



Latvijas Republikas Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija

VIDES PĀRRAUDZĪBAS VALSTS BIROJS

Reģ.Nr. 90000628077, Rūpniecības ielā 23, Rīgā, LV- 1045

Tālrunis: 67321173 ♦ fakss: 67321049 ♦ e-pasts: vpvb@vpvb.gov.lv

Rīgā

Atzinums Nr. 6 par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu lidostas “JURMALA AIRPORT” (Tukuma lidostas) darbības paplašināšanai

Derīgs līdz 2017.gada 12.decembrim

Paredzētās darbības ierosinātājs:

SIA “Tukums Airport”, reģistrācijas Nr.LV50003733321, adrese: Lestenes iela 5, Rīga, LV-1002, tālr. 63119119 (turpmāk Ierosinātājs).

Ziņojuma izstrādātājs:

SIA “Latekoil”, reģistrācijas Nr.40003683283, adrese: Bezdelīgu iela 12, Rīga, LV-1048, tālr. 26468291 (turpmāk – Izstrādātājs).

Ziņojums iesniegts Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk Birojs):

1. 2012.gada 12.decembrī iesniegts ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums Tukuma lidostas darbības paplašināšanai;
2. 2013.gada 20.septembrī iesniegts pārstrādātais ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums Tukuma lidostas darbības paplašināšanai;
3. 2014.gada 17.jūnijā iesniegta pārstrādātā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma aktuālā versija Tukuma lidostas darbības paplašināšanai (turpmāk - Ziņojums). Ziņojumā trūkstošo informāciju un datus Izstrādātājs Birojā iesniedza 2014.gada 20.oktobrī.

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:

Saskaņā ar Ziņojumu paredzētās darbības nosaukums ir „*Tukuma lidostas darbības paplašināšana*” (turpmāk Paredzētā darbība). Ziņojumā un šajā Biroja atzinumā turpmāk lidostas nosaukums lietots - Tukuma lidosta. Tukuma lidostas oficiālais nosaukums - “JURMALA AIRPORT”.

2. Paredzētās darbības iespējamās norises vieta:

Engures novada Smārdes pagasts, nekustamais īpašums “Lidosta Tukums” (kadastra Nr.90820080173) un nekustamais īpašums “Lidlauks Tukums” (kadastra Nr.90820080112).

3. Īss Paredzētās darbības raksturojums:

3.1. Vispārēja informācija par Paredzēto darbību un IVN priekšmetu:

3.1.1. Paredzēta Tukuma lidostas darbības paplašināšana, lai nodrošinātu regulārus pasažieru un kravu pārvadājumus, palielinot reisu skaitu līdz 3000 pacelšanās/nolaišanās reizēm gadā. Tukuma lidostas teritorijā ir jau uzsākta lidostas ēkas/termināla būvniecība, lai spētu nodrošināt 300 cilvēku kapacitāti un Tukuma lidostas darbības jaudu līdz 3000 pacelšanās un nolaišanās reizēm gadā (ēka vēl nav nodota ekspluatācijā). Ir uzstādīta instrumentālā lidojumu vadības sistēma. Līdz ar to, plānots pāriet no darbības tikai diennakts gaišajā laikā uz darbību, kas ļauj nodrošināt regulārus kravu un pasažieru pārvadājumu reisu un pakalpojumus līdz 3000 reisiem gadā.

3.1.2. Lai gan infrastruktūras, kas vērsta uz Tukuma lidostas darbības paplašināšanu, būvniecība bija jau uzsākta, 2012. gada 20. februārī, pamatojoties uz Biroja lēmumu Nr.84 „Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu”, tika uzsākta ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra (turpmāk IVN). Tādējādi, IVN uzdevums daļēji ir arī novērtēt veikto izmaiņu Tukuma lidostā ietekmi uz vidi. Ņemot vērā konkrētā gadījuma specifiku - galvenās ietekmes, kas izriet no Tukuma lidostas infrastruktūras izmaiņām to ekspluatācijas fāzē (t.i. būvdarbu un infrastruktūras uzlabošanas gala rezultāta lietošana un ekspluatācija) - nav vēl iestājušās, jo pasažieru terminālis nav pieņemts ekspluatācijā un Ierosinātajam nav bijušas izsniegtas nepieciešamās atļaujas, lai pārietu no darbības tikai diennakts gaišajā laikā uz darbību, kas ļauj nodrošināt regulārus kravu un pasažieru pārvadājumu reisu un pakalpojumus līdz 3000 reisiem gadā. Tādējādi:

3.1.2.1. IVN tvērumā atbilstoši šāda novērtējuma ex ante pamatprincipam vispārējā novērtējuma kārtībā ir bijis iespējams iekļaut vērtējumu par ietekmi, ko var izraisīt iepriekš veikto būvdarbu un infrastruktūras uzlabošanas darbu gala rezultāta lietošana un ekspluatācija lidojumu skaitam līdz 3000 pacelšanās/nolaišanās reizēm gadā.

3.1.2.2. IVN tvērumā kā tiesību izlīdzinājuma ex post komponente tādējādi ir Tukuma lidostā veiktie būvdarbi un infrastruktūras uzlabošanas darbi, bez to gala rezultāta uzsāktas lietošanas un ekspluatācijas.

3.1.3. Līdz ar to, - ievērojot konkrētā gadījuma specifiku - sniedzot atzinumu par Ziņojumu, izdalāmi apsvērumi un izvirzāmi nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama (ja nepieciešams):

3.1.3.1. gan attiecībā uz Tukuma lidostā jau veiktajiem būvniecības un infrastruktūras uzlabošanas darbiem un šādu jauno objektu ekspluatācijas uzsākšanu,

3.1.3.2. gan attiecībā uz minēto objektu lietojumu, turpmāk plānotajai pārejai uz regulāriem kravu un pasažieru pārvadājumiem līdz 3000 reisiem gadā.

3.2. Informācija par Paredzētās darbības vietu:

3.2.1. Tukuma lidosta atrodas Engures novada Smārdes pagastā un tā bija agrākās Padomju Sociālistisko Republiku Savienības militārais objekts. Lai arī tā vēlāk nav tikusi intensīvi izmantota 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.

3.2.2. Tukuma lidostas 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. Tukuma lidostas skrejceļš atbilst Starptautiskās Čikāgas konvencijas par civilo aviāciju (turpmāk Konvencija) 14.pielikuma 1.kategorijas precīzas nolaišanās skrejceļam un ir aprīkots ar instrumentālās nosēšanās sistēmu.

- 3.2.3.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 13 kursā, lidojums ir no Ozolpils puses, bet paceļoties, tas turpinās virs Tukuma.
- 3.2.4.Tukuma lidostas pacelšanās - nosēšanās koridoru garums Ziņojumā ir definēts *15 km*; pacelšanās virsmas platums no skrejceļa tālākajā galā *-1,8 km*; nolaišanās virsmas platums – *4,8 km*. Atbilstoši Ziņojumā novērtētajam:
- 3.2.4.1.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.Tukuma lidostas teritorijai piekļaujas lauksaimniecībā izmantojamās un mežu zemes ar skraju viensētu apbūvi. Tuvākās individuālās dzīvojamās mājas atrodas ~ 500m un 700m attālumā no Tukuma lidostas teritorijas vai skrejceļa gala.
- 3.2.6.No skrejceļa ZR gala līdz Tukuma pilsētas robežai ir ~ 2 km; līdz Jauntukumam ~ 1,5km.
- 3.2.7.Ziņojumā norādīts, ka Tukuma lidostas teritorija robežojas ar 12 privātpersonu un 2 juridisku personu īpašumiem, kā arī Engures novada pašvaldības 2 īpašumiem.
- 3.2.8.Aptuveni 1,5 km uz R no Tukuma lidostas atrodas autoceļš P98 Jelgava (Tušķi) – Tukums, bet ~ 800 m līdz 900 m uz D ir autoceļš A10 Rīga – Ventspils. Starp Tukuma lidostu un autoceļu A10 ir atjaunots pievedceļš ar asfalta segumu. Autoceļa A10 rekonstrukcijas projektā (patlaban tiek veikts IVN) ir iekļauta arī ceļumezgla ar Tukuma lidostas pievedceļu rekonstrukcija. Aptuveni 2,3 km uz ziemeļiem atrodas dzelzceļš Rīga – Ventspils. Lidostas pacelšanās nolaišanās ZR koridors šķērso elektropārvades tīklu savienojuma “Kurzemes loks” 3.posma Tume - Rīga esošo 110 kV elektropārvades līniju.
- 3.2.9.Tukuma lidostas teritorijai tuvākās ūdensteces Vašlejas strauts, Skujupīte un Slocene atrodas attiecīgi 3,2 km, 2,0 km un 2,8 km attālumā. Reljefs lidostas apkārtnē ir līdzens ar purviem un pārmitrām teritorijām. Tukuma lidostas teritorijā ir esošas drenāžas sistēmas.
- 3.2.10. Tuvākais rezerves lidlauks ir VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga””, kas atrodas 55 km attālumā.
- 3.2.11. Tukuma lidlauks ir iekļauts Piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistrā kā potenciāli piesārņota vieta (Nr.90828/3277 “Lidlauks Tukums, bijušais militārais objekts”). Atbilstoši Ziņojumam, pie esošās DUS ir ierīkoti 3 monitoringa urbumi gaistošo organisko savienojumu koncentrāciju mērīšanai. Ziņojumam pievienotā informācija liecina, ka monoaromātisko ogļūdeņražu summārā koncentrācija (BTX) ir mazāka par Ministru kabineta 2002.gada 12.marta noteikumos Nr.118 “Noteikumi par

virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti” pazemes ūdeņu stāvokļa novērtēšanai noteikto B robežlielumu, benzola koncentrācija atbilst vāji piesārņotam, bet toluola, etilbenzola un ksilolu koncentrācijas ir zemākas par mērķlielumu.

3.3. Informācija par esošo darbību:

3.3.1. 2008.gada 30.septembrī Valsts vides dienesta Ventspils reģionālā vides pārvalde (turpmāk Dienesta Ventspils Pārvalde) Ierosinātājam ir izsniegusi B kategorijas piesārņojošās darbības atļauju Nr.9082-08-06 Tukuma lidostas darbībai, kas neparedz komerciālus pārvadājumus. Atļauja attiecas uz 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 Tukuma lidostas izmantošanu ārpus diennakts gaišā laika perioda (kas vasarā ir no 8⁰⁰ līdz 22⁰⁰ un ziemā no 10⁰⁰ līdz 16⁰⁰). 2013.gada 30.jūlijā Dienesta Ventspils Pārvalde Ierosinātājam ir izdevusi jaunu atļauju esošās B kategorijas piesārņojošās darbības veikšanai Nr.VE13IB0022 ar nemainīgiem lidojumu nosacījumiem.

3.3.2. Saskaņā ar Ziņojumā norādīto, šobrīd Tukuma lidostas teritorijā atrodas:

3.3.2.1.četras (38x16,5 m) lidmašīnu garāžas, vienu no kurām izmanto kā pagaidu muitas noliktavu; viena garāža (37x18 m), ko izmanto tehnikas remontam un kā ugunsdzēsības depo; administratīvā ēka Nr.108 (25,6x27 m), kurā izvietots administratīvais korpuss 20 cilvēkiem un angārs lidmašīnu novietošanai;

3.3.2.2.angārs/darbnīca Nr.107 50 cilvēkiem, kas veic lidmašīnu apkalpošanu un nelielus remontdarbus;

3.3.2.3.auto nojume (40x18 m), kurā novieto gaisa kuģu apkalpošanas transportlīdzekļus (bagāžas ratus, vilcējus, pasažieru kāpnes u.c.);

3.3.2.4.sargpostenis (6x2,5 m), no kura, izmantojot lidostas novērošanas sistēmas monitorus, uzrauga Tukuma lidostas teritoriju;

3.3.2.5.tornis – četrstāvēģa ēka, kuras 1.stāvā izvietotas lidostas koordinatora biroja telpas, 2.stāvā izvietotas tehniskās ierīces (gaismas sistēmas vadība, instrumentālā nolaišanās sistēmas vadība, meteoroloģisko datu novērošanas sistēmas vadība), 3.stāvā izvietota Tukuma lidostas apsardze teritorijas novērošanai pa logiem un datoru monitoros, 4.stāvs gaisa vadības dispečera vajadzībām (izvietotas vadības pultis lidostas apgaismojuma sistēmai, gaisa satiksmes novērošanai, meteoroloģisko datu novērošanai un radiostacijas). Šobrīd gaisa vadības dispečers netiek nodarbināts un gaisa kuģu kustības regulēšanu Tukuma lidostā nodrošina koordinators;

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

3.3.2.7.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 lietus notekūdeņu sistēmā;

- 3.3.2.8.skrejceļš (2502x45 m), aprīkots ar lietūsūdeņu novadīšanu lietūs notekūdeņu sistēmā;
- 3.3.2.9.degvielas uzpildes stacija (turpmāk DUS), kur degvielas uzglabāšana notiek horizontālā dubultsienu virszemes rezervuārā ar diviem nodalījumiem un kopējo tilpumu 75 m³ (reaktīvajai degvielai 60 m³ un aviācijas benzīnam 15 m³). Ap DUS (darba zonā) ir ieklāts ūdens un degvielu necaurlaidīgs pretfiltrācijas segums, kā arī izbūvēta lietūsūdeņus savācoša sistēma ar attīrīšanas ietaisēm 3,0 l/sec un aviācijas benzīna uzpildīšanai ierīkota pirmās un otrās pakāpes tvaiku atsūkņēšanas sistēma.
- 3.3.2.10. autobāzē ir 44 sauszemes transporta līdzekļi, kas nodrošina Tukuma lidostas apkalpošanu.
- 3.3.2.11. Tukuma lidostas teritorijā ir izveidots avāriju glābšanas un ugunsdzēsības dienests, kas sertificēts atbilstoši Konvencijas 14.pielikuma 2.kategorijai un aprīkots ar 2 ugunsdzēsības automašīnām.
- 3.3.2.12. Tukuma lidostas teritorijā ir ierīkoti divi artēziskie urbumi.
- 3.3.2.13. elektroapgāde tiek nodrošināta no AS “Sadales tīkli”, bet avārijas gadījumā elektroapgāde tiek nodrošināta ar dīzeļģeneratoriem.
- 3.3.2.14. putnu atbaidīšanai ir 6 gāzes lielgabali GUARDIAN-2 (150 dB).
- 3.3.2.15. Tukuma lidostā ir sešas radiobākas ar 110,3 MHz, 335,0 MHz un 1001,0 MHz, kas izvietotas 3 m, 6 m un 15 m augstumā virs zemes.
- 3.3.3. Papildus pirms IVN uzsākšanas ir veikta:
- 3.3.3.1.lidostas ēkas ar 4 stāviem būvniecība ar 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.
- 3.3.3.2.pievedceļu un lidostas automašīnu stāvlaukuma 106 pasažieru un 10 darbinieku automašīnām izbūve.
- 3.3.3.3.Lidostas ēkā ir uzstādīti 4 jauni sašķidrinātās gāzes apkures katli, kas gadā patērēs līdz 720 tonnām sašķidrinātās gāzes. Ir izbūvētas divas sašķidrinātās gāzes uzglabāšanas tvertnes ar kopējo tilpumu 12 m³ un lidostas ēkā - vēl divas pazemes tvertnes ar kopējo tilpumu 18 m³. Lidostas ēkā ir uzstādītas 9 kondicionēšanas sistēmas ar kopējo dzesēšanas jaudu 290 kW, par aukstumnesēju izmantojot dzesēšanas freonu R - 410 A.
- 3.3.3.4.Izbūvēta gaisa kuģu instrumentālās nosēšanās sistēma, lai nodrošinātu instrumentālos lidojumus atbilstoši Konvencijas 14.pielikuma 1.kategorijai. Sistēma 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.
- 3.3.4. Ziņojumā norādīts, ka pašlaik Tukuma lidostu izmanto mazās lidmašīnas ar maksimālo pacelšanās masu līdz 5,7t. Atbilstoši Ziņojumā norādītajam 2011.gadā ir

bijuši 427, 2012.gadā - 336 un 2013.gadā 117 lidojumi, līdz ar to – 2011. un 2012.gadā tikuši pārsniegti Dienesta Ventspils Pārvaldes izsniegtajā B kategorijas piesārņojošās darbības atļaujā Nr.9082-08-06 noteiktie pieļautās Tukuma lidostas darbības apjomi.

3.4.Informācija par plānoto darbību:

- 3.4.1.Ir paredzēts uzsākt ekspluatēt Tukuma lidostas jauno izbūvēto infrastruktūru, tai skaitā lidostas ēku un instrumentālo lidojumu vadības sistēmu. To darot, plānots arī pāriet no darbības tikai diennakts gaišajā laikā uz darbību, kas ļauj nodrošināt regulārus kravu un pasažieru pārvadājumu reisu un pakalpojumus, pakāpeniski tos palielinot līdz 3000 reisiem gadā.
- 3.4.2.Lidostas ēkas būvniecība un citi uzlabojumi Tukuma lidostā, lai nodrošinātu plānoto lidojumu skaita pieaugumu, ir jau pabeigti. Ziņojumā raksturota lidostas ēkas kapacitāte un pasažieru apkalpošanai nepieciešamā infrastruktūra. Saskaņā ar Ziņojumā ietvertu raksturojumu, ar Paredzētās darbības realizāciju Tukuma lidostas sniegto pakalpojumu maksimālā kapacitāte atbilst 3000 ienākošajiem un izejošajiem reisiem gadā.
- 3.4.3.Palielinot lidojumu intensitāti, vidēji diennaktī paredzētas līdz 9 pacelšanās un 9 nosēšanās epizodēm. Tiktu apkalpoti gan regulārie, gan čarterlidojumi. Tukuma lidosta tiktu izmantota arī kā rezerves lidlauks starptautiskajai lidostai "Rīga".
- 3.4.4.Plānotais Tukuma lidostas darba laiks būtu no plkst. 6:00 līdz 24:00. 78% kopējā lidojumu skaita paredzēti dienas laikā (no plkst. 7:00 līdz 19:00), 12% lidojumu paredzēti vakara stundās (no plkst. 19:00 līdz 23:00) un 10% lidojumu nakts laikā (no plkst. 23:00 līdz 24:00 un no plkst. 6:00 līdz 7:00).
- 3.4.5.Tukuma lidostā paredzēts apkalpot gan turbopropelleru, gan reaktīvo dzinēju lidmašīnas. Konkrētus lidaparātu veidus un to skaitu iepriekšēji prognozēt (pirms attiecīgu līgumu slēgšanas un lidojumu uzsākšanas) ir apgrūtināši, tādēļ Ziņojuma autori uzskaita iespējamās apkalpojamo lidaparātu modeļus, vadoties no informācijas, kas tiem bijusi pieejama par starptautiskajā lidostā "Rīga" apkalpotajiem lidaparātu veidiem. Tomēr, vadoties no pieņēmumiem par gaisa kuģu tipu proporcionālu sadalījumu līdz brīdim, kad tiktu sasniegts maksimālais lidojumu skaits (3000 ienākošie un izejošie lidojumi gadā), lidaparātu trokšņu radītās ietekmes novērtēšanai SIA "R&D Akustika" pieņēmusi jau precīzāk, - ka tie būs 8 vai 9 gaisa kuģu veidi (informācija par gaisa kuģu skaitu (t.i. – 8 vai 9) atšķiras Izstrādātājas iesniegtajā trokšņa aprēķina ievades datu drukātajā un programmatūras faila versijā) :
 - 3.4.5.1.propelleru lidaparāti Foker 50 un Bombardier Dash 8 Q 400;
 - 3.4.5.2.reaktīvo dzinēju lidaparāti ERJ 170, CRJ 200, Airbus 319, Airbus 320, Boeing 757, Boeing 737 un Boeing 767.
- 3.4.6. Palielinot apkalpojamo lidojumu skaitu:
 - 3.4.6.1.plānotais dīzeļdegvielas patēriņš sastādītu ~ 90 000 t gadā un aviācijas benzīna 45 t gadā. Degvielas piegāde paredzēta katru dienu ar 3 automašīnām;
 - 3.4.6.2.plānotais ūdens patēriņš sastādītu ~ 7000 m³ gadā, tai skaitā sadzīves vajadzībām 3000 m³ gadā no esošā urbuma ar debitu 3 l/sek;
 - 3.4.6.3.sadzīves notekūdeņu attīrīšana (vidēji 8,2 m³/dnn) paredzēta lokālajās bioloģiskajās attīrīšanas ietaisēs BioDRY-S-12 ar tālāko iefiltrēšanu gruntī;

- 3.4.6.4. Notekūdeņi no lidmašīnām tiktu atsūkņēti speciālā mašīnā ar tvertni un nodoti Tukuma pilsētas komunālajam dienestam tālākai utilizācijai;
- 3.4.6.5. lietusūdeņus no lidostas autostāvvietas (~ 1 ha platība) paredzēts attīrīt lokālajās attīrīšanas ietaisēs (ražība 20 l/s) un iefiltrēt gruntī;
- 3.4.6.6. sadzīves atkritumus līdz 100 t gadā paredzēts savākt konteineros un nodot apsaimniekošanai SIA "Eco Baltija Vide", ar kuru jau patlaban noslēgts līgums;
- 3.4.6.7. bīstamo atkritumu līdz 10 tonnām gadā apsaimniekošanai noslēgts līgums ar SIA "EKO BALTIJA";
- 3.4.7. Lidmašīnu 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 gadā tiks apstrādātas līdz 750 lidmašīnām. Maksimālais pretapledošanas līdzekļa patēriņš gadā ~ 225 m³. Gaisa kuģu mazgāšanai paredzēts izmantot ūdeni un mazgāšanas līdzekli Calla 301A. Lidmašīnu mazgāšanas biežums ir atkarīgs no lidsabiedrību pieprasījuma, un tiek prognozēts, ka šo pakalpojumu izmantos ~ 1000 lidmašīnas. Vienas lidmašīnas mazgāšanai nepieciešami ~ 15 litri mazgāšanas līdzekļa, tādējādi maksimālais mazgāšanas līdzekļa patēriņš gadā būs 15 m³. Notekūdeņu tvertnes iztukšošanai paredzēts slēgt līgumu ar licencētu atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumu. Ziņojumā ir sniegts pretapledošanas apstrādes šķidruma un mazgāšanas līdzekļa raksturojums.
- 3.4.8. Tukuma lidostai tuvākā autobusa pietura šobrīd atrodas ~ 1 km attālumā. Paredzētās darbības rezultātā paredzēts organizēt autobusu satiksmi līdz Tukuma lidostai.

3.5. Informācija par alternatīvām:

- 3.5.1. Tukuma lidosta ir esoša lidosta ar vienu 2502m garu un 45m platu skrejceļu ar diviem pacelšanās - nosēšanās koridoriem, kas izvietoti ZR (Tukuma) un DA (Ozolpils) virzienos.

3.5.2. Paredzētā darbība ir:

3.5.2.1. Tukuma lidostas jaunās izbūvētās infrastruktūras, - galvenokārt lidostas ēkas un instrumentālās lidojumu vadības sistēmas ekspluatācijas uzsākšana;

3.5.2.2. Tukuma lidostā apkalpoto lidojumu skaita palielināšana līdz 3000 pacelšanās un 3000 nolaišanās reizēm gadā atbilstoši Ziņojumā raksturotajam darba laikam, lidojumu skaitam un sadalījumam diennakts griezumā.

