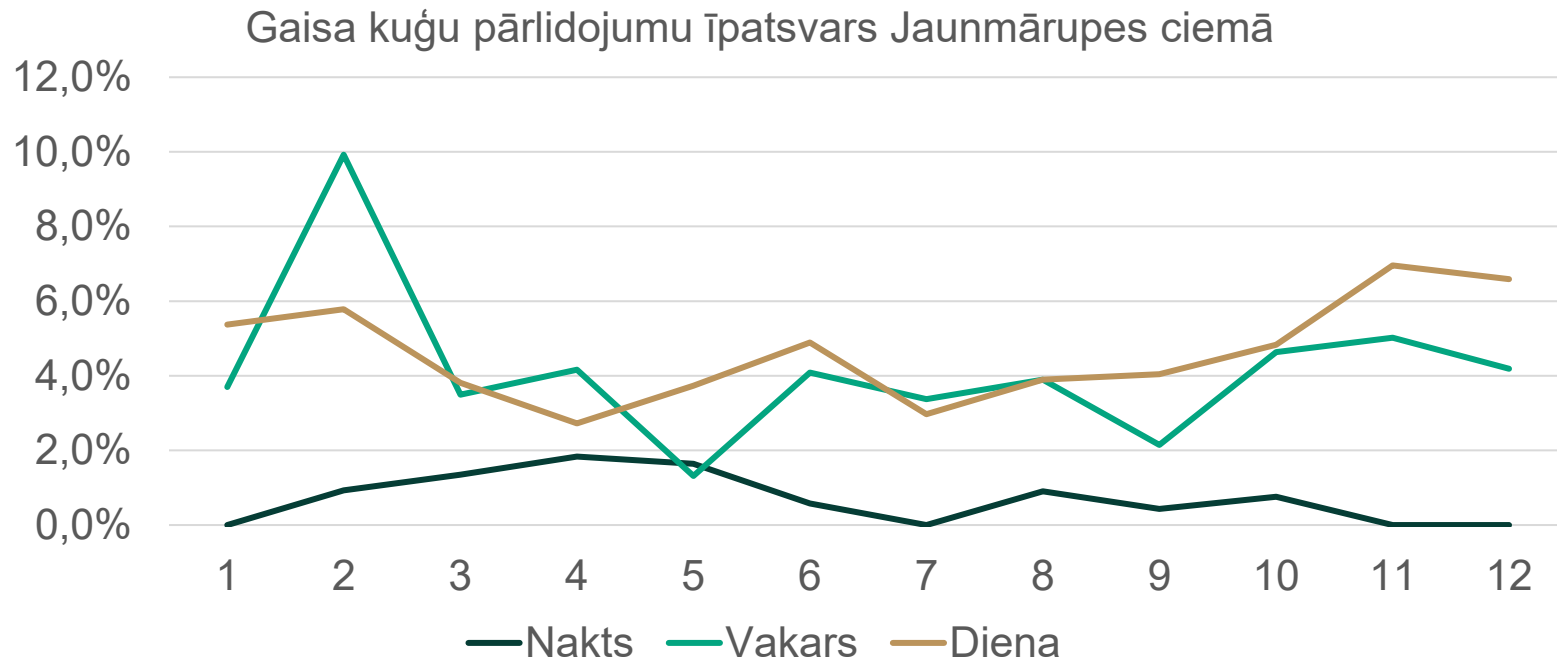


Valsts akciju sabiedrība «Starptautiskā lidosta «Rīga»» Rīcības plāna izpildes gaita

Vides trokšņa pārvaldības speciālists

Jānis Brižs

4.1.1. Izlidojošo lidaparātu uz dienvidiem pārlidojumi pār Vētras un Jaunmārupes ciemu



Mēnesis	Jaunmārupe			Vētras			Kopumā		
	Diena	Vakars	Nakts	Diena	Vakars	Nakts	Diena	Vakars	Nakts
2025. gada 12 mēneši	4,7%	4,2%	0,7%	2,3%	3,7%	0,5%	4,2%	4,1%	0,6%

4.1.2. Nepārtrauktas augstuma samazināšanas īpatsvara veicināšana

2025. gada 12 mēneši;

Sākot ar 2025. gada jūnija datiem, samazināts apskatāmais augstums līdz 9000 pēdām, jo maijā būtiska daļa lidojumu pie Lietuvas robežas bija ar ~10 000 pēdas augstu horizontālu segmentu gaisa telpas ierobežojumu dēļ.

Gads	Mēnesis	Lidojumi ar horizontāliem segmentiem > 10 km					le lidoj radi
		Viegla satiksme			Intensīva satiksme		
		Skaitis	Pasažieru un kravu lidojumi	Īpatsvars	Skaitis	Īpatsvars	
2021	Kopā	1752	697	19%	1506	15%	
	Vidēji mēnesī	146	58	19%	126	15%	
2022	Kopā	1228	776	12%	1799	11%	
	Vidēji mēnesī	102	65	12%	150	11%	
2023	Kopā	1564	1096	12%	2168	12%	
	Vidēji mēnesī	130	91	12%	181	12%	
2024	Kopā	1172	922	10%	1973	11%	
	Vidēji mēnesī	99	77	10%	173	11%	
2025	Janvārī	76	54	8%	139	10%	
	Februārī	105	89	13%	167	14%	
	Martā	124	98	13%	198	12%	
	Aprīlī	118	99	11%	169	11%	
	Maijā	158	127	15%	238	13%	
	Jūnijā	78	60	8%	128	7%	
	Jūlijā	76	55	7%	124	7%	
	Augustā	78	60	8%	128	7%	
	Septembrī	57	37	5%	113	6%	
	Oktobrī	64	50	6%	112	7%	
	Novembrī	38	31	4%	76	5%	
	Decembrī	52	40	5%	102	7%	
	Kopā	1024	800	8%	1694	8%	
Vidēji mēnesī	85	67	0	141	0		

4.1.3. “J” tipa izlidojošo lidaparātu pārlidojumi pār “JURMALA2” teritoriju

Mēnesis	“J” tipa lidojumi				“J” tipa lidojumi, kas pārlido JURMALA2 teritoriju				Pārlidojumu īpatsvars			
	D	V	N	K	D	V	N	K	D	V	N	K
2023. gada 11 mēneši*	4182	923	695	5800	84	30	12	126	2,0%	3,3%	1,7%	2,2%
2024. gads	3880	805	717	5402	956	124	33	1113	24,6%	15,4%	4,6%	20,6%
Vidēji mēnesī	323	67	60	450	80	10	3	93				
Janvāris	189	23	22	234	29	1	2	32	15,3%	4,3%	9,1%	13,7%
Februāris	336	50	61	447	14	1	0	15	4,2%	2,0%	0,0%	3,4%
Marts	404	75	43	522	25	4	0	29	6,2%	5,3%	0,0%	5,6%
Aprīlis	664	121	110	895	28	4	4	36	4,2%	3,3%	3,6%	4,0%
Maijs	738	135	124	997	28	5	2	35	3,8%	3,7%	1,6%	3,5%
Jūnijs	392	87	75	554	16	3	0	19	4,1%	3,4%	0,0%	3,4%
Jūlijs	720	112	120	952	54	8	4	66	7,5%	7,1%	3,3%	6,9%
Augusts	285	51	46	382	16	3	0	19	5,6%	5,9%	0,0%	5,0%
Septembris	250	52	70	372	9	2	0	11	3,6%	3,8%	0,0%	3,0%
Oktobris	329	61	64	454	13	3	3	19	4,0%	4,9%	4,7%	4,2%
Novembris	164	10	23	197	6	1	0	7	3,7%	10,0%	0,0%	3,6%
Decembris	307	55	51	413	16	3	0	19	5,2%	5,5%	0,0%	4,6%
2025. gada 12 mēneši	4778	832	809	6419	254	38	15	307	5,3%	4,6%	1,9%	4,8%

