

26. pielikums. Iedzīvotāju priekšlikumi VAS „Starptautiskās lidostas „Rīga”” trokšņa samazināšanas rīcības plāna projektam un to izvērtējums

Nr. p.k.	Priekšlikums	Izvērtējums un pamatojums	Jā/Nē (tiek vai netiek ņemts vērā)
Priekšlikumi, kas attiecas uz visu rīcības plānu			
1.	Nosakot pacelšanās, nolaišanās trajektorijas veikt striktu to monitoringu, nepieļaujot regulāras atkāpes no noteiktām trajektorijām.	Jau šobrīd gaisa kuģi lido atbilstoši lidojumu noteikumiem, gan veicot vizuālos, gan instrumentālos lidojumus. Standarta instrumentālās pacelšanās un nosēšanās trajektorijas pilots var arī neizmantojot, ja lidojot redz, ka pēdējos nosēšanās manevrus var veikt vizuāli. Tādā gadījumā vairs netiek veikta vektorēšana un pilots nosēžas atkarībā no tā, cik smaga ir lidmašīna, cik strauji var veikt manevrus, bet iedzīvotājiem rodas iespaids, ka lidojums tiek veikts haotiski un tiek veikti pārkāpumi, bet tā drīkst lidot un tas ir atļauts. Paceļoties ir līdzīga situācija: pilots redz, ka debesis ir brīvas, informē gaisa satiksmes dispečeri, ka griezīs pa kreisi, bet dispečers pārliecinās, vai debesis ir brīvas un gaisa kuģis nevienam netraucēs un ļauj pilotam pašam veikt šo pagriezienu. Turpmāk ar šo rīcības plānu situāciju ir paredzēts mainīt gaisa kuģiem, kuru trokšņa sertifikāta sertificētais pārlidošanas trokšņa līmenis ir lielāks par 80 EPNdB, nosakot, ka pacelties un nosēsties šie gaisa kuģi drīkstēs tikai izmantojot standarta nosēšanās vai pacelšanās procedūras.	Jā
2.	Organizēt avio reisu laika posmā no 7.00 – 23.00, izvairoties no reisiem diennakts klusajā laikā, kad lielākā daļa (Mārupes novada) iedzīvotāju bauda naktsmieru.	Lidostai „Rīga” ir piešķirts starptautiskas lidostas statuss, un tas nozīmē, ka lidostai gaisa kuģis ir jāpieņem tad, kad tas atlido. 2013.gadā lidosta „Rīga” nakts laikā ir slēgta remonta dēļ, bet citādāk lidostai ar šādu juridisko statusu nav iespējas noteikt aviokompānijām lidot tad, kad tā vēlas, un nevis tad, kad vēlas aviokompānijas. Tā kā lidosta „Rīga” ir „mezglu” lidosta, t.i., galvenokārt, cilvēki lido ar pārsēšanos un viņiem ir svarīgi aizlidot citā mezglu lidostā, lai paspētu pārsēties nākamajā reisā un nokļūtu galamērķī, tāpēc aviosabiedrības pieskaņo savus lidojumu sarakstus tam, lai pasažieri varētu veikt vēl vienu pārsēšanos un viņam nav jāgaida nākamā diena (tādēļ lidostā „Rīga” ir samērā daudz vēla vakara/nakts lidojumu). Aviosabiedrības to dara izejot no šī aprēķina un to izmainīt nav iespējams. Priekšlikums netiek ņemts vērā, jo ir pretrunā ar	Nē

		lidostas „Rīga” juridisko statusu.	
3.	Rast iespēju (Mārupes novada) iedzīvotājiem ziņot atbildīgajiem dienestiem par iespējamiem gaisa satiksmes pārkāpumiem (trajektoriju neievērošanu, apgriešanās manevri uz skrejceļa nakts laikā, radot paaugstinātu trokšņu piesārņojumu u.c.), informējot sabiedrību par iespēju izmantot kādu no informācijas kanāliem – telefons, e-pasts u.c. un gūt atgriezenisko saikni par veikto ziņojumu.	Iedzīvotājiem arī līdz šim ir bijusi iespēja vērsties atbildīgajās valsts institūcijās. Papildus rīcības plānā precizējam, ka iedzīvotāji sūdzības un ziņojumus par iespējamajiem gaisa satiksmes pārkāpumiem var iesniegt „Civilās aviācijas aģentūrā”, sūtot tos rakstveidā uz pasta adresi: <i>VA „Civilās aviācijas aģentūra”</i> <i>Lidosta „Rīga” 10/1</i> <i>Mārupes novads, LV 1053,</i> vai elektroniski uz e-pasta adresi: <i>latcaa@latcaa.gov.lv</i>	Jā
4.	Rast iespēju veikt lidostas „Rīga” trokšņa monitoringa iekārtas akreditāciju,...	Rīcības plāna 4.1.punkts paredz lidostas „Rīga” Vides trokšņa laboratorijas kvalitātes sistēmas akreditācija, kurā papildus tiek noteikts termiņš, t.i., 2014.gada 1.aprīlis, līdz kuram lidostai „Rīga” ir jāveic laboratorijas akreditācija Šo situāciju risina arī rīcības plāna 4.7.punkts.	Jā
	...tādējādi padarot publiskojamus iegūtos mērījumus un iespēju (Mārupes novada) iedzīvotājiem iepazīties ar iegūtajiem mērījumiem lidostas „Rīga” vai Latvijas gaisa satiksmes mājas lapā, informāciju atjaunojot vismaz reizi kalendārajā mēnesī.	Šobrīd informācija par trokšņa līmeņiem iedzīvotājiem ir publiski pieejama lidostas „Rīga” trokšņa stratēģiskajās kartēs (izstrādātas 2012.gadā). Trokšņa stratēģiskās kartes satur informāciju par trokšņa rādītājiem Mārupes un Babītes novadā, kā arī Rīgas pilsētā. Tiklīdz tiks pabeigta VAS „Starptautiskās lidostas „Rīga”” Kvalitātes departamenta Vides trokšņa laboratorijas akreditācija (atbilstoši standartam LVS EN/ISO IEC 17025:2005), sabiedrības informēšanas nolūkā lidostas „Rīga” trokšņa monitoringa staciju mērījumu rezultāti tiks publicēti lidostas „Rīga” mājas lapā ik mēnesi līdz 20. datumam, atspoguļojot iepriekšējā mēneša trokšņa monitoringa rezultātus katrai dienai.	Jā
5.	Ierosinu lidostai „RĪGA” iegādāties lidmašīnas vilcējus un ar viņiem veikt gaisa kuģu pagriešanu, apgriešanu un nogādāšanu līdz skrejceļa sākumam, lai tai pašai nebūtu jāizmanto paaugstināti turbīnu apgriezieni veicot manevru. Līdz ar to, samazinot gaisa kuģu pagriešanās radīto paaugstināto trokšņu piesārņojumu.	Jau pašlaik gaisa kuģi tiek izstumti no gaisa kuģu stāvvietām pie termināļa ar tam paredzētajiem traktoriem, bet tālāka gaisa kuģu stumšana pa manevrēšanas ceļu lidostā „Rīga” nav pieņemama no lidojumu drošuma viedokļa.	Nē
6.	Veikt vai uzdot attiecīgai institūcijai veikt esošā trokšņa monitoringu visā Mārupes teritorijā.	Monitoringa ir ilgtermiņa mērījumi, kas tiek veikti noteiktos punktos. Trokšņa monitoringa tiek veikts jau kopš 2008.gada, tādēļ trokšņa līmenis, ko rada gaisa kuģi ir zināms. Informācija par trokšņa līmeņiem iedzīvotājiem ir publiski pieejama trokšņa stratēģiskajās kartēs (izstrādātas 2012.gadā). Trokšņa stratēģiskā karte satur informāciju par trokšņa rādītājiem visā Mārupes teritorijā (arī Babītes	Jā

