

**Detālplānojums Mārupē, ietverot zemes vienības
Lielā iela 2 (kadastra Nr. 8076 003 0028), Lielā iela 4 (kadastra Nr.80760030072) un
I-128 Kalmju iela (kadastra Nr.80760030385)**

V. daļa "Pielikumi (izpētes)"

1.pielikums

Apkārto teritoriju apbūves un plānošanas konteksta analīze

SIA "Grupa93"

Rīga, 2019. gada februāris

SATURS

Ievads

I. RĪGAS PILSĒTAS PLĀNOŠANAS SITUĀCIJAS KONTEKSTS	4
1.1. Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam	4
1.2. Rīgas pilsētas teritorijas plānojums 2006. – 2018.gadam	6
1.3. Jaunais Rīgas pilsētas teritorija plānojums (RTP2030) (1.redakcija)	7
1.4. Transporta tematiskais plānojums	9
1.4.1. Plānotā ielu struktūra un kategorijas	9
1.4.2. Veloceliņi un gājēju infrastruktūra	9
1.4.3. Sabiedriskais transports un stāvparki	10
Secinājumi	11
II. MĀRUPES NOVADA PLĀNOŠANAS SITUĀCIJAS KONTEKSTS	12
1.5. Mārupes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013. – 2026.gadam	12
1.6. Mārupes novada teritorijas plānojums 2014. – 2026.gadam	14
1.7. Lokālpilānojums sarkano līniju grozījumiem Mārupes un Tīraines ciemos	15
1.8. Mārupes novada teritorijas plānojuma 2014. – 2026.gadam grozījumi (1.redakcija)	17
1.9. Detālpilānojumi un to īstenošanas stadijas	18
1.10. Apkārtējie īpašumi un to izmantošana, detālpilānojuma risinājumu prognozējamā ietekme uz to turpmāko izmantošanu	21
Secinājumi	23

Pielikumi

1. Apkārtnes apbūves raksturs, fotofiksācijas 2014.g.
2. Apkārtnes apbūves raksturs, fotofiksācijas 2018.g.
3. Kārļa Ulmaņa gatves un Lielās ielas apkārtnes teritorijas apbūves struktūra, ietverot plānotās apbūves orientējoši novietojumu.

levads

Detālplānojuma teritorija ~8,6 ha platībā atrodas Mārupes novada Mārupes ciemā, pie robežojas ar Rīgas pilsētu, Kārļa Ulmaņa gatves, iepretim Lielirbes ielas krustojuma, pie Lielās ielas. Mārupes novadā. Kā liecina apkārtējās apbūves raksturs, nekustamā īpašuma tirgus attīstības tendences ap Kārļa Ulmaņa gatvi pēdējos septiņos gados, gan Rīgas, gan, Mārupes novada pusē teritorijā, dominējošā ir komercobjektu apbūve, t.sk. pakalpojumu/tirdzniecības telpu, biroju un noliktavu kompleksu apbūve.



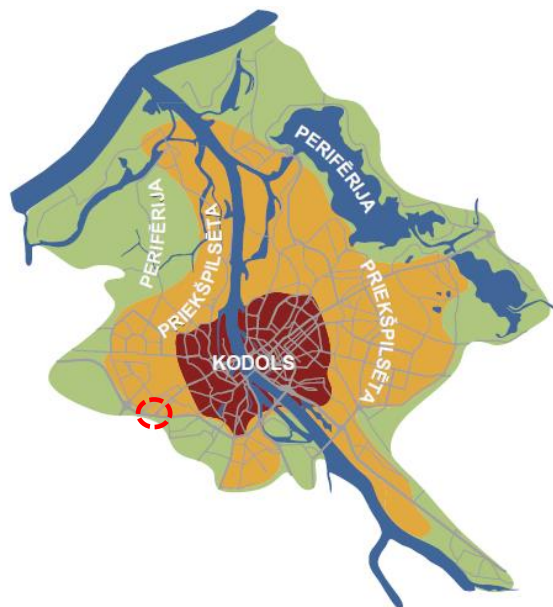
Detālplānojuma teritorija aizņem daļu no neapbūvētā kvartāla starp Ziedleju, Zemzaru, Kārļa Ulmaņa, Lielo un Daibes ielām. Gar Ulmaņa gatvi Pliņciema ielas/lidostas virzienā dominē ar transporta apkalpi un loģistiku saistīto uzņēmumu apbūve, iepretim detālplānojuma teritorijai Rīgas pusē atrodas tirdzniecības centrs "Maxima", ASV vēstniecības kvartāls, pie Lielirbes ielas krustojuma - tirdzniecības centrs „Spice”, "Volkswagen" autosalons u.c. komercobjekti. Mārupes novada daļā otrpus Lielajai ielai Upesgrīvas ielas virzienā – neapbūvēta teritorija, kurā ir uzsākta attīstītāja SIA "Vastint Latvia" attīstības projektu īstenošana (biroju komplekss "Business Garden Latvia", daudzdzīvokļu māju dzīvojamās apbūves kvartāls "Urban Village" /"Lindenhlma"¹. Daibes ielas apkārtnē ir apbūvēta fragmentāri, tuvākās esošās dzīvojamās mājas atrodas ielas pretējā pusē (Daibes iela 42, 44, 50), Daibes un Lielās ielas stūrī (Lielā iela 19) ir uzbūvētas 3 daudzdzīvokļu mājas, kā arī iekārtota privāta PII "Zelta rasa".

2.attēls. Plānotā jaunā tirdzniecības centra būves orientējošs novietojums detālplānojuma teritorijā



¹ <https://vastint.eu/lv/portfelis/?lang=lv>

1.1. Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam



Saskaņā ar Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2030.gada² telpiskās attīstības perspektīvu, [79] Rīgas pilsētas telpiskā attīstība tiek plānota pēc kompaktas pilsētas attīstības modeļa, pēc iespējas efektīvāk izmantojot esošos jau apbūvēto un/vai pilsētas centram piegulošo teritoriju resursus. Tai pašā laikā īpaša uzmanība tiek pievērsta apkaimēm un to funkcionālajiem centriem.

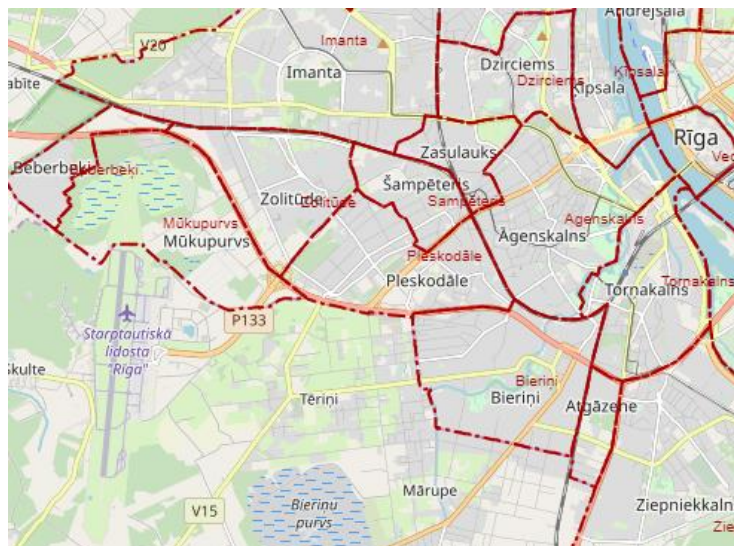
1.att. Apdzīvojuma telpiskā struktūra

Kārļa Ulmaņa gatves un Lielirbes ielas krustojuma apkārtnē iekļaujas priekšpilsētas daļā.

[101] Priekšpilsētai, atšķirībā no pilsētas kodola, ir raksturīgs salīdzinoši monofunkcionāls raksturs, kuru nosaka daudzstāvu dzīvojamo ēku masīvi.

Tāpēc ir jānodrošina gan laba sabiedriskā transporta saikne ar kodolu, perifēriju un priekšpilsētas apkaimēm, gan jāstiprina un jāattīsta vietējie apkaimju centri.

Apkaimju struktūrā Kārļa Ulmaņa gatves/Lielirbes ielas krustojuma apkārtnē teritorija iekļaujas Pleskodāles apkaimes robežās.



Pleskodāles apkaimē ikdienā neizmanto kā vienotu funkcionālu telpu. Kā priekšrocība tiek akcentēts nodrošinājums ar transporta saiknēm starp citām apkaimēm. Pie apkaimes vizītkartēm tiek pieminēts TC "Spice". Teritorijas ap Ulmaņa gatves un Lielirbes ielas krustojumu iezīmējas kā aktīvākās komercobjektu darbības teritorijas apkaimes robežās³.

2.attēls. Apkaimju robežas

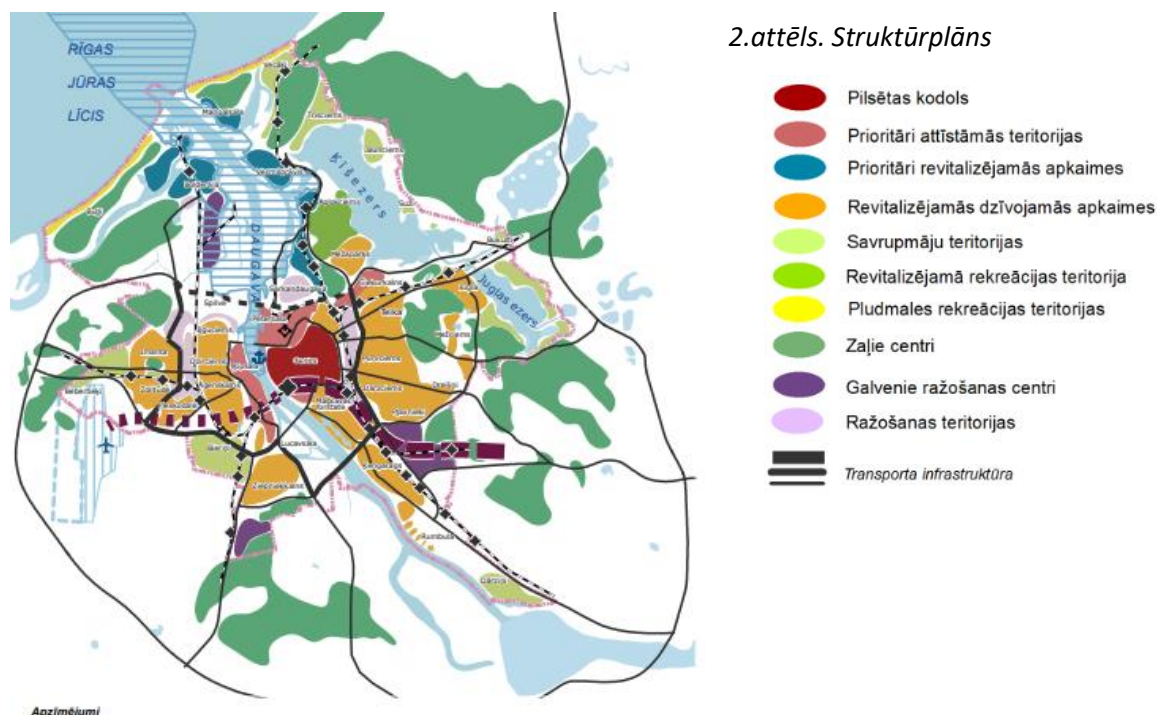
Stratēģijas telpiskajā perspektīvā iekļautais pilsētas struktūrplāns akcentē svarīgākos pilsētas telpiskos un funkcionālos mezglus, kā arī pilsētas interešu virzienus, kuru attīstību pilsēta definē kā prioritāru investīcijām vai padziļinātai izpētei šīs Stratēģijas īstenošanas ietvaros. Struktūrplānā ir attēloti gan būtiskākie eksistējošie telpiskās

² http://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2014/11/STRATEGIJA_WEB.pdf

³ <https://apkaimes.lv>

struktūras elementi, kuru nozīme Stratēģijas īstenošanas laikā ir kritiski svarīga, gan tie telpiskās struktūras elementi, kuriem tiek plānota būtiska transformācija vai revitalizācija no pašvaldības puses.