4.1.3. “J” tipa izlidojošo lidaparātu pārlidojumi pār “JURMALA2” teritoriju

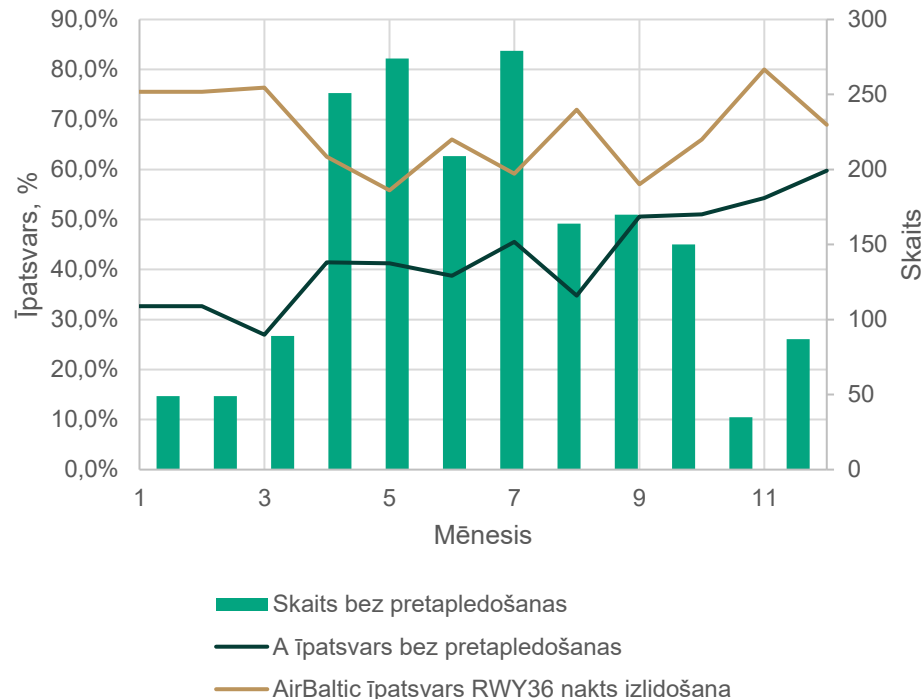
Mēnesis	Nav citu lidojumu	Krustojošs ielidojošais lidojums ar			Pagrieziena rādiuss	Citi gadījumi	Bez noskaidrota operacionāla iemesla
		lielu rezervi	mazu rezervi	bez rezerves			
Marts	8	1	0	3	1	0	61,5%
Aprīlis	3	4	2	3	2	0	21,4%
Maijs	6	4	0	1	7	1	31,6%
Jūnijs	0	3	0	1	0	0	0,0%
Jūlijs	6	8	3	5	3	2	22,2%
Augusts	3	0	1	0	2	2	37,5%
Septembris	1	1	2	0	1	0	20,0%
Oktobris	3	0	1	0	0	1	60,0%
Novembris	1	0	0	0	0	0	100,0%
Decembris	3	0	1	0	0	2	50,0%
Gads	34	21	10	13	16	8	33,3%

4.1.4. Manevrēšanas ceļu izmantošana

2025. gada 12 mēnešos viens manevrēšanas ceļa «C» izmantošanas gadījums nakts laikā. 46,3% no lidojumiem izmantoja visu skrejceļa garumu. Septembris – decembris >50%

2024. gada visas diennakts rezultāti balstoties uz apstrādātiem automatizēti iegūtiem datiem

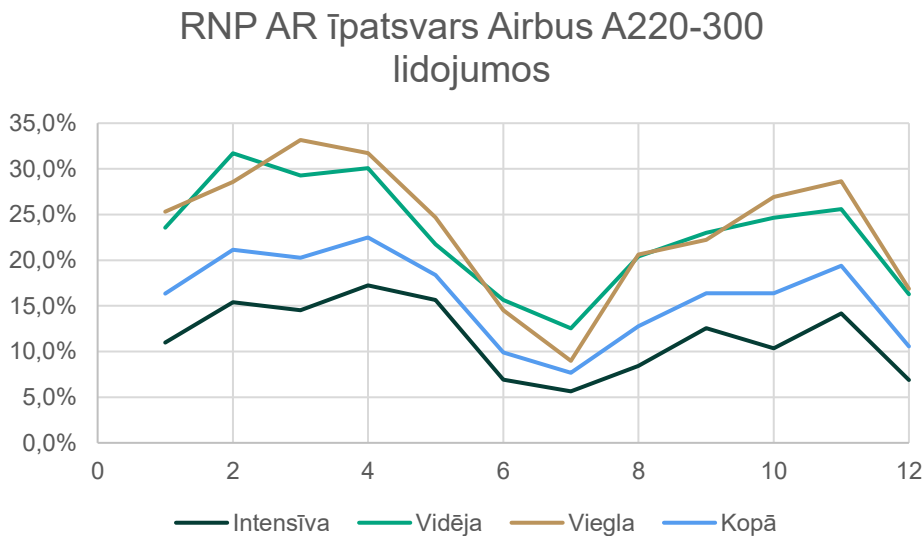
Manevrēšanas ceļš	Kopā		Nakts laikā
	A	D	D
A	24	5494	845
B	722	4775	1013
C	2883	513	5
E	375	8612	1120
G	5	12056	1934
D	11096	0	0
Y	16259	0	0
K	2	0	0
Nezināms	228	143	44
Skrejceļa gals 36		51,0%	45,4%
Skrejceļa gals 18		58,3%	63,3%



4.1.5. RNP AR procedūru izpildes veicināšana

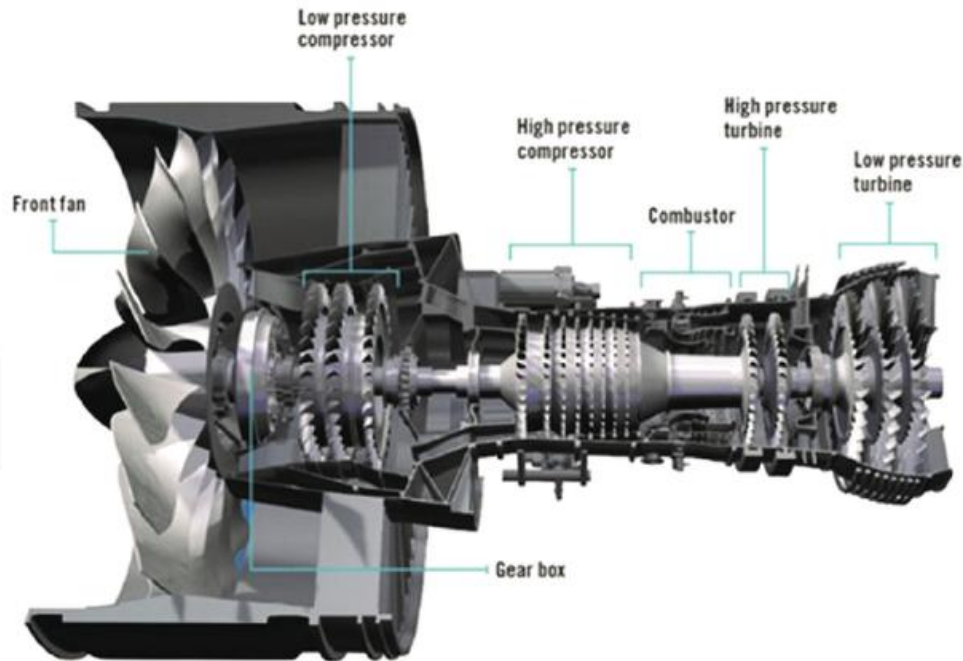
2025. gadā RNP AR izmantošanā galvenais izaicinājums ir GPS traucējumi. Pat traucējumu risks mazina RNP AR ieguvumu, jo gadījumā, ja parādās traucējumi, tad lidaparātam neizbēgams horizontāls segments salīdzinoši zemā augstumā.

RNP AR lietderība	Lidojuma veids	Intensīva	Vidēja	Viegla	Kopā
Visi lidojumu	RNP AR	1205	848	632	2685
	Visi	10515	3735	2723	16973
	RNP AR ģipatsvars	11,5%	22,7%	23,2%	15,8%
Būtisks ieguvums no RNP AR	AR	1090	751	576	2417
	Kopā	6814	2370	1586	10770
	Ar ģipatsvars	16,0%	31,7%	36,3%	22,4%



