

Starptautiskās lidostas „Rīga” infrastruktūras attīstības projektu līdz 2020.gadam

ietekmes uz vidi novērtējums.

Papildus informācija un skaidrojumi, 2015.gada 8.oktobrī

Papildus informācija un skaidrojumi Ziņojumam, atbilstoši 2015.gada 30.septembra vēstulē Nr.3-01/1685 saņemtajiem ekspertu jautājumiem:

1. Skaidrojumi un papildus informācija saistībā ar saņemtajiem eksperta komentāriem par trokšņa modelēšanu.
2. Skaidrojumi un papildus informācija saistībā ar saņemtajiem eksperta komentāriem par gaisa piesārņojumu un fizikāliem laukiem.
3. Papildus informācija par lidostas procedūrām, putnu un dzīvnieku kontrolē.

1. Skaidrojumi un papildus informācija saistībā ar saņemtajiem eksperta komentāriem par trokšņa modelēšanu

| Nr. | Jautājums/ komentārs | Atbilde/ Skaidrojums |
|-----|--|---|
| 1. | SoundPlan programmā ievadītie dati par gaisa kuģu intensitātēm nav norādīti pēc to modeļiem, bet pēc lidmašīnu klasēm; | Atbilstoši 7.01.2014. LR MK noteikumiem Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība”, lidostu radītais troksnis tiek modelēts atbilstoši ECAC.CEAC Doc. 29 "Standarta metode trokšņa kontūru aprēķināšanai ap civilajām lidostām". Šī metode neparedz konkrēto lidmašīnu modeļu izvēli, bet iedala visas lidmašīnas klasēs, atbilstoši kurām arī tiek veikta modelēšana. Informācija par gaisa kuģiem tika sniegta klasificēta atbilstoši ICAO gaisa kuģu klasifikācijai, piemēram. Lidosta veic gaisa kuģu uzskaiti atbilstoši to tipiem. |

| | | |
|----|---|---|
| 2. | No kopējiem lidostas apkalpotajiem lidmašīnu modeļiem 11,5% nav tieši iekļauti trokšņu modelēšanā, bet pieskaitīti pie pārējiem biežāk lidojamajiem modeļiem. Vai ir modelēts kāda ir šī ietekme; | Pārējie, kopā 11,5%, reti lidojošie, lidmašīnu modeļi netika iekļauti aprēķinos. Tāpēc modeļī iekļauto lidmašīnu skaits tika proporcionāli palielināts, ievērojot attiecīgo lidmašīnu klases. Atbilstoši lidostas „Rīga” statistikas datiem, vidēji 4,5% no visiem gadā apkalpotajiem gaisa kuģiem lidostā ielido un izlido pa neidentificētu maršrutu. Gaisa kuģi ar 23 neidentificētiem maršrutiem tika pievienoti pārējiem, zināmajiem, pacelšanās un nolaišanās maršrutiem. Gaisa kuģu trokšņa dati tika izmantoti atbilstoši ECAC.CEAC doc 29 vadlīnijām. 5. nodaļā ir aprakstīts grupēšanas paņēmieni, kur tiek grupēti līdzīgi gaisa kuģi. |
| 3. | Prognoze, ka gaisa kuģu skaits samazināsies līdz 2020. gadam, bet prognozētais apkalpoto pasažieru skaits pieaugs ziņojumā ir bez pamatojuma; | Pasažieru skaita pieaugums tiek pamatots, balstoties uz aviokompāniju biznesa plānu uzstādījumiem - nodrošināt efektīvāku gaisa kuģa vietu aizpildīšanu, kā arī izmantot pasažieru pārvadāšanai lielākus gaisa kuģus. Prognozētais gaisa kuģu skaits tika aprēķināts balstoties uz prognozēto pasažieru skaitu, prognozēto gaisa kuģu skaitu pa gaisa kuģu kodiem, vidējo pasažieru skaitu katra koda gaisa kuģos, kā arī balstoties uz prognozēto kravu reisu skaitu. |
| 4. | SIA R&D Akustika izstrādātajā ziņojumā 8. un 9. lpp. Minētie pasākumi trokšņu samazināšanai ir aprakstīti, bet nav ietverti trokšņu izplatības ievērtēšanā; | Minētās procedūras šobrīd ir izstrādes procesā, to izstrādi veic VAS “Latvijas Gaisa satiksme”. Modelī tiek pārnesta 2013. gada gaisa kuģu kustība uz 2020. gadu. Ja modelī tiktu iekļautas procedūras, tad situācija būtu Lidostai nedaudz labvēlīgāka, piemēram, Jaunmārupē. |
| 5. | Monitoringa punktu datiem ziņojumā nav veikta pārbaude ar 3D kartēšanas rezultātiem, lai varētu noteikt izstrādātā modeļa precizitāti; | Trokšņa izplatības kartes tika sagatavotas balstoties uz 2013. gadu. Pašlaik ir pieejami apstrādāti trokšņa monitoringa dati par 2014. gadu, kas nav tieši salīdzināmi. |