		<p>novadā un Rīgas pilsētā). Mārupes novada trokšņa monitoringa stacijas atrodas divās lielākajās gaisa kuģu trokšņa skartajās apdzīvotajās vietās – Jaunmārupē un Skultē (no šajos punktos esošajām trokšņa monitoringa stacijām tiek iegūta trokšņa pārvaldībai nepieciešamā informācija). Papildus ir iespējams veikt mērījumus ar lidostas „Rīga” rīcībā esošo mobilo trokšņa mērierīci.</p>	
7.	<p>Veikt vai uzdot attiecīgai institūcijai veikt pētījumus par varbūtējām iedzīvotāju veselības problēmām gaisa kuģu (lidmašīnu) pacelšanās un nosēšanas koridora radītā trokšņa dēļ;...</p>	<p>Šī rīcības plāna mērķis ir gaisa kuģu radītā trokšņa samazināšana un tā ietvaros netiek paredzēts risināt veselības problēmas (veselības jautājumos kompetentās iestādes ir LR Veselības ministrija un tās padotības iestādes), ko, iespējams, var radīt gaisa kuģu troksnis. Šādu pētījumu veikšana ir ārpus LR Satiksmes ministrijas kompetences.</p>	Nē
	<p>...uzskatām, ka vislabākais pārbaudījums būtu parauglidojumu nodrošināšana ar attiecīgu trokšņu līmeņa mērījumu veikšanu.</p>	<p>Parauglidojumu organizēšana nesniegs jaunu informāciju par trokšņa līmeni gaisa kuģu pārlidojuma teritorijās, jo trokšņa robežlielums ir ilgtermiņa rādītājs.</p>	Nē
8.	<p>Veikt vai uzdot VAS „Latvijas gaisa satiksme” sagatavot atskaiti par plānotajām gaisa kuģu pacelšanās un nosēšanās trajektorijām un pārlidojumu punktiem,...</p>	<p>Pieļaujamās gaisa kuģu pacelšanās un nosēšanās procedūras ir zināmas jau šobrīd - tās tiek publicētas Latvijas Aeronavigācijas informācijas publikācijā. Gaisa kuģi veic manevrus atbilstoši nosacījumiem. Būtiski ir saprast, ka ir noteikti apstākļi, kas var noteikt, kādā veidā gaisa kuģim ir atļauts nosēsties vai pacelties, piemēram, veicot lidojumu pēc vizuālo lidojumu vai instrumentālo lidojumu noteikumiem, tādēļ pārlidojuma punkti ir mainīgi.</p>	Nē
	<p>... kā arī par plānoto izpildes uzraudzību noviržu izslēgšanai.</p>	<p>Rīcības plāna 4.9.punkts paredz kontroles un soda mehānisma izstrādi, atbilstoši likumprojekta „Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodekss” grozījumu virzībai.</p>	Jā
9.	<p>Rīcības plānā ir norādīti aviokompāniju izmaksu samazināšanas faktori gaisa kuģu veicamās distances samazināšanas gadījumā, savukārt netiek ņemta vērā šo faktoru ietekme uz Iedzīvotāju ekonomisko interesēm. Respektīvi, aviokompāniju ietaupījuma nolūkos tiek samazināta Iedzīvotāju nekustamo īpašumu vērtība, kas, pēc dažādu ekspertu viedokļiem, var sasniegt līdz pat 50%. Domājams, ka demokrātiskā valstī jautājums būtu izlemjams par labu sabiedrībai, nevis lobējot aviokompāniju komerciālās intereses.</p>	<p>Rīcības plāna mērķis ir gaisa kuģu radītā trokšņa samazināšana, kuru tiek plānots panākt, realizējot visus iecerētos pasākumus (skatīt rīcības plāna 6. daļu). Piemēram, rīcības plāna 1.pasākums (3.2.10.apakšpunkts) aviokompānijām rada papildus izmaksas, tātad ieguvēji ir tikai iedzīvotāji, bet pārējie pasākumi paredz ieguvumu ne tikai iedzīvotājiem, bet arī aviokompānijām. Visi rīcības plānā iekļautie pasākumi paredz trokšņa pārsniegumiem skarto iedzīvotāju samazinājumu. Piedāvātās trajektorijas nav īsākās iespējamās, tās ir izveidotas ar mērķi samazināt trokšņa radīto apgrūtinājumu iedzīvotājiem. Visos gadījumos, kad ir samazināts gaisa kuģu trajektoriju garums, iedzīvotājiem tiek uzlabota situācija. Turklāt, 1. pasākuma gadījumā, lai samazinātu trokšņa apgrūtinājumam pakļauto iedzīvotāju skaitu, trajektorijas tiek pagarinātas.</p>	Nē

10.	<p>Trokšņu samazināšanas rīcības plāna 4.1. punkts nosaka, ka lidostas veiktajam trokšņa monitoringam ir informatīvs raksturs, un paredz laboratorijas akreditāciju. <u>Jautājumi.</u></p> <p>1.Vai trokšņu samazināšanas rīcības plāna 4.1.punkts apliecina, ka izstrādātais plāns ir balstīts uz neakreditētas laboratorijas mērījumiem?</p>	<p>Rīcības plānā paredzētie pasākumi ir balstīti uz rezultātiem, kas iegūti, izstrādājot trokšņa stratēģiskās kartes.</p> <p>Trokšņa stratēģiskās kartes atspoguļo trokšņa rādītāja līmenim atbilstošās kontūras topogrāfiskajā kartē (noteiktam trokšņa rādītājam pakļautās teritorijas).</p> <p>Trokšņa stratēģisko karšu izstrādei tika izmantota aprēķina metode (MK noteikumu Nr. 597 1.pielikumā ir noteikts, ka gaisa kuģu trokšņa rādītāju noteikšanai ir jāizmanto aprēķina metode, kas noteikta „ECAC.CEAC doc 29”). „ECAC.CEAC doc 29” noteiktā aprēķina metode nav jāakreditē, tādēļ rīcības plāns un tajā paredzētie pasākumi ir izstrādāti, ievērojot normatīvo aktu prasības.</p> <p>Atbilstoši MK noteikumu Nr. 597 prasībām, akreditācija ir jāveic tikai laboratorijā izmantojamajai <u>mērījumu</u> metodei. VAS „Starptautiskās lidostas „Rīga”” Kvalitātes departamenta Vides trokšņa laboratorijas akreditāciju (mērījumu metodes atbilstību standartam LVS EN/ISO IEC 17025:2005) tiek plānots veikt līdz 2014.gada 1.aprīlim.</p>	-
11.	<p><u>Jautājumi.</u></p> <p>2.Kādēļ procedūru izstrādei ir nepieciešams tik ilgs laiks – 36 mēneši (rīcības plāna 7.punkta 3)?</p>	<p>Procedūru izstrāde un ieviešana ir laikietilpīgs un sarežģīts process, kas sastāv no vairākiem darbību soļiem. Papildus ir jāņem vērā, ka ir paredzēts mainīt vairākas standarta instrumentālās procedūras lidostā „Rīga”, kuras drošuma apsvērumu dēļ var nebūt iespējams izmainīt vienlaicīgi. Kā arī gaisa kuģu operatori ir nepieciešams laiks, lai nodrošinātu, ka tās flotē esošie gaisa kuģi spēj izpildīt jaunās procedūras.</p>	-
12.	<p><u>Nepieļaut trokšņa robežlielumu paaugstināšanu (4.7.punkts).</u></p>	<p>Trokšņa robežlielumu noteikšana ir LR Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas kompetencē.</p> <p>Ministru kabineta noteikumu projekta „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumā (anotācijā) ir sniegts sekojošs skaidrojums izmaiņu ieviešanai:</p> <p>„Jau Ministru kabineta 2010.gada 23.februārī noteikumu Nr.187 „Grozījumi Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumos Nr.597 „Vides trokšņa novērtēšanas kārtība”” izstrādāšanas laikā tika aktualizēts jautājums par trokšņa robežlielumu paaugstināšanu, bet netika panākta vienošanās šī jautājuma risinājumam. Laika gaitā vēl jo vairāk ir nostiprinājies nostāja par trokšņa robežlielumu paaugstināšanu (mazāk stingru lielumu noteikšana), ievērojot, ka:</p> <p>1) Pasaules Veselības organizācijas vadlīnijās „Nakts trokšņa vadlīnijas Eiropai” („Night noise guidelines for Europe”) (2009.gads) ir minēts, ka nakts trokšņa vadlīniju vērtība vides troksnim ir 40 dB, bet <u>pagaidu mērķa</u> vērtība ir 55 dB;</p> <p>2) noteiktie vides trokšņa robežlielumi ir vieni no zemākajiem (stingrākajiem)</p>	Nē