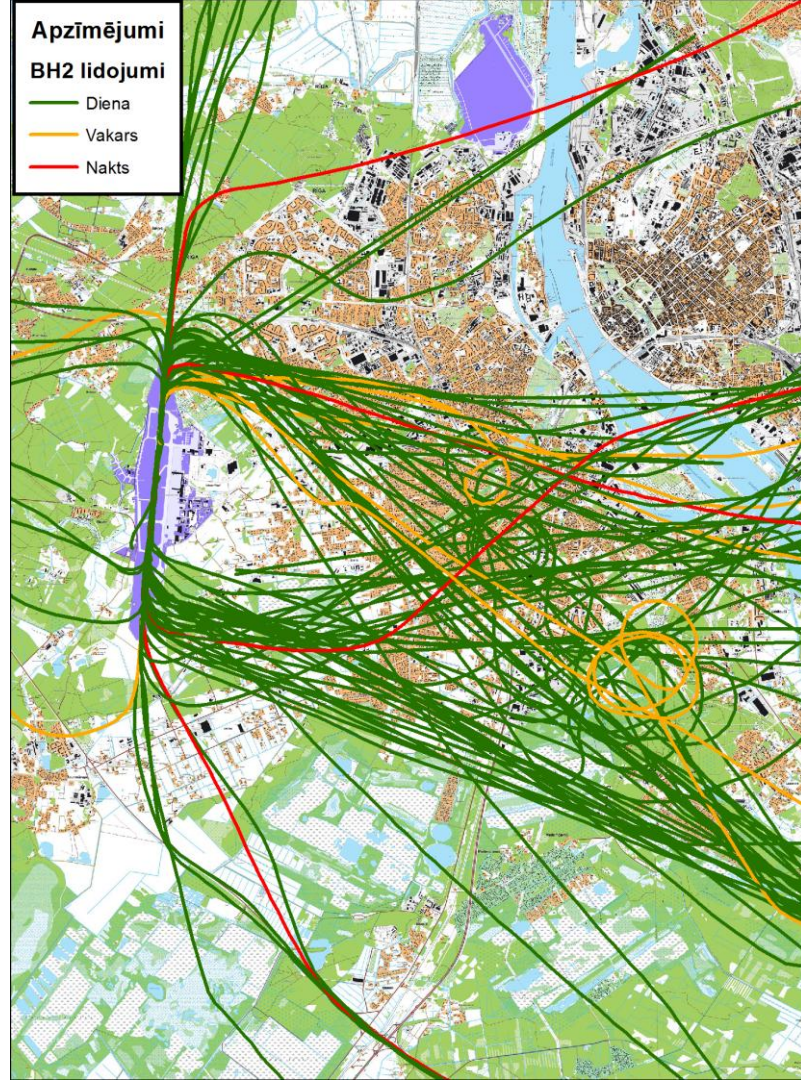
4.2.1. “Airbus A220-300” specifiskā trokšņa novēršanas statusa pārbaude

Ražotājs plāno ieviest izmaiņas sadegšanas kamerā 2026. gada 2. pusgadā. Pēc izmaiņu sertificēšanas pakāpeniski dzinēju apkopju laikā tiks novērsta vai mazināt specifiskā skaņa.



4.1.2. Spēkā esošo procedūru izvērtējums helikopteru lidojumiem

- 94 lidojumi dienā;
- 6 lidojumi vakarā;
- 4 lidojumi naktī.
- 2024. gada septembrī 12 lidojumi naktī



4.1.2. Spēkā esošo procedūru izvērtējums helikopteru lidojumiem

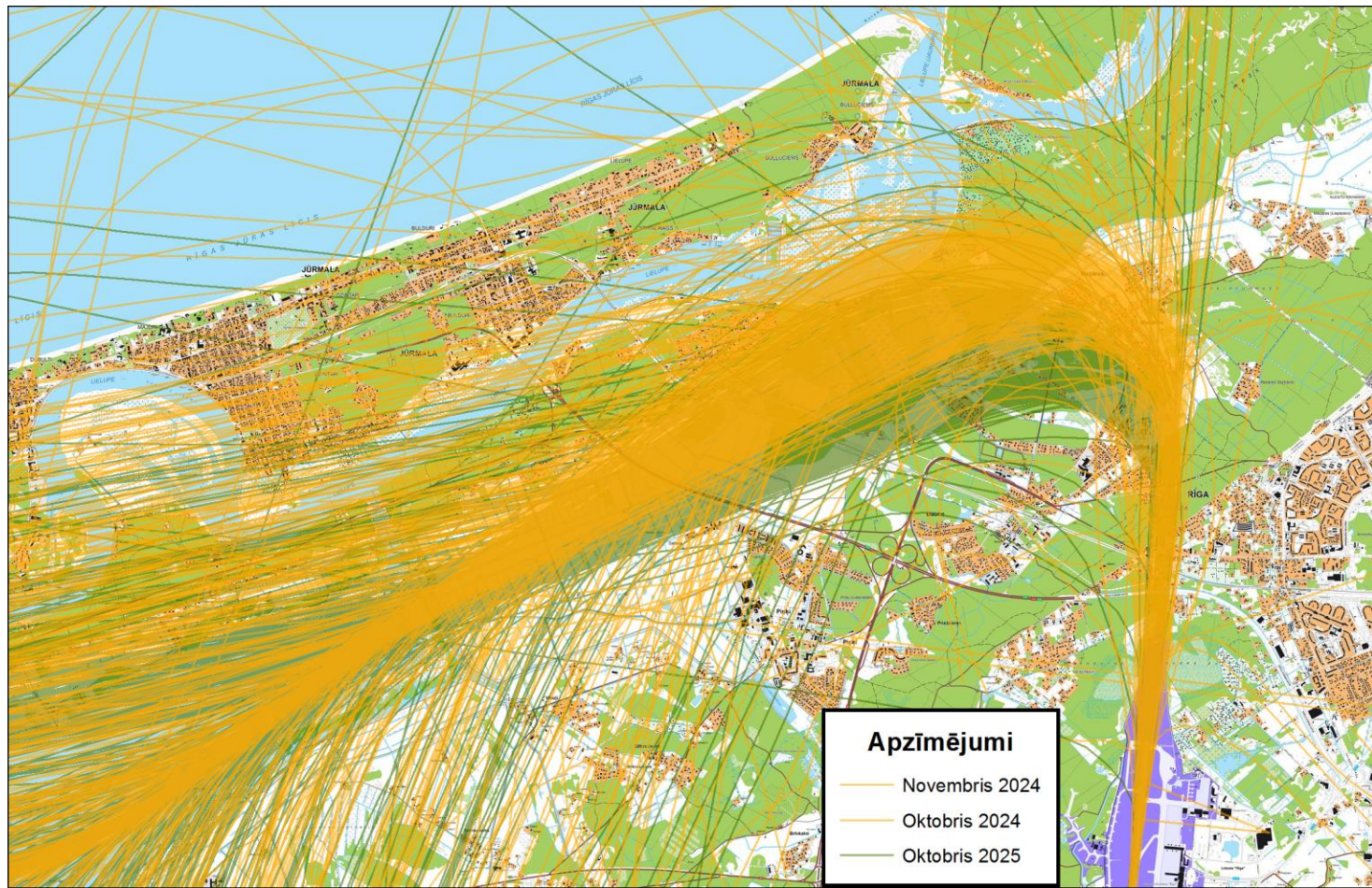
- Helikopteru lidojumi galvenokārt ir vizuāli lidojumi (IFR).
- Vizuāliem lidojumiem nav lidojumu procedūras;
- Vizuālus lidojumus gaisa satiksmes dispečeri nedrīkst *vektorēt*;
- Objektīvi nepieciešams iespējami ātri novirzīt helikopteru lidojumus uz sāniem no lidlauka;
- Vienīgais reālais risinājums, lai mazinātu vizuālu lidojumu ietekmi uz blīvi apdzīvotām vietām uz austrumiem no lidostas ir ierobežotu lidojumu zonas izveide uz austrumiem no lidlauka;
- Šādas zonas izveide būtiski ietekmētu Spilves lidlauku, ja zonas darbības laiks būtu diena vai vakars;
- Nakts lidojumu skaits tipiski ir ļoti mazs, izņemot militāro mācību laikā 2024. gada septembrī (12 helikopteru lidojumi);
- Ja šādi lidojumi būtu vajadzīgi, tad tiktu atļauts izņēmums;
- Līdz ar to šādas zonas izveide nesasniedtu savu mērķi un radītu papildus administratīvo slogu;
- 2024. gadā tika panākts, ka helikopteru augstums tuvojas 450 m pretstatā 300 m.