2. Skaidrojumi un papildus informācija saistībā ar saņemtajiem eksperta komentāriem par gaisa piesārņojumu un fizikāliem laukiem

| Nr. | Jautājums/komentārs | Skaidrojums |
|-----|---|--|
| 1. | Uz darba vāka teikts, ka darbs radīts 5ī gada jūlijā, kaut gan faktiski IVN process notiek tikai septembrī. Līdz ar to datums ir nedaudz dezorientējošs | IVN Ziņojums, ko vērtēja eksperts, tika iesniegts izvērtēšanai VPVB 2015.gada 20.jūlijā. Datums uz vāka atbilda Ziņojuma iesniegšanas laikam. Septembrī precizētajam Ziņojums uz vāka norādīts precizētās redakcijas iesniegšanas mēnesis VPVB . |
| 2. | 6.lpp lietots īpaši specifisks termins "demisfalts". Tā kā vidusmēra lasītājam tāds nav saprotams, tad būtu jāizskaidro (piemēram, pakājeņa daļā "'A semi-flexible and joint-free topping system, well suited for use in heavily trafficked areas "' vai līdzīgi). | Ziņojumā, gan ir minēts termins "densifalts". Papildus sniedzam termina "densifalts" skaidrojumu: Skrejceļa klājuma materiāls, kas apvieno asfalta elastīgās īpašības, kā arī betona nestspēju un izturību |
| 3. | Lpp 8. līdz 25. dotā normatīvo aktu pārskata sadaļa ir apmierinoša, taču nav skaidrs vai tiešām lidostā nav nevienas lokālās katlu mājas un nevienas tehnoloģiskās DUS, jo par tām normatīvais regulējums nav pieminēts. Nav minēts arī regulējums par mikroviļņu starojuma normām. | Ziņojuma 1.nodaļā sniegtais apskats ir par spēkā esošiem normatīvajiem aktiem. 1.nodaļā sniegts apskats par nosacījumiem, kas attiecas uz katlumāju un DUS emisiju ietekmi uz vidi. Apraksts par normatīvo regulējumu attiecībā uz mikroviļņu starojuma normām (par normatīviem aktiem, kas ir pieejami, bet šobrīd nav spēkā) sniegts 2.18 un 4.14.1 nodaļās. |
| 4. | 26.lpp dotas lidlauka koordinātes, bet tās uzdotas nesaprotamā formātā. Koordinātes pieņemts uzdot formātā 'N XX°YY,Y'; E0AA°BB.B', un tās nav iespējams uzdot ar vienu skaitli, kam seko nesaprotams simbols "M".. | Sniegtais skaitlis nav koordinātes, bet virziena apzīmējums no Rīgas centra. Lidostas "Rīga" koordinātes: 56°55'25"N 23°58'16"E. |