		<p>starp citām Eiropas Savienības dalībvalstīm. Piemēram, Lietuvā nakts trokšņa robežlielums ir 55 dB(A). Tādejādi Latvijā ir jāiegulda vairāk līdzekļu dažādu objektu būvniecībā un dažādu prettrokšņa pasākumu veikšanai, lai sasniegtu robežlielumus, nekā citās Eiropas Savienības dalībvalstīs;</p> <p>3) vides trokšņa robežlielumi vairāk ir stratēģiskie lielumi, kuri izmantojami, lai novērtētu esošo situāciju, apzinātu visvairāk ietekmētās teritorijas un lielāko ietekmēto cilvēku skaitu un izstrādātu plašākus pasākumus trokšņa novēršanai, kā arī plānotu pašvaldības teritorijas attīstību un dažādu trokšņa avotu izveidi (ceļi, dzelzceļš, rūpnieciskie objekti, u.c.). Arī atbilstoši direktīvai 2002/49/EK ziņojumā Eiropas Komisijai nepieciešams obligāti sniegt informāciju tikai par nakts trokšņa rādītāju virs 50 dB (izvēles no 45 dB);</p> <p>4) noteikti arī trokšņa robežlielumi ēku telpās, kuru vērtības nav plānots mainīt un kuru ievērošana ir daudz nozīmīgāka nekā vides trokšņa robežlielumu, jo jāņem vērā, ka vides trokšņa robežlielumi tiek novērtēti ārpus ēku telpām uz gadu un cilvēks ārpus telpām neuzturas visu gadu. Pasaules Veselības organizācijas vadlīnijās „Nakts trokšņa vadlīnijas Eiropai” („Night noise guidelines for Europe”) (2009.gads) novērtēts, ka trokšņa izolācija ēku telpās (starp vidi un telpu) vidēji ir ~20 dB. Tādejādi, ja dzīvojamās telpās un guļamtelpās trokšņa pieļaujamais lielums naktī ir 30 dB (noteikumu Nr.76 pielikums un ar noteikumu projektu iekļaujamais 4.pielikums), tad pieļaujamajam vides trokšņa lielumam būtu jābūt 50 dB. Pašlaik noteikumos Nr.597 vides trokšņa robežlieluma zemākā robeža ir 40 dB;</p> <p>5) jāņem arī vērā, ka saskaņā ar Ministru kabineta 2011.gada 28.jūnija noteikumu Nr.499 „Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 016-11 „Būvakustika”” 4.pielikumu ārējo norobežojošo konstrukciju izolācijai no vides trokšņa, kas jāievēro ēku būvniecībā, normēšana sākas tikai no vides trokšņa rādītāja 55 dB(A). Tādejādi pie zemāka trokšņa līmeņa netiek prasīti papildus pasākumi;</p> <p>6) noteikumos Nr.597 pašvaldībām ir dotas tiesības ar saistošiem noteikumiem noteikt zemākus vides trokšņa robežlielumus nekā noteikumos Nr.597. Saglabājot šīs tiesības noteikumos, pašvaldības varēs individuāli vērtēt konkrētās teritorijas un iespējas sasniegt zemākus vides trokšņa robežlielumus. Līdz šim pašvaldības nav izmantojošas šīs tiesības, kas iespējams saistīts ar to, ka jau tagad noteikumos ir noteiktas ļoti stingras trokšņa robežlielumu normas.”</p>	
13.	Plāna ietvaros vai ar citu normatīvo aktu palīdzību	Rīcības plāna 4.9.punkts paredz kontroles un soda mehānisma izstrādi, atbilstoši	Jā

	<u>precīzāk atrunāt apstiprināta plāna izpildes kontroles metodes un principus</u> (piemēram, trajektoriju, vides trokšņa mērījumu kontrole u.c.), atbildīgās iestādes, soda sankcijas,...	likumprojekta „Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodekss” grozījumu virzībai.	
	... kā arī noteikt monitoringa rezultātu regularitāti un rezultātu publiskošanas kārtību....	Informācija par trokšņa līmeņiem iedzīvotājiem ir publiski pieejama lidostas „Rīga” trokšņa stratēģiskajās kartēs (izstrādātas 2012.gadā). Trokšņa stratēģiskās kartes satur informāciju par trokšņa rādītājiem Mārupes un Babītes novadā un Rīgas pilsētā. Tiklīdz tiks pabeigta VAS „Starptautiskās lidostas „Rīga”” Kvalitātes departamenta Vides trokšņa laboratorijas akreditācija atbilstoši standartam LVS EN/ISO IEC 17025:2005, sabiedrības informēšanas nolūkā lidostas trokšņa monitoringa staciju mērījumu rezultāti tiks publicēti lidostas „Rīga” mājas lapā ik mēnesi līdz 20. datumam, atspoguļojot iepriekšējā mēneša rādītājus.	Jā
	<u>...Soda sankcijām būtu jābūt bargākām par plāna neievērošanas rezultātā no komercdarbības gūto labumu.</u>	Rīcības plāna 4.9.punkts paredz kontroles un soda mehānisma izstrādi, atbilstoši likumprojekta „Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodekss” grozījumu virzībai.	Jā
14.	Nodrošināt lidojumu trajektorijas kontroli, jo arī pirms plāna īstenošanas nav pārlicības, ka gaisa kuģi ir atradušies tur, kur to apgalvo CAA pārstāvji. Par pierādījumu šim apgalvojumam var kalpot e-pasta sarakste, kurā CAA un lidostas „Rīga” atbildīgās amatpersonas apgalvo, ka gaisa kuģi nav atradušies tur, kur Piņķos ir fiksējusi video/foto tehnika.	Jau šobrīd gaisa kuģi lido atbilstoši lidojumu noteikumiem, gan veicot vizuālos, gan instrumentālos lidojumus. Standarta instrumentālās pacelšanās un nosēšanās trajektorijas pilots var arī neizmantot, ja lidojot redz, ka pēdējos nosēšanās manevrus var veikt vizuāli. Tādā gadījumā vairs netiek veikta vektorēšana un pilots nosēžas atkarībā no tā, cik smaga ir lidmašīna, cik strauji var veikt manevrus, bet iedzīvotājiem rodas iespaids, ka lidojums tiek veikts haotiski un tiek veikti pārkāpumi, bet tā drīkst lidot un tas ir atļauts. Paceļoties ir līdzīga situācija: pilots redz, ka debesis ir brīvas, informē gaisa satiksmes dispečeri, ka griezīs pa kreisi, bet dispečers pārlicinās, vai debesis ir brīvas un gaisa kuģis nevienam netraucēs un ļauj pilotam pašam veikt šo pagriezienu. Turpmāk ar šo rīcības plānu situāciju ir paredzēts mainīt gaisa kuģiem, kuru trokšņa sertifikāta sertificētais pārlidošanas trokšņa līmenis ir lielāks par 80 EPNdB, nosakot, ka pacelties un nosēsties šie gaisa kuģi drīkstēs tikai izmantojot standarta nosēšanās vai pacelšanās procedūras.	Jā
	Nodrošināt mērījumu publisku pieejamību.	Informācija par trokšņa līmeņiem iedzīvotājiem ir publiski pieejama lidostas „Rīga” trokšņa stratēģiskajās kartēs (izstrādātas 2012.gadā). Trokšņa stratēģiskās kartes satur informāciju par trokšņa rādītājiem Mārupes un Babītes novadā, kā arī Rīgas pilsētā. Tiklīdz tiks pabeigta VAS „Starptautiskās lidostas „Rīga”” Kvalitātes departamenta Vides trokšņa laboratorijas akreditācija atbilstoši standartam LVS	Jā