Saskaņā ar strukturplānu Kārļa Ulmaņa gatves un Lielirbes krustojuma apkārtnē neiekļaujas prioritāri attīstāmo teritoriju skaitā - tā ir attiecināta pie revitalizējamo dzīvojamo apkaimju strukturām.



[226] Primāri attīstība tiek plānota pēc kompaktas pilsētas attīstības modeļa, pēc iespējas efektīvāk izmantojot esošos jau apbūvēto un/vai pilsētas centram piegulošo teritoriju resursus. Tādējādi jaunās attīstības teritorijas, kas varētu turpināt attīstīties tuvāko gadu laikā, tiek plānotas tuvāk esošajam RVC, pakāpeniski attīstot pilsētas inženiertīklu kapacitāti, efektīvizējot resursu izmantošanu un revitalizējot centram piegulošās degradētās teritorijas.

Kā būtisks, apkārtējo teritoriju attīstību ietekmējošs faktors atzīmējams Kārļa Ulmaņa gatves statuss un loma perspektīvajā pilsētas transporta tīklā - viena no pilsētas nozīmes maģistrālēm, pilsētas loka daļa. Lielirbes iela, savukārt, iekļaujas citu savienojumu ielu strukturā, tostarp iezīmējot tālāko savienojumu caur Mārupes ar Rīgas apvedceļa Jaunmārupes virzienā

Stratēģijas vadlīnijas nosaka : “[233] Transporta infrastruktūrā uzsvars tiek likts uz pilsētas centrālās daļas atbrīvošanu no tranzīta satiksmes, tai pašā laikā mazinot maģistrālo ielu fragmentāro raksturu Rīgā. Stratēģijas īstenošanas laikā nepieciešams pēc iespējas ātrāk pabeigt Dienvidu tilta pieslēgumus un Austrumu maģistrāles neizbūvētos posmus. Tiks uzsākts Ziemeļu koridora infrastruktūras projekts, kā arī tiks sakārtota tranzītkrāvu kustība Daugavas kreisajā krastā. Kā nacionālas nozīmes transporta infrastruktūras objekti, kas ir prioritāri pilsētas attīstībai, minami starptautiskā lidosta „Rīga”, Rīgas Pasažieru osta un „Rail Baltica” ievads līdz Rīgas Centrālajai dzelzceļa stacijai. No Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas ir jāizbūvē loģisks sabiedriskā sliežu transporta savienojums ar starptautisko lidostu.”



3.attēls. Transporta infrastruktūras attīstības vadlīnijas (shēmas izkadrējums)

- Centra loks
- Pilsētas loks
- Pilsētas loka posma Rietumu maģistrāle perspektīvais novietojums
- maģistrālie savienojumi
- plānotais Baltezers apvedceļš
- citi savienojumi
- tranzīta kravu transporta loks, pilsētas kravu savienojumi
- plānotie tranzīta maršruti
- | Ziemeļu transporta koridors
- perspektīvās maģistrāles
- esošās tramvaju līnijas
- plānotie tramvaja līniju pagarinājumi, galvenie galapunkti un perspektīvie virzieni

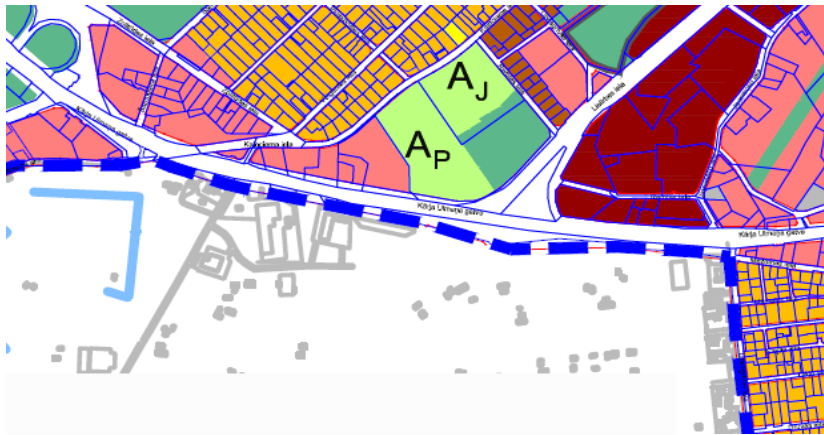
Stratēģija definē Transporta infrastruktūras perspektīvu un vadlīnijas, kas Rīgas centra teritorijai tiek balstīta uz hierarhisku sistēmu: gājējs – velobraucējs – sabiedriskais transports – privātais transports – kravu transports un tas paredz to, ka pilsētas kodola robežās pārvietoties ar kājām vai kombinēt gājēju pārvietošanos ar sabiedrisko transportu, vai braukt ar velosipēdu ir ievērojami ātrāk un ērtāk, nekā pārvietoties ar privāto autotransportu. Tā kontekstā tiek attiecinātas pārējās vadlīnijas, kas nosaka, kā:

- pilsētas mērogā sabiedriskajam transportam ir daudz lielāka pārvadājumu kapacitāte nekā privātajiem automobiļiem, lielākais izaicinājums ir samazināt vieglo automobiļu priekšrocības pilsētas satiksmē. Autotransporta intensitātes samazināšana kodolā ir nepieciešama arī gaisa un trokšņa piesārņojuma samazināšanai;
- privātā autotransporta izmantošanas ērtums un īpatsvars Rīgas ielās samazināsies atbilstoši pilsētas loku sistēmai un apbūves struktūrai, t.i., lielākais privātā autotransporta īpatsvars paredzēts perifērijā un priekšpilsētā līdz pilsētas lokam, mazāks tas ir priekšpilsētā līdz pilsētas centra lokam un ievērojami mazāks – kodolā. Lai nodrošinātu šī principa ieviešanu, jāizveido vidēja termiņa stāvparku tīkls ap pilsētas loku, kā arī īstermiņa autonomvietnes ap pilsētas centra loku, kas ir ērti savienotas ar sabiedriskā transporta sistēmu;
- lai pilsētvidē nodrošinātu humānu transporta infrastruktūru tranzītkravu plūsmai, tai skaitā Rīgas brīvdostas tranzītkravu plūsmai, plānojot tranzītkravu nokļūšanu ostā vai citur, svarīgi ir apzināties Rīgas apvedceļa un pilsētas loka piedāvātās priekšrocības. Tranzīta kravām no Latvijas reģioniem un ārvalstīm Rīgas ostā Daugavas kreisajā krastā nākotnē būtu jānonāk caur plānotā Ziemeļu koridora III un IV posma ievadiem, taču Daugavas labajā krastā būtu jāizmanto Austrumu maģistrāle un potenciālais Ziemeļu koridora I posms.

1.2. Rīgas pilsētas teritorijas plānojums 2006. – 2018.gadam

Saskaņā ar spēkā esošo Rīgas pilsētas teritorijas plānojumu, teritorijā kas robežojas ar Kārļa Ulmaņa gatvi un Lielirbes ielu, atļauta daudzfunkcionāla apbūve, prioritāri – Centru apbūves teritorija ar akcentu uz komercapbūves attīstības iespējām.

Lielirbes un Ulmaņa gatves ielu sarkano līniju koridori savulaik ir noteikti ar pietiekami plašu rezervi, nodrošinot iespējas Lielirbes un Lielās ielas savienojuma izveidei.



Teritorijas funkcionālais zonējums:

■ Centru apbūves teritorija (C)



Jauktas apbūves ar dzīvojamu funkciju teritorija (J)



Apbūves teritorija ar apstādījumiem

4.attēls. Teritorijas funkcionālais zonējums saskaņā ar spēkā esošo Rīgas pilsētas teritorijas plānojumu (kartes izkadrējums)



Maksimāli atļautais stāvu skaits:

■ 25 un vairāk stāvi

■ 6 stāvi

■ 4 stāvi

■ 3 stāvi

5.attēls. Maksimāli pieļaujamais apbūves stāvu skaits saskaņā ar spēkā esošo Rīgas pilsētas teritorijas plānojumu (kartes izkadrējums)

Salīdzinot teritorijas plānojumā maksimāli atļautos apbūves parametrus un pēdējo 10 gadu laikā notikušās būvprojektu aktivitātes secināms, ka pieņēmumi par ekonomisko pamatotību biroju vai citu funkciju augstceltnu (25 un vairāk stāvu) apbūvei Lielirbes ielas / Kārļa Ulmaņa gatves krustojuma tiešā apkārtnē nav apliecinājušies, kā arī nav indikāciju par šādām interesēm tuvāko gadu ietvaros.

1.3. Jaunais Rīgas pilsētas teritorija plānojums (RTP2030) (1.redakcija)

RTP2030 risinājumos⁴ ievērojot plānošanas pēctecību, tiek saglabāts līdzšinējais plānošanas dokumentos noteiktais pilsētas transporta infrastruktūras telpiskās struktūras pamats – ielu struktūra ar pilsētas lokiem (centra loku veido Hanzas šķērsojums, Zirņu iela, Pērnavas iela, Salu tilts un Daugavgrīvas iela; pilsētas loku veido Ziemeļu transporta koridors, Dienvidu tilts, Austrumu un Rietumu maģistrāle) un radiāliem savienojumiem, kā arī tiek saglabāta ielu kategoriju hierarhija. Tostarp saglabāts arī ilgtermiņa transporta infrastruktūras objekts Piejūras maģistrāle, kur tam rezervētajās teritorijās kā pagaidu izmantošana atļauta attiecīgajā funkcionālajā zonā noteiktā teritorijas izmantošana un apbūve. Pagaidu izmantošana ir pieļaujama līdz brīdim, kad tiks uzsākta Piejūras maģistrāles būvniecība. Atbilstoši Stratēģijā uzstādītajiem mērķiem veicināt ērtu, drošu un