| | | |
|----|--|--|
| 5. | 28.lpp dota lidostas robežu kartogrāfija, kurā ar izbrīnu jākonstatē, ka lidosta plānojusī izplesties uz rietumiem vairāku kilometru platumā, atsavinot daudzdzīvokļu ciemata ēkas ar orientējoši dažiem tūkst iekzīvotājiem, dārzkopības kooperatīvu ar orientējoši pustūkstotis privātīpašniekiem, virkni publisko ceļu, dažus desmitus zemnieku saimniecību, karjeru uc privātus īpašumus, fermas un organizāciju īpašumus. Cik zināms, šo atsavināto teritoriju īpašnieki par šādiem plāniem pat nav lietas kursā. | Ziņojuma 2.1.attēlā sniegta informācija kur attēlotas Lidostas „Rīga” teritorijas robežas, kas noteiktas 2011.gada 5.jūlija MK noteikumos Nr.535 „Noteikumi par valsts akciju sabiedrības „Starptautiskā lidosta „Rīga””. Noteikumi nosaka valsts nozīmes civilās aviācijas lidlauka statusu valsts akciju sabiedrības "Starptautiskā lidosta "Rīga"" lidlaukam, kā arī lidlauka teritorijas (arī turpmākajai attīstībai nepieciešamās teritorijas) robežas un lidlauka teritorijas plānoto (atļauto) izmantošanu. |
| 6. | 32.lpp tehnoloģisko procesu kartē zem neskaidrā nosaukuma Avioform S "tehnoloģiskie šķīdumi" ir paslēpti metanola un etilēnglikola propilēnglikola lietonnāžas emisijas gaisā. Tā ir jāapraksta detalizēti un skaidri. Turpat minēts, ka ēku kondicionēšanai lieto EU atļauto tipu (ne)freonus - reфриdžerantu gāzes. Kā zināms, tās laiku pa laikam ir jāpapildina, jo pilnīgi hermētiskas iekārtas ir teorētiska fikcija, tas ir, cik iepilda, tik ir noplūdis. Respektīvi, pārskats par šo vielu apriti jāpievieno gaisu piesārņojošo vielu aprakstam. 65.lpp sīkāks skaidrojums nav sniegts. | Programma EnviMan piesārņojošo vielu izkliedes kartes nesagatavo gadījumos, kad piezemes koncentrācija ir mazāka par 1 pg/m ³ (1 pikograms = 10 ⁻¹² grami). Paredzētās darbības ietekme vērtēta vielām, kuras rada izmaiņas vidē, kas pārsniedz koncentrāciju, kuru iespējams novērtēt. Skaidrojums par avotiem ir sniegts 2.15.nodaļā. Piesārņojošo vielu izkliedes aprēķināšanai gaisā izmantotas metodes, kas aprakstītas 5.1.nodaļā, kur ir sniegts skaidrojums kādi parametri ir ņemti vērā modelēšanā. |
| 7. | 32.lpp fiksēts, ka 2012.g. veikti 68 572 lidojumi - tas ir kontrolskaitlis, pie kura piekairot plānoto kāpumu 45% (no 8.lpp) iegūstam iepilānotus 99 430 reissus gadā. (eksperta aplēse) | Ir plānots pasažieru skaita pieaugums par 45%, savukārt balstoties uz aviokompāniju plāniem ir aprēķināts ka lidojumu skaits nepieaugs proporcionāli pasažieru skaitam. Kopējo lidojumu skaita izmaiņas tieši nevar salīdzināt ar 2012.gadu jo mainīsies apkalpoto gaisa kuģu sadalījums. |
| 8. | 38-39.lpp dota agrāk uzlikto Atļaujas Nosacījumu apskats. Tie ir cēloņsakarīgi un ieteicami turpināšanai. | Šo nosacījumu vērtējums ir ņemts vērā veicot paredzētās darbības vērtējumu. |