- 3.5.3. Nemot vērā minēto, Paredzētā darbība ir izmaiņas esošā darbībā tās esošajā darbības vietā.

- 3.5.4. Ietekmes uz vidi novērtēšanas pamatprincipi paredz prasību, lai novērtējot paredzēto darbību, tiktu izsvērtas pieņemamās alternatīvas, kas varētu būt piemērotas ierosinātajam projektam un tā specifiskajām īpašībām. Nemot vērā to, ka Paredzētā darbība ir izmaiņas esošajā darbībā tās esošajā vietā, kā pieņemamā alternatīva izsvērtā alternatīva attiecībā uz Paredzētās darbības apjomu un mērogu. Proti, Tukuma lidostas

darbības intensitātes saglabāšana atbilstoši *nulles* vai pamata scenārijam, bet ietverot jaunās lidostas ēkas un izbūvētās infrastruktūras lietojumu.

3.5.5. Tādējādi, šī Biroja atzinuma izpratnē:

3.5.5.1. par Paredzētās darbības pirmo alternatīvu uzskatāma Paredzētā darbība, kas ietver jaunās lidostas ēkas un izbūvētās infrastruktūras lietojumu ar apkalpoto lidojumu skaita palielināšanu līdz 3000 pacelšanās un 3000 nolaišanās reizēm gadā (turpmāk šajā Biroja atzinumā ērtības labad apzīmēta kā 1. Alternatīva);

3.5.5.2. par Paredzētās darbības otro alternatīvu uzskatāma Paredzētā darbība, kas ietver jaunās lidostas ēkas un izbūvētās infrastruktūras lietojumu, bez pašreizējā lidojumu skaita palielinājuma (turpmāk šajā Biroja atzinumā ērtības labad apzīmēta kā 2. Alternatīva).

3.5.6. Atbilstoši spēkā esošajās Dienesta Ventspils Pārvaldes 2013. gada 30. jūlijā izsniegtās piesārņojošās darbības atļaujas Nr. VE13IB0022 apjomam – Tukuma lidosta paredzēta privātiem gaisa kuģiem ar maksimālo pacelšanās masu līdz 5,7t, nepārsniedzot 130 lidmašīnu pacelšanās/nolaišanās gadījumu skaitu gadā. Tomēr saskaņā ar Ziņojumā sniegto informāciju, pašlaik Tukuma lidostu izmanto privātiem gaisa kuģiem ar maksimālo pacelšanās masu līdz 5,7t šādā apjomā: 2011. gadā 430; 2012. gadā 336; 2013. gadā 117 lidojumi. Nemot vērā to, ka Ziņojumā norādītais lidojumu skaits, kas 2011. un 2012. gadā pārsniedz Dienesta Ventspils Pārvaldes izdotajā B kategorijas piesārņojošās darbības atļaujā norādīto, nav uzskatāms par atļauto, likumīgo darbību, kas var būt Birojam kā valsts pārvaldes iestādei izmantojams kā atskaites punkts, ietverot atzinumā apsvērumus un nosacījumus 2. Alternatīvai, - par Tukuma lidostas esošo darbību un 2. Alternatīvas lidojumu apjomu uzskatāms lidojumu skaits un nosacījumi kā norādīts Dienesta Ventspils Pārvaldes 2013. gada 30. jūlija atļaujā Nr. VE13IB0022.

3.5.7. Esošajā Tukuma lidostas darbībā abi skrejceļa kursi – RWY 13 un RWY 31 tiek izmantoti vienlīdz bieži (proporcija 50:50). Attiecīgi – Paredzētās darbības 2. Alternatīvas gadījumā šī Biroja atzinuma izpratnē uzskatāms, ka abu skrejceļa kursu – RWY 13 un RWY 31 - lietojuma proporcija saglabājas 50:50.

3.5.8. Attiecībā uz 1. Alternatīvu, IVN gaitā ir novērtēti šādi iespējamie Paredzētās darbības scenāriji:

3.5.8.1. nosacījums Tukuma lidostas pacelšanās un nolaišanās virzieniem ar proporciju 1 (Tukuma pilsētas virziens) pret 2 (Smārdes pagasta virziens). T.i. – neatkarīgi no tā, ka Tukuma lidostā atbilstoši vispārējai lidostu darbības kārtībai ir divi pacelšanās nolaišanās kursi (RWY 13 un RWY 31), - Tukuma lidostas darbībā lidojumu sadalījums nav paredzēts pa kursiem, bet gan pa debespusēm. Proti, 2/3 gadījumu ienākošos un izejošos lidojumus paredzēts apkalpot DA virzienā (ienākošo plūsmu organizēt pa kursu RWY 31 no Smārdes puses, bet izejošos organizēt pretējā kursā - RWY 13 (atpakaļ Smārdes virzienā). Turpmāk šajā Biroja atzinumā ērtības labad novērtētais scenārijs tiek apzīmēts kā 1. Alternatīvas x scenārijs;

3.5.8.2. nosacījums Tukuma lidostas pacelšanās un nolaišanās kursiem ar proporciju 1 (Tukuma pilsētas virziens) pret 2 (Smārdes pagasta virziens) kopā ar nosacījumu par papildus pacelšanās trajektoriju kursam RWY 31 (Tukuma pilsētas virziens) ar pagriezīenu pa labi Z, ZA virzienā (sasniedzot 800 pēdu augstumu). Lidojumu sadalījums pacelšanās kursa RWY 31 divās trajektorijās -

50:50. Turpmāk šajā Biroja atzinumā ērtības labad novērtētais scenārijs tiek apzīmēts kā 1.Alternatīvas y scenārijs.

- 3.5.9.Lai gan saskaņā ar Konvencijas 2.pielikuma „Lidojumu noteikumi” 3.2.5.punkta „gaisa kuģa ekspluatācija lidlaukā vai tā tuvumā” c)apakšpunktu „ja vien nav saņemti citi norādījumi, tuvojoties, lai veiktu nosēšanos, vai pēc pacelšanās visus pagriezienus veic pa kreisi”, bet d)apakšpunktu „nosēšanos un pacelšanos veic pret vēju, ja vien drošības noteikumu, skrejceļa izvietojuma vai gaisa satiksmes apsvērumu dēļ nav vēlams izvēlēties citu virzienu” - Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas Valsts aģentūra „Civilās aviācijas aģentūra” (turpmāk Aviācijas Aģentūra) ar 2014.gada 11.augusta vēstuli Nr.01-8-1/779 „Par trokšņa ierobežošanas procedūru” Birojam Ziņojuma izvērtēšanas gaitā veikto konsultāciju rezultātā apstiprina, ka 1.Alternatīvas x scenārijs un y scenārijs, paredzot pacelšanās/nolaišanās virzienu proporciju un pacelšanās kursu Tukuma pilsētas virzienā ar pagriezienu pa labi, - ir realizējams un var tikt pielietots pēc lidlauka sertifikācijas, procedūras publicējot aeronavigācijas informācijas izdevumos.
- 3.5.10. Saskaņā ar Ministru kabineta 2005.gada 25.oktobra noteikumu Nr.808 „Valsts aģentūras “Civilās aviācijas aģentūra” nolikums” 1.punktu 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.

4. Izvērtētā dokumentācija:

- 4.1. Dienesta Ventspils Pārvaldes 2012.gada 9.janvāra ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums Nr.VE12SI0003 un tam pievienotie materiāli - 91 lapa.
- 4.2. Tukuma iedzīvotāju 2012.gada 25.janvāra kolektīvais iesniegums - 15 lapas.
- 4.3. Biroja 2012.gada 20.februāra lēmums Nr.84 „Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu” - 5 lapas.
- 4.4. Ierosinātājas 2012.gada 28.februāra vēstule - 1 lapa.
- 4.5. Biroja 2012.gada 29.februāra lēmums Nr.8-01/333 par pārrakstīšanās kļūdu - 2 lapas.
- 4.6. Engures novada domes 2012.gada 27.februāra vēstule Nr.3-12/103 - 6 lapas.
- 4.7. Ierosinātājas 2012.gada 2.marta pieprasījums Nr.TA-12/VVD-01 ietekmes uz vidi novērtējuma programmas izstrādei - 1 lapa.
- 4.8. Tukuma iedzīvotāju 2012.gada 20.marta kolektīvais iesniegums – 17 lapas.
- 4.9. J.Vendes 2012.gada 20.marta iesniegums - 1 lapa.
- 4.10. M.Stoķes 2012.gada 20.marta iesniegums - 1 lapa.
- 4.11. Biroja 2012.gada 26.marta vēstule Nr.3-01/457 - 1 lapa.
- 4.12. 2012.gada 9.maija sākotnējās sabiedriskās apspriedes Tukuma novada domē protokols - 15 lapas.
- 4.13. N. Kuļikovskas 2012.gada 15.maija vēstule - 1 lapa.
- 4.14. Tukuma iedzīvotāju 2012.gada 17.maija kolektīvais iesniegums - 11 lapas.
- 4.15. Ierosinātājas 2012.gada 23.maija vēstule Nr.TA-12/VVD-02 - 5 lapas.
- 4.16. Biroja 2012.gada 12.jūnija Programma ietekmes uz vidi novērtējumam (turpmāk IVN Programma) - 7 lapas.
- 4.17. 2012.gada 1.oktobra ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedriskās apspriedes Smārdes pamatskolā protokols - 6 lapas.

- 4.18. 2012.gada 2.oktobra ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedriskās apspriedes Tukuma novada domē protokols - 13 lapas.
- 4.19. N. Kuļikovskas 2012.gada 15.oktobra vēstule - 3 lapas.
- 4.20. Tukuma iedzīvotāju 2012.gada 16.oktobra kolektīvais iesniegums - 22 lapas.
- 4.21. Engures novada domes 2012.gada 16.oktobra vēstule Nr.3-12/589, ar kuru Birojam pārsūtīts M.Stoķes iesniegums – 5 lapas.
- 4.22. Tukuma Tūrisma informācijas centra 2012.gada 17.oktobra vēstule - 3 lapas.
- 4.23. Dabas aizsardzības pārvaldes (turpmāk DAP) 2012.gada 16.oktobra atsauksme Nr.4.9/30/2012-N – 1 lapa.
- 4.24. Dienesta Ventspils Pārvaldes 2012.gada 26.oktobra atsauksme Nr.9.5.-31/407 - 2 lapas.
- 4.25. Biroja 2012.gada 29.oktobra vēstule Nr.3-01/1386 Ierosinātājai un Izstrādātājai - 1 lapa.
- 4.26. Valsts vides dienesta (turpmāk Dienests) 2012.gada 2.novembra vēstule Nr.2-04/1428, ar kuru Birojam pārsūtīts M.Stoķes 2012.gada 15.oktobra iesniegums - 4 lapas.
- 4.27. Biroja 2012.gada 5.novembra vēstule Nr.3-01/1413 Ierosinātājai un Izstrādātājam - 1 lapa.
- 4.28. 2012.gada 12.decembrī Birojā iesniegtais ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums, 1 sējums ar pielikumiem – 58 lapas.
- 4.29. Biroja 2013.gada 18.janvāra vēstule Nr.3-01/85 Veselības ministrijas Veselības inspekcijai (turpmāk Veselības Inspekcija) – 1 lapa.
- 4.30. Veselības Inspekcijas 2013.gada 25.janvāra vēstule Nr.3.7-3/1681/2.2-8/788 - 1 lapa.
- 4.31. Biroja pieaicināto ekspertu atzinumi - 11 lapas.
- 4.32. Biroja 2013.gada 13.februāra lēmums Nr.3-01/268 par ziņojuma atgriešanu pārstrādāšanai - 9 lapas.
- 4.33. 2013.gada 5.augusta ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedriskās apspriedes Smārdes pamatskolā protokols - 3 lapas.
- 4.34. 2013.gada 6.augusta ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedriskās apspriedes Tukuma novada domē protokols - 10 lapas.
- 4.35. A.Vītiņas 2013.gada 31.jūlija elektroniskā vēstule - 1 lapa.
- 4.36. T.Gailes 2013.gada 2.augusta elektroniskā vēstule - 1 lapa.
- 4.37. N.Kuļikovskas, I.Kuļikovskas un I.Miezāja 2013.gada 30.jūlija iesniegums - 1 lapa.
- 4.38. R.Ozolas 2013.gada 9.augusta elektroniskā vēstule – 1 lapa.
- 4.39. DAP 2013.gada 2.augusta vēstule Nr.4.9/40/2013-N-E - 1 lapa.
- 4.40. M.Stoķes 2013.gada 12.augusta iesniegums - 5 lapas.
- 4.41. Tukuma iedzīvotāju 2013.gada 15.augusta kolektīvais iesniegums - 30 lapas.
- 4.42. S.Riekstiņas 2013.gada 15.augusta vēstule – 1 lapa.
- 4.43. Biroja 2013.gada 27.augusta vēstule Nr.3-01/1069 Ierosinātājai un Izstrādātājai – 1 lapa.
- 4.44. Biroja 2013.gada 19.septembra elektroniskā vēstule Dienestam - 1 lapa.
- 4.45. 2013.gada 20.septembrī Birojā iesniegtais ietekmes uz vidi novērtējuma pārstrādātais ziņojums, 1 sējums ar pielikumiem – 125 lapas.
- 4.46. Biroja 2013.gada 25.septembra vēstule Nr.3-01/1220 Veselības Inspekcijai - 1 lapa.
- 4.47. Veselības Inspekcijas 2013.gada 3.oktobra vēstule Nr.3.7-3/20823/2.2-8/8890 - 1 lapa.
- 4.48. Dienesta Ventspils Pārvaldes 2013.gada 22.oktobra vēstule Nr.9.4.-10/1480 - 1 lapa.
- 4.49. Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta Katastrofu medicīnas centra 2013.gada 21.novembra elektroniskā vēstule - 1 lapa.
- 4.50. Pieaicinātā eksperta atzinums - 4 lapas.
- 4.51. Ierosinātājas 2013.gada 3.decembra iesniegums par ziņojuma izvērtēšanas apturēšanu - 1 lapa.

- 4.52. Biroja 2013.gada 17.decembra lēmums Nr.3-01/1649 par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma atgriešanu pārstrādāšanai - 4 lapas.
- 4.53. 2014.gada 9.aprīļa ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedriskās apspriedes Smārdes pamatskolā protokols - 6 lapas.
- 4.54. 2014.gada 10.aprīļa ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedriskās apspriedes Tukuma novada pašvaldībā protokols - 10 lapas.
- 4.55. Tukuma iedzīvotāju 2014.gada 24.aprīļa kolektīvais iesniegums - 16 lapas.
- 4.56. 2014.gada 17.jūnijā Birojā iesniegtā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma aktuālā versija, 1 sējums ar pielikumiem, 190 lapas.
- 4.57. Biroja 2014.gada 1.jūlija vēstule Nr.3-01/1095 Veselības Inspekcijai - 1 lapa.
- 4.58. Biroja 2014.gada 3.jūlija vēstule Nr.3-01/1123 DAP – 1 lapa.
- 4.59. Biroja 2014.gada 3.jūlija vēstule Nr.3-01/1118 Aviācijas Aģentūrai – 1 lapa.
- 4.60. Veselības Inspekcijas 2014.gada 8.jūlija vēstule Nr.3.2-4/17161/ - 1 lapa.
- 4.61. DAP 2014.gada 15.jūlija vēstule Nr.3.14/168/2014-N-E – 1 lapa.
- 4.62. Aviācijas Aģentūras 2014.gada 3.jūlija vēstule Nr.01-8-1/1118 (saņemta 2014.gada 11.augustā) - 2 lapas.
- 4.63. Dienesta Ventspils Pārvaldes 2014.gada 22.jūlija vēstule Nr.9.5.-19/1336 – 1 lapa.
- 4.64. Biroja 2014.gada 25.jūlija vēstule Nr.3-01/1227 Ierosinātājam un Izstrādātājam – 2 lapas.
- 4.65. Izstrādātājas 2014.gada 13.augustā iesniegtie skaidrojumi par Ziņojumu - 11 lapas.
- 4.66. Izstrādātājas 2014.gada 25.jūlijā iesniegtās izdrukas daļai no Tukuma lidostas trokšņa prognozes ievades datiem Tukuma lidostas trokšņa ievades dati - 50 lapas.
- 4.67. Biroja 2014.gada 22.augusta vēstule Nr.3-01/1376 Ierosinātājam.
- 4.68. Izstrādātājas 2014.gada 27.augustā iesniegtās izdrukas daļai no Tukuma lidostas trokšņa prognozes ievades datiem - 50 lapas.
- 4.69. Biroja 2014.gada 4.septembra vēstule Nr.3-01/1438 Ierosinātājam un Izstrādātājam – 2 lapas.
- 4.70. Ierosinātājas 2014.gada 11.septembra vēstule Nr.TA-14/VVD-12 – 1 lapa.
- 4.71. Biroja 2014.gada 2.oktobra vēstule Nr.3-01/1542 Latvijas ģeotelpiskās informācijas aģentūrai – 2 lapas.
- 4.72. Biroja 2014.gada 3.oktobra vēstule Nr.3-01/1549 Ierosinātājam – 2 lapas.
- 4.73. Biroja 2014.gada 9.oktobra vēstule Nr.3-01/1573 Latvijas ģeotelpiskās informācijas aģentūrai – 1 lapa.
- 4.74. Biroja 2014.gada 9.oktobra vēstule Nr.3-01/1577 Ierosinātājam – 2 lapas.
- 4.75. Latvijas ģeotelpiskās informācijas aģentūras 2014.gada 14.oktobra vēstule Nr.558/1-14.4/939/978 – 1 lapa.
- 4.76. Biroja 2014.gada 14.oktobra vēstule Nr.3-01/1596 Ierosinātājam un Izstrādātājam – 2 lapas.
- 4.77. Izstrādātājas 2014.gada 17.oktobra iesniegums „Par programmas faila iesniegšanu” 1 lapa ar pievienotu SIA „R&D Akustika” 2014.gada 16.oktobra vēstuli Nr.036/2014 un DVD disku.
- 4.78. 2014.gada 1.decembrī Birojā saņemtā Ierosinātāja elektroniskā vēstule – 1 lapa.
- 4.79. 2014.gada 2.decembrī Birojā saņemtā Izstrādātāja elektroniskā vēstule – 1 lapa.
- 4.80. Biroja pieaicinātā eksperta 2014.gada 4.decembra atzinums par Paredzētās darbības trokšņa prognozi – 17 lapas ar pielikumiem.

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

5.1.Sākotnējā sabiedrības informēšana, sākotnējā sabiedriskās apspriešanas sapulce, ieinteresēto pušu viedokļi un argumenti:

- 5.1.1. Paziņojums par Paredzēto darbību un tās sākotnējo sabiedrisko apspriešanu (turpmāk Sākotnējā apspriešana) tika publicēts laikraksta "Neatkarīgās Tukuma Ziņas" 2012.gada 1.marta numurā, kā arī mājaslapās www.tukums-airport.lv un www.vpvb.gov.lv. Ierosinātais individuāli informēja nekustamo īpašumu īpašniekus (valdītājus), kuru nekustamie īpašumi robežojas ar paredzētās darbības teritoriju. Informācija par plānoto darbību bija pieejama Engures novada domē, "Pagastmāja", Smārdē, Tukuma novada domē, Talsu ielā 4, Tukumā un Smārdē lidlauka apsardzes telpās.
- 5.1.2. Normatīvajos aktos noteiktajā termiņā Birojā tika saņemti sabiedrības pārstāvju iesniegumi (šī Biroja atzinuma 4.nodaļas 4.8.-4.10.punktā minētie iesniegumi), kuros izteikts viedoklis par Paredzēto darbību, paustas bažas par ietekmi uz vidi, nepieciešamajām kompensācijām un izteikti iebildumi par Sākotnējās apspriešanas informēšanas procesu, informācijas pieejamību (informācija nav bijusi pieejama mājaslapās www.tukums-airport.lv) un dokumentiem svešvalodā.
- 5.1.3. Birojs ar 2012.gada 26.marta vēstuli Nr.3-01/457 Ierosinātajam nosūtīja saņemtos iedzīvotāju iesniegumus un uzdeva nodrošināt atkārtotu Sākotnējo apspriešanu, organizējot apspriešanas sanāksmi Tukumā, publicējot par to paziņojumu un informējot sabiedrību Ministru kabineta 2011.gada 25.janvāra noteikumos Nr.83 "Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi" (turpmāk Noteikumi Nr.83) noteiktajā kārtībā.
- 5.1.4. Paziņojums par Paredzēto darbību un atkārtoto Sākotnējo apspriešanu tika publicēts laikraksta "Neatkarīgās Tukuma Ziņas" 2012.gada 26.aprīļa numurā, mājaslapās www.eiropprojekts.lv/lidlauks, www.vpvb.gov.lv un Tukuma novada mājaslapā. Ierosinātais individuāli informēja nekustamo īpašumu īpašniekus (valdītājus), kuru nekustamie īpašumi robežojas ar paredzētās darbības teritoriju. Informācija par Paredzēto darbību bija pieejama Engures novada domē, "Pagastmāja", Smārdē, Tukuma novada domē, Talsu ielā 4, Tukumā un Smārdē lidlauka apsardzes telpās.
- 5.1.5. Sākotnējās apspriešanas sanāksme klātienē notika 2012.gada 9.maijā Tukuma novada domē. Saskaņā ar Sākotnējās apspriešanas sanāksmes protokolu:
 - 5.1.5.1.sanāksmē piedalījās 51 interesents.
 - 5.1.5.2.sanāksmē tika diskutēts par sabiedrībai pieejamo informāciju un dokumentiem svešvalodā. Izstrādātājs un pašvaldības pārstāvis sniedza praktiskus padomus, kur un kā informācija ir atrodama domes mājaslapā, kā arī Izstrādātāja nodrošinātajā internetvietnē latviešu valodā.
 - 5.1.5.3.sabiedrības pārstāvji uzdeva jautājumus un izteica viedokļus saistībā ar paredzēto lidojumu skaitu, pārvadājamām kravām, lidojumu režīmiem, zemes izmantošanu, piedāvātajām alternatīvām.
 - 5.1.5.4.sanāksmes dalībnieks norādīja, ka iedzīvotājus visvairāk uztrauc troksnis, līdz ar to daudz jautājumu tika apspriests saistībā ar tā novērtējumu. Tika

apspriesti arī tādi jautājumi kā lidostas apgaismojums naktīs, ietekme uz Ķemeru nacionālo parku.

5.1.5.5. Atbildes uz jautājumiem sniedza Ierosinātāja pārstāvis, kurš sniedza skaidrojumus arī par lidmašīnu pacelšanos/nolaišanos; trokšņa modelēšanā izmantojamiem datiem un plānoto Tukuma lidostas noslodzi. Iedzīvotājiem tika skaidrots, ka Tukuma lidostai būs ierobežots lidmašīnu pieņemšanas laiks, regulāri nakts lidojumi nav paredzēti (vienīgi avārijas gadījumos). Regulārie lidojumi Tukuma lidostā paredzēti no plkst. 6 rītā līdz 24 naktī. Paredzēts pieņemt lidmašīnas no 5,7 t līdz 180 t, bet kravu un pasažieru pārvadājumus noteiks tirgus pieprasījums. Sanāksmes vadītājs sniedza informāciju par trokšņa mērīšanu, aprēķiniem un modelēšanu.