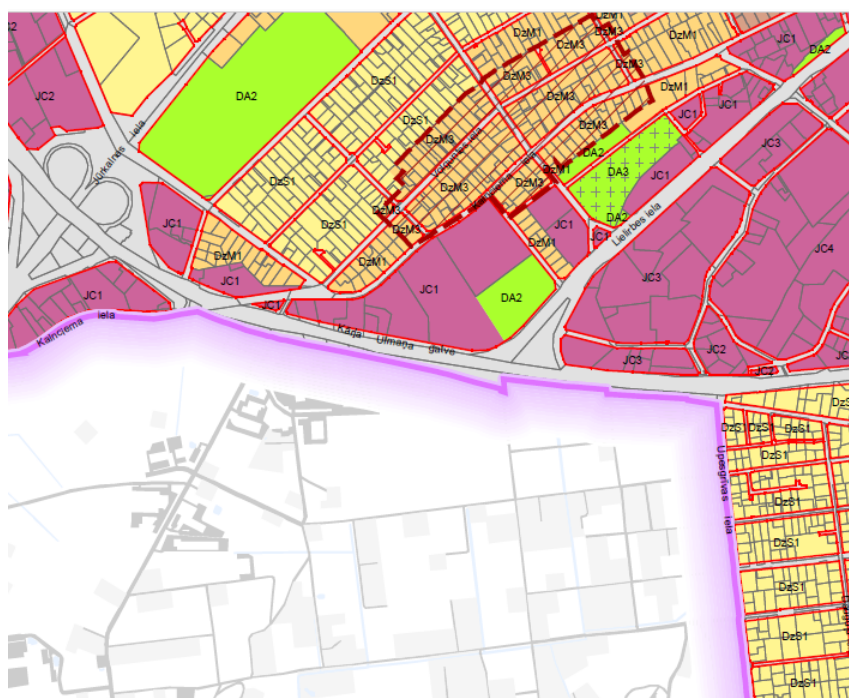
⁴ http://www.grupa93.lv/wp-content/uploads/projekti/Teritorijas_planojumi/Riga/3_paskaidrojuma_raksts.pdf

iedzīvotājiem patīkamu pilsētvidi RTP2030 ir pilnveidots veloinfrastruktūras virzienu tīkls, kā arī rezervēti stāvparku sistēmas ieviešanai nepieciešamie zemesgabali, nosakot tiem atbilstošu funkcionālo zonējumu, lai veicinātu vieglā autotransporta satiksmes intensitātes mazināšanos teritorijās ar pārsniegtu gaisa un trokšņa piesārņojuma līmeni (īpaši pilsētas centra loka iekšpusē) un nodrošinātu Rīgas un Rīgas aglomerācijas iedzīvotāju mobilitātes vajadzības.

Stāvparku veiksmīgas darbības sekmēšanai TIAN noteikts, ka stāvparkiem rezervētajos zemes gabalos daļu no zemes vienības platības var izmantot publiskām funkcijām, ja tiek nodrošināts plānotais stāvparku vietu pieprasījums un netiek traucēta tā funkcionalitāte, tā veicinot papildus stāvparku lietotāju piesaisti. Lai nodrošinātu esošās transporta sistēmas funkcionēšanu un tās ilgtspējīgu izaugsmi, kā arī saglabātu iespēju veikt attīstības ieceru kvalitatīvu īstenošanu, RTP2030 ir noteiktas prasības transporta plūsmu turpmākai izpētei, kas balstītas ārvalstu pieredzē, kā arī ietverti kritēriji transporta plūsmas analīzes projektu izstrādes nepieciešamībai un nosacījumi to izstrādei.

Kā pamatkritērijs transporta tīkla satiksmes kvalitātes izvērtēšanai un analīzei ir izvēlēts satiksmes komforta līmenis krustojumos (LOS), kas balstīts uz Highway Capacity Manual 2000 (HCM) aizkavējuma laika servisa līmeņiem ar luksoforu aprīkotos un neregulējamās krustojumos. Lai plānotais objekts veiksmīgi iekļautos transporta sistēmā atbilstoši izpētes rezultātiem, attīstītājam vai pašvaldībai jāveic uzlabojumi transporta plūsmu analīzes skartajā teritorijā vai jāsamazina ieceres rezultātā ģenerēto/pievilkto transporta līdzekļu braucienu skaits, nodrošinot pieļaujamās satiksmes komforta līmeņu rādītājus.

Funkcionālais zonējums noteikts atbilstoši ar MK noteikumiem noteiktajai klasifikācijai.



Izpētes teritorijā pārmantots salīdzinoši plašs atļauto izmantošanas veidu spektrs gan komercapbūves, gan dzīvojamai apbūves attīstībai (t.i. noteikta Jauktas centra apbūves teritorijas zona), tās apakšzonas strukturējot atbilstoši atļautajam maksimālajam stāvu skaitam:
JC1 - 3 stāvi,
JC2 - 6 stāvi,
JC3 - 12 stāvi.

Jauktas centra apbūves teritorija

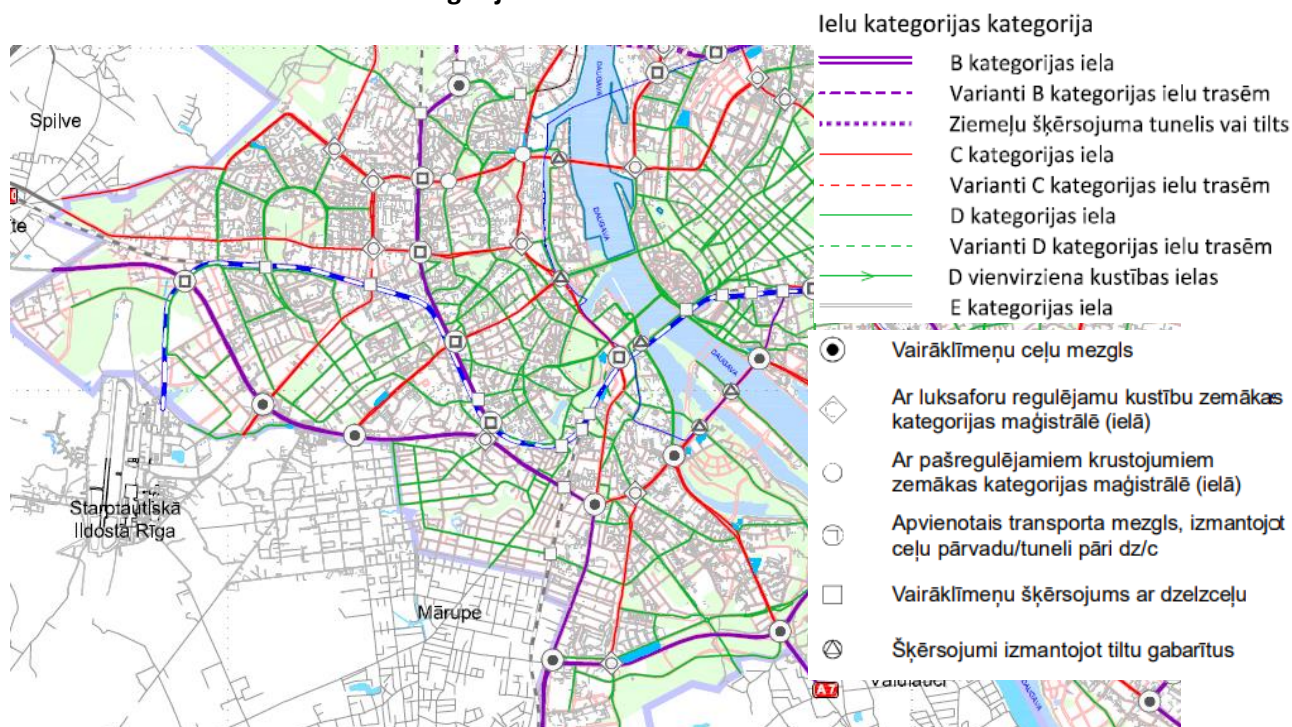
6.attēls. Funkcionālais zonējums (1.redakcija)

Teritorijas daļā pie Lielirbes ielas /Ulmaņa gatves, salīdzinot ar līdzšinējo teritorijas plānojumu, stāvu skaits ir būtiski samazināts (no 25 stāviem uz 12 stāviem), savukārt plašākā teritorijā gar Lielirbes ielu centra virzienā – paaugstināts no 6 uz 12 stāviem), pārējā daļā, kas robežojas ar Ulmaņa gatvi – saglabāts līdzšinējais atļautais apbūves augstums – 6 stāvi un 3 stāvi.

Teritorijas plānojumā iekļautie transporta risinājumi balstās uz Transporta tematiskā plānojuma un citu tematisko plānojumu izstrādes ietvaros veiktajām izpētēm un sniegtajiem priekšlikumiem⁵.

1.4. Transporta tematiskais plānojums

1.4.1. Plānotā ielu struktūra un kategorijas



7.attēls. Transporta infrastruktūras attīstība (shēmas izkadrējums)

Kā liecina Transporta tematiskajā plānojumā iekļautie risinājumi, izpētes teritorijā un tiešā tās tuvumā, salīdzinot ar līdzšinējo ielu tīklu, ielu kategorijām un no tā izrietošajiem nosacījumiem, netiek plānotas būtiska izmaiņas:

- Ulmaņa gatvei saglabājas B kategorijas ielas statuss, t.i. dominējoša savienošanas funkciju. Lielirbes ielai saglabājas C kategorijas ielas statuss, t.i. iela, kura nodrošina savienošanas, piekļūšanas un uzturēšanās funkcijas;
- Ielu sarkanās līnijas netiek mainītas.

1.4.2. Veloceliņi un gājēju infrastruktūra

Saskaņā ar Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepciju 2015. - 2030. gadam⁶ ir plānots veicināt nepārtrauktu un pakāpenisku velosatiksmes un veloinformācijas sistēmas attīstību, integrējot to kopējā pilsētas transporta infrastruktūrā, tā sekmējot velotransporta izmantošanu ikdienas braucienu veikšanai, kā arī atpūtai un sportam.

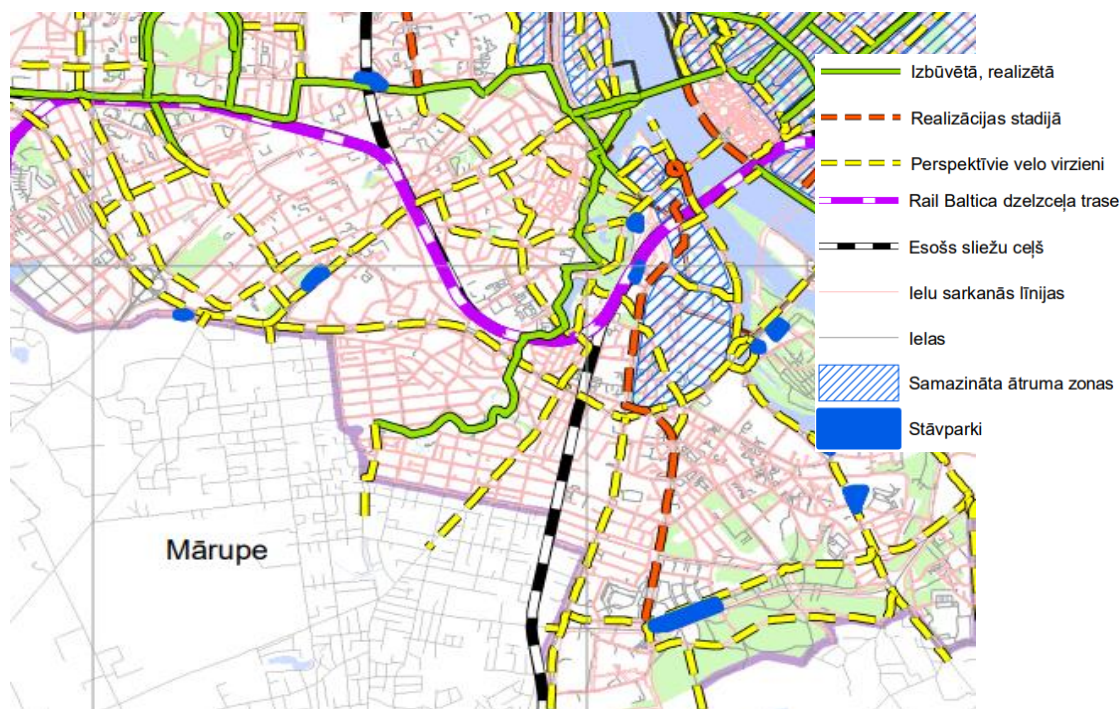
Izpētes teritorijā perspektīvē velo infrastruktūra tiek paredzēta gan Lielirbes ielā, gan Kārļa Umaņa gatvē.