		EN/ISO IEC 17025:2005, sabiedrības informēšanas nolūkā lidostas trokšņa monitoringa staciju mērījumu rezultāti tiks publicēti lidostas „Rīga” mājas lapā ik mēnesi līdz 20. datumam, atspoguļojot iepriekšējā mēneša rādītājus.	
15.	Plāna ietvaros nodrošināt visu ietvertu terminu un jēdzienu skaidrojumu un iespēju robežās nodrošināt LR normatīvajos aktos lietotajai terminoloģijai. Piemēram, jēdziena „īpaši aizsargājama teritorija” skaidrojums plānā nav atrodamas, bet 3.1.3. punktā ir skaidrota „trokšņa jutīga gaisa telpas zona”. Ieteicams nodrošināt plānā lietoto terminu atbilstību LR normatīvajos aktos lietotajiem terminiem. Piemēram, MK noteikumos Nr.507 ir lietota terminoloģija „ierobežotu lidojumu zona” (R), kas, nākotnē, iespējams, atbildīs Piņķu teritorijai (plānā – „īpaši aizsargājama teritorija”), un „aizliegtā zona” (P), kas, iespējams, atbilst „Jūrmala 1” un „Jūrmala 2” teritorijai.	Rīcības plānā lietotā terminoloģija atbilst LR normatīvajos aktos lietotajiem terminiem, kā arī aviācijas jomai specifisku saīsinājumu lietojumam, pirmo reizi tos minot tekstā, ir sniegts pilns to definējums.	Nē
16.	<u>Ja tomēr iedzīvotājiem netiek nodrošināta izolētība no vides trokšņiem normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā, ierosinām:</u> <ul style="list-style-type: none"> • <u>kompensēt</u> tādus ēku rekonstrukcijas darbus, kas nodrošina izolētību no vides trokšņiem (skaņu izolējoši logi, ventilācijas un kondicionēšanas instalācijas u.c.), trokšņu skartajai pašvaldībai visu izmaksu summu <u>pieņemot no komersanta, kas savas komercdarbības rezultātā rada vides trokšņus attiecīgajā pašvaldībā;</u> 	Rīcības plāna mērķis ir gaisa kuģu radītā trokšņa samazināšana, t.i., tehniskas dabas risinājumi, kā troksni samazināt, tādēļ tā ietvaros netiek risināti politiskas dabas jautājumi, kā, piemēram, nodokļu atvieglojumi, kas neattiecas uz trokšņa samazināšanu.	Nē
17.	<u>Ja tomēr iedzīvotājiem netiek nodrošināta izolētība no vides trokšņiem normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā, ierosinām:</u> <ul style="list-style-type: none"> • <u>atbrīvot no NĪN</u>, trokšņu skartajai pašvaldībai visu izmaksu summu <u>pieņemot no komersanta, kas savas komercdarbības rezultātā rada vides trokšņus attiecīgajā pašvaldībā.</u> 	Rīcības plāna mērķis ir gaisa kuģu radītā trokšņa samazināšana, t.i., tehniskas dabas risinājumi, kā troksni samazināt, tādēļ tā ietvaros netiek risināti politiskas dabas jautājumi, kā, piemēram, nodokļu atvieglojumi, kas neattiecas uz trokšņa samazināšanu.	Nē
Priekšlikumi, kas attiecas uz Mārupes novadu			

1.	Gaisa kuģiem paceļoties dienvidu virzienā (pacelšanās no 18. skrejceļa), noteikt, ka gaisa kuģi neuzsāk pagriešanās manevru pa kreisi – austrumu virzienā (Rīgas virziens) ne ātrāk pa Veco Mārupes ceļu (C6), tādējādi pārlidojumu veicot vairāk pār industriālo zonu, mazāk skarot ciemata “Vētras” rajonā esošās mājsaimniecības.	Piedāvātais priekšlikums samazina 3. un 4. pasākuma efektivitāti attiecībā uz Jaunmārupes iedzīvotājiem, tomēr samazina pasākuma negatīvo ietekmi uz Vētras ciemu līdz minimumam.	Jā
2.	Izstrādāt kontroles un sodu mehānismu tiem avio komersantiem, kuri neievēro noteiktās pacelšanās/nosēšanās trajektorijas.	Rīcības plāna 4.9.punkts paredz kontroles un soda mehānisma izstrādi, atbilstoši likumprojekta „Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodekss” grozījumu virzībai.	Jā
	Iekasētos naudas līdzekļus par veiktajiem pārkāpumiem novirzīt Mārupes novada budžetā, kur tie secīgi tiek iedalīti trokšņa piesārņojuma skartajām mājsaimniecībām, skaņas izolācijas pasākumu veikšanai (esošo logu nomaiņa pret logiem ar mazāku skaņas caurlaicību u.c. prettrokšņa pasākumi), vadoties no Mārupes novada domes attiecīgas komisijas/būvvaldes atzinumiem...	Soda nauda, kas tiek iekasēta, pamatojoties uz „Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksu” nonāk valsts budžetā.	Nē
	... kā arī radot iespēju piemērot atlaides nekustamā īpašuma nodoklim.	Rīcības plāna mērķis ir gaisa kuģu radītā trokšņa samazināšana, t.i., tehniskas dabas risinājumi, kā troksni samazināt, tādēļ tā ietvaros netiek risināti politiskas dabas jautājumi, kā, piemēram, nodokļu atvieglojumi, kas neattiecas uz trokšņa samazināšanu.	Nē
3.	Vai kompensēt pēc trokšņa kartes atspoguļotajiem pieejamajiem datiem, zonā, kur trokšņu līmenis ir paaugstināts virs noteiktās normas, ikgadēju ēkas un zemes nodokļa atvieglojumus.	Rīcības plāna uzdevums ir trokšņa samazināšana, t.i., tehniskas dabas risinājumi, kā troksni samazināt, tādēļ tā ietvaros netiek risināti politiskas dabas jautājumi, kā, piemēram, nodokļu atvieglojumi, kas neattiecas uz trokšņa samazināšanu.	Nē
4.	Novirzīt esošo gaisa kuģu pacelšanās trajektoriju dienvidu virzienā (pacelšanās no 18. skrejceļa) par 200m rietumu virzienā (trajektoriju virzot vairāk pāri industriālai zonai, tuvinot komersantam „Valiants”, izvairoties tieši pārlidot nekustamos īpašumus: Dzeņu ielas rajonā, ciematam „Vētras”, kā arī individuālās mājsaimniecības: „Audriņi”, „Sietiņi”, „Stāmeri”, „Saulspuķes”, „Magnolijas”, „Vējlejas”, „Karpas” u.c.), tādējādi samazinot trokšņa ietekmi vismaz 50 jau esošām mājsaimniecībām un vismaz tik pat plānotajām – ciematā	Gaisa kuģu trajektorijas var tikt definētas vienīgi kā taisnes vai pagriezieni ar noteiktu rādiusu. Pagrieziens rietumu virzienā pirms Jaunmārupes ciemata nav pieņemams, jo tas nesamērīgi apgrūtinātu daudz lielāku iedzīvotāju skaitu. Plānotajām mājsaimniecībām atbilstoši spēkā esošajam Mārupes novada teritorijas plānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 62. punktam būvniecība ir atļauja tikai un vienīgi nodrošinot atbilstošus trokšņa izolācijas pasākumus, bet 294. punktā teikts: „Savrupmāju apbūves teritorijās, kas atrodas VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga””, valsts autoceļa A5 un dzelzceļa līnijas Rīga - Jelgava radītā paaugstinātā trokšņa līmeņa teritorijās, veicot apbūvi, ēku fasāžu apdarē ir jāpielieto skaņu izolējoši un skaņu slāpējoši apdares materiāli, ēku	Nē

	„Vētras” un Dzeņu ielā.	<p>pārbūves gadījumos un gadījumos, kad nav iespējams pielietot skaņu izolējošus materiālus fasāžu apdarē, jāveido papildus individuālā trokšņa aizsardzība katrā dzīvoklī vai telpā atkarībā no tās paredzētās izmantošanas. Ēku skaņas izolācijai jānodrošina ēku telpām normatīvajos aktos Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi noteiktie robežlielumi, ņemot vērā trokšņa stratēģiskajās kartēs noteiktos vides trokšņa rādītāju.”</p> <p>Savukārt teritorijas plānojumā 2002. – 2014. gadam ir noteiktas prasības kas jāveic ēkām, kas tiek būvētas paaugstinātā trokšņa zonā, tās teritorijas plānojumā ir iezīmētas kā teritorijas SDZ1, SDZ2, DDZ1, D5, J1. Piemēram, pie SDZ1 ir teikts: „1) Savrupmāju teritorijas SDZ 1, kas atrodas „Starptautiskās lidostas „Rīga”” radītā paaugstinātā trokšņa līmeņa teritorijās. Uz šīm teritorijām attiecināmi visi iepriekšminētie nosacījumi savrupmājām, papildus nosakot, ka:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ēku fasāžu apdarē ir jāpielieto skaņu izolējoši apdares materiāli, - ēku pārbūves gadījumos un gadījumos, kas nav iespējams pielietot skaņu izolējošus materiālus fasāžu apdarē, jāveido papildus individuālā trokšņa aizsardzība katrā dzīvoklī vai telpā atkarībā no tās paredzētās izmantošanas, - jāpielieto pakešlogi ar papildus skaņu slāpējošu efektu.” <p>Līdz ar to pašvaldība ir atļāvusi veikt būvniecību ar noteikumu, ka īpašnieki, būvējot māju, nodrošina atbilstošus akustiskos apstākļus iekštelpās, līdz ar to nav pamatojuma atsaukties uz paredzēto apbūvi.</p>	
5.	Tehniski nespējot nodrošināt 1.punktā (<i>sk., iepriekšējo tabulas punktu, t.i., priekšlikumu Nr.3</i>) [*] minēto priekšlikumu, saglabājot līdzšinējo pacelšanās trajektoriju, noteikt, ka gaisa kuģi neuzsāk pagriešanās manevru pa kreisi – austrumu virzienā (Rīgas virziens) ne ātrāk pa Veco Mārupes ceļu (C6), tādējādi pārlidojumu veicot vairāk pār industriālo zonu, mazāk skarot 1.punktā esošās māsaimniecības.	Piedāvātais priekšlikums samazina 3. un 4. pasākuma efektivitāti attiecībā uz Jaunmārupes iedzīvotājiem, tomēr samazina pasākuma negatīvo ietekmi uz Vētras ciemu līdz minimumam.	Jā
6.	Rast iespēju uz noteiktu laiku izvietot mobilo trokšņa monitoringa staciju nekustamajā <u>īpašumā „Audriņi”</u> (īpašums atrodas zem gaisa kuģu pacelšanās/nosēšanās trajektorijas), lai iegūtu objektīvus rādījumus gaisa kuģu trokšņu piesārņojumam. Rast iespēju iepazīties ar veiktajiem mērījumiem ieinteresētajām pusēm – Mārupes novada iedzīvotājiem un Mārupes novada domei.	Ir iespējams veikt mērījumus, lai salīdzinātu ceturtnās stacionārās trokšņa monitoringa stacijas mērījumu rezultātus ar mobilās mērījumu iekārtas rezultātiem minētajā adresē. Tiklīdz tiks pabeigta lidostas „Rīga” laboratorijas akreditācija (plānotais termiņš ir 2014.gada 1.aprīlis), lidostas „Rīga” trokšņa pārvaldības speciālists sazināsies ar nekustamā īpašuma „Audriņi” īpašniekiem, lai vienotos par piemērotāko laiku mobilās mērījumu iekārtas uzstādīšanai.	Jā