5.1.5.6. Sanāksmē izvērsās diskusija arī par IVN procedūru, par Tukuma novada domes lēmumiem un iedzīvotāju viedokļiem saistībā ar troksni, plānoto Tukuma lidostas attīstību un ar to saistīto ekonomisko labumu.

5.1.6. Paredzētās darbības Sākotnējās apspriešanas laikā Birojs saņēma sabiedrības pārstāvju iesniegumus (ši Biroja atzinuma 4.nodaļas 4.14. un 4.16.punktā minētie iesniegumi), kuros izteikts viedoklis par Paredzēto darbību un Sākotnējās apspriešanas sanāksmi, informēts Birojs, ka iedzīvotāji nav saņēmuši atbildes uz visiem jautājumiem, izteiktas bažas, ka netiks novērtētas visas Paredzētās darbības ietekmes, kā arī lūgts Birojam nodrošināt, ka IVN tiek veikts visiem Tukuma lidostas infrastruktūras atjaunošanas un paplašināšanas darbiem, uzsākot novērtēšanas procesu no paša sākuma.

5.1.7. Ņemot vērā to, ka Sākotnējās apspriešanas sanāksmes laikā iedzīvotāji pauda bažas par Izstrādātājas pārstāvja tiesībām pārstāvēt Ierosinātāju, Ierosinātāja ar 2012.gada 23.maija vēstuli Nr.TA-12/VVD-02 sniedza informāciju par šādu pilnvarojumu.

5.1.8. Pamatojoties uz Ierosinātāja pieteikumu, Sākotnējās apspriešanas rezultātiem un iedzīvotāju ierosinājumiem, Birojs sagatavoja un 2012.gada 12.jūnijā izsniedza IVN Programmu.

5.1.9. Vadoties no Ziņojumā vēlāk ietvertās informācijas, secināms, ka 2011.gada sākumā ir bijušas veiktas divas aptaujas par Tukuma lidostas darbības attīstību. Pirmajā aptaujā, kuras mērķis bija noskaidrot, vai sabiedrība atbalsta pāreju uz regulāriem lidojumiem, piedalījās 1175 respondenti, plānoto darbību atbalstīja 754 (64,2%) respondenti, neatbalstīja 419 (35,7%), nebija viedokļa 2 (0,2%) respondentiem. Otrajā aptaujā, kuras mērķis bija noskaidrot sabiedrības viedokli saistībā ar Tukuma lidostas izmantošanu visu diennakti, piedalījās 1243 respondenti, atbalstu izteica 680 (54,7%) respondenti, neatbalstīja 542 (43,6%), nebija viedokļa 21 (1,7%) respondentam. Savukārt Tukuma domei adresētajā 2011.gada 8.marta iesniegumā, kuru parakstījuši 607 Tukuma pilsētas iedzīvotāji, pausta negatīva attieksme pret lidostas pārveidošanu un lūgts atstāt spēkā Tukuma lidlauka ekspluatācijas ierobežojumus.

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

5.2.1. Ziņojumu sagatavoja Izstrādātājs.

5.2.2. Paziņojumu par sagatavoto ziņojumu Ierosinātājs publicēja laikraksta "Neatkarīgās Tukuma Ziņas" 2012.gada 18.septembra numurā un ievietoja mājaslapā www.eiropprojekts.lv/lidlauks. Informācija par sabiedrības līdzdalības pasākumiem un

elektroniskā saite uz sagatavoto ziņojumu tika ievietota arī Biroja mājaslapā www.vpvpb.gov.lv, Engures novada un Tukuma novada mājaslapās.

- 5.2.3. Ziņojums sabiedrībai bija pieejams Engures novada domē, "Pagastmāja", Smārdē, un Tukuma novada domē, Talsu ielā 4, Tukumā.
- 5.2.4. Ziņojuma sabiedriskā apspriede klātienē notika 2012.gada 1.oktobrī Smārdes pamatskolā un 2012.gada 2.oktobrī Tukuma novada domē, Talsu ielā 4, Tukumā:
 - 5.2.4.1. Saskaņā ar apspriedes protokolu apspriedē Smārdes pamatskolā piedalījās 24 interesenti. Izstrādātāja pārstāvis sniedza informāciju par ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātiem, iedzīvotāji izteica viedokli, uzdeva gan vispārējus, gan specifiskus jautājumus par pašreizējo un Paredzēto darbību, pauda savas bažas par ietekmi uz vidi, cilvēku veselību, īpašumu vērtību u.c. Diskusijā piedalījās, atbildes sniedza un viedokli izteica arī Ierosinātāja, Engures novada domes un būvvaldes pārstāvji.
 - 5.2.4.2. Saskaņā ar apspriedes protokolu apspriedē Tukuma novada domē piedalījās 60 interesenti. Izstrādātāja pārstāvis sniedza informāciju par ietekmes uz vidi novērtējuma rezultātiem. Iedzīvotāji izteica viedokli, uzdeva gan vispārējus, gan specifiskus jautājumus par pašreizējo un Paredzēto darbību, pauda savas bažas par ietekmi uz vidi, dabu, cilvēku veselību, īpašumu vērtību u.c. Diskusijā piedalījās, atbildes sniedza un viedokli izteica arī Ierosinātāja, Engures novada domes un būvvaldes pārstāvji, cita starpā atsaucoties uz teritorijas plānošanas procesu. Sabiedrības pārstāvji izteica iebildumus par to, kā sabiedrības priekšlikumi tiek/netiek ņemti vērā, izvērtās diskusija par IVN procedūru, tās tvērumu, Tukuma lidostā uzsāktās būvniecības likumību.
- 5.2.5. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma sabiedrības pārstāvju, kā arī valsts un pašvaldību institūciju iesniegumus un atsauksmes (šī Biroja atzinuma 4.sadaļas 4.19.-4.24.punktā un 4.26.punktā uzskaitītie dokumenti). Tukuma iedzīvotāji kolektīvajā iesniegumā cita starpā izteica iebildumus par IVN procedūras atbilstību Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas 2011/92/ES par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu (turpmāk IVN Direktīva), Novērtējuma likuma un pakārtoto tiesību aktu prasībām. Tika izteikti arī iebildumi pret plānoto darbību un IVN procesu kopumā, kā arī Ziņojuma saturu. DAP atsauksmē norādīts, ka kopumā Ziņojums ietver atbilstošu ar bioloģisko daudzveidību saistīto risku izvērtējumu, savukārt Dienesta Ventspils Pārvalde savā atsauksmē norādīja, ka Ziņojums ir nepilnīgs, nesniedz pilnīgu analīzi un vērtējumu.
- 5.2.6. Visus Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtos iesniegumus, atsauksmes un priekšlikumus Birojs nosūtīja arī Ierosinātājam un Izstrādātājam, lūdzot izvērtēt, ņemt vērā un savus apsvērumus norādīt Ziņojumā, atbilstīgi papildinot tajā ietverto vērtējumu.

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

- 5.3.1. Birojā Ziņojums tika iesniegts 2012.gada 12.decembrī. Paziņojums par iesniegto Ziņojumu un Ziņojums tika ievietots mājaslapās www.eiropprojekts.lv/lidlauks un www.vpvpb.gov.lv, kā arī pašvaldību mājaslapās.
- 5.3.2. Ņemot vērā sabiedrības viedokli par Tukuma lidostas iespējamo ietekmi uz cilvēku veselību, Birojs lūdza Veselības Inspekcijai vērtējumu (šī Biroja atzinuma 4.sadaļas

4.29. un 4.30.punktā minētie dokumenti). Veselības Inspekcija sniedza vērtējumu un priekšlikumus Ziņojuma satura skaidrojumiem un papildināšanai, tai skaitā papildus vērtējumam par troksni un gaisa kvalitāti.

- 5.3.3. Birojs, pieaicinot ekspertus, izvērtēja iesniegto Ziņojumu un secināja, ka Ziņojums neatbilst IVN Programmai un normatīvo aktu prasībām. Pamatojoties uz Novērtējuma likuma 20.panta (4)daļu, Birojs ar 2013.gada 13.februāra lēmumu Nr.3-01/268 atgrieza Ziņojumu pārstrādāšanai un atkārtotai sabiedriskajai apspriešanai. Informācija par Biroja lēmumu tika ievietota arī Biroja mājaslapā www.vpvpb.gov.lv.

5.4.Sabiedrības informēšana par pārstrādāto Ziņojumu, sabiedriskās apspriešanas sapulce un ieinteresēto pušu viedoklis Ziņojuma izstrādes stadijā:

- 5.4.1. Paziņojumu par pārstrādāto Ziņojumu Ierosinātājs publicēja laikraksta “Neatkarīgās Tukuma Ziņas” 2013.gada 16.jūlija numurā un ievietoja mājaslapā www.eiropprojekts.lv/lidlauks. Informācija par sabiedrības līdzdalības pasākumiem un elektroniskā saite uz pārstrādāto Ziņojumu tika ievietota arī Biroja mājaslapā www.vpvpb.gov.lv, Engures novada un Tukuma novada mājaslapās.
- 5.4.2. Pārstrādātais Ziņojums sabiedrībai bija pieejams Engures novada domē, “Pagastmāja”, Smārdē, un Tukuma novada domē, Talsu ielā 4, Tukumā.
- 5.4.3. Pārstrādātā Ziņojuma sabiedriskā apspriede klātienē notika 2013.gada 5.augustā Smārdes pamatskolā un 2013.gada 6.augustā Tukuma novada domē, Talsu ielā 4, Tukumā:
- 5.4.3.1.Saskaņā ar apspriedes protokolu apspriedē Smārdes pamatskolā piedalījās 20 interesenti. Izstrādātāja pārstāvis sniedza informāciju par veiktajiem papildinājumiem, tai skaitā par līdzšinējo darbību un jaunu trokšņa prognozi (dienā, vakarā un naktī kopā ar dzelzceļu un autoceļu). Sanāksmes gaitā diskusija galvenokārt izvērsās par trokšņa modelēšanu.
- 5.4.3.2.Saskaņā ar apspriedes protokolu apspriedē Tukuma novada domē piedalījās 38 interesenti. Izstrādātāja pārstāvis sniedza informāciju par veiktajiem papildinājumiem, tai skaitā par līdzšinējo darbību un jaunu trokšņa prognozi (dienā, vakarā un naktī kopā ar dzelzceļu un autoceļu), kā arī modelēto gaisa piesārņojumu. Sanāksmes gaitā diskusija izvērsās gan par Paredzēto darbību un plānotajiem risinājumiem lidojumu skaita un virzienu proporciju sadalījumam, gan par trokšņa novērtējumu un tā rezultātiem, Paredzētās darbības ietekmi uz īpašumu vērtību u.c.
- 5.4.4. Pārstrādātā Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma septiņus sabiedrības pārstāvju, tai skaitā kolektīvos iesniegumus (šī Biroja atzinuma 4.sadaļas 4.35.-4.38.punktā un 4.40. – 4.42.punktā minētie dokumenti), kuros pausta noraidošā attieksme pret Paredzēto darbību, tai skaitā izteikti iebildumi par IVN procesu, pārstrādātā Ziņojuma kvalitāti un veikto ietekmju novērtējumu. Pārstrādātā Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā tika saņemta atsauksme arī no DAP (šī Biroja atzinuma 4.sadaļas 4.39.punktā minētais dokuments), kurā norādīts, ka kopumā pārstrādātais Ziņojums ietver atbilstošu ar bioloģisko daudzveidību saistīto risku izvērtējumu saistībā ar plānoto darbību, līdz ar to DAP iebildumu un priekšlikumu nav.
- 5.4.5. Visus pārstrādātā Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtos iesniegumus, atsauksmes un priekšlikumus Birojs nosūtīja arī Ierosinātājam un Izstrādātājam, lūdzot

izvērtēt, ņemt vērā un savus apsvērumus norādīt Ziņojumā, atbilstīgi papildinot tajā ietvertο vērtējumu. Ņemot vērā, ka Tukuma iedzīvotāju kolektīvajā 2013.gada 15.augusta iesniegumā bija norādīti fakti, kas saistīti ar pašreizējām darbībām Tukuma lidostā, Birojs šo iesniegumu nosūtīja izvērtēšanai arī Valsts vides dienestam kā kompetentajai iestādei par vides valsts kontroli.

5.5.Sabiedrības informēšana par ziņojuma aktuālajām versijām:

- 5.5.1. Pārstrādātais Ziņojums Birojā tika iesniegts 2013.gada 20.septembrī. Paziņojums par iesniegto pārstrādāto Ziņojumu un pārstrādātais Ziņojums tika ievietots mājaslapās www.eiropprojekts.lv/lidlauks un www.vpvp.gov.lv, kā arī pašvaldību mājaslapās.
- 5.5.2. Pārstrādātā Ziņojuma izvērtēšanas laikā Birojs guvis atsauksmes, vērtējumu un viedokļus no šādām valsts vai pašvaldību institūcijām:
 - 5.5.2.1.Veselības Inspekcija 2013.gada 3.oktobra vēstulē Nr.3.7-3/20823/2.2-8/8890 norāda uz trokšņa ietekmi uz apkārtējo iedzīvotāju dzīves kvalitāti, kas ir būtiska un negatīva (maināma un samazināma, bet nav novēršama). Veselības Inspekcija atbalsta SIA „R&D Akustika” pārskatā sniegtās rekomendācijas trokšņa ietekmes samazināšanai - atteikties no nakts lidojumiem, pārskatīt teritorijas apbūves nosacījumus, kā arī paredzēt lidmašīnu trokšņa monitoringu.
 - 5.5.2.2.Dienesta Ventspils pārvaldes 2013.gada 22.oktobra vēstuli, kurā norādīts uz vietējās pašvaldības kompetenci būvniecības tiesiskuma uzraudzībā, sniegta informācija par Tukuma lidostā uzstādīto instrumentālo vadības sistēmu un skaidrots, ka atbilstoši Aviācijas aģentūras vērtējumam šādas sistēmas lietojums ir vērtējams kā Tukuma lidostas darbības paplašināšana, kam nepieciešama sertificēšana (jautājums risināms pēc IVN pabeigšanas).
 - 5.5.2.3.Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta (turpmāk NMP) Katastrofu medicīnas centra (turpmāk NMP Centrs) 2013.gada 21.novembra elektronisko vēstuli, kurā norādīts uz Ziņojumā (2.8.sadaļa) minēto rīcības plānu ārkārtējās situācijās (kas esot apstiprināts 2011. gada 10. martā). NMP Centrs norāda, ka tajā vairākkārt tika iesniegts izskatīšanai nepilnīgs avārijas situāciju pasākumu plāna projekts, tomēr tas nav bijis normatīvajos aktos paredzētajā kārtībā un institūcijās akceptēts vai saskaņots, jo nav nodrošināti visi nepieciešamie pasākumi, tai skaitā tehniskais nodrošinājums risku pārvaldībai.
- 5.5.3. 2013.gada 5.decembrī Birojs saņēma Ierosinātāja 2013.gada 3.decembra vēstuli, kurā norādīts, ka ir uzsākts darbs pie papildus alternatīviem risinājumiem sagaidāmā trokšņa līmeņa samazināšanai saistībā ar Tukuma lidostā plānoto lidojumu skaita pieaugumu. Ierosinātāja lūdza Biroju apturēt pārstrādātā Ziņojuma izvērtēšanu līdz papildus informācijas iesniegšanai.
- 5.5.4. Birojs izvērtēja 2013.gada 20.septembrī iesniegto pārstrādāto Ziņojumu un konstatēja, ka joprojām pastāv Novērtējuma likuma 20.panta (4)daļā noteiktie apstākļi, proti, Ziņojums neatbilst IVN Programmai un normatīvo aktu prasībām, kā arī nav ņemti vērā Biroja norādījumi Ziņojuma pārstrādāšanai. Pamatojoties uz Novērtējuma likuma 20.panta (4)daļu, Birojs atkārtoti ar 2013.gada 17.decembra lēmumu Nr. 3-01/1649 atgriezta Ziņojumu pārstrādāšanai. Informācija par Biroja lēmumu tika ievietota arī Biroja mājaslapā www.vpvp.gov.lv.

- 5.5.5. Paziņojumu par atkārtoti pārstrādāto Ziņojumu Ierosinātājs publicēja laikraksta "Neatkarīgās Tukuma Ziņas" 2014.gada 25.marta numurā un ievietoja mājaslapā www.eiropprojekts.lv/lidlauks. Informācija par sabiedrības līdzdalības pasākumiem un elektroniskā saite uz sagatavoto ziņojumu tika ievietota arī Biroja mājaslapā www.vpvpb.gov.lv, Engures novada un Tukuma novada mājaslapās.
- 5.5.6. Atkārtoti pārstrādātais Ziņojums sabiedrībai bija pieejams Engures novada domē, "Pagastmāja", Smārdē, un Tukuma novada domē, Talsu ielā 4, Tukumā.
- 5.5.7. Atkārtoti pārstrādātā Ziņojuma sabiedriskā apspriede klātienē notika 2014.gada 9.aprīlī Smārdes pamatskolā un 2014.gada 10.aprīlī Tukuma novada domē, Talsu ielā 4, Tukumā:
- 5.5.7.1.Saskaņā ar apspriedes protokolu apspriedē Smārdes pamatskolā piedalījās 12 interesenti. Izstrādātāja pārstāvis sniedza informāciju par veiktajām izmaiņām, norādot, ka iepriekš troksnis tika modelēts, pieņemot, ka lidmašīnas no skrejceļa paceļas vispārīgā kārtībā, vidēji statistiski, bez kādiem speciāliem nosacījumiem. Iegūtie rezultāti parādīja, ka šādā veidā ievērojamās teritorijās rodas trokšņa robežlielumu pārsniegumi, kas rada diskomfortu simtiem cilvēku, tāpēc lidmašīnām tehnisko iespēju un aviāciju regulējošo normatīvu robežās ir jāuzstāda speciāli nosacījumi attiecībā uz pacelšanās-nolaišanās virzieniem un pacelšanās stāvumu, leņķi pret horizontu, lai trokšņa avotu pēc iespējas vairāk izkliedētu teritorijā un attālinātu no zemes. Izstrādātāja pārstāvis norādīja arī uz izmaiņām normatīvajā regulējumā, saskaņā ar kuriem trokšņa robežlielumi palielināti par 5 dB, kā arī plānotajiem risinājumiem Tukuma lidostas darbībā, lai nodrošinātu šādu robežlielumu ievērošanu. Klātesošie interesējās, kā ir paredzēts novērst trokšņa pārsniegumus un kādas būs praktiskās darbības ikdienas lēmumu pieņemšanā (kā izlems, kādos virzienos lidos lidmašīnas, ja tām jālido atkarībā no vēja), kā arī uzdeva citus jautājumus saistībā ar troksni un pārējām ietekmēm, tai skaitā pastāvošā vides trokšņa mērījumiem. Atbildes un skaidrojumus sniedza Izstrādātāja pārstāvis.
- 5.5.7.2.Saskaņā ar apspriedes protokolu apspriedē Tukuma novada pašvaldībā piedalījās 24 interesenti. Ierosinātāja pārstāvis sniedza informāciju par veiktajām izmaiņām, skaidrojot atšķirīgo līdzīgi kā apspriedes laikā Smārdes pamatskolā. Klātesošie interesējās, kāpēc troksnis tiek vērtēts tikai balstoties uz pieņēmuma par Ierosinātāja paredzēto lidojumu virzienu sadalījumu, kā arī vēlējās noskaidrot, kā tiks nodrošināts šāds lidmašīnu kustības virzienu sadalījums. Tika uzdoti jautājumi arī par ietekmi uz cilvēku veselību, nekustamo īpašumu vērtību, lūgti skaidrojumi par Ziņojumā ietvertajiem ieteikumiem pašvaldībai mainīt apbūves noteikumus Tukuma lidostas tuvumā u.c. Atbildes un skaidrojumus sniedza Izstrādātāja pārstāvis, tai skaitā norādot, ka troksnis ticis vērtēts dažādās situācijās, kamēr atrasti tie nosacījumi, kas nodrošina trokšņa robežvērtību nepārsniegšanu. Tādējādi, modelēšanas gaitā konstatēts nepieciešamais pacelšanās/nolaišanās virzienu sadalījums. Sanāksmē izvērsās diskusija par Paredzēto darbību un tās ietekmēm, tai skaitā tika izteikti priekšlikumi pārbūvēt Tukuma lidostu un izbūvēt tai jaunu skrejceļu citā virzienā. Izteikti arī priekšlikumi Ziņojuma papildināšanai ar izvērstākiem vērtēšanas kritērijiem attiecībā uz dzīves kvalitātes izmaiņām iedzīvotājiem Tukuma lidostas pacelšanās - nolaišanās koridorā, avāriju riskiem pacelšanās - nolaišanās koridorā un nekustamā īpašuma vērtības

izmaiņām pacelšanās - nolaišanās koridorā. Informāciju, atbildes un skaidrojumus sniedza arī pašvaldības pārstāvis.

- 5.5.8. Pārstrādātā Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma Tukuma iedzīvotāju kolektīvo 2014.gada 24.aprīļa iesniegumu, kurā izteikts negatīvs viedoklis par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu un IVN procedūru kopumā, tai skaitā izvērtētajām alternatīvām un veikto ietekmju novērtējumu.
- 5.5.9. Atkārtoti pārstrādātais Ziņojums Birojā tika iesniegts 2014.gada 17.jūnijā. Paziņojums par atkārtoti pārstrādāto Ziņojumu un pats Ziņojums tika ievietots mājaslapās www.eiropprojekts.lv/lidlauks un www.vpvb.gov.lv, kā arī pašvaldību mājaslapās. Atkārtoti pārstrādātajā Ziņojumā tika iekļauta sabiedrības pārstāvju iesniegumu analīze un informācija saistībā ar iedzīvotāju iebildumiem.
- 5.5.10. Ņemot vērā, ka atkārtoti pārstrādātajā Ziņojumā bija pilnībā pārstrādāta informācija saistībā ar trokšņu ietekmi, mainot lidojumu virzienu sadalījumu, Birojs lūdza Veselības Inspekcijas, DAP un Aviācijas Aģentūras vērtējumu.
- 5.5.11. Atkārtoti pārstrādātā Ziņojuma vērtēšanas gaitā Birojs saņēma atsauksmes no Veselības Inspekcijas, DAP un Aviācijas Aģentūras. Aviācijas Aģentūra ar 2014.gada jūlija vēstuli Nr.01-8-1/ apstiprina, ka Tukuma lidostas izstrādātās trokšņa ierobežošanas procedūras lidojumiem ir realizējamas un var tikt pielietotas pēc lidlauka sertifikācijas, tās publicējot aeronavigācijas informācijas izdevumos. Dienesta Ventpils Pārvaldes vērtējumā iepriekš izteiktie iebildumi ir daļēji ņemti vērā, tai pat laikā Ziņojumā ietvertu informāciju par trokšņa, gruntsūdens un putnu migrācijas monitoringu uzskata par nepilnīgu.
- 5.5.12. Konstatējot, ka atkārtoti pārstrādātajā Ziņojumā trūkst informācija un dati par paredzētās darbības trokšņa ietekmes novērtējumu, Birojs 2014.gada 25.jūlijā Ierosinātajai un Izstrādātajai nosūtīja informācijas un Ziņojuma papildinājuma pieprasījumu, jo pretējā gadījumā nav iespējama Ziņojumā ietvertu secinājumu pārbaude. Nesaņemot trūkstošo informāciju un datus, atkārtotus pieprasījumus Birojs Ierosinātajai un Izstrādātajai nosūtīja 2014.gada 4.septembrī ar vēstuli Nr.3-01/1438, 2014.gada 3.oktobrī ar vēstuli Nr.3-01/1549, 2014.gada 14.oktobrī ar vēstuli Nr.3-01/1596.
- 5.5.13. Ziņojumā trūkstošo informāciju un datus Izstrādātāja Birojā iesniedza 2014.gada 20.oktobrī ar 2014.gada 17.oktobra iesniegumu. Līdz ar to, par datumu, kad atkārtoti pārstrādātais Ziņojums ir iesniegts Birojā, uzskatāms 2014.gada 20.oktobris.

