

Sabiedrība ar ierobežotu atbildību  
“Daugavpils lidosta”, reģ. Nr. 41503036354  
Kr.Valdemāra iela 13, Daugavpils, LV 5401

Dokumenta datumu skatīt dokumenta paraksta laika zīmogā  
Nr.2.4./31-2021

Valsts vides dienesta  
Daugavpils reģionālajai vides pārvaldei  
e-pasts: daugavpils@vvd.gov.lv

### **Iesniegums ietekmes uz vidi sākotnējam izvērtējumam**

*Atbilstoši Ministru kabineta 2015. gada 13. janvāra noteikumiem Nr.18 „Kārtība, kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību”*

- 1. Ierosinātāja vārds, uzvārds, personas kods (juridiskajai personai – nosaukums un reģistrācijas numurs, juridiskā adrese, publiskajai personai vai tās iestādei – nosaukums, adrese, fiziskai personai – deklarētās dzīvesvietas adrese vai dzīvesvietas adrese, kurā tā ir sasniedzama), tālruna numurs un elektroniskā pasta adrese:**

*SIA „Daugavpils Lidosta”  
Reģ.Nr.41503036354  
Adrese: Krišjāņa Valdemāra 13, Daugavpils, LV5401  
Tālrunis: 28280790  
E-pasts: [lidosta@daugavpils.lv](mailto:lidosta@daugavpils.lv)*

- 2. Ierosinātāja kontaktadrese (adrese un tālruna numurs), juridiskai personai arī rekvizīti:**

*SIA „Daugavpils Lidosta”  
Reģ.Nr.41503036354  
Adrese: Krišjāņa Valdemāra 13, Daugavpils, LV5401  
Banka: AS „Citadele banka”  
Kods: PARXLV22  
Konts: LV37PARX0008219570001*

- 3. Paredzētās darbības (objekta) nosaukums:**

Izmaiņas paredzētajā darbībā “Daugavpils lidlauka un pieguļošās teritorijas attīstībai Daugavpils novada Locikos”, kam 04.12.2015. pabeigts ietekmes uz vidi novērtējums (turpmāk – IVN) un 28.01.2016. pieņemts Daugavpils novada domes akcepta lēmums.

**4. Informācija par paredzētās darbības fizisko pazīmju aprakstu, t.sk. informācija par apjomu, darbības sagatavošanu pirms paredzētās darbības uzsākšanas, nojaukšanas darbiem un to risinājumiem (ja paredzētā darbība tādus ietver), izmantojamo tehnoloģiju veidiem, nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem (piem., pievedceļš, autostāvvietas, žogi, notekūdeņu attīrīšanas iekārtas, ūdensapgāde, artēziskie urbumi, palīgēkas, labiekārtošana):**

Pilna aktuālā informācija par paredzēto darbību, kurā ieviestas izmaiņas pēc 2015. gada IVN (turpmāk – IVN 2015) pievienota: “*Daugavpils lidlauka un pieguļošās teritorijas attīstības Daugavpils novada Locikos Tehniski ekonomiskajā pamatojumā, Gala variants, 2020. gada decembris*” (turpmāk – TEP 2020) ar tā 3.5. pielikumu “*ALTOP telpiskās attīstības grafiskais materiāls*” un 3.6. pielikumu “*ALTOP inženiertehniskie risinājumi*” (skat. 1.pielikumu).

**5. Ja paredzētā darbība ir izmaiņas esošajā darbībā, – esošās darbības raksturojumu, ietverot informāciju par tās apjomu, tehnoloģiskajiem risinājumiem, galvenajām izejvielām un to uzglabāšanu, dabas resursu izmantošanu, emisijām, notekūdeņiem un atkritumu rašanos:**

Vispirms šajā nodaļā sniedzama paredzētajai darbībai “Daugavpils lidlauka un pieguļošās teritorijas attīstība Daugavpils novada Locikos” aktuāli piemērojamās ietekmes uz vidi vērtēšanas procedūras analīze atbilstoši likumam “Par ietekmes uz vidi novērtējumu”.

4.pants:

“(1) Ietekmes novērtējums nepieciešams:

1) paredzētajām darbībām, kuras ir saistītas ar šā likuma [1.pielikumā](#) minētajiem objektiem; (..)”

Atbilstoši norādītajam 1.pielikumam “Objekti, kuru ietekmes novērtējums ir nepieciešams”:

“10. Jaunbūvējamas lidostas ar 2,1 kilometru garu vai vēl garāku skrejceļu.”

Pēc šā kritērija paredzētajai darbībai IVN nav jāpiemēro: lidosta nav jaunbūvējama un tai paredzētais skrejceļa garums nesasniedz 2,1 km.

4.pants:

“(1) Ietekmes novērtējums nepieciešams:

(..)

2) paredzētajām darbībām saskaņā ar sākotnējo izvērtējumu;

(..)”

Pēc šā kritērija paredzētajai darbībai IVN bija jāpiemēro atbilstoši VVD Daugavpils reģionālā vides pārvaldes 2012.gada 12.decembra sākotnējam ietekmes uz vidi izvērtējumam Nr.DA12SI62, un IVN arī tika piemērots un veikts (IVN 2015) un noslēdzās ar VPVB 2015. gada 4.decembra atzinumu Nr.11 par Daugavpils lidostas attīstības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu. Šā atzinuma trīs gadu spēkā esamības termiņā Daugavpils novada dome 2016.gada 28.janvārī pieņēma lēmumu Nr.90 “Par SIA “Daugavpils lidosta” paredzētās darbības akceptēšanu”. Līdz ar to paredzētajai darbībai bez izmaiņām attiecībā pret IVN 2015 vērtēto nekāda jauna ietekmes uz vidi vērtēšanas procedūra nebūtu jāpiemēro, jo pēc visām minētajām procedūrām paredzētā darbība likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” izpratnē uzskatāma par esošu darbību.

Šīs esošās darbības un tās ietekmes uz vidi pilns raksturojums ir sniegts IVN 2015 (skat. 2.pielikumu).

Tomēr kopš minētā pašvaldības akcepta saņemšanas ir modificējusies Attīstības teritorijas stratēģija, kura atbilstoši pašreizējai iecerei ir raksturota TEP 2020 (ar tā pielikumiem, skat. 1.pielikumu). IVN 2015 vērtētajā darbībā lidostas skrejceļa garums bija 1799 m, TEP 2020 tas ir pagarināts līdz 2099 m. Līdz ar to atbilstoši 4. panta pirmās daļas 1) punktam (iepriekš citēts) jauns IVN nav jāveic, un tas nav jāveic arī atbilstoši 5) punktam:

*"5) izmaiņām esošajās darbībās:*

*a) ja izmaiņas atbilst šā likuma [1.pielikumā](#) minētajām robežvērtībām,*

*b) ja izmaiņu rezultātā tiks sasniegtas vai pārsniegtas šā likuma [1.pielikumā](#) minētās robežvērtības,"*

toties atbilde, vai tas nav jāveic atbilstoši 2) punktam:

*"2) paredzētajām darbībām saskaņā ar sākotnējo izvērtējumu"*

ir iegūstama 3.<sup>2</sup> panta pirmās daļas 3. punktā noteiktajā procedūrā:

*"(1) Sākotnējais izvērtējums nepieciešams:*

*(..)*

*3) izmaiņām esošajās darbībās:*

*a) ja izmaiņas atbilst šā likuma [2.pielikumā](#) minētajām robežvērtībām,*

*b) ja izmaiņu rezultātā tiks sasniegtas vai pārsniegtas šā likuma [2.pielikumā](#) minētās robežvērtības un izmaiņu apjoms ir 25 procenti no minētās robežvērtības un vairāk,*

*c) ja citas izmaiņas akceptētajās, notiekošajās vai pabeigtajās darbībās, kuras ir saistītas ar šā likuma [1.](#) un [2.pielikumā](#) minētajiem objektiem, var izraisīt būtisku nelabvēlīgu ietekmi uz vidi."*

Citētā punkta a) un b) apakšpunkti uz izmaiņām konkrētajā darbībā neattiecas, jo likuma 2. pielikumā nekādas robežvērtības attiecībā uz lidostām nav noteiktas. (Diskutabls ir jautājums tikai attiecībā uz vienu darbības kompleksa elementu – izmaiņu autostāvvietu skaitā: šis jautājums analizēts tālāk šā iesnieguma 8. punktā).