7.	Rast iespēju uz noteiktu laiku izvietot mobilo trokšņa monitoringa staciju <u>Dzeņu ielā</u> (iela atrodas vistālāk no patreizējās trokšņu monitoringa stacijas un šobrīd esošais trokšņu mērījums pēc iedzīvotāju pamatotām aizdomām neatbilst realitātei), lai iegūtu objektīvus rādījumus gaisa kuģu trokšņu piesārņojumam. Rast iespēju iepazīties ar veiktajiem mērījumiem ieinteresētajām pusēm - Mārupes novada iedzīvotājiem un Mārupes novada domei.	Ir iespējams veikt mērījumus, lai salīdzinātu ceturtās stacionārās trokšņa monitoringa stacijas mērījumu rezultātus ar mobilās mērījumu iekārtas rezultātiem minētajā adresē. Tiklīdz tiks pabeigta lidostas „Rīga” laboratorijas akreditācija (plānotais termiņš ir 2014.gada 1.aprīlis), lidostas „Rīga” trokšņa pārvaldības speciālists noteiks piemērotāko laiku, lai veiktu mērījumus ar mobilo mērījumu iekārtu.	Jā
8.	Izvēloties lidmašīnu pacelšanās un pārlidošanas punktus virs Mārupes novada novirzot lidmašīnu trajektorijas virs industriālajiem īpašumiem / komercuzņēmumiem, kas samazinās neērtības Mārupes nov. dzīvojošajiem iedzīvotājiem, kas ir veikuši saskaņotu privātpbūvi laika posmā no 1991.-2013.g., un nodrošināt to mieru diennakts vakara un nakts stundās.	Mārupes novada Teritorijas plānojumā 2002. – 2014. gadam ir noteiktas prasības kas jāveic ēkām, kas tiek būvētas paaugstinātā trokšņa zonā, tās teritorijas plānojumā ir iezīmētas kā teritorijas SDZ1, SDZ2, DDZ1, D5, J1. Piemēram, pie SDZ1 ir teikts: „1)Savrupmāju teritorijas SDZ 1, kas atrodas „Starptautiskās lidostas „Rīga”” radītā paaugstinātā trokšņa līmeņa teritorijās. Uz šīm teritorijām attiecināmi visi iepriekšminētie nosacījumi savrupmājām, papildus nosakot: - ēku fasāžu apdarē ir jāpielieto skaņu izolējoši apdares materiāli, - ēku pārbūves gadījumos un gadījumos, kas nav iespējams pielietot skaņu izolējošus materiālus fasāžu apdarē, jāveido papildus individuālā trokšņa aizsardzība katrā dzīvoklī vai telpā atkarībā no tās paredzētās izmantošanas, - jāpielieto pakešlogi ar papildus skaņu slāpējošu efektu., Līdz ar to apbūve bija pieļaujama tikai un vienīgi kopā ar prettrokšņa pasākumiem.” Situācijā, kad ir iespējams likumīgi būvēt jaunas dzīvojamās ēkas tiešā lidostas tuvumā, t.sk., 5 km nolaišanās – pacelšanās sektorā, nav pamata piemērot gaisa kuģu ekspluatācijas ierobežojumus. Lidostai „Rīga” ir piešķirts starptautiskas lidostas statuss, un tas nozīmē, ka lidostai gaisa kuģis ir jāpieņem tad, kad tas atlido. 2013.gadā lidosta „Rīga” nakts laikā ir slēgta remonta dēļ, bet citādāk lidostai, pie šāda juridiskā statusa, nav iespējas noteikt aviokompānijām lidot tad, kad tā vēlas, nevis tad, kad vēlas aviokompānijas. Priekšlikums netiek ņemts vērā, jo ir pretrunā ar lidostas „Rīga” juridisko statusu.	Nē
9.	Pārcelt lidmašīnu pārlidošanas patreizējo trajektoriju nākotnē virs komersanta "Valiants un Jaunmārupes viadukta.	Gaisa kuģu trajektorijas var tikt definētas vienīgi kā taisnes vai pagriezieni ar noteiktu rādīsu. Priekšlikums radītu nepieciešamību izveidot komplicētu „S” veida trajektoriju vai arī trajektorija ietu pāri Jaunmārupei. Pirmais variants nav pieņemams no lidojumu drošuma viedokļa, bet otrais nav pieņemams, jo tas	Nē

		nesamērīgi apgrūtinātu daudz lielāku iedzīvotāju skaitu.	
10.	<i>Trokšņu samazināšanas mērķim ierosinām VA "Civilās aviācijas aģentūrai" izstrādāt un adoptēt likumdošanā principus, kur avio komersantu lidmašīnām ir stingri jāievēro pārlidojuma trajektorijas,...</i>	Jau šobrīd gaisa kuģi lido atbilstoši lidojumu noteikumiem, gan veicot vizuālos, gan instrumentālos lidojumus. Standarta instrumentālās pacelšanās un nosēšanās trajektorijas pilots var arī neizmantojot, ja lidojot redz, ka pēdējos nosēšanās manevrus var veikt vizuāli. Tādā gadījumā vairs netiek veikta vektorēšana un pilots nosēžas atkarībā no tā, cik smaga ir lidmašīna, cik strauji var veikt manevrus, bet iedzīvotājiem rodas iespaids, ka lidojums tiek veikts haotiski un tiek veikti pārkāpumi, bet tā drīkst lidot un tas ir atļauts. Paceļoties ir līdzīga situācija: pilots redz, ka debesis ir brīvas, informē gaisa satiksmes dispečeri, ka griezīs pa kreisi, bet dispečers pārliecinās, vai debesis ir brīvas un gaisa kuģis nevienam netraucēs un ļauj pilotam pašam veikt šo pagrieziena. Turpmāk ar šo rīcības plānu situāciju ir paredzēts mainīt gaisa kuģiem, kuru trokšņa sertifikāta sertificētais pārlidošanas trokšņa līmenis ir lielāks par 80 EPNdB, nosakot, ka pacelties un nosēties šie gaisa kuģi drīkstēs tikai izmantojot standarta nosēšanās vai pacelšanās procedūras.	Jā
	...kur par jebkuru pārkāpumu tiek sasaukta Pārkāpumu izskatīšanas komisija (VA "Civilās aviācijas aģentūrai", VAS „Latvijas gaisa satiksme”, Mārupes Būvvalde un iedzīvotāju pārstāvis), kur komisija būtu tiesīga izskatīt pārkāpumus un piemērot,...	Rīcības plāna 4.9.punkts paredz kontroles un soda mehānisma izstrādi, atbilstoši likumprojekta „Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodekss” grozījumu virzībai.	Jā
	... balstoties uz pārkāpuma raksturu brīdinājumu vai piemērot minimālo vai maksimālo naudas sodu, kas tiek pārskaitīts Mārupes novada budžetā, kur savukārt pašvaldība (Mārupes novads) balstoties uz Trokšņu neērtību mazināšanas programmu paredzētu iedzīvotājiem kompensācijas mehānismu.	Soda nauda, kas tiek iekasēta, pamatojoties uz „Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksu” nonāk valsts budžetā.	Nē
11.	Uzdot VAS "Latvijas Gaisa Satiksme" izstrādāt piefiksēto trajektorijas noviržu datu apkopošanas mehānismu un datu nodošanu VA "Civilās aviācijas aģentūrai" tālākajai Pārkāpumu izskatīšanas komisijas sasaukšana. Komisijas būtu jāsasauca ne vēlāk kā 10 dienas pēc pārkāpuma fiksēšanas.	Rīcības plāna 4.9.punkts paredz kontroles un soda mehānisma izstrādi, atbilstoši likumprojekta „Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodekss” grozījumu virzībai.	Jā
Priekšlikumi, kas attiecas uz Babītes novadu			
1.	Lūdzam izmainīt gaisa kuģu treniņlidojumu trajektoriju	Treniņu lidojumi ir jāveic, lai pilots spētu iegūt tiesības lidot ar noteiktu gaisa	Jā

