

Protokols par paredzētās darbības – VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” infrastruktūras attīstības projekti līdz 2020. gadam – ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmi

Sanāksmes norises vieta: Mārupes novada kultūras nama zālē (adrese: Daugavas iela 29, Mārupe, Mārupes novads)

Sanāksmes norises laiks: 2013. gada 13. augustā, plkst. 17.00

Sanāksmi vadīja: Mārtiņš Bojārs, Mārupes novada domes priekšsēdētājs.

Sanāksmē piedalījās: dalībnieku saraksts 1. pielikumā

Sanāksmi protokolēja: Jānis Rubinis, SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” (SIA ELLE), vides speciālists.

M. Bojārs atklāj sanāksmi un iepazīstina sanāksmes dalībniekus ar klātesošajiem domes deputātiem un būvvaldes vadītāju Aigu Vismani, kā arī ar VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” (turpmāk – lidosta Rīga) pārstāvjiem. Turpinājumā M. Bojārs informē klātesošos par sabiedriskās apspriešanās kartību.

Sanāksmes dalībnieki interesējas, vai prezentācija par sabiedrisko apspriešanos būšot pieejama Mārupes domes mājas lapā, uz ko Mārupes novada domes priekšsēdētājs atbild noraidoši.

A. Kāla iepazīstina klātesošos ar sabiedriskās apspriešanas galvenajiem mērķiem.

O. Beikulis iepazīstina klātesošos ar ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk - IVN) procesu, ziņojuma izstrādes kārtību un sabiedrības iespējām iesaistīties IVN procesā. Turpinājumā O. Beikulis informē klātesošos par apspriežamā IVN procesa statusu, minot, ka Lielrīgas reģionālā vides pārvalde ir sagatavojusi projekta sākotnējo ietekmes uz vidi novērtējumu, kurā rekomendē piemērot ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru. Pamatojoties uz Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes novērtējumu, Vides pārraudzības valsts birojs piemērojis IVN procedūru šim projektam. O. Beikulis informē klātesošos par sākotnējās sabiedriskās apspriešanas materiālu pieejamību un iedzīvotāju informēšanu.

Sanāksmes dalībnieks uzdod jautājumu par individuālo zemes īpašnieku informēšanu. Proti, sanāksmes dalībnieks, kas dzīvo lidmašīnu pārlidošanas teritorijā, neesot saņēmis personīgu uzaicinājumu. Turpinājumā sanāksmes dalībnieks interesējas, kas konkrēti ir sagatavojis un nosūtījis informāciju par šo sanāksmi.

O. Beikulis atbild, ka saskaņā ar procedūru informācija ir jānosūta tikai tiem zemju īpašniekiem, kuru zemes gabali robežojas ar paredzētās darbības teritoriju. Izmantojot datu bāzēs pieejamo informāciju, fiziskām personām vēstules nosūtīja Iekšlietu ministrijas Pilsonības un migrācijas lietu pārvalde, savukārt juridiskās personas informēja SIA „ELLE”.

Sanāksmes dalībnieks jautā, vai šis projekts neattiecas uz iedzīvotājiem, kuriem pāri lido lidmašīnas?

O. Beikulis norāda, ka informēšanas kārtību nosaka Ministru kabineta noteikumi.

Sanāksmes dalībnieks jautā, kuri noteikumi?

O. Beikulis un A. Kāla atbild, ka tie ir Ministru kabineta noteikumi Nr.83 „Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi”.

Sanāksmes dalībnieks norāda, ka šajā IVN procedūrā esot sajauktas vairākas paredzētās darbības, bet iedzīvotājus interesē tikai troksnis.

A.Kāla atbild, ka procedūra piemērota visiem attīstības projektiem līdz 2020. gadam.

Sanāksmes dalībnieks norāda, ka tikai laimīgas sakritības dēļ cilvēki esot atnākuši uz sākotnējo sabiedrisko apspriešanu.

A. Kāla norāda, ka iedzīvotāju informēšana tika veikta atbilstoši MK noteikumu prasībām.

Sanāksmes dalībnieks norāda, ka Mārupes Vēstnesī, kas tiek izsūtīts katrai mājai, šī informācija neesot publicēta.

O. Beikulis atbild, ka paziņojums publicēts Rīgas Apriņķa Avīzē. Galvenais iemesls paziņojuma publicēšanai Rīgas Apriņķa Avīzē ir tāds, ka, lai arī paredzētā darbība fiziski tiek realizēta Mārupes novada teritorijā, tomēr tās realizācija var ietekmēt arī Babītes, Jūrmalas un Olaines teritoriju. Rīgas Apriņķa Avīze esot reģionāls laikraksts, kas uzskatāma par oficiālu avīzi visās minētajās pašvaldībās.