4.1.2. Spēkā esošo procedūru izvērtējums helikopteru lidojumiem

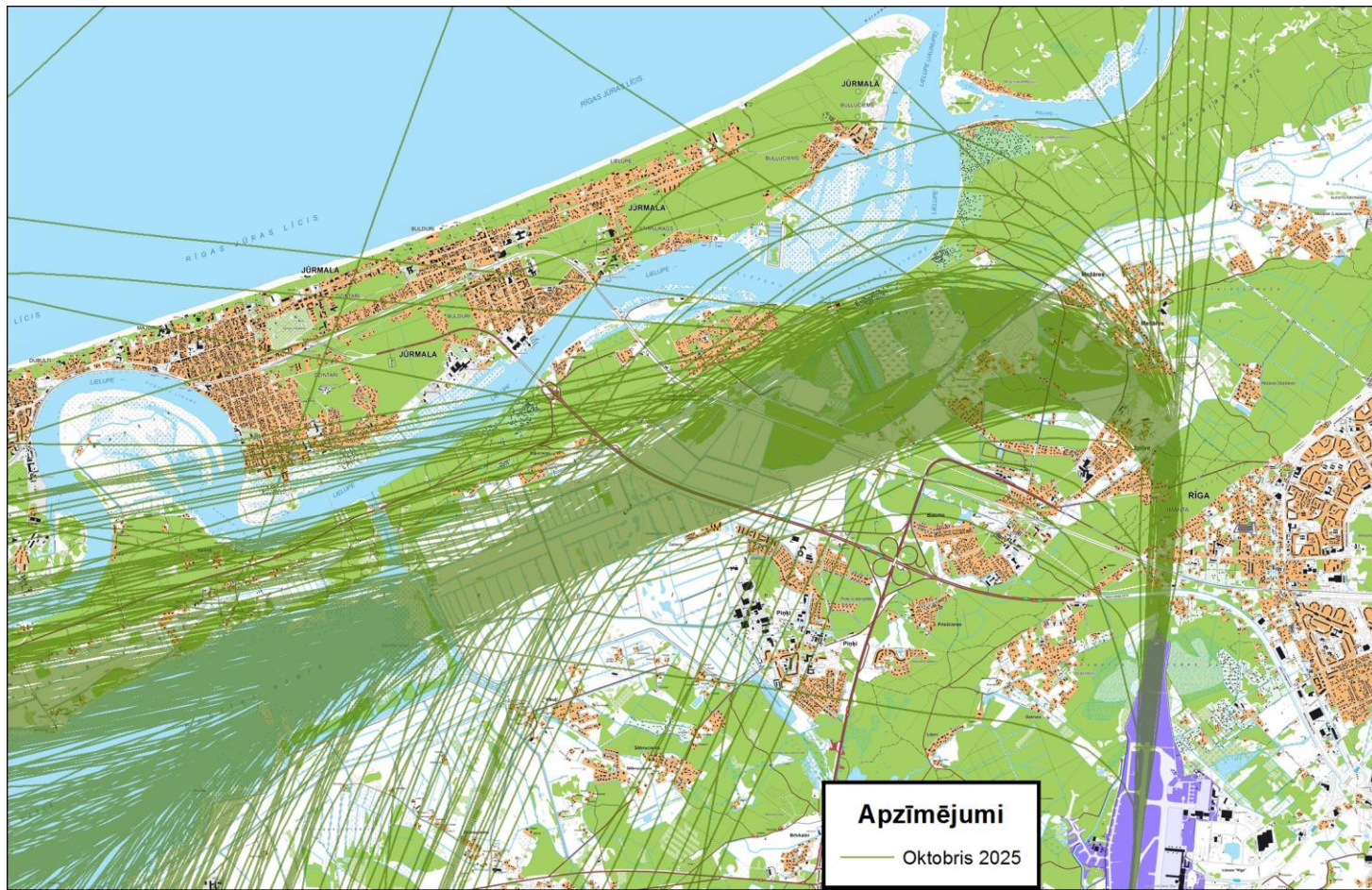
Līdz ar to pēc konsultācijām ar aviācijas nozari, Lidosta rosina, ka nav lietderīgi pašlaik noteikt lidojumiem ierobežotu zonu.

Ja tiks konstatēts, ka vizuāli lidojumi, tai skaitā, helikopteri, nakts laikā rada būtisku trokšņa ietekmi, tad tiks skatīts jautājums par šādas zonas izveidi.

4.1.3. Optimālas “J” tipa procedūru trajektorijas



4.1.3. Optimālas “J” tipa procedūru trajektorijas



4.1.4. Pieeja lidaparātu trajektoriju izklieidēšanai

Pašlaik lidaparātu lidojumu procedūras atbilst aprakstītajiem principiem.

SĀKUMS /

Principi lidaparātu trokšņa ietekmes sadalīšanai

1. Izlidošanā uz dienvidiem veicina lidaparātu pagriezienus uz dienvidiem no Jaunmārupes un Vētras ciema, lai:

- ✓ iespējami ātri sadalītu lidaparātu satiksmi;
- ✓ lidaparāti nepārlidotu Olaines pilsētu;
- ✓ palielinātu skrejceļa kapacitāti;
- ✓ mazinātu lidaparātu trajektoriju garumu, degvielas patēriņu un siltumnicefekta gāzu emisijas.

2. Izlidošanā uz ziemeļiem sadala lidaparātu satiksmi, dienvidu un rietumu virzienā lidaparāti ātri pagriežas, bet ziemeļu un austrumu virzienā lidaparāti pagriežas virs Rīgas jūras līča, lai:

- ✓ sadalītu trokšņa ietekmi starp Mārupes novada Mežāru ciemu, Rīgas valstspilsētas Rītabuļļu apkaimi un Mārupes novada Spilves un Piņķu ciemu un Jūrmalas valstspilsētas Priedaines apkaimi;
- ✓ palielinātu skrejceļa kapacitāti;
- ✓ mazinātu lidaparātu trajektoriju garumu, degvielas patēriņu un siltumnicefekta gāzu emisijas.

3. Izlidošanā uz ziemeļiem Lidosta veicina lidaparātu pagriezienu 4,5 jūras jūdžu attālumā no RA500 punkta, lai:

- ✓ mazinātu trokšņa ietekmi uz Rīgas valstspilsētas Rītabuļļu apkaimi;
- ✓ palielinātu skrejceļa kapacitāti;
- ✓ mazinātu lidaparātu trajektoriju garumu, degvielas patēriņu un siltumnicefekta gāzu emisijas.

4. Ielidošanā no dienvidiem lidosta veicina RNP AR procedūru izmantošanu, lai:

- ✓ lidaparāti nepārlidotu Olaines pilsētu;
- ✓ mazinātu lidaparātu trajektoriju garumu, degvielas patēriņu un siltumnicefekta gāzu emisijas;

4.2.5. Pacelšanās uz dienvidiem un nosēšanās no dienvidiem procedūru izmantošanas veicināšana

Parametrs	Esošais ieguvums pret striktu pretvēju, km	Optimizēti individuāli lidojumi	Prioritāte nolidotais attālums	Nolidotā attāluma un trokšņa kompromiss		Prioritāte tikai troksnis	Strikts pretvējš
Kumulatīvais ieguvums	63022	110074	300147	266953	218775	106838	
Saīsinātās trajektorijas	119183	165029	401265	399593	382113	333778	
Pagarinātās trajektorijas	-56161	-54954	-101118	-132639	-163338	-226940	
RWY 36 A īpatsvars	36%	40%	61%	67%	69%	68%	28%
RWY 18 D īpatsvars	66%	76%	66%	72%	74%	78%	72%
Degvielas ekonomija, l	126044	220149	600294	533907	437550	213676	
CO ₂ emisiju samazinājums, t	378	660	1801	1602	1313	641	
Aviokompāniju ietaupījums, EUR	98743	172464	470270	418263	342776	167394	

ATC atbalsta rīks

Lai dispečeri varētu efektīvi noteikt skrejceļa virzienu ir nepieciešams rīks, kas ņemot vērā šādus parametrus:

- Skrejceļa stāvoklis un vēja komponente;
- Lidaparātu sagaidāmais ielidošanas un pacelšanās laiks;
- Lidaparāti, kam ir prioritāte un nepieciešams noteikts skrejceļa virziens;

Novērtē brīžus, kad ir iespējams mainīt skrejceļa virzienu, tas ir ja pirms ielidojošā lidojuma vismaz 10 min pirms nav cita lidojuma. Rīks prognozētu stāvokli vienu minūti tālā nākotnē, lai atbilstu dispečera lēmuma pieņemšanas brīdim;

Līdz ar to rīks noteiktu optimālāko skrejceļa virzienu katram lidojumam.

Rīks varētu ņemt vērā arī iespējamus RNP AR lidojumus.

Izstrāde varētu būt ES finansēts projekts, sadarbojoties LGS, Lidostai un AirBaltic.

Iespējas un izaicinājumi lidojumu organizēšanai maksimāli palielinot ielidošanu no dienvidiem un pacelšanos uz dienvidiem

Iespējas:

- Operacionāla un vides ieguvuma kumulatīva ietekme;
- Aviācijas industrijas kapacitāte īstenot šādu projektu;
- Piesaistīt ārēju pētniecības finansējumu

Izaicinājumi

- Sliktas redzamības apstākļos skrejceļa virzienam 18 tipiski ir labāka redzamība, tāpēc tad tieši tas tiek izmantots;
- Pat ja zemes līmenī pavēja komponente ir pieļaujamā ātrumā, 5 mezgli, tad 2500 pēdu augstumā, kad tiek pārtverts ILS signāls, pavēja komponente varbūt 15 mezgli un vairāk, ja to palielina arī vēja virziens;
- Lidaparāti laicīgi plāno ielidošanas profilu, lai nodrošinātu efektīvu profilu, nepieciešams laicīgi zināt nosēšanās virzienu;
- Lidostā ir viens manevrēšanas ceļš paralēli skrejceļam, tā rezultātā, ja ir pretējs skrejceļa virziens, tad tas veido pudeles kaklu uz zemes;
- Pretapledošanas veicēji prasa vismaz 30 minūtes iepriekš paziņot par skrejceļa galu, kurā veikt pretapledošanu.
- Lai process radītu būtisku ieguvumu, nepieciešama augsta datu kvalitāte. Tai skaitā reāla laika ielidojošo lidojumu atrašanās vieta tālu ārpus Latvijas gaisa telpas, precīzs novērtējums lidaparātu izlidošanas laikam, vai arī to nepieciešams pielāgot satiksmes plūsmai, ja tas ir nepieciešams. Izlidojošajiem lidojumiem pat 2 minūšu ilgāka atrašanās uz zemes ar ieslēgtiem dzinējiem lielākajā daļā gadījumu dzēs visu operacionālo ieguvumu.