	<p>virs Piņķiem, Babītes pagastā, Babītes novadā, jo kā redzams vizuālajos novērojumos, tad treniņlidojumu laikā gaisa kuģi lido tieši virs Piņķos uzvietotām mācību iestādēm, tādējādi traucējot šo mācību iestāžu darbu, radot paaugstinātu troksni un diskomfortu.</p>	<p>kuģa tipu. Lai arī aviokompānijas izmaksu dēļ priekšroku dod treniņiem simulatorā, tomēr pilotam, instrumentālo lidojumu reitinga iegūšanai, ir nepieciešami arī reāli lidojumi (aviokompānijas nav ieinteresētas veikt šādus lidojumus vairāk nekā minimāli nepieciešams). Praksē šādi lidojumi visbiežāk tiek veikti ar tukšu gaisa kuģi un nelieliem dzinēja apgriezieniem. Tādēļ šādi lidojumi tiek veikti „salīdzinoši maz” un nākotnē nav paredzams to pieaugums, ņemot vērā arī <i>Zero flight time training</i> programmu, kas, izpildot noteiktus nosacījumus, paredz iespēju veikt apmācību tikai uz stimulatora.</p> <p>Treniņu lidojumos tiek veikti dažādi vingrinājumi, piemēram, trenējoties pacelšanos un nosēšanos no skrejceļa, lidojums tiek veikts pa skrejceļa taisni un, sasniedzot pagrieziena punktu, tiek veikts pagrieziens, lai varētu atkal attiecīgi nosēsties. Tādēļ šiem vingrinājumiem ir izvēlēta optimālākā procedūra, lai lidojums tiktu veikts pēc iespējas īsāk un ātrāk. Treniņu lidojumu procedūra ir paredzēta tā, lai droši būtu iespējams veikt nepieciešamos vingrinājumus, ņemot vērā, ka Latvijā lidosta „Rīga” ir vienīgais lidlauks, kurā ir iespējams veikts instrumentālo lidojumu treniņus.</p> <p>Pašreiz izstrādātā treniņu lidojumu procedūra lidostai „Rīga” paredz laika ierobežojumus, t.i., treniņu lidojumus ir aizliegts veikt darba dienās un brīvdienās pirms plkst. 11.00 un pēc plkst. 18.00 (ar nelieliem izņēmumiem), kā arī intensīvas regulārās satiksmes stundās. Šajā gadījumā "intensīvas regulārās satiksmes stundas" ir laiks no rīta un vakarā, kad lidosta "Rīga" ir visnoslogotākā. Ņemot vērā situāciju, kad ir izvērtēts treniņu lidojumu veikšanas laiks un noteikts aizliegums lidot rītos un vakaros, noteikta droša vingrinājumu procedūra, kā arī neesot alternatīvai pārcelt šos lidojumus uz citu Latvijas lidlauku, situācija tiek uzskatīta par šobrīd visoptimālāko. Tomēr, ņemot vērā priekšlikumu, treniņlidojumu veikšanai turpmāko divu gadu laikā tiks pievērsta papildus uzmanība un, parādoties uzlabošanas iespējas situācijai, procedūra var tikt pārskatīta.</p>	
2.	<p>Esošā lidmašīnu pacelšanās trajektorija, ar ko saskaros ikdienā tādējādi atbilst Valsts akciju sabiedrības „Starptautiskā lidosta „Rīga”” trokšņa samazināšanas rīcības plāna 3.2.1.punktā norādītajai trajektorijai – „Pagrieziens uz rietumiem no 36. skrejceļa virziena pirms „Jurmala 2” zonas (1.pasākums)”. Šāda pacelšanās trajektorija lidmašīnu radītā trokšņa dēļ negatīvi ietekmē</p>	<p>Rīcības plāna 1. pasākumu ir plānots piemērot visām diennakts daļām lidojumu drošuma dēļ (dažādas procedūras dažādos diennakts laikos vienam un tam pašam gaisa kuģim var radīt papildus riskus).</p> <p>Kā arī 1. pasākums ir paredzēt ne vien lai uzlabotu Babītes, Beberu, Priežciema iedzīvotāju dzīves komfortu, bet arī, lai veicinātu klusāku gaisa kuģu lidošanu uz VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga””, līdz ar to uzlabotu visu iedzīvotāju dzīves komfortu. Viens no rīkiem, kā to panākt, ir priekšrocību radīšana klusākiem gaisa</p>	Nē

	<p>dzīves kvalitāti un ir traucējoša man un manai ģimenei.</p> <p>Plāna 3.2.1.punktā norādīts, ka stratēģiskajā kartē tika konstatēts, ka „vakarā trokšņa robežlielumu pārsniegumam ir pakļauti Babītes, Beberu un Priežciema iedzīvotāji. Modificējot gaisa kuģu trajektorijas, ir iespējams mazināt vai pilnībā novērst trokšņa robežlielumu pārsniegumu minētajās teritorijās”.</p> <p>Līdz ar to manā ieskatā esošās trajektorijas „Pagrieziens uz rietumiem no 36. skrejceļa virziena pirms „Jurmala 2” zonas” trokšņu līmenis man ir nepieņemams ne vien vakarā, bet arī diennakts citos laikos, kad notiek šādas trajektorijas izmantošana.</p> <p>Pie šādiem apstākļiem uzskatu, ka pagrieziens pa kreisi (Plāna 3.2.1.punkta kontekstā) ir jāattiecina uz visām lidmašīnām visos diennakts laikos un atbilstoši tādai trajektorijai, kāda ir iezīmēta Plāna 2.pielikumā, respektīvi, vietā, kur nav tik blīvi apdzīvota teritorija - virzienā uz ziemeļiem no dzelzceļa līnijas Rīga - Jūrmala.</p>	<p>kuģiem. Turklāt gaisa kuģi, kas sertificētajā trokšņa pārlidošanas punktā ir klusāki par 80 EPNdB, piemēram, Bombardier Q 400, nerada būtisku ietekmi uz trokšņa kontūrām, līdz ar to nav redzams ieguvums no iesūtītā iedzīvotāju priekšlikuma.</p>	
3.	<p>Kā jau tika norādīts Iedzīvotāju iepriekšējās sūdzībās, līdz 2009. gadam ievērojamas problēmas ar gaisa kuģu radīto troksni nav bijušas. Problēma ar trokšņa piesārņojumu aktualizējās kopš 2009. gada februāra. Iespējams, ka tas notika dēļ tā, ka virs Jūrmalas tika nodefinētas divas trokšņa jutīgas gaisa telpas zonas „Jurmala 1” un „Jurmala 2”. Iedzīvotāji neizprot Jūrmalas teritorijas trokšņa aizsardzības pasākumus, kas kaitē Babītes novada teritorijas ciematu iedzīvotājiem, tādējādi diskriminējot vienu sabiedrības grupu pēc teritoriālā principa.</p>	<p>Trajektorijas, kas atrodas pirms Jūrmala 2 trokšņa aizsardzības zonas, ir izveidotas vairāku iemeslu dēļ. Viens no iemesliem ir kapacitāte. Lidojumu skaits ir pieaudzis tik daudz, ka lidosta „Rīga” nespēj apkalpot visas avioliņijas no rīta, ja tās turpina lidot taisni, jo nākošajam gaisa kuģim ir jāgaida divas minūtes, bet bez saraksta izlidot nevar. Tālāk ir divi varianti, nogriezties pa labi, vai – pa kreisi. Galvenais iemesls, lai uzlidojot nogrieztos pa labi, ir ne tikai blīvi apdzīvota pilsēta Rīga, bet arī dažādi aeronavigācijas šķēršļi (torņi, krāni u.c.), kas neļauj gaisa kuģim pietiekami strauji pacelties, tāpēc pagrieziens virs Rīgas paliek neiespējams un atliek tikai pagrieziens pa kreisi uz Jūrmalas pusi. Tā kā lidosta „Rīga” ir „mezglu” lidosta, t.i., galvenokārt, cilvēki lido ar pārsēšanos un viņiem ir svarīgi aizlidot citā mezglu lidostā, lai paspētu pārsēsties nākamajā reisā un nokļūtu galamērķī, tāpēc aviosabiedrības pieskaņo savus lidojumu sarakstus tam, lai pasažieri varētu veikt vēl vienu pārsēšanos un viņam nav jāgaida nākamā diena. Aviosabiedrības to dara izejot no šī aprēķina un to izmainīt nav iespējams. Kā arī aviosabiedrības, kuru gaisa kuģu jauda ļauj pagriezties pirms trokšņu jutīgas gaisa telpas zonas, to arī dara, un tāpēc ir daudz lidojumu ar pagriezienu līdz zonai, bet tās, kuras to nevar izdarīt vai kurām to nevajag, turpina lidot pa</p>	Jā

