



Vides pārraudzības valsts birojs

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67321173, fakss 67321049, e-pasts vpvb@vpvb.gov.lv, www.vpvb.gov.lv

Rīgā

**Atzinums Nr.12
par lidlauka „Jurmala Airport” darbības paplašināšanas
ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu**

Derīgs līdz 2019.gada 10.oktobrim

Paredzētās darbības ierosinātājs:

SIA “SKY PORT”, reģistrācijas Nr.LV50003733321, adrese: Lestenes iela 5, Rīga, LV-1002 (turpmāk Ierosinātāja).

Ziņojuma izstrādātājs:

SIA „EIROKONSULTANTS”, reģistrācijas numurs: 40003403888, adrese: Elizabetes iela 2 – 406, Rīga, LV – 1010, tālr. 67320203 (turpmāk Izstrādātāja).

Ziņojums iesniegts Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk arī Birojs):

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums (turpmāk Ziņojums) Birojā iesniegts 2016.gada 4.aprīlī. Papildinātais Ziņojums Birojā iesniegts 2016.gada 19.jūlijā. Papildus informācija iesniegta 2016.gada 16.septembrī.

Atzinums izdots saskaņā ar likuma “*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*” (turpmāk Novērtējuma likums) 20. panta pirmo daļu un tajā noteikti nosacījumi saskaņā ar šā likuma 20.panta desmito daļu.

1. Paredzētās darbības nosaukums:

Lidlauka „Jurmala Airport” darbības paplašināšana (turpmāk Paredzētā darbība).

2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta:

Engures novada Smārdes pagasts, nekustamais īpašums “*Lidosta Tukums*” (kadastra Nr.90820080173), nekustamais īpašums „*Klurgas*” (kadastra Nr.90820080112; zemes vienības kadastra apzīmējums Nr.90820080286) un nekustamais īpašums „*Lidlauks*” (kadastra Nr.90820080290; zemes vienība ar kadastra apzīmējumu Nr.90820080280) – turpmāk Darbības Vieta.

3. Īss paredzētās darbības raksturojums:

3.1. Vispārēja informācija par Paredzēto darbību:

3.1.1. Ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk arī IVN) objekts ir darbības paplašināšana lidlaukā „Jurmala Airport” (turpmāk Lidlauks), kas atrodas Smārdes pagastā Engures novadā, pārejot no darbības tikai diennakts gaišajā laikā privāto gaisa kuģu pārvadājumiem uz darbību, kas ļauj nodrošināt regulārus komercreisus - pakalpojumus kravu un pasažieru pārvadājumiem, palielinot reisu skaitu līdz ~ 2200, ~ 3200 vai ~5000 lidojumiem gadā (skaitot kopā pacelšanās un nolaišanās reizes).

3.1.2. Lidlauks ir esošs Novērtējuma likuma 1.pielikuma 10.punkta objekts – esoša lidosta (Lidlauks) ar 2,1km garu vai garāku skrejceļu. IVN Paredzētajai darbībai ir piemērots ar Biroja 2015.gada 9.februāra lēmumu Nr.36 „Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”.

3.1.3. Saistībā ar Paredzēto darbību un tās ietekmes uz vidi novērtējumu atzīmējams, ka:

3.1.3.1. Pamatojoties uz Biroja 2012.gada 20.februāra lēmumu Nr.84 „Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”, laika periodā no 2012. – 2014.gadam plānotajai darbības paplašināšanai Lidlaukā jau tika veikts IVN (darbības ierosinātāja - SIA “Tukums Airport”; nosaukums mainīts uz SIA “SKY PORT”).

3.1.3.2. Ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra Lidlauka darbības paplašināšanai tika piemērota kā izmaiņām esošā atļautā¹ darbībā, tomēr novēloti - līdzko Birojs konstatēja, ka Lidostā tiek veikti būvdarbi, kas vērsti nevis uz esošās atļautās darbības nodrošinājumu, bet gan uz būtisku tās jaudas palielinājumu. Uzlabojumi, kas kā kopums var nodrošināt pāreju uz regulāriem pasažieru un kravu gaisa kuģu lidojumiem, tostarp diennakts tumšajā laikā, ietvēra lidostas ēku (terminālis), pievedceļu ar autotransporta stāvlaukumu 106 pasažieru un 10 darbinieku automašīnām, kā arī gaisa kuģu instrumentālās nosēšanās sistēmu (antenas, monitori, skrejceļa ugunis).

3.1.3.3. Eiropas Savienības un Latvijas nacionālie tiesību akti ietekmes uz vidi novērtējuma jomā paredz, ka darbību, kam nepieciešams IVN, nedrīkst uzsākt pirms ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra veikta un pabeigta un šāds nosacījums attiecas arī uz saistītajiem būvdarbiem. Tomēr atbilstoši Eiropas Savienības Tiesas spriedumā C-201/02 (motīvu 70.punkts; nolēmuma 2.punkts) noteiktajam, Eiropas Savienības dalībvalsts kompetentajām valsts iestādēm vienlaikus ir arī pienākums veikt visus nepieciešamos pasākumus dalībvalsts procesuālās autonomijas ietvaros, lai labotu šāda novērtējuma savlaicīgu neveikšanu un veiktu ietekmes uz vidi novērtējumu gadījumos, ja šāda prasība nav bijusi savlaicīgi ievērota.

3.1.3.4. IVN rezultātā Birojs 2014.gada 12.decembrī izdeva atzinumu Nr.6 „Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu lidostas “JURMALA AIRPORT” (Tukuma lidostas) darbības paplašināšanai” (turpmāk Atzinums Nr.6), ar kuru atzīts, ka pie pašreizējā novērtējuma rezultātiem ir pieļaujama tikai Lidlauka darbības

¹ B kategorijas piesārņojošās darbības atļauju Nr.9082-08-06 Lidostas esošajai darbībai Valsts vides dienesta Ventspils reģionālā vides pārvalde (turpmāk Pārvalde) bija izsniegusi 2008.gada 30.septembrī. Saskaņā ar atļaujas nosacījumiem Lidostā pieļaujama darbība, kas neparedz komerciālus pārvadājumus, paredzēta privātiem gaisa kuģiem ar maksimālo pacelšanās masu līdz 5700kg, nepārsniedzot 130 lidmašīnu pacelšanās/nolaišanās gadījumu skaitu gadā (no tiem vasaras periodā lidmašīnu pacelšanās/nolaišanās pieļauta vidēji 15 reizes mēnesī, bet ziemas periodā 5 – reizes mēnesī) un neparedz lidlauka izmantošanu ārpus diennakts gaišā laika perioda (kas vasarā ir no 8⁰⁰ līdz 22⁰⁰ un ziemā no 10⁰⁰ līdz 16⁰⁰).

paplašināšanas alternatīva, kas lidojumu skaita palielinājumu neparedz (lidojumi privātiem gaisa kuģiem ar maksimālo pacelšanās masu līdz 5700kg, nepārsniedzot 130 lidmašīnu pacelšanās/nolaišanās gadījumu skaitu gadā).

3.1.3.5. 2015.gada 29.janvārī Ierosinātāja vērsās Birojā ar jaunu pieteikumu un lūgumu uzsākt IVN no jauna, jo Ierosinātāja saglabā ieceri veikt Lidlauka darbības paplašināšanu, izstrādājot alternatīvus risinājumus nelabvēlīgas ietekmes novēršanai vai samazināšanai.

3.1.3.6. No veiktā ietekmju izvērtējuma izriet, ka gaisa satiksmes troksnis ir Lidlauka infrastruktūras lietojumu ierobežojošs faktors, tādēļ apjoms un intensitāte, kādā Lidlauka infrastruktūras lietojums bija sākotnēji iecerēts, ir pretrunā Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra noteikumu Nr.16 *“Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”* (turpmāk Trokšņa noteikumi Nr.16) nosacījumiem. Līdz ar to, Lidlauka lietojums ar tā infrastruktūras maksimālo jaudu ir aizliegts. Pie šādiem apstākļiem ietekmes uz vidi novērtējumā noskaidrojams, pie kādas jaudas (un vai vispār) Lidlauka darbības paplašināšana iespējama. Ziņojumā attiecīgi ir vērtēti samazinātas intensitātes lidojumu scenāriji, kā arī lidojumu virzienu sadalījuma proporcijas, lai ar IVN pārbaudītu, kādā apjomā un ar kādiem nosacījumiem darbības paplašināšana Lidlaukā varētu būt pieļaujama.

3.1.4. Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam *„lidlauka darbības paplašināšanai lidostā „Jurmala airport”*” Birojs izdeva 2015.gada 16.martā un tā ir derīga līdz 2020.gada 16.martam.

3.1.5. Lidlauks šobrīd nav sertificēts kā civilās aviācijas lidlauks atbilstoši Ministru kabineta 2006.gada noteikumu Nr.635 *„Noteikumi par civilās aviācijas lidlauku izveidošanu, sertifikāciju un ekspluatāciju”* prasībām.

3.2. Darbības Vietas un esošās situācijas raksturojums:

3.2.1. Vadoties no lietderības apsvērumiem Birojs savā atzinumā atkārtoti neizklāsta visu darbības vietas apstākļu un situācijas novērtējuma kopumu, kas jau ir ietverts Biroja iepriekšējā Atzinumā Nr.6, tāpat atkārtoti neizklāsta apstākļu un situācijas novērtējuma kopumu, kas ietverts Ziņojumā. Ziņojums ir neatņemama ietekmes uz vidi novērtējuma dokumentācijas sastāvdaļa, kas būs jāvērtē galējā lēmuma pieņemējam (Novērtējuma likuma 22.panta (2)daļa). Birojs šī atzinuma 3.nodaļā *„Īss Paredzētās darbības raksturojums”* ar apakšnodaļām akcentē tikai vispārējos un būtiskākos apstākļus, savukārt ietekmju griezumā darbības vietas specifiskie apstākļi, kur nepieciešams, tiek ņemti vērā jau attiecīgajās šī atzinuma 6.nodaļas *„Ietekmes uz vidi novērtējums un nosacījumi, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama”* sadaļās.

3.2.2. Lidlauks atrodas Engures novada Smārdes pagastā un tas bija agrākās Padomju Sociālistisko Republiku Savienības militārais objekts. Lai arī Lidlauks vēlāk nav intensīvi izmantots militārām vajadzībām, tajā tika saglabāta un pakāpeniski attīstīta neregulāro civilās aviācijas lidojumu apkalpošanas funkcija vizuālās nosēšanās režīmā, neveicot regulārus pasažieru, pasta un kravu pārvadājumus par atlīdzību.

3.2.3. Lidlauka teritoriju aizņem ~ 300 ha un tajā ir viens 2502m garš un 45m plats skrejceļš ar diviem pacelšanās - nosēšanās koridoriem, kas izvietoti ZR (Tukuma) un DA (Ozolpils) virzienos. Lidlauka skrejceļš atbilst Starptautiskās Čikāgas konvencijas par civilo aviāciju (turpmāk Konvencija) 14.pielikuma 1.kategorijas precīzas nolaišanās skrejceļam un ir aprīkots ar instrumentālās nosēšanās sistēmu.

3.2.4. Skrejceļam ir divi kursi – RWY 13 un RWY 31. Gaisa kuģiem nolaižoties skrejceļa kursā RWY 13, lidojums tiek veikts pāri Tukuma pilsētai Ozolpils virzienā; šādā

virzienā kursā RWY 13 turpinās arī gaisa kuģu pacelšanās. Skrejceļa kurss RWY 31 – ir pretējā (Tukuma pilsētas) virzienā. Nosēžoties RWY 31 kursā, lidojums ir no Ozolpils puses, bet paceļoties, tas turpinās virs Tukuma. Lidlauka teritorijai piekļaujas lauksaimniecībā izmantojamās un mežu zemes ar skraju viensētu apbūvi:

3.2.4.1. Lidlauka pacelšanās - nosēšanās ZR koridora nolaišanās virsma šķērso Engures novada Smārdes pagasta teritoriju ar 9 viensētām un Tukuma pilsētas Durbes, Tīles un Ozoliņu rajonus, Tukuma novada Tumes pagasta teritoriju ar 18 viensētām un Sēmes pagasta teritoriju ar 21 viensētu.

3.2.4.2. DA koridora nolaišanās virsma šķērso Engures novada Smārdes pagasta teritoriju ar 23 viensētām un apdzīvotu vietu Ozolpils, Tukuma novada Slampes pagasta teritoriju ar 36 viensētām un apdzīvotu vietu Vīksele.

3.2.5. Tuvākās individuālās dzīvojamās mājas atrodas ~ 500m un 700m attālumā no Lidlauka teritorijas vai tā skrejceļa gala.

3.2.6. No skrejceļa ZR gala līdz Tukuma pilsētas robežai ir ~ 2 km; līdz Jauntukumam ~ 1,5km.

3.2.7. Aptuveni 1,5 km uz R no Lidlauka atrodas autoceļš P98 Jelgava (Tušķi) – Tukums, bet ~ 800 m līdz 900 m uz D ir autoceļš A10 Rīga – Ventspils. Starp Lidlauku un autoceļu A10 ir atjaunots pievedceļš ar asfalta segumu. Aptuveni 2,3 km uz ziemeļiem atrodas dzelzceļš Rīga – Ventspils.

3.2.8. Darbības vietai tuvākās ūdensteces Vašlejas strauts, Skujupīte un Slocene atrodas attiecīgi 3,2 km, 2,0 km un 2,8 km attālumā. Reljefs apkārtnē ir līdzens ar purviem un pārmitrām teritorijām. Lidlauka teritorijā ir esošas drenāžas sistēmas.

3.2.9. Saskaņā ar Ziņojumā norādīto, šobrīd Lidlauka infrastruktūras sastāvā un aprīkojumā citu starpā ietilpst:

3.2.9.1. Skrejceļš (2502x45 m), aprīkots ar lietussūdeņu novadīšanu lietuss notekūdeņu sistēmā;

3.2.9.2. Manevrēšanas ceļi ar cieto segumu: TWY-A (175x18 m), TWY-B (175x16 m), TWY-C (175x18 m), TWY-D (175x20 m), TWY-E (2400x18 m), no kuriem lietussūdeņus novada lietuss notekūdeņu sistēmā;

3.2.9.3. Peroni ir cietā seguma laukumi bez nojumes: APRON 1 (120x95 m), kur paredzēta lidmašīnu pretapledošanas apstrāde un mazgāšana un kuram ir izbūvēta lietuss notekūdeņu savākšanas sistēma, un APRON 2 (385x55 m), kas paredzēts ilglaicīgai lidmašīnu novietošanai un kuram ir izbūvēta lietuss notekūdeņu savākšanas sistēma;

3.2.9.4. Lidostas ēka ar 4 stāviem un kopējo platību ~ 4000 m², kuras 1.stāvs paredzēts lidošanas tehnoloģisko procesu nodrošināšanai (biļešu reģistrācija, bagāžas pieņemšana un pārbaude, pasažieru drošības pārbaude, pasu kontrole, tirdzniecības telpas, pasažieru uzgaidāmās telpas u.c.). 2.stāvs paredzēts biroja telpām un izklaides kompleksam – VIP atpūtas telpas, restorāni, personāla telpas. Ēkas 3.stāvs paredzēts administrācijas vajadzībām, bet 4.stāvu paredzēts izmantot tehniskām vajadzībām, izvietojot ventilācijas, mikroklimata nodrošināšanas un citas komunikācijas. Pie lidostas ēkas ir automašīnu stāvlaukums ar 106 pasažieru un 10 darbinieku automašīnu vietām.

3.2.9.5. Gaisa kuģu instrumentālās nosēšanās sistēma, lai nodrošinātu instrumentālos lidojumus atbilstoši Konvencijas 14.pielikuma 1.kategorijai, sastāv no GP (glisādes) antenas, LLZ (lokalaizera) antenas un NF monitoriem. Šāds iekārtu

komplekss ir uzstādīts abiem nosēšanās kursiem, un tajā ietilpst arī skrejceļa ugunis.