6. Nosacījumi, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama:

6.1. Kā būtiskākie Ziņojumā identificēti sekojoši ar Paredzētās darbības realizāciju saistīti ietekmes uz vidi aspekti:

- 6.1.1. Ar infrastruktūras izveidi, pārveidi un teritorijas sagatavošanu saistītie būvniecības darbi, kā arī organizatoriskie un inženiertehniskie ietekmju samazināšanas pasākumi teritorijas sagatavošanas un būvdarbu laikā.
- 6.1.2. Gaisa kvalitātes izmaiņas.
- 6.1.3. Trokšņa izplatība dzīvojamā zonā.

- 6.1.4. Ietekme uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām.
- 6.1.5. Ietekme uz ainavu, kultūrvēsturisko vidi un rekreācijas resursiem.
- 6.1.6. Paredzētās darbības sociāli - ekonomiskie aspekti.
- 6.1.7. Paredzētās darbības alternatīvas.
- 6.1.8. Vides kvalitātes novērtēšanas monitorings.

6.2. 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:

6.2.1. Ar infrastruktūras izveidi, pārveidi un teritorijas sagatavošanu saistītie būvniecības darbi, kā arī organizatoriskie un inženiertehniskie ietekmju samazināšanas pasākumi teritorijas sagatavošanas un būvdarbu laikā:

- 6.2.1.1. Birojs iepriekš šajā atzinumā jau ir norādījis, ka Paredzētās darbības IVN tvērumā ietilpst Tukuma lidostā veiktie infrastruktūras uzlabošanas darbi un jau pabeigto jauno objektu būvniecība. Tāpat jau secināts, ka galvenās ietekmes, kas izriet no šādām Tukuma lidostas infrastruktūras izmaiņām to ekspluatācijas fāzē (t.i. infrastruktūras ieviešanas un būvdarbu gala rezultāta lietošana un ekspluatācija) - nav vēl iestājušās, jo būtiskākie ietekmes aspekti šo objektu lietošanā saistīti ar lidojumu intensitātes palielināšanu, kam vēl nav bijušas izsniegtas nepieciešamās atļaujas. Tādējādi vispārējā novērtējuma kārtībā ir veicams vērtējums par ietekmi, ko var izraisīt iepriekš veikto būvdarbu gala rezultāta lietošana un ekspluatācija lidojumu skaitam līdz 3000 pacelšanās/nolaišanās reizēm gadā, bet šīs Biroja atzinuma apakšnodaļas tvērumā iekļaujams vērtējums par Tukuma lidostā veikto būvdarbu un uzlabotās infrastruktūras (bez to gala rezultāta uzsāktas lietošanas un ekspluatācijas) ietekmi.
- 6.2.1.2. Novērtējot Ziņojumu (gan sākotnējo Ziņojuma versiju un pārstrādātās versijas, gan aktuālo Ziņojuma versiju), Birojs secina, ka Izstrādātais nevērtē ar Tukuma lidostas infrastruktūras pārveidi saistītos būvniecības darbus kā būtiskas vai vērā ņemamas Paredzētās darbības ietekmes. Ziņojumā norādīts, ka Paredzētā darbība nav saistīta ar būvniecības darbiem, jo paredzēts izmantot ēkas/būves un objektus, kas jau ir izbūvēti Tukuma lidostas teritorijā. Līdz ar to, lai palielinātu lidojumu skaitu (Paredzētās darbības 1. Alternatīva), neesot nepieciešama ne Tukuma lidostas teritorijas platības, ne izveidoto infrastruktūras objektu maiņa/pārbūve. Nepieciešams veikt vienīgi izbūvētās instrumentālās nolaišanās sistēmas sertifikāciju.
- 6.2.1.3. Ievērojot konkrētā IVN procesa trūkumus, kas saistīti ar tā novēlotu uzsākšanu, Birojs izdara vispārējus apsvērumus par ietekmēm (un to apjomu), kas radušās Tukuma lidostā iepriekš veikto būvdarbu laikā. Šādus apsvērumus Birojs izdara tik tālu, cik tas iespējams, ņemot vērā IVN pamatprincipu, ka ietekmes ir novērtējamas pirms darbības uzsākšanas, līdz ar to, apsvērumi tiek izdarīti, balstoties uz pieejamo informāciju par darbības vietu un veikto būvdarbu apjomu, Ziņojumā ietverto informāciju un Biroja ietekmes uz vidi novērtējuma praksi un pieredzi:
 - 6.2.1.3.1. Atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma teorijai un praksei, ietekmes būtiskumu raksturo sagaidāmo pārmaiņu vidē kompleksums (atkarībā no vairāku ietekmju veidu kombināciju sarežģītības), šādu pārmaiņu vērēnīgums un plašums (skartās teritorijas ģeogrāfiskais lielums un skarto subjektu/objektu daudzums tajā), skartās teritorijas, objektu un subjektu

īpašais jūtīgums pret sagaidāmām pārmaiņām, spēja ietekmes prognozēt, paredzēt un noteikt tām novēršanas/samazināšanas pasākumus, spēja ietekmes uzraudzīt (nodrošinot to stabilu pārraudzību) u.c.

- 6.2.1.3.2. Tā, piemēram, - norādes par ietekmju būtiskumu var sniegt atbildes cita starpā uz šāda veida jautājumiem: a) vai paredzētās darbības izraisītās līdzšinējā vides stāvokļa izmaiņas būs plašas; b) vai līdzšinējam vides stāvoklim neraksturīgās iezīmes būs īpaši kompleksas un sarežģītas; c) vai ietekmes izplatība skars plašu ģeogrāfisku teritoriju, lielu cilvēku skaitu; d) vai ietekme skars vairākus ietekmes uztvērējus no dažādām kategorijām vienlaikus (fauna, flora, cilvēks, ēkas, infrastruktūra, kultūras pasākumu norises vietas u.c.); e) vai apkārtējā vide (meži, lauki, ūdens u.c.) spēs absorbēt radītās ietekmes tā, lai nerastos nenovēršama apkārtējās vides kvalitātes pasliktināšanās; f) vai starp ietekmētajiem ir īpaši vērtīgi, izzūdoši, aizsargājami vai īpaši jūtīgi objekti/subjekti; g) vai uz paredzētās darbības rēķina tiks iznīcinātas īpaši aizsargājamās vērtības (sugu dzīvotnes, biotopi, augstvērtīgas ainavas, kultūras pieminekļi); h) vai būs iespēja saglabāt pašreizējo zemes izmantošanas veidu darbības vietas tuvumā; i) vai uz paredzētās darbības rēķina būs nepieciešams nojaukt tuvumā esošo iedzīvotāju mājas/atsavināt īpašumus; j) vai paredzētā darbība nav konfliktā ar teritorijas plānojumā paredzēto nākotnē plānotās atļautās izmantošanas veidu darbības vietā/tuvumā esošajās zemēs; k) vai pastāv risks, ka tiks pārkāpti vides standarti; l) vai ietekmes būs ilgstošas, nepārtrauktas, neatgriezeniskas; m) vai ietekmes ir iespējamās novērst, samazināt, kontrolēt, pārvaldīt; n) vai šādu pasākumu realizācija ir drīzāk viegli panākama, vai drīzāk sarežģīta un maz ticama; o) vai ietekmes ir tādas, kuras ir iespējams pakļaut novērojumiem un monitoringam; p) vai pastāv pārrobežu ietekmes varbūtība; u.c.

- 6.2.1.3.3. Konkrētajā gadījumā pirms IVN uzsākšanas, Tukuma lidostā ir veikta:

- a) lidostas ēkas ar 4 stāviem būvniecība ar kopējo platību ~ 4000 m²;
- b) pievedceļu un lidostas automašīnu stāvlaukuma 106 pasažieru un 10 darbinieku automašīnām izbūve;
- c) lidostas ēkā ir uzstādīti 4 jauni sašķidrinātās gāzes apkures katli, kas gadā patērēs līdz 720 tonnām sašķidrinātās gāzes. Ir izbūvētas divas sašķidrinātās gāzes uzglabāšanas tvertnes ar kopējo tilpumu 12 m³ un lidostas ēkā - vēl divas pazemes tvertnes ar kopējo tilpumu 18 m³. Lidostas ēkā ir uzstādītas 9 kondicionēšanas sistēmas ar kopējo dzesēšanas jaudu 290 kW, par aukstumnesēju dzesēšanai izmantojot freonu R - 410 A.
- d) Izbūvēta gaisa kuģu instrumentālās nosēšanās sistēma.

- 6.2.1.3.4. Izdarot apsvērumus par Tukuma lidostas teritorijā pirms IVN uzsākšanas veikto būvniecības darbu ietekmi uz vidi, Birojs ņem vērā, ka pārmaiņas veiktas jau esošā Tukuma lidostas teritorijā, un secina, ka ietekmes, kas savu izpausmi jau radušas dabā, - ir galvenokārt būvniecības darbiem tipiskās ietekmes. Ar ēkas izbūvi un iekārtu uzstādīšanu šie objekti, pirmkārt, radījuši ietekmes ar to aizņemtās teritorijas (platības) zaudējumu, otrkārt, objekti ir radījuši vizuāli uztveramas pārmaiņas (to fiziska klātbūtne un redzamība), treškārt, būvniecība radīja būvdarbiem raksturīgo

troksni, palielinātu smagā transporta kustību piegulošajā teritorijā un uz tuvējiem autoceļiem, būvniecības atkritumu rašanos u.c. būvdarbiem tipiskās ietekmes.

- 6.2.1.3.5. Vērtējot šādu ietekmju būtiskumu, Birojs nekonstatē, ka tās būtu bijušas nozīmīgas un kompleksas, vai ka būtu pret pārmaiņām jūtīgā dabas vidē nodarītas līdzšinējā vides stāvokļa izmaiņas, kas ietekmju un to izplatības ziņā būtu plašas, sarežģītas vai vērā ņemami negatīvas. Būvdarbi veikti antropogēni jau ietekmētā teritorijā un tie apjoma un mēroga ziņā nav lieli. Tukuma lidostas un tai piegulošā teritorija nav klasificējama kā vēsturiski, arheoloģiski, kultūrvēsturiski vai ainaviski nozīmīga un pret pārmaiņām jūtīga teritorija, tā neatrodas arī nacionālas nozīmes vai Eiropas Nozīmes īpaši aizsargājamā dabas teritorijā, vadoties no IVN gaitā apkopotās un Ziņojumā iekļautās informācijas, nerodas bažas par iespējamu īpaši aizsargājamās sugu, to dzīvotņu vai biotopu klātbūtni (kas varētu būt bijuši ietekmēti vai zaudēti uz veikto būvdarbu rēķina). Būvdarbu veikšana nav bijusi saistīta ar ķīmisku vai bīstamu ķīmisku vielu lietojumu nozīmīgos apjomos, iespējami avāriju riski saistāmi ar nestandarta situācijām būvniecības procesos un tehnikas lietojumā. Ziņas par negadījumiem un nelabvēlīgu seku iestāšanos videi, cilvēku veselībai, materiālajām vērtībām u.c. no Biroja rīcībā esošās informācijas un Ziņojuma neizriet.
- 6.2.1.4. Izstrādātājs ir novērtējis izbūvētās infrastruktūras kapacitāti un veicis Paredzētās darbības ietekmju novērtējumu, vadoties no Tukuma lidostā esošās un papildus izbūvētās infrastruktūras maksimālās caurlaidības. Tas saistāms ar to, ka lidostas, kā satiksmes infrastruktūras objekta ietekme izriet galvenokārt no tās lietojuma, kur šādas ietekmes būtiskums pakārtots ne tikai tieši – faktiskajai vai plānotajai noslodzei, bet arī netieši – noslodzes potenciālam, ko infrastruktūras kapacitāte sevī ietver.
- 6.2.1.5. Pie nozīmīgas lidostu infrastruktūras, kas ietver potenciālu tās noslodzei ar ietekmi uz vidi, ir pieskaitāmi galvenokārt tie objekti, kas nodrošina gaisa kuģu pieņemšanu (piemēram, lidostas skrejceļš (garums, skaits u.c.), vizuālās vai instrumentālās pacelšanās/nolaišanās vadības sistēma, lidaparātu manevrēšanas ceļi un peroni) kombinācijā ar objektiem, kas nodrošina pasažieru apkalpošanu. Proti, pat ja lidostā ir 2,1km garš vai garāks skrejceļš (kas attiecīgi var nodrošināt lielo gaisa kuģu apkalpošanu), tai nav visu nepieciešamo priekšnoteikumu, lai attiecīgie gaisa kuģi tajā tiktu pieņemti, ja lidostā, piemēram, nav instrumentālās pacelšanās/nolaišanās vadības sistēmas, kas atbilst Konvencijas prasībām. Bez šādas sistēmas lidostā nav arī nepieciešamo priekšnoteikumu, lai gaisa kuģi varētu nosēsties diennakts tumšajā laikā. Savukārt, arī gadījumā, ja šāda sistēma tiek uzstādīta, - papildus priekšnoteikums šādu gaisa kuģu pieņemšanai ir arī lidostas spēja nodrošināt attiecīga skaita pasažieru caurlaidību. Līdz ar to, visi infrastruktūras izveides vai pārveides darbi ir savstarpēji saistīti.
- 6.2.1.6. Novērtējot Tukuma lidostas infrastruktūru, tiek secināts, ka Tukuma lidosta ir esošs Novērtējuma likuma 1.pielikuma 10.punkta objekts – esoša lidosta ar 2,1km garu vai garāku skrejceļu. Tukuma lidostā tāpat ir esoši manevrēšanas ceļi un lidaparātu peroni, degvielas uzpildes stacija, angāri noliktavas u.c. objekti. Savukārt Paredzētā darbība ir izmaiņas esošā Novērtējuma likuma 1.pielikuma 10.punkta objektā, - paredzēts uzsākt lietot instrumentālās pacelšanās/nolaišanās vadības sistēmu un lidostas ēku. Plānots palielināt arī lidojumu skaitu:

- 6.2.1.6.1. Atbilstoši Ziņojumam izlidojošo pasažieru apkalpošanai jaunajā lidostas ēkā tiks uzstādīti 4 reģistrācijas galdi ar bagāžas svariem un konveijera lentu. Vienā reģistrācijas vietā 2 minūšu laikā var piereģistrēt 1 cilvēku, tātad 4 reģistrācijas vietās 1 minūtē var piereģistrēt 2 pasažierus. Bagāža pa konveijera lentu nonāks bagāžas telpā pārbaudei ar rentgena aparātu, kur var pārbaudīt 1 minūtē 2 somas, tātad 1 stundā var piereģistrēt 120 pasažierus. Pēc reģistrēšanas pasažieri dosies uz robežkontroli un drošības pārbaudi. Robežkontrolei paredzētas 2 darbavietas, kur 1 minūtes laikā iespējams pārbaudīt 4 pasažieru pases. Drošības pārbaudei paredzēts uzstādīt 2 rentgena aparātus un 2 metāla detektoru arkas. Ziņojumā norādīts, ka caur rentgena aparātu 1 minūtē var izlaist 1 pasažiera personīgās mantas un rokas bagāžu, tātad 1 minūtē iespējams apkalpot 2 pasažierus un 1 stundā 120 līdz 150 pasažierus. Uzgaidāmā telpa paredzēta līdz 170 cilvēkiem. Nav iespējama situācija, ka vienlaicīgi tiks apkalpoti vairāki izlidojošie reisi ar pasažieru skaitu 150 vienlaicīgi. Lai reģistrētos, izietu robežkontroli un drošības pārbaudi, kā arī iekāptu lidmašīnā, 150 pasažieriem ir nepieciešama pusotra stunda. Ziņojumā norādīts, ka ielidojot tiks veikta robežkontrole, kur paredzētas 2 darbavietas, kas ļaus apkalpot līdz 4 pasažieriem 1 minūtes laikā. Ielidojošo pasažieru bagāža tiks padota pa apaļu konveijera lentu, uz kuras vienlaicīgi var izvietot līdz 35 bagāžas vienībām, tālāk pasažieri, kuriem nepieciešams, dosies uz muitas zonu. Kopumā 1 stundas laikā iespējams apkalpot 240 līdz 300 ielidojošos pasažierus.
- 6.2.1.6.2. Ziņojumā norādīts, ka, lai sagatavotu lidmašīnu izlidošanai, nepieciešamas aptuveni 2 stundas un, ņemot vērā plānoto lidostas darba laiku no 6:00 līdz 24:00, diennaktī var apkalpot maksimums 9 izlidojošos reismus. Ielidojošā reisa apkalpošanai nepieciešama aptuveni 1 stunda un dienā iespējams maksimums pieņemt 9 reismus.
- 6.2.1.6.3. Ņemot vērā plānoto lidmašīnu kustības intensitāti un Lidostas kapacitāti (skat. Ziņojuma 46.lpp.), atbilstoši Ziņojumā norādītajam, vienā reisā tiks apkalpoti 150 pasažieri, tādējādi vienlaikus lidostā atradīsies maksimums 300 pasažieri. Ziņojumā novērtēts, ka dienas laikā caur Tukuma lidostu varētu iziet 2700 pasažieru vai līdz 150 pasažieru stundā.
- 6.2.1.7. Novērtējot Ziņojumā ietverto informāciju, Birojs secina, ka Paredzētās darbības ietekmes uz vidi vērtētas, vadoties no intensitātes un darbības kapacitātes potenciāla, ko ietver līdzšinējā un papildus izbūvētā Tukuma lidostas infrastruktūra.
- 6.2.1.8. Nekonstatējot, ka Tukuma lidostā jau veikto darbu rezultātā būtu radīta būtiska ietekme uz vidi vai nodarīts kaitējums videi, kam nepieciešami novēršanas vai mazināšanas pasākumi, Birojam nav nepieciešams izvirzīt obligātos nosacījumus vai prasības tiesību izlīdzinājumam attiecībā uz veiktajiem darbiem, kas vērtēti *ex post*. Savukārt ietekmes, nosacījumi vai prasības, kas attiecas uz Tukuma lidostā jau veikto darbu rezultāta lietošanas un ekspluatācijas uzsākšanu Paredzētās darbības 1. Alternatīvas un 2. Alternatīvas gadījumā, izsverami tālākajās šī Biroja atzinuma apakšnodaļās, sniedzot vērtējumu attiecīgo vides aspektu griezumā.

6.2.2. Gaisa kvalitātes izmaiņas:

- 6.2.2.1. Kopumā Izstrādātāja sagatavoto gaisa kvalitātes izmaiņu novērtējumu Birojs atzīst kā nepilnīgu un vāju, jo nav ņemtas vērā visas ar Tukuma lidostas darbības paplašināšanu saistītās ietekmes, gaisa piesārņojošo vielu emisiju apjoms un siltumnīcefekta gāzu pienesums, kam ir nozīme, novērtējot Paredzētās darbības ietekmi klimata pārmaiņu jomā. Konstatētais tiek ņemts vērā, izvirzot Biroja nosacījumus.
- 6.2.2.2. Ievērojot Ziņojuma trūkumus, Birojs izdara vispārējus apsvērumus par sagaidāmām ietekmēm un to apjomu, tik tālu, cik tas iespējams, balstoties uz pieejamo informāciju, starptautiskajiem standartiem, literatūras avotos noteiktajiem emisiju faktoriem un metodoloģiju. **Šādi apsvērumi nepieciešami, lai Birojs varētu noteikt šī atzinuma saturu, tomēr šādi Biroja apsvērumi nevar aizstāt IVN Ziņojumu. Atbilstoši Novērtējuma likuma nosacījumiem par ietekmju novērtējumu un tā nodrošinājumu ir atbildīgs paredzētās darbības Ierosinātājs. Šim mērķim Ierosinātājs pieaicina Izstrādātāju.**
- 6.2.2.3. Tieši un netieši ar lidostas darbību saistītās gaisu piesārņojošo vielu emisijas rada stacionārie avoti lidostas teritorijā (apkures katli, degvielas uzpildes stacija un uzpildes operācijas, kas tajā tiek veiktas, u.c.), kā arī transports lidostas darba zonā un ārpus tās. Pie emisijām, ko rada lidostas transports, pieskaitāmas gan emisijas no pasažieru transporta plūsmas uz (un no) lidostu, gan emisijas no lidostas sauszemes transporta un gaisa kuģu kustības.
- 6.2.2.4. Atbilstoši Starptautiskās Civilās Aviācijas Organizācijas (turpmāk ICAO) definīcijai gaisa kuģu nolaišanās un pacelšanās cikls – *Landing and Take-off cycle* (turpmāk LTO cikls) ir gaisa kuģu kustība uz un no lidostas zem 3000 pēdu (915m) augstuma atzīmes¹. Gan saskaņā ar Konvencijas 16 pielikuma „Vides aizsardzība” 2 daļu „Lidaparātu gaisa emisijas”, gan saskaņā ar Eiropas Vides Aģentūras rokasgrāmatas „EMEP/EEA emisiju inventarizācijas rokasgrāmata 2013”, B sadaļas 1A „Sadedzināšana”, apakšsadaļu 1.A.3.a „Aviācija” – gaisa kuģu kustība LTO ciklā ir pieskaitāma pie lidostas transporta.
- 6.2.2.5. Līdz ar to, gaisa kuģu radītās emisijas LTO ciklā ir emisijas, kas tieši saistītas ar lidostas darbību². Tās ir emisijas, kas tiek emitētas līdz 3000 pēdu atzīmei, kuru priekšnoteikums ir nolaišanās lidostā vai pacelšanās no tās un kuras uzskatāmas par lidostas darbības pienesumu, ietekmējot lokālos (t.i. – ap lidostu lokalizētās teritorijas) gaisa kvalitātes rādītājus. Ņemot vērā šādu ietekmi, starptautiskie nosacījumi paredz prasības gaisa kuģu emisiju sertifikācijai, kontrolējot to sniegumu LTO ciklā³, bet nostiprinātā prakse lidostu ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanai⁴, tai skaitā atbilstoši IVN Direktīvas nosacījumiem, paredz LTO ciklā radīto emisiju ietveršanu IVN ziņojumu tvērumā⁵.

¹ <http://www.icao.int/ENVIRONMENTAL-PROTECTION/Pages/local-air-quality.aspx>; Eiropas Vides Aģentūras rokasgrāmata „EMEP/EEA emisiju inventarizācijas rokasgrāmata 2013”, B sadaļa 1A „Sadedzināšana”, apakšsadaļa 1.A.3.a „Aviācija” 1.nodaļa, 3.lpp.