| | | |
|-----|--|---|
| 9. | <p>40.lpp dots ķīmisko vielu un bīstamo ķīmisko vielu aprites statistika uzņēmumā. Pārbaudot neko neizteicošo vielu Clearway F (80t/a), Cryotech E36 (85t/a) un Clearway SF3 (105t/a) un Avioform-S (109t/a) ražotāju datus (kas šajā Ziņojumā nav tikuši atšifrēti vai doti) izrādījās, ka tie sastāv no (saglabājot secību) - propān-1,2diola, etanola, kokoalkildimetilbenzilamonija hlorīda, dīdecildimetilamonija hlorīda un bronopola jeb 2-Bromo-2-nitro-1,3-propāndiols. Šo vielu emisiju plūsmas nav pat novērtētas, kaut arī Gaistošajiem Organiskajiem Savienojumiem (GOS jeb VOC) normatīvs LV un EU pastāv. Pārējām nosauktajām vielām sastāvs ir sekojošs: (otrajam) kālija acetāts un nenosaukts korozijas inhibitors, (trešajam) nātrija formiāts; (ceturtajam) arī nātrija formiāts HCOONa. Šo vielu aprīte, protams ir detalizēti jāparāda, jāizskaitļo emisijas masas plūsmas, un jāapliecina, ka metanols un glikoli netiek pielietoti, kā tas tika darīts PSRS laikā, ja tas tā ir.</p> | <p>Programma EnviMan piesārņojošo vielu izkliedes kartes nesagatavo gadījumos, kad piezemes koncentrācija ir mazāka par 1 pg/m³ (1 pikograms = 10⁻¹² grami). Paredzētās darbības ietekme vērtēta vielām, kuras rada izmaiņas vidē, kas pārsniedz koncentrāciju, kuru iespējams novērtēt. Skaidrojums par avotiem ir sniegts 2.15.nodaļā. Piesārņojošo vielu izkliedes aprēķināšanai gaisā izmantotas metodes, kas aprakstītas 5.1.nodaļā, kur ir sniegts skaidrojums kādi parametri ir ņemti vērā modelēšanā.</p> |
| 10. | <p>41.lpp izriet, ka uzņēmumā ir gan kurināmā patēriņš, kaut arī to pārstrādā līguma apakšuzņēmums SIA ISP. Patēriņš ir 10,4 GWh/a šķeldas un 11,07 GWh jeb 0,325 mio m³/a dabasgāzes. Tā kā IVN projektos nav atļauts tehnoloģisku objektu sadalīšana sīkākos fragmentos tā ka atsevišķas tehnoloģiskās darbības ar to piesārņojuma lauku paliek "ārpus kadra", tad jādod arī šo izmešu gaisā detalizēts pārskats un tam piesaistītās likumdošanas aktu apraksts. Tas pats attiecas uz 2.6. tabulu - kur un kā glabā šos 417,6m³ DD un 11,32m³ benzīna, vai atbilst DUS noteikumiem, un tam nav nozīmes, ka juridiskā izkārtne šai darbībai ir neatkarīga. Tehnoloģiski tā ir nesaraucami saistīta.</p> | <p>Prasība analizēt nomnieku aktivitātes ir nepamatota. DUS un katlumāju emisijas ir iekļautas esošā piesārņojuma līmeņa novērtējumā.</p> |
| 11. | <p>Jāfiksē, ka šajā sadaļā nav atrodamā dati par lidaparātiem piedādātās degvielas apjomiem, glabāšanu un īpaši: par lidostas tehnoloģiskajās robežās jeb "teritorijā" sadedzināto daudzumu un tā radītajiem izmešiem gaisā - īpaši pie pilnas jaudas režīmiem kā pacelšanās un nolaišanās.</p> | <p>Jautājumā minētās emisijas ir iekļautas esošā piesārņojuma līmeņa novērtējumā.</p> |
| 12. | <p>52.lpp ir izplatīta patiesībai neatbilstoša informācija, ka lidostai ir 500 vai 760 automašīnu stāvvietas. Patiesībā stāvvietas līdz 5 minūtēm ir mazāk par desmit, bet visas citas ir maksas stāvvietas, tāpēc nevar tikt nosauktas par publiskām stāvvietām. Tuvākās publiskās stāvvietas ir orientējoši 3 līdz 5 kilometru(!) attālumā no lidostas un tas ir pilnīgi nepieņemami un necivilizēti.</p> | <p>Pasažieriem, kas izmanto Lidostas pakalpojumus, ir iespējams izmantot komersantu piedāvātās maksas autostāvvietas, kuras ir publiski pieejamas.</p> |