Īstermiņa un ilgtermiņa risinājumi

Pašlaik tiek diskutēts kā īstermiņā veicināt ielidošanu no dienvidiem un pacelšanos uz dienvidiem lidojumiem, kuri neietekmē citus lidojumus;

Ieviests īstermiņa risinājums 2026. gada laikā;

Tiek diskutēts par rīka izveidi, kas varētu atbalstīt dispečerus optimizēta skrejceļa virziena izvēlē. Optimistiski 3 līdz 5 gadu laikā. Tā būtu pasaules mēroga inovācija.

4.2.6. Pagrieziena punkti lidojumu procedūrām

EVRA AD 2.21 TROKŠŅA MAZINĀŠANAS PROCEDURAS

1. IZLIDOŠANAS PROCEDŪRAS

Laika periodā 2100-0500 (2000-0400) pacelšanās no RWY 36 jāsāk no krustojuma ar TWY A vai TWY B. Ja TWY A un TWY B nav pieejami, pacelšanās jāsāk no krustojuma ar TWY C vai TWY K.

Nav atļauta novirzīšanās no SID trajektorijas līdz RA500 (RWY36) vai RA400 (RWY18) laika periodā no 2100 līdz 0500 (2000 līdz 0400). Pārējos laika periodos ieteicams sekot norādītajām SID trajektorijām, tās saglabājot līdz norādītajiem punktiem.

Nav atļauta novirzīšanās no J tipa SID trajektorijas līdz 1.8 NM attālumam pirms RA529.

Trokšņa samazināšanas laterālie ierobežojumi netiek piemēroti virs 5000 F.T. M.S.L.. Lidojumu drošībai vienmēr ir prioritāte pār trokšņa samazināšanas procedūrām. ATC drīkst prasīt novirzīšanos no SID trajektorijas operacionālu iemeslu dēļ augstumā, kas zemāks par 5000 F.T. M.S.L.

Pagrieziena punkti ieviesti ar papildinājumu no 2025. gada jūnija un pastāvīgi no 2025. gada jūlija.

4.2.7. “NADP2” procedūras izvērtēšana lidaparātiem ar jaunajiem dzinējiem

Kavēšanās ar lidojumu saskaņošanu, atšķirīgs process kā Rīcības plānā paredzētais;

Valsts akciju sabiedrība «Latvijas gaisa satiksme», NADP2 lidojumu nodrošināšanai, līdz 2026.gada 16.janvārim plāno izstrādāt un nosūtīt apstiprināšanai valsts aģentūrai “Civilās aviācijas aģentūra” izmaiņu paziņojumu par funkcionālās sistēmas izmaiņām, kopā ar īslaicīgas darbības procedūru gaisa satiksmes vadības dispečeriem un izmaiņu drošuma novērtējumu.

4.2.7.1.	AirBaltic ar CAA saskaņos atsevišķu izlidojošo lidojumu veikšanu ar “Airbus A220-300” lidaparātiem atbilstoši “NADP2” procedūrai.	Atļauja veikt “NADP2” lidojumus	30.06.2025. <u>31.01.2026.</u>	<u>LGS,</u> AirBaltic, <u>Lidosta</u>	Pašlaik tiek veikts drošuma novērtējums vienlaicīgai NADP1 un NADP2 procedūru izmantošanai pārbaudes laikā.
4.2.7.2.	AirBaltic veiks “NADP2” lidojumus.	Veikti vismaz 50 “NADP2” lidojumi.	31.03.2026. <u>30.04.2026.</u>	AirBaltic	

4.2.8. Prasību lidaparātu veikspējai, kas izmanto “B” un “E” manevrēšanas ceļus, izvērtēšana

MC	Visi	Gradients līdz 1000 pēdām							
		<8%	8 - 10%	10-12%	12-14%	14-16%	16-18%	18-20%	>20%
A	5494	3	49	272	1020	1728	1210	652	560
B	4775	1	38	199	762	1455	1144	634	542
C	513	3	13	25	58	109	107	79	119
E	8612	38	72	456	1559	2112	1920	1166	1289
G	12056	12	105	894	2446	3272	2447	1444	1436
Kopā	31450	57	277	1846	5845	8676	6828	3975	3946
B, C un E	13900	42	123	680	2379	3676	3171	1879	1950
B, C un E īpatsvars	44,2%	73,7%	44,4%	36,8%	40,7%	42,4%	46,4%	47,3%	49,4%
Gradients īpatsvars	100,0%	0,2%	0,9%	5,9%	18,6%	27,6%	21,7%	12,6%	12,5%

Analīze par lidaparātu gradientiem atkarībā no manevrēšanas ceļiem

informācijas analīzi, kā arī novēršot datu īpatnību, ka sākotnēji gradienti ir ļoti mazi, bet salīdzinot datus pēc tam, kad ir būtiskas augstuma izmaiņas, tas ir faktiski notikusi rotācija, gradienti ir lielāki nekā Rīcības plānā tika novērtēti.

Tā vietā tiek virzītas organizatoriskas izmaiņas, kas potenciāli var būtiski samazināt B manevrēšanas ceļa izmantošanas īpatsvaru nakts laikā.

4.2.8.	Prasību lidaparātu veiktspējai, kas izmanto "B" un "E" manevrēšanas ceļus, izvērtēšana		
4.2.8.1.	<u>Mazināt manevrēšanas ceļa «B» izmantošanu naktī, nosakot kritērijus kādos gadījumos ir pieļaujams nakts laikā izmantot manevrēšanas ceļu «B».</u>	<u>Apstiprināts iekšējs LGS dokuments ar kritērijiem. Publicēts aeronavigācijas informācijas publikācijas teksts.</u>	<u>31.07.2026.</u>
	<u>Lidosta, LGS</u>		

Pasākuma izmaksas

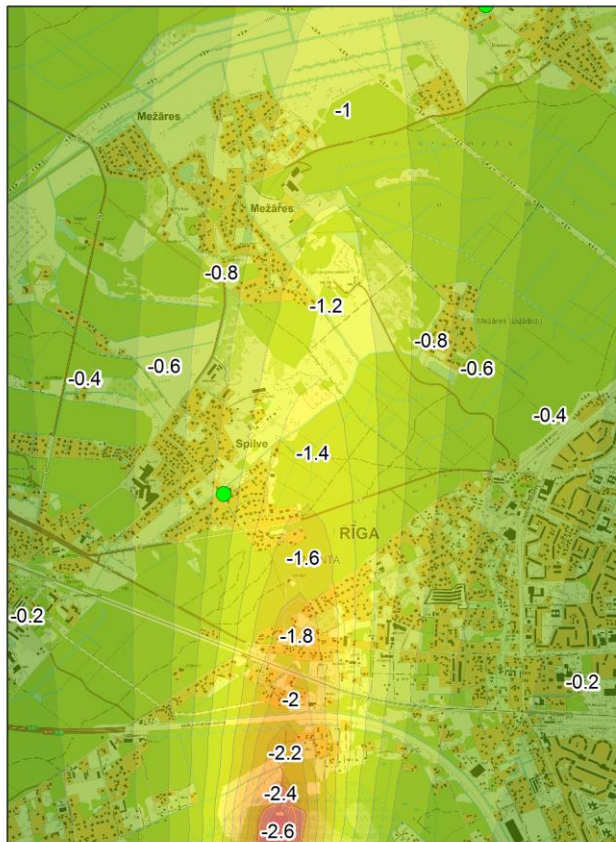
Balstoties uz 2024. gada datiem.