A. Kāla norāda, ka šī vēlme tiks ņemta vērā, organizējot ziņojuma sabiedrisko apspriešanu.

Klātesošie pauž neapmierinātību ar sanāksmes laiku.

A. Kāla atbild, ka laika gaitā ir secināts, ka plkst. 17.00 ir optimālākais laiks.

O. Beikulis papildina, ka iedzīvotāji droši varot izteikt priekšlikumus par laiku nākamajai sanāksmei.

O. Beikulis informē, ka lielākā daļa paredzēto darbību tiks realizēta viena zemes gabala ietvaros. Lidostas žoga un apkalpes ceļa būvniecība tiks veikta vēl sešos citos zemes gabalos, no kuriem četri pieder lidostai Rīga, bet divi ir Satiksmes ministrijas īpašums. O. Beikulis rāda kartē minētos zemes gabalus. Turpinājumā O. Beikulis informē sanāksmes dalībniekus par paredzamajiem projektiem lidostā Rīga.

O.Beikulis stāsta par ietekmes veidiem, kurus var iedalīt divās kategorijās - ietekmes būvniecības laikā un ietekmes ekspluatācijas laikā. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumā ietekmju izvērtējums tiek strukturēts tieši šādā pat veidā.

Sanāksmes dalībnieks interesējas, vai trokšņa mērīšana notikšot saskaņā ar lidmašīnas trokšņa sertifikātiem vai pēc faktiskajiem trokšņiem uz vietas.

Uz jautājumu atbild lidostas Rīga pārstāvis J. Brižs: Pašlaik notiekot trokšņa monitorings, tomēr dati netiekot publicēti, jo lidostai Rīga neesot akreditēta laboratorija un saskaņā ar likumu Latvijā troksni drīkst mērīt tikai akreditētas laboratorijas.

Sanāksmes dalībnieks jautā, vai ikdienā notiekot trokšņa mērīšana, prasot informāciju par konkrētiem trokšņa mērīšanas punktiem?

J. Brižs atbild, ka viens no punktiem esot Jaunmārupes pamatskola.

Sanāksmes dalībnieks uzsver, ka lidmašīnu pārlidošanas punkti esot citi, jo, ja papēta lidostas Rīga izstrādāto trokšņu karti, var secināt, ka lidmašīnas ievērojami novirzās no trajektorijas.

J. Brižs atbild, ka trokšņa monitoringa stacijas nokļājot praktiski visus lidojumus.

Sanāksmes dalībnieks interesējas, vai trokšņa mērīšanas iekārtas ir iespējams uzstādīt kaut kur citur, izņemot Jaunmārupes pamatskolu?

Lidostas Rīga pārstāvis norāda, ka IVN ietvaros tiks izvērtēta esošā monitoringa rezultāti.

A.Kāla norāda, ka esošais trokšņa līmenis un stratēģiskās trokšņu kartes nav tieši saistītas ar paredzēto attīstību. IVN ietvaros tiks modelēts paredzamais troksnis.

J. Brižs papildina, ka trokšņa monitorings šobrīd ir lidostas iniciatīva.

Sanāksmes dalībnieks uzsver, ka Eiropas Savienības likumdošana nosakot to, ka valstī ir jāveic trokšņa mērījumi un ir jābūt izstrādātam monitoringam.

J. Brižs precizē, ka lidostai ir jāizstrādā stratēģiskās trokšņu kartes.

Sanāksmes dalībnieks ir sašutis par to, ka lidosta jau šobrīd pārsniedz noteiktos trokšņa robežlielumus. Klātesošie pauž sašutumu par to, ka netiek piemēroti nodokļu atvieglojumi.

Sanāksmes dalībnieks interesējas par gaisa piesārņojumu.

Lidostas Rīga pārstāvis atbild, ka sagatavojot iepriekšējo attīstības projektu, kas ir Kohēzijas fonda līdzfinansēts projekts, esot veikta gaisa piesārņojuma modelēšana.

Sanāksmes dalībnieks jautā, cik bieži ir jāveic trokšņa kartes pārstrādāšana?

J. Brižs atbild, ka reizi piecos gados.

Sanāksmes dalībnieks piebilst, ka kartes jāpārskata arī gadījumos, kad notiekot lielas izmaiņas.

Sanāksmes dalībnieks norāda, ka 2008. gadā notika skrejceļa rekonstrukcija. Kāpēc karte netika pārstrādāta?