² <http://www.icao.int/ENVIRONMENTAL-PROTECTION/Pages/local-air-quality.aspx>; Eiropas Vides Aģentūras rokasgrāmata „EMEP/EEA emisiju inventarizācijas rokasgrāmata 2013”, B sadaļa 1A „Sadedzināšana”, apakšsadaļa 1.A.3.a „Aviācija” 1.nodaļa, 3.lpp.

³ Konvencijas par civilo aviāciju 16 pielikuma 2 izdevums.

⁴ Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas rokasgrāmata „Lidostu gaisa kvalitāte”, DOC 9889, 2011.

⁵ Vīnes lidostas ietekmes uz vidi novērtējums, ”EX-POST-UMWELTVERTRÄGLICHKEITSBERICHT”, sadaļa „Fachbeitrag luft und klima”, 2009.Austrija.

6.2.2.6. Saskaņā ar literatūru, lidaparātu kustību LTO ciklā iedala šādos etapos (kopējais ilgums 32,9min)⁶:

6.2.2.6.1. tuvošanās (*approach*): sākums pie 3000 pēdu atzīmes, beigas – atstājot skrejceļu (ilgums 4 min);

6.2.2.6.2. *taxi* (manevri uz zemes) (kopējais ilgums 26,0 min):

6.2.2.6.2.1. ienākošās plūsmas (*taxi-in*): sākums, atstājot skrejceļu, beigas – izslēdzot dzinēju;

6.2.2.6.2.2. izejošās plūsmas (*taxi-out*): sākums, ieslēdzot dzinēju, beigas – sasniedzot skrejceļu;

6.2.2.6.3. pacelšanās (*take-off*): sākums, sasniedzot skrejceļu, beigas – sasniedzot augstumu 35 pēdas virs zemes (ilgums 0,7min);

6.2.2.6.4. kāpums (*climb*), sākums, sasniedzot 35 pēdas virs zemes, beigas – sasniedzot 3000 pēdu augstumu (ilgums 2,2min).

6.2.2.7. Gaisu piesārņojošās vielas lidaparāti emitē visos šajos posmos atbilstoši degvielas patēriņam. Proti: kā jau visām antropogēnajām darbībām, kas ietver sadedzināšanas iekārtu lietojumu, arī aviācijas nozarei ir savs pienesums gaisa piesārņojošo vielu emisijā, tai skaitā bažām klimata pārmaiņu jomā. Aviācijas radītās emisijas saistītas ar aviācijas dīzeļdegvielas (reaktīvā degviela vai „petroleja”) un aviācijas benzīna (atkarībā no lidmašīnu tipa) sadedzināšanu. Līdz ar to, pamatā piesārņojošo vielu emisijas ir salīdzināmas ar emisijām no citām sadedzināšanas iekārtām. Tās ir CO₂, CO, NO_x, nemetāna gaistošie organiskie savienojumi (NMGOS), kā arī SO₂, atkarībā no sēra satura degvielā. Citas piesārņojošās vielas, kas tiek emitētas salīdzinoši nelielos apjomos, ir CH₄, N₂O un PM. Daļa piesārņojošo vielu degvielas sadedzināšanas procesā tiek emitētas salīdzinoši proporcionāli sadedzinātās degvielas daudzumam, citas atkarīgas no konkrētās LTO cikla fāzes. Līdz ar to, to emisijas daudzums ir mainīgs ne tikai lidmašīnu klasei, bet arī attiecīgajai LTO fāzei⁷. Savukārt to izkliede ir atkarīga no lokālajiem ģeogrāfiskajiem un meteoroloģiskajiem apstākļiem.

6.2.2.8. Attiecībā uz gaisa kuģu radītajām emisijām pēc LTO cikla beigām (pārlidojums virs 3000 pēdu atzīmes no lidostas uz lidostu (kruīzs), kura ilgums un degvielas patēriņš atkarīgs no attāluma, lidmašīnas tipa u.c.) - dažādos literatūras avotos tiek pausts atšķirīgs viedoklis. Vērtējot aviācijas nozares ietekmes atbilstoši aviācijas emisiju aprēķinu metodikai⁸, tiek ņemts vērā, ka emisijas, ko lidaparāti rada pārlidojumu laikā, ir aviācijas, - līdz ar to – arī ar lidostu darbību saistītās ietekmes (raksturo lidostu darbību kopējo slodzi). Tādēļ, tās jāņem vērā, sniedzot nacionālos ziņojumus. Tomēr atbilstoši vispārpieņemtajai praksei pārlidojumu cikls netiek pieskaitīts pie lidostas transporta, arī lidostu ietekmes uz vidi novērtējuma prakse atbilstoši IVN Direktīvai, neskaita pārlidojumu ciklu lidostas darbības ietekmes tvērumā⁹.

⁶ Eiropas Vides Aģentūras rokasgrāmatas „EMEP/EEA emisiju inventarizācijas rokasgrāmata 2013”, B sadaļa 1A „Sadedzināšana”, apakšsadaļa 1.A.3.a „Aviācija” 2.3.nodaļa, 8.lpp.

⁷ Austrālijas Vides un kultūras aizsardzības departaments, “Emission estimation technique manual for aggregated emissions from aircraft”, versija 2.2., 2003.gads.

⁸ Eiropas Vides Aģentūras rokasgrāmatas „EMEP/EEA emisiju inventarizācijas rokasgrāmata 2013”, B sadaļa 1A „Sadedzināšana”, apakšsadaļa 1.A.3.a „Aviācija” 3.2.nodaļa, 18.lpp.

⁹ Vīnes lidostas ietekmes uz vidi novērtējums, “EX-POST-UMWELTVERTRÄGLICHKEITSBERICHT”, sadaļa „Fachbeitrag luft und klima”, 2009.Austrija;

- 6.2.2.9. Balstoties uz literatūras avotiem, tāds ar lidaparātu kustību saistīts emisiju aspekts kā degvielas izmešana/izliešana ārkārtas situācijās, lai nodrošinātu maksimālo pieļaujamo nolaišanās (gaisa kuģa) svaru, saistāms ar lidostām, kas pamatā apkalpo lielos tālo starptautisko pārvadājumu gaisa kuģus (Eiropas Vides Aģentūras rokasgrāmata „EMEP/EEA emisiju inventarizācijas rokasgrāmata 2013”, B sadaļa 1A „Sadedzināšana”, apakšsadaļā 1.A.3.a „Aviācija”), turklāt atbrīvošanās no degvielas veicama augstumā, kas neietilpst LTO ciklā¹⁰. Līdz ar apsvērumus par šo ietekmes aspektu Birojs neietver šī atzinuma saturā.
- 6.2.2.10. Novērtējot Tukuma lidostas darbības ietekmi uz gaisa kvalitāti, Ierosinātāja pieaicinātais Izstrādātājs ir ņēmis vērā stacionāros piesārņojuma (emisijas) avotus uz zemes, sauszemes transportu Tukuma lidostas darba zonā. Attiecībā uz emisijām, ko rada lidaparāti – ņemtas vērā tikai emisijas dzinēju sildīšanas un ieskriešanās uz skrejceļa laikā. Vadoties no Ierosinātāja sniegtās informācijas Ziņojumā:
- 6.2.2.10.1. galvenais gaisa piesārņojuma avots Tukuma lidostas apkārtnes teritorijā esot autoceļš A10 Rīga – Ventspils un autoceļš P98 Jelgava – Tukums, bet Tukuma lidostas radītā ietekme esot nesalīdzināmi mazāka un nebūtiska.
- 6.2.2.10.2. galvenie gaisa piesārņojuma avoti Tukuma lidostā būšot 4 jaunie sašķidrinātās gāzes apkures katli lidosta ēkā un degvielas uzglabāšanas rezervuārs. Emisijas radīs arī lidostas autobāze: 44 sauszemes transporta līdzekļi, kas nodrošina lidlauka apkalpošanu.
- 6.2.2.10.3. aviācijas dīzeļdegvielas patēriņš tiek plānots līdz 90 000 t gadā un aviācijas benzīns līdz 45 tonnām gadā. Sašķidrinātās gāzes patēriņš plānots 720 tonnas gadā. Tukuma lidostu apkalpojošais transports gadā patērēšot 32 t dīzeļdegvielas un 5 t benzīna. Katra lidmašīna pirms pacelšanās dzinēju sildīšanas laikā patērēšot ~100 kg degvielas un ieskrienoties ~ 70 kg degvielas, tādējādi viena lidmašīna patērēšot ~ 170 kg degvielas vienā ciklā. Tukuma lidostas transporta līdzekļiem degvielas patēriņa raksturojums ir sniegts uz nobrauktajiem 100 km.
- 6.2.2.10.4. Ziņojumam pievienota valsts SIA “Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” 2013.gada 8.aprīļa vēstule Nr.4-6/729 un 2014.gada 4.marta vēstule Nr.4-6/471, kurās sniegta informācija par esošo piesārņojuma līmeni (CO, NO₂, benzols) un prognozējamo piesārņojuma līmeni uz 2025.gadu, ņemot vērā Tukuma lidostas darbību. Modelēšana veikta ar programmu EnviMan (beztermiņa licence Nr.0479-7349-8007, versija Beta 3.0D), izmantojot Gausa matemātisko modeli. Aprēķinos ņemtas vērā reljefa īpatnības un apbūves raksturojums; meteoroloģiskajam raksturojumam izmantoti Dobeles novērojumu stacijas ilggadīgo novērojumu dati. Izklīdes modelēšanas rezultāti uzrāda, ka Ministru kabineta 2009.gada 3.novembra noteikumos Nr.1290 “Noteikumi par gaisa kvalitāti” noteiktie normatīvie lielumi nav pārsniegti esošajā situācijā un netiks pārsniegti Tukuma lidostas plānotās darbības un satiksmes pieauguma uz autoceļiem rezultātā. Prognozētajā situācijā uz 2025.gadu CO koncentrācijas prognozētas ~2% no normatīva, NO₂ līdz 30% no normatīva un benzola 19% no normatīva.

¹⁰ Eiropas Vides Aģentūras rokasgrāmatas „EMEP/EEA emisiju inventarizācijas rokasgrāmata 2013”, B sadaļa 1A „Sadedzināšana”, apakšsadaļu 1.A.3.a „Aviācija” 2.1.nodaļa, 6.lpp.

- 6.2.2.11. Tādējādi, Birojs konstatē, ka Ierosinātāja Tukuma lidostas darbības radītā gaisa piesārņojuma novērtējumā ņēmusi vērā tikai stacionāros avotus un nelielu daļu no gaisa kuģu manevriem Tukuma lidostas teritorijā: izejošo lidaparātu dzinēju sildīšanu un ieskriešanos līdz lidaparāta pacelšanās brīdim. Ienākošo lidaparātu manevri (*taxi-in*) Tukuma lidostas teritorijā un tuvošanās (*approach*), kā arī pilna gaisa kuģu pacelšanās fāze (*take-off*) un kāpums (*climb*) ietekmes uz gaisa kvalitāti novērtējumā nav ņemts vērā.
- 6.2.2.12. Vadoties no literatūrā pieejamās informācijas un izdarot vispārējus secinājumus, Birojs izdara šādus apsvērumus par sagaidāmo ietekmi klimata pārmaiņu jomā:
- 6.2.2.12.1. Lai arī saskaņā ar Novērtējuma likuma 1.panta 1)punktu paredzētās darbības ietekme ir arī paredzētās darbības izraisītas pārmaiņas, kas ietekmē klimatu, bet gaisa kuģu kustības radītās gaisa kvalitātes pārmaiņas tiek saistītas ar starptautiskām bažām klimata pārmaiņu jomā, - šādas ietekmes (ietekmes uz klimatu) novērtējumu Ziņojums nesatur.
- 6.2.2.12.2. Literatūrā ir pieejamas vairākas metodes lidostas transporta radītās ietekmes uz gaisa kvalitāti novērtējumam, tai skaitā ietver pamatprincipus tādu ar klimata pārmaiņu bažām saistīto emisiju novērtējumam, kas attiecināmas uz gaisa kuģu kustību. Tā, piemēram, pieņemot, ka aviācijas degvielas aprīte kādā konkrētā lidostā raksturo no lidostas veikto pārlidojumu radīto degvielas patēriņu gada griezumā, - izmantojot salīdzinoši vienkāršotu aviācijas emisiju aprēķinu metodi¹¹, kas balstīta uz degvielas aprītes datiem vidējiem gaisa kuģiem, iespējams aprēķināt uz/no lidostas veikto pārlidojumu kopējo radīto CO₂ emisiju pienušumu (atbilstoši šai un citām literatūrā pieejamām metodēm - lidaparātos izmantojamās degvielas CO₂ emisijas faktors ir 3.15 un tas nav mainīgs LTO cikla fāzēs).
- 6.2.2.12.3. Vienkāršojot aprēķina metodi un pieņemot, piemēram, ka uz un no Tukuma lidostas pārlidojumus veiks tikai vidēja tipa aviācijas flote (saskaņā ar metodes definīciju B737-400 tipa gaisa kuģi) vidēji tuvajiem vai tuvajiem starptautiskajiem pārlidojumiem (neizdalot LTO ciklu no kruīza, kā arī neveicot detalizētu aprēķinu iekšzemes/starptautiskajiem lidojumiem), - CO₂ emisijas var noteikt proporcionāli patērētajai degvielai. Gada laikā lidostā gaisa kuģu uzpildei lietojamās degvielas aprīte novērtēta kā 90 000 t, kas veido 283 500 t CO₂ emisiju gadā. Kopā ar lidaparātu atgriešanās plūsmu (citviet uzpildīto lidaparātu radītās emisijas atgriežoties lidostā) – līdz 567 000t CO₂ emisijas gadā, 7 800t no tām LTO, t.i. lidostas transporta ciklā.
- 6.2.2.12.4. Salīdzinoši novērtējot ar lidostu darbības ietekmes uz vidi novērtēšanas praksi -, piemēram, Vīnes lidostas attīstības plānu uz 2020.gadu - lidaparātu kustības Tukuma lidostā radītais CO₂ emisiju pienušums LTO ciklā atzīstams kā nenozīmīgs. Vīnes lidostas gadījumā LTO ciklā aprēķinātais CO₂ emisiju apjoms sastāda 440 688t, Tukuma lidostas gadījumā tās būtu ~ 7 800t.
- 6.2.2.12.5. Lai arī attiecīgās ietekmes vērtējumu IVN Ziņojums nesatur, pienušumu klimata pārmaiņu jomā saistībā ar CO₂ emisijām Birojs atzīst par

¹¹ Avots: European CORINAIR manual (2013) <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2013>

nebūtisku. Tukuma lidosta paredzēta kā salīdzinoši neliels lidlauks ar 3000 apkalpoto lidaparātu gadā, degvielas aprīte līdz 90 000t. Paredzētās darbības radītais CO₂ emisiju pienesums vērtējams kā salīdzinoši nebūtisks, vērtējot gan nacionālā, gan Eiropas mērogā.

6.2.2.13. Vadoties no literatūrā pieejamās informācijas un izdarot vispārējus secinājumus, Birojs izdara šādus apsvērumus par sagaidāmo ietekmi gaisa kvalitātes pārmaiņu jomā:

6.2.2.13.1. Kā jau konstatēts iepriekš šajā Biroja atzinuma apakšnodaļā, - Ziņojumā ietvertais vērtējums ir nepilnīgs un nav ņemtas vērā visas ar Paredzēto darbību saistītās ietekmes.

6.2.2.13.2. Balstoties uz iepriekš šajā Biroja atzinuma apakšnodaļā minēto aviācijas emisiju aprēķinu metodi¹², to vienkāršojot un pieņemot, ka uz un no Tukuma lidostas pārlidojumus veiks tikai vidēja tipa aviācijas flote (saskaņā ar metodes definīciju B737-400 tipa gaisa kuģi): Birojs var izdarīt šādus vispārējus secinājumus:

- e) Saskaņā ar metodikā pieņemtajiem emisiju faktoriem, vidējas klases gaisa kuģis B737-400 LTO ciklā patērē 825 kg degvielas (katra emitējot 0,8kg SO₂, 2600kg CO₂, 11,8kg CO, 8,3kg NO_x, 0,5kg NMVOC, 0,1kg CH₄, 0,1kg N₂O, 0,07kg P_{M2,5}).
- f) Tukuma lidostā plānotā lidojumu intensitāte ir līdz 3000 apkalpoto lidaparātu gadā, kas ir 3000 LTO cikli (ietver nosēšanos un pacelšanos).
- g) Līdz ar to, plānotās lidostas noslodzes gadījumā LTO ciklā sadedzinātās degvielas daudzums sastādītu ~ 2475t.
- h) Tas ir ~ 5 reizes lielāks ar Tukuma lidostas gaisa transportu saistītais sadedzināmās degvielas apjoms ar lokālu ieguldījumu gaisa kvalitātes rādītājos, kā IVN gaitā novērtētais (saskaņā ar IVN ziņojumu – 500t gadā). Atšķirības salīdzinājumā ar novērtēto ir būtiskas.
- i) Emisiju faktori dažādās LTO cikla fāzēs atšķirīgām piesārņojošajām vielām ir būtiski atšķirīgi (skat, piemēram, Austrālijas Vides un kultūras aizsardzības departamenta izstrādāto metodiku un emisiju faktorus dokumentā “Emission estimation technique manual for aggregated emissions from aircraft”¹³). Līdz ar to, sagaidāmās ietekmes (emisiju un to izklīdes) apjoms nav novērtējams un secinājumi par tā būtiskumu nav izdarāmi, balstoties vispārējos apsvērumos. Šādam mērķim ir ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra ar tai paredzētajiem instrumentiem.

6.2.2.14. Ņemot vērā minēto, Birojs atzīst, ka Paredzētās darbības ietekme uz gaisa kvalitāti ir novērtēta nepilnīgi - novērtējums neaptver visu ar gaisa kuģu kustību saistīto emisiju apjomu.

¹² Avots: European CORINAIR manual (2013) <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2013>

¹³ Austrālijas Vides un kultūras aizsardzības departaments, “Emission estimation technique manual for aggregated emissions from aircraft”, versija 2.2., 2003.gads.

6.2.2.15. Ievērojot ietekmes uz vidi novērtējuma kā detalizētas izpētes mērķi un uzdevumu, to, ka par paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumu ir atbildīgs paredzētās darbības ierosinātājs, kā arī ņemot vērā konstatēto nepilnību apjomu, - Birojs neatzīst trūkumus kā nenozīmīgus vai tādus, ko Biroja atzinuma izdošanas gaitā būtu iespējams labot, izdarot vispārīgus apsvērumus. **Līdz ar to, attiecībā uz ietekmes uz gaisa kvalitāti būtiskuma novērtējumu ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras uzdevums nav izpildīts, procedūras mērķis nav sasniegts un izvērtēšanas princips nav atbilstīgi realizēts.**

6.2.2.16. Saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (4) daļas nosacījumiem, gadījumā, ja izstrādātais Ziņojums neatbilst programmai, normatīvo aktu prasībām vai nav ņemti vērā kompetentās institūcijas rakstveida priekšlikumi attiecībā uz ziņojumu, kompetentā institūcija nosūta ziņojumu ierosinātājam pārstrādāšanai, norādot novēršamās nepilnības, kā arī, ja nepieciešams, uzdod ierosinātājam nodrošināt sabiedrības informēšanu un sabiedrisko apspriešanu. Paredzētās darbības IVN ziņojums Ierosinātājam ir nodots pārstrādāšanai jau divas reizes, Paredzētās darbības ietekmes uz gaisa kvalitāti novērtējuma tvērums nav paplašināts un ir atkārtoti nepilnīgs.

6.2.2.17. Tādējādi:

- ievērojot konkrētās lietas specifiku,
- to, ka Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam un Biroja atzinumam jāaptver gan Tukuma lidostas darbības paplašinājumu (1.Alternatīva), gan Tukuma lidostas līdzšinējā darbība ar jaunās lidostas ēkas/termināla lietojumu (2.Alternatīva),
- to, ka Ierosinātājas interesēs ir sasniegt galējo noregulējumu saistībā ar uzbūvētās infrastruktūras lietojumu,
- to, ka Ziņojums pārstrādāšanai ticis nodots jau divas reizes, bet process iestādē nevar ilgt bezgalīgi,
- to, ka Ziņojuma nodošana pārstrādāšanai pati par sevi nav pašmērķis, jo nevar sasniegt rezultātu, ja Biroja norādījumi netiek ņemti vērā,
- to, ka nav paredzēta uzdevuma izpildes piespiešanas instrumenta, kā arī Birojam nav jāveic paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējums Ierosinātāja vietā

Birojs nenodod Ziņojumu atkārtotai pārstrādāšanai trešo reizi un uzskata par nepieciešamu un iespējamu izvirzīt obligātos nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama vai nav pieļaujama:

6.2.2.17.1. Paredzētās darbības 1.Alternatīva nav pieļaujama, jo šādas Paredzētās darbības ietekme uz gaisa kvalitāti nav atbilstīgi novērtēta un ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras uzdevums nav izpildīts.

6.2.2.17.2. Paredzētās darbības 2.Alternatīva ir pieļaujama, jo ar Tukuma lidostā papildus uzbūvēto infrastruktūru un tās lietojumu radītie piesārņojuma avoti, saglabājot līdzšinējo Tukuma lidostas darbības intensitāti, nerada būtisku ietekmi uz gaisa kvalitāti.

Birojam Atzinumā nav nepieciešams noteikt citus obligātos nosacījumus attiecībā uz gaisa aizsardzību, jo prasības ir jau noteiktas ārējos normatīvajos aktos.

6.2.3. Trokšņa izplatības novērtējums dzīvojamā zonā:

6.2.3.1. Līdztekus gaisu piesārņojošo vielu emisijai, trokšņa radītais apgrūtinājums ir viena no būtiskākajām kompleksākajām ar lidostu darbību un lidaparātu kustību saistītajām ietekmēm uz vidi, kas prasa starpdisciplinārus risinājumus¹⁴. No vienas puses pieaugošā gaisa satiksme palielina mobilitāti, sekmē reģionālo attīstību, - lidostas vienmēr ir saistītas ar vietējo, reģionālo vai nacionālo ekonomisko centru, infrastruktūras tuvumu. Tomēr gaisa kuģi, jo īpaši nolaižoties un paceļoties, rada troksni, kas skar teritorijas ārpus paša lidlauka robežām. Lidostu attīstības un to radītā trokšņa pārvaldības jautājumu kompleksumu atzinusi arī Eiropas Komisija, 2012.gada 7.jūnija paziņojumā¹⁵ norādot, ka „Gaisa satiksmes radītais troksnis ietekmē lidostu tuvumā dzīvojošo cilvēku dzīves kvalitāti. Tajā pašā laikā ceļojošā sabiedrības daļa vēlas paturēt plašās gaisa pārvadājumu pakalpojumu izvēles iespējas, un aviācija ir reģionālās izaugsmes dzinējspēks. Grūtais uzdevums ir rast līdzsvaru, cenšoties sasniegt šos divus mērķus, un pieņemt vairāk uz reāliem faktiem balstītu lēmumu, pienācīgā mērā ņemot vērā aviācijas vispārējo raksturu”.