- 3.2.9.6. Tornis – četrstāvīga ēka, kuras 1.stāvā izvietotas Lidlauka koordinators biroja telpas, 2.stāvā izvietotas tehniskās ierīces (gaismas sistēmas vadība, instrumentālā nolaišanās sistēmas vadība, meteoroloģisko datu novērošanas sistēmas vadība), 3.stāvā izvietota Lidlauka apsardze teritorijas novērošanai pa logiem un datoru monitoros, 4.stāvs gaisa vadības dispečera vajadzībām (izvietotas vadības pultis Lidlauka apgaismojuma sistēmai, gaisa satiksmes novērošanai, meteoroloģisko datu novērošanai un radiostacijas). Šobrīd gaisa vadības dispečers netiek nodarbināts un gaisa kuģu kustības regulēšanu nodrošina koordinators;
 - 3.2.9.7. Degvielas uzpildes stacija (turpmāk DUS), kur degvielas uzglabāšana notiek horizontālā dubultsienu virszemes rezervuārā ar diviem nodalījumiem un kopējo tilpumu 75 m³. Ap DUS (darba zonā) ir ieklāts ūdens un degvielu necaurlaidīgs pretfiltrācijas segums, kā arī izbūvēta lietussūdeņus savācoša sistēma ar attīrīšanas ietaisēm 3,0 l/s un aviācijas benzīna uzpildīšanai ierīkota pirmās un otrās pakāpes tvaiku atsūkņēšanas sistēma.
 - 3.2.9.8. Administratīvā ēka, kurā izvietots administratīvais korpuss un angārs lidmašīnu novietošanai;
 - 3.2.9.9. Četras lidmašīnu garāžas, vienu no kurām izmanto kā pagaidu muitas noliktavu un tehnikas remonta garāža, ko izmanto arī kā ugunsdzēsības depo;
 - 3.2.9.10. Angārs/darbnīca lidmašīnu apkalošanai un nelielu remontdarbu veikšanai;
 - 3.2.9.11. Auto nojume, kurā novieto gaisa kuģu apkalošanas transportlīdzekļus (bagāžas ratus, vilcējus, pasažieru kāpnēs u.c.);
 - 3.2.9.12. Sargpostenis, no kura, izmantojot lidostas novērošanas sistēmas monitorus, uzrauga Lidlauka teritoriju.
- 3.2.10. Ministru kabineta 2010.gada 30.novembra noteikumu Nr.1082 “*Kārtība, kādā piesakāmas A, B un C kategorijas piesārņojošās darbības un izsniedzamas atļaujas A un B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai*” 1.pielikuma 8.3.punkts noteic, ka lidostas un lidlauki ir piesārņojošās darbības, kuru veikšanai ir nepieciešama B kategorijas piesārņojošās darbības atļauja. Atļauja ir Valsts vides dienesta izdots administratīvs akts, kas atļauj veikt piesārņojošu darbību ar nosacījumu, ka iekārta vai tās daļa funkcionē atbilstoši vides aizsardzību regulējošos normatīvajos aktos un šajā administratīvajā aktā noteiktajām prasībām. 2013.gada 30.jūlijā Valsts vides dienesta Ventspils reģionālā vides pārvalde (turpmāk Dienesta Ventspils Pārvalde) Ierosinātājai ir izsniegusi B kategorijas piesārņojošās darbības atļauju Nr.VE13IB0022 B kategorijas piesārņojošās darbības veikšanai (turpmāk 2013.gada Atļauja). 2013.gada Atļaujas grozījumi veikti 2014.gada 21.aprīlī un 2015.gada 16.jūnijā. Atļauja izdota šādai Lidlauka darbībai: lidojumiem privātiem gaisa kuģiem ar maksimālo pacelšanās masu līdz 5700kg, nepārsniedzot 130 lidmašīnu pacelšanās/nolaišanās gadījumu skaitu gadā (no tiem vasaras periodā lidmašīnu pacelšanās/nolaišanās pieļauta vidēji 15 reizes mēnesī, bet ziemas periodā 5 – reizes mēnesī) un neparedzot Lidlauka izmantošanu ārpus diennakts gaišā laika perioda (kas vasarā ir no 8⁰⁰ līdz 22⁰⁰ un ziemā no 10⁰⁰ līdz 16⁰⁰).

3.3. Paredzētās darbības nodrošinājuma raksturojums:

- 3.3.1. Ar Paredzēto darbību plānots pāriet no darbības tikai diennakts gaišajā laikā uz darbību, kas ļauj nodrošināt regulārus kravu un pasažieru pārvadājumu reisus un pakalpojumus.

- 3.3.2. Vērtējot lidostas ēkas kapacitāti un pasažieru apkalpošanai nepieciešamo infrastruktūru un laiku, secināts, ka optimāla Lidlauka darbības intensitāte vidēji diennaktī varētu būt ~ 9 apkalpoti gaisa kuģi, kas nozīmētu 9 pacelšanās un tik pat daudz nosēšanās epizodes diennaktī. Tomēr ar šādu intensitāti Lidlauks darboties nevar, jo tiktu pārsniegtas Trokšņa Noteikumu Nr.16 2.pielikumā noteiktās trokšņa robežvērtības, jo īpaši vakara un nakts periodā, uz ko norādīja jau iepriekš veiktā IVN rezultāts. Līdz ar to, darbības apjomu Lidlaukā ierobežo ārējais normatīvais akts.
- 3.3.3. Tādēļ lidojumu intensitāti Lidlaukā ir paredzēts ierobežot un IVN ietvaros vērtēti iespējamie scenāriji lidojumu apjoma un proporciju sadalījumam. Vadoties no šāda izsvēruma, noteikts sekojošais:
- 3.3.3.1. Lidojuma apjoma scenāriji: Atkarībā no vērtētās apjoma alternatīvas, prognozēts, ka gadā tiks apkalpoti ~ 1100, ~1600 vai ~2500 gaisa kuģi un attiecīgi - Lidlaukā tiks veikti ~2200, ~3200 vai ~5000 lidojumi (skaitot kopā pacelšanās un nolaišanās).
- 3.3.3.2. Proporciju sadalījums diennakts griezumā: Paredzētās darbības risinājumi paredz, ka Lidlauka darba laiks būs no plkst. 6:00 līdz 24:00. Prognozēts, ka 89% no kopējā lidojumu skaita (~2200, ~3200 vai ~5000 lidojumi) būs dienas laikā (no plkst. 7:00 līdz 19:00), 7% lidojumu būs vakara stundās (no plkst. 19:00 līdz 23:00), bet 4% lidojumu nakts laikā (divos periodos - no plkst. 23:00 līdz 24:00 un no plkst. 6:00 līdz 7:00).
- 3.3.3.3. Pacelšanās/nolaišanās virzienu proporcija. Satiksmes sadalījumam ir paredzēts noteikt proporciju, kas dalīta, vadoties no Tukuma vai Smārdes pagasta virziena (ietver gan pacelšanos, gan nolaišanos attiecīgajā/no attiecīgā virziena). Pacelšanās un nolaišanās virzieniem plānota proporcija 2/1, t.i. ~ 65% pacelšanās un nolaišanās no Tukuma pilsētas puses/Tukuma pilsētas virzienā, bet ~35% pacelšanās un nolaišanās no Smārdes pagasta puses/ Smārdes pagasta virzienā.
- 3.3.3.4. Papildus pacelšanās trajektorija. Pacelšanās kursā RWY 31 (Tukuma pilsētas virzienā) lidojumu trajektorijai paredzēts noteikt loku uz A, lai novirzītu daļu lidojumu prom no pilsētas teritorijas.
- 3.3.4. Prognozēts, ka Lidlaukā varētu tikt apkalpoti gan turbopropelleru, gan reaktīvo dzinēju gaisa kuģi. Konkrētus gaisa kuģu veidus un to skaitu iepriekšēji prognozēt ir apgrūtināts, jo tas atkarīgs no virknes faktoriem. Tādēļ Ziņojuma autori ir izdarījuši pieņēmumus par iespējamajiem apkalpojamo gaisa kuģu modeļiem, gan ņemot vērā uzsāktās pārrunas ar aviokompānijām, gan vadoties no lidostā „Rīga” apkalpoto attiecīgo klašu turbopropelleru un reaktīvo dzinēju gaisa kuģu statistikas. Prognozēts, ka Lidlaukā varētu tikt apkalpotas šādi gaisa kuģi:
- 3.3.4.1. P.2.1.klases gaisa kuģi: propellera gaisa kuģi ar maksimālo pacelšanās svaru (MTOM) > 5,7 t, atbilstoši Konvencijas 16. pielikuma 1. versijas, 3. nodaļas vai 10. nodaļas prasībām. Piemēri: DASH 7, SF 34, DASH 8, ATR 42, Fokker 50.
- 3.3.4.2. S 5.1.klases gaisa kuģi: reaktīvo dzinēju gaisa kuģi ar maksimālo pacelšanās svaru (MTOM) līdz 50 t, atbilstoši Konvencijas 16. pielikuma 1. versijas 3. nodaļas prasībām. Piemēri: Canadair RJ, RJ 70, BAE 146, BA46-2, LEAR35, FK 10, LR 30, ERJ170, CRJ 200.
- 3.3.4.3. S 5.2. klases gaisa kuģi: reaktīvo dzinēju gaisa kuģi ar maksimālo pacelšanās svaru (MTOM) > 50 t līdz 120 t un plūsmas koeficientu > 3, atbilstoši Konvencijas 16. pielikuma 1. versijas 3. nodaļas prasībām. Piemēri: F 100, FK 70, B737-300, B737-900, A318, A319, A320, A321, 757-200.

- 3.3.4.4. S 6.1 klases gaisa kuģi: reaktīvo dzinēju gaisa kuģi ar diviem dzinējiem un maksimālo pacelšanās svaru (MTOM) > 120 t. atbilstoši Konvencijas 16. pielikuma 1. versijas 3. nodaļas prasībām. Piemēri: A300, A310, A330, B757-300, B767, B777, Lockheed 1011, DC8-70, DC-10, MD-11.
- 3.3.5. Novērtēts, ka, palielinot apkalpojamo lidojumu skaitu:
- 3.3.5.1. plānotais dīzeļdegvielas patēriņš sastādītu ~ 90 000 t gadā un aviācijas benzīna 45 t gadā; degvielas piegāde paredzēta katru dienu ar 3 automašīnām;
 - 3.3.5.2. plānotais ūdens patēriņš sastādītu ~ 7000 m³ gadā, tai skaitā sadzīves vajadzībām 3000 m³ gadā no esošā urbuma ar debitu 3 l/s;
 - 3.3.5.3. sadzīves notekūdeņu attīrīšana (vidēji 8,2 m³/dnn) paredzēta lokālajās bioloģiskajās attīrīšanas ietaisēs BioDRY-S-12;
 - 3.3.5.4. notekūdeņi no lidmašīnām tiktu atsūkņēti speciālā mašīnā ar tvertni un nodoti Tukuma pilsētas komunālajam dienestam tālākai utilizācijai;
 - 3.3.5.5. lietussūdeņus no lidostas autostāvvietas (~ 1 ha platība) paredzēts attīrīt lokālajās attīrīšanas ietaisēs (ražība 20 l/s) un iefiltrēt gruntī;
 - 3.3.5.6. sadzīves atkritumus līdz 100 t gadā un bīstamos atkritumus līdz 10 t gadā paredzēts savākt konteineros un nodot apsaimniekošanai attiecīgas specializācijas uzņēmumam, ar kuru noslēgts līgums;
- 3.3.6. Gaisa kuģu pretapledošanas apstrādi un mazgāšanu plānots veikt uz perona APRON 1, notekūdeņus savācot 12 m³ tvertnē, kas aprīkota ar manuāli regulējamu vārstu un pastāvīgi ir slēgta. Tvertne tiek atvērta tikai lidmašīnu apstrādes laikā. Ziņojumā norādīts, ka pretapledošanas apstrādei izmanto ūdeni un šķidrumu CRYOTECH POLAR PLUS, kura patēriņš 1 lidmašīnas apstrādei ir 300 l. Lidmašīnu pretapledošanas apstrādes biežums ir atkarīgs no meteoroloģiskajiem apstākļiem, un tiek prognozēts, ka maksimālais pretapledošanas līdzekļa patēriņš gadā būs ~ 225 m³. Gaisa kuģu mazgāšanai paredzēts izmantot ūdeni un mazgāšanas līdzekli Calla 301A vai analogu. Maksimālais mazgāšanas līdzekļa patēriņš gadā prognozēts ~15 m³. Notekūdeņu tvertnes iztukšošanai paredzēts slēgt līgumu ar licencētu atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumu.
- 3.3.7. Lidlaukam tuvākā autobusa pietura šobrīd atrodas ~ 1 km attālumā. Lidlauka sertifikācijas un darbības gadījumā ir paredzēts uz/no Lidlauka organizēt autobusu satiksmi.

3.4. Paredzētās darbības iespējamie alternatīvie risinājumi:

- 3.4.1. Ietekmes uz vidi novērtēšanas pamatprasība paredz, ka, novērtējot paredzēto darbību, izsveramas pieņemamās alternatīvas, kas varētu būt piemērotas ierosinātajam projektam un tā specifiskajām īpašībām. Ņemot vērā to, ka Paredzētā darbība ir izmaiņas esošā Lidlaukā, esošā vietā, izsvērtas Paredzētās darbības apjoma alternatīvas.
- 3.4.2. Kā apjoma alternatīvas Ziņojumā vērtēta lidojumu skaita palielināšana līdz ~ 2200, ~ 3200 vai ~5000 lidojumiem gadā (skaitot kopā pacelšanās un nolaišanās reizes). Ziņojumā vērtēto alternatīvu numerācija atšķiras no lidojumu apjoma pieauguma (secības), tādēļ scenāriju salīdzināšanas un pārskatāmības nolūkos Birojs šajā atzinumā alternatīvas ir numurējis lidojumu skaita pieauguma secībā un šī atzinuma izpratnē tās ir sekojošas:
- 3.4.2.1. par Paredzētās darbības pirmo alternatīvu uzskatāma Paredzētā darbība, kas paredz lidojumu skaita palielināšanu līdz ~ 2200 lidojumiem gadā, kas ir ~1100

pacelšanās un tik pat daudz nolaišanās reizes gadā (turpmāk šajā Biroja atzinumā - **1.Alternatīva**);

3.4.2.2. par Paredzētās darbības otro alternatīvu uzskatāma Paredzētā darbība, kas paredz lidojumu skaita palielināšanu līdz ~ 3200 lidojumiem gadā, kas ir ~1600 pacelšanās un tik pat daudz nolaišanās reizes gadā (turpmāk šajā Biroja atzinumā - **2.Alternatīva**);

3.4.2.3. par Paredzētās darbības trešo alternatīvu uzskatāma Paredzētā darbība, kas paredz lidojumu skaita palielināšanu līdz ~ 5000 lidojumiem gadā, kas ir ~2500 pacelšanās un tik pat daudz nolaišanās reizes gadā (turpmāk šajā Biroja atzinumā - **3.Alternatīva**).