⁵ <http://www.rdpad.lv/rtp/tematiskie-planojumi-2/apstiprinatie/>

⁶ <http://www.sus.lv/lv/registrs/infrastruktura/rigas-pilsetas-velosatiksmes-attistibas-koncepcija-2015-2030gadam>

Gājēju infrastruktūras attīstības vadlīnijas ir definētas Apstādījumu un publiskās ārtelpas tematiskajā plānojumā iekļautos priekšlikumos: B un C kategorijas ielām ar vismaz 2 braukšanas joslām vienā virzienā šķērsojumi gājējiem jāparedz ielu krustojumos, ar luksoforiem aprīkota gājēju pārejās vai divlīmeņu šķērsojumi; ielās ar 1 braukšanas joslu katrā virzienā un D kategoriju ielās, barjeru šķērsojumi paredzami ielu krustojumos vai neregulējamās gājēju pārejās.

Rīgas pilsētas plānošanas dokumenti nedetalizē konkrētas vietas uzlabojumiem.



8. attēls. Esošā un plānotā veloinfrastruktūra (shēmas izkadrējums)

1.4.3. Sabiedriskais transports un stāvparki

Sabiedriskā transporta attīstības mērķi Rīgas pilsētā ir definēti Rīgas pašvaldības SIA „Rīgas satiksme” ilgtermiņa stratēģijā no 2012. gada līdz 2033. gadam⁷ „Nodrošināt pilsētas iedzīvotājiem un viesiem sabiedrisko transportu, kas ir ērts, ātrs, pieejams, drošs un videi draudzīgs”. Stratēģija iekļautie uzdevumi neietver konkrētas telpiska piesaistes, taču vispārīgajā gadījumā vismaz daži no tiem varētu būt attiecināmi uz izpētes teritorijas situāciju:

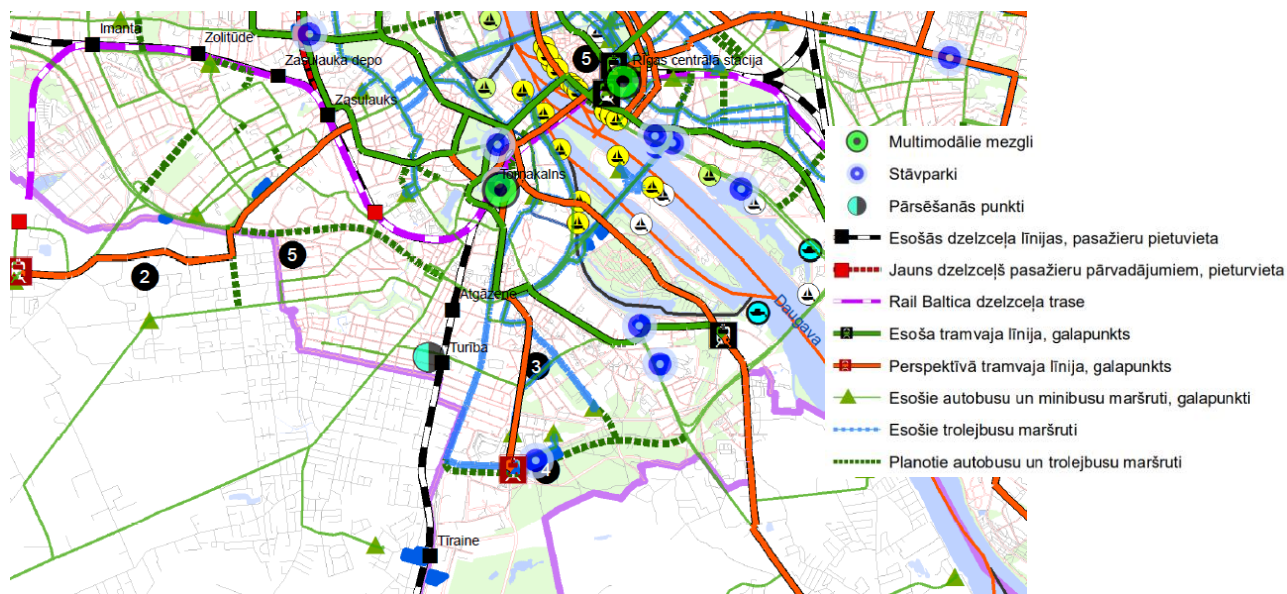
“1.1.1 Optimizēt Rīgas pilsētas nozīmes maršrutu tīklu atbilstoši reālajam pārvietošanās pieprasījumam.

1.1.2 Regulāri optimizēt maršrutu kustības sarakstus, pielāgojot tos reālai situācijai Rīgas pilsētā un zonā līdz 15 km ārpus pilsētas administratīvās teritorijas un nodrošinot kustības regularitāti (pasažieru plūsmas pa stundām, ņemot vērā iespējas pasažieriem pārsēties cita maršruta sabiedriskajā transportlīdzeklī).

1.1.3 Integrēt visus sabiedriskā transporta veidus vienotā sabiedriskā transporta maršrutu tīklā Rīgas pilsētas administratīvajās robežās, kā arī no Rīgas pilsētas uz tuvākajām apkārtējām teritorijām zonā līdz 15 km ārpus pilsētas administratīvajām robežām.”

⁷ https://www.rigassatiksme.lv/files/rp_sia_rigas_satiksme_strategija_2012_-2033_gadam_1.pdf

Transporta tematiskajā plānojumā iekļautajā sabiedriskā transporta un autonomietņu shēmā (skat. 9.attēlā), uz izpētes teritoriju attiecināma perspektīvā tramvaja līnija (savienojums ar lidostu), ka arī perspektīvais autobusu maršruts pa Ulmaņa gatvi un Lielo ielu.



9.attēls. Sabiedriskā transporta un autonomietņu perspektīva (shēmas izkadrējums)

SECINĀJUMI

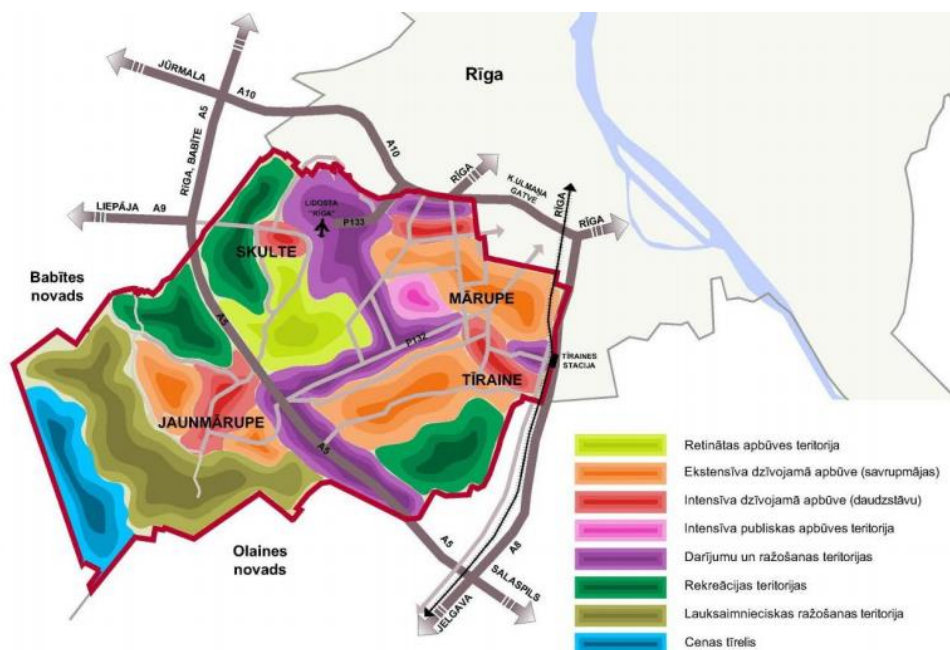
Rīgas pilsētas teritorijas daļā līdzšinējā laikā nav īstenojusies neviena no augstceltņu vīzijām Karļa Ulmaņa gatves, Lielā un Lielirbes ielas krustojuma apkārtnē.

Kopējā Rīgas pilsētas telpiskās attīstības politika, ko pauž Rīgas pilsētas jaunais teritorijas plānojums, ir vērsts uz savulaik ambiciozo augstceltņu puduru apbūves stāvu skata samazinājumu, kā vidējo "cilvēcīgo" apbūves mērogu pilsētā definējot 6 stāvu augstumu. Attiecīgi maksimālie apbūves augstumi lielākajā pilsētas daļā ir būtiski samazināti, tostarp Karļa Ulmaņa gatves /Lielirbes krustojuma apkārtnē no 25 stāviem uz 12 stāviem.

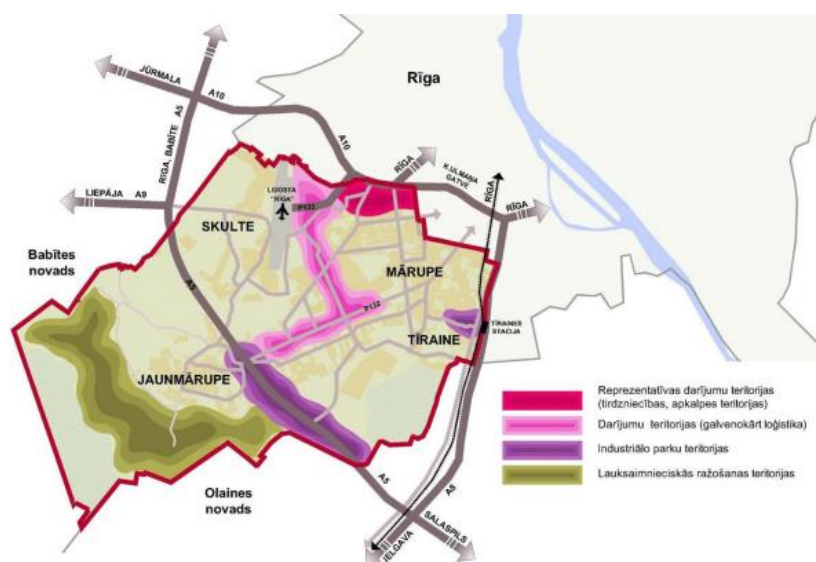
Karļa Ulmaņa gatves apkārtnes apbūves raksturs (skat. fotofiksācijas 2014.g. un salīdzinājumā 2018.g.) nav būtiski mainījies - dominē brīvstāvoši komercapbūves objekti, kas mijas ar neapbūvētām zemes vienībām.. Plānotā tirdzniecības centra attīstības iecere Mārupes novada pusē, pie Lielās ielas pilnībā iederās Karļa Ulmaņa gatvei raksturīgajā pilsētībūvnieciskajā struktūrā

1.5. Mārupes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013. – 2026.gadam

Mārupes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2013. – 2026.gadam iekļautajā novada telpiskajā perspektīvā Kārļa Ulmaņa gatves un Lielās ielas apkārtnes teritorija definēta kā „Darījumu un ražošanas teritorija”⁸, Darījumu vides kontekstā - Reprēzentatīvā darījumu (tirdzniecības, apkalpes teritorija)⁹.