6.2.3.2. Cilvēku aizsardzībai no trokšņa radītā ilgtermiņa apgrūtinājuma, Latvijas normatīvie akti paredz pieļaujamā trokšņa robežlielumus. Robežlielumu noteikšanas pieeja gan attiecībā uz rūpnieciskā rakstura trokšņiem, gan attiecībā uz autoceļu vai lidostu ekspluatācijas radīto troksni neizšķir atšķirīgu regulējumu (piemēram, diennaktī pieļaujamo notikumu, kas pārsniedz noteiktu skaņas spiediena līmeni trokšņa uztvērēja teritorijā, skaitu), bet vienlīdz piemērojamu nosacījumu ilgtermiņa trokšņa rādītājiem L_{diena} , L_{vakars} , L_{nakts} . Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma laikā normatīvais regulējums attiecībā uz trokšņa pārvaldību ir mainījies:

6.2.3.2.1. Trokšņa rādītājus — fizikālus lielumus, ar kuriem raksturo troksni, kas var radīt kaitīgas sekas, to piemērošanas kārtību un novērtēšanas metodes līdz 2014.gada 24.janvārim noteica Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumi Nr.597 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” (turpmāk Trokšņa Noteikumi Nr.597). No 2014.gada 24.janvāra jomu regulē Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra noteikumi Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” (turpmāk Trokšņa Noteikumi Nr.16).

6.2.3.2.2. Līdz 2014.gada 24.janvārim Trokšņa Noteikumu Nr.597 2.pielikuma 1.punkts noteica, ka mazstāvu dzīvojamās teritorijās trokšņa robežlielums L_{diena} ir 50dB(A), L_{vakars} ir 45dB(A), bet L_{nakts} – 40dB(A). Ar Trokšņa Noteikumu Nr.16 2.pielikumu ir grozīti trokšņa robežlielumi, - individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorijās trokšņa robežlielums L_{diena} ir 55dB(A), L_{vakars} ir 50dB(A), bet L_{nakts} – 45dB(A).

6.2.3.3. Ņemot vērā minēto, ar Paredzētās darbības realizāciju ir jānodrošina tāds Tukuma lidostas darbības režīms, ar kuru minētajās apbūves teritorijās trokšņa vērtības L_{diena} , L_{vakars} un L_{nakts} nepārsniedz 55dB(A), 50dB(A) un 45dB(A) Trokšņa noteikumu 2.pielikuma 2.2.punkts paredz, ka vides trokšņa līmeņa atbilstību trokšņa robežlielumiem novērtē teritorijā, kura ietver dzīvojamo apbūvi, kas reģistrēta Nekustamā īpašuma valsts kadastra informācijas sistēmā kā apbūves zeme vai zeme zem dzīvojamo ēku pagalmiem.

¹⁴ <http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/default.aspx>

¹⁵ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-582_lv.htm

- 6.2.3.4. Jāatzīst, ka viens no faktoriem, kas nereti palielina ietekmes skarto iedzīvotāju skaitu, rada nepieciešamību pēc papildus risinājumiem un nosacījumiem, ir nepārdomāta un neilgtspējīga teritorijas plānošana vietējo pašvaldību līmenī, dzīvojamo zonu attīstīšana pacelšanās/nolaišanās koridoru tuvumā. Kā tas izriet arī no konkrētā gadījuma specifikas, Tukuma lidosta ir esoša lidosta ar skrejceļu, kas garāks par 2,1 km, tās teritorijai piekļaujas lauksaimniecībā izmantojamās un mežu zemes ar skraju viensētu apbūvi. Tai pat laikā Tukuma lidosta jau vēsturiski atrodas relatīvi tuvu Tukuma pilsētai, no skrejceļa ZR gala līdz apdzīvotai vietai Jauntukums pie Tukuma pilsētas robežas ir tikai ~ 1,5 km. Turklāt skrejceļš izvietots tā, ka, paceļoties no kursa RWY 31 un nosēžoties no RWY 13 kursa, lidojumi ir virs Tukuma. Tai pat laikā IVN gaitā Ziņojumā apkopota informācija arī par Tukuma lidostas tuvumā, tai skaitā pacelšanās/nolaišanās koridorā izbūvētām viensētām - 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. 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. Tuvumā ir arī citi trokšņa avoti – autoceļi un dzelzceļš.
- 6.2.3.5. Līdz ar to, apsverot Tukuma lidostas attīstības ieceri, trokšņa līmeņa palielinājums apkārtnes teritorijās un trokšņa normatīvu ievērošanas nodrošināšana lidmašīnu pacelšanās un nolaišanās koridorā IVN rezultātā novērtēts kā viens no būtiskākajiem ietekmes aspektiem, kas prasījis arī sarežģītu un specifisku risinājumu meklēšanu ietekmes mazināšanai. Kā liecina IVN rezultāti, šādu risinājumu meklējumi tomēr nav snieguši nepieciešamo rezultātu.
- 6.2.3.6. Saskaņā ar pašreiz spēkā esošo Dienesta Ventspils Pārvaldes 2013. gada 30. jūlijā izsniegto piesārņojošās darbības atļauju Nr. VE13IB0022 – līdzšinējā atļautā darbība ir lidojumi privātiem gaisa kuģiem ar maksimālo pacelšanās masu līdz 5,7 t, 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 Tukuma lidostas izmantošanu ārpus diennakts gaišā laika perioda (kas vasarā ir no 8⁰⁰ līdz 22⁰⁰ un ziemā no 10⁰⁰ līdz 16⁰⁰). Pieļaujamo trokšņa robežvērtību pārsniegums, novērtējot Ziņojumā līdzšinējās Tukuma lidostas darbības ietekmi uz vidi, netiek konstatēts. Ņemot vērā gan attālumus līdz tuvākajām dzīvojamām teritorijām, gan līdzšinējās atļautās darbības apjomus, Biroja vērtējumā nav sagaidāms, ka Paredzētās darbības 2. Alternatīvas realizācijas gadījumā, uzsākot jauno Tukuma lidostas infrastruktūras objektu lietojumu un ekspluatāciju, bet nepalielinot pašreizējo atļauto lidojumu skaitu, varētu tikt radīts būtisks ietekmes palielinājums vai izmaiņas, jo objektu ekspluatācija bez lidojumu intensitātes pieauguma neradītu būtiskus jaunus trokšņa avotus, turklāt atļautais lidojumu apjoms ir mazāks kā 2011. un 2012. gadā veiktais. Tai pat laikā, saskaņā ar Ziņojumu, palielinot Tukuma lidostā veikto lidojumu intensitāti, vidēji diennaktī paredzētas līdz 9 pacelšanās un 9 nosēšanās epizodēm. Tiktu apkalpoti gan regulārie, gan čarterlidojumi. Tukuma lidostā tiktu apkalpotas gan turbopropelleru, gan reaktīvo dzinēju lidmašīnas un plānotais Tukuma lidostas darba laiks būtu no plkst. 6:00 līdz 24:00. Lai arī plānotā Tukuma lidostas noslodze un Tukuma lidostas infrastruktūra kopumā (pasažieru termināla ēkas kapacitāte, skrejceļu skaits, manevrēšanas ceļu un lidaparātu peronu skaits, autostāvvietu skaits u.c.) vērtējama kā salīdzinoši neliela, plānotais Tukuma lidostas noslodzes (lidojumu intensitātes) palielinājums (arī lidojumu regularitāte) ir ar vērā ņemamu pienesumu attiecībā uz vides troksni, jo īpaši

vakara un nakts stundās (vizuālā nosēšanās aprobežo lidaparātu kustību ārpus diennakts gaišā laika).

- 6.2.3.7. Lai arī tas nav ticis atspoguļots 2013.gada septembra pārstrādātā IVN ziņojuma tekstā, no minētā Ziņojuma IV pielikuma (SIA „R&D Akustika” trokšņa novērtēšanas pārskats Nr.345/2013-KM2.1, 2013.gads) izriet, ka faktiski troksnis jau 2013.gada septembra pārstrādātā IVN ziņojuma stadijā bijis modelēts situācijai ar koriģētu lidojumu virzienu proporciju. Proti:
- 6.2.3.7.1. kā uz to norāda SIA „R&D Akustika” minētā pārskata 5.lapā – veicot trokšņa līmeņa prognozi, pacelšanās un nolaišanās epizožu sadalījumam ZR un DA virziena koridoriem tika pieņemta attiecība 1:2 (Tukuma pilsētai labvēlīgākais variants).
 - 6.2.3.7.2. Minētā lidojumu proporcija atbilst šajā Biroja atzinumā apzīmētajam 1.Alternatīvas *x* scenārijam.
 - 6.2.3.7.3. Vērtējot šādu 1.Alternatīvas *x* scenāriju un veicot sagaidāmā trokšņa novērtēšanu, 2013.gada septembra pārstrādātajā IVN ziņojumā tika secināts, ka, lai arī lidojumi ir paredzēti ar salīdzinoši nelielu intensitāti (Tukuma lidosta ir neliela un vidēji diennaktī ir paredzēti mazāk kā 10 LTO cikli), turklāt nakts periodā ir paredzēti tikai 2 lidojumi (viens vēlais lidojums pēc 23.00 un viens agrais lidojums pēc 6.00) - ar Paredzētās darbības 1.Alternatīvas realizāciju (summāri ar autoceļa un dzelzceļa radīto troksni) trokšņa diskomfortam tiktu pakļauti līdz 400 iedzīvotājiem dienas laikā, 1200 iedzīvotājiem vakara laikā (no tiem atsevišķi tikai lidostas radītā trokšņa iedarbībā ~ 460) un līdz 3500 iedzīvotājiem nakts laikā (no tiem atsevišķi tikai lidostas radītā trokšņa iedarbībā ~ 1750). Minētās trokšņa prognozes sagatavošanas laikā bija spēkā agrākie Trokšņa Noteikumi Nr.597.
 - 6.2.3.7.4. Līdz ar to, kā izriet no minētā pārskata un 2013.gada septembra pārstrādātā IVN ziņojuma, - arī tad, ja Paredzētās darbības 1.Alternatīva ietvertu trokšņa mazināšanas pasākumu (1.Alternatīvas *x* scenāriju), - tās realizācijas rezultātā būtu sagaidāmi Trokšņa Noteikumos Nr.597 noteikto dienas, vakara un nakts trokšņa robežlielumu pārsniegumi teritorijās, kas skar līdz ~ 1750 iedzīvotājus. Arī vadoties no šobrīd spēkā esošajiem Trokšņa Noteikumiem Nr.16, - pieļaujamā trokšņa līmenis ar Tukuma lidostas 1.Alternatīvas *x* scenārija realizāciju tiktu pārsniegts – mazākās, bet tomēr salīdzinoši plašās teritorijās Tukuma pilsētas un Smārdes pagasta apdzīvotās zonās.
- 6.2.3.8. Tālākajās Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtēšanas stadijās, meklējot jaunus risinājumus paaugstināta trokšņa iedarbības skartās zonas mazināšanai un veicot atkārtotu sagaidāmā trokšņa novērtēšanu, aktuālajā Ziņojuma versijā ticis izstrādāts šī Biroja atzinumā apzīmētais 1.Alternatīvas scenārijs *y*. Minētais risinājums paredz jau iepriekš raksturoto 1.Alternatīvas scenāriju *x* (2/3 gaisa kuģu kustību novirzot uz DA) kopā ar papildus pacelšanās trajektoriju kursam RWY 31 (Tukuma pilsētas virziens) ar pagriezienu pa labi Z, ZA virzienā (sasniedzot 800 pēdu augstumu). Lidojumu sadalījums pacelšanās kursa RWY 31 divās trajektorijās - 50:50.
- 6.2.3.9. Secināms, ka gan 1.Alternatīvas *x* scenārijs, gan *y* scenārijs pēc būtības paredz Tukuma lidostas ekspluatāciju nevis vispārējā kārtībā, bet kārtībā ar īpašajiem noteikumiem. Šādu īpašo noteikumu mērķis ir Tukuma lidostas ekspluatācijas radītā

trokšņa samazināšana un tādējādi - paredzētie pasākumi var būt pielīdzināmi trokšņa mazināšanas operacionālajām procedūrām Konvencijas izpratnē. Proti: lidostu radītā trokšņa apgrūtinājuma jautājumiem jau ilgtermiņā tiek meklēti efektīvākie risinājumi, iesaistoties gan Konvencijas dalībvalstīm, gan ICAO Aviācijas vides aizsardzības komitejai¹⁶. Arī Konvencijas 16.pielikuma „Vides aizsardzība” 1.sējuma „Lidaparātu troksnis” ir iestrādāti pamatprincipi sabalansētai pieejai lidostu trokšņa pārvaldībai (*balanced approach to aircraft noise management*). Šāda pieeja paredz trokšņa problēmas kompleksu risināšanu, balstoties uz četriem pamatnosacījumiem:

- 6.2.3.9.1. samazināšana avotā (t.i. – robežvērtības un sertifikācija pieļaujamam lidaparātu radītam troksnim vai pieeja „klusāki lidaparāti”);
 - 6.2.3.9.2. teritorijas plānošana un pārvaldība (t.i. – teritorijas lidostas apkārtnē plānošana vai pārplānošana, neparedzot dzīvojamās zonas trokšņa apgrūtinājuma būtiskāk skartajās zonās);
 - 6.2.3.9.3. trokšņa samazināšanas operacionālās procedūras (*noise abatement operational procedures*) (t.i. – trokšņa līmeņa vai trokšņa skarto teritoriju samazināšana ar prasībām pacelšanās/nolaišanās virzieniem, īpašajām procedūrām lidaparātu pacelšanās, tuvošanās un nolaišanās fāzēm);
 - 6.2.3.9.4. darbības ierobežojumi (t.i. – lidostu darbības vai apkalpojamo lidaparātu aprobežojumi).
- 6.2.3.10. Iespējamās trokšņa samazināšanas operacionālās procedūras (*noise abatement operational procedures*) ir raksturotas gan Konvencijas 16.pielikuma „Vides aizsardzība” 1.sējuma „Lidaparātu troksnis” V daļā, gan ICAO dokumenta DOC.8168 „Gaisa navigācijas pakalpojumu procedūras – lidaparātu operācijas” (*procedures for air navigation services – aircraft operations*) 1 sējuma „Lidojumu Procedūras” (*flight procedures*) V daļā „Trokšņa samazināšanas procedūras” (*noise abatement procedures*). Tā, piemēram, pie šādām procedūrām pieskaitāma lidaparātu pacelšanās ar samazinātu jaudu, procedūras lidaparātu tuvošanās (nolaišanās) gradientiem, nosacījumi pārvietotiem skrejceļā sliekšņiem u.c.
- 6.2.3.11. Vadoties no ietekmes uz vidi novērtējuma mērķa un uzdevumiem, Birojs atzīst, ka visas minētās procedūras, pirmkārt, prasa atbilstīga izsvēruma, novērtējuma un saskaņošanas kārtību no civilās aviācijas drošības un saistošo standartu apsvērumiem, ņemot vērā to, ka tās ne tikai tieši atkarīgas no Ierosinātāja vai Izstrādātāja gribas, bet attiecīgās lidostas un apkalpojamo lidaparātu tehniskām iespējām, ģeogrāfiskā izvietojuma, klimatiskajiem apstākļiem un citiem faktoriem, kas var būt limitējoši to izpildījumam, iespējamībai, pamatotībai. Otrkārt, un jo īpaši ievērojot šādu procedūru izstrādes mērķi (t.i. – ietekmes samazināšana līdz normatīvajos aktos pieļautam līmenim), šādām procedūrām, - ja tiek pierādīta to efektivitāte, - būtu jāklūst par Paredzētās darbības obligātajiem realizācijas nosacījumiem. Proti, - ja tikai ar trokšņa samazināšanas operacionālajām procedūrām varētu panākt, ka Paredzētās darbības realizācija (ar attiecīgo risinājumu izpildi) ir pieļaujama (nerada normatīvo aktu pārkāpumus), - tad citādā veidā tās realizācija būtu aizliegama. Līdz ar to, lai Birojs varētu izdot atzinumu un noteikt obligātos nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība realizējama, šādu procedūru izsvērumam, pamatojumam, realizācijas iespējamības (arī kontroles un uzraudzības) novērtējumam ir jābūt tik visaptverošam, lai tas neradītu šaubas nedz par tehniskajiem un**

¹⁶ICAO, <http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/noise.aspx>

praktiskajiem risinājumiem, ar kādiem normatīvo aktu prasību ievērošanu panākt, nedz mehānismiem, kā nodrošināt to efektivitāti un ievērošanas nodrošinājumu. Turklāt, ievērojot ietekmes uz vidi novērtējuma kā sabiedrībai atvērtas procedūras mērķi, šādiem risinājumiem jābūt arī sabiedrībā un ieinteresēto institūciju lokā izdiskutētiem.

6.2.3.12. Ierosinātāja nodrošinātais un Izstrādātāja sagatavotais IVN Ziņojums nesniedz šādu vērtējumu un pamatojumu, tai skaitā informāciju par izvēlēto risinājumu piemērotību un atbilstību, piemēram, aviācijas standartiem, Konvencijai, ICAO vadlīnijās iestrādātām lidojumu procedūrām u.c., kas pamatotu plānoto trokšņa samazināšanas operacionālo procedūru un konkrēto risinājumu piemērotību un iespējamību. Norādīts tikai, ka Tukuma lidostas skrejceļa novietojums attiecībā pret valdošajiem vējiem (sānu vējš) ļaujot Tukuma lidostas dispečeram pašam izvēlēties pacelšanās/nolaišanās virzienu.

6.2.3.13. Ņemot vērā to, ka Birojam ir jāizdod par Ziņojumu atzinums, tā izvērtēšanas gaitā Birojs pats konsultējās ar Aviācijas Aģentūru, kas saskaņā ar Ministru kabineta 2005.gada 25.oktobra noteikumu Nr.808 „Valsts aģentūras “Civīlās aviācijas aģentūra” nolikums” 1.punktu īsteno valsts politiku un veic nacionālajos, starptautiskajos un Eiropas Savienības normatīvajos aktos noteiktās funkcijas civīlās aviācijas drošības jomā. Birojs ir lūdzis un saņēmis atsevišķus skaidrojumus arī no Izstrādātāja. Aviācijas Aģentūra ar 2014.gada 11.augustā saņemto vēstuli Nr.01-8-1/779 apstiprina, ka abi 1.Alternatīvas y scenārijā iestrādātie trokšņa mazināšanas risinājumi (2/3 gaisa kuģu kustības novirzīšana uz DA un papildus pacelšanās trajektorija kursam RWY 31 Tukuma pilsētas virzienā ar pagriezīenu pa labi) esot realizējami un varot tikt pielietoti pēc lidlauka sertifikācijas, tos publicējot aeronavigācijas informācijas izdevumos. Aviācijas Aģentūra apstiprina, ka Tukuma lidosta ir izstrādājusi trokšņa ierobežošanas procedūru, kas nosaka pacelšanās un nolaišanās pamatkursu Smārdes virzienā un gaisa kuģu kustības proporcionāla sadalījuma kārtību lidojumiem Tukuma pilsētas un Smārdes virzienos. Aviācijas Aģentūra savā vēstulē procedūras neraksturo, bet atsaucas uz pievienotu pielikumu (pielikums nav noformēts kā dokuments, un satur tikai izkopējumu no nedefinēta dokumenta punktiem 29.1. un 29.2.). Minētajā izkopējumā procedūras raksturotas šādi:

6.2.3.13.1. Procedūrā ir noteikta atbildīgā persona (lidlauka dežūrējošais koordinators), kura veic lidojumu uzskaiti un koordinē lidojumu noteikšanu nepieciešamajās proporcijās.

6.2.3.13.2. Tukuma lidostas izstrādātā trokšņa ierobežošanas procedūra lidojumiem Tukuma pilsētas virzienā nosaka šiem lidojumiem izmantot divas trajektorijas, no kurām viena paredz pagriezīenu pa labi, tādā veidā saīsinot gaisa kuģa atrašanās laiku virs pilsētas. Arī šīs procedūras ievērošanu organizē dežūrējošais koordinators.

6.2.3.13.3. Abas iepriekš minētās trokšņa ierobežošanas procedūras ir realizējamas un var tikt pielietotas pēc lidlauka sertifikācijas, tās publicējot aeronavigācijas informācijas izdevumos šādi:

- a. *Trokšņa ierobežošana, nosakot pacelšanās un nolaišanās kursu.* Trokšņa ietekmes ierobežošanai lidlaukā tiek noteikts pacelšanās pamatkurss 13 un nolaišanās pamatkurss 31. Šī procedūra ļauj nodrošināt proporciju 1 (Tukuma virziens) pret 2 (Smārdes pagasta

virziens). Gaisa kuģu kustības proporcionālu sadalījumu uzskaita lidlauka dežūrējošais koordinators. Gadījumā, ja ir nepieciešams koriģēt proporciju, dežūrējošais koordinators nodod informāciju TWR (lidlauka gaisa satiksmes un lidlauka satiksmes vadības apstiprinājumu) dispečeram, kurš nozīmē izlidošanas vai atlidošanas kursu. Dežūrējošais koordinators sadarbībā ar TWR dispečeru drīkst izvēlēties kursu, ja:

- nepastāv avārijas situācija,
- pavējš, ieskaitot vēja brāzmas, nepārsniedz 5 mezglus, šādos gadījumos:
 - i. sāna vēja komponente, ieskaitot brāzmas, nepārsniedz 15 mezglus un/vai:
 - ii. skrejceļa virsmas stāvoklis nav sliktāks par “SLAPJŠ” un saķere ar skrejceļa segumu nav sliktāka par “LABS” un:
 - iii. bremsēšanu neietekmē skrejceļa stāvoklis kā, piemēram, ledus, šķīdonis, sniegs, sarma un ūdens.

b. *Trokšņa ierobežošana, izmantojot standarta pacelšanās shēmu kursam 31.* Trokšņa ietekmes virs Tukuma pilsētas ierobežošanai standarta pacelšanās shēmu kursam 31 ir noteiktas divas pacelšanās trajektorijas:

- taisni, saglabājot kursu 31,
- veicot pagriezienu pa labi ziemeļu – ziemeļaustrumu virzienā, sasniedzot 800 pēdu augstumu.

Gaisa kuģu kustības vienmērīgu sadalījumu 50:50 pacelšanās trajektorijās kursā 31 organizē lidlauka dežūrējošais koordinators, kas veic lidojumu maršrutu uzskaiti un nepieciešamības gadījumā dod norādījumus gaisa kuģa kapteinim pirms izlidošanas un lidojuma plāna iesniegšanas.

6.2.3.14. Uz Biroja lūgumu Aviācijas Aģentūrai sniegt ziņas par informācijas (par izstrādātajām procedūrām) avotu, Aviācijas Aģentūra līdz šī atzinuma izdošanas brīdim atbildi Birojam neiesniedza.

6.2.3.15. Tādējādi Birojs konstatē sekojošo:

6.2.3.15.1. Aviācijas Aģentūras vēstulei pievienotajā izkopējumā sniegtais procedūru apraksts, darbības apstākļi un nosacījumi nav iestrādāti, atspoguļoti un atbilstīgi pamatoti Ziņojumā, kas bijis nodots sabiedriskajai apspriešanai un iesniegts Birojā.

6.2.3.15.2. Tai pat laikā, saskaņā ar Aviācijas Aģentūras kā civilās aviācijas drošības jomā kompetentās iestādes sniegto paskaidrojumu, uzskatāms par iespējamu, ka Tukuma lidostā lidaparātu kustība tiek organizēta nevis konkrētajam laika brīdim izvēloties pacelšanās/nolaišanās kursus 13 vai 31 atbilstoši meteoroloģiskajiem u.c. apstākļiem, bet izvēloties pacelšanās un nolaišanās operācijām vienu Tukuma lidostas pusi (t.i. - organizēt ienākošo lidaparātu plūsmu no tā paša virziena, kurā lidaparāti paceļas - DA) norādītajās proporcijās.