4. Izvērtētā dokumentācija:

- 4.1. Biroja Atzinums Nr.6 un lietas materiāli.
- 4.2. Biroja 2015.gada 9.februāra lēmums Nr.36 „Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu” un lietas materiāli.
- 4.3. Engures novada domes 2015.gada 13.februāra vēstule Nr.3-12/109 „Par ietekmes uz vidi novērtējumu”.
- 4.4. Vides aizsardzības kluba 2015.gada 20.februāra vēstule Nr.2.7-010 „Par Tukuma lidostas paplašināšanas ieceri”.
- 4.5. Privātpersonas 2015.gada 6.marta iesniegums.
- 4.6. Privātpersonu kolektīva 2015.gada 8.marta iesniegums „Rakstveida priekšlikumi par lidostas „Jurmala airport” (Tukuma lidostas) darbības paplašināšanas iespējamo ietekmi uz vidi (Tukuma lidostas darbības paplašināšanas ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējā sabiedriskā apspriešana)”.
- 4.7. Privātpersonu kolektīva 2016.gada 2.februāra iesniegums „Rakstveida iebildumi pret notiekošo lidostas „Jurmala airport” (Tukuma lidostas) darbības paplašināšanas ietekmes uz vidi novērtējuma procesu kopumā un ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu tā sabiedriskās apspriešanas ietvaros.
- 4.8. Izstrādātājas 2016.gada 2.februāra iesniegums Nr.03/2016 „Par sabiedrisko apspriešanu” un tam pievienotie Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas materiāli.
- 4.9. Izstrādātājas 2016.gada 4.aprīļa iesniegums Nr.05/2016 „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” un tam pievienotais Ziņojums.
- 4.10. Engures novada domes 2016.gada 20.aprīļa vēstule Nr.3-12/233 „Par ietekmes uz vidi novērtējumu”.
- 4.11. Dienesta Ventspils Pārvaldes 2016.gada 27.aprīļa vēstule Nr.9.5.-20/754 „Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu”.
- 4.12. Veselības inspekcijas 2016.gada 28.aprīļa vēstule Nr.13-1/13218 „Par ietekmes uz vidi novērtējumu”.
- 4.13. Dabas aizsardzības pārvaldes (turpmāk DAP) 2016.gada 28.aprīļa vēstule Nr.4.9/31/2016-N-E „Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu paredzētajai darbībai – lidlauka „Jurmala Airport” darbības paplašināšanai”.
- 4.14. Valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūra” (turpmāk Aviācijas Aģentūra) 2016.gada 17.jūnija vēstule Nr.01-8/611 „Par trokšņa ierobežošanas procedūru”.
- 4.15. DAP 2016.gada 6.jūlija vēstule Nr.4.9/39/2016-N-E „Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu paredzētajai darbībai – lidlauka „Jurmala Airport” darbības paplašināšanai.
- 4.16. Latvijas Akustiku apvienības 2016.gada 15.jūlija vēstule Nr.017/2016.

- 4.17. Izstrādātājas 2016.gada 19.jūlija iesniegums Nr.08/2016 „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” un tam pievienotais papildinātais Ziņojums.
- 4.18. Izstrādātājas 2016.gada 26.augusta vēstule Nr.11/2016 „Par ietekmes uz vidi novērtējumu”.
- 4.19. Izstrādātājas 2016.gada 15.septembra iesniegums Nr.12/2016 „Par ietekmes uz vidi novērtējumu”.

5. Informācija par paredzētās darbības novērtēšanas procesā apkopotajiem ieinteresēto pušu viedokļiem un argumentiem (tai skaitā par sabiedriskās apspriešanas rezultātiem):

5.1. Sākotnējā sabiedrības informēšana, ieinteresēto pušu viedoklis un argumenti.

5.1.1. Paziņojums par Paredzētās darbības IVN uzsākšanu tika publicēts laikraksta „*Neatkarīgās Tukuma Ziņas*” 2015.gada 17.februāra izdevumā Nr.19 (2188) un ievietots Ierosinātājas, pašvaldību un Biroja tīmekļa vietnēs. Ierosinātāja par Paredzēto darbību individuāli informēja tos nekustamo īpašumu īpašniekus (valdītājus), kuru nekustamie īpašumi robežojas ar Darbības vietu.

5.1.2. Pēc paziņojuma par IVN procedūras uzsākšanu publicēšanas Birojs saņēma biedrības „*Vides aizsardzības klubs*” un sabiedrības pārstāvju viedokļus par atkārtotas IVN procedūras uzsākšanu darbības paplašināšanas iecerei Lidlaukā:

5.1.2.1. Vides aizsardzības klubs ar 2015.gada 20.februāra vēstuli norādīja, ka neatbalsta atkārtota IVN veikšanu darbībai ar būtisku ietekmi, vienlaikus lūdza nodrošināt sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmi klātienē.

5.1.2.2. Privātpersona 2015.gada 6.marta iesniegumā izteica bažas par Paredzētās darbības ietekmi, jo īpaši troksni, kas pasliktinās apkārtnes iedzīvotāju dzīves kvalitāti gan dienas, gan vakara un nakts stundās visa gada garumā. Tāpat vērsta uzmanība uz gaisa piesārņojumu un ietekmi uz bioloģisko daudzveidību u.c. ar Paredzēto darbību saistītām ietekmēm un izmaiņām līdžšinējā vides stāvoklī, kas novērtējamas, veicot IVN.

5.1.2.3. Privātpersonu kolektīvs 2015.gada 8.marta iesniegumā puda bažas par Paredzētās darbības ietekmēm un vērta uzmanību uz ietekmju aspektiem, kurus nepieciešams novērtēt IVN ietvaros, tostarp ietekmi uz nekustamo īpašumu vērtību un ietekmi uz Ķemeru nacionālo parku. Iesniegumā lūgts aizliegt Paredzēto darbību vai vismaz novirzīt pacelšanās/nolaišanās trajektoriju ZR virzienu pēc iespējas tālāk prom no pilsētas apdzīvotām teritorijām. Iesniegumā lūgts vērtēt Lidlauka infrastruktūras faktisko jaudu un kapacitāti, tostarp vērtēt veiktās būvniecības ietekmi uz vidi un nodrošināt sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmi klātienē.

5.1.3. Saņemtos iesniegumus Birojs pārsūtīja Ierosinātājai un sniedza uz tiem atbildes, pateicoties par priekšlikumiem IVN Programmai, skaidrojot atkārtotas IVN procedūras uzsākšanas apstākļus un sākotnējās sabiedriskās apspriešanas nosacījumus.

5.2. Sabiedrības informēšana, sabiedriskās apspriešanas sapulce, ieinteresēto pušu viedoklis Ziņojuma izstrādes stadijā:

5.2.1. Paziņojumi par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu tika publicēti laikraksta „*Neatkarīgās Tukuma Ziņas*” 2016.gada 29.decembra izdevumā 150 (2319) un 7.janvāra izdevumā Nr.2 (2322), kā arī ievietoti Ierosinātājas, Engures novada, Tukuma novada un Biroja tīmekļa vietnē. Ziņojums bija pieejams paziņojumā norādītajā Ierosinātājas tīmekļa vietnē.

5.2.2. Sākotnēji Ziņojuma sabiedriskā apspriešana gan Engures novada domē, gan Tukuma novada domē bija paredzēta 2016.gada 13.janvārī pulksten 15:00 un 18:00, bet ar atkārtoto publikāciju novadu iedzīvotāji tika informēti, ka sanāksme Engures novada domē norisināsies 18.janvārī, nevis 13.janvārī, kā iepriekš tika plānots. Sanāksmē Tukuma novada domē piedalījās 39 personas, ieskaitot novada domes un Ierosinātājas pārstāvjus, bet Engures novada domē 17 personas. Tika prezentēti novērtējuma rezultāti un apspriesti Paredzētās darbības ietekmes aspekti. Abās sanāksmēs tika uzdoti jautājumi galvenokārt par sagaidāmo trokšņa ietekmi un diskutēts par nosacījumiem tā novērtēšanai. Tika apspriesti arī citi ietekmes jautājumi, tostarp ietekme uz īpašumiem, bioloģisko daudzveidību.

5.2.3. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma privātpersonu kolektīva 2016.gada 2.februāra iesniegumu, kurā izteikti iebildumi par Paredzētās darbības IVN procesu kopumā, tostarp apstākli, ka netiek veikts ietekmju novērtējums Lidlauka infrastruktūras maksimālajai kapacitātei, ņemot vērā gaisa satiksmes būtisku ietekmi uz vidi, cilvēku veselību, nekustamo īpašumu un Ķemeru nacionālo parku. Iesniegumā izteikti iebildumi par Paredzēto darbību un situāciju Lidlaukā kopumā, ievērojot to, ka IVN tika uzsākts novēloti, t.i. – jau pēc darbības uzsākšanas. Iesniegumā izteikti iebildumi arī par sabiedriskajai apspriešanai nodotā Ziņojuma kvalitāti un saturu un lūgts Birojam nodrošināt, ka IVN procedūra tiek piemērota, uzsākta un veikta visiem Lidlauka infrastruktūras atjaunošanas un paplašināšanas darbiem, ņemot vērā Lidlauka infrastruktūras kopējās jaudas, atsākot procesu no sākotnējās sabiedriskās apspriešanas.

5.2.4. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas ietvaros saņemto iesniegumu Birojs pārsūtīja Ierosinātājai un sniedza uz to atbildi, citu starpā skaidrojot lietas apstākļus un rīcības, kas nodrošinātas, lai novēlotās IVN procedūras uzsākšanas gadījumā izbūvētās infrastruktūras lietojums Lidlauka darbības paplašināšanai bez IVN veikšanas netiktu pieļauts, kā arī pateicās par iedzīvotāju līdzdalību, pateicoties kurai nepieciešamās darbības konstatēto pārkāpumu novēršanai bija iespējamās. Tika izskaidroti aprobežojumi, kas izriet no Trokšņa Noteikumiem Nr.16, kas nepieļauj Lidlauka infrastruktūras lietojumu tās maksimālajā kapacitātē.

5.2.5. Sabiedriskās apspriešanas sanāksmju protokoli ir pievienoti Ziņojuma VI.pielikumā, pārskats par sabiedriskās apspriešanas sapulcēs un iesniegumā izteiktajiem priekšlikumiem un iebildumiem, kā arī sniegtās atbildes vai informācija par to, kā tie ņemti vērā, ietverti Ziņojuma 5.nodaļas 22.-24.tabulā.

5.3. Sabiedrības informēšana par Birojā iesniegto Ziņojumu un argumenti Ziņojuma izvērtēšanas stadijā:

5.3.1. Ziņojums tika iesniegts Birojā 2016.gada 4.aprīlī un Papildinātais Ziņojums (pēc informācijas pieprasīšanas ar Biroja 2016.gada 27.maija starplēmumu Nr.3-01/669) tika iesniegts Birojā 2016.gada 19.jūlijā.

5.3.2. Paziņojumi par Ziņojuma un papildinātā Ziņojuma iesniegšanu Birojā tika publicēti Ierosinātājas, Tukuma novada domes un Engures novada domes tīmekļa vietnēs. Ziņojums un Papildinātais Ziņojums bija pieejams paziņojumā norādītajā Ierosinātājas tīmekļa vietnē.

5.3.3. Par Ziņojumu un papildināto Ziņojumu, Birojs saņēma:

5.3.3.1. Engures novada domes 2016.gada 20.aprīļa vēstuli Nr.3-12/233 „*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*”, ar kuru dome informēja Biroju, ka tai nav iebildumu par sagatavoto Ziņojumu.

5.3.3.2. Dienesta Ventspils Pārvaldes 2016.gada 27.aprīļa vēstuli „*Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*”, ar kuru konstatēts, ka trokšņa modelēšanas ceļā ir atrasts

lidojumu apjoma sliekšnis, līdz kuram trokšņa normatīvu pārsniegumi nerodas. Vienlaikus Dienesta Ventspils Pārvalde norādījusi, ka Ziņojumu ir nepieciešams papildināt ar pamatojumu par plānoto ietekmes mazināšanas pasākumu iespējamību un no tiem izrietošajiem nosacījumiem.

5.3.3.3. Veselības inspekcijas 2016.gada 28.aprīļa vēstuli Nr.13-1/13218 „*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*”, ar kuru skaidrots, ka no ietekmes uz sabiedrības veselību viedokļa galvenā uzmanība lidostu darbībā jāpievērš iespējamam gaisa un trokšņa piesārņojumam. Veselības inspekcija piekrīt, ka paredzamais gaisa piesārņojums, ko Lidlauka darbība radītu, ir niecīgs, tādēļ no sabiedrības veselības viedokļa konkrētās Paredzētās darbības gadījumā būtisks ir troksnis. Veselības inspekcija konstatē, ka pie lidojumu apjoma ~2200 lidojumi gadā (šī Biroja atzinuma izpratnē 1.Alternatīva) trokšņa normatīvu pārsniegumi nav sagaidāmi, tādēļ, atsaucoties uz vietējo iedzīvotāju satraukumu, - rosina Ierosinātāju orientēties uz šī scenārija realizāciju. Vienlaikus Veselības inspekcija aicina izskatīt iespēju izslēgt no Paredzētās darbības nakts lidojumus, jo lidojumu troksnis var pamodināt cilvēku un tam ir ietekme uz miega kvalitāti un veselību. Vēstulē pausts atbalsts Ziņojumā iekļautajam nosacījumam veikt periodiskus trokšņa mērījumus un rosināts uzstādīt arī pastāvīgu trokšņa monitoringa sistēmu, kā arī sūdzību gadījumā veikt skaņas izolācijas uzlabojumus ietekmei pakļautajās mājās.

5.3.3.4.DAP 2016.gada 28.aprīļa vēstuli Nr.4.9/31/2016-N-E un 2016.gada 6.jūlija vēstuli Nr.4.9/39/2016-N-E ar atsaukumi par Paredzētās darbības ietekmi. DAP vērsa uzmanību uz Paredzētās darbības sabiedriskajā apspriešanā izteiktajiem viedokļiem un to, ka Tukuma iedzīvotāji ir apšaubījuši eksperta R.Lebusa atzinumu kvalitāti. Lai kļiedētu šaubas, DAP rosināja, ka būtu jāpiesaista vēl kāds sugu un biotopu aizsardzības jomas eksperts, kā arī norādīja uz aspektiem, ko papildus novērtējumā būtu jāņem vērā (prasības atzinuma saturam). Izvērtējusi papildināto Ziņojumu, DAP secināja, ka R.Lebusa papildinātais atzinums atbilst Ministru kabineta 2010.gada 30.septembra noteikumiem Nr.925 „*Sugu un biotopu aizsardzības jomas ekspertu atzinuma saturs un tajā ietvertās minimālās prasības*”. Tika konstatētas atkāpes no noteikumu prasībām kartogrāfiskā materiāla mērogam, kas, ņemot vērā izpētes teritorijas lielumu, varētu būt pieļaujamas.

5.3.3.5.Aviācijas Aģentūras 2016.gada 17.jūnija vēstuli Nr.01-8/611 „*Par trokšņa ierobežošanas procedūru*”, ar kuru apstiprināts, ka Ziņojumā izmantotās trokšņa ierobežošanas procedūras ir realizējamas un iespējamās, kā arī Aviācijas Aģentūra nodrošinās to izpildes uzraudzību.

6. Ietekmes uz vidi novērtējums un nosacījumi, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama:

6.1. Novērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka Ziņojuma autori ir apzinājuši galvenos ar Lidlauka atrašanās vietu un tajā Paredzēto darbību saistītos faktorus, kas var radīt nelabvēlīgu ietekmi uz vidi, tajā skaitā ņemot vērā esošo un plānoto situāciju, vides stāvokli, piesārņojuma līmeni vietās, kur tas potenciāli var pārsniegt vides kvalitātes normatīvus, apkārtnes teritorijas un iedzīvotāju blīvumu, Paredzētās darbības raksturu, apjomus, piesārņojuma un traucējumu veidus, negadījumu un avāriju riskus u.c. aspektus. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir novērtēts iespējamo ietekmju pieaugums ar tajā iecerēto darbības attīstību, izsvērtas ar Lidlauka darbību saistītās gaisu piesārņojošo vielu emisijas, trokšņa līmeņu izmaiņas, vides stāvokļa izmaiņu ietekme uz ekosistēmām un bioloģisko daudzveidību, aizsargājamām dabas teritorijām, sugām un biotopiem, kultūrvēsturiskiem objektiem u.c. teritorijām.