10.attēls.
Mārupes
novada telpiskā
attīstības
perspektīva



11.attēls. Darījumu vide

⁸ Mārupes novada IAS 2013. – 2026.gadam, 1.attēls, 12.lpp.

⁹ Mārupes novada IAS 2013. – 2026.gadam, 3. attēls, 15.lpp.



12.attēls. Transporta infrastruktūra

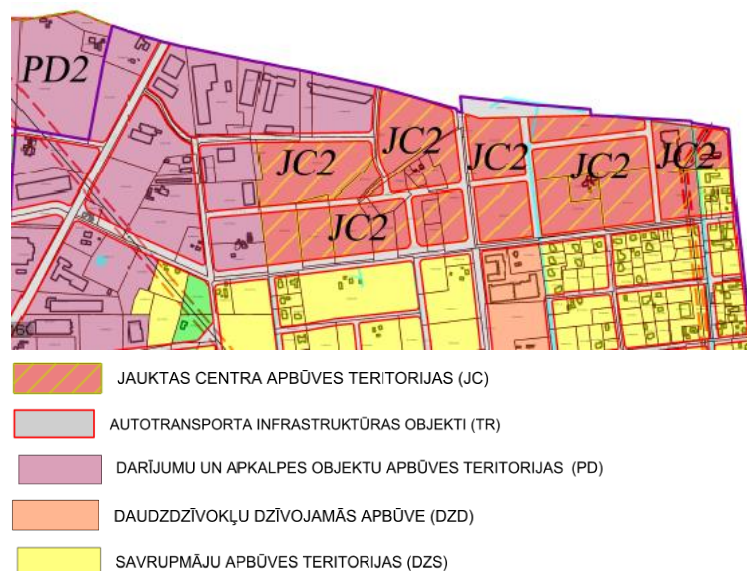
Telpiskās attīstības vadlīnijas nosaka:

- Ulmaņa gatves tuvumā izvietojamie objekti ir uzskatāmi par Mārupes novada kā uzņēmējdarbībai draudzīga novada vizītkarti,
- kā maģistrāla iela, kas kalpos par galveno sasaistes elementu ar Rīgu, ir veidojama Lielā iela ar atbilstošu infrastruktūras aprīkojumu,
- veicināt tirdzniecības un darījumu teritorijas izveidošanu Ulmaņa gatves tuvumā,
- nodrošināt sasaisti starptautiskā, nacionālā un reģionālā līmenī, īpaši akcentējot sasaisti ar Rīgas pilsētu,
- radīt drošus un kvalitatīvus savienojumus ar Rīgu, veicot esošo savienojumu rekonstrukciju un jaunu izveidi (Lielās ielas un Kārļa Ulmaņa gatves krustojums, pievienojums Vienības gatvei), lai nodrošinātu transporta plūsmas caurlaidību.

Vadlīnijas transporta jomā tai skaitā nosaka nodrošināt visu kustības dalībnieku vienlīdzīgas iespējas izmantot transporta struktūru, paredzot kvalitatīvas pārvietošanās iespējas gājējiem, velosipēdistiem, un autotransportam (veidot labiekārtotas gājēju ietves, veidot drošus velosipēdistu ceļus, veidot kvalitatīvas ielas un ceļus autotransportam).

1.6. Mārupes novada teritorijas plānojums 2014. – 2026.gadam

Saskaņā ar 2013. gada 18. jūnijā apstiprināto Mārupes novada teritorijas plānojuma 2014. -2026. gadam, attīstāmā teritorija - nekustamie īpašumi Lielā iela 4, Lielā iela 2 un I-128 Kalmju iela, atrodas Jauktas centra apbūves teritorijā, tās apakšzonā JC2, kas noteikta Lielās ielas un Kārļa Ulmaņa gatves krustojuma apkārtnē. Ielu sarkano līniju robežās noteiktas teritorijas iekļautas Autotransporta infrastruktūras objektu teritorijas (TR) zonējumā.



13.attēls. Teritorijas funkcionālais zonējums (kartes izkadrējums).

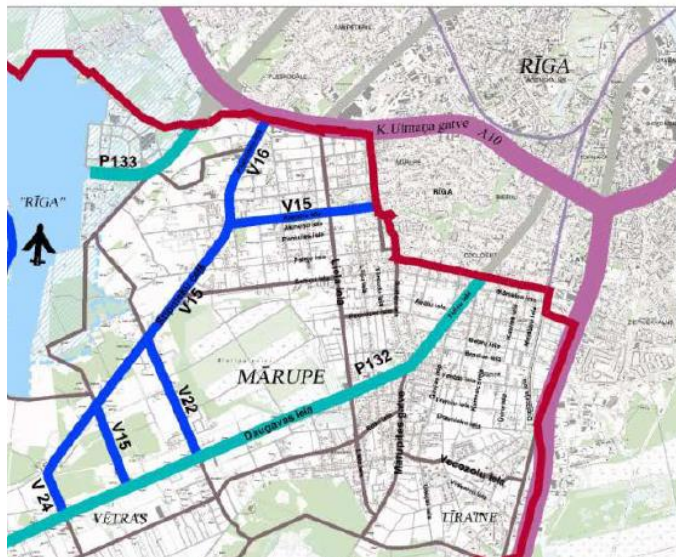
JC2 teritorijā ir atļauta salīdzinoši blīva teritorijas apbūve ar plašu atļauto izmantošanu spektru (*daudzdzīvokļu dzīvojamie nami, vienas vai divu ģimeņu mājas, rindu mājas, tirdzniecības un apkalpes objekti, biroju ēku apbūve, kultūras un izglītības iestādes, pārvaldes iestādes, daudzfunkcionālu kompleksu apbūve, sporta ēkas un būves, tūrisma un atpūtas iestādes, ārstniecības un veselības aprūpes iestādes, sociālās aprūpes iestādes, reliģiskās iestādes (kā atļautās izmantošanas); publiskas ārtelpas, autostāvvietas, garāžas, aizsardzības un drošības iestāžu apbūve, lauksaimnieciskā izmantošana (kā papildizmantošanas); inženiertehniskās apgādes tīkli un objekti, objekti, kas nepieciešami teritorijas apkalpei, ja šo objektu ekspluatācija nepasliktina apkārtējo iedzīvotāju dzīves apstākļus (kā palīgizmantošanas)*). Nevienam no atļautās izmantošanas veidiem, tostarp tirdzniecības un pakalpojumu objektu attīstībai, nav limitēts īpatsvars citu šajā zonā atļauto izmantošanu starpā.

Būtiskākie teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos noteiktie nosacījumi JC2 funkcionālajā zonā ir:

- minimālā jaunveidojamās zemes vienības platība darījumu objektiem: 10 000 m²,
- maksimāli pieļaujamais apbūves blīvums – 50%,
- minimālā brīvā teritorija – 30 %,
- maksimāli apbūves augstums – 5 stāvi.

Atšķirībā no citām JC teritorijām, JC2 apakšzonā, ja nepieciešams, ir pieļaujams palielināt paaugstinātu stāvu skaitu, kas precizējams detālplānojumā vai lokālplānojumā, lai radītu vertikālu akcentu, kas pamatojams ar ielas perspektīves analīzi, kā arī pieļaujama paaugstinātas intensitātes apbūve, ko realizē ar paaugstinātu stāvu skaitu.

Detālplānojuma teritorijā paredzētā attīstības iecere atbilst spēkā esošā teritorijas plānojuma funkcionālajam zonējumam un tā ir īstenojama teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos (TIAN) definēto apbūves parametru un citu nosacījumu ietvaros.



Mārupes teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos 2014.-20126. gadam Lielā iela posmā no Daibes ielas līdz K. Ulmaņa gatvei paredzēta kā 4-joslu ceļš ar iespēju izvietot arī tramvaja sliežu ceļa klātni un paredzot vietu gājēju/velosipēdu ceļiem.

- NOVADA ROBEŽA
- STARPTAUTISKĀS LIDOSTAS
- "RĪGA" LIDLĀUKA TURPMĀKAJAI ATTĪSTĪBAI NEPIECIEŠAMĀS TERITORIJAS
- LIDOSTAS TERITORIJA
- VALSTS GALVENIE AUTOCEĻI
- NOVADA MAĢISTRĀLES
- NOVADA IELAS
- VIETĒJĀS IELAS
- DZELZCEĻŠ

14.attēls. Ielu struktūra (shēmas izkadrējums)

1.7. Lokālplānojums sarkano līniju grozījumiem Mārupes un Tīraines ciemos

Ielu sarkano līniju un ar to saistīto citu satiksmes infrastruktūras attīstības jautājumi, kā arī ietverot priekšlikumus atsevišķu zemes vienību funkcionālā zonējuma grozīšanai Mārupes un Tīraines ciemos ir izstrādāts un spēkā esošs lokālplānojums (apstiprināts ar 30.08.2017. Mārupes novada domes sēdes lēmumu Nr.8 (protokols Nr.4), izdoti saistošajiem noteikumiem Nr. 24/2017.) Lokālplānojumā Lielā iela klasificēta kā CIII kategorijas iela ar nozīmi – iekšējās vidējās centrus savienojošā iela (sarkano līniju platums noteikts 27m), Daibes iela: CIV kategorija, Zemzaru iela - DIV kategorija; pārējās jaunveidojamās ielas - EV, EVI kategorijas.