6.2.3.16. Veicot sagaidāmā trokšņa novērtējumu, aktuālajā Ziņojuma versijā konstatēts, ka ar Paredzētās darbības realizāciju, nosakot 1. Alternatīvai papildus trokšņa mazināšanas

procedūru (1.Alternatīvas y scenāriju summāri ar autoceļa un dzelzceļa radīto troksni) trokšņa diskomfortam tiktu pakļauti līdz 43 iedzīvotājiem dienas laikā (pieņemot, ka vidēji vienā mājā dzīvo līdz 3 cilvēkiem), līdz 122 iedzīvotājiem vakara un 134 iedzīvotājiem nakts laikā (no tiem atsevišķi tikai lidostas radītā trokšņa iedarbībā – 4 mājas vai 12 cilvēki). Tāpat secināts, ka tikai Tukuma lidostas trokšņa ietekmei dienā (neņemot vērā fonu), vakarā un naktī būtu pakļautas vienas un tās pašas 4 mājas Smārdes pagasta virzienā, bet trokšņa diskomfortam, kas pārsniedz pieļaujamo līmeni, netiktu pakļauta neviena māja Tukuma pilsētas virzienā. Lidmašīnu radītā trokšņa diskomforta zonā (atbilstoši prognozei līdz 2 dB(A) normatīvu pārsniegumi) sagaidāmi esošās mājās un viensētās “Kalniņi”, “Kurciņi”, “Oši” un “Lapiņas” Smārdes pagastā, kas trokšņa dienas kartē norādītas trokšņa zonā >55 – 60 dB(A), vakara kartē norādītas trokšņa zonā >50 – 55 dB(A) un nakts kartē norādītas trokšņa zonā >45 – 50 dB(A). Norādīts, ka viensēta “Oši” būtu pakļauta gan Tukuma lidostas, gan autoceļa radītajam troksnim. Tādējādi, pieļaujamā trokšņa robežlielumu pārsniegšana Tukuma pilsētas virzienā pārstrādātā Ziņojuma aktuālajā versijā netiek prognozēta. Līdz ar to, kā Ziņojumā secināts:

- 6.2.3.16.1. arī tad, ja Paredzētās darbības 1.Alternatīva ietver trokšņa mazināšanas pasākumu (*t.i. - 1.Alternatīvas y scenāriju*), - tās realizācijas rezultātā sagaidāmi Trokšņa Noteikumos Nr.16 noteikto dienas, vakara un nakts trokšņa robežlielumu pārsniegumi.
- 6.2.3.16.2. Trokšņa ietekme uz iedzīvotājiem ir negatīva, tomēr 1.Alternatīvas y scenārija gadījumā ietekmēto iedzīvotāju skaits būtu vērā ņemami mazāks kā 1.Alternatīvas x scenārija gadījumā.
- 6.2.3.16.3. Tomēr, lai gan ietekmēto iedzīvotāju skaits nav liels, ietekmi var uzskatīt par būtisku (Ziņojuma 95.lpp.) un tas cita starpā saistīts ar to, ka pēdējos gados notiek apbūve zem lidmašīnu pacelšanās/nolaišanās koridoriem abos virzienos, kur iedzīvotāji ir potenciāli pakļauti lidmašīnu radītajam troksnim.
- 6.2.3.16.4. Trokšņa ietekmes mazināšanai Ziņojumā ietvertas šādas rekomendācijas:
 - 6.2.3.16.5. nav ieteicama jaunu dzīvojamo ēku būvniecība zem lidmašīnu pacelšanās/nolaišanās koridora un tā tiešā tuvumā;
 - 6.2.3.16.6. vēlams pārskatīt teritoriju apbūves nosacījumus un rezervēt teritorijas trokšņu zonās cita veida teritoriju izmantošanai,
 - 6.2.3.16.7. paredzēt lidmašīnu trokšņa monitoringu, novēršot tehniskus defektus (tonalitāti, pieskaņas u.c.),
 - 6.2.3.16.8. iespējama nepieciešamība uzlabot skaņas izolāciju četrās viensētās (“Kalniņi”, “Kurciņi”, “Oši” un “Lapiņas” Smārdes pagastā), ārtelpā ap kurām prognozēti nelieli (līdz 2 dB(A)) trokšņa robežlielumu pārsniegumi.
- 6.2.3.17. Veselības Inspekcija 2014.gada 8.jūlija vēstulē Nr.3.2-4/17161 atzīst, ka tās ieskatā vienīgā vērā ņemamā negatīvā ietekme uz vidi un veselību ar Paredzēto darbību ir lidmašīnu pacelšanās – nolaišanās troksnis – trokšņa ietekme uz apkārtējo iedzīvotāju dzīves kvalitāti. Izvērtējot Ziņojumā sniegto informāciju, Veselības Inspekcija atbalsta Ziņojumā sniegtās rekomendācijas trokšņa ietekmes mazināšanai.
- 6.2.3.18. Ņemot vērā minēto, konstatējams, ka prognozētais trokšņa līmenis ir limitējošais faktors Paredzētajai darbībai, ja tiek realizēta 1.Alternatīva. Lai arī trokšņa robežlielumu pārsniegumu skarto teritoriju un iedzīvotāju skaits ir vērā ņemami

atšķirīgs (ja salīdzina abus 1.Alternatīvas scenārijus), kā limitējošais faktors tas atzīstams gan 1.Alternatīvas x scenārija, gan y scenārija gadījumā. Atbilstoši likuma "Par piesārņojumu" 1.panta 7)punktā sniegtajai piesārņojuma legāļdefinīcijai un 1.panta 121) sniegtajai trokšņa legāļdefinīcijai, troksnis ir uzskatāms par vides piesārņojumu. Saskaņā ar likuma "Par piesārņojumu" 14.panta (1)daļu piesārņojošu darbību nedrīkst veikt, ja var tikt pārsniegti vides kvalitātes normatīvu robežlielumi noteiktam piesārņojuma veidam noteiktā teritorijā (...). Šādos gadījumos atļauja piesārņojošas darbības veikšanai netiek izsniegta. Ziņojumā nav izvērtēta cita iespējamā lidojumu skaita palielināšanas alternatīva, kā vien lidojumu skaita palielināšana līdz 3000 pacelšanās un 3000 nolaišanās reizēm gadā. Neraugoties uz to, ka palielinot lidojumu skaitu līdz 3000 pacelšanās un 3000 nolaišanās reizēm gadā tiek prognozēti vides trokšņa robežlielumu dienā, vakarā un naktī pārsniegumi, Ziņojumā trokšņa novērtējuma ietvaros nav izstrādāti pasākumi, kas jānodrošina darbības lerosinātajam dzīvojamās teritorijās, kur tiek prognozēti trokšņa robežlielumu pārsniegumi (Ziņojumā nav izvērtēta ne īpašumu atpirkšana, ne lidojumu skaita samazināšana). Tāpat Ziņojums nesatur pietiekošu pamatojumu 1.Alternatīvas x un y scenāriju piemērošanai, iespējamībai un pārvaldībai (skatīt iepriekš šajā Biroja atzinuma apakšsadaļā konstatēto).

6.2.3.19. Vienlaikus, iepazīstoties ar Ziņojumu un Birojā iesniegtajiem trokšņa modelēšanas programmas datiem (datu failu), Birojs konstatējis arī sekojošo:

6.2.3.19.1. Trokšņa novērtēšanai izmantojamās obligātās metodes noteic Trokšņa Noteikumu Nr.16 1.pielikums (pirms tam Trokšņa noteikumu Nr.597 1.pielikums). Gan saskaņā ar tiesisko regulējumu, kas bija spēkā Paredzētās darbības IVN uzsākšanas brīdī, gan saskaņā ar regulējumu, kas ir spēkā šī Biroja lēmuma izdošanas brīdī, - vides trokšņa rādītāju novērtēšanai aprēķinu ceļā ir jāizmanto šādas metodes:

6.2.3.19.1.1. Gaisa kuģu radītā trokšņa novērtēšanai ir jāizmanto Metode ECAC.CEAC Doc. 29 "Standarta metode trokšņa kontūru aprēķināšanai ap civilajām lidostām" ("Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports"), 1997;

6.2.3.19.1.2. ceļu satiksmes radītā trokšņa novērtēšanai ir jāizmanto Francijā izstrādātā aprēķina metode "NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)", kas minēta izdevumā "Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, Article 6" un Francijas standartā XPS 31-133.

6.2.3.19.1.3. dzelzceļa un tramvaju satiksmes radītā trokšņa novērtēšanai ir jāizmanto Nīderlandē izstrādātā aprēķina metode "RMR" (publicēta izdevumā "Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaai '96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 November 1996").

6.2.3.19.2. Tukuma lidostas 1.Alternatīvas radītā trokšņa novērtējumam, veicot dzelzceļa un autoceļa radītā trokšņa aprēķinu, nav izmantotas Trokšņa Noteikumos Nr.16 paredzētās Francijā un Nīderlandē izstrādātās metodes, bet skandināvu metode RTN 1996 (Road Traffic Noise – Nordic

Pred.Method; 1996) un Krievijā izstrādātā metode (Russian Rail). **Tādējādi, ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanai nodrošinātais trokšņa aprēķins neatbilst Noteikumu Nr.16 prasībām.** Proti: Ziņojumā ietvertā trokšņa prognoze neatbilst Trokšņa Noteikumu Nr.16 1.pielikuma 6.3. un 6.4. punktam un 2.pielikuma 2.1.punktam, kas paredz, ka vides trokšņa robežlielumu novērtēšanā ievēro šo noteikumu 1. pielikumā minēto vides trokšņa rādītāju piemērošanas kārtību un novērtēšanas metodes.

- 6.2.3.19.3. Birojs tāpat secina, ka Tukuma lidostas lidaparātu kustības trokšnis Paredzētās darbības 1.Alternatīvai modelēts, iespējams, meklējot vēl papildus risinājumus trokšņa izplatības zonas mazināšanai, kā 1.Alternatīvas y scenārijā aprakstītie. Lai gan aktuālajai Ziņojuma versijai pievienotajā IV pielikumā „Perspektīvā vides trokšņa novērtēšanas pārskats” SIA „R&D Akustika” dokumenta 6.lapā norāda, ka Trokšņa Noteikumi Nr.16 paredz trokšņa aprēķina veikšanu lidostu novērtēšanā saskaņā ar starptautisku metodi ECAC.CEAC Doc.29 „Standarta metode trokšņa kontūru aprēķināšanai ap civilajām lidostām”, kura kā atsevišķs matemātisks aprēķinu modulis ietverts trokšņa prognozes programmā „SoundPlan 7.1.” un satur aprēķiniem nepieciešamos datus par lidmašīnu trokšņa datiem un ar kuras palīdzību tiek veikta lidostas darbības radītā trokšņa kartēšana, - veicot Paredzētās darbības 1.Alternatīvas scenārija y radītā trokšņa modelēšanu, SIA „R&D Akustika” ir mainījusi SoundPlan programmas datu bāzē ietvertos sistēmas datus, aizstājot tos ar citām vērtībām. Proti, trokšņa aprēķins veikts, izvēloties datus par plānotajām lidaparātu klasēm nevis no programmas SoundPlan 7.1. datu bāzes (kur atbilstoši lidaparātu ražotāju sniegtajiem datiem matemātiskajā modelī integrētas visas aprēķinam paredzētās vērtības, kas raksturo konkrēto lidaparātu modeli (ne tikai tuvošanās, nolaišanās pacelšanās u.c. rādītāji, bet arī trokšņa līmenis)) – bet ievadot kopumā (aprēķinam izmantojamas) citas vērtības (definējot savas lidaparātu klases). Šādu aprēķinu pieeju SIA „R&D Akustika” un Izstrādātājs nav trokšņa prognozes pārskatā vai Ziņojumā pamatojis. Pievienota vienīgi informācija (kas esot izmantota aprēķiniem) par lidaparātu pacelšanās gradientiem starptautiskajā lidostā “Rīga”, nesniedzot pamatojumu, kādēļ tiem dota priekšroka salīdzinājumā ar programmā SoundPlan iestrādātajiem ražotāja sniegtajiem datiem par katru lidaparātu modeli un nesniedzot pārskatu un pamatojumu par citiem parametriem un vērtībām, kas vienlaikus izmainās (tai skaitā trokšnis), ja SoundPlan programmas sistēmā definē savas lidaparātu klases. Vienīgā papildus atsauce ietekmes uz vidi novērtējuma dokumentos uz iespējamām korekcijām rodama 2014.gada 9.aprīlī Smārdes pamatskolā un 2014.gada 10.aprīlī Tukuma novada domē rīkoto sabiedrisko apspriešanu protokolos, kur Izstrādātāja pārstāvis, raksturojot ieviestās izmaiņas ar aktuālo Ziņojuma versiju, cita starpā norāda, ka meklēti risinājumi trokšņa samazināšanai, mainot arī lidaparātu pacelšanās stāvumu (leņķi pret zemi). 2014.gada 1.decembrī un 2.decembrī Birojs papildus ir saņēmis gan Ierosinātāja, gan Izstrādātāja pēc savas iniciatīvas iesūtītas elektroniskās vēstules, kur sniegts paskaidrojums par lidaparātu kustības leņķiem, kas ņemti par pamatu aprēķiniem. Tomēr šādas netiešas norādes ietekmes uz vidi novērtējuma dokumentos, nesniedzot uzskatāmu raksturojumu un salīdzinājumu starp standarta un mainītajiem risinājumiem, to pamatotību, piemērotību un iespējamību, nav atzīstams par veidu, kā pēc izvērtējuma un atklātības principa izpildāms ietekmes uz vidi novērtējuma uzdevums.

6.2.3.19.4. Ziņojuma izvērtēšanas gaitā, pieaicinot jomas ekspertu (SoundPlan programmatūras autors un īpašumtiesību turētājs) Birojs ir veicis trokšņa prognozes pēcpārbaudi. Šādas pēcpārbaudes rezultātā Birojs ir guvis apstiprinājumu, ka lidaparātu klases un ar tiem saistītie parametri nav definēti atbilstoši sistēmas standartiem un nav uzskatāmi par tādiem, kas atbilst metodei ECAC.CEAC Doc. 29, atsevišķi aprēķinu faktori definēti kļūdaini, vai lidaparātu klases manuālas definēšanas rezultātā pie aprēķina netiek ņemti vērā. Pēcpārbaudes rezultātā, veicot Paredzētās darbības 1.Alternatīvas y scenārija radītā trokšņa atkārtotu aprēķinu (bez fona trokšņa un ņemot vērā tikai lidaparātu kustību), secināts, ka trokšņa robežlielumu pārsniegumi (tikai no Tukuma lidostā apkālpoto lidaparātu kustības) var skart ne būtiski lielākas, bet tomēr atšķirīgas teritorijas kā Ziņojumā identificētās, tai skaitā Tukuma pilsētas virzienā. Pieļaujamā trokšņa pārsnieguma zonu kontūras nav būtiski plašas un skar atsevišķas dzīvojamo māju teritorijas ZR un DA virzienos, tomēr summāri ar citiem trokšņu avotiem un pastāvošo vides fonu, trokšņa robežlielumu pārsniegumu teritorijas būtu nepārprotami lielākas. Šādos gadījumos, kad paredzētā darbība rada summāru ietekmi ar citiem trokšņa avotiem, - atbilstīgais instruments ietekmes būtiskuma (ar Paredzētās darbības realizāciju radītā ietekmes palielinājuma) novērtējumam ir detalizēts izsvērums par trokšņa līmeni jau konkrētos uztvērēju punktos, pārbaudot gan Paredzētās darbības radīto ietekmes pienesumu (palielinājumu), gan darbības pieļaujamību. Šāds izvērtējums ir Ierosinātāja un tā pieaicināta Izstrādātāja uzdevums, turklāt aprēķins par citu darbību radīto troksni veicams, izmantojot aprēķinam paredzētās metodes un pamatoti un uzskatāmi argumentējot katras atkāpes no vispār pieņemtās prakses, ja tādas veiktas. Birojs jau iepriekš šī atzinuma apakšpunktā ir ietvēris secinājumus par veikto novērtējumu summāri ar citiem trokšņu avotiem un izvēlētajām metodēm.

6.2.3.20. **Līdz ar to Birojs secina, ka Paredzētās darbības 1.Alternatīvas trokšņa ietekmes novērtējums neatbilst normatīvo aktu prasībām un konstatē, ka trokšņa robežlielumu pārsniegumi 1.Alternatīvas realizācijas gadījumā var skart atšķirīgas teritorijas kā Ziņojumā identificētās. Birojs neatzīst trūkumus kā nenozīmīgus vai tādus, ko Biroja atzinuma izdošanas gaitā būtu iespējams labot, izdarot vispārējus apsvērumus, tai skaitā pieaicinot ekspertu, jo tas pārsniedz atzinuma izdošanas tvērumu. Līdz ar to, attiecībā uz trokšņa ietekmes un tā būtiskuma novērtējumu ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras uzdevums nav izpildīts, procedūras mērķis nav sasniegts un izvērtēšanas princips nav atbilstīgi realizēts.**

6.2.3.21. Saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (4) daļas nosacījumiem, gadījumā, ja izstrādātais Ziņojums neatbilst programmai, normatīvo aktu prasībām vai nav ņemti vērā kompetentās institūcijas rakstveida priekšlikumi attiecībā uz ziņojumu, kompetentā institūcija nosūta ziņojumu ierosinātājam pārstrādāšanai, norādot novēršamās nepilnības, kā arī, ja nepieciešams, uzdod ierosinātājam nodrošināt sabiedrības informēšanu un sabiedrisko apspriešanu. Paredzētās darbības IVN ziņojums Ierosinātājam ir nodots pārstrādāšanai jau divas reizes. Tādējādi:

- ievērojot konkrētās lietas specifiku,
- to, ka Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam un Biroja atzinumam jāaptver gan Tukuma lidostas darbības paplašinājumu (1.Alternatīva), gan Tukuma lidostas līdzšinējā darbība ar jaunās lidostas ēkas/termināla lietojumu (2.Alternatīva),

- to, ka Ierosinātāja interesēs ir sasniegt galējo noregulējumu saistībā ar uzbūvētās infrastruktūras lietojumu,
- to, ka Ziņojums pārstrādāšanai ticis nodots jau divas reizes, bet process iestādē nevar ilgt bezgalīgi,
- to, ka Ziņojuma nodošana pārstrādāšanai pati par sevi nav pašmērķis, jo nevar sasniegt rezultātu, ja normatīvo aktu prasības netiek ņemtas vērā,

Birojs nenodod Ziņojumu atkārtotai pārstrādāšanai trešo reizi un uzskata par nepieciešamu un iespējamu izvirzīt obligātos nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama vai nav pieļaujama:

6.2.3.21.1. Paredzētās darbības 1.Alternatīva nav pieļaujama, jo šādas Paredzētās darbības trokšņa ietekme nav atbilstīgi novērtēta un ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras uzdevums nav izpildīts.

6.2.3.21.2. Paredzētās darbības 2.Alternatīva ir pieļaujama, jo Tukuma lidostā papildus uzbūvētā infrastruktūra un ar tās lietojumu saistītais troksnis, saglabājot līdzšinējo Tukuma lidostas darbības intensitāti, nerada būtiskas esošā vides stāvokļa izmaiņas.

6.2.2. Iespējamās ietekmes novērtējums uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām:

6.2.2.1.Lidostu darbība ir saistīta ar vairākām ietekmēm, tai skaitā izmešiem gaisā, troksni, lidaparātu un sauszemes transporta kustību, kas var radīt gan tiešas, gan netiešas ietekmes uz bioloģisko daudzveidību – sauszemes un ūdens floru un faunu. Šādas ietekmes var būt gan tiešas - sadursmes vai trokšņu radītā traucējuma putniem (ja lidaparāti veic pārlidojumus nelielā augstumā virs putniem nozīmīgām vietām vai to pulcēšanās, barošanās, atpūtas u.c. lielas koncentrācijas vietām) risks, gan netiešas un akumulējošas, piemēram, gaisa piesārņojuma radīts pakāpenisks (ilgttermiņā) veģetācijas un teritorijai raksturīgo biotopu nomaiņas process.

6.2.2.2.Tukuma lidostai 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 atrodas ~ 4 km no Tukuma lidlauka un to skar pacelšanās/nolaišanās dienvidaustrumu koridora daļa.

6.2.2.3.Biroja vērtējumā nav sagaidāms, ka Paredzētās darbības 2.Alternatīvas realizācijas gadījumā, uzsākot jauno Tukuma lidostas infrastruktūras objektu lietojumu un ekspluatāciju, bet nepalielinot pašreizējo lidojumu skaitu, varētu tikt radīta būtiska ietekme uz bioloģisko daudzveidību, tai skaitā īpaši aizsargājamām sugām un biotopiem, īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Nav ticis konstatēts, ka ar minēto objektu būvniecību vai iekārtu uzstādīšanu pārveidota apjoma ziņā būtiska, nozīmīga vai aizsardzības vērta dabas teritorija, objektu ekspluatācija bez lidojumu intensitātes pieauguma neradītu būtiskus jaunus piesārņojuma avotus.

6.2.2.4.Tai pat laikā Paredzētās darbības 1.Alternatīva ar kopējo lidaparātu satiksmes intensitātes palielināšanu ir saistīta ar izmešu gaisā palielinājumu, trokšņu līmeņa palielinājumu un trokšņa izplatības zonu pieaugumu. Palielinot diennaktī veikto pacelšanos/nolaišanos skaitu, nav izslēdzama ietekme arī uz tuvumā esošajām dabas teritorijām. Šādas ietekmes būtiskuma izvērtējums ietverts Ziņojumā, atsauksmes saņemtas arī no DAP.