6.2. Izvērtējis Ziņojumu, Birojs nevar pilnībā pievienoties visiem tajā ietvertajiem secinājumiem attiecībā uz iepriekš veikto IVN un tā rezultātiem. Līdzšinējo un esošo situāciju Lidlaukā raksturo īpaši apstākļi, jo veikto būvdarbu ietekmes netika savlaicīgi novērtētas, t.i. - līdz to uzsākšanai. Izdarījis izsvērumu par veikto būvdarbu ietekmi un tās būtiskumu, Birojs ir konstatējis, ka, summējoties atsevišķiem infrastruktūras uzlabojumiem, ir radīti priekšnoteikumi gaisa kuģu transporta (lidojumu skaita) pieaugumam, tomēr būtiskākās ietekmes ir saistītas ar ekspluatācijas fāzi. Pašu ēku un būvju izbūves process nav darbība ar tik būtisku ietekmi uz vidi, lai (atpakaļ vērsti) Birojs konstatētu, ka nodarīts kaitējums videi vai nepieciešami sanācijas darbi. Vienlaikus tika konstatēts, ka novērtējuma trūkumu dēļ vides aizsardzības mērķus sabiedrības interesēs ir iespējams nodrošināt, nosakot aprobežojumu Lidlauka infrastruktūras lietojumam, nepieļaujot lidojumu skaita un nosacījumu būtiskas izmaiņas. Ņemot vērā to, ka Lidlauks šobrīd nav sertificēts arī kā civilās aviācijas lidlauks atbilstoši Ministru kabineta 2006.gada noteikumu Nr.635 „*Noteikumi par civilās aviācijas lidlauku izveidošanu, sertifikāciju un ekspluatāciju*” prasībām, infrastruktūras lietojumu papildus aprobežo aviācijas jomu regulējošie normatīvie akti.

6.3. Tai pat laikā Birojs pievienojas Ziņojuma autoru secinājumiem, ka būtiskākais ar Lidlauka darbību saistītais ietekmes aspekts ir gaisa satiksmes radītais troksnis. Ir sagaidāmas arī gaisu piesārņojošo vielu emisijas, tomēr kopējais lidojumu apjoms uz/no Lidlauku nav prognozēts tik liels, lai pastāvētu risks gaisa kvalitātes robežvērtību pārsniegumiem, jo īpaši ārpus Lidlauka teritorijas. Sagaidāms satiksmes pieaugums uz tuvākajiem autoceļiem, tomēr ar prognozējamo Lidlauka nelielo noslodzi tas pret autoceļu kapacitāti un līdzšinējo satiksmes intensitāti nebūs nozīmīgs. Tuvākās īpaši aizsargājamās dabas teritorijas atrodas vairāku kilometru attālumā un Ziņojums ietver ietekmju izvērtējumu, ņemot vērā to aizsardzības mērķus. Vienlaikus ar Lidlauka darbību ir saistāmi ierobežojumi apkārtnes teritoriju izmantošanā, kas izriet no spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem. Līdz ar to:

6.4. Kā būtiskākos Birojs Ziņojumā identificē sekojošus ar Paredzētās darbības realizāciju saistītus ietekmes uz vidi aspektus:

6.4.1. Troksnis un tā izplatība.

6.4.2. Gaisu piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē.

6.4.3. Ietekme uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, ainavu, kultūrvēsturisko vidi un rekreācijas resursiem.

6.4.4. Ūdeņu (virszemes, pazemes) vai grunts piesārņojuma iespējamība un ar tā novēršanu saistītie jautājumi.

6.4.5. Paredzētās darbības sociāli - ekonomiskie un drošuma aspekti, ar Lidlauka darbību saistītie teritoriju izmantošanas nosacījumi un ietekme uz īpašumiem.

6.5. Izvērtējot Ziņojumā identificētos un izvērtētos ar Paredzētās darbības realizāciju saistītos ietekmes uz vidi aspektus, kā arī novērtējot Ziņojuma izvērtēšanā iesaistīto un ieinteresēto personu paustos viedokļus un argumentus, Birojs secina sekojošo:

6.5.1. Troksnis un tā izplatība.

6.5.1.1. Trokšņa radītais apgrūtinājums ir būtiskākā un kompleksākā ar lidostu darbību un gaisa satiksmi saistītā ietekme uz vidi. Arī Ziņojumā troksnis novērtēts kā būtiskākais Paredzētās darbības ietekmes aspekts. Lai arī troksnim ir periodisks raksturs un tā intensitāte atkarīga no lidostu noslodzes, - tas rada traucējumus un var kaitēt cilvēku veselībai, ja pārsniedz līmeni, kas zinātniski atzīts par kaitīgu. Robežvērtības pieļaujamā trokšņa līmenim ir noteiktas Trokšņa Noteikumu Nr.16 2.pielikumā. Viszemākās tās ir

mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijās, kas atbilst savrupmāju apbūves zonām (piemēram, teritorijām pie dzīvojamām mājām Lidlauka skrejceļa tuvumā). Šajās zonās ilgtermiņa vidējā trokšņa robežvērtība L_{diena} ir 55dB(A), L_{vakars} 50dB(A) un L_{nakts} 45 dB(A). Daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorijās robežvērtības ir augstākas - L_{diena} 60dB(A), L_{vakars} 55dB(A) un L_{nakts} 50 dB(A).

6.5.1.2. Trokšņa līmeņa palielinājums apkārtnes teritorijās ar Paredzēto darbību ir būtiskākais ietekmes aspekts, kas prasījis arī specifisku risinājumu meklēšanu ietekmes mazināšanai. Lidlauka ekspluatācijas radītā trokšņa samazināšanai – līdzīgi kā, piemēram, Starptautiskajā lidostā „Rīga” ir paredzēts noteikt trokšņa mazināšanas procedūras Konvencijas 16.pielikuma izpratnē. Pie šādām procedūrām pieskaitāms gan plānotais lidojumu virzienu proporcionālais sadalījums, gan pacelšanās pagrieziens kursā RWY 31 pa labi. Saistībā ar plānotajām procedūrām un to praktiskās iespējamības izsvērumu, lietā konstatējams:

6.5.1.2.1. Saskaņā ar Ministru kabineta 2005.gada 25.oktobra noteikumu Nr.808 „Valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūra” nolikums” 1.punktu Valsts aģentūra „Civilās aviācijas aģentūra” (Aviācijas Aģentūra) ir satiksmes ministra pārraudzībā esoša valsts pārvaldes iestāde, bet saskaņā ar 2.punktu tai ir šādas funkcijas: īstenot valsts politiku civilās aviācijas drošības jomā, nodrošināt valsts pārvaldes funkciju veikšanai nepieciešamo informāciju aviācijas drošības jomā, kā arī veikt citas nacionālajos, starptautiskajos un Eiropas Savienības normatīvajos aktos noteiktās funkcijas civilās aviācijas drošības jomā.

6.5.1.2.2. Aviācijas Aģentūra ar 2014.gada 11.augusta vēstuli Nr.01-8-1/779 „Par trokšņa ierobežošanas procedūru”, 2014.gada 19.decembra vēstuli „Par informāciju ietekmes uz vidi novērtējuma lietā” un 2016.gada 17.jūnija vēstuli Nr.01-8/611 „Par trokšņa ierobežošanas procedūru” ir apstiprinājusi, ka pacelšanās/nolaišanās virzienu proporcijas un pacelšanās kursa pagrieziens pa labi no Tukuma pilsētas Lidlaukā ir realizējams un var tikt pielietots pēc Lidlauka sertifikācijas, - attiecīgās procedūras publicējot aeronavigācijas informācijas izdevumos.

6.5.1.2.3. No Aviācijas Aģentūras un Ziņojumā sniegtajiem skaidrojumiem izriet, ka šādas procedūras Lidlaukā ir iespējamās, ir identificēti to īstenošanas nosacījumi un ierobežojumi (limitējošo faktoru, piemēram, pie noteiktiem meteoroloģiskiem apstākļiem), kā arī veids, kādā procedūru ievērošanu var nodrošināt, tostarp publiskot, kontrolēt un uzraudzīt.

6.5.1.2.4. Aviācijas Aģentūra ir apstiprinājusi, ka šādā veidā var būt nosakāms gan pacelšanās/nolaišanās pamatkurssu proporcionāls sadalījums, gan lidojumu virzienu proporcionāls sadalījums un pacelšanās pagrieziens. Šādā gadījumā lidojuma virzienu noteikšanu, uzskaiti un koordināciju nodrošinātu Lidlauka koordinators un darbības uzraudzību, tostarp trokšņa ierobežošanas procedūru izpildes uzraudzību nodrošinātu Aviācijas Aģentūra un Valsts vides dienests. Identificēts, ka ierobežojumi procedūru pielietojumam var būt pie noteiktiem apstākļiem, piemēram, dežūrējošais koordinators kursu izvēlēties drīkst tikai, ja nepastāv avārijas situācija, ja pavējš (ieskaitot vēja brāzmas) nepārsniedz 5 mezglus, šādos gadījumos:

- a) sāna vēja komponente, ieskaitot brāzmas, nepārsniedz 15 mezglus un/vai
- b) skrejceļa virsmas stāvoklis nav sliktāks par “SLAPJŠ” un saķere ar skrejceļa segumu nav sliktāka par “LABS” un

- c) bremsēšanu neietekmē skrejceļa stāvoklis kā, piemēram, ledus, šķīdonis, sniegs, sarma un ūdens.

6.5.1.3. Tā kā troksnis ir Lidlauka darbību ierobežojošs apstāklis, Lidlauka iespējamā noslodze Ziņojumā ir izsvērtā šādiem samazināta apjoma scenārijiem:

- 6.5.1.3.1. 1.Alternatīvas gadījumā ~3 apkalpoti gaisa kuģi diennaktī, t.i. ~ 6 lidojumi, skaitot kopā pacelšanās un nolaišanās reizes diennaktī.
- 6.5.1.3.2. 2.Alternatīvas gadījumā ~4,5 apkalpoti gaisa kuģi diennaktī, t.i. ~ 8-9 lidojumi, skaitot kopā pacelšanās un nolaišanās reizes diennaktī.
- 6.5.1.3.3. 3.Alternatīvas gadījumā ~7 apkalpoti gaisa kuģi diennaktī, t.i. ~ 14 lidojumi, skaitot kopā pacelšanās un nolaišanās reizes diennaktī.

6.5.1.4. Tā kā IVN veikšanas stadijā nav iespējams precīzi paredzēt visus risinājumus, - lai izsvērtu iespējamo sagaidāmo ietekmi, Ziņojumā ir izdarīti pieņēmumi. Ievērojot Lidlauka vietu un iespējamo darbības specifiku, pieņemts, ka proporcionāli Lidlaukā tiks vairāk apkalpoti P.2.1.gaisa kuģu klases lidaparāti, mazāk S.5.2.klases un S.5.1.klases, bet vismazāk – S.6.1.klases lidaparātu. Tomēr nav šaubu, ka Paredzētās darbības realizācijas gadījumā Lidlaukā apkalpoto gaisa kuģu veidu proporcionālais sadalījums var atšķirties. To precīzi iepriekš noteikt nav iespējams nevienai lidostai, tādēļ IVN uzdevums ir izstrādāt prognozi (šajā gadījumā – vērtēt atšķirīgus lidojuma apjoma un proporciju scenārijus). Vadoties no šādas prognozes, var tikt noteikti darbības nosacījumi, piesardzības prasības ietekmju uzraudzībai vai pat aprobežojumi (ja nepieciešams). Līdzvērtīga pieeja ir bijusi arī citu lidostu (lidlauku) ietekmes uz vidi novērtējuma procesos.

6.5.1.5. Paredzētās darbības novērtējumam sagaidāmā trokšņa kartes ir sagatavotas, izmantojot standartizētu metodi ECAC.CEAC Doc.29 „*Standarta metode trokšņa kontūru aprēķināšanai ap civilajām lidostām*”, kuras izmantojumu paredz Trokšņa Noteikumu Nr.16 1.pielikuma 6.2.punkts un kura kā atsevišķs matemātisks aprēķinu modulis ietverts arī trokšņa prognozes datorprogrammā „*SoundPlan 7.3*”. Paredzētās darbības trokšņa ietekmes vērtējumu veicis Sound Plan GmbH (Ziņojuma II.pielikums).

6.5.1.6. Analizējot Ziņojumu un tā II.pielikumu, secināms, ka prognoze sastādīta, citu starpā meklējot tādu lidojumu intensitātes sadalījumu diennakts periodos, kas neradītu pārmērīgu apgrūtinājumu un trokšņa ietekmi samazinātu. Attiecīgi (salīdzinājumā ar iepriekš veiktu IVN), ir mainīta arī lidojumu sadalījuma proporcija diennakts griezumā, palielinot lidojumu intensitāti dienas periodā (no 7:00 – 19:00) līdz 89%, bet samazinot lidojumu intensitāti vakarā (19:00 – 23:00) līdz 7% un naktī (23:00 – 7:00) līdz 4%. Savukārt sadalījums lidojumu virzienos ir paredzēts ar proporciju 2/1 (Tukums/Smārdes pagasts). Pie šāda sadalījuma, piemēram, Paredzētās darbības 1.Alternatīvas gadījumā nakts lidojumu kopskaits (skaitot pacelšanās un nolaišanās reizes) tiktu būtiski samazināts un gadā sastādītu 86 notikumus, turklāt ar sadalījumu pa atšķirīgām trokšņa ietekmei pakļautām teritorijām, kas kopējās trokšņa epizodes konkrētiem uztvērējiem būtiski samazina. Proti, gadā prognozēto 86 nakts trokšņa notikumu sadalījums pa atšķirīgām trokšņa zonām plānots:

- 6.5.1.6.1. ~14 pacelšanās un ~28 nolaišanās reizes pār Tukumu naktī gadā;
- 6.5.1.6.2. ~ 14 pacelšanās reizes ar loku pirms Tukuma naktī gadā;
- 6.5.1.6.3. ~ 15 pacelšanās un ~15 nolaišanās reizes pāri Smārdes pagasta teritorijām (DA virziens) naktī gadā.

6.5.1.7. Sound Plan GmbH ir veikusi trokšņa novērtējumu Paredzētās darbības 3 alternatīvām, novērtējot arī summāro trokšņa līmeni un ņemot vērā citus dominējošos trokšņa avotus Lidlauka ietekmes zonā (autoceļš un dzelzceļš). Trokšņa prognoze salīdzināšanai

sastādīta divos risinājumos – autoceļa un dzelzceļa trokšņa prognozi izmantojot gan Trokšņa Noteikumu Nr.16 1.pielikuma 6.3. un 6.4.punktā noteiktās Francijas un Nīderlandes metodes (NMPB-96 un RMR), gan alternatīvus Sound Plan programmatūrā iestrādātus standartus (RTN un Russian Rail). Trokšņa prognožu kartes iesniegtas par abiem salīdzināmajiem modeļiem. Saistībā ar minēto atzīmējams, ka summārā trokšņa prognozei sākotnēji tika izmantoti citi standarti nekā to paredz Trokšņa noteikumu Nr.16 1.pielikuma 6.3. un 6.4.prasības. Papildinātajā Ziņojumā skaidrots, ka izmantotās metodes RTN un Russian Rail daudz labāk raksturo Latvijas situāciju un transporta līdzekļus, kas pārvietojas pa Latvijas autoceļiem/dzelzceļu, tādēļ ar tām iegūstamais rezultāts ir reprezentatīvāks, turklāt piesardzīgāks (lielāks troksnis) kā iegūstams ar Trokšņa Noteikumu Nr.16 1.pielikuma 6.3. un 6.4.punkta metodēm, kurās iestrādāti Francijas un Nīderlandes standarti. Tomēr, izdodot Atzinumu Nr.6, Birojs jau konstatēja, ka piemērojamās metodes ir noteicis Ministru kabinets un tādēļ vērtējumā par Ziņojuma atbilstību normatīvo aktu prasībām tas ir būtiski. 2016.gada 16.septembrī Ierosinātāja Birojā ir iesniegusi trokšņa novērtējumu, kas veikts ar datorprogrammu Sound Plan GmbH un ietver dzelzceļa un autoceļa radīta trokšņa novērtējumu atbilstoši Trokšņa Noteikumu Nr.16 1.pielikuma 6.3. un 6.4.punktā noteiktajam. Novērtējuma trūkumi ir novērsti.