J. Brižs atbild, ka karte pēdējo reizi tika pārstrādāta 2011. gadā.

Sanāksmes dalībnieks interesējas par to, kāda veida lidmašīnas ir ņemtas par pamatu trokšņa līmeņa noteikšanai.

J. Brižs atbild, ka karte sagatavota, pamatojoties uz 2011. gada lidojumu datiem.

O. Beikulis papildina, precizējot Direktīvas prasības un stratēģiskās trokšņu kartēšanas mērķi.
O. Beikulis norāda, ka lidosta pēc kartes sagatavošanas izstrādā rīcības plānu trokšņa samazināšanai.

Sanāksmes dalībnieks jautā lidostas pārstāvjiem, vai lidostai ir izstrādāts rīcības plāns?

J. Brižs atbild, ka plāns ir izstrādes stadijā un ir pieejams lidostas mājas lapā.

O. Beikulis norāda, ka saskaņā ar direktīvas prasībām trokšņu stratēģiskās kartes ir jāizstrādā līdz 2012. gada 31. decembrim, savukārt rīcības plāns ir jāizstrādā līdz 2013. gada 31. decembrim.

O. Beikulis uzsver, ka stratēģiskās kartes neesot šī projekta sastāvdaļa. IVN ietvaros tiks veikta trokšņa modelēšana, ņemot vērā prognozēto lidmašīnu skaitu 2020. gadā, kur liela daļa gaisa kuģu būšot E klases lidmašīnas. Modelēšanas rezultāts tiks salīdzināts ar esošo situāciju.

Sanāksmes dalībnieks uztraucas par to, ka nebūšot ar ko salīdzināt rezultātus, jo stacijas pašlaik neesot uzstādītas pareizajās vietās.

O. Beikulis norāda, ka modelēšana esot veikta, balstoties uz matemātisku aprēķinu, kura rezultātā tiek sagatavota karte par visu teritoriju, nevis par atsevišķiem punktiem.

Sanāksmes dalībnieks jautā, vai pastāv karte, kur atzīmēti esošie monitoringa punkti Mārupē?

J. Brižs atbild, ka Mārupes novadā ir divas stacijas - viena Skultē un otra Jaunmārupē.

M. Bojārs aicina lidostas pārstāvjus organizēt speciālu sanākumi par trokšņu kartēšanu un trokšņa samazināšanas plānu izstrādi.

Notiek diskusijas par nākamo tikšanos.

Turpinājumā O. Beikulis informē par ietekmēm ekspluatācijas laikā.

O. Beikulis aicina klātesošos sūtīt priekšlikumus par IVN procesu Vides pārraudzības valsts birojam līdz šī gada 20. augustam.

M. Bojārs aicina priekšlikumu iesniegšanas termiņu pagarināt līdz 31. augustam.

A. Kāla norāda, ka iedzīvotājiem ir jāgriežas ar pamatojumu par pagarinājumu Vides pārraudzības valsts birojā.

A. Kāla noslēdz prezentāciju un aicina uzdot jautājumus.

Sanāksmes dalībnieks uzdod jautājumus par plānoto pasažieru skaitu, paredzētās apakšstacijas izbūves vietu un šķeldas katlumājas izbūves lietderību.

O. Beikulis, atbildot uz pirmo jautājumu, norāda, ka saskaņā ar attīstības plānu paredzams, ka pasažieru skaits līdz 2020. gadam pieaugs par 45%.

Sanāksmes dalībnieks jautā, vai pašreizējais diskomforts kļūs vēl lielāks?

O. Beikulis atbild, ka par to ir grūti spriest pirms modelēšanas rezultātu analīzes. O. Beikulis norāda, ka Latvijas likumdošana nereglamentējot piķa trokšņa līmeni. Ministru kabineta noteikumi nosaka trokšņa robežlielumus gada vidējiem trokšņa rādītājiem.

A. Kāla atgādina, ka ir palikuši vēl divi neatbildēti jautājumi.

Lidostas Rīga pārstāvis informē, ka paredzētās darbības ietvaros tiks būvēta 110 kV apakšstacija.

Sanāksmes dalībnieks jautā, vai šāda stacija tikšot būvēta lidosta Rīga teritorijā?

Lidostas Rīga pārstāvis norāda, ka šobrīd nav iespējams atbildēt uz šo jautājumu, jo gala vienošanās nav vēl notikusi.