- 6.2.2.5. Ziņojumam ir pievienots sertificēta eksperta – ornitologa 2011.gada 13.oktobra atzinums par putnu migrācijas trasēm un koncentrēšanās vietām, kurā norādīts, ka atzinuma sagatavošanas gaitā ir apsekots reģions uz dienvidaustrumiem no lidostas Slampes – Smārdes lauku masīvā, kā arī veikti putnu novērojumi uz Ozolnieku – Aizpures ceļa. Atzinuma sagatavošanā ir izmantoti agrāk ievāktie dati un cita pieejamā informācija, kā arī veikta kartogrāfiskā analīze. Atzinumā norādīts, ka:
- 6.2.2.5.1. Teritorijas apsekošanas laikā tiešā Tukuma lidostas tuvumā netika novērota intensīva putnu migrācija. Bija novērojama vāja zvirbulveidīgo putnu migrācija un novērots 10 īpatņu liels zosu bariņš. Eksperts norāda, ka, analizējot pieejamos datus, ticams, ka lidlauka tiešā tuvumā nav novērojama intensīva migrācija.
 - 6.2.2.5.2. Vienlaikus eksperts norāda, ka daļa piegulošā reģiona līdz šim ir apsekota vāji, tāpēc putnu pārlidojuma trases un koncentrēšanās vietas var noteikt, analizējot pieejamo informāciju un kartogrāfisko materiālu. Maksimālais putnu (dzērves, gulbji, zosis) skaits, kas novērots laukos gar autoceļu A10 no Tukuma līdz Pūrei sasniedzis 100 līdz 150 īpatņus. Lauku masīvs, kas pieguļ Ķemeru nacionālajam parkam Smārdes un Slampes apkārtnē, ir nozīmīga barošanās migrējošiem zosveidīgiem putniem un dzērvēm, savukārt purvi un citi mitrāji Ķemeru nacionālajā parkā - nakšņošanas un atpūtas vietas. Šajās teritorijās zosveidīgiem putniem un dzērvēm ir arī lokālas zemu (10 m līdz 50 m augstumā) pārlidojumu trases. Smārdes – Slampes lauku masīvā ir konstatētas nozīmīgas mājas strazdu koncentrēšanās vietas (līdz 1000 īpatņiem).
 - 6.2.2.5.3. Eksperts norāda, ka barošanās, nakšņošanas un atpūtas vietas ir pietiekami tālu no Tukuma lidlauka, tāpēc plānotā darbība būtiski neietekmēs nedz tuvumā esošās NATURA 2000 un putniem nozīmīgās vietas, nedz migrējošos putnus, kas uzturas aizsargājamā dabas teritorijā un ārpus tās.
- 6.2.2.6. Eksperts – ornitologs rekomendē:
- 6.2.2.6.1. uzsākot plānotos pasažieru un kravu pārvadājumus, vismaz vienu pavasara migrācijas un vismaz vienu rudens migrācijas sezonu veikt putnu monitoringu lidostas teritorijā un tās tuvākajā reģionā;
 - 6.2.2.6.2. lidostas teritorijā un tās tuvākajā apkārtnē nodrošināt teritoriju pļaušanu, lai novērstu sēklu veidošanos lakstaugiem.
- 6.2.2.7. DAP vairākkārt savas kompetences ietvaros ir izskatījusi iesniegtās Ziņojuma versijas un norāda, ka Ziņojums ietver atbilstošu ar bioloģisko daudzveidību saistīto risku izvērtējumu saistībā ar plānoto darbību, līdz ar to DAP nav iebildumu.
- 6.2.2.8. Izstrādātāja 2014.gada 13.augustā iesniegtajos skaidrojumos ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojumam, vērtējot ietekmes, vadoties no augstuma, kādā lidaparāti veic pārlidojumus pār ĶNP malu, norādīts, ka, ņemot vērā Tukuma lidostas orientāciju attiecībā pret ĶNP teritoriju, komercreisa lidmašīnas, tuvojoties Tukuma lidostas skrejceļam uz nosēšanos, normālā trajektorijā nenolaidīsies līdz 300 m virs ĶNP, no kurienes pa līkni līdz nosēšanās sākumam ir vismaz 10 km. Lidaparātu pacelšanās ir ievērojami stāvāka.
- 6.2.2.9. Atbilstoši Ziņojumā ietvertajiem secinājumiem, ietekme uz bioloģisko daudzveidību, tai skaitā putniem, nebūs būtiska.

6.2.2.10. Ņemot vērā visu iepriekš minēto, atbilstoši Ziņojumā norādītajam, Birojs saistībā ar bioloģiskās daudzveidības aizsardzību uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu būtu pamats izvirzīt nosacījumus, ar kādiem Paredzētās darbības 1.Alternatīva īstenojama (būtu nepieciešams nodrošināt eksperta – ornitologa rekomendēto monitoringa veikšanu un informācijas sniegšanu DAP un Valsts vides dienestam noteiktajos termiņos, izvērtējot monitoringa rezultātus, Ierosinātajam sadarbībā ar ornitologiem būtu jāsagatavo kaitējuma samazināšanas plāns, kas jāsaskaņo ar DAP), tai pat laikā attiecībā uz 1.Alternatīvas realizāciju ir identificēti limitējošie faktori. Tādēļ obligātos nosacījumus Birojs neizvirza (Birojs atzinis, ka 1.Alternatīvas realizācija nav pieļaujama).

6.2.3. Iespējamā ietekme uz apkārtnes ainavu, kultūrvēsturisko vidi un rekreācijas resursiem:

6.2.3.1.Ziņojumā norādīts, ka tuvākais valsts aizsargājamais kultūras piemineklis atrodas aptuveni 2,2 km ziemeļaustrumu virzienā. Aptuveni 3 km līdz 4 km attālumā Tukuma pilsētā atrodas 19 valsts aizsargājamie kultūras pieminekļi.

6.2.3.2.Ziņojumā norādīts, ka tuvākais rekreācijas un tūrisma objekts ir ĶNP aptuveni 4 km attālumā.

6.2.3.3.Ziņojumā norādīts, ka apkārtņē atrodas nozīmīgi tūrisma objekti – Durbes, Jaunmoku un Jaunpils pils, kā arī Cinevilla.

6.2.3.4.Ziņojumā norādīts, ka plānotā darbība ieviesīs īslaicīgas izmaiņas ainavā, jo virs Tukuma biežāk būs redzamas lidmašīnas – līdz 18 reizēm dienā, taču sagaidāmās izmaiņas raksturojamas kā nebūtiskas. Plānotā darbība nekādā veidā neietekmēs valsts aizsargājamās kultūras pieminekļus. Savukārt rekreācijas un tūrisma objektos paredzētās darbības rezultātā iespējams būtisks apmeklētāju skaita pieaugums, ja šai jomā iesaistīsies vietējie uzņēmēji.

Birojam Atzinumā nav nepieciešams noteikt obligātos nosacījumus attiecībā uz apkārtnes ainavu, kultūrvēsturisko vidi un rekreācijas resursiem, jo netiek prognozēta būtiska ietekme uz ainavu, kultūras pieminekļiem, tūrisma un rekreācijas resursiem un prasības ir noteiktas ārējos normatīvajos aktos.

6.2.4. Paredzētās darbības sociāli - ekonomisko aspektu izvērtējums:

6.2.4.1.Ziņojumā norādīts, ka patlaban Tukuma lidostā ir 25 darbavietas, bet, pieaugot lidojumu skaitam, nodarbināto skaits plānots līdz 100 cilvēkiem, arī apkalpojošajā sfērā lidostas ēkā paredzētas līdz 150 darbavietām. Būtisks ieguvums tiek prognozēts arī tūrisma nozarē strādājošajiem, jo pieaugs pieprasījums gan tūrisma infrastruktūras pakalpojumiem, gan tūrisma objektu apmeklējumam. Atbilstoši Ziņojumam prognozējams arī transporta pakalpojumu pieprasījums.

6.2.4.2.Ziņojumā norādīts, ka iespējamais negatīvais aspekts varētu būt lidostas tiešā tuvumā esošu nekustamo īpašumu tirgus vērtības iespējama krišana. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtajā SIA "Latio" vēstulē (skat. Ziņojuma 98.lpp.) norādīts, ka lidostas darbība kādā apkaimē rada izmaiņas ne tikai tiešā lidostas teritorijā, bet arī tuvākajā apkārtņē – zemes izmantošanas veidā, īpašumu vērtībā, pieprasītajos pakalpojumos. Lidostas pacelšanās koridors aptver samērā lielu daļu Tukuma pilsētas teritorijas – neliela daļa Jauntukuma, daļa Durbes un Ozoliņu mikrorajonu, Meža, Melnezera, Celtnieku, Spartaka, Raudas u.c. ielas. Vēstulē norādīts, ka lidostas

attīstība var dot nākotnē ieguvumus Tukuma novadam un tā iedzīvotājiem, attīstoties ražošanai, noliktavām, tehniskās apkopes objektiem, birojiem, viesnīcām, transporta satiksmei, kas dotu ieguvumu arī Tukuma pilsētai, tomēr jāapzinās, ka starptautiska komerciāla lidosta, galvenokārt, kalpotu kā tranzīta lidosta. Vēstulē norādīts, ka aviācijas troksnis ir nozīmīgākais negatīvais faktors, un SIA "Latio" novērtē nekustamo īpašumu vērtības samazinājumu zem lidmašīnu pacelšanās/nolaišanās ceļa un tā tuvumā par 5 līdz 20% no vērtības. Tā kā nozīmīga iedzīvotāju daļa nevēlas dzīvot mājoklī, kas atrodas trokšņa ietekmē, tad būtiski samazinās pieprasījums pēc šādiem īpašumiem. Īpašuma vērtība pieaug par 3 līdz 4% līdz ar katriem 400 m no lidmašīnu ceļa.

6.2.4.3. Ziņojuma autori uzskata, ka nevar viennozīmīgi piekrist SIA "Latio" viedoklim, jo, lai arī lidostas darbība zināmā apmērā rada izmaiņas zemes izmantošanā, īpašumu vērtībā, tomēr tas dod arī pozitīvu rezultātu, jo veidojas jauns pakalpojumu tirgus un arī īpašumu tirgus. Ziņojuma autori nepiekrīt apgalvojumam, ka pacelšanās koridors aptver samērā lielu daļu Tukuma teritorijas, jo no lidmašīnu pacelšanās vietas līdz Tukuma pilsētai ~ 2 km un var nodrošināt lidmašīnu pacelšanos jau līdz Tukuma pilsētai tādā augstumā, kas dod iespēju veikt nogriešanās manevru. Ziņojuma autori norāda, ka nolaišanās koridors iet pāri Tukuma pilsētai, jo savādāk nevar veikt drošu nolaišanos, taču nolaišanās laikā ir būtiski mazāks troksnis, nekā paceļoties. Savukārt īpašumu cenu kāpums 2005.gadā un kritums 2007.gadā ir saistāms ar vispārējo ekonomisko situāciju Latvijā, tāpēc Ziņojuma autori uzskata, ka lidostas ietekmes zonā esošo nekustamo īpašumu tirgus ir adekvāts Latvijas kopējam nekustamo īpašumu tirgum. Ziņojuma autori piekrīt SIA "Latio" viedoklim, ka lidostas attīstība var dot ekonomiskus ieguvumus Tukuma novadam nākotnē, attīstot dažāda veida pakalpojumu sniegšanu, bet lidosta ar 3000 lidmašīnu apkalpošanu gadā nevar kļūt par tranzīta lidostu, jo tās mērķauditorija ir čarterlidojumi, reģionālo lidojumu un pārvadājumu apkalpošana. Ziņojumā norādīts, ka aviācijas troksnis ir nozīmīgs negatīvs faktors, taču, ņemot vērā plānoto lidojumu skaitu, tas ir salīdzinoši niecīgs lidostas definīcijai (vairāk nekā 50000 pacelšanās/nosēšanās reižu gadā un salīdzinājumam ar vairāk par 75000 lidojumiem gadā lidostā "Rīga"). Ziņojuma autori uzskata, ka nav pamatots SIA "Latio" apgalvojums par nekustamo īpašumu vērtības samazinājumu zem lidmašīnu pacelšanās/nolaišanās ceļa un tā tuvumā par 5 līdz 20% no vērtības, jo SIA "Latio" nesniedz informāciju ne par trokšņa līmeni, ne tā pieaugumu, ne atbilstību normatīviem, ne autoceļa un dzelzceļa esamību, kā arī neņem vērā, ka nakts periodā lidostas darbība varētu būt tikai divas stundas, un neanalizē situāciju par īpašumu cenām lidostas "Rīga" ietekmes zonā (vairāk nekā 75000 lidojumu gadā), kur īpašumu cenas ir vienas no augstākajām un nav vērojama to pazemināšanās lidostas darbības dēļ. Ziņojuma autori uzsver, ka Tukuma lidosta nav jaunbūvējama lidosta.

6.2.4.4. Atbilstoši Engures novada teritorijas plānojumam, Tukuma lidosta atrodas lidlauka teritorijā. Ziņojumā norādīts, ka, ņemot vērā, ka plānotā darbība ir darbības intensifikācija tajā pašā vietā, tāpēc nekādas izmaiņas teritorijas plānojumā saistībā ar plānoto darbību nav nepieciešamas. Lidojumu skaita pieaugums neierobežos esošo saimniecisko darbību un apkārtējo zemju izmantošanu atbilstoši teritorijas plānojumā paredzētajiem mērķiem.

6.2.4.5. 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. Izdodot šo Biroja atzinumu, Birojs tāpat ņem vērā vietējo

iedzīvotāju paustās bažas, kas lielā mērā saistītas un Paredzētās darbības sabiedriskās apspriešanas procesā vairākkārt izteiktas tieši par īpašuma vērtības iespējamo krišanos. Ņemot vērā minēto, Birojs pievērš papildus uzmanību šī ietekmes aspekta tvērumam.

6.2.4.6. Šādā novērtējumā Birojs atzīst, ka ietekmes uz materiālajām vērtībām novērtēšanas mērķis (IVN tvērumā) nav saistāms ar katra īpašuma tirgus vērtības izmaiņu skaitlisku izsvērumu, turklāt neatkarīgi no Paredzētās darbības ietekmes apjoma, 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.)

6.2.4.7. Arī saskaņā ar EK Tiesas spriedumu lietā C-420/11 ietverta atziņa, IVN direktīvas 3.pantā paredzētajā 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 Direktīvas 85/337 4. pantā paredzēta projekta radīts troksnis atstāj ievērojamas sekas uz cilvēku tādējādi, 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. Tādēļ ir jāsecina, ka mantisko zaudējumu novēršana, ciktāl tie ir publiska vai privāta projekta ietekmes uz vidi tiešas ekonomiskas sekas, ietilpst Direktīvas 85/337 aizsardzības mērķī.

6.2.4.8. Arī no minētā izriet, ka izsveramais jautājums saistāms ar Paredzētās darbības ietekmi citos vides aspektos, kas rada iedarbību uz īpašumu kā materiālo vērtību. Šādā ziņā ietekmes uz īpašumu izsvērums nevar tikt izslēgts no IVN tvēruma. Tomēr vides aizsardzības un jo īpaši ietekmes uz vidi novērtējuma jomā jau ir nostiprināts pamata atziņa, ka jebkurai darbībai ir ietekme, kas var būt gan tieša, gan netieša, gan pozitīva, gan negatīva. Līdz ar to, izsverot paredzēto darbību ietekmi un lemjot par nosacījumiem tās pieļaujamībai, jāvadās no apsvērumiem par tās būtiskumu.

6.2.4.9. Birojs secina, ka jautājumi par piesārņojoša rakstura paredzēto darbību ietekmi, tai skaitā trokšņa radīto aizskārumu attiecībā uz sava īpašuma, kas atrodas ārpus pilsētas un ir domāts atpūtas nolūkiem, mierīgas baudīšanas iespējām, kā arī par neērtību rezultātā radušos īpašuma vērtības pazemināšanos ir iepriekš skatīti Eiropas Cilvēktiesību tiesas lietā Nr.37664/04. Tā, piemēram, atziņas attiecībā par šo jautājumu ietvertas Eiropas Cilvēktiesību tiesas (Trešā palāta), 2008.gada 26.februāra spriedumā lietā Nr.37664/04 ar pieteicējiem Lars un Astrid Fagerskiold pret Zviedriju. Šādi jautājumi analizēti arī Latvijas Republikas Satversmes tiesas 2011.gada 12.oktobra spriedumā lietā Nr. 2010-74-03. Lai gan minētajos spriedumos vērtējamais jautājums ir atšķirīgs un saistīts ar personas pamattiesību uz īpašumu, ģimenes dzīvi aizsardzību, tajos ietvertās atziņas tomēr var būt izmantojamas, izdarot apsvērumus

par ietekmes uz materiālajām vērtībām un tās būtiskuma novērtējumu, jo šāda būtiskuma konstatēšanai vai noteikšanai tiesas vērš uzmanību uz salīdzināmu pieeju un aspektiem. Minētajos spriedumos tiesas vērš uzmanību, ka arī Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencija negarantē noteiktu vides kvalitāti jeb personas tiesības baudīt īpašumu patīkamā vidē. Tomēr, lai gan minētajā konvencijā nav normas, kas tieši aizsargātu personas tiesības uz tīru un klusu vidi, - gadījumos, kad persona cieš no tieša un nopietna kaitējuma, piemēram, trokšņa vai piesārņojuma, var tikt konstatēts minētās konvencijas 8. pantā garantēto 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. Saistībā ar minēto Eiropas Cilvēktiesību tiesa lietā Nr.37664/04 ir norādījusi, ka par šādu aizskārumu nav uzskatāma tāda ietekme, kas irniecīga salīdzinājumā ar katrā mūsdienu pilsētā esošiem vides apdraudējumiem (*sk., piemēram, Eiropas Cilvēktiesību tiesas 2008. gada 26. februāra lēmumu lietā „Fägerskiöld v. Sweden”, pieteikums Nr. 37664/04*).

- 6.2.4.10. Tādējādi, secinot, ka Tukuma lidostas darbība un tās perspektīvā iecerētā attīstība ietekmē apkārtnes teritoriju, rada gaisu piesārņojošo vielu emisijas, troksni, palielina transporta kustību, - lai atzītu šādu ietekmi par pietiekoši nozīmīgu un tādu, kas prasa īpašus ietekmi kompensējošus pasākumus, aprobežojumus darbības pieļaujamībai, - nav pietiekoši konstatēt, ka šādas ietekmes pastāv un tās var radīt tiešas, netiešas, pozitīvas, negatīvas u.c. sekas uz apkārtnes teritoriju – bioloģiskām vērtībām, cilvēku un viņa veselību, ūdeni, augsni, gaisu u.c. tai skaitā materiālajām vērtībām, - bet jākonstatē arī šādas ietekmes būtiskums. Ņemot vērā to, ka ietekme uz materiālajām vērtībām izriet galvenokārt no ietekmēm, kuru būtiskuma (pieļaujamības) kritēriji ir noregulēti arī ar normatīvajiem aktiem, - par atskaites punktu būtiskuma novērtējumā var tikt izmantotas arī piemēram, piesārņojuma robežvērtības. Proti, par vērā ņemamu ietekmi uz īpašumu un tā vērtību nepārprotami atzīstama tāda ietekme, ar ko tiktu pārsniegtas trokšņa vai gaisu piesārņojošo vielu pieļaujamās robežvērtības, jo tādējādi tiek nelabvēlīgi ietekmēta dzīves vide un dzīves kvalitāte, ilgtermiņā – cilvēka veselība. Nepārprotami, ka būtisku pārsniegumu gadījumā nekustamais īpašums, ja tā pašreizējais vai plānotais (atļautais) lietošanas mērķis ir dzīvojamā apbūve (arī cita veida apbūve, ja tiek pārsniegti tajā pieļaujamās vērtības) – nav piemērots savu funkciju veikšanai - atstāj ievērojamas sekas uz īpašumu kā materiālo vērtību.
- 6.2.4.11. 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 pilnīgumu, novērtējuma rezultātu atbilstību normatīvajos aktos noteiktajām robežvērtībām un citus apsvērumus saistībā ar sagaidāmo ietekmi uz vidi, tās būtiskumu un Paredzētās darbības 1. Alternatīvas un 2. Alternatīvas pieļaujamību.
- 6.2.4.12. Ņemot vērā iepriekš šajā atzinumā konstatēto saistību starp ietekmes uz vidi būtiskumu un secinājumiem par ietekmes uz materiālajām vērtībām nozīmīgumu - vadoties no apsvērumiem un secinājumiem, ko Birojs jau iepriekš izdarījis attiecībā uz atsevišķo ietekmes aspektu novērtējumu (arī novērtējuma pilnīgumu), - Birojs konstatē, **ka papildus normatīvo aktu prasībām, saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu arī ietekmes sociāli ekonomisko aspektu, tai skaitā materiālo vērtību kontekstā nepieciešams noteikt nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama vai nav pieļaujama:**

6.2.4.12.1. Paredzētās darbības 2.Alternatīva ir pieļaujama, jo Tukuma lidostā papildus uzbūvētā infrastruktūra un ar tās lietojumu saistītās papildus ietekmes, ja saglabājas līdzšinējā Tukuma lidostas darbības intensitāte, nerada būtiskas esošā vides stāvokļa izmaiņas.

6.2.4.12.2. Paredzētās darbības 1.Alternatīva nav pieļaujama, jo, ietekmes uz materiālajām vērtībām nozīmīgums ir pakārtots secinājumiem par sagaidāmās ietekmes būtiskumu citu ietekmes aspektu ziņā, bet tādu ietekmju kā gaisa kvalitātes izmaiņas un troksnis novērtējuma rezultātā jau konstatēti 1.Alternatīvas realizāciju šobrīd limitējošie faktori.

6.2.8. Alternatīvu salīdzinājums un izvērtējums:

6.2.8.1. Atbilstoši Ziņojumam, iespējamās Paredzētās darbības alternatīvas ir apkalpojamo lidmašīnu pieaugums līdz 3000 gadā (3000 pacelšanās un 3000 nosēšanās gadā) un esošā lidojumu apjoma saglabāšana, uzsākot jaunās infrastruktūras lietojumu.

6.2.8.2. Šādam alternatīvu salīdzinājumam ir izvēlēta gaisa kvalitāte, troksnis, pazemes ūdeņu aizsardzība, ietekme uz bioloģisko daudzveidību, ainavu, tūrisma attīstību. Atbilstoši Ziņojumā iestrādātajam vērtējumam, netiek prognozētas būtiskas atšķirības ietekmē.

6.2.8.3. Birojs nevar attiecībā uz visiem ietekmes aspektiem pilnībā pievienoties Ziņojumā ietvertajiem secinājumiem un savus apsvērumus attiecībā uz Paredzētās darbības 1.Alternatīvu salīdzinājumā ar 2.Alternatīvu, kā arī 2.Alternatīvas apjomu (esošais lidojumu skaits) ir ietvēris jau iepriekš šī Biroja atzinuma saturā.

6.2.9. Vides kvalitātes novērtēšanas monitorings:

6.2.9.1. Ņemot vērā iepriekš šajā atzinumā konstatēto, Birojs atzīst, ka papildus normatīvo aktu prasībām, saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu ietekmju monitoringa kontekstā Paredzētās darbības 1.Alternatīvai nav nepieciešams noteikt nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama, jo tās realizācijai ir identificēti limitējošie faktori.

6.2.9.2. Attiecībā uz 2.Alternatīvu - gruntsūdens kvalitātes novērojumiem jāatjauno 1.monitoringa aka un jāveic turpmāk gruntsūdens monitorings visos 3 monitoringa urbumos atbilstoši Valsts vides dienesta noteiktajam.

Ievērojot likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējuma" 20.panta (1) daļā noteikto, Birojam jāizvērtē Ziņojums un jāsniedz par to atzinums. Ņemot vērā šajā atzinumā iepriekš norādīto, Birojs atzīst, ka konstatējami tādi apstākļi, kas būtu par pamatu aizliegt pilnībā Ierosinātāja Paredzētās darbības 1.Alternatīvu, un uzskata, ka 1.Alternatīva nav iespējama arī ar ierobežojumiem, ievērojot Biroja izvirzāmus obligātos nosacījumus, ar kādiem darbība būtu īstenojama. Neatbilstoša ietekmju izvērtējuma dēļ, izvērtējuma mērķis nav sasniegts un nav iespējams izvirzīt nosacījumus 1.Alternatīvas darbībai. Līdz ar to, Birojs sniedz atzinumu, ka no ietekmes uz vidi novērtējuma tvēruma būtu pieļaujama tikai 2.Alternatīva, ievērojot šajā Biroja atzinumā ietvertos nosacījumus.

Direktors

A. Lukšēvics

2014.gada 12.decembrī