- 6.5.1.8. Salīdzinot iesniegtās trokšņa prognozes, Birojs pievienojas Izstrādātājas argumentiem un līdzvērtīgi Ziņojumā norādītajam konstatē, ka ar aprēķinu, kas veikts izmantojot Trokšņa Noteikumu Nr.16 1.pielikuma 6.3. un 6.4.punktā paredzētos standartus, iegūstama Ierosinātājai labvēlīgāka prognoze (dzelzceļa un autoceļa trokšņa līmeni datorprogramma aprēķina zemāku). Jo īpaši tas konstatējams dzelzceļa gadījumā, kas var būt skaidrojams ar izstrādes reģionam specifisko standartu atšķirībām (Nīderlandes vai Krievijas standarti). Ziņojuma papildinājumi faktiski norāda, ka Ziņojumā sastādītā prognoze un izdarītie secinājumi ir balstīti lielākā piesardzībā.
- 6.5.1.9. Trokšņa prognoze sastādīta trīs lidojumu apjoma scenārijiem, novērtējumā ietverot arī definēto pacelšanās/nolaišanās virzienu proporciju un diennakts sadalījumu. Paredzētās darbības novērtējuma mērķiem tā atzīstama par korektu un sniedz priekšstatu par sagaidāmo troksni Paredzētās darbības realizācijas gadījumā. Novērtējot sastādītās trokšņa prognozes, tāpat konstatējams, ka izvēlēto scenāriju modelēšanai šoreiz ir izmantoti Sound Plan datorprogrammas standarta dati gaisa kuģu klasēm, tostarp attiecībā uz pacelšanās un nolaišanās gradientiem u.c. parametriem, kas datorprogrammā iestrādāti atbilstoši piemērojamā standarta (ECAC.CEAC Doc.29) nosacījumiem. Attiecīgi ir novērsti trūkumi, kas tika konstatēti iepriekšējā IVN gaitā un tālāka zinātniskā pamatojuma analīze, nekonstatējot atkāpes, atbilstoši Programmas nosacījumiem, nav nepieciešama.
- 6.5.1.10. Balstoties uz aprēķinu rezultātiem, Ziņojumā ietverts secinājums, ka pie pašreizējā tiesiskā regulējuma, kad tiek izvirzīts nosacījums ar Paredzēto darbību nepārsniegt kumulatīvo troksni nevienā ārtelpas vietā (kur piemērojamas trokšņa robežvērtības) un kur jau pirms Paredzētās darbības uzsākšanas tas pārsniegts citu trokšņu avotu radīta trokšņa dēļ, - vienīgais scenārijs, kas nepārsniedz normatīvus ir alternatīva ar mazāko lidojumu apjomu (~ 2200 lidojumi).
- 6.5.1.11. Novērtējis Ziņojumu un tā papildinājumus, Birojs konstatē sekojošo:
 - 6.5.1.11.1. Pie plānotās Lidlauka noslodzes 3.Alternatīvas gadījumā (~5000 lidojumi) atsevišķās dzīvojamās teritorijās Paredzētā darbība (arī bez summārā trokšņa ar citiem dominējošiem trokšņa avotiem) radītu pieļaujamo trokšņa robežvērtību pārsniegumus. Tādējādi jau pati Paredzētā darbība būtu pretrunā Trokšņa noteikumu Nr.16 2.pielikuma prasībām un nav pieļaujama. Ņemot

vērā 3.Alternatīvas realizācijai konstatētos izslēdzošos apstākļus, - Birojs tālāk šo alternatīvu savā atzinumā nevērtē.

- 6.5.1.11.2. Paredzētās darbības 1.Alternatīvas un 2.Alternatīvas novērtējumā secināts, ka pie lidojumu apjoma ~ 2200 un ~3200 – Lidlauka darbība (t.i. - Paredzētā darbība bez trokšņa summēšanas ar citiem dominējošiem trokšņa avotiem) dzīvojamās teritorijās neradītu Trokšņa Noteikumu Nr.16 2.pielikumā noteikto robežvērtību pārsniegumus. Skrejceļam tuvākās dzīvojamās teritorijas ir mazstāvu dzīvojamā apbūve, kur dienas trokšņa robežvērtība ir 55dB(A), vakara 50dB(A) un nakts 45 dB(A). Lidlauka trokšņa dienas, vakara un nakts pārsniegumu zonas 1.Alternatīvas un 2.Alternatīvas gadījumā līdz šīm tuvākajām dzīvojamām teritorijām nesniegtos.
- 6.5.1.11.3. Vienlaikus vērtēts arī summārais troksnis, ņemot vērā to, ka Lidlauka pacelšanās/nolaišanās koridors ~ 800m - 900m attālumā uz D šķērso autoceļu A10 Rīga – Ventspils, bet ~2,3 km uz Z - dzelzceļu Rīga – Ventspils. Lai gan šie objekti atrodas pietiekošā attālumā no skrejceļa un trokšņa robežvērtību pārsnieguma zonas (ko radītu 1.Alternatīva un 2.Alternatīva) līdz šiem satiksmes objektiem nesniegtos, - autoceļa un dzelzceļa satiksme pati rada nozīmīgu trokšņa piesārņojumu un ietekmes zonas pārklāsies.
- 6.5.1.11.4. No summāro ietekmju novērtējuma secināms, ka Lidlaukam tuvākās dzīvojamās apbūves teritorijas (kur Paredzētās darbības ietekme ir intensīvāka) atrodas pietiekošā attālumā no dzelzceļa un autoceļa, tādēļ arī summāri ar autotransporta un dzelzceļa satiksmes troksni 1. un 2.Alternatīva to teritorijās trokšņa robežvērtību pārsniegumus neradīs. Tomēr kompleksāka situācija ir teritorijās, kas atrodas tuvāk dzelzceļam un autoceļam. Ziņojumā ietvertais summārā trokšņa novērtējums uzrāda, ka ēkas, kas atrodas tuvāk pie satiksmes objektiem, jau šobrīd ir paaugstināta trokšņa ietekmē gan vakara, gan nakts periodos (līdz pat 70dB(A) tieši pie satiksmes objektiem un 55-65dB(A) to tuvumā). Lidlauka darbība šajās vietās pie dzelzceļa un autoceļa radītu 40-50dB(A) dienā, 40-45dB(A) vakarā un 30-40dB(A) naktī, kas ir būtiski mazāk kā autoceļa un dzelzceļa radītais trokšņa apgrūtinājums. Tomēr 2.Alternatīvas gadījumā arī šāds trokšņa līmenis (summāri ar esošo trokšņa līmeni) atsevišķās teritorijās varētu kļūt izšķirīgs, jo novērtēts, ka tieši Paredzētās darbības 2.Alternatīvas (~3200 lidojumi) pienesums būtu par iemeslu trokšņa kopējā līmeņa palielinājumam (līdz tādām, kas sasniedz un pārsniedz normatīvu, vai vēl vairāk palielina pārsniegumu).
- 6.5.1.11.5. Proti, kā jau tas apstiprinājies dažādu citu paredzēto darbību ietekmes uz vidi novērtējumos un to radītā trokšņa aprēķinu modeļos, - teritorijās, kur esošo satiksmes infrastruktūras objektu tuvumā ir būtiski paaugstināts pieļaujamais trokšņa līmenis (bet kur Paredzētās darbības troksnis būtu vidēji par ~10-15 dB mazāks) – ilgtermiņa trokšņa vidējās vērtības ($L_{diēna}$, L_{vakars} un L_{nakts}) summāri vairs nepalielinās. Jūtīgākās teritorijas šajā gadījumā ir tieši tās, kurās esošais trokšņa līmenis ir pietuvināts pieļaujamam (nedaudz zem vai virs normatīva). Ja šādas teritorijas atrodas zonā, kur arī Paredzētās darbības radītais troksnis ir salīdzināms (tuvu normatīvam) – summāri trokšņa robežvērtības var tikt pārsniegtas vai jau esošs pārsniegums vēl pastiprināts. Veicot trokšņa aprēķinu atbilstoši Trokšņa Noteikumu Nr.16 1.pielikuma 6.3. un 6.4.punktā noteiktajiem standartiem, prognoze teritorijām, kas atrodas satiksmes infrastruktūras objektu tuvumā, ir labvēlīgāka (trokšņa pārsnieguma zonas nav tik plašas), tomēr arī šādā gadījumā Paredzētās darbības 2.Alternatīvas (~3200 lidojumi) realizācija atsevišķās teritorijās (kur piemērojamas robežvērtības) būtu priekšnoteikums robežvērtību

pārsniegumam (vai pārsnieguma palielinājumam). Konkrētajā gadījumā šādas jutīgākās teritorijas Sound Plan GmbH ir identificējis dzelzceļa/autoceļa paaugstinātas trokšņa ietekmes zonas perifērijā, gan uz ZR pie dzelzceļa, gan DA pie autoceļa. Tā kā tieši ar 2.Alternatīvas realizāciju tajās tiktu sasniegts un nedaudz pārsniegts (~1-2dB) pieļaujamais trokšņa līmenis, secināms, ka Paredzētās darbības 2.Alternatīva atbilstoši Ziņojumam šobrīd ir pretrunā Trokšņa Noteikumu Nr.16 nosacījumiem. Saistībā ar minēto Ziņojuma II.pielikumā ir ietverti apsvērumi par to, vai 2.Alternatīvas aizliegšana būtu samērīga, jo atšķirīgu trokšņa avotu summēšana nav objektīvs novērtējuma veids, turklāt Ierosinātāja nav vainojama pie tā, ka nepieļaujamu trokšņa ietekmi rada tieši autoceļš un dzelzceļš. Birojs ņem šos apsvērumus vērā un kopumā pievienojas, ka trokšņa novērtēšanas un pārvaldības regulējumā var būt nepieciešama pilnveide, tostarp atzīst, ka konkrētajā gadījumā kopējās ietekmes nepārprotami būtu mazākas, ja vismaz Lidlauka pacelšanās/nolaišanās koridorā dzelzceļa un autoceļa pārvaldītājs veiktu pasākumus trokšņa ietekmes mazināšanai. Iespējams, Ierosinātājai un šo satiksmes objektu pārvaldītājiem vienojoties, būtu iespējams panākt līdzsvarotu risinājumu, jo gadījumā, ja dzelzceļa un autoceļa trokšņa izplatības zonas samazinātos (piemēram, uzstādot trokšņa barjeras), trokšņa ietekmes zonas nepārklātos un nesummētos tik būtiski. Tomēr, izdodot atzinumu par Paredzēto darbību, Birojs nevar uzdot Ierosinātājai veikt šādus pasākumus un noteikt tos kā obligātos nosacījumus (to īstenošana nav atkarīga tikai no Ierosinātājas). Turklāt šādu risinājumu efektivitāte un iespējamība nav vērtēta arī Ziņojumā. Tā kā ar Ziņojumu ir konstatēts, ka 2.Alternatīvas realizācijas gadījumā atsevišķās teritorijās (kur piemērojamas Trokšņa Noteikumu Nr.16 2.pielikuma 1.1.punkta robežvērtības) trokšņa robežvērtības tiks sasniegtas un pārsniegtas, bet ar Ziņojumu šobrīd nav vēl identificētas konkrētas rīcības, lai ietekmi mazinātu līdz pieņemam līmenim, - 2.Alternatīvas realizācija pie pastāvošā regulējuma un risinājumiem nav pieļaujama un nav konstatējami nosacījumi, ar kādiem Birojs to atbilstoši Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļai varētu noteikt kā īstenojamu.

- 6.5.1.11.6. 1.Alternatīvas gadījumā secināts, ka arī summāri ar autotransporta un dzelzceļa satiksmes troksni pie scenārija, kas nepārsniedz ~2200 lidojumus gadā, no kuriem 89% veicami dienas laikā, 7% vakarā un 4% naktī – Trokšņa Noteikumu Nr.16 2.pielikumā noteiktās robežvērtības ar Paredzēto darbību netiktu pārsniegtas. Tostarp jutīgajās zonās, kas atrodas dzelzceļa un autoceļa perifērijā, 1.Alternatīvas realizācija neklātu par priekšnoteikumu Trokšņa Noteikumu Nr.16 2.pielikumā noteikto robežvērtību sasniegšanai un pārsniegšanai. No aprēķinu rezultātiem tāpat izriet, ka teritorijās virs Tukuma pilsētas (pacelšanās/nolaišanās koridora perifērijā) gaisa satiksmes radītais troksnis 1.Alternatīvas gadījumā būtu par 10-20dB(A) un 15-25dB(A) zem noteiktajām robežvērtībām. Attiecīgi, - arī summāri ar citiem pilsētvides trokšņa avotiem 1.Alternatīva neklātu par priekšnoteikumu pieļaujamā trokšņa līmeņa pārsniegumiem. Nakts lidojums šāda scenārija gadījumā uz/no Lidlauka būtu vidēji viens lidojums katru piekto nakti, divos periodos - no plkst. 23:00 līdz 24:00 vai no plkst. 6:00 līdz 7:00, atšķirīgos virzienos. Tādēļ konkrētas teritorijas pacelšanās/nolaišanās koridoru tuvumā trokšņa ietekmei būtu pakļautas visai reti. Vērtējot kopskatā gan ar sabiedrības pārstāvju paustajām bažām, gan Veselības inspekcijas ieteikumiem miega kvalitātes kontekstā, Birojs atzīst, ka ir meklētas iespējas un tiek piedāvāti risinājumi tādām pacelšanās/nolaišanās virzienu sadalījumiem, kas trokšņa apgrūtinājumu noteiktās teritorijās (to iedzīvotājiem) pēc iespējas mazinātu,

ietekmes apjomu līdzsvarotu un trokšņa robežvērtību pārsniegumus neradītu. Tādēļ nav konstatējama pamata trokšņa ietekmes dēļ kopumā aprobežot 1.Alternatīvas realizāciju vai aprobežot lidojumu laiku, nosakot, ka tādi pieļaujami tikai dienas un vakara periodā. Birojs atzīst, ka izvēlēta apjoma, lidojumu virzienu un sadalījuma diennakts griezumā proporcija 1.Alternatīvas gadījumā ļauj nodrošināt Lidlauka darbību veidā, kas nerada pārmērīgu apgrūtinājumu, tostarp nakts stundās, tādēļ 1.Alternatīvas realizācija ar noteiktajiem ierobežojumiem **ir pieļaujama.**