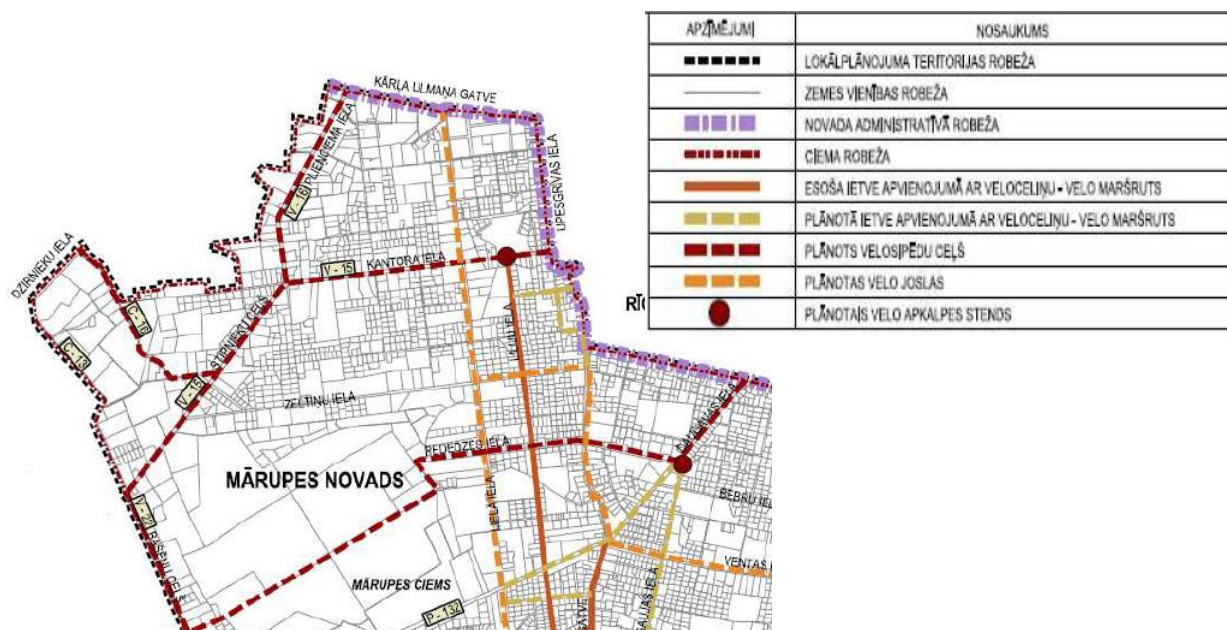
- - - - -	LOKĀLPLĀNOJUMA TERITORIJAS ROBEŽA
—	ZEMES VIENĪBAS ROBEŽA
 	NOVADA ADMINISTRATĪVĀ ROBEŽA
- - - - -	CIEMA ROBEŽA
—	B II KATEGORIJAS IELA (VALSTS AUTOCEĻŠ)
—	C III KATEGORIJAS IELA
—	C IV KATEGORIJAS IELA
—	D IV KATEGORIJAS IELA
—	E V VAI EVI KATEGORIJAS IELA



15.attēls. Ielu kategorijas (shēmas izkadrējums)

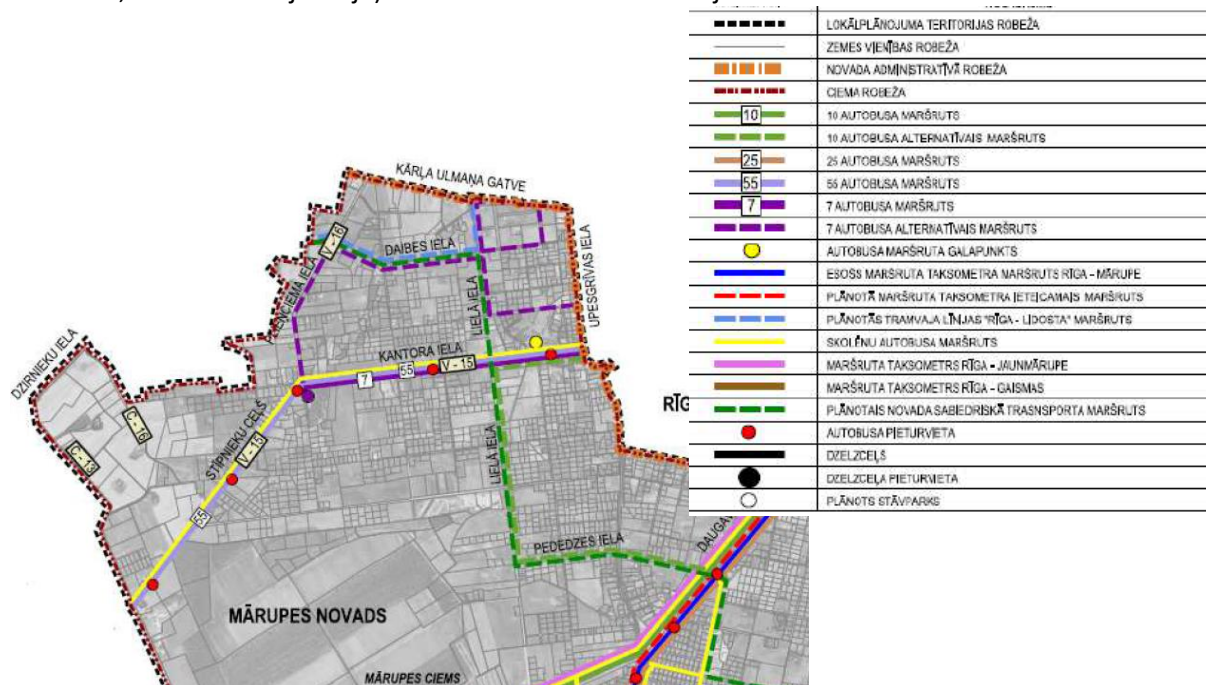
Atbilstoši ielu kategorijām definētas būvlaides: Ulmaņa gatvei – 20 m-15m (SIA "Vastint Latvia" attīstāmajā teritorijā – atbilstoši spēkā esošajam detālplānojumam (t.i.3m); citām ielām - 6 m no ielu sarkanajām līnijām.

Attiecībā uz veloinfrastruktūras attīstību izpētes teritorijā ir plānots ierīkot velojoslu Lielās ielas trasē, kas ziemeļu daļā savienotos ar Rīgas infrastruktūru.



16.attēls. Veloinfrastruktūras attīstība (shēmas izkadrējums)

Sabiedriskā transporta attīstībai (skat. 17.att.) paredzētas iespējas sabiedriskā transporta (autobusu maršruta, kā arī tramvaja līnija) izveidei Daibes ielā un Lielajā ielā.



17.attēls. Sabiedriskā transporta attīstības perspektīva (shēmas izkadrējums)

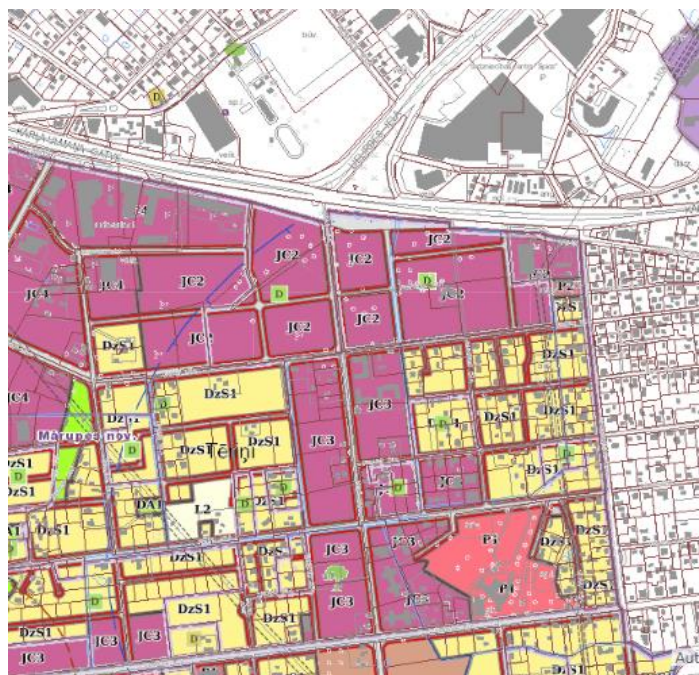
Lokālplānojumā precizētās ielu sarkanās līnijas ir iekļautas izstrādes stadijā esošā Mārupes novada teritorija plānojuma grozījumu redakcijā¹⁰.

1.8. Mārupes novada teritorijas plānojuma 2014. – 2026.gadam grozījumi (1.redakcija)

Mārupes novada teritorijas plānojuma grozījumu izstrādes uzsākta 2018.gadā ar mērķi:

- novērst konstatētās pretrunas dažādās Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu sadaļās;
- novērst pašvaldības apbūves noteikumu neatbilstību vispārīgajiem teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumiem (VAN) un nodrošināt teritorijas plānojuma atbilstību spēkā esošajam normatīvajam regulējumam teritorijas plānošanas jomā;
- veikt teritorijas funkcionālā zonējuma grozījumus atsevišķos īpašumos/teritorijās ar mērķi integrēt spēkā esošos detālplānojumus teritorijas plānojumā; atjaunot iepriekšējā plānojumā paredzēto atļauto zemes izmantošanu vai paredzēt citu atļauto izmantošanu atsevišķos zemesgabalos, par kuriem tiks saņemti īpašnieku iesniegumi, un ja tas ir pamatoti un nav pretrunā ar Mārupes novada Ilgtspējīgas attīstības stratēģiju 2013.-2026. gadam;
- veicināt zaļo/rekreācijas, tai skaitā lauksaimniecībā izmantojamo, teritoriju īpatsvaru un tīklojumu, jo īpaši ciemu teritorijās;
- precizēt teritorijas un nosacījumus derīgo izrakteņu ieguvei un dīķu ierīkošanai.

Plānojuma grozījumos 1.redakcijā attiecībā uz izpētes teritoriju ir pārmantots līdzšinējais jauktas apbūves teritorijās atļauto izmantošanas veidu spektrs, apbūves pamatparametri un plānoto ielu struktūra.



■ Jauktas centra apbūves teritorija

18.attēls. Funkcionālais zonējums (1.redakcija)(kartes izkadrējums)

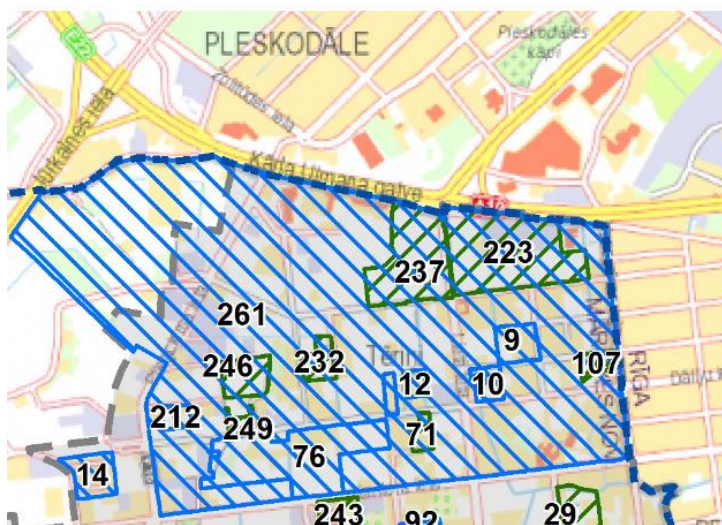
Funkcionālo zonu nosaukumi un grafiskais attēlojums pielāgots valstī vienotajai funkcionālo zonu klasifikācijai.

Visā Kārļa Ulmaņa gatves frontē līdz Daibes ielai, kā arī gar Lielo ielu "iekšzemes virzienā" (no Daibes līdz Kantora ielai) nosakot kā Jauktas centru apbūves teritorijas, vienlaicīgi pārmantojot līdzšinēji apakšzonu atšķirības attiecībā uz maksimāli pieļaujamo apbūves augstumu/stāvu skaitu. Attīstītāja SIA "Vastint Latvia"

teritorijas detālplānojums tiek saglabāts spēkā, līdz ar to tā īstenošana ir turpināma neatkarīgi no teritorijas plānojuma grozījumu risinājumiem tiktāl ciktāl attīstītājs pats nerosina esošā detālplānojuma grozījumus (ja nepieciešams).

¹⁰ https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_8381

1.9. Detālpārplānojumi un to īstenošanas stadijas



Līdzšinējā laikā izpētes teritorijā un tiešā apkārtnē ir izstrādāti vairāki detālpārplānojumi, taču būvniecības aktivitātes to īstenošanā faktiski ir notikušas tikai attīstītāja "Vastint Latvia" attīstāmajā teritorijā (shēmā attēlots ar Nr. 223).