Citētā punkta c) apakšpunkts uz izmaiņām konkrētajā darbībā attiecas tikai tādā gadījumā, ja izmaiņas *"var izraisīt būtisku nelabvēlīgu ietekmi uz vidi"*, tātad nav piemērojams, ja izmaiņas nevar izraisīt būtisku nelabvēlīgu ietekmi uz vidi. Šā punkta formulējums ir loģiskais aplis (*"loģiska kļūda: kādas tēzes pierādīšana ar citu tēzi, kas pati vēl pierādāma"*, <https://tezaurs.lv/mwe:17601>): tas nosaka par pamatu sākotnējā izvērtējuma veikšanai faktu, kas noskaidrojams tajā pašā sākotnējā izvērtējumā, turklāt patiesībā no šā fakta konstatēšanas izriet jau gluži cita procedūra – IVN (iepriekš citētā 4.panta pirmās daļas 2.punkta kārtībā).

Šajā situācijā, kad ir viens likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" panta punkta apakšpunkts, no kura var izrietēt (vai neizrietēt) sākotnējā izvērtējuma nepieciešamība, vienlaikus izrietot (vai neizrietot) IVN nepieciešamībai, paredzētās darbības pieteicējs ir pēc maksimālās piesardzības principa izvēlējies preventīvo pieeju: sākotnējo izvērtējumu veikt, lai pamatotu, ka šajā gadījumā sākotnējais izvērtējums nav nepieciešams, jo tā ir no likuma izrietošā vienīgā iespēja pamatot, ka IVN nav nepieciešams.

Tālāk 1.tabulā ir sniegts detalizēts salīdzinājums starp IVN 2015 vērtēto darbību un TEP 2020 definēto darbību, lai definētu šā sākotnējā ietekmes uz vidi izvērtējuma priekšmetu: izmaiņas esošajā darbībā "Daugavpils lidlauka un pieguļošās teritorijas attīstība Daugavpils novada Locikos", un provizoriski ieskicējot šo izmaiņu izraisītās ietekmju uz vidi

izmaiņas salīdzinājumā ar IVN 2015 konstatētajām pieļaujamajām/akceptētajām ietekmēm uz vidi un izmaiņu sagaidāmo nebūtiskumu, kas šā iesnieguma turpinājumā pamatots detalizētā vērtējumā.

1.tabula. Ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma priekšmets: izmaiņas esošā darbībā

Esošā darbība (novērtēta IVN 2015 un akceptēta)		Izmainītā esošā darbība (raksturota TEP 2020)		Vērtējuma priekšmets: <b>izmaiņas (TEP 2020 pret IVN 2015)</b> un to ietekmes provizorisks novērtējums	
Paredzētās darbības raksturojums	Skaitliskais raksturojums	Paredzētās darbības raksturojums	Skaitliskais raksturojums	Izmaiņas raksturojums	Izmaiņas ietekmē uz vidi būtiskums
Apkalpotie gaisa kuģi	Apmēram 1 500 gadā (1 500 pacelšanās un 1 500 nolaišanās), kopā 3 000 komerciālās aviācijas lidojumi gadā.	Apkalpotie gaisa kuģi.	Vidēji gadā līdz 1 700 komerciālās aviācijas lidojumi 2035. gadā (850 pacelšanās un 850 nolaišanās). Galvenokārt B un C koda gaisa kuģi. Vidēji gadā līdz 3 000 vispārējās aviācijas lidojumi 2035. gadā (t.sk. mācību lidojumi). Galvenokārt A koda gaisa kuģi. Vidēji gadā līdz 100 valsts aviācijas lidojumi 2035. gadā. Galvenokārt B koda gaisa kuģi. Kopā, vidēji gadā līdz 4 800 apkalpoti gaisa kuģi.	Komerciālo lidojumu skaits par 1 300 jeb 43% samazinās. Kopā ar vispārējās aviācijas lidojumiem lidojumu skaits palielinās par 60%.	Jānosaka ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējumā, jo vienlaikus pastāv divas izmaiņas, kas ietekmi uz vidi izmaina savstarpēji pretējos virzienos: kopējā lidojumu skaita palielināšanās ietekmi palielina, savukārt lielāku ietekmi rada komerciālie lidojumi, bet to skaits būtiski samazinās. Galvenās izrietošās ir ietekmes uz troksni un putniem, novērtētas tālāk 9. un 10. punktā.
Jauns pasažieru terminālis	970 m <sup>2</sup> , maksimālā noslodze apmēram 100 pasažieru stundā. Satiksmes prognoze līdz 150 000 pasažieru gadā.	Jauns pasažieru terminālis.	2 600 m <sup>2</sup> , maksimālā noslodze apmēram 340 pasažieri stundā (maksimālā jauda 680 pasažieri stundā). Satiksmes prognoze līdz 163 000 pasažieru gadā.	Termināla platība palielinās 2,7 reizes, termināla maksimālā noslodze palielinās 3,4 reizes, satiksmes prognoze palielinās 1,1 reizi.	Šie aspekti paši par sevi nav bijuši IVN 2015 priekšmets, nav arī šā sākotnējā ietekmes uz vidi izvērtējuma priekšmets, un to radītais ietekmes uz vidi palielinājums nevar būt ne izšķiroši būtisks, ne arī salīdzināms ar IVN 2015 vērtēto.
Skrejceļa remonts (esošais betona segums renovēts, pārklāts ar asfaltu)	1 799 x 30 m. Lidlauka magnētiskais kurss (RWY 20 un RWY 02).	Jauna skrejceļa izbūve	2 099 x 45 m. Lidlauka magnētiskais kurss (RWY 20 un RWY 02) nemainīsies. Skrejceļa izvietojuma galīgais variants tiks precizēts Daugavpils lidlauka Masterplānā.	IVN 2015 definētais "skrejceļa remonts", faktiski pilnībā pārbūvējot esošo skrejceļu, un TEP 2020 definētā "jauna skrejceļa izbūve" esošā skrejceļa vietā, faktiski darot to pašu, pēc būtības neatšķiras. Izmaiņa ir rezultātā iegūtā skrejceļa garuma palielinājums par 300 m.	Tam, ka paliekot jau esoša lidlauka robežās, tajā vēsturiski jau esošu 2300 m garu skrejceļu, kurš kļuvis tehniski neizmantojams, aizstāj ar tehniski izmantojamu skrejceļu lielākā vai mazākā daļā tā līdzšinējā garuma, tiešas būtiskas ietekmes uz vidi nav. Netieši no lielāka garuma izriet iespēja apkalpot lielākus gaisa kuģus ar lielāku ietekmi uz vidi, kas vērtējama citos aspektos (gk. trokšņa ietekme, skat. tālāk iesnieguma 9. punktā).
Manevrēšanas ceļa remonts	250 m.	Jauna manevrēšanas ceļa izbūve.	215 m. 3 870 m <sup>2</sup> .	IVN 2015 definētais "manevrēšanas ceļa remonts", faktiski pilnībā pārbūvējot esošo manevrēšanas ceļu, un TEP 2020 definētā "jauna manevrēšanas ceļa izbūve" esošā manevrēšanas ceļa vietā pēc būtības neatšķiras. Izmaiņa ir manevrēšanas ceļa garuma samazinājums par 35 m.	Ietekme nevar būt būtiska, turklāt tiešā veidā darbības apjoms pat samazinās. Netiešas manevrēšanas ceļa ietekmes ir atkarīgas no gaisa kuģu, kas pa to manevrē, veida un skaita, kas vērtējamas citos aspektos.