6.5.1.12. Vienlaikus, kā jau iepriekš minēts – iepriekšējā prognozēšana ir tikai situācijas tuvinājums, jo var sniegt priekšstatu par galvenajām tendencēm. To, kāda būs Lidostas faktiskā noslodze un konkrēti (piemēram, kādi tieši gaisa kuģi tiks apkalpoti), noteiks virkne faktoru jau pēc Paredzētās darbības uzsākšanas. Tādēļ papildus instruments ietekmes kontrolei un uzraudzībai ir monitorings, ņemot vērā faktisko aktuālo situāciju. Biroja ieskatā veiktie trokšņa aprēķini ticami apliecina, ka, sākotnēji (uzsākot Paredzēto darbību un pakāpeniski palielinot lidojumu apjomu) bažām par trokšņa robežvērtību pārsniegumiem 1.Alternatīvas gadījumā nav pamata. Piesardzībā balstīti papildus risinājumi ietekmes kontrolei un pārvaldībai var kļūt aktuāli, gaisa satiksmes intensitātei palielinoties. Kā uz to norāda trokšņa novērtējuma rezultāts, - atsevišķās teritorijās pie maksimālās plānotās noslodzes 1.Alternatīvas scenārijam, trokšņa līmenis var sasniegt trokšņa robežvērtībai tuvinātu līmeni. Tādēļ Birojs atzīst par pamatotu Veselības inspekcijas rekomendēto monitoringu un izvirzīt Lidlauka darbībai nosacījumu, ka, tuvojoties plānotajiem Lidlauka noslodzes maksimālajiem apjomiem, ir jāuzsāk trokšņa mērījumi. Balstoties uz mērījumu rezultātu izvērtēšanu, var tikt lemts gan par nepieciešamību piesārņojošās darbības atļaujā noteikt darbības nosacījumus, gan tikt lemts par mērījumu prasības pārskatīšanu. Šādā veidā Lidlauka ietekmes varēs būt gan novērtējamās un pārvaldāmas, gan kontrolējamās un uzraugāmas. Vienlaikus, - tā kā trokšņa samazināšanas procedūras un izsvērums par Lidlaukā apkalpoto gaisa kuģu sadalījumu diennakts griezumā un gaisa kuģu klašu proporcijām veikts ar mērķi, lai ietekmes samazinātu līdz normatīvajos aktos pieļautam līmenim, šādām procedūrām un vērtētajiem nosacījumiem jāklūst par Paredzētās darbības obligātajiem realizācijas nosacījumiem. Tādēļ Ierosinātajai jānodrošina, ka Lidlaukā tiek ievērotas paredzētās proporcijas, kā arī apkalpoto gaisa kuģu sadalījums diennakts griezumā un gaisa kuģu klašu proporcija ir salīdzināma ar sadalījumu un proporciju, kuriem Ziņojumā tika sastādīta trokšņa ietekmes prognoze. Būtiski atšķirīga Lidlauka darbība bez papildus padziļināta novērtējuma nav pieļaujama. Novērtējuma likuma 24.panta (1)daļas 2)punkts noteic, ka Ierosinātajai ir atbildīga par Ziņojumā ietverto risinājumu īstenošanu. **Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Ziņojumā novērtēto un sabiedriskās apspriešanas ietvaros izteiktos viedokļus un argumentus, Birojs saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu uzskata par nepieciešamu trokšņa aspektā izvirzīt obligātos nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība ir realizējama vai nav pieļaujama.**

- a) Nav pieļaujama tāda Lidlauka darbība, tajā skaitā apkalpoto lidojumu proporcionāls sadalījums pa diennakts periodiem, kas rada attiecīgajām teritorijām Trokšņa Noteikumu Nr.16 2.pielikumā noteikto trokšņa robežvērtību pārsniegumus.
- b) Līdz ar to, Paredzētās Darbības alternatīvas, kas, skaitot kopā pacelšanās un nolaišanās, paredz ~5000 lidojumus un ~3200 lidojumus, nav pieļaujamas, bet alternatīva, kas, skaitot kopā pacelšanās un nolaišanās, paredz ~2200 lidojumus (ši Biroja atzinuma izpratnē 1.Alternatīva, saskaņā ar Ziņojumā lietoto numerāciju – 2.variants) - ir pieļaujama ar nosacījumiem.
- c) Ierosinātajai ir jānodrošina 1.Alternatīvas (~2200 lidojumi) gadījumā prognozētie apkalpoto gaisa kuģu veidu, lidojumu intensitātes un proporciju

risinājumi, kas sasniedz ne būtiski sliktāku vides kvalitātes līmeni trokšņa aspektā, kādu tā ar Ziņojumu ir apņēmusies sasniegt.

- d) Apkalpoto gaisa kuģu pacelšanās un nolaišanās reižu kopskaitam sasniedzot 2000 gadā, ir uzsākams vides trokšņa monitorings, veicot novērtēšanas periodam reprezentatīvus mērījumus Lidostas gaisa satiksmes radītai trokšņa ietekmei visvairāk pakļautajās dzīvojamo māju teritorijās, lai novērtētu Lidostas radīto trokšņa ietekmi atbilstoši faktiskajai situācijai. Monitoringa programma un nosacījumi, tajā skaitā informācijas apmaiņai nosakāmi sadarbībā ar Valsts vides dienestu, paredzot prasības monitoringa rezultātu izvērtēšanai, lai nepieciešamības gadījumā lemtu par papildus nosacījumiem negatīvas ietekmes nepieļaušanai vai samazināšanai, vai lemtu par mērījumu prasības pārskatīšanu.
- e) Ja tiek paredzēti jauni, būtiski atšķirīgi šī ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros nenovērtēti risinājumi gaisa satiksmei, tajā skaitā lidojumu intensitātei, proporcionālajam sadalījumam pa diennakts periodiem vai gaisa kuģu veidiem, kas ietekmi uz vidi būtiski palielina, vai tiek paredzēti jauni risinājumi trokšņa ietekmes (arī summārās) samazināšanai - lemjams par ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma nepieciešamību, kā arī papildus pasākumu un Paredzētās darbības realizācijas nosacījumu vai aprobežojumu nepieciešamību.

6.5.2. Gaisu piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē:

6.5.2.1. Ņemot vērā Lidostas darbības specifiku, veicot ietekmes uz vidi novērtējumu, Ziņojuma autori ir izsvēruši Lidostas satiksmes, tajā skaitā gaisa satiksmes radīto emisiju ietekmi. Šim nolūkam Ziņojumā ir identificēti galvenie gaisu piesārņojošo vielu emisiju avoti, kas saistīti ar Lidlauka plānoto darbību:

6.5.2.1.1. aviosatiksmē Lidlauka teritorijā;

6.5.2.1.2. aviosatiksmē, sasniedzot 3000 pēdu (914,4 m) augstumu;

6.5.2.1.3. sašķidrinātās gāzes katlu māja;

6.5.2.1.4. degvielas (dīzeļdegvielas, benzīna, aviācijas degvielas) glabāšanas rezervuāri, pildnes;

6.5.2.1.5. satiksme uz Lidlauka pievedceļa;

6.5.2.1.6. sauszemes transports Lidlauka teritorijā.

6.5.2.2. Attiecībā uz gaisu piesārņojošo vielu emisiju avotiem, kas saistīti ar aviosatiksmi, Birojs konstatē, ka Ziņojuma autori izvēlējušies pieeju, saskaņā ar kuru lidaparātu kustības skartās teritorijas tiek definēti kā laukumveida avoti dažādos emisiju augstumos (pacelšanās/nolaišanās kursu virzienos 200m, 400m, 600m, 800m un 1000m augstumā). Kā laukumveida avots definēta arī visa Lidostas teritorija. Tādējādi pieņemts, ka vērtēšanas laika periodā Lidostas satiksmei raksturīgās emisijas tiek emitētas izkliedēti visā definēto laukumu teritorijā. Tāpat novērtējums veikts apjoma ziņā lielākajai Paredzētās darbības alternatīvai (~5000 lidojumi gadā), vienlaikus no Ziņojuma III.pielikuma secināms, ka tas veikts scenārijam, kurā pacelšanās/nolaišanās virzienu proporcija ir vienāda un arī lidojumu sadalījums diennakts griezumā ir atšķirīgs. Birojs ņem šos aspektus vērā un izsver, vai šādām proporciju atšķirībām var būt būtiska ietekme uz novērtējuma rezultātu.

6.5.2.3. Lai novērtētu esošo piesārņojumu Lidlauka apkārtnē, izmantoti VSIA „Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” (turpmāk LVĢMC) 2013.gada 8.aprīlī ar izziņu Nr.4-6/729 un LVĢMC 2015.gada 17.decembrī ar izziņu Nr.4-6/2471 sniegtie dati par

emisiju fona koncentrāciju Lidlauka ietekmes zonā. Lidlauka tuvumā nav nozīmīgu rūpnieciskā piesārņojuma avotu, tuvākais objekts ar vērā ņemamu ietekmi uz gaisa kvalitāti ir autoceļš A10. Saskaņā ar LVĢMC sniegto informāciju, augstākās piesārņojošo vielu koncentrācijas tur konstatējamas daļiņām $PM_{2,5}$ un PM_{10} , kas sasniedz 30% un 19-22% no normatīva (gada vidējā koncentrācija daļiņām $PM_{2,5}$, kā arī gada vidējā un diennakts 36.augstākā koncentrācija daļiņām PM_{10}). Citām piesārņojošām vielām (oglekļa oksīdam, sēra dioksīdam, benzolam, slāpekļa dioksīdam) augstākās piesārņojošo vielu koncentrācijas konstatējamas 1,3%, 3%, 11% un 15% no normatīva. Secināms, ka fona koncentrācijas nevienai vielai Lidlauka ietekmes zonā nepārsniedz Ministru kabineta 2009.gada 3.novembra noteikumus Nr. 1290 "*Noteikumi par gaisa kvalitāti*" (turpmāk MK noteikumi Nr.1290) noteiktās vērtības.

- 6.5.2.4. No vienas puses, - novērtējis Ziņojumā ietverto informāciju attiecībā uz esošo vides stāvokli, Birojs nevar atzīt, ka būtu pilnībā izpildītas normatīvajos aktos noteiktās prasības attiecībā uz fona piesārņojuma novērtējumu, jo aprēķinu pamatam noteiktās maksimālās piesārņojuma koncentrācijas bija jāņem no telpiski atbilstīgās datu kopas par gada vidējām vērtībām, nevis no LVĢMC izziņā tabulāri norādītās maksimālās koncentrācijas vērtības. Tomēr no otras puses, - novērtējis šo trūkumu un tā būtiskumu, lai izdarītu secinājumus par sagaidāmo ietekmi, Birojs atzīst, ka tas pēc būtības nav šķērslis, lai konstatētu, ka Lidlaukā un tā ietekmes zonā esošais piesārņojuma līmenis nepārsniedz normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības, turklāt ir pamatoti uzskatīt, ka esošais fona piesārņojuma līmenis lielā daļā LVĢMC izziņā vērtētā apgabala (tostarp Lidlaukā) ir būtiski mazāks kā izziņā norādītās maksimālās vērtības katrai konkrētajai vielai visā apgabalā, par kuru izziņa pieprasīta. Šādā ziņā var uzskatīt, ka Ziņojumā ir atspoguļota nelabvēlīgāka situācija kā faktiskā un nebūtu pamata atteikt izsniegt par to atzinumu. Tomēr Ierosinātajai ir jāreķinās, ka šis novērtējuma veids var būt pieņemams, lai izdarītu secinājumus IVN ietvaros, tomēr tas neizpilda visas prasības, kas būs nepieciešamas, lai saņemtu piesārņojošās darbības atļauju, balstoties uz emisiju limita projektu atbilstoši Ministru kabineta 2013.gada 2.aprīļa noteikumiem Nr.182 „*Noteikumi par stacionāru piesārņojuma avotu emisijas limita projektu izstrādi*” un to 5.pielikumu.
- 6.5.2.5. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir aprēķinātas gaisu piesārņojošo vielu emisijas no Lidlauka stacionārajiem piesārņojuma avotiem, kā arī no Lidlauka transporta (sauszemes un gaisa transports), ņemot vērā Lidostas noslodzes maksimālo prognozi (5000 lidojumi). Piesārņojošo vielu izkliedes aprēķināšanai izmantota datorprogramma Aeromod, kas atbilst matemātiskā Gausa tipa modelim. Gaisa kvalitātes izmaiņu novērtēšanai ir sastādītas izkliežu aprēķinu kartes un novērtētas iespējamās gaisa kvalitātes izmaiņas Lidlauka teritorijā un tās apkārtnē. Saistībā ar faktoru izmantošanu un to pamatotību Ziņojuma autori savus apsvērumus ir iekļāvuši Ziņojuma III.pielikumā. Vienlaikus saistībā ar gaisa kuģu emisiju dinamiku Birojs atzīmē, ka -, ņemot vērā darbības specifiku, plānoto Lidlauka noslodzi un LTO cikla ilgumu, emisijas Lidlaukā un tā apkārtnē nav vienmērīgas, tādēļ maksimālās stundas vai 8 stundu koncentrācijas lokāli var būt augstākas. Arī šos apstākļus Birojs ņem vērā, lemjot par sagaidāmās ietekmes būtiskumu.
- 6.5.2.6. Analizējot iegūtos rezultātus Ziņojuma autori secina, ka nevienai no piesārņojošām vielām nedz Lidlauka teritorijā, nedz tā apkārtnē nav sagaidāma noteiktā normatīva pārsniegšana. Vērtējot Paredzētās darbības ietekmi, secināts, ka pie plānotās Lidlauka noslodzes piesārņojums pret MK noteikumus Nr.1290 noteiktajām vērtībām būtu neliels un nevienai vielai nepārsniegtu 10% no robežvērtības. Arī summāri ar esošo piesārņojuma līmeni (ja pieņemtu, ka maksimālās LVĢMC izziņā norādītās vērtības atrodas tajā pat teritorijā, kur sagaidāma maksimālā piesārņojuma koncentrācija, ko

radītu Paredzētā darbība) – maksimālais piesārņojuma līmenis dažādām piesārņojošām vielām būtiski nepalielinātos un būtu ~5%, ~10-16%, 20-22% vai 31% no normatīva.