| | | |
|-----|--|---|
| 13. | 63.lpp atrodams, ka gadā tiek emitēts ap 0,5 tonnām amonjaka. Tas arī jāuskaista un jāsarēķina kā emisija. | <p>Programma EnviMan piesārņojošo vielu izkliedes kartes nesagatavo gadījumos, kad piezemes koncentrācija ir mazāka par 1 pg/m³ (1 pikograms = 10⁻¹² gram). Paredzētās darbības ietekme vērtēta vielām, kuras rada izmaiņas vidē, kas pārsniedz koncentrāciju, kuru iespējams novērtēt.</p> <p>Atmosfēras piesārņojuma līmeņa izmaiņas Lidostas Rīga teritorijā un apkārtnē galvenokārt saistāmas ar aviosatiksmes aktivitātēm, tikai dažu vielu gadījumā (benzola un toluola) iespējams identificēt aviosatiksmes būtisku ietekmi.</p> <p>Skaidrojums par avotiem ir sniegts 2.15.nodaļā. Piesārņojošo vielu izkliedes aprēķināšanai gaisā izmantotas metodes, kas aprakstītas 5.1.nodaļā, kur ir sniegts skaidrojums kādi parametri ir ņemti vērā modelēšanā.</p> |
| 14. | 66.lpp un tālāk sniegts emisiju avotu uzskaitījums. Uzskaitītie aprakstīti pietiekami. Trūkst apraksta par augstāk uzskaitītajiem avotiem, tai skaitā pacelšanās zonas sadegšanas produktiem no lidmašīnu dzinējiem.un lidostas autotransporta dzinējiem, un katlumājām. No šo avotu apskata izriet, ka patiesās lidostas teritorijas un to tehnoloģiski piesaistīto procesu summārā piesārņojošā darbība rada vismaz desmitus REIŽU lielākas emisijas nekā uzrādītās. | <p>Uzskatām ka nav pamata apšaubīt MK Noteikumos Nr. 182-02.04.2013.g. iekļauto datorprogrammu izkliedes aprēķinu veikšanai piemērojamību, kā arī apšaubīt programmas EnviMan izstrādātāju sniegto informāciju par programmas piemērotību un LVĢMC speciālistu kompetenci izkliedes aprēķinu veikšanā.</p> <p>Atmosfēras piesārņojuma līmeņa izmaiņas Lidostas Rīga teritorijā un apkārtnē galvenokārt saistāmas ar aviosatiksmes aktivitātēm, tikai dažu vielu gadījumā (benzola un toluola) iespējams identificēt aviosatiksmes būtisku ietekmi.</p> <p>Valsts SIA "Latvijas, Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" gaisu piesārņojošo vielu izkliedes aprēķiniem izmanto Zviedrijas kompānijas OPSIS izstrādāto Gausa</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>matemātisko modeli EnviMan (beztermiņa licence Nr. 0479-7349-8007, versija Beta 3.0D).</p> <p>EnviMan ir modulāra programmatūra, kas piedāvā dažādas modelēšanas funkcijas.</p> <p>EnviMan AQ Emissioner ir programmatūra, kas paredzēta, lai apkopotu piesārņojošo vielu emisiju avotus un veidotu emisiju pārskatus, piemēram, pilsētām un reģioniem.</p> <p>Programmatūrā ir iespēja izveidot piesārņotāju datu bāzi, ka arī informāciju par emisiju faktoriem.</p> <p>Ievadīto informāciju var sagatavot karšu veidā, kā arī datus apkopot kā punktveida, laukumveida avotus, līnijveida (ceļu satiksme, jūras satiksme, gaisa satiksme) avotus.</p> <p>EnviMan AQ Planner ir modelēšanas un plānošanas modulis. EnviMan AQPlanner var izmantot, lai veidotu dažādus gaisa kvalitātes scenārijus pilsētu teritorijās vai reģionos. AQPlanner ietver dažādus dispersijas modeļus reģionālai modelēšanai, modelēšanai pilsētās / vietējās zonās un ielu kanjonu modelēšanas aprēķinus.</p> <p>Piesārņojošo vielu izkliedes modelēšanā būtiska loma ir arī meteoroloģiskajiem datiem. Meteoroloģiskajam raksturojumam tiek izmantoti novērojumu staciju ilggadīgo novērojumu dati. Ar EnviMan programmatūras palīdzību LVĢMC novērtē gaisa piesārņojuma izplatību jebkurā Latvijas vietā, ievērojot gan izmešu avota raksturlielumus, emisiju faktorus, meteoroloģiskos un topogrāfiskos parametrus.</p> <p>Ar EnviMan programmatūru veikts fona līmeņa novērtējums, paredzētās darbības ietekme vērtēta ar Aermod, kura izmantošanu akceptē LVĢMC un arī Valsts</p> |
|--|--|--|