Parametrs	Airbus A220-300	Visi	Pārējie
A nakts laikā	402	845	443
B nakts laikā	803	1013	210
A sagaidāmais	1085	1672	588
B sagaidāmais	120	186	65
B samazinājums	683	827	145
B papildus degviela, l	7855	9511	1668
B papildus degvielas izmaksas, EUR	4713	5706	1001

Lai gan šķietami papildus 700 m nerada lielas izmaiņas, tomēr lidaparātiem manevrējot degvielas patēriņš ir proporcionālas laikam un tās Airbus A220-200 gadījumā ir 11 l, papildus distance gaisā ietekmē degvielas patēriņu daudz mazāk, vien ~1 l.

Pasākuma ietekme

- Attīstības plāna modelēšana uz ziemeļiem no lidostas iezīmē trokšņa robežlielumu pārsnieguma zonu nakts laikā;
- Visa skrejceļa izmantošana, salīdzinājumā ar manevrēšanas ceļa «B» izmantošanu samazina troksni tieši tur, kur sagaidāma problēma, visvairāk. L_{max} 1,8 līdz 2 dBA;
- TMS2B samazinājums par aptuveni 1 dBA, mērījumi uzrāda nedaudz lielāku samazinājumu.



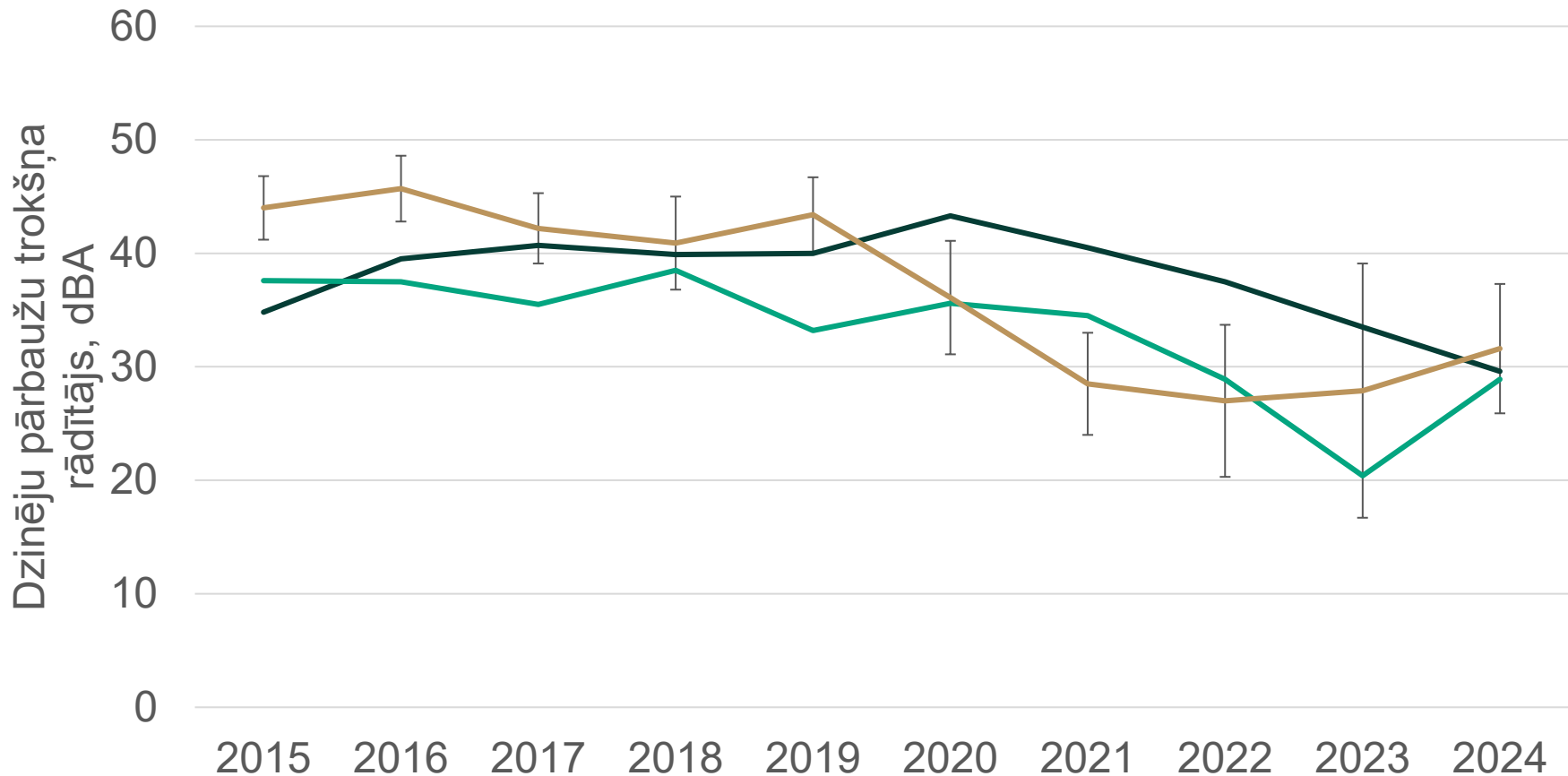
2030. gada scenārijs



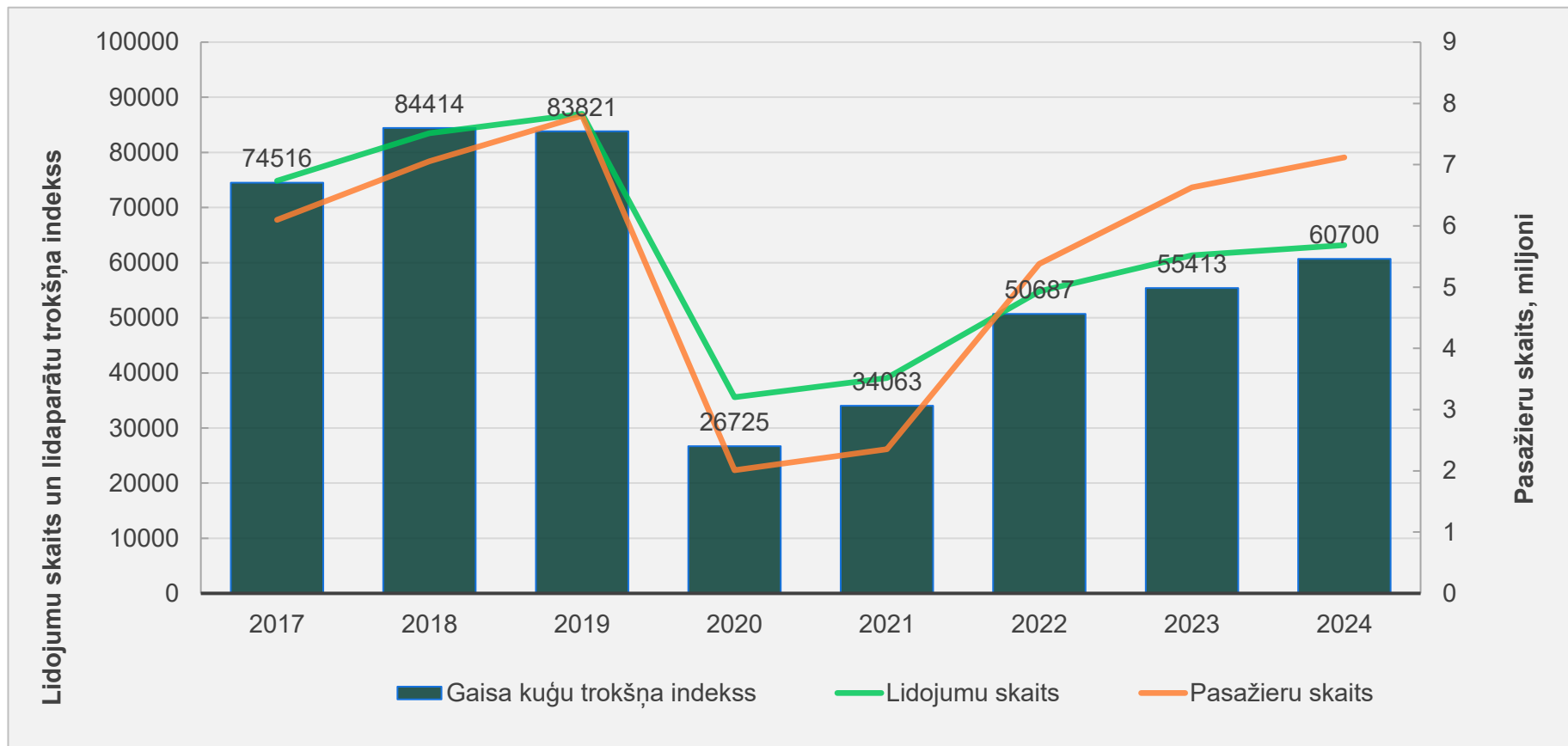
4.3.1. Lidaparātu trokšņa monitorings

Gads	TMS1				TMS2				TMS3				TMS4				L _{dvn} vidēji
	L _{diena}	L _{vakars}	L _{nakts}	L _{dvn}	L _{diena}	L _{vakars}	L _{nakts}	L _{dvn}	L _{diena}	L _{vakars}	L _{nakts}	L _{dvn}	L _{diena}	L _{vakars}	L _{nakts}	L _{dvn}	
2018	48,4	47,8	44,9	52,3	54,3	52,8	50,2	57,7	49,6	49,2	47,0	54,1	55,5	53,1	50,2	58,0	55,5
2019	47,8	47,7	44,1	51,7	53,5	52,7	49,3	56,9	48,7	49,1	46,0	53,3	53,0	50,9	47,8	55,6	54,4
2023	46,5	46,9	42,0	50,0	51,7	51,6	47,1	55,0	47,1	47,3	43,6	51,1	49,9	48,7	45,0	52,9	52,3
2024	46,1	46,8	42,5	50,2	51,2	51,4	47,5	55,1	46,6	46,9	44,5	51,6	50,2	48,7	46,5	53,8	52,7
2025	46,3	46,4	42,4	50,1	52,2	51,3	48,3	55,8	46,4	46,2	44,2	51,2	50,2	48,1	46,4	53,6	52,7
Izmaiņa pret 2018	-2,1	-1,4	-2,5	-2,2	-2,1	-1,5	-2,0	-1,9	-3,1	-3,0	-2,8	-2,9	-5,3	-5,0	-3,9	-4,4	-2,8
Izmaiņa pret 2024	0,2	-0,4	-0,2	-0,1	0,9	0,0	0,8	0,6	-0,2	-0,7	-0,3	-0,4	0,0	-0,7	-0,1	-0,2	0,0

4.3.2. Lidaparātu dzinēju pārbaužu trokšņa novērtēšana



4.3.3. Lidaparātu trokšņa indeksa novērtēšana



4.3.4. Pārlidojumu skaits definētajās teritorijās

Būtisks pieaugums:

- Rīgas pilsētas Aplokciema apkaimē,
- Mārupes novada Egluciema,
- Mārupes pilsētā,
- Jūrmalas valstspilsētas Priedaines un Vārnukroga apkaimē,
- Jūrmalas valstspilsētas daļā starp Dubultu un Slokas apkaimi,
- Jūrmalas valsts pilsētas daļā starp Buļļuciema un Dzintaru apkaimi
- Olaines novada Lubaušu ciemā