- 6.5.2.7. Novērtējis Ziņojumā ietverto informāciju, Birojs atzīst, ka ietekme uz gaisa kvalitāti, ko varētu radīt Paredzētā darbība, kopumā ir bijusi vērtēta un ir apzināti galvenie ar iespējamo ietekmi saistītie aspekti. Ne visos aspektos novērtējuma izpildījums ir bijis precīzs, ņemot vērā arī Paredzētas darbības dinamiku un citu aspektus. Tomēr, izsverot gan ietekmes uz vidi novērtēšanas mērķi, gan samērības un lietderības apsvērumus, Birojs atzīst, ka konkrētajā gadījumā identificētie trūkumi nav tik būtisks šķērslis, lai neizdotu atzinumu, jo novērtējums ir veikts un no tā ir iespējams secināt, ar kādiem papildus piesārņojuma veidiem un tā apjomiem Paredzētās darbības realizācijas gadījumā būtu jārēķinās. Ir konstatējams, ka Paredzētās darbības 3.Alternatīvas gadījumā gaisa piesārņojums (salīdzinājumā ar normatīviem) būtu neliels – ~1% - 6% no normatīva. Realizējot 1.Alternatīvu, kas apjoma ziņā ir vairāk kā uz pusi mazāka, - tas sagaidāms vēl mazāks. Arī summāri ar esošo piesārņojuma fonu tikai daļiņām PM_{2.5} maksimālais piesārņojuma līmenis var sasniegt 30% no normatīva, kas saglabā vērā ņemamu piesardzības rezervi kontekstā ar norādītajiem novērtējuma trūkumiem. Ar plānoto Lidlauka noslodzes intensitāti Paredzētās darbības pienesums ietekmes uz gaisa kvalitāti un klimatu jomā būs galvenokārt nebūtisks. Birojs vienlaikus ņem vērā, ka gaisa kuģu satiksme pēc būtības nav stacionārs piesārņojuma avots un tādēļ novērtējuma iespējas ir lielā mērā atkarīgas arī no piemērotās datorprogrammas tehniskajām iespējām un ekspertu izvēlētās pieejas, pielāgojot novērtēšanas formu dažādiem emisiju avotiem un interpretējot iegūto rezultātu. Iegūtais rezultāts būtu reprezentatīvāks, izmantojot datorprogrammu, kas izstrādāta specifiski aviācijas ietekmes novērtējumam, jo emisijas apstākļi un izkliede difūziem un stacionāriem laukumveida avotiem ir atšķirīgi, tādēļ sagaidāms, ka augstākas koncentrācijas būs lokāli skrejceļa un konkrēto gaisa piesārņojuma avotu tuvumā. Tomēr Ziņojums ļauj secināt, ka būtiskas ietekmes varbūtība piesārņojošo vielu kontekstā ar 1.Alternatīvu un nozīmīga piesārņojuma izplatība ārpus lidlauka robežām normālos darba apstākļos nav sagaidāma. Nestandarta situācijās, piemēram, degvielas nolijumu gadījumā, lokāli un īslaicīgi ietekmes var būt lielākas, tomēr, nodrošinot Lidlaukam izvirzāmās sertifikācijas prasības un izpildot drošības instrukcijas, šādu notikumu varbūtība ir zema. **Lemjot par obligāto nosacījumu izvirzīšanas nepieciešamību, Birojs uzsver, ka normatīvajos aktos noteikto prasību, tajā skaitā gaisa kvalitātes normatīvu ievērošana ir beznosacījuma prasība, kas jau noregulēta ar ārējiem normatīvajiem aktiem un ir gan Ierosinātājam, gan citiem operatoriem (kas varētu veikt piesārņojošās darbības Lidlauka teritorijā) saistoša. Citādā veidā Lidlaukā plānoto darbību realizēšana nav pieļaujama. Tomēr vienlaikus Novērtējuma likuma 24.panta (1)daļas 2)punkts noteic, ka Ierosinātāja ir arī atbildīga par Ziņojumā ietverto risinājumu īstenošanu. Ievērojot minēto, kā arī vērtējumu un secinājumus, kas ietverti Ziņojumā, Birojs saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu noteic, ka Ierosinātājam ir jānodrošina risinājumi, kas sasniedz ne būtiski sliktāku gaisa kvalitātes līmeni, kādu tā ar Lidlauka darbību Ziņojumā ir apņēmusies sasniegt. Citu nosacījumu izvirzīšana nav nepieciešama.**

6.5.3. Ietekme uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, ainavu, kultūrvēsturisko vidi un rekreācijas resursiem.

- 6.5.3.1. Lidlaukam tuvākā īpaši aizsargājamā nacionālās un Eiropas Savienības nozīmes „NATURA 2000” dabas teritorija ir Ķemeru nacionālais parks (C LV0200200) (turpmāk ĶNP), kas atrodas Jūrmalas pilsētas, Engures, Babītes, Tukuma un Jelgavas novadu teritorijās. Ķemeru nacionālais parka teritorija tuvākajā vietā atrodas ~ 3- 4 km uz ZA no Lidlauka (šajā virzienā ved Lidlauka pacelšanās kursa RWY 31 pagrieziens pa labi),

bet DA virzienā (~ pēc 10km) Ķemeru nacionālā parka teritoriju šķērso Lidlauka pacelšanās/nolaišanās koridora daļa.

- 6.5.3.2. No Ziņojuma un iepriekš veiktā IVN dokumentācijas izriet, ka gaisa kuģi (nolaižoties kursā RWY 31 no ĶNP puses) zemākajā vietā virs parka sasniegtu 300m, bet, paceļoties kursā RWY 13 (Ķemeru nacionālā parka virzienā uz DA) vai kursā RWY 31 ar loku pa labi pirms Tukuma, - ĶNP teritorija tiktu šķērsota 500m un lielākā augstumā
- 6.5.3.3. IVN ietvaros ir novērtēts izmešu gaisā palielinājums un trokšņu līmeņa palielinājums, kas sagaidāms ar Paredzētās darbības realizāciju. Prognozējams, ka tiešā Lidlauka tuvumā (ietekmes zonā) gaisu piesārņojošo vielu koncentrācija var pieaugt, tomēr Paredzētās darbības ietekme būs 1-6% robežās no normatīva, kas noteikts cilvēka veselības aizsardzībai. Arī vērtējot attiecībā pret ekosistēmām, Birojs atzīst, ka nav pamata piesārņojuma apjomu atzīt par būtisku un tādu, kas varētu izsaukt nozīmīgas ūdeņu un sauszemes vides kvalitātes pārmaiņas, izsaukt veģetācijas un teritorijai raksturīgo biotopu nomaiņas procesus, ietekmēt vairāku kilometru attālumā esošās Natura 2000 teritorijas un to aizsargājamās dabas vērtības. Atbilstoši sastādītajai trokšņa prognozei, arī pie intensīvākās satiksmes, kas plānota dienas periodā, trokšņa līmenis (L_{diena}), kas zemāks par 40dB(A), sagaidāms jau ~ 2km attālumā no Lidlauka pacelšanās kursa RWY 31 pagrieziņa lokā un ~ 4km attālumā pacelšanās/nolaišanās DA koridorā. Ilgtermiņā gaisa satiksmes troksnis, šķērsojot Natura 2000 teritoriju, būs neliels.
- 6.5.3.4. Iespējamo ietekmi uz ornitofaunu, ņemot vērā migrācijas koridorus, kā arī lokālas pulcēšanās, barošanās un pārlidojumu vietas, ir vērtējis sertificēts ornitofaunas eksperts R.Lebuss. Jau iepriekš veiktā IVN ietvaros tika ņemts vērā eksperta 2011.gada 13.oktobra atzinums RL/013, kas Paredzētās darbības novērtējumam papildināts ar eksperta 2016.gada 4.marta atzinumu Nr.RL/075, 2016.gada 12.maija atzinumu Nr.RL/079 un 2016.gada 30.jūnija atzinumu Nr.RL/086. Saskaņā ar novērtējumu Lidlauka tiešā tuvumā nav novērojama intensīva migrācija, jo Lidlauks atrodas pietiekami lielā attālumā no piekrastes, mitrājiem, upēm, migrējošo putnu barošanās un nakšņošanas vietām, kā arī nomaļus no lokālām pārlidojumu trasēm starp barošanās, nakšņošanas un atpūtas vietām. No novērtējuma izriet, ka migrējoši vai vasarojoši putni dažādu apsekojumu un novērojumu periodos fiksēti gan uz ZA un DA, gan uz ZR un DR, tomēr kā nozīmīgākās koncentrāciju vietas uzskatāma teritorijas A virzienā, ĶNP tuvumā. Tā kā ĶNP ir purvu teritorija un tur atrodas nozīmīgas putnu nakšņošanas vietas, – arī parka perifērijā ir novērojamas putnu koncentrācijas. Intensīvākie novērojumi un ornitofaunas pētījumi Lidlauka apkārtnes teritorijā ir veikti uz DA no Lidlauka, kas apstiprinājuši šo teritoriju nozīmību (putnu barošanās vietas). Līdzvērtīgi kā nozīmīgas ir identificētas arī lauksaimniecības zemes uz A no Lidlauka. Vērtējot Paredzētās darbības ietekmes, eksperts norāda, ka putnu koncentrācijas neatrodas Lidlauka tuvākajā apkārtnē, bet gaisa satiksmes intensitāte būs neliela. Tā kā putnu lokālo pārlidojumu trases atradīsies zemāk kā pārlidojošo gaisa kuģu augstums, Paredzētās darbības ietekmi uz putniem eksperts prognozē nebūtisku. Pie nosacījuma, ja tiek veikti putnu kontroles pasākumi, kas ietver gan piegulošo teritoriju apsaimniekošanu, gan putnu atbaidīšanu un monitoringu, tostarp radaru izmantošanu putnu koncentrāciju pastāvīgai novērošanai, - gaisa kuģu un putnu sadursmes riski eksperta ieskatā ir minimāli, kā to uzrāda arī Starptautiskās lidostas „Rīga” piemērs, kur sadursmju riski (gan lidostas lokalizācijas, gan putnu koncentrāciju vietu aspektā) ir augsti. Eksperts Paredzēto darbību uzskata par pieļaujamu, vienlaikus uzskata, ka nepieciešams nodrošināt savstarpējo ietekmju samazināšanas pasākumu kompleksu, kas ietvertu arī situācijas un ietekmju uzraudzību, tostarp veikt putnu monitoringu Lidlauka teritorijā un tā tuvākajā apkārtnē vismaz vienu pavasara migrācijas un vismaz vienu rudens migrācijas sezonu, nodrošināt apkārtnes teritoriju pļaušanu, lai novērstu lakstaugu sēklu veidošanos.

- 6.5.3.5. DAP savas kompetences ietvaros ir vairākkārt izskatījusi Lidlauka darbības attīstības ieceru ietekmes novērtējumus un Ziņojumam pievienota jau 2013.gada 2.augustā sniegta DAP atsauksme Nr.4.9/40/2013-N-E, kurā DAP norāda, ka ietekmju novērtējums ietver atbilstošu ar bioloģisko daudzveidību saistīto risku izvērtējumu saistībā ar plānoto darbību, līdz ar to DAP iebildumu vai priekšlikumu nav. Paredzētās darbības IVN ietvaros atsauksmi par Paredzētās darbības ietekmi DAP ir sniegusi 2016.gada 28.aprīlī (Nr.4.9/31/2016-N-E) un 2016.gada 6.jūlijā (Nr.4.9/39/2016-N-E). No atsauksmēm neizriet, ka par samazināta apjoma lidojumu intensitāti un tās ietekmi uz vidi DAP nonāktu pie būtiski atšķirīgiem secinājumiem, kā sniedzot atsauksmi par Lidlauka attīstības ieceri 2013.gadā, vienlaikus DAP vērš uzmanību uz Paredzētās darbības sabiedriskās apspriešanas laikā izteiktajiem sabiedrības viedokļiem un to, ka sabiedrības pārstāvji ir apšaubījuši eksperta R.Lebusa atzinumu kvalitāti. Izvērtējusi papildināto Ziņojumu, DAP secina, ka R.Lebusa papildinātais atzinums atbilst Ministru kabineta 2010.gada 30.septembra noteikumiem Nr.925 „*Sugu un biotopu aizsardzības jomas ekspertu atzinuma saturs un tajā ietvertās minimālās prasības*”. Ir konstatētas atkāpes no noteikumu prasībām kartogrāfiskā materiāla mērogam, kas, ņemot vērā izpētes teritorijas lielumu, varētu būt pieļaujama.
- 6.5.3.6. Ziņojumā ietverts darbības vietas un tās apkārtnes vērtējums, kā arī Paredzētās darbības iespējamās ietekmes uz ainavu, kultūrvēsturisko vidi un rekreācijas resursiem novērtējums. Būtiskas ietekmes nav identificētas.
- 6.5.3.7. Ņemot vērā gan Ziņojumā, gan DAP atsauksmēs ietvertos secinājumus vai iebildumus, Birojs secina, ka Paredzētajai darbībai nepārprotami būs ietekme uz vidi, tajā skaitā arī uz ainavu un bioloģisko daudzveidību. Paredzētās darbības ietekmes būs gan tiešas, gan netiešas un akumulējošas, jo katrs šāds satiksmes infrastruktūras objekts ir priekšnoteikums gan lokālām, gan plašākām pārmaiņām. Tomēr nav sagaidāmas, ka Paredzētajai darbībai varētu būt tāda būtiska ietekme uz vidi, tajā skaitā no gaisa kuģu emisijām, kas izslēgtu vai ierobežotu tās realizāciju no bioloģiskās daudzveidības, īpaši aizsargājamo dabas teritoriju, ainavas, kultūrvēsturiskās vides un rekreācijas resursu viedokļa. Ja tiek realizēti Ziņojumā paredzētie un eksperta R.Lebusa rekomendētie pasākumi ietekmju pārvaldībai, Paredzētās darbības aprobežošanai konkrēto ietekmju aspektā nav pamata. Tāpat, lai gan Lidlauka apkārtnē ir kultūrvēsturiski objekti un lokāli var būt arī ainaviski vērtīgas telpas, ar ietekmes uz vidi novērtējumu nav identificēti tādi apstākļi, lai aprobežotu Paredzēto darbību ar plānoto lidojumu apjomu. Ņemot vērā iepriekš minēto un Ziņojumā novērtēto, **Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu ir pamats izvirzīt šādus nosacījumus:**
- a) Ņemot vērā ornitoloģijas eksperta konstatējumus un putnu koncentrāciju vietu tuvumu, nepieciešams veikt putnu monitoringu Lidlauka teritorijā un tā tuvākajā apkārtnē vismaz vienu pavasara migrācijas un vismaz vienu rudens migrācijas sezonu, monitoringa programmu un metodiku izstrādājot un realizējot sadarbībā ar sertificētu ornitofaunas ekspertu. Monitoringa rezultāti iesniedzami DAP un Dienesta Ventspils Pārvaldē, pie nepieciešamības lemjot par papildus nosacījumu piesārņojošās darbības atļaujā noteikšanu.
 - b) Lidlaukā nepieciešams nodrošināt gaisa telpas uzraudzību ar radaru, lai operatīvi reaģētu un pie nepieciešamības koriģētu gaisa satiksmi pavasara un rudens migrāciju laikā. Gadījumā, ja tiek izstrādāts cits risinājums gaisa telpas un Lidlauka apkārtnes uzraudzībai pavasara un rudens migrāciju laikā, tas izstrādājams sadarbībā ar attiecīgās jomas sertificētu ekspertu.
 - c) Lai samazinātu Lidlauka teritorijas pievilcību putniem ligzdošanas un migrāciju periodā, tādējādi samazinot arī sadursmju risku, sadarbībā ar vietējo pašvaldību un attiecīgo zemju īpašniekiem vai tiesiskajiem valdītājiem

Ierosinātajai ir iespēju robežās jāizskata un jāparedz risinājumi apkārtnes teritoriju plaušanai, lai novērstu lakstaugu sēklu veidošanos.

6.5.4. Ūdeņu (virszemes, pazemes) vai grunts piesārņojuma iespējamība un ar tā novēršanu saistītie jautājumi:

6.5.4.1. Ar Lidlauka darbību ir sagaidāms ķīmisko vielu lietojums – Lidlauka transportam izmantojamā degviela, gaisa kuģu pretapledošanas līdzekļa izlietojums, Lidlauka tehnikas apkopes materiāli, gaisa kuģu tualetēs izmantojamie dezinfekcijas līdzekļi u.c. Tomēr Lidlauka darbība ir iespējama tikai gadījumā, ja tiek saņemta piesārņojošās darbības atļauja, tajā iestrādājot arī izejvielu un atkritumu aprites pārvaldības sistēmu, - to uzglabāšanas, lietošanas, ietekmju novēršanas un uzraudzības nosacījumus. No Ziņojuma izriet, ka visas darbības ir paredzēts veikt tehniski atbilstīgi aprīkotās vietās un laukumos, grunts un gruntsūdens piesārņojuma novēršanai teritorija, kur nepieciešams, ir aprīkota ar notekūdeņu savākšanas un/vai attīrīšanas iekārtām, šādu risinājumu efektivitātes uzraudzībai ir iespējams nodrošināt kontroles pasākumus. Līdz ar to nav sagaidāms, ka ar Paredzētās darbības realizāciju varētu tikt radīti būtiski vides piesārņojuma riski.