Perona segums, t.sk. uz perona veiks arī lidmašīnu mazgāšanu un apstrādi ar pret-apledošanas šķidrumu	Trīs stāvvietas C koda gaisa kuģu novietošanai.	Jauna perona seguma izbūve. Darbības uz perona: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasažieru un bagāžas apkalpošana;</li> <li>• Lidmašīnu mazgāšana;</li> <li>• Apstrāde ar pret-apledošanas šķidrumu;</li> <li>• Aviācijas degvielas uzpilde.</li> </ul>	Stāvvietas četru C koda gaisa kuģu novietošanai.	Darbības veids nemainās, darbības apjoms tieši nav definēts, iespējams palielinājums tikai netieši izriet no stāvvietu skaita palielinājuma par vienu, kas ne obligāti nozīmē darbības apjoma palielinājumu, turklāt šīs darbības ietekme kvantitatīvi nav vērtēta IVN 2015 un nevar tikt vērtēta arī šajā IVSI, jo nav kvantitatīvi definējama. Neatkarīgi no perona stāvvietu skaita tajās veicamās C koda (un arī B koda) gaisa kuģu apstrādes apjoms ir atkarīgs no apstrādājamo gaisa kuģu skaita, bet tas būtiski (par 43%) samazinās.	Ietekme nebūtiska un kvantitatīvi definējama B kategorijas piesārņojošas atļaujā. Sakarā ar B un C koda gaisa kuģu skaita samazinājumu par 43% stāvvietu ekspluatācijas ietekme uz vidi samazināsies, nevis palielināsies, par spīti stāvvietu skaita palielinājumam par 33%.
Servisa ceļš	7 815 m.	Jauna servisa ceļa izbūve	7 815 m. 60 030 m <sup>2</sup> .	Nemainās.	Ietekmes nav.
Meža atmežošana	33,70 ha.	Mežu audzes izgriešana.	50 ha.	Pieaugums 1,5 reizes: mežu audzes bez bioloģiskas un mežsaimnieciskas vērtības izgriešana tikai lidostas teritorijā.	Ietekme nevar būt būtiska un neizplatās ārpus lidostas teritorijas.
Augstas intensitātes precīzās nolaišanās gaismu sistēma	Viena sistēma	Skrejceļa gaismas sistēma (pievadugunis, RWY, MC, perons)	Divas sistēmas	Darbības veids ietekmes uz vidi aspektā nemainās, darbības apjoms tieši nav definēts, iespējams palielinājums tikai netieši izriet no sistēmu skaita palielinājuma, kas ne obligāti nozīmē darbības apjoma palielinājumu, turklāt šīs darbības ietekme kvantitatīvi nav vērtēta IVN 2015 un nevar tikt vērtēta arī šajā IVSI, jo nav kvantitatīvi definējama. IVN 2015 ir tikai kvalitatīvi konstatēts, ka šā apgaismojuma stara leņķis konkrētajā lidlaukā izslēdz iespējamu traucējumu iedzīvotājiem, un šis konstatējums nemainās.	Ietekmes nav.
Virszemes (ieskaitot lietus) ūdeņu savākšanas sistēmas modernizācija	Drenāžas sistēmas modernizācija. Lietus ūdens uztvērējaku nomaiņa. Drenāžas sistēmas tīrīšana 2,5 km garumā. Jaunu grāvju izveidošana 4 km garumā. Kolektors pretapledošanas šķidruma savākšanai. Attīrīšanas iekārtas smilšu un naftas produktu nodalīšanai.	Jauna virszemes ūdeņu savākšanas un attīrīšanas sistēma.	Lietus ūdens attīrīšanas ietaises. Meliorācijas sistēmas izveide. Jaunu grāvju izveidošana 4 km garumā. Esošo grāvju tīrīšana 2,5 km garumā. Projektējamā lidlauka un pieguļošajā teritorijā esošos grāvjus un dīķus paredzēts aizbērt. Virszemes ūdens novadīšanai no ūdens necaurlaidīgiem segumiem (skrejceļš, servisa ceļš, perons, ēku jumti, autostāvvietas u.c.) jāizbūvē ūdens novadīšanas kolektori līdz atjaunojamajiem grāvjiem. Virszemes ūdeņu attīrīšanai plānots uzstādīt smilšu/dūņu uztvērējus un naftas produktu atdalītājus.	Darbības veids un kvantitatīvais raksturojums nemainās.	Ietekmes nav.

Degvielas saimniecības izveide. Aviācijas degvielas noliktava	Viena noliktava.	Jet A1 aviācijas degvielas noliktava.	Viena, līdz 60m <sup>3</sup> .	Darbības veids tieši nemainās, bet netieši noliktavas ekspluatācijas intensitāte drīzāk samazinās sakarā ar B un C koda gaisa kuģu skaita samazinājumu.	Ietekme nebūtiska, drīzāk samazinās.
Lidostas drošības uzlabojumi	Viens žogs un izbūvēts viens ceļš gar lidostas teritoriju. Pievedceļu izbūve.	Lidostas drošības uzlabojumi.	Apkārtot lidlauka teritorijai plānots servisa ceļš (perimetra apsardzes ceļš ar platumu 3,5 m). Divi pievadceļi, viens žogs.	Darbības veids un kvantitatīvais raksturojums nemainās.	Ietekmes nav.
Gaisa satiksmes kontroles tornis	Dispečeru punkts 28 m augstumā.	Attālinātā gaisa satiksmes vadība.	Sakaru kanālu un 3D videonovērošanas sistēmas izveide (tik saskaņots ar LGS).	Novērojais risinājums aizstāts ar modernāku, kura fiziskās izpausmes dabā ir nemanāmākas.	Ietekme nebūtiska, bet pozitīva.
Lidostas ārējo inženiertīklu sakārtošana	Lidlauka pievadceļu rekonstrukcija. Inženierkomunikāciju tīkli (ūdensvads, kanalizācija, energoapgāde, apgaismojums, vājstrāvas tīkls). Pārcelt AS "Sadales tīkls" 0,4 kV gaisvadu līniju, izbūvēt 2 transformatorus. Izbūvēt ūdens un kanalizācijas pievadus, lai pieslēgtu "Lociku" ciema centrālajai ūdensapgādei.	Paredzēta elektroapgādes rekonstrukcija. Sadzīves ūdensapgāde objektiem paredzēta no Lociku ciemata ūdensapgādes sistēmas. Sadzīves kanalizācijas notekūdeņus objektiem paredzēts novadīt Lociku ciemata sadzīves kanalizācijas sistēmā. Sakarā ar izbūvējamo sadzīves kanalizācijas tīkla garumu un attālumu no ēkām līdz pieslēguma vietai, paredzēts izbūvēt projektējamā teritorijā sadzīves kanalizācijas notekūdens pārsūkņēšanas stacijas. Pilnībā tiks izbūvēta jauna ārējā kanalizācija visām drošības un vadības sistēmām.	Būs nepieciešamas vismaz četras pieslēguma punktu atrašanās vietas ar kopējo jaudu vismaz 6 000 kVA, precizējams būvprojekta izstrādes laikā. Lai turpmākajā attīstībā nodrošinātu papildu jaudu, kopā ar AS "Sadales tīkls" un AS "Augstsprieguma tīkls" jāizskata iespēja šo papildu jaudu nodrošināt no perspektīvās 110/20kV apakšstacijas Vecstropos (jāpieprasa jauni tehniskie noteikumi no AS "Sadales tīkls"). Šobrīd paredzētās pieslēguma punktu atrašanās vietas (divas transformatora apakšstacijas ar 2x1 000 kW) neatbilst ALTOP abu izbūves kārtu pieprasījumam. Elektroapgādes no publiskā elektrotīkla un lidlauka elektrotīklu projekti izstrādājami atsevišķi, ņemot vērā savstarpējo savietojamību, saskaņā ar normatīvo aktu un tehnisko noteikumu izdevēju prasībām.	Niansēs izmainīti un daļēji precizēti tehniski risinājumi, kuru ietekmes IVN 2015 nav kvantitatīvi vērtētas un arī šajā IVSI nav kvantitatīvi novērtējamas, un savā būtībā nav IVN priekšmets. Kā pareizi konstatēts TEP 2020: "projekti izstrādājami saskaņā ar normatīvo aktu un tehnisko noteikumu prasībām" un tāpat arī īstenojumi atbilstoši normatīvo aktu prasībām.	Ietekme nebūtiska, pagaidām kvantitatīvi nenosakāma, bet nav IVN priekšmets.
Siltumapgāde	Gaisa piesārņojuma aspektā vērtēta akmeņogļu katlu māja ar siltumjaudu 500 kW.	Siltumapgāde	Dabagāzes vai šķeldas katlu māja ar nedefinētu siltumjaudu.	Videi draudzīgāks kurināmais.	Ietekme pozitīva, aplūkota 8. punktā par gaisa piesārņojumu.
Autostāvvietas	Līdz 100 automašīnu vietām.	Stāvlaukums pie Zinātnes parka Biznesa inkubatora. Stāvlaukums lidostas terminālim, t.sk. Industriālajam parkam.	78 vietas, 1 880 m <sup>2</sup> . 692 vietas, 18 748 m <sup>2</sup> . Kopā 770	10. Infrastruktūras projekti: 2) pilsētvides attīstības projekti (piemēram, (...)) vairāk nekā 300 automašīnām paredzētas autostāvvietas);	Šis jautājums kopā ar gaisa piesārņojumu izvērtēts 8. punktā.
Nav paredzēts	Nav paredzēts	Zinātnes parka objekti 9 300 m <sup>2</sup> . Industriālā parka objekti 4 000 m <sup>2</sup> .	Biznesa inkubators. Trīs semi-industriālās laboratorijas. Mūžizglītības centrs. Industriālās ražošanas ēkas.	Iepriekš neparedzēti objekti.	Nav IVN priekšmets, projektējami un uzbūvējami atbilstoši citu normatīvo aktu prasībām.

**6. Informācija par paredzētās darbības iespējamām norises vietām (norāda adreses un, ja iespējams, zemes vienību kadastra apzīmējumus) un to raksturojumu, ņemot vērā norises vietu un tās iespējami ietekmētās teritorijas vides stāvokli un jutīgumu:**

Lidostas iela 4, Lociki, Naujenes pagasts, Daugavpils novads, LV-5458, kadastra numurs 4474 002 0029.