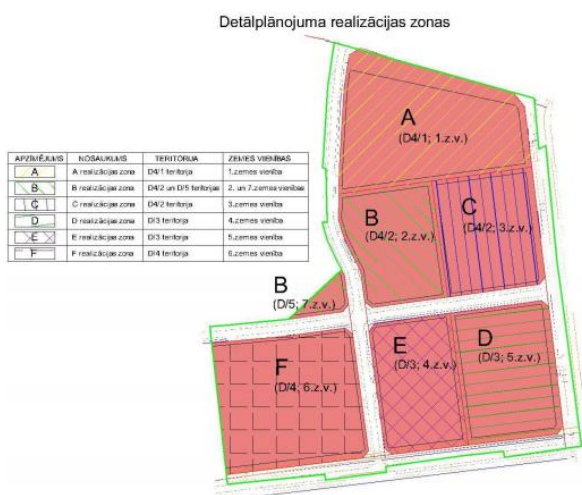
14 Spēkā esošs detālpārplānojums, tā numurs
 26 Atcelts / atceļams detālpārplānojums, tā numurs

19.attēls. Izpētes teritorijā un tās apkārtnē izstrādātie detālpārplānojumi¹¹

Attīstāmajai teritorijai līdzšinējā laikā ir bijis izstrādāts un ir spēkā esošs detālpārplānojums (detālpārplānojums nekustamajiem īpašumiem „Salmiņi” (kadastra Nr. 8076 003 0324), „Zaļozoli-1” (kadastra Nr. 8076 003 0047), „Zaļozoli-2” (kadastra Nr. 8076 003 0444), Daibes iela 47 (kadastra Nr. 8076 003 0697), „Ceļtekas” (kadastra Nr. 8076 003 0190), „Eži” (kadastra Nr. 8076 003 0191), „Rēķi” (kadastra Nr. 8076 003 0072), „Granīti” (kadastra Nr. 8076 003 0032), „Lāčudruvas” (kadastra Nr. 8076 003 0421), „Zaļozoli” (kadastra Nr. 8076 003 0320), „Aleksi” (kadastra Nr. 8076 003 0626) un Lielā iela 2 (kadastra Nr. 8076 003 0028), apstiprināts ar Mārupes novada domes 2015. gada 25. februāra lēmumu Nr.13 (protokols Nr. 2).

Detālpārplānojums izstrādāts laika posmā starp 2013. un 2015.gadu, risinājumu balstot uz koncepciju, kas paredzēja ambiciozus plānus teritorijas apbūvei daudzstāvu dzīvojamai un komercapbūvei (tostarp augstceltņu iespējas ar 25 stāviem teritorijas ziemeļu daļā pie Ulmaņa gatves/Lielās ielas). Apbūves koncepcijas īstenošana netika uzsākta, izņemot NĪ īpašnieku SIA “Medlone” un SIA “Balgale” līdzdalību Lielās ielas posma starp Daibes ielu un Ulmaņa gatvi izbūvē un zemes maiņa ar pašvaldību, nodrošinot I-128 Kalmju iela īpašuma tiesību pāreju

iepriekšminētajiem NĪ īpašniekiem un pārējo nekustamā īpašu konsolidēšanu, izveidojot zemes vienības Lielā iela 2 un Lielā iela 4 to tagadējās robežās.



20. attēls. Detālpārplānojums nekustamajiem īpašumiem "Salmiņi", "Zaļozoli-1", "Zaļozoli-2", Daibes iela 47, "Ceļtekas", "Eži", "Rēķi", "Granīti", "Lāčudruvas", "Zaļozoli", "Aleksi", Lielā iela 2, Mārupē, Mārupes novadā detālpārplānojuma realizācijas zonas¹²

¹² atbilstoši detālpārplānojuma īstenošanas realizācijas kārtībai (publiski pieejama https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_10837)

Īstenotie detālplānojuma risinājumi:

- 1) sadarbībā ar SIA "Vastint Latvia" un Mārupes novada pašvaldību īstenots Lielās ielas posma no Daibes ielas līdz Kārļa Ulmaņa gatves lēngaitas joslai izbūves projekts (atbilstoši detālplānojuma realizācijas kārtības 1.punktam);
- 2) Zemes robežu pārkārtošana un zemes īpašumtiesību maiņa starp SIA "Balgale", SIA "Medlone" un Mārupes novada pašvaldību atbilstoši detālplānojuma realizācijas kārtības 3.punktam. Attiecīgi ieraksti nekustamā īpašuma Lielā iela 4, Mārupe, Mārupes novads (kadastra Nr. 80760030072), zemesgrāmatā (Mārupes novada zemesgrāmatas nodalījums Nr. 568), pamatojoties uz 2017. gada 3. augusta zemesgrāmatas tiesneša lēmumiem, apliecina, ka minētajam nekustamam īpašumam pievienoti nekustami īpašumi „Salmiņi” (kadastra Nr. 8076 003 0324), „Zaļozoli-1” (kadastra Nr. 8076 003 0047), „Zaļozoli-2” (kadastra Nr. 8076 003 0444), Daibes iela 47 (kadastra Nr. 8076 003 0697), „Ceļtekas” (kadastra Nr. 8076 003 0190), „Eži” (kadastra Nr. 8076 003 0191), „Granīti” (kadastra Nr. 8076 003 0032), „Lāčudruvas” (kadastra Nr. 8076 003 0421), „Zaļozoli” (kadastra Nr. 8076 003 0320), un „Aleksi” (kadastra Nr. 8076 003 0626), Mārupē, Mārupes novadā. Līdz ar to detālplānojuma teritorija uz šo brīdi sastāv no 3 (trīs) nekustamiem īpašumiem - Lielā iela 4 (kadastra Nr.80760030072), Lielā iela 2 (kadastra Nr. 8076 003 0028) un I-128 Kalmju iela (kadastra Nr.80760030385) Mārupē, Mārupes novadā, kas pieder iepriekšminētajām juridiskajām personām SIA "Balgale", SIA "Medlone", savukārt zeme Lielās ielas sarkanajās līnijās ir nodalīta un pieder pašvaldībai (zemes vienība ar kad.apz.8076 003 1798, platība 0,4202. Šobrīd izstrādājamā detālplānojuma robežas noteikta pa Lielās ielas sarkanajām līnijām, neiekļaujot iepriekšminēto pašvaldības zemes vienību.

Tālākajā laika posmā līdzšinējais NĪ īpašnieks bija ierosinājis detālplānojuma grozījumus (uzsākti ar Mārupes novada domes 2016.gada 26.oktobra sēdes lēmumu Nr. 2 (protokols Nr. 14), taču nekādas faktiskās detālplānojuma grozījumu izstrādes procesa darbības nebija veiktas, īpašums pārdots. Līdz ar jaunā detālplānojuma izstrādes uzsākšanu iepriekšminētais detālplānojuma grozījumu izstrādes lēmums ir atcelts (skat. sējumā Pārskats par detālplānojuma izstrādi, Mārupes novada domes 2018.gada 31.oktobra sēdes lēmumu Nr. 16 (sēdes protokols Nr.14)).

Jaunais detālplānojums pārmato un negroza iekļaujošo ielu (Kārļa Ulmaņa gatve, Lielā iela, Daibes iela) sarkanās līnijas. Jaunajā detālplānojumā tiek saglabātas arī plānotās ielas sarkanās līnijas, kas bija noteiktas gar attīstāmās teritorijas rietumu pusi (Mārupes novada plānošanas dokumentos paredzētais savienojumam starp Kārļa Ulmaņa gatvi un Daibes ielu, paralēli Lielajai ielai, savienojot Ulmaņa gatvi ar Zemzaru ielu, tālāk ar plānoto ielu starp Zemzaru un Daibes ielām) posmā līdz NĪ b/a ar kad. nr. 80760031031 ZA stūrim, tālāko ielas savienojuma trasējumu pārkārtojot pa attīstāmās zemes vienības Lielā iela 4 (kad. apz. 8076 003 2009) rietumu robežu. Likvidēts tiek vienīgi Daibes ielai paralēli plānotās Branguļu ielas sarkano līniju posms ~180 m garumā attīstītajam piederošajā zemes vienībā Lielā iela 4, neskarot un neietekmējot citu nekustamo īpašumu piekļuvi.

Jaunā detālplānojuma risinājumi iekļaujas funkcionālas zonas JC2 galveno atļautu izmantošanas veidu spektrā un apbūves pamatparametros (blīvums, brīvā teritorija, apbūves augstums). Citi līdzšinējā detālplānojuma risinājumi tiek pārstrādāti atbilstoši aktuālajai, ekonomiski pamatotai un uz reālu īstenošanu vērstai attīstības iecerei, saskaņā ar jaunā zemes īpašnieka SIA "Kārļa būvmaņi" biznesa plāniem.

Attīstāmā teritorija robežojas ar attīstītāja SIA "Vastint Latvia" attīstības teritoriju, kurai ir izstrādāts un 2009.gadā apstiprināts detālplānojums, 2012.gadā veikti grozījumi (ar Mārupes novada Domes 2012.gada 24.oktobra lēmumu Nr.5 (prot.Nr.18) "Par Mārupes novada saimniecību "Mazcīruļi", „Vidzemes nams”, „Kazaki - 1”, „Jaunvārnas”, „Branguļi”, „Jaunbranguļi”, „Kazāki”, „Kuģenieki”, „Vilki”, „Vārnas-A”, „Mazcīruļi-B”, „Lacumi-1”, „Vārnas”, „Vārnas-1” detālplānojuma grozījumu apstiprināšanu”).