6.5.4.2. Birojs secina, ka no Ziņojuma izriet neviennozīmīga informācija par plānoto komunālo notekūdeņu apsaimniekošanas risinājumu Lidostas ēkai (pasažieru terminālim ar restorānu un citiem pakalpojuma objektiem) un citām Lidlauka ēkām, tomēr informācija par esošo un plānoto risinājumu Ziņojumā ir balstīta uz formulējumu, kas iekļauts Valsts vides dienesta Ventspils reģionālās vides pārvaldes 2015.gada 16.jūnija lēmumā par izmaiņām 2013.gada Atļaujā. Tā, piemēram, minētā lēmuma 13.1.2.punktā noteikts, ka notekūdeņus no lidostas ēkas un restorāna uzdots attīrīt bioloģiskajās notekūdeņu attīrīšanas iekārtās, kas sastāv no septiķa un pazemes filtrācijas lauka, lai gan bioloģiskās notekūdeņu attīrīšanas iekārtas nodrošina organisko vielu noārdīšanos ar mikroorganismu biocenozī (lidlauka teritorijā tās ir iekārtas BioDRY-S-12). No Ziņojuma grafiskajiem un teksta materiāliem nav viennozīmīgi secināms, vai šīs iekārtas (septiķis ar filtrāciju vidē un bioloģiskās attīrīšanas iekārtas) ir tehnoloģiski saistītas, tomēr nav pieļaujama situācija, ka ar Paredzētās darbības uzsākšanu netiek veikta notekūdeņu atbilstīga attīrīšana, kā to paredz jomu regulējošie normatīvie akti. **Nēmot vērā minēto un Ziņojumā norādīto, saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10) daļu Birojs noteic šādus obligātos nosacījumus:**

- a) **Ierosinātajai ir jānodrošina Lidlauka drošības nosacījumu ievērošana, tajā skaitā prasības ķīmisko vielu un produktu drošai uzglabāšanai un apsaimniekošanai. Jāparedz un jārealizē pasākumi, lai nepieļautu naftas produktu un citu piesārņojošo vielu nokļuvi pazemes ūdeņos, meliorācijas tekņēs un virszemes ūdeņos.**
- b) **Nav pieļaujama neattīrītu ūdeņu no degvielas saimniecības teritorijas un gaisa kuģu stāvvietām novadīšana vidē. Ūdeņi no gaisa kuģu pretapledošanas apstrādes un mazgāšanas ir jānovada uz krājrezervuāru un jānodod atbilstošam atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumam.**
- c) **Jānodrošina sadzīves notekūdeņu attīrīšana Lidlauka bioloģiskajās attīrīšanas iekārtās (nevis septiķī ar filtrācijas lauku), nodrošinot Ministru kabineta 2002.gada 22.janvāra noteikumu Nr.34 „Noteikumi par piesārņojošo vielu emisiju ūdenī” prasību izpildi.**

6.5.5. Paredzētās darbības sociāli - ekonomiskie un drošuma aspekti, ar Lidlauka darbību saistītie teritoriju izmantošanas nosacījumi un ietekme uz īpašumiem.

- 6.5.5.1. Atbilstoši Ziņojumam ar Paredzēto darbību ir sagaidāma arī vērā ņemama pozitīva ietekme, tajā skaitā sociāli-ekonomisko aspektu kontekstā. Tiek prognozēts ekonomiskais ieguvums, radītas darba vietas, veicināta mobilitāte, pasažieru un kravu pārvadājumi.
- 6.5.5.2. Papildus Ziņojumā analizētajiem Birojs izsver ar vides ietekmēm saistītos jautājumus, kas attiecas uz teritoriju izmantošanu un īpašumiem. Izdodot atzinumu, Birojs ņem vērā, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 1.panta 1.punktu ietekme uz vidi ir paredzētās darbības vai plānošanas dokumenta īstenošanas izraisītas tiešas vai netiešas pārmaiņas vidē, kuras ietekmē vai var ietekmēt citu starpā materiālās vērtības. Šādā novērtējumā Birojs atzīst, ka ietekmes uz materiālajām vērtībām novērtēšanas mērķis (ietekmes uz vidi novērtējuma tvērumā) nav saistāms ar katra īpašuma tirgus vērtības izmaiņu skaitlisku izsvērumu, bet gan ar materiālo vērtību pastāvības, piemēram, - izmantošanas iespēju pastāvības (turpināšanās) novērtējumu (saistībā ar vides ietekmēm, ko paredzētā darbība radīs). Proti - ietekmes uz materiālajām vērtībām novērtējuma tvērumā jātiek pārbaudītai paredzētās darbības ietekmei uz vidi, bet no šādas ietekmes būtiskuma jātiek pārbaudītai minēto ietekmju izpausmei vai sekām attiecībā uz nekustamā īpašuma, tai skaitā ēku lietojamību cilvēku vajadzībām, ērtībām un tiesībām. Līdz ar to, ietekmes uz citu personu nekustamo īpašumu vērtējums izriet atvasināti no izsvēruma par paredzētās darbības ietekmes būtiskumu (piemēram, vai netiek pārsniegtas pieļaujamā piesārņojuma robežvērtības, vai īpašumu var turpināt lietot tam paredzētajam mērķiem un tamlīdzīgi). Arī saskaņā ar EK Tiesas spriedumu lietā C-420/11 ietvertu atziņu, ietekmes uz vidi novērtējumā neietilpst attiecīgā projekta ietekmes uz materiālām vērtībām novērtējums. Tomēr mantiski zaudējumi, ciktāl tie ir publiska vai privāta projekta ietekmes uz vidi tiešas ekonomiskas sekas, tomēr ietilpst minētās direktīvas aizsardzības mērķī. Tiesas interpretācija ir tāda, ka apstākļos, kad paredzētās darbības radīts troksnis atstāj tādas ievērojamas sekas, ka dzīvojamā māja, ko šis troksnis skar, kļūst mazāk piemērota savu funkciju veikšanai un ka tiek skartas cilvēka dzīves vide un dzīves kvalitāte, un, iespējams, veselība, minētās mājas vērtības samazinājums faktiski varētu būt ietekmes uz vidi tiešas ekonomiskās sekas, kas jāpārbauda katrā atsevišķā gadījumā.
- 6.5.5.3. No minētā izriet, ka ietekmes uz īpašumiem jautājums ir saistāms ar Paredzētās darbības ietekmes uz vidi līmeni, kas var radīt iedarbību uz īpašumu kā materiālo vērtību. Šādā izsvērumā jāvadās no apsvērumiem par ietekmes būtiskumu. Ietekmes jautājumi salīdzināmā griezumā iepriekš skatīti arī Eiropas Cilvēktiesību tiesas lietā Nr.37664/04 un Latvijas Republikas Satversmes tiesas 2011.gada 12.oktobra spriedumā lietā Nr. 2010-74-03. Minētajos spriedumos tiesas vērš uzmanību, ka arī Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencija negarantē noteiktu vides kvalitāti jeb personas tiesības baudīt īpašumu patīkamā vidē. Tomēr gadījumos, kad persona cieš no tieša un nopietna kaitējuma, piemēram, trokšņa vai piesārņojuma, var tikt konstatēts tiesību uz privātās un ģimenes dzīves un mājokļa neaizskaramību aizskārums. Šādā gadījumā jākonstatē, ka kaitējums tieši ietekmē personu, kā arī tas, ka kaitējums sasniedz noteiktu nozīmīguma līmeni.
- 6.5.5.4. Konkrētajā gadījumā, vadoties no novērtējuma, kas ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā veikts attiecībā uz troksni, gaisu piesārņojošo vielu emisijām, transporta plūsmas pieaugumu u.c., Birojs jau iepriekš šajā atzinumā izdarījis secinājumus par novērtētās ietekmes apjomu salīdzinājumā ar noteiktajām robežvērtībām – kā arī ir izvirzījis obligātos nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība un tās ietekme ir samazināma un uzraugāma. Ievērojot minēto, netiek konstatēts, ka ietekme uz materiālajām vērtībām un

īpašumiem ar Paredzēto darbību būtu sagaidāma apjomā, kas būtu būtiska un nesamērīga.

- 6.5.5.5. Saskaņā ar likuma „*Par aviāciju*” 1.pantu lidlauks ir noteikta zemes teritorija vai ūdens akvatorija, kā arī ēkas, objekti un iekārtas, kas pilnīgi vai daļēji paredzētas, lai organizētu gaisa kuģu pienākšanu un atiešanu (tas ir, gaisa kuģu pacelšanos, nosēšanos, manevrēšanu un stāvēšanu, pasažieru iekāpšanu un izkāpšanu, tranzīta pasažieru apkalpošanu, bagāžas, kravas un pasta iekraušanu un izkraušanu, kā arī gaisa kuģu tehnisko apkopi, degvielas uzpildi u. c.). Likuma „*Par aviāciju*” 41.pants gaisa satiksmes drošībai noteic virkni ierobežojumu teritoriju izmantošanai ap lidlaukiem, tajā skaitā ierobežojumus gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvniecībai, ierīkošanai un izvietojumam. Atkarībā no ierobežojumu veida, tie var skart teritorijas pat 5km un lielākā attālumā no Lidlauka. Saskaņā ar minēto pantu, ir noteikti ierobežojumi bez saskaņojuma ar Aviācijas Aģentūru konkrētās zonās ap lidlauku, tā kontrolpunktu vai skrejceļa sliekšni būvēt, ierīkot un izvietot dažādu gaisa kuģu lidojumu drošumam potenciāli bīstamus objektus. Tajā skaitā noteikts, ka šādu objektu vidū ir sprādzienbīstami objekti un tādi, kuri ir redzamo lāzerstaru izstarotāji; kuri var radīt traucējumus gaisa kuģu lidojumu nodrošināšanai nepieciešamo radiotehnisko līdzekļu darbā; kuru augstums virs to atrašanās vietas reljefa sasniedz 100m un vairāk; kuru absolūtais augstums par 30m un vairāk pārsniedz lidlauka kontrolpunkta absolūto augstumu (5km rādiusā no tā); objekti, kuri sasniedz vai pārsniedz jebkuru lidlauka šķēršļu ierobežošanas virsmu; kuri neatkarīgi no to augstuma atradīsies gaisa kuģu pacelšanās vai nosēšanās sektorā (2km attālumā no skrejceļa tuvākā sliekšņa); kuri samazina vai var samazināt redzamību gaisa kuģu pacelšanās vai nosēšanās sektorā. Likuma „*Par aviāciju*” 41.pantā uzskaitīto objektu vidū ir arī jebkurš gaismas avots, kurš netiek izmantots aeronavigācijai, ja tas atradīsies gaisa kuģu pacelšanās vai nosēšanās sektorā un var apdraudēt gaisa kuģu lidojumu drošumu (5km attālumā no skrejceļa tuvākā sliekšņa), kā arī objekti 15 km rādiusā no lidlauka kontrolpunkta, kuri veicina vai var veicināt putnu masveidīgu pulcēšanos (pastāvīgs barības avots un ligzdošanas vietas).
- 6.5.5.6. Teritoriju izmantošanas un apbūves nosacījumi, tajā skaitā aprobežojumi, kas saistāmi ar Lidostas tuvumu un gaisa satiksmes drošību jau izriet no normatīvajiem aktiem un nav sagaidāms, ka Paredzētā darbība (izmaiņas jau esošā Lidlaukā) pati par sevi varētu būt priekšnoteikums jaunu aprobežojumu veidu noteikšanai. Novērtējot ar teritoriju izmantošanu saistītos jautājumus kopskatā ar Engures novada teritorijas plānojumā 2013.-2025.gadam ietvertu informāciju, Birojs konstatē, ka vietējās pašvaldības teritorijas plānojums jau šobrīd atspoguļo ar Lidlauka darbību saistītās drošības zonas, tajā skaitā zonas, kur darbības veikšanai, kas veicina putnu koncentrāciju, saņemama Aviācijas Aģentūras atļauja, zonas, kur objektu būvniecībai, kuru absolūtais augstums pārsniedz kontrolpunkta absolūto augstumu, saņemama Aviācijas Aģentūras atļauja, kā arī atspoguļo Lidlauka gaisa kuģu pacelšanās un nolaišanās 2km, 5km un 15km sektorus Lidlauka darbības kontekstā. Ar Lidlauka darbību saistītās zonas ir attēlotas arī Tukuma pilsētas teritorijas plānojumā 2007-2019.gadam.
- 6.5.5.7. Atbilstoši ar ārējiem normatīvajiem aktiem noregulētajam, - Lidlauka ekspluatācija ir pieļaujama tikai tādā gadījumā, ja tā tiek nodrošināta atbilstoši likuma „*Par aviāciju*” un saistīto normatīvo aktu, jo īpaši Ministru kabineta 2006.gada 1.augusta noteikumu Nr.636 „*Noteikumi par civilās aviācijas lidlauku izveidošanu, sertifikāciju un ekspluatāciju*”, prasībām un tiek saņemta atbilstīga lidlauka sertifikācija, kas apliecina, ka citu starpā ir izpildīti visi paredzētie drošības nosacījumi.
- 6.5.5.8. Ņemot vērā minēto un kontekstā ar apsvērumiem, kas izdarāmi, vērtējot ar Lidlauka darbību saistītos drošības, teritoriju izmantošanas nosacījumus un ietekmi uz īpašumiem, Birojs nekonstatē nepieciešamību atzinumā ietvert papildus

obligātos nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība ir realizējama vai nav pieļaujama, jo konkrētās prasības jau izriet no normatīvajiem aktiem.

Rezumējoši Birojs secina, ka Ierosinātāja ir izsvērusi risinājumus Paredzētās darbības realizācijai un sagaidāmās ietekmes. Šāda novērtējuma rezultātā secināts, ka nav pamata aprobežot Paredzētās darbības 1.Alternatīvas realizāciju (~2200 lidojumi gadā), vienlaikus konstatējams, ka 2.Alternatīva un 3.Alternatīva (~3200 vai ~5000 lidojumi) nav pieļaujamas.

Jāņem vērā, ka Paredzētās darbības gadījumā trokšņa ietekmes skartu iedzīvotājus gan Engures novada, gan Tukuma novada (Tukuma pilsētas) administratīvās teritorijās. Tādējādi, Paredzētās darbības ietekme uz vidi un cilvēku veselību skar teritoriju, kas pārsniedz Engures novada administratīvās teritorijas (kurā Lidlauks atrodas) robežas. Saskaņā ar Novērtējuma likuma 21.panta (2)daļu un Ministru kabineta 2015.gada 13.janvāra noteikumiem Nr.18 „*Kārtība, kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību*” VIII daļu arī citām skartajām pašvaldībām ir tiesības iesaistīties lēmuma par Paredzētās darbības pieļaujamību pieņemšanā. Ministru kabineta 2015.gada 13.janvāra noteikumu Nr.18 „*Kārtība, kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību*” 70.punkts noteic, ja saskaņā ar ziņojumu paredzētās darbības ietekme uz vidi vai veselību var skart vairāku pašvaldību teritorijas, ierosinātājs šo noteikumu 67.punktā minētos dokumentus iesniedz visās attiecīgajās pašvaldībās.

Biroja atzinums ir kompetentās iestādes viedoklis par Ierosinātājas nodrošināto Ziņojumu, tajā novērtēto ietekmi un vērtējuma trūkumiem. Lēmumu par Paredzētās darbības realizācijas pieļaujamību pieņem Novērtējuma likuma 21.panta kārtībā. Attiecīgā valsts institūcija, pašvaldība vai cita likumā noteiktā institūcija, vispusīgi izvērtē Ziņojumu, pašvaldību un sabiedrības viedokli un, ievērojot Biroja atzinumu par Ziņojumu, normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā pieņem lēmumu par Paredzētās darbības akceptēšanu vai neakceptēšanu. Ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Paredzēto darbību iespējams īstenot tikai ievērojot ārējos normatīvajos aktos noteiktos, Ziņojumā paredzētos un ar šo Biroja atzinumu izvirzītos nosacījumus, ar kādiem tā varētu būt īstenojama.

Direktors

A. Lukšēvics

2016.gada 10.oktobrī