Paredzētās darbības norises vieta un tās iespējami ietekmētās teritorijas un to vides stāvoklis un jutīgums nemainās salīdzinājumā ar IVN 2015 vērtēto, nav jaunu teritoriju, ietekme uz kurām varētu būt šā sākotnējā izvērtējuma priekšmets atšķirībā no jau pabeigtā IVN 2015.

**7. Attālums līdz tuvākai apdzīvotai vietai:**

Atrodas apdzīvotā vietā Lociki, Naujenes pagasts, Daugavpils novads. Statuss: ciems. Iedzīvotāju skaits: ~1200. Pilsētas statusa nav un neatbilst kritērijiem tāda piešķiršanai.

**8. Gaisa piesārņojuma novērtējums**

Izmainīt ietekmi uz gaisa piesārņojumu var šīs izmaiņas akceptētajā darbībā:

- 1) lidojumu skaita izmaiņas,
- 2) apkures veida (kurināmā) izmaiņas,
- 3) autostāvvietu skaita izmaiņas.

IVN 2015 par gaisa piesārņojumu ir konstatēts:

*“Plānotās attīstības gadījumā veidojamie gaisa piesārņojuma avoti ir nenozīmīgi. Var viennozīmīgi apgalvot, ka tie nevar radīt tādus izmešus, kam būtu nozīme paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumā.*

*Gaisa kuģu radītais gaisa piesārņojums kā a priori nebūtisks līdz šim Latvijas vēsturē piesārņojošas darbības atļauju izsniegšanā lidostām vēl nekad nav vērtēts, ieskaitot vislielāko – starptautisko lidostu „Rīga” –, kuras lidojumu intensitāte ir >23 reizu lielāka nekā Daugavpils lidostas patlaban plānotais maksimums. Tas pats sakāms par lidlauku apkalpojošo motorizēto līdzekļu epizodisko pārvietošanos pa to, veicot savas funkcijas.*

*Var viennozīmīgi apgalvot, ka lidostas radītais gaisa piesārņojums kā esošajā, tā arī plānotajā situācijā ir pilnīgi nenozīmīgs, nevar nekādi tuvojties gaisa aizsardzības normatīviem pat lidostas teritorijā, un nevar nekādi ietekmēt šā ietekmes uz vidi novērtējuma secinājumus.*

*Neraugoties uz visiem šiem neapgāžamajiem apsvērumiem, pēc Vides pārraudzības valsts biroja pieprasījuma ir veikts sagaidāmā gaisa piesārņojuma novērtējums, vērtējot maksimālo plānoto lidojumu intensitāti un pieņemot gaisa piesārņojuma aspektā visnelabvēlīgāko iespējamo siltuma ieguves avotu – akmeņogļu katlu māju. Aprēķini un modelēšanas kartes pievienoti (...)<sup>1</sup>. Iegūtie rezultāti, kas papildus pierāda sagaidāmā gaisa piesārņojuma nenozīmību, doti 11. tabulā. Būtībā kā vienīgais detektējamais piesārņojuma avots modelēšanas kartēs parādās katlu māja, kas ir lidostai nespecifisks avots. Savukārt*

<sup>1</sup> Autore Dr.geogr. Iveta Šteinberga: viena no neapstrīdamākajām autoritātēm gaisa piesārņojuma modelēšanā.



lidostai specifiskie piesārņojuma avoti – gaisa kuģi – vispār nekādā veidā neietekmē gaisa piesārņojuma izkliedes ainu.

11. tabula. Daugavpils lidostas prognozējamais gaisa piesārņojums

Fona līmenis (% no normatīva)					Fona līmenis, $\mu\text{g}/\text{m}^3$				
	1a	24h	8h	1h		1a	24h	8h	1h
CO			2%		CO			230	
NO <sub>2</sub>	37%			25%	NO <sub>2</sub>	14.7			49
SO <sub>2</sub>		1.0%		0.5%	SO <sub>2</sub>		1.3		1.8
PM <sub>10</sub>	21%	23%			PM <sub>10</sub>	8.2	11.4		
PM <sub>2.5</sub>	30%				PM <sub>2.5</sub>	6			
Benzols	60%				Benzols	3			
Daugavpils lidostas radītais piesārņojums (% no normatīva)					Daugavpils lidostas radītais piesārņojums, $\mu\text{g}/\text{m}^3$				
	1a	24h	8h	1h		1a	24h	8h	1h
CO			1%		CO			107	
NO <sub>2</sub>	6%			19%	NO <sub>2</sub>	2.3			37.1
SO <sub>2</sub>		1.6%		2.0%	SO <sub>2</sub>		1.97		6.88
PM <sub>10</sub>	3%	6%			PM <sub>10</sub>	1.36	2.95		
PM <sub>2.5</sub>	7%				PM <sub>2.5</sub>	1.36			
Benzols	11%				Benzols	0.527			
Daugavpils lidostas radītais piesārņojums ņemot vērā fona piesārņojumu (% no normatīva)					Daugavpils lidostas radītais piesārņojums ņemot vērā fona piesārņojumu, $\mu\text{g}/\text{m}^3$				
	1a	24h	8h	1h		1a	24h	8h	1h
CO			3%		CO			337	
NO <sub>2</sub>	43%			43%	NO <sub>2</sub>	17			86.1
SO <sub>2</sub>		2.6%		2.5%	SO <sub>2</sub>		3.27		8.68
PM <sub>10</sub>	23%	27%			PM <sub>10</sub>	9	13.5		
PM <sub>2.5</sub>	35%				PM <sub>2.5</sub>	7			
Benzols	71 %				Benzols	3.53			

“

Kopš tā laika ir gūti vēl papildu argumenti, ka tieši lidojumu skaita izmaiņas neradīs nekādu konstatējamu ietekmi uz gaisa piesārņojumu. Pirmkārt, paralēli IVN 2015 pirmo reizi notika arī Rīgas lidostas IVN (Starptautiskās lidostas „Rīga” infrastruktūras attīstības projektiem līdz 2020.gadam), kurā modelēšanas ceļā iegūts tāds pats rezultāts, kaut vērtētais B-E kodu lidojumu skaits ir ~40 reižu lielāks nekā TEP 2020. Otrkārt, VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga” atļaujā B kategorijas piesārņojošai darbībai Nr. RI15IB0030 (pārskatīta un atjaunota 26.09.2019.) gaisa kuģu lidojumi kā gaisa piesārņojuma avots netiek pat pieminēti un nekādi nosacījumi tiem netiek izvirzīti.

Apkures veids (kurināmais) TEP 2020 ir dabasgāzes vai šķelda, kas tikai samazina gaisa piesārņojumu salīdzināmā ar IVN 2015 vērtēto videi visnedraudzīgāko – oglēm.

Autostāvvietu skaits IVN 2015 bija 100, kas tieši lidlauka vajadzībām TEP 2020 pat samazinās, bet sakarā ar jaunajiem ar lidostu tikai teritoriāli, nevis funkcionāli saistītajiem objektiem – Zinātnes parku un Industriālo parku – kopējais autostāvvietu skaits lēsts 770 jeb pieaugums par 670. Šāda izmaiņa prasa padziļinātu vērtējumu.

Likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 2.pielikumā "Darbības, kurām nepieciešams sākotnējais izvērtējums" noteikts:

"10. *Infrastrukturā projekti:*

(..)

2) *pilsētvides attīstības projekti (piemēram, (..) vairāk nekā 300 automašīnām paredzētas autostāvvietas)".*

No šā punkta izrietētu, ka 770 autostāvvietām pašām par sevi kā atsevišķam attīstības projektam būtu jāpiemēro sākotnējais izvērtējums, ja vien projekts tiktu īstenots pilsētvidē. Lociki nav pilsēta atbilstoši Daugavpils novada teritorijas plānojumam un neatbilst pilsētas kritērijiem atbilstoši Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likumam. Tomēr "pilsētvide" kā termins normatīvajos aktos nav definēta un prasa papildus noskaidrot, vai šāds vides veids nevarētu piemist arī apdzīvotai vietai bez pilsētas statusa.

Vārdnīcās termina skaidrojumi ir lakoniski un vienveidīgi, piem., "*pilsētai specifiska, raksturīga vide*" (tezaurs.lv), no kā izriet, ka šādai videi ir vieta tikai pilsētā.