		<p>vecu trajektoriju.</p> <p>Kā arī aktuāls ir apkārtējās vides piesārņojuma jautājums. Eiropas Savienība ir nofiksējusi lidojumu trajektoriju garumu Latvijas gaisa telpā, t.i., ir uzstādīts mērķis katru gadu samazināt lidojumu trajektoriju garumu vai samazināt kaitīgo izmešu daudzumu atmosfērā. Tas nozīmē, ka pat, ja nebūtu kapacitātes problēmu, tad lidot kā iepriekš, t.i., lidot iekšā līcī un tad griezties, tiem kam vajag uz rietumiem, uzlidojot ziemeļu virzienā, arī vairs nevar, tāpēc pārējā gaisa telpā Latvija ir ļoti kompakta un visas trases ir maksimāli taisnas. Tādā ziņā situācija ir fiksēta un, vienīgi izmainot izlidošanas un ielidošanas trajektoriju rādījumus, ir iespējams nodrošināt to, ka tiek samazināts izmešu daudzums atmosfērā.</p> <p>Rīcības plānā paredzēts situāciju mainīt un tādēļ tiks noteiktas precīzas trajektorijas, bet trokšņa jutīgajām gaisa telpas zonām tiks samazināts augstums klusākajiem gaisa kuģiem, bet zonu izmērs jau ir samazināts, jo šī plāna mērķis ir samazināt troksnim pakļauto iedzīvotāju skaitu. Tiks mainītas trajektorijas un pagrieziena rādījumi, lai gaisa kuģus novirzītu pēc iespējas tālāk no blīvi apdzīvotām vietām. Nākamais solis ir noteikt, cik tālu lidmašīna var novirzīties no definētās trajektorijas – to sauc par trokšņa koridoriem, no kuriem ārā gaisa satiksmes vadība nedrīkstēs tos izlaist.</p>	
4.	<p>Rīcības plāna ietvaros netiek risināta situācija ar lidojumiem virs ciemata Beberi, kā arī Piņķu teritorijas kopumā. Proti, gaisa kuģi lido haotiski virs Iedzīvotāju māju jumtiem, un neievērojot gaisa telpas izmantošanas kārtību un lidojumu trajektoriju.</p>	<p>Jau šobrīd gaisa kuģi lido atbilstoši lidojumu noteikumiem, gan veicot vizuālos, gan instrumentālos lidojumus. Standarta instrumentālās pacelšanās un nosēšanās trajektorijas pilots var arī neizmantojot, ja lidojot redz, ka pēdējos nosēšanās manevrus var veikt vizuāli. Tādā gadījumā vairs netiek veikta vektorēšana un pilots nosēžas atkarībā no tā, cik smaga ir lidmašīna, cik strauji var veikt manevrus, bet iedzīvotājiem rodas iespaids, ka lidojums tiek veikts haotiski un tiek veikti pārkāpumi, bet tā drīkst lidot un tas ir atļauts. Paceļoties ir līdzīga situācija: pilots redz, ka debesis ir brīvas, informē gaisa satiksmes dispečeri, ka griezīs pa kreisi, bet dispečers pārliecinās, vai debesis ir brīvas un gaisa kuģis nevienam netraucēs un ļauj pilotam pašam veikt šo pagriezienu.</p> <p>Turpmāk ar šo rīcības plānu situāciju ir paredzēts mainīt gaisa kuģiem, kuru trokšņa sertifikāta sertificētais pārlidošanas trokšņa līmenis ir lielāks par 80 EPNdB, nosakot, ka pacelties un nosēsties šie gaisa kuģi drīkstēs tikai izmantojot standarta nosēšanās vai pacelšanās procedūras.</p>	Jā
	<p>Jo īpaši situācija ir nepieņemama darbadienās no plkst. 09:00 – 10:30 un no plkst. 22:30 – 00:30 un brīvdienās visas diennakts garumā, par ko Iedzīvotāji vairākkārtīgi</p>	<p>Lidostai „Rīga” ir piešķirts starptautiskas lidostas statuss, un tas nozīmē, ka lidostai gaisa kuģis ir jāpieņem tad, kad tas atlido. 2013.gadā lidosta „Rīga” nakts laikā ir slēgta remonta dēļ, bet citādāk lidostai, pie šāda juridiskā statusa,</p>	Jā

	sūdzējās VA „Civilās aviācijas aģentūra”.	nav iespējas noteikt aviokompānijām lidot tad, kad tā vēlas, un nevis tad, kad vēlas aviokompānijas. Tā kā lidosta „Rīga” ir „mezglu” lidosta, t.i., galvenokārt, cilvēki lido ar pārsēšanos un viņiem ir svarīgi aizlidot citā mezglu lidostā, lai paspētu pārsēsties nākamajā reisā un nokļūtu galamērķī, tāpēc aviosabiedrības pieskaņo savus lidojumu sarakstus tam, lai pasažieri varētu veikt vēl vienu pārsēšanos un viņam nav jāgaida nākamā diena. Aviosabiedrības to dara izejot no šī aprēķina un to izmainīt nav iespējams. Iespēju robežās šī situācija tiek risināta rīcības plāna 1. pasākumā, kas būtiski samazinās trokšņa līmeni Beberu ciemā.	
5.	Rīcības plānā ir norādīts, ka tā izstrādes laikā tika veikta situācijas modelēšana, lai noskaidrotu, kādas būtu trokšņa kontūras, ja pasākums būtu ieviests. Vēršam uzmanību, ka trokšņa mērījumi ciemata Beberi teritorijā joprojām nav veikti, ignorējot Iedzīvotāju vairākkārtīgi izteiktos lūgumus. Tādējādi faktiskais vides trokšņa līmenis ciemata Beberi teritorijā nav izvērtēts.	Rīcības plāns ir izstrādāts, balstoties uz trokšņa novērtēšanu, izmantojot 2004. gada MK noteikumos Nr. 597 noteikto aprēķinu metodi „ECAC.CEAC doc 29”. Šo noteikumu 1. pielikuma 9. punkts nosaka: „Vides trokšņa prognozei izmanto tikai aprēķina metodes.” Līdz ar to pasākumu izvērtējums ir veikts vienīgajā likumīgajā veidā. Trokšņa monitorings tiek veikts jau kopš 2008.gada, tādēļ trokšņa līmenis, ko rada gaisa kuģi ir zināms. Informācija par trokšņa līmeņiem iedzīvotājiem ir publiski pieejama trokšņa stratēģiskajās kartēs par 2011. gadu (izstrādātas 2012.gadā). Trokšņa stratēģiskās kartes satur informāciju par trokšņa rādītājiem Mārupes un Babītes novadā, kā arī Rīgas pilsētā.	Nē
6.	Pērkot nekustamos īpašumus ciemata Beberi teritorijā Iedzīvotāji nav parakstījuši nekādus dokumentus, kas būtu apliecinājuši, ka glisāde šķērso gaisa telpu virs Iedzīvotāju māju jumtiem. Šis jautājums tika izlemts bez jebkādas publiskās apspriešanas, nevērtējot Iedzīvotāju interešu aizskāruma esību un būtiskumu.	2011.gada 28.jūnija Ministru kabineta noteikumi Nr.507 „Noteikumi par gaisa telpas pārvaldību, struktūru un tās mainīšanas kārtību” nosaka, ka Civilās aviācijas aģentūra informāciju par gaisa telpas struktūras izmaiņām nosūta saskaņošanai pašvaldībai, kuru skar plānotās izmaiņas. Attiecīgi, pašvaldība ir tiesīga Civilās aviācijas aģentūras plānotās izmaiņas noraidīt, ja tai ir pamatots atteikums sniegt saskaņojumu.	Nē
7.	Uzskatām, ka pasākums „Pagrieziens uz rietumiem” nedrīkst tikt īstenots pilnā apmērā, jo tas palielinās vides trokšņa piesārņojuma līmeni ciemata Beberi teritorijā. Tāpat nav pieņemams atļaut gaisa kuģiem, kuru sertificētais pārlidošanas trokšņa līmenis nepārsniedz 80 EPNdB, veikt pagriezienu saskaņā ar pašlaik spēkā esošo procedūru. Visiem gaisa kuģiem paceļoties, neatkarīgi no to trokšņa līmeņa, pagrieziens uz rietumiem būtu jāveic tikai tā, ka gaisa kuģi lido virs Spilves pļavām,	Rīcības plāna 1. pasākums paredz gaisa kuģiem veikt taisnu lidojumu līdz 2 DME RIA jeb ~2,1 km uz ziemeļiem no skrejceļa sliekšņa. Gaisa kuģi atradīsies vistuvāk Beberu ciemam, veicot posmu līdz 2 DME RIA un tad tie arī būs visskaļākie. Tādēļ šāds iedzīvotāju piedāvātais trajektoriju pagarinājums Beberu ciemam neradīs nekādas būtiskas izmaiņas. Kā arī 1. pasākums ir paredzēt ne vien lai uzlabotu Babītes, Beberu, Priezciema iedzīvotāju dzīves komfortu, bet arī, lai veicinātu klusāku gaisa kuģu lidošanu uz VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga””, līdz ar to uzlabotu visu iedzīvotāju dzīves komfortu. Viens no rīkiem, kā to panākt, ir priekšrocību radīšana klusākiem gaisa	Nē