| | | |
|-----|--|---|
| | | vides dienests; Aermod matemātiskais modelis ir arī EnviMan modelis. |
| 15. | <p>71.lpp teikts, ka LV nav spēkā esošas EIMag nejonizējošā starojuma normatīva. Stingri ņemot tā arī ir, taču noteikti jāņem vērā, ka darbvietu normatīvs mums reiz ir bijis šai jomā – MKN-745(2006), taču kopš 2012.g.(!) tas ir atcelts un vietā nav nācis nekas. Tomēr atbildīgā valsts institūcija (Veselības ministrija) ar darbiem rāda, ka ir spēkā Eiropas Padomes lēmums 1999/519/EK, jo Eiropas Komisijas 2008.gada ziņojumā COM(2008)-532 tā rakstiski, Latvijas Valsts vārdā norāda, ka “Latvija ir ieviesusi tādus pat pamatierobežojumus, kā lēmumā norādīts” (citāts burtā). Tā kā informāciju Eiropas Komisijai ir sniegusi atbildīgā valsts institūcija, tad neiespējami neseicināt, ka tā uzskata, ka EK lēmumā noteiktie ierobežojumi ir spēkā arī bez īpašiem ieviešanas pasākumiem. EP lēmuma kontrolierumi savukārt skaitliski sakrīt ar ICNIRP (1998) vadlīnijām, kas nosaka iedzīvotājiem frekvenču diapazonā $F=0,4-2$ GHz par pieļaujamu $1,375F^{1/2}$ jeb $0,22-5,5$ V/m un $3,7 F^{1/2}$ jeb $0,52-14,8$ mA/m un 10 jeb $2-10$ mW/m² (pirmais skaitlis mainīs pāriēķināts pie zemākās un otrais pie augstākās no diapazona frekvencēm). Ir vai nav LV normatīvs izziņots, bet šīs vīseiropas normas diez vai Brīsele tā ņems un mainīs, tā ka ar tām mums jāsadzīvo un tās dotas IEDZĪVOTĀJIEM, nevis arodekspozīcijai. Ziņojumā teikts, ka meteorradaru starā kilometra attālumā ir 100W/m² jeb 50 000 normatīvi un radiolokatoriem 60m attālumā 0,5W/m² jeb 250 normatīviem. Respektīvi, cilvēku iekļūšana starā ir nepieļaujama ļoti lielā attālumā, un ņemot vērā atstarojumus tā ir iespējama arī pavisam ne stāra ceļā. Tāpēc atbilstoši uzmērījumi dab'ļā apdzīvoto vietu apkārtnē ir tieša lidostas atbildība, par ko nav ziņu, ka tā būtu veikta. Faktiski šādi uzmērījumi mūsdienās ir ļoti lēti, ātri un vienkārši, piemēram, ar mazcenas aparātu 3-axis digital field strength meter TM-195 vai labāku. 73.lpp dota tabula par parastiem RF starojuma blīvumiem dažādu RF avotu tuvumā. Jākonstatē, ka pirmās trīs rindas satur klkaji aplamus datus, kas iespējams ir vēlami, bet noteikti ne reāli Rīgā novērotie. Tā piemēram, Zaķusalā un Lucavsalā no teletorņa antenas ir instrumentāli samērīti starp 20 un 70 mW/m², pie Mola un Centrāltirgus ap 40 mW/m², pie CSDD un Bišumuižā ap 20-40 mW/m². Āgenskalnā zonā no teletorņa līdz pašvaldības ēkai /Teātra muzejam par 110 mW/m² jeb 50 reizes vairāk kā dots tabulā.</p> | <p>Nacionālā līmenī Latvijā šobrīd elektromagnētiskā starojuma robežvērtības nav reglamentētas. Gaisa satiksmes kontroles radari un meteoroloģisko laika apstākļu novērojumu radari, kuri atrodas lidostas teritorijā, nerada apdraudējumu iedzīvotāju veselībai. VAS „Latvijas gaisa satiksme” 2008.gadā veica gaisa satiksmes uzraudzības un kontroles iekārtu EML raksturojošo parametru mērījumus, lai noskaidrotu, vai netiek pārsniegtas ekspozīcijas darbības vērtības nodarbināto darba vietās. Darba vietās mērījumu rezultāti bija desmitiem, simtiem un pat tūkstošiem reižu zemāki par tobrīd spēkā esošo 2006.gada MK noteikumu Nr.745 „Darba aizsardzības prasības nodarbināto aizsardzībai pret elektromagnētiskā lauka radīto risku darba vidē” noteiktajām ekspozīcijas darbības vērtībām. Pētījumā tika secināts, ka pārbaudītajās darba vietās nepastāv tāds elektromagnētiskā lauka risks, kura potenciālās ietekmes samazināšanai būtu nepieciešams apsvērt preventīvos pasākumus.</p> |

| | | |
|-----|---|--|
| 16. | Sākot ar 134.lpp sniegts apskats par plānotajiem būvniecības darbiem un to radīto piesārņojumu. Pret šo sadaļu iebildumu nav. | Ziņojumā attiecībā uz būvniecības darbu aprakstu nav veiktas izmaiņas. |
| 17. | Ar 139.lpp sniegta lidostas emisiju gaisā pārskata tabula, no kurām tomēr izriet, ka kaut kādas lidmašīnu emisijas (pretēji iepriekš teiktajam) ir ņemtas vērā. Kas ir ņemts un kas nav ņemts vērā ir jāizskaidro precīzi. Kas ir avoti A14-A24 nav saprotams. | Skaidrojums par avotiem ir sniegts 2.15.nodaļā. Piesārņojošo vielu izkliedes aprēķināšanai gaisā izmantotas metodes, kas aprakstītas 5.1.nodaļā, kur ir sniegts skaidrojums kādi parametri ir ņemti vērā modelēšanā. |
| 18. | 144.lpp fiksēts, ka gāzes un tāpat šķeldas katlu mājas katra emitētāi skaitā arī metālus Pb, Cd, Hg, As, Cr, Cu, Ni, Se, Zn. Ir neapstrīdami, ka šie metāli ir atrodamā akmeņogļu un mazuta katlu mājās, taču ne gāzei, ne koksnei tie nav reprezentabli, un to aprēķina lietderību ir vērts pārskatīt. | Programma EnviMan piesārņojošo vielu izkliedes kartes nesagatavo gadījumos, kad piezemes koncentrācija ir mazāka par 1 pg/m ³ (1 pikograms = 10 ⁻¹² grami). Paredzētās darbības ietekme vērtēta vielām, kuras rada izmaiņas vidē, kas pārsniedz koncentrāciju, kuru iespējams novērtēt. Skaidrojums par avotiem ir sniegts 2.15.nodaļā. Piesārņojošo vielu izkliedes aprēķināšanai gaisā izmantotas metodes, kas aprakstītas 5.1.nodaļā, kur ir sniegts skaidrojums kādi parametri ir ņemti vērā modelēšanā. |
| 19. | 146.lpp apskatīts iekšējā autotransporta emisiju plāns (A29). Nav saprotams, kāpēc aprēķināt emisijas no kilometrāžas aproksimētiem datiem (vismaz tā izriet no teksta), ja ir pieejami eksakti DUS aprītes dati un COPERT datubāze ir publiski pieejama. | Piesārņojošo vielu izkliedes aprēķināšanai gaisā izmantotas metodes, kas aprakstītas 5.1.nodaļā, kur ir sniegts skaidrojums kādi parametri ir ņemti vērā modelēšanā. Uzskatām ka nav pamata apšaubīt MK Noteikumos Nr. 182-02.04.2013.g. iekļauto datorprogrammu izkliedes aprēķinu veikšanai piemērojamību, kā arī apšaubīt programmas EnviMan izstrādātāju sniegto informāciju par programmas piemērotību un LVĢMC speciālistu kompetenci izkliedes aprēķinu veikšanā. Transporta emisijas ir tieši saistītas ar nobraukto attālumu, tādēļ emisiju aprēķiniem no transporta kustības |