Plašākas juridiski nesaistošas pilsētvidi aprakstošas definīcijas ir atrodamas pētījumos. Piemēram, Elīnas Balodes bakalaura darbā "*Ielu māksla kā pilsētvides elements un tās izpausmes veidi Rīgā*" (2015) ir mēģinājums sniegt pilsētvides definīciju, balstoties uz plašas citvalstu avotu analīzes, tomēr to iespējams iegūt tikai ļoti nekonkrēti izplūdušu:

*"Pilsēta ir norobežota teritorija, kas ir blīvi apdzīvota un kurai ir relatīvi liela kulturāli nevienmērīga populācija. (..) Latvijā pilsētas jēdziens tiek saprasts ar teritoriju, kur ir attīstīta komercdarbība, transporta un komunālā saimniecība, kā arī sociālā infrastruktūra. Pilsētai nozīmīgs ir arī kultūras iestāžu komplekss. Pilsētā ir ne mazāk kā 2000 pastāvīgo iedzīvotāju. (..) Mazāki urbānie centri (..) sastāv tikai no trīs zonām – centra, priekšpilsētas un pilsētas robežas.*

*Par pilsētvides dizaina galvenajiem elementiem tiek uzskatītas celtnes, publiskās vietas, ielas, transporta tīkli un pilsētas kopējā ainava. Galvenie urbānas vides elementi ir ēkas (..) publiskā telpa (..) Transporta sistēmas savieno dažādas pilsētas daļas un palīdz uzturēt kustību caur pilsētu. (..) unikāls pilsētu aspekts, salīdzinot ar lauku un piepilsētas teritorijām, ir dažādas aktivitātes naktī. (..) Pilsēta vairs nav tikai dzīvesvieta, darbavieta vai atpūtas vieta – pilsēta ir kļuvusi par mediju (..) ar kā starpniecību sabiedrība uztver konkrētajā laika posmā aktuālu informāciju."*

Tātad, administratīvi Lociki nav pilsēta, kas ir vienīgais juridiski saistošais nosacījums pilsētvides atšķiršanai no ārpuspilsētas vides. Tāpat arī lingvistiski un pētījumos aprakstoši pēc būtības "pilsētvide" nevar būt ārpuspilsētas ciemā Locikos, jo īpaši tikai vienā pusē no dzīvojamās apbūves esošajā no tās attālinātajā plašajā lidostas teritorijā (un lidostas kā potenciālu riska objektu visā pasaulē vēsturiski neveido esošā pilsētvidē, bet gan iznes ārpus tādās) bez tām pilsētvides specifiskajām īpatnībām (augsts apdzīvotības blīvums, mazs attālums starp mitekļiem un transporta infrastruktūru, šķēršļi un šauri koridori gaisa piesārņojuma izkliedei), kuru dēļ likumdevējs tieši pilsētvidē uzskatījis par nepieciešamu plānojamām lielām autostāvvietām piemērot ietekmes izvērtējumu.

Vārds "pilsētvide" piesaukts arī pašā TEP 2020:

*"3.1.2.8. Ar lidlauku darbību saistītu industriālo teritoriju attīstības tendences*

(..)

▪ *Uz lidostām centrēta pilsētvides telpiskā attīstība, kur lidosta ir pilsētas centrs. Šo lidostas-pilsētas koncepciju (..) īsteno daudzas pasaules valstis un lidostas, tai skaitā cenšas īstenot arī Rīgas lidosta. Šīs koncepcijas pamatā ir lidosta kā starptautisks gaisa satiksmes mezgls, ap kuru koncentrējas pārējās tautsaimniecības nozares (konferenču centri, iepirkšanās centri, tūrisma un plašizklaides objekti, ražošanas un pakalpojumu centri, izglītības iestādes u.c.)."*

TEP 2020 izstrādāju brīvi lietots vārds neuzliek nekādas juridiskas saistības, tomēr arī pēc jēgas ar to TEP 2020 izstrādātāji nav apgalvojuši, ka Locikos esot pilsētvide (kuras attīstības projektā ietilpstot autostāvvietas (kā potenciāls drauds esošai pilsētvidei, kura ietekme jāvērtē)). Gluži otrādi: tā ir atsauce uz modernu pasaules tendenci veidot jaunu pilsētvidi ap lidostām, kur pilsētvides vēsturiski nav. Uz to agrīnā stadijā ir tendēta arī paredzētā darbība, veidojot tikai pirmos no pilsētvides elementiem (Zinātnes parks un Industriālais parks), kas daļēji sasaucas ar uzskaitītājiem: *“konferenču centri, ražošanas un pakalpojumu centri, izglītības iestādes”*, un tieši tiem pašiem arī ir vajadzīgas šīs autostāvvietas kā sastāvdaļa, nevis plānotās autostāvvietas varētu šo plānoto vēl neesošo pilsētvidi, kura bez tām nevar rasties, negatīvi ietekmēt. Turklāt pagaidām šie pilsētvides elementi tiek plānoti nevis ap lidostu kā centru, bet gan tikai pašā lidostas teritorijā, tātad kā lidostas sastāvdaļa.

No tā visa secināms, ka esošās pilsētvides, kuras attīstības projekts varētu būt šīs autostāvvietas, Locikos un jo īpaši Lociku lidostā (kuras iekšienē tās tiek plānotas) nav: pilsētvide var veidoties tikai pēc šīm autostāvvietām un tieši pateicoties tām.

Neatkarīgi no šiem apsvērumiem, ka speciāls ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums teorētiski aprēķinātajām 770 autostāvvietām no likuma tieši neizriet, konkrēto autostāvvietu gaisa piesārņojuma kā galvenā šādā izvērtējumā modelēšanu nav iespējams veikt bez konkrēta projekta ar situācijas plānu un kustības intensitātes prognozi: šādi izejas dati parādīsies tikai tehniskās projektēšanas stadijā. Toties ir iespējams netieši secināt, ka nekādus normatīvajos aktos noteikto robežlielumu pārsniegumus šādas autostāvvietas neradīs, izmantojot salīdzinājumu ar citas autostāvlaukuma piemēru, kurš visos aspektos ir ļoti līdzīgs, turklāt lielāks, nevis mazāks.

3. pielikumā ir pievienots Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2020. gada 20. novembra *“Paredzētās darbības ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums Nr.RI20SI0109”* autostāvlaukumam 852 automašīnām 21 050 m<sup>2</sup> platībā lidostas “Rīga” teritorijā. Tajā gan ir norādīts, ka izvērtējums esot veikts saskaņā ar *“likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 2.pielikuma 10.2.apakšpunktu”*, tomēr patiesībā arī tā autostāvvietā neatrodas pilsētvidē un jautājums nav pat diskutabls, jo tā atrodas ārpus jebkādas apdzīvotas vietas. Tomēr paredzētās darbības iesniedzējs labprātīgi preventīvi iesniedza sākotnējā izvērtējuma iesniegumu tāpēc, ka bija būvprojekta stadijā ar augstu detalizāciju un pilnu inženiertehnisko dokumentāciju, kas precīzu izvērtējumu darīja viegli iespējamu: patiesībā tas izvērtējums ir pēc maksimālās piesardzības principa veikts likuma 3.<sup>2</sup> panta piektās daļas kārtībā.

Papildus tam 4. pielikumā ir pievienots tā izvērtējuma vajadzībām sagatavotais *“P5 stāvvietas pie Biroju ielas starptautiskās lidostas “Rīga” radīto piesārņojošo vielu aprēķins”* (ietverot LVĢMC izziņu par esošo labo gaisa kvalitāti lidostā “Rīga” ar daudzām autostāvvietām), kas ilustrē, cik nenozīmīgu piesārņojumu rada šāda autostāvvietā analogiskā vidē (kopā ar daudzkārt lielāku lidostu).

Paredzētās darbības īstenošanas gadījumā tajā ietilpstošo 770 autostāvvietu radītā gaisa piesārņojuma novērtējums un no tā izrietošie nosacījumi būtu iekļaujami B kategorijas piesārņojošas darbības atļaujā.

## **9. Fizikālās ietekmes (piemēram, elektromagnētiskais starojums, vibrācija, troksnis):**

Pārējās fizikālās ietekmes plānotajai Daugavpils lidostai būs nenozīmīgas, kā jau konstatēts IVN 2015. Galvenā lidostām raksturīgā fizikālā ietekme ir troksnis, kas ir izvērsti un detalizēti novērtēts IVN 2015, secinot, ka paredzētā darbība toreizējā definējumā neradīs trokšņa robežvērtību pārsniegumus.

Tā kā dažādu avotu radītie trokšņi lineāri nesummējas, novērtēt atsevišķi izmaiņu radīto troksni un piesummēt to iepriekš iegūtajai trokšņa vērtībai ir neiespējami vai vismaz ļoti sarežģīti (īpaši tad, ja izmaiņas radītais troksnis ir negatīvs, t.i., izmaiņas rezultātā troksnis samazinās: negatīvs troksnis ir absurds).