	organizējot gaisa satiksmi ziemeļu plūsmā, veicot 4300 m taisnu distanci.	kuģiem. Turklāt gaisa kuģi, kas sertificētajā trokšņa pārlidošanas punktā ir klusāki par 80 EPNdB, piemēram, Bombardier Q 400, nerada būtisku ietekmi uz trokšņa kontūrām, līdz ar to nav redzams ieguvums no iesūtītā iedzīvotāju priekšlikuma.	
8.	Nav pieņemama arī gaisa satiksmes organizēšana ziemeļu plūsmā uz RWY 36, kad gaisa kuģi nosēžas no rietumiem, jo šajā situācijā gaisa kuģi lido virs Iedzīvotāju māju jumtiem.	RWY 36 ielidošana skar Mārupes novadu. Jaunmārupes ciemu zemā augstumā, ielidojot no rietumu puses, 2012. gadā ir pārlidojuši vien daži desmiti gaisa kuģu.	Nē
9.	Izsakām lūgumu mainīt izlidojošām lidmašīnām no Lidostas "Rīga" no ziemeļu skrejceļa(36.) pagriezienu punktu uz tālāku un augstāku attālumu vismaz pa 5km ,jo vasarās pieaugot čarterreisu biežumam lidmašīnas veic pagriešanos virs Piņķu ciemata izteikti zemu. Aicinām. lidmašīnām lidot pa tālāku pagriešanās punktu līdz Bullupei, nevis nogriežot trajektoriju uzreiz pa kreisi (kā man paskaidroja skaņu laboratorijas speciālists, tā esot Ārkārtas gadījumiem paredzēta trajektorija). Līdz ar to pieaug trokšņu fons (vismaz 55DB) un sajūta ir nepatīkama redzot un sajūtot virs mājas dažādus aviolaineru veidus. Izteikti zemāku un asāku pagriezienu veic Air Baltic kompānijas lidmašīnas (salīdzinot ar LUHTHANSA lidmašīnām). Rodas sajūta ,ka tiek taupīts degvielas patēriņš apzināti nelidojot tālāk taisni, bet veicot pagriezienu uzreiz pēc pacelšanās no Ziemeļu skrejceļa.	Rīcības plāns daļēji risina šo iedzīvotāju priekšlikumu, jo aprēķini liecina, ka trokšņa līmenis Piņķos samazināsies, gaisa kuģi, kuru sertificētais trokšņa līmenis ir lielāks par 80 EPNdB, izņemot treniņlidojumus, nepārlidos Piņķu ciemu. Esošās trajektorijas, kas ir izveidotas skrejceļam ar virzienu 36, lai veiktu pagriezienu uz rietumiem pirms Jurmala 2 trokšņa aizsardzības zonas, nav ārkārtas (tās paredz pagriezienu ne vēlāk kā 1,5 DME jeb ~1,1 km no skrejceļa ziemeļu gala un vismaz 800 pēdu (~240 m) augstumā).	Nē
10.	<u>Nepieļaut vienas stacionārās iekārtas rādījumu ekstrapolēšanu uz visu īpaši aizsargājamo teritoriju.</u> Šobrīd Babītes novadā mērījumi tiek veikti Bērzu ielā 3, Babītē, tiek ekstrapolēti uz visu novada teritoriju, un lidojumu trajektoriju neievērošanas gadījumā šie mērījumi ir apšaubāmi. <u>Nodrošināt sertificētu trokšņa monitoringa ierīču izvietošanu visās īpaši aizsargājamās teritorijās, un, īstenojot monitoringa procedūras, novietot tās vairākās trokšņa skartajās zonās.</u>	Trokšņa stratēģiskā karte tika izstrādāta, izmantojot aprēķinu metodi, kas noteikta 2004. gada MK noteikumu 1. pielikumā, tas ir „ECAC.CEAC doc 29”. Šo noteikumu 9. punkts nosaka, ka „vides trokšņa prognozei izmanto tikai aprēķina metodes”. Rīcības plānā, lai salīdzinātu dažādu trajektoriju izmaiņu ietekmi, ir izmantota „ECAC.CEAC doc 29” metode. Jebkura aprēķinu metode paredz viena vai cita veida ekstrapolāciju. Aprēķinu metodē tika izmantotas faktiskās 2011.gada trajektorijas. Trokšņa monitoringa stacijas 2012. gadā verificētas akreditētā kalibrēšanas laboratorijā Vācijā atbilstoši LVS ISO 20906:2010 prasībām, kas ir standarts	Nē

		<p>trokšņa monitoringam lidostu tuvumā. Monitoringa stacijas tiek uzturētas atbilstoši minētā standarta prasībām, tai skaitā tiek veiktas automātiskas mikrofona pārbaudes vienu reizi dienā, tiek veikta kalibrācija ar akreditētā kalibrēšanas laboratorijā kalibrētu kalibratoru, kā arī lidosta ir izveidojusi Vides trokšņa laboratoriju, kurā ir izstrādājusi un ieviesusi kvalitātes pārvaldības sistēmu. Pašlaik trokšņa monitoringa stacijas ir izvietotas tā, lai praktiski nosegtu visas gaisa kuģu trajektorijas, t.i., katram gaisa kuģim tiek konstatēts vismaz viens trokšņa notikums, ja vien paliekošais troksnis nav augstāks par 60 dBA. Jānorāda, ka nav nozīmes novietot trokšņa monitoringa stacijas vietās, kur lielākā daļa gaisa kuģu maksimālais līmenis nav par 10 dBA augstāks par paliekošo troksni, jo tehniski šādos apstākļos netiks identificēti trokšņa notikumi. Monitorings ir ilgtermiņa mērījumi, kas tiek veikti noteiktos punktos, balstoties uz gaisa kuģu trajektoriju datiem, kas iegūti no radara datiem par gaisa kuģu kustību.</p> <p>Trokšņa monitorings tiek veikts jau kopš 2008.gada, tādēļ trokšņa līmenis, ko rada gaisa kuģi ir zināms. Informācija par trokšņa līmeņiem iedzīvotājiem ir publiski pieejama trokšņa stratēģiskajās kartēs (izstrādātas 2012.gadā), kas ir publicētas lidostas „Rīga” mājas lapā.</p>	
Priekšlikumi, kas attiecas uz Rīgas pilsētu			
	Priekšlikumi nav saņemti		