A. Kāla atgādina, ka ir palicis pēdējais jautājums par šķeldas katlu māju.

Lidosta Rīga pārstāvis norāda, ka šķeldas katlumāja tika izvērtēta kā viens no iespējamajiem risinājumiem lidostas siltumapgādē, bet detalizētāks izvēlētais tehnoloģijas pamatojums noteikts veiktajā izpētē, kuras daļu iespējams publiskot.

Sanāksmes dalībnieks secina, ka nekas vēl nav īsti līdz galam noskaidrots un izpētīts.

A. Kāla atbild, ka šī ir sākotnējā sabiedriskā apspriešanās, lai informētu par procesa uzsākšanu. Šis ir brīdis, kad iedzīvotājiem ir iespējams ietekmēt IVN programmu, kuru izstrādā Vides pārraudzības valsts birojs. A. Kāla norāda, ka sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāsmē apspriež paredzēto darbību, nevis darbības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu.

A. Vismane informē, ka šobrīd ir beigusies IVN procedūra Kurzemes lokam. Un šī projekta otrais variants paredz būvēt 330 kV apakšstaciju pie lidostas. Otrais variants skar arī lidostas ziemeļu daļu un, ja tiek izvēlēts šis variants, tad parādās nevis 110 kV apakšstacija, bet gan 330 kV apakšstacija lidosta Rīga teritorijā.

M. Bojārs aicina diskutēt arī par citām ietekmēm, nevis tikai troksni.

O. Beikulis norāda, ka IVN laikā tikšot analizēts arī gaisa piesārņojums.

A. Kāla piebilst, ka tiks vērtēta kopējā paredzētās darbības ietekme. Proti, visi objekti, kas rada gaisa piesārņojumu, tiks vērtēti summāri, un tiks izvērtēta gaisa kvalitātes atbilstība Ministru kabineta noteiktajiem gaisa kvalitātes normatīviem.

Sanāksmes dalībnieks jautā, vai tiks ņemti vērā valdošie vēji?

A. Kāla atbild, apstiprinoši.

O. Beikulis turpina, informējot par citiem iespējamajiem ietekmes veidiem.

Sanāksmes dalībnieks jautā, vai šobrīd lidostā Rīga lidmašīnas tiek apstrādātas ar pret apledojuma līdzekli jebkurā stāvvietā? Un kas notiks pēc izmaiņām?

Lidosta Rīga pārstāvis atbild, ka šī brīža Kohēzijas projekta ietvaros esot paredzēts uzbūvēt divus speciāli tam paredzētus laukumus, kur šķidums tiks savākts, lai izmantotu atkārtoti, kā rezultātā līdzeklis nenonāk vidē.

Sanāksmes dalībnieks jautā, vai šobrīd speciālu laukumu nav?

Lidosta Rīga pārstāvis atbild apstiprinoši.

Sanāksmes dalībnieks jautā, kas notiek ar ietekmi būvniecības laikā, kā arī interesējas par to, kas uzrauga un izvērtē darbības būvniecības laikā.

O. Beikulis atbild, ka tiks vērtēta katra objekta būvniecības laikā radītā ietekme. IVN ziņojumā nevar noteikt būvdarbu organizācijas kārtību, piemēram, pieguļošo teritoriju uzturēšanu, jo tas ir tehniskās projektēšanas uzdevums.

Sanāksmes dalībnieks jautā, kas ir atbildīgs par to?

O. Beikulis atbild, ka tehnisko projektu, būvdarbu organizācijas plānu un arī transporta kustības plānu būvdarbu laikā saskaņo pašvaldība.

Sanāksmes dalībnieks jautā par gruntsūdens līmeņa izmaiņām.

O. Beikulis atbild, ka visticamāk programmā būs prasība arī ietekmes uz meliorācijas sistēmu vērtēšanai.

Sanāksmes dalībnieku interesē turpmākā IVN procedūra.

O. Beikulis atbild, ka paralēli šim procesam Vides pārraudzības valsts birojs gatavo programmu (darba uzdevums ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanai). Tajā brīdī, kad darbības ierosinātājs saņem šo programmu, tiek uzsākta ziņojuma sagatavošana, kurā tiek izskatīti visi programmā norādītie punkti. Pēc ziņojuma sagatavošanas notiek otrā tikšanās ar iedzīvotājiem.

Sanāksmes dalībnieku interesē, pēc cik ilga laika būs gatavs ziņojums.

O. Beikulis atbild, ka ziņojuma sagatavošana ilgst vairākus mēnešus.

A. Kāla piebilst, ka neviens no būvniecības darbiem, kas ir uzskaitīti, nevar un nedrīkst tikt uzsākti pirms ietekmes uz vidi novērtējuma procesa beigām.