RIX Rīgas lidosta



+70

15. decembris, pirmdiena 17:19



MEKLE



MANI LIDOJUMI



PIEKĻOSTAMBĀ



LANGUAGE



PASAŽIERIEM UN VIESIEM

BIZNESĀ UN SADARBĪBAS PARTNERIEM

PAR LIDOSTU

PALĪDZĪBA UKRAINĀS BĒGĻIEM

SĀKUMS / PAR LIDOSTU / VIDE UN ILGTSPĒJA / VIDE / VIDES TROKSNIS / PĀRLIDOTĀS TERITORIJAS /

Pārlidotās teritorijas

Katru gadu mēs apkopojam un analizējam datus par gaisa kugu skaitu, kas pārlidojuši noteiktas teritorijas augstumā, kas mazāks par 5000 pēdām jeb aptuveni 1500 m. Papildus [Rīcības plānā trokšņu samazināšanai](#) paredzētajam tiek norādīts definēto teritoriju pārlidojumu skaits ārpus pacelšanās - nosēšanās sektora, lai sniegtu priekšstatu par situācijas dinamiku. Iepazīsties ar datiem un secinājumiem!

Pārlidotās teritorijas

Pārlidotās teritorijas 2024

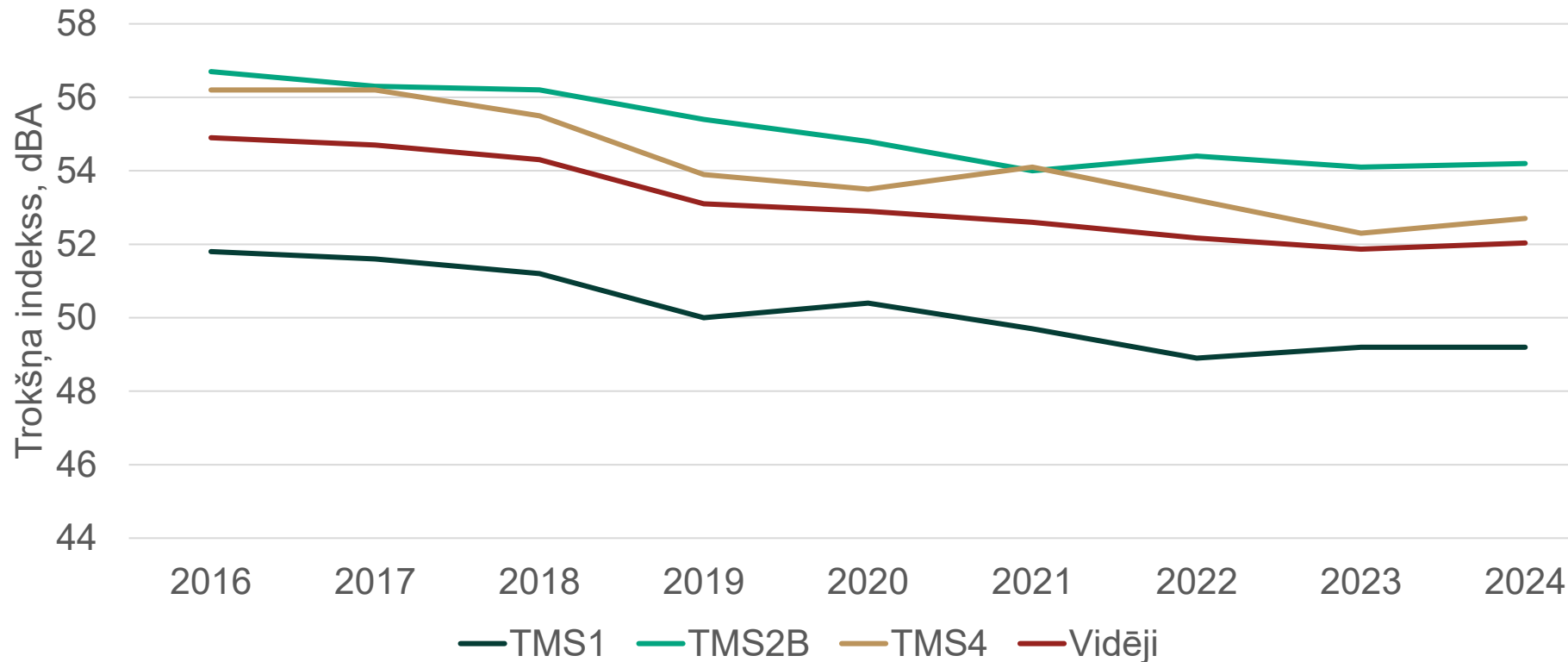
Rīgas lidosta ir apkopojusi lidaparātu skaitu, kas 2024. gadā pārlidoja noteiktas teritorijas augstumā, kas mazāks par 1500 m. Lai sniegtu priekšstatu par situācijas dinamiku, papildus Rīcības plānā trokšņu samazināšanai paredzētajam, ir norādīts arī 2023. gada definēto teritoriju pārlidojumu skaits ārpus pacelšanās - nosēšanās sektora. Informācija par iepriekšējiem gadiem ir pieejama zemāk. 2024. gadā definēto teritoriju uzskaitījums ir būtiski paplašināts un jaunajām definētajām teritorijām nav pieejama informācija par 2023. gadu.

Rīgas lidosta detalizēti analizē pārlidojumu skaita izmaiņas teritorijās ārpus pacelšanās - nosēšanās sektora un norāda informāciju par pārlidojumu skaitu teritorijās, kuras atrodas pacelšanās vai nosēšanās sektorā. Rīgas lidosta norāda arī pārlidojumu skaitu, iekļaujot teritorijas buferjoslu, kas ir 300 m plata.

2024. gadā lidojumu skaits pieauga par 3%. 16 teritorijās ir samazinājies pārlidojumu skaits, bet vēl vienā teritorijā pārlidojumu skaita palielināšanās bija mazāka par 3%. 22 teritorijās pārlidojumu skaita izmaiņas pārsniedza lidojumu skaita pieaugumu. No šīm 22 teritorijām astoņās teritorijās - Rīgas pilsētas Aplokciema apkaimē, Mārupes novada Egluciema, Mārupes pilsētā, Jūrmalas valstspilsētas Priedaines un Vārnukroga apkaimē, Jūrmalas valstspilsētas daļā starp Dubultu un Slokas apkaimi, Jūrmalas valsts pilsētas daļā starp Buļļuciema un Dzintaru apkaimi un Olaines novada Lubaušu ciemā - pārlidojumu skaits ir bijis lielāks vidēji par 0,5 lidojumiem dienāktī 2023. un 2024. gadā.