Līdz ar to paredzētās darbības izmaiņu radītās trokšņa izmaiņas šajā iesniegumā nav vērtētas, bet gan sagatavots jauns trokšņa novērtējums (skat. 5. pielikumu) izmainītajai paredzētajai darbībai atbilstoši TEP 2020 datiem, t.i., sagatavots tas pats trokšņa novērtējums, kādu sagatavotu, ja paredzētajai darbībai veiktu jaunu IVN. Jaunajā trokšņa novērtējumā ir saglabāti visi tie IVN 2015 izejas dati, kuri TEP 2020 nav mainījušies, un visi tie pieņēmumi, kuru mainīšanai nav atrasts pamats TEP 2020. No IVN 2015 atšķirīgie izejas dati un pieņēmumi ir šādi:

- IVN 2015 vērtētie 3000 komerciālās aviācijas (B un C koda gaisa kuģi) lidojumi gadā aizstāti ar TEP 2020 prognozētajiem 1700 3000 komerciālās aviācijas (B un C koda gaisa kuģi) lidojumiem gadā,
- IVN 2015 izdarītais pieņēmums, trokšņa avotu raksturojumam izmantojot četrus B un C koda gaisa kuģus (vienu Rīgas lidostā izplatītāko B koda gaisa kuģi un trīs Rīgas lidostā izplatītākos neliela izmēra C koda gaisa kuģus, kuriem pietiek ar toreiz vērtēto skrejceļa garumu 1799 m) vienādās proporcijās (visi vienādā skaitā, katrs 25%) saglabāts, bet proporcija kopējā komerclidojumu skaitā izmainīta uz katram 20% (pēc sešiem gadiem kopš IVN 2015 šie modeļi var vairs nebūt izplatītākie, bet tos aizstāj noteikti jaunāki ar attiecīgi labākiem trokšņa rādītājiem, tātad šā pieņēmuma neizmainīšana atbilst piesardzības principam),
- atlikušie 20% aizpildīti vienādās daļās ar trim pasaulē izplatītākajiem vidēja izmēra C koda gaisa kuģiem, kuru dēļ skrejceļš pagarināms līdz 2099 m
- 3000 vispārējās aviācijas lidojumu novērtējumam izmantotas izplatītākās A koda markas *Diamond* un *Cessna* vienādā proporcijā 1:1, bet *Cessna* daļā vērtēta pēc maksimālās piesardzības principa vērtēta nevis tikai izplatītākā 2-vietīgā *Cessna 152*, bet gan tā vienādās proporcijās ar 4-vietīgo *Cessna 172* un 7-vietīgo *Cessna 207*,
- katra modeļa gaisa kuģu pilna kustības cikla trokšņa rādītāji “*Approach EPN dB*”, “*Lateral EPN dB*” un “*Flyover EPN dB*” iegūti no publiski pieejamajām datu lapām “*European Aviation Safety Agency (EASA); Type-certificate: Data sheet for noise*”, modeļiem, kuriem ir dažādas modifikācijas, izmantojot vidējo aritmētisko no skaļākās un klusākās modifikācijas trokšņa rādītājiem

Visu šo pieņēmumu rezultāts kā trokšņa avotu izejas dati apkopots 2. tabulā (avots: 5. pielikums)

Likuma “Par ietekmes uz vidi novērtējumu” 4. panta septītā daļa nosaka: “*Ministru kabinets, izdodot atsevišķu rīkojumu, var nepiemērot ietekmes novērtējumu paredzētajām darbībām, kas saistītas ar valsts aizsardzību, ja ietekmes novērtējuma procedūras piemērošana var nelabvēlīgi ietekmēt attiecīgo paredzēto darbību mērķu sasniegšanu,*” tomēr IVN praksē ir parasta pieeja *a priori* atteikties no mēģinājumiem izdibināt ar valsts aizsardzību saistītus datus IVN vajadzībām bez procedūras pagarināšanas un sarežģīšanas ar Ministru kabineta rīkojumu. Piemēram, tikko 2021. gada 3. martā ir pabeigts IVN smilts ieguvei atradnē „Lilaste II”, bez Ministru kabineta rīkojuma atsakoties no novērtējuma troksnim, ko rada nezināms daudzums nezināmu parametru militārās tehnikas, pārvietojoties uz un no Ādažu poligona. Uz šā paša apsvēruma pamata šajā iesniegumā trokšņa novērtējumā nav iekļauti TEP 2020 paredzēti vidēji gadā 100 valsts aviācijas lidojumi ar gaisa kuģiem, kuru tehniskie

dati ir noslēpums, nenoslogojot Ministru kabinetu, jo vairāk tāpēc, ka šo lidojumu īpatsvars ir niecīgs (< 2 reizes nedēļā) un tam nevar būt vērā ņemamas ietekmes uz trokšņa kopainu.

Tāpat trokšņa novērtējumā nav iekļauti TEP 2020 paredzēti helikopteri valsts varas funkciju nodrošināšanai (robežas patrulēšanai un aizsardzībai, aviācijas glābšanai un meklēšanai, gaisa spēku atbalstam) atbilstoši likuma "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" 2.pielikumam "Darbības, kurām nepieciešams sākotnējais izvērtējums":

"10. *Infrastrukturā projekti:*

4) *lidlauku būvniecība (..), izņemot helikopteru nosēšanās laukumu ierīkošanu medicīnas, glābšanas un militārajām vajadzībām."*

## 2. tabula. Gaisa kuģu veida un skaita pieņēmumi Daugavpils lidostas trokšņa novērtējumam

Gaisa kuģis	Lidojumu skaits	Vietu skaits	Lieluma kods	Tuvojoties	Sānu	Prīdojot
				EPN dB	EPN dB	EPN dB
<i>Cessna 152,172,207</i>	1500	<i>Vidēji 4</i>	A	89	76	77
<i>Diamond DA20</i>	1500	2	A	73,5	69	70
Bombardier CRJ200	340	50	B	94,9	84,2	78,3
Fokker 50	340	50	C	97	83	84
Bombardier Dash 8-400NextGen	340	70	C	92,1	82,5	77,7
Embraer E170	340	69	C	94,35	92,1	81,9
Airbus A220	114	150	C	92	87	82
Airbus A320	113	130	C	95	93,4	84,5
Boeing 737	113	150	C	98,7	90	85
KOPĀ	1700 komerciālie lidojumi bez 3000 <i>vispārējās aviācijas lidojumiem (t.sk. mācību lidojumiem) ar Cessnām un Diamondiem</i>					
	70% lidojumi dienas periodā, 20% vakarā, bet 10% naktī.					
	~67% no nolaišanās procedūrām tiks veiktas no ziemeļu puses					
	~33% no nolaišanās procedūrām paredzēts izpildīt no dienvidu puses					
	~67% no izlidošanas procedūrām paredzēts izpildīt dienvidu virzienā					
	~33% no izlidošanas procedūrām paredzēts izpildīt ziemeļu virzienā					

Tāpat kā IVN 2015, trokšņa modelēšanu veikusi akreditēta trokšņa novērtēšanas laboratorija SIA "R&D Akustika".

Trokšņa novērtējuma metodika un gaita ir detalizēti izklāstīta un ilustrēta 5. pielikumā. Rezultātu apkopojums sniegts 3. tabulā (avots: 5. pielikums), secinājums: paredzētā darbība neradīs trokšņa robežlielumu pārsniegumus teritorijās, kurās šādi robežlielumi noteikti, trokšņa traucējuma skarto iedzīvotāju skaits būs 0 un izmaiņas paredzētajā darbībā prognozēto troksni ir vēl samazinājušas.

## 3. tabula. Modelēšanas ceļā iegūtais trokšņa robežlielumu pārsniegumu skarto mājokļu skaits

	Mājokļu skaits teritorijā kur trokšņa līmeņi ir lielāka, kā		
Rādītājs	Dienā >55 dBA	Vakarā >50 dBA	Naktī >45 dBA
Mājokļu skaits	0	0	0

## 10. Paredzamā ietekme uz īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, sugām, biotopiem un mikroliegumiem:

IVN 2015 ir konstatēts:

*“Darbības vieta neatrodas īpaši aizsargājamā dabas teritorijā, t.sk. Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorijā (NATURA 2000). Tuvākās šādas teritorijas atrodas 1,5-4km attālumā un plānotā gaisa kuģu pacelšanās un nolaišanās trajektorija daļēji šķērsos vienu no tām, t.i. ~1,5km attālumā esošo aizsargājamo ainavu apvidu „Augšdaugava”. Tuvākie ūdensobjekti, kurus šķērso vai kuri atrodas gaisa kuģu pacelšanās/nolaišanās koridora tuvumā, ir Daugava un Stropu ezers, kas nav aizsargājamās teritorijas.*

*Aizsargājamo ainavu apvidus „Augšdaugava” aizsardzības mērķis nav bioloģiskā daudzveidība, īpaši aizsargājamās sugas un biotopi un/vai mikroliegumi. Teritorija dibināta, lai saglabātu izcilas kultūrainaviskas un dabaszinātniskas vērtības Daugavas ielejā un tās apkārtnē. Papildus šim aizsardzības mērķim gan teritorijā konstatēti arī ES Biotopu direktīvas biotopi un liels skaits aizsargājamo augu un dzīvnieku sugu.*