| | | |
|-----|--|---|
| | | <p>tiek izmantota šāda metodika - <i>EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2013. Part B: sectoral guidance chapters - 1. Energy. 1.A Combustion. 1.A.3.b.i-iv Exhaust emissions from road transport</i>; savukārt DUS gadījumā emisijas galvenokārt rodas uzpildes laikā, tādēļ – izmantota šāda metode - <i>EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2013. Part B: sectoral guidance chapters - 1. Energy. 1.B Fugitive emissions from fuels. 1.B.2.a.v Distribution of oil products</i>.</p> |
| 20. | <p>148.lpp teikts, ka ENVIMAN nespēj dot izkliedes lauku, ja piezemes koncentrācija ir mazāka par 1 pg/m³. Tas tiek akceptēts.</p> | - |
| 21. | <p>149-150.lpp atrodams izkliedes aprēķinu apkopojums, un tas ir pietiekošs, ja neskaita augstāk uzskaitītās nesasaistes, pretrunas un iztrūkstošās vielas un iztrūkstošos avotus.</p> | <p>Uzskatam ka Ziņojumā ir ņemti vērā visi piesārņojošo vielu avoti un novērtētas visas piesārņojošās vielas, kurām ir iespējams novērtēt to atbilstību normatīvajos aktos noteiktajām koncentrācijām.</p> |
| 22. | <p>Sākot ar 171.lpp doti emisiju faktori, par kuriem iebildumu nav, ja neskaita iebildī augstāk, par emisiju no autotransporta aprēķinu no kilometrāžas vai no koppatēriņa datiem.</p> | <p>Programma EnviMan piesārņojošo vielu izkliedes kartes nesagatavo gadījumos, kad piezemes koncentrācija ir mazāka par 1 pg/m³ (1 pikograms = 10⁻¹² grami). Atmosfēras piesārņojuma līmeņa izmaiņas Lidostas Rīga teritorijā un apkārtnē galvenokārt saistāmas ar aviosatiksmes aktivitātēm, tikai dažu vielu gadījumā (benzola un toluola) iespējams identificēt aviosatiksmes būtisku ietekmi.</p> |
| 23. | <p>191.lpp dots darbības būtiskuma vērtējums, nosaucot to par nelielu un nebūtisku. Lai arī lidostas teritorijā patiešām IMISIJAS nav lielas, tomēr summārās masas plūsmas un sekojoši imisiju ietekmes areāla izmērs ir milzīgs, tāpēc abi epiteti ir pretrunā ar vides pārvaldības maksimālās piesardzības principu. Izvērtējuma principu un vēlams piemēklēt precīzākus epitetus.</p> | <p>Saskaņā ar ekspertu sniegto atzinumu gaisa piesārņojums, kas saistīts ar lidojumu skaita palielināšanos, ja tiek īstenoti Ziņojumā minētie ietekmi mazinājošie pasākumi, uzskatāms par nebūtisku, ko pierāda veiktie aprēķini.</p> |