4.3.5. Trokšņa monitoringa staciju trokšņa indeksa novērtēšana

Trokšņa indeksa izmaiņas



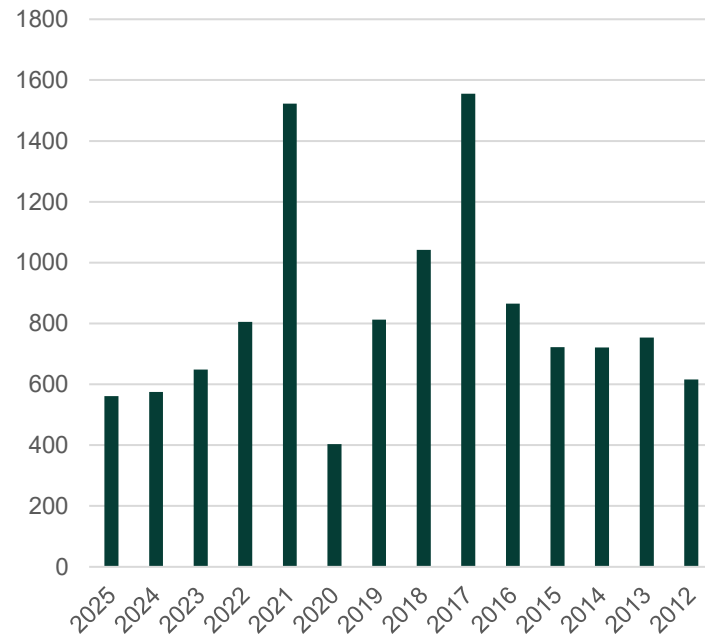
4.3.6. Informācija par aviokompāniju nepārtrauktas augstuma samazināšanas īpatsvaru

Aviokompānija	Lidojumu skaits	CDA Īpatsvars Lidostas metodika			CDA Hītrovas metodika	
		Viegla satiksme	Intensīva satiksme	Kopumā	Viegla satiksme	Kopumā
AirBaltic	16609	95,1%	93,9%	94,3%	79,8%	79,6%
Ryanair	4359	98,1%	97,2%	97,6%	88,3%	89,3%
Finnair	1287	98,8%	97,5%	98,1%	90,5%	89,2%
Norwegian Air Sweden AOC	1081	98,1%	97,5%	97,8%	92,4%	91,1%
LOT Polish Airlines	829	86,7%	89,1%	88,1%	80,8%	80,3%
FBO Riga HAVAS	762	75,9%	66,8%	71,0%	46,1%	42,0%
Lufthansa	622	78,4%	81,4%	79,9%	50,8%	54,2%
Turkish Airlines	532	83,1%	78,3%	80,6%	61,9%	62,2%
Swiftair	315	89,4%	76,4%	82,2%	68,8%	62,5%
Capital Handling	234	73,4%	63,7%	69,7%	42,0%	36,8%
FedEx	231	90,2%	83,7%	87,4%	75,2%	70,1%
British Airways	220	74,5%	72,7%	73,6%	57,3%	59,1%
Freebird Airlines	212	69,6%	68,5%	69,3%	74,7%	69,3%
Uzbekistan Airways	171	85,4%	76,5%	81,9%	53,4%	49,7%
SkyUp MT	159	72,6%	60,0%	69,8%	64,5%	62,3%
European Air Transport	148	80,2%	77,4%	79,1%	44,2%	43,9%
Mavi Gok Havacilik	118	74,6%	78,7%	76,3%	73,2%	70,3%
Pārējās aviokompānijas	763	66,1%	47,9%	57,0%	49,3%	43,1%
Kopā	19379	91,7%	91,5%	87,4%	77,4%	66,7%

4.3.7. Treniņlidojumu uzskaitē

Parametrs	2017	2021	2022	2023	2024	2025
Kopā	1555	1523	805	649	575	561
Vidēji dienā	4,3	4,2	2,2	1,8	1,6	1,7
BCS3	458	85	446	226	185	259
A320/A321	377	200	340	221	274	166
B733/B735	406	0	0	0	0	0
DH8D	183	0	0	0	0	0
D40/D42	0	1050	26	0	0	0
Citi	131	188	0	202	116	136

Treniņlidojumu skaits



4.4.1. Lidostas tuvākās apkārtnes skolu jauniešu izglītošana

Novadītas mācību stundas:

- Rīgas Imantas vidusskolā;
- Babītes vidusskolā

Mērķauditorija
vidusskolēni, kas apgūst
ekzaktos priekšmetus



4.4.2. Iznīcinātāju trokšņa līmeņa novērtēšana trokšņa monitoringa stacijās

- Sagatavota darba plūsma datu apstrādei, jo tā nav trokšņa monitoringa sistēmas standarta datu apstrāde;
- Identificēti visi 2024. gada iznīcinātāju lidojumi;
- Testēšanas pārskats nav sagatavots, nav saskaņots ar Aizsardzības ministriju;
- Tomēr skaits nav tik liels, radītu būtisku trokšņa ietekmi
 - $L_{\text{diena}} < 45$ dBA
 - $L_{\text{vakars}} < 35$ dBA
 - $L_{\text{nakts}} < 30$ dBA
- Lūdzu saskaņot, ka 2024. gada pārskats tiks saskaņots kopā ar 2025. gada pārskatu;

4.4.3. Lidojumu skaita nakts laikā, kuru maksimālais līmenis pārsniedz 70 dBA, kartes izstrāde

- Tehnisku iemeslu dēļ trokšņa stratēģiskās kartes modelis tika sabojāts sabojājās (mapes pārvietošana);
- kā rezultātā novērtējuma sagatavošana prasītu ļoti lielu laika resursu.
- Ir plānots, ka 2026. gadā novērtējums gan par 2024. gan 2025. gadu tiks veikts balstoties uz attīstības plāna modeļa, kas par pamatu izmantoja TSK datus, bet precizēja “J” tipa trajektorijas. Lidosta saņēma modeļa failu 2025. gada decembrī.
- Līdz ar to lietderīgākais risinājums ir sagatavot karti par pamatu ņemot vērā 2025. gada lidojuma plāna datus līdz 2026. gada 30. aprīlim, atbilstoši plānotajam, vienlaicīgu vēsturisko datu publicēšana dos mazu pievienoto vērtību, tāpēc par 2022. gadu un 2024. gadu šāda karte netiks sagatavota.

4.4.4. Lidaparātu, kas bāzēti Rīgas lidostā, pilotu apmācība par lidaparātu trokšņa pārvaldību Rīgas lidostā

- Sagatavota un nosūtīta prezentācija AirBaltic, kas iekļauta pilotu apmācību programmā;
- Vienlaikus ņemot vērā milzīgu noslodzi no vien 10 LGS dispečeru grupām, krietni lielāks AirBaltic grupu skaits klātienē nebūtu iespējams;
- Tiek diskutēts par iespēju apmācīt pilotu instruktorus, kas attiecīgi pavērtu klātienes apmācību iespēju;
- Nav lietderīgi uzsākt apmācības citām aviokompānijām pirms AirBaltic klātienes risinājuma ieviešanas.

4.4.5. Gaisa satiksmes dispečeru, kas nodrošina lidaparātu satiksmes kontroli Lidostas tuvumā, apmācības

- Apmācības veiktas visām atkārtotu apmācību dispečeru grupām;
- Pirmreizējo apmācību laikā šādas apmācības var radīt papildus drošības riskus, jo kopējais sākotnējo apmācību apjoms ir ārkārtīgi liels;
- Nākošās atkārtotās apmācības notiks 2026./2027. gada ziemā;
- Liela pievienotā vērtība, kas atspoguļojas pārlidoto teritoriju samazinājumā, gan ievērojamā atgriezeniskajā saitē;

4.5.1. Prasības ēku skaņas izolācijai teritorijās ar paaugstinātu lidaparātu trokšņa līmeni

- Sadarbība ar Mārupes novadu, lai 2030. gada trokšņa kontūras prognoze tiktu iekļauta plānošanas dokumentos;

4.6.2. Līdzdalība INDIGO izpētes projektā

- Projekts ir pagarināts par 6 mēnešiem un no trokšņa vai piesārņojuma perspektīvas prezentējami rezultāti būs 2026. gada 3. ceturksnī.

Paldies par
uzmanību

Jautājumu gadījumā rakstīt uz:
j.brizs@riga-airport.com

RIX