*Nav pamata uzskatīt, ka epizodiski zemu lidojošas lidmašīnas virs aizsargājamo ainavu apvidus varētu kaitēt tajā mītošajiem nelidojošajiem aizsargājamajiem četrkājjiem – abiniekiem un rāpuļiem, ūdriem un vilkiem. Tāpat arī tās nevarētu kaitēt zivīm un citiem ūdeņu iemītniekiem, vīngliemežiem un kukaiņiem. Vēl jo mazāk tās var kaitēt augiem un biotopiem. Jautājums par iespējamu kaitējumu varētu rasties tikai attiecībā uz aizsargājamajiem putniem (lielā gaura, mazais ērglis, grieze, apodziņš u.c.) un sikspārņiem. Tomēr šo aizsargājamo lidoņu blīvums šajā teritorijā nav īpašs un atšķirīgs no citām Latvijas dabas teritorijām, kam nav aizsardzības statusa, šīs aizsargājamās teritorijas aizsardzības mērķis ir cits, un nav pamata uzskatīt, ka lidosta šajā vietā specifiski kaitēs aizsargājamām lidojošu dzīvnieku sugām salīdzinājumā ar iespējamu citu vietu.*

*Daļā Latvijas aizsargājamo teritoriju ar normatīvajiem aktiem vai rekomendējošiem pētījumiem ir noteikti ierobežojumi minimālajam augstumam, kādā virs tiem drīkst lidot lidaparāti. „Augšdaugavai” nav ne individuālo aizsardzības noteikumu, ne dabas aizsardzības plāna, tās aizsardzības statusu nosaka tikai vispārīgie „Noteikumi par aizsargājamo ainavu apvidiem” (MK 1999. gada 23. februāra noteikumi Nr.69), kuros nekādi nav regulēti lidojumi. Tāpat arī lidojumi virs aizsargājamo ainavu apvidiem nekādi nav regulēti likumā „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām”.*

*Tuvākā zināmā regulāra migrējošo putnu koncentrācijas vieta ir Pjintovkas pļavas: zemi lauki (tīrumi un atmatas) Daugavas kreisā krasta palienē, kas pavasaros applūst. Te uzturas vairāki tūkstoši zosu, daudz bridējputnu. Pjintovkas pļavas atrodas uz ziemeļaustrumiem no Sventes, aptuveni 16 km uz dienvidrietumiem no Lociku lidlauka.*

*Vairāku desmitu tūkstošu lielas zosu un citu ūdensputnu koncentrācijas rodamas Dvietes un Ilūkstes palienēs, kas gan ir vismaz 20 km attālu no lidlauka.*

*Daugavpils lidostas nolaišanās/pacelšanās virzieni neskar minētās putnu koncentrācijas vietas.”*

Paredzētās darbības izmaiņas nekādi neizmaina tās novietojumu attiecībā pret īpaši aizsargājamām dabas teritorijām un sugu atradnēm, biotopiem un mikroliegumiem, un neko citu šajos patiesajos konstatējumos. Tomēr sakarā ar to, ka konflikti starp lidmašīnām un putniem ar abpusēju kaitējumu tradicionāli ir specifiski svarīgs jautājums tieši lidostu ietekmes uz vidi novērtējumos, no sertificēta putnu eksperta Rolanda Lebusa (kurš vērtēja ietekmi uz putniem arī IVN 2015) ir iegūts aktualizēts atzinums (kurā ietverti arī IVN 2015

gaitā veiktie apsekojumi un sagatavotie atzinumi ar atsaucēm uz tiem) par izmainītās darbības ietekmi (skat. 6. pielikumā). Secinājums ir tāds pats, kā IVN 2015: ietekme ir akceptējami nebūtiska, ieviestās izmaiņas paredzētajā darbībā šo secinājumu nemaina.

### 11. Atbilstība teritoriālplānojumam (zemes izmantošanas mērķis):

- |                                      |      |                             |
|--------------------------------------|------|-----------------------------|
| 1) ir vai nav teritorijas plānojums  | Jā X | Nē <input type="checkbox"/> |
| 2) ir vai nav detālplānojums         | Jā X | Nē <input type="checkbox"/> |
| 3) atbilstība teritorijas plānojumam | Jā X | Nē <input type="checkbox"/> |

Komentāru prasa atbilde "Jā" uz ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma ieteicamās veidlapas jautājumu par detālplānojuma esamību. Daugavpils rajona Naujenes pagasta „Lociki” detālplānojums (SIA „Reģionālie projekti”, 2008) ir spēkā un paredz lidostas attīstību, tomēr tas ne pilnībā atbilst pat IVN 2015 vērtētajam attīstības modelim bez šobrīd vērtējamajām izmaiņām. Patlaban izmainītajai paredzētajai darbībai (un Daugavpils novada teritorijas plānojumam 2012.-2023.gadam, un grozītiem normatīvajiem aktiem) šis detālplānojums vairs neatbilst: tas būs jāgroza vai jāizstrādā jauns atbilstoši aktuālajai situācijai.

### 12. Transformējamās zemes platība un iepriekšējais zemes lietošanas veids:

Paredzētā darbība atbilst zemes lietošanas veidam teritorijas plānojumā: transformāciju neparedzēja IVN 2015, un tādas vajadzību nerada arī TEP 2020.

### 13. Paredzētās darbības ietekmes uz vidi apraksts un plānotie pasākumi nelabvēlīgas ietekmes samazināšanai vai novēršanai

IVN 2015 ir rekomendēti inženiertehniskie un organizatoriskie pasākumi negatīvo ietekmju uz vidi samazināšanai:

*"Ņemot vērā teritorijas ģeomorfoloģiskos, hidroģeoloģiskos un hidroloģiskos apstākļus, galvenais uzdevums ir situācijai atbilstošas virszemes ūdens novadīšanas sistēmas izbūve, jo visu veidu piesārņojums, kas teorētiski varētu veidoties lidostas ekspluatācijas laikā, nonāks ar virszemes noteci drenāžas grāvjos, t. sk. arī gruntsūdeņu atslodzes rezultātā (ņemot vērā gruntsūdeņu augsto līmeni). Nav pieļaujama drenāžas ūdeņu novadīšana uz Lociku kanalizācijas sistēmas attīrīšanas iekārtām.*

*Rekomendācijas būvniecības nelabvēlīgo ietekmju novēršanai uzskaitītas turpmākajos astoņos punktos.*

1. Tehniskās projektēšanas sastāvā novērtēt precīzos meliorācijas apjomus un tās ūdens kvalitāti.
2. Saskaņot atsevišķu meliorācijas sistēmas (t.sk. individuālo attīrīšanas iekārtu) izbūves projektu ar vides institūcijām un pašvaldībām. Atbilstoši izstrādātam projektam noteikt un saskaņot ar vides institūcijām drenāžu ūdeņu monitoringa vietas.
3. Drenāžas grāvju tīrīšanas un jauno grāvju izbūves laikā notiks stipra drenāžas ūdeņu