Sanāksmes dalībnieks interesējas par kaudzēm lidostas teritorijā.

Lidosta Rīga pārstāvis atbild, ka lielās kaudzes rada lidostas infrastruktūras projekts, kura realizācijai tiek atvestas izejvielas perona rekonstrukcijai. Lidosta Rīga pārstāvis piebilst, ka pašlaik tiek realizēti vairāki Eiropas Savienības Kohēzijas fonda projekti, kuriem Vides pārraudzības valsts birojs nav piemērojis ietekmi uz vidi novērtējuma izstrādi.

Sanāksmes dalībnieks uzskata, ka tā skaitās vides piesārņošana.

A. Kāla norāda, ka šiem būvdarbiem nav piemērots IVN.

A. Kāla papildina, ka ziņojuma izstrāde varētu ilgt apmēram četrus līdz sešus mēnešus.

O. Beikulis papildina, ka tajā brīdī, kad ziņojums ir sagatavots, notiek vēl viena sabiedriskā apspriešana, kur ir iespēja izteikt viedokli par sagatavoto ziņojumu. Izstrādātāja uzdevums ir ņemt vērā sabiedrības priekšlikumus, veikt labojumus, papildināt ziņojumu vai, ja ir argumentēts pamatojums, noraidīt šos priekšlikumus. Pēc tam labotais ziņojums ar sabiedrības priekšlikumu tabulu nonāk Vides pārraudzības valsts birojā, kur vērtē sagatavotā ziņojuma kvalitāti, atbilstību programmas prasībām un to, kā ir ņemti vērā sabiedrības priekšlikumi.

Sanāksmes dalībnieks jautā, vai būtu iespējams izsūtīt individuālus paziņojumus par nākamo sanāksmi?

Lidostas pārstāvis lūdz iedzīvotājus atstāt savus e-pastus, lai katrs varētu saņemt aktuālo informāciju.

Sanāksmes dalībnieks jautā, kas notiek, kad tiek saņemts atzinums un konstatēts, ka tiks radīta negatīva ietekme uz daļu no iedzīvotājiem?

O. Beikulis atbild, ka lidostas trokšņa mazināšanas iespējas ir mazākas nekā autoceļiem, kur var uzbūvēt skaņas barjeru. Viens no risinājumiem ir klusāka nolaišanās un pacelšanās procedūra. O. Beikulis dod vārdu saistībā ar nolaišanās procedūrām lidostas pārstāvim.

J. Brižs informē, ka nolaižoties lidmašīnas neizmanto dzinējus, bet gan tās noplanē lejā. Tas ir gan ekonomiski izdevīgi, gan arī troksnis ir ievērojami mazāks. Šī metode 90% gadījumu tiek pielietota arī lidostā Rīga.

Sanāksmes dalībnieks jautā, kas notiek ar pacelšanās procedūru?

J. Brižs atbild, ka to regulē Ministru kabineta noteikumi.

Sanāksmes dalībnieks jautā, kāpēc lidmašīnas paceļoties nelido pa savu asi?

J. Brižs atbild, ka gaisa kuģi lido atbilstoši standarta instrumentālās pacelšanās procedūrai.

Sanāksmes dalībnieks jautā, vai lidostas trokšņa kartēs ņemtas vērā reālās lidojumu trajektorijas.

J. Brižs atbild, ka trokšņu kartē tiek izmantotas vidējās trajektorijas.

Sanāksmes dalībnieks norāda, ka tiek ignorētas tās lidmašīnas, kuras novirzās no trajektorijas un interesējas, kurš uzrauga, kādās trajektorijās lido lidmašīnas?

J. Brižs atbild, ka to uzrauga Latvijas gaisa satiksme.

Sanāksmes dalībnieks jautā, kāpēc trokšņu kartē iezīmētais troksnis ir stipri mazāks nekā reālais?

A. Kāla ierosina šo jautājumu izrunāt individuāli. Turpinājumā A. Kāla informē, ka atzinums kopā ar izstrādāto dokumentāciju būs publiski pieejams. Ietekmes uz vidi novērtējuma procesā tikšot izskatīti svarīgākie jautājumi un piedāvāti ieteikumi, kas palīdzēs pašvaldībai pieņemt argumentētu lēmumu akceptēt vai neakceptēt šo darbību.

M. Bojārs interesējas, cik no klātesošajiem ir saņēmuši oficiālu paziņojumu par šodienas apspriešanu?

A. Kāla piebilst, ka tika izsūtītas vairāk nekā 80 vēstules.

M. Bojārs noslēdz sanāksmi.

Jānis Rubinis