| | | |
|-----|---|---|
| 24. | No 194-195.lpp izriet, ka gaisa monitorings nav plānots, RI starojuma monitorings nav plānots. Otrās būtu jāietver, un pirmajam reizi gadā vismaz par NOx un SO2 kā arī PM10 instrumentālie mērījumi būtu ietverti. | Ņemot vērā to, ka Lidostas B kategorijas piesārņojošās darbības atļaujā, nosacījumi gaisa monitoringam nav izvirzīti un gaisa piesārņojums, kas saistīts ar lidojumu skaita palielināšanos, ja tiek īstenoti Ziņojumā minētie ietekmi mazinošie pasākumi, uzskatāms par nebūtisku, papildus nosacījumi pēc paredzētās darbības īstenošanas gaisa monitoringam IVN Ziņojumā nav izvirzīti. |
| 25. | Papildus: Ziņojumā nav neviena vārda par saslēgumu ar EU platuma jauno dzelzeļa līniju. Vai tiešām lidosta par tādas būvniecību līdz terminālim nav informāta? Tā jāiekļauj plānā un aprakstā pats mazākais nākotnes izteiksmē. | Ziņojumā sniegta īsa informācija par šī projekta saistību ar paredzēto darbību. Līdz 2016. gada sākumam notiks Rail Baltic Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte, kuras mērķis ir no vides, tehniskajiem un ekonomiskajiem aspektiem pamatot un noteikt precīzu plānotās dzelzeļa līnijas Rail Baltic novietojumu Latvijas teritorijā, t.sk. savienojumus ar ostu un lidostu. |

3. Papildus informācija par lidostas procedūrām, putnu un dzīvnieku kontrolē

1. Saskaņā ar starptautiskajiem normatīvajiem aktiem un lidostas procedūrām, putnu un dzīvnieku kontroles speciālisti veic ikdienas darba pienākumu izpildi lidlaukā lai nodrošinātu drošus lidojumus.

2. Saskaņā ar putnu un dzīvnieku kontroles procedūru LV – 1355 P, darbības notiek trijās zonās:

- Aktīvās kontroles zona – teritorija, kuras robežas sakrīt ar Lidlauka robežu, un kurā putnu un dzīvnieku klātbūtne tiek aktīvi kontrolēta, tos novērojot un atvairot.
- Profilaktiskās kontroles zona – teritorija 300-500 metru attālumā ap Lidlauka robežu, kurā periodiski tiek novērota putnu un citu savvaļas dzīvnieku klātbūtne un kurā veicami pasākumi, lai padarītu šajā teritorijā esošos vides elementus mazāk pievilcīgus putnu un dzīvnieku klātbūtnei.
- Vides novērošanas zona – teritorija, kas atrodas aptuveni 13 kilometru attālumā ap Lidlauku, kurā sezonāli vienu vai divas reizes gadā tiek apzināti vides elementi un to ietekme uz apdraudējumiem.

3. Tā kā Babītes ezers ietilpst vides novērošanas zonā, reizi gadā tas tiek apsekots un novērtēta tā ietekmes varbūtība uz lidojumu drošību. Veiktais apsekojums netiek īstenots atbilstoši aprobētām uzskaišu metodikām un ornitoloģiskā monitoringa prasībām, tāpēc tie nav izmantojami kā monitoringa dati. Tāpat arī veiktie zosu un dzērvju apsekojumi apkārtējos laukos, nenotiek atbilstoši aprobētām uzskaišu metodikām un ornitoloģiskā monitoringa prasībām, lidostas funkcijas neparedz ne dabas datu monitoringu, ne uzskaišu koordināciju, ne datu analīzi

Pavasara un rudens migrāciju periodā tiek veikti novērojumi lidlaukā un tiek veikta putnu uzskaitē teritorijā redzes laukā. Lai veicinātu sadarbību un vispārējo monitoringu, Lidosta labprāt nodotu datus par novērojumiem lidlaukā, redzes laukā un ārpus tā.

Jāatzīmē ka monitorings lidlaukā tiek veikts ar mazliet atšķirīgām niansēm – tas tiek veikts nepārtraukti, bet uzskaitīte tiek veikta ne tikai par populācijas īpatņu skaitu, bet tiek reģistrētas to klātbūtnes reizes. Novērojumi tiek veikti atbilstoši lidojumu drošības uzturēšanas prasībām, monitoringi ir iekļauti Putnu un dzīvnieku uzskaites kontroles ikdienas rīcības plānā. Lidosta neplāno īstenot putnu monitoringa pasākumus 13 km rādiusā ārpus lidlauka žoga, šajās teritorijās plānoti un tiek īstenoti apsekojumi - atsevišķi novērojumi.