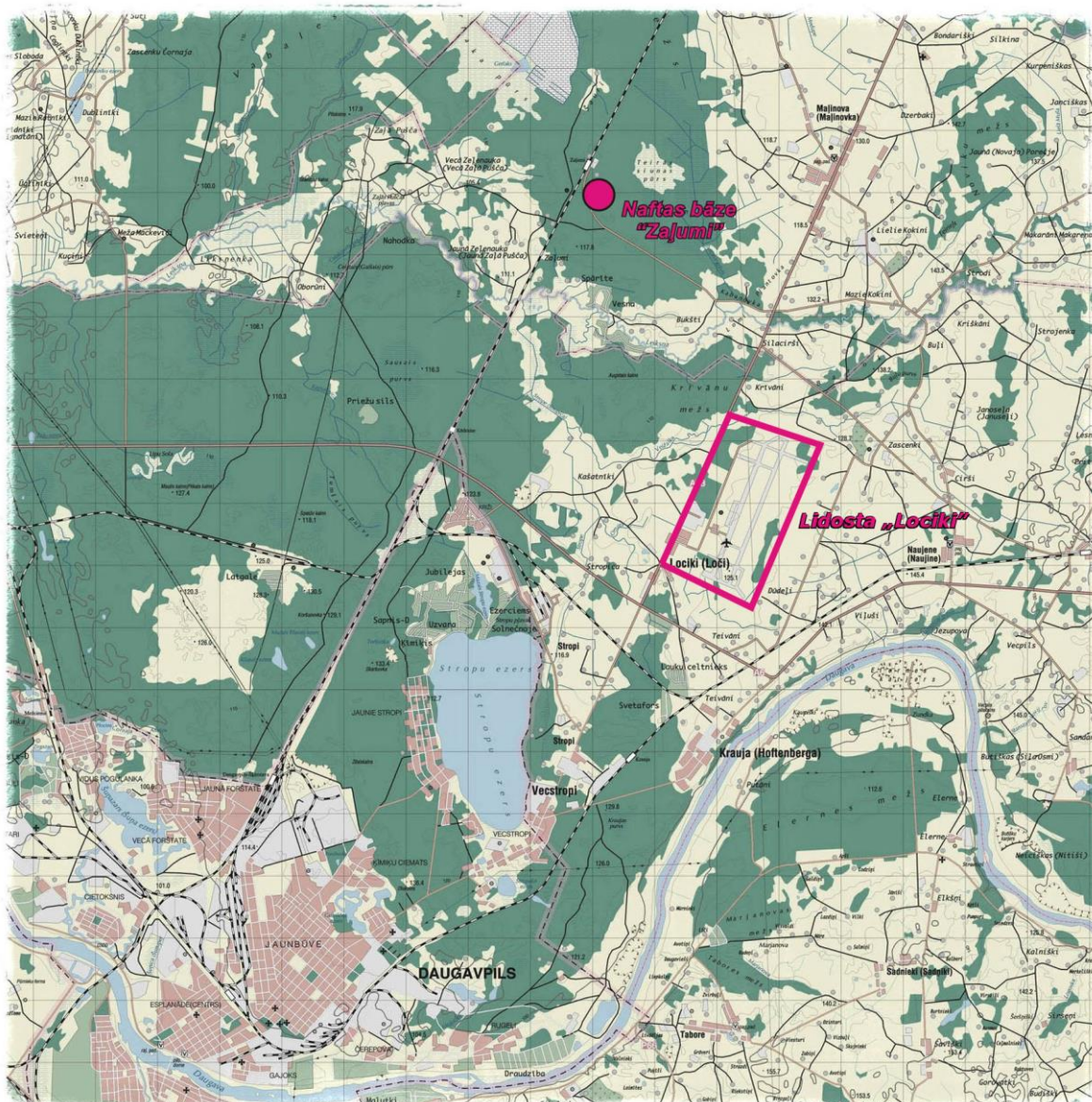
uzduļķošanās, tāpēc ir nepieciešams šajā laikā paredzēt ietekmes uzduļķošanas minimizācijas pasākumus drenāžas rekonstrukcijas laikā, ņemot vērā, ka aizsērējušajā sistēmā būvdarbu gaitā varētu atklāties akumulēts piesārņojums no PSRS laikiem.

4. Drenāžas grāvju tīrīšanas un jauno grāvju izbūves laikā nepieciešams veikt nogulšņu ķīmiskās analīzes, lai noteiktu nogulšņu un atkritumu apsaimniekošanas jautājumus: vest uz laukiem kā mēslojumu vai uz atkritumu poligonu apglabāšanai.
5. Ģeotehniskie apstākļi ir labvēlīgi, jo skrejceļa pamatni veido grunts slāņi ar kopumā labu nestspēju; vienīgais nepieciešamais pasākums – meliorācijas grāvju sakārtošana, lai izslēgtu teritorijas un grunts slāņu apūdeņošanu un skrejceļa garantēti drošu izmantošanu.
6. Atkritumi jāapsaimnieko atkritumu savākšanai un transportēšanai uz Daugavpils poligonu „Demene” akreditētām un licencētām firmām. Deponējamo atkritumu sastāvs un apjoms nosakāms tikai būvdarbu gaitā, veicot 4. punktā ieteiktās analīzes.
7. No izskatītajiem diviem kanalizācijas sistēmas konceptuālajiem risinājumiem ieteicamāks ir pieslēgums Lociku centralizētajai kanalizācijai.
8. Ņemot vērā artēzisko ūdeņu augsto dabīgo aizsargātību pret piesārņojuma infiltrāciju no virsējiem horizontiem, kā arī jau izveidoto dzeramā ūdens sagatavošanas sistēmu Lociku ciemā, lietderīgi ir pieslēgties Lociku ūdensvadam. Vajadzības gadījumā var ierīkot papildu ūdensapgādes urbumus, izmantojot arī Burtnieku horizontu, jo artēzisko ūdeņu krājumu ir pietiekami.
9. Rekomendācija pasūtītājam. Papildus izskatīt un novērtēt (ņemot vērā vides un finansiālus aspektus) risinājumus par degvielas saimniecības izvietojumu:
  - degvielas saimniecības uzbūvi lidostas teritorijā, vai
  - izmantot naftas bāzes „Zaļumi” pakalpojumus, kura atrodas Maļinovas pagastā 11 km. attālumā no Locikiem (sk. 19. attēlu).

Rekomendācijas lidmašīnu sadursmju ar putniem novēršanai uzskaitītas turpmākajos divos punktos.

1. Lidjoslā novākt kokaugu apaugumu, uzturēt vidēji augstu līdz augstu (10–30 cm) zālaugu veģetāciju. Kokaugu apauguma novākšanu jau paredz projekta mets un šī rekomendācija neievieš izmaiņas tajā, tikai atbalsta tā izpildi.
2. Nodrošināt pastāvīgu dzīvnieku kontroli lidostā un putnu atbaidīšanas pasākumus gaisa kuģu nolaišanās un pacelšanās laikā.





Mērogs 1:100000

*19. attēls. Lidostas „Lociki” un naftas bāzes „Zaļumi” atrašanās vietas”*

Izvērstāki obligātie nosacījumi paredzētās darbības īstenošanai ir ietverti VPVB 2015. gada 4.decembra atzinumā Nr.11 par Daugavpils lidostas attīstības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu. Šā atzinuma spēkā esamības termiņš bija līdz 2018. gada 4.decembrim, tomēr šis termiņš ir juridiski saistošs attiecībā uz paredzētās darbības akceptēšanu: ja darbība termiņā ir akceptēta, VPVB atzinuma nosacījumi ir piemērojami darbības īstenošanā arī pēc šo trīs gadu iztecēšanas, tie automātiski neatceļas. Ja paredzētās darbības izmaiņu ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējumā nekonstatē būtiskas atšķirības ietekmē uz vidi un šīs ietekmes mazināšanas veidos salīdzinājumā ar esošo (akceptēto) darbību pirms izmaiņām, ir pamats šos pašus VPVB nosacījumus atkārtoti izvirzīt arī izmainītajai darbībai.

**14. Apraksts ar plānotiem pasākumiem, kas paredzēti, lai nepieļautu vai novērstu apstākļus, kuri varētu radīt būtisku nelabvēlīgu ietekmi uz vidi:**

*Dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu*

Nekādus jaunus plānotus pasākumus, lai samazinātu ietekmi uz vidi, salīdzinājumā ar IVN 2015 identificētajiem plānotajiem pasākumiem un VPVB atzinumā par IVN 2015 izvirzītajiem obligātajiem nosacījumiem izmaiņa jau akceptētajā paredzētajā darbībā neprasa.

#### **15. Iesniegumam pievienoti sekojoši pielikumi:**

- 15.1. Daugavpils lidlauka un pieguļošās teritorijas attīstības Daugavpils novada Locikos Tehniski ekonomiskais pamatojums. Gala variants (2020) (129 lapas) ar tā 3.5. pielikumu "ALTOP telpiskās attīstības grafiskais materiāls" (16 lapas) un 3.6. pielikumu "ALTOP inženiertehniskie risinājumi" (23 lapas);
- 15.2. Daugavpils lidostas attīstības ietekmes uz vidi novērtējums. Ziņojums (2015) (92 lapas);
- 15.3. Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes 2020. gada 20. novembra "Paredzētās darbības ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums Nr.RI20SI0109" (5 lapas);
- 15.4. "P5 stāvvietas pie Biroju ielas starptautiskās lidostas "Rīga" radīto piesārņojošo vielu aprēķins" (2020) (23 lapas);
- 15.5. Daugavpils lidostas perspektīvās darbības trokšņa novērtējuma pārskats Nr.612/2021-KM2.1 (2021) (24 lapas);
- 15.6. Eksperta Rolanda Lebusa atzinums par plānotās Daugavpils lidostas (Lociku) attīstības un ekspluatācijas ietekmi uz savvaļas putnu populācijām (6 lapas).
- 15.7. Zemesgrāmatas apliecība un robežu plāni.

Iesniegumā uzrādītā informācija, iesniegumam pievienotie dokumenti un cita informācija ir patiesa un atbilst normatīvajos aktos noteiktajām prasībām:

Paraksts: \_\_\_\_\_

N. Jefimovs, SIA "Daugavpils lidosta"  
valdes loceklis