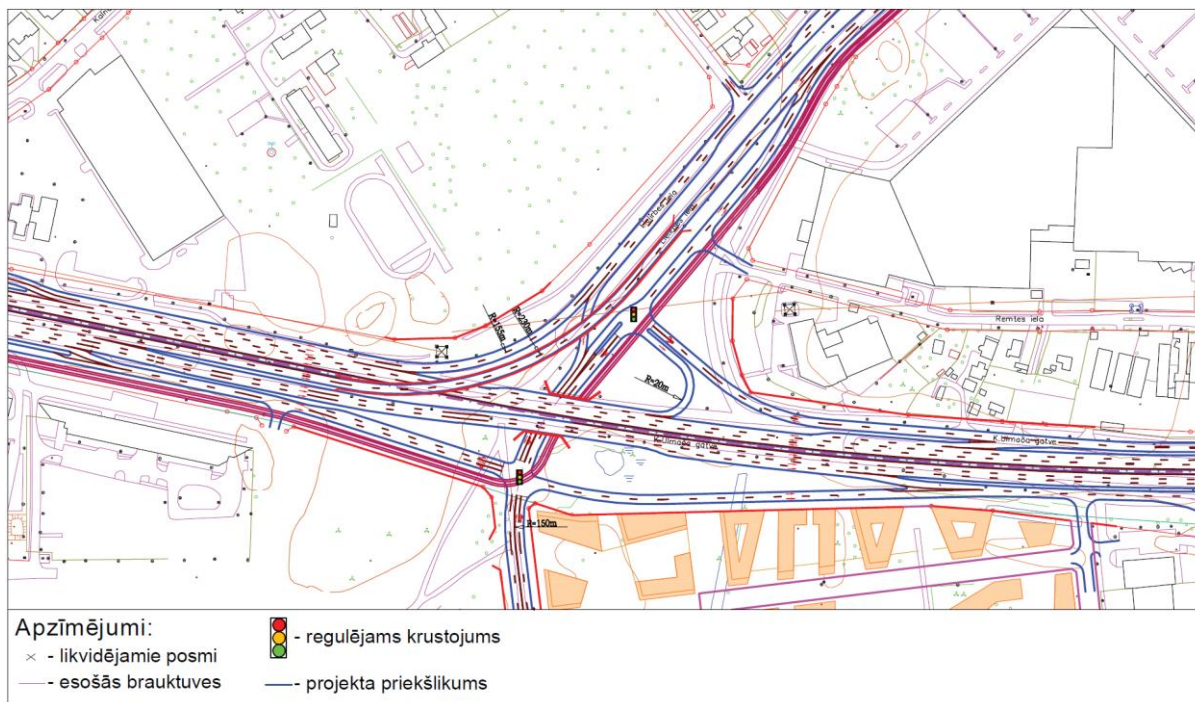
Detālplānojuma dokumentācija publiski pieejams https://geolatvija.lv/geo/tapis#document_9987



10. attēls.
 Detālplānojums
 „Mazcīruļi”, „Vidzemes
 nams”, „Kazaki - 1”,
 „Jaunvārnas”,
 „Branguļi”,
 „Jaunbranguļi”,
 „Kazāki”, „Kuģenieki”,
 „Vilki”, „Vārnas-A”,
 „Mazcīruļi-B”, „Lacumi-
 1”, „Vārnas”, „Vārnas-1
 Teritorijas plānotā
 (atļautā) izmantošana)

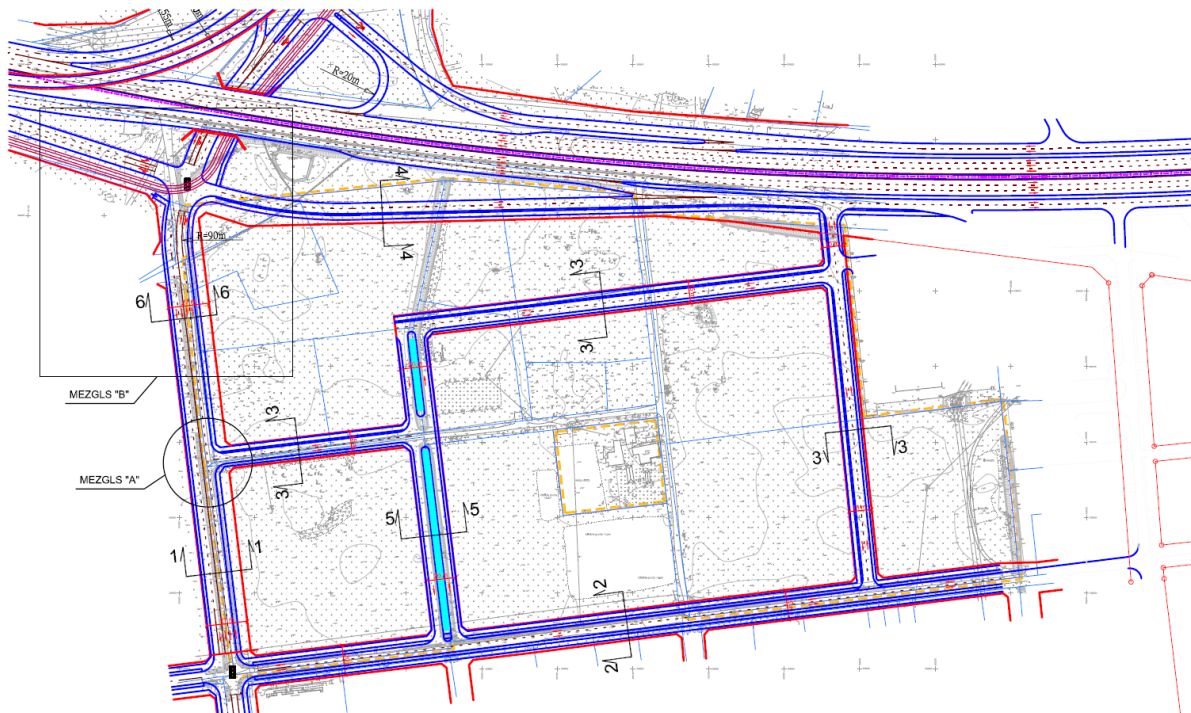
Līdzšinējā laika periodā detālplānojums tiek konsekventi īstenots, par ko liecina izbūvēta infrastruktūra (Kārļa Ulmaņa gatves lēngaitas josla (1.kārta), Daibes iela, Lielā iela, Malduguņu iela, inženierkomunikācijas) un uzsāktie biroju un dzīvojamo māju projekti¹³.

Izpētes ietvaros uzmanība pievērsta attīstītājā “Vastint Latvia” teritorijas detālplānojuma izstrādes ietvaros 2009.g. veiktajai transporta plūsmu izpētei un tajā iekļautajiem iespējamajiem nākotnes risinājumiem Lielirbes un Lielās ielas savienojumam.



22.attēls. Lielirbes un Lielās ielas savienojuma risinājuma priekšlikums (2009.g.)

¹³ <https://vastint.eu/lv/jaunumi/?lang=lv>



23.attēls. Ielu tīkla attīstības risinājums "VASTINT Latvia" attīstības teritorijā un plānotā sasaiste ar ielu tīklu Rīgas pilsētas teritorijā.

Analizējot jaunā tirdzniecības centra attīstības ieceres īstenošanas iespējas teritorijā Lielā iela 2, Lielā iela 4, primāri pievērsta uzmanību kaimiņu teritorijas plānotās attīstības risinājumam, ņemot vērā īstenotos un plānotos satiksmes infrastruktūras risinājumus un nodrošinot to savstarpējo saskaņotību.

Jaunā detālpārplānojuma izstrādē tiek respektēti SIA "VASTINT LATVIA" attīstāmās teritorijas spēkā esošā detālpārplānojuma risinājumi. Attīstības ieceres savstarpēji nekonfliktē, tostarp attīstītāji ir uzsākuši sadarbību kopīgu interešu publiskās infrastruktūras attīstībā Kārļa Ulmaņa gatves, Lielirbes un Lielās krustojuma apkārtnē, t.sk. savienojuma izveides un ar to saistītajiem citiem jautājumiem, risināšanā (skat. risinājuma priekšlikumus Transporta izpētes pielikumā).

1.10. Apkārtējie īpašumi un to izmantošana, detālpārplānojuma risinājumu prognozējamā ietekme uz to turpmāko izmantošanu

Detālpārplānojuma teritorija ziemeļu daļā robežojas ar Rīgas pilsētu, Kārļa Ulmaņa gatves ielas sarkanajās līnijās ietvertajām zemes vienībām (piederība - Rīgas pilsētas pašvaldība). Ielas sarkanajās līnijās posmā no Ulmaņa gatve 115/117 ir izbūvēta lēngaitas josla (1.kārta), tālākajai attīstībā ir pietiekami teritorijas lēngaitas joslas 2.kārtas izbūvei (posmā no Pliņciema ielas/Ulmaņa gatves 125/123 līdz Lielajai iela). Kārļa Ulmaņa gatves lēngaitas joslu tiek paredzēts izbūvēt pilnā apjomā (t.i. realizēt 2.kārtu), jo no tās ir paredzēts nodrošināt galveno piekļuvi attīstāmajai teritorijai būvdarbu laikā, piegādes transportam tālākajā objekta darbības laikā, kā arī tā tiek paredzēta kā būtiska piekļuve objektam apmeklētāju transportam. Tālākajā perspektīvā, vienojoties par risinājumu kopumu ar Rīgas pilsētas u.c. saistītajām institūcijām, pārējiem apkārtnes attīstītājiem, Ulmaņa gatvēs sarkanajās līnijās ir īstenojams Lielirbes/Lielās ielas savienojums.



24.attēls.
 Detālpārplānojuma
 teritorijas apkārtnējo
 zemes vienību un
 apbūves struktūra.

Austrumu daļā attīstāmā teritorija robežojas ar Lielo ielu, Mārupes pašvaldībai piederošo zemes vienību ielas sarkanajās līnijās. Detālpārplānojuma risinājums negroza Lielās ielas sarkanās līnijas un saglabā tās šķērprofilu atbilstoši izbūvētajam (skat. grafiskās daļas lapu "Šķērprofilu"), papildinot ar gājēju un veloinfrastruktūru, lietus ūdeņu novadīšanai nepieciešamo attīstāmās teritorijas pusē (grāvja pārveidi par bioieplaku), ielas apstādījumu papildināšanu, atbilstoši satiksmes organizācijas risinājumam precizētas iebrauktuves attīstāmajā teritorijā un to tehniskie parametri. (skat. grafiskās daļas lapu " Šķērprofilu ", šķērprofilu Nr. 1-1, esošā, plānotā un perspektīvā situācija). Tālākā perspektīvā, ja Rīgas un Mārupes pašvaldības vienojas par tramvaja līnijas izbūvi, Lielās ielas, kā arī Daibes ielas sarkano līniju koridori tam ir pietiekami (skat. šķērprofilus variantus ar tramvaja līniju). Ielas pārbūves risinājums konkrētējams kopējā tramvaja līnija būvprojekta ietvaros). Lielās ielas pretējā pusē atrodas SIA "Vastint Latvia" attīstāmā teritorija. Tās apbūve ir uzsākta, pakāpeniski attīstot pa kvartāliem virzienā no Upesgrīvas ielas puses Lielās ielas virzienā. Pēc pieejamās informācija Lielajai ielai tuvākie kvartāli plānoti tālākajās – attīstības kārtās - pēc 2023.gada.

Detālpārplānojumā iecerēto tirdzniecības centra būvprojekta paredzēts izvietot ar galveno fasādi pret Lielo ielu ar atkāpi ~ 45 m attālumā no ielas sarkanās līnijās, t.i. kopumā vairāk kā 75 m attālumā no plānotās apbūves VASTINT LATVIA teritorijā (ņemot vērā Lielās ielas profilu 27 m platumā), galvenās fasādes priekšplānā paredzot labiekārtotas autostāvvietas saskaņā ar Mārupes novada TIAN nosacījumiem, tostarp stāvvietas no ielas būs nodalītas arī ar apstādījumu joslu.

Dienvidu pusē daļa no attīstītajam piederošās zemes vienības (3648 m²) atrodas Daibes ielas sarkanajās līnijās un robežojas ar Mārupes pašvaldībai piederošo zemes vienību šīs ielas sarkanajās līnijās. Virzienā uz Plieņciema ielas pusi pie Daibes ielas ir izbūvētas atsevišķas savrupmājas, taču lielākā daļa Daibes ielas pretējas puses teritoriju ir neapbūvētas. Lielās/Daibes ielas krustojuma pretējā pusē ir izbūvētas 3 daudzdzīvokļu mājas (kopējais dzīvokļu skaits ~ 180). Pēc līdzīga principa, kā attiecībā pret Lielo ielu, plānotā tirdzniecības centra būvprojekts attiecībā pret dzīvojamo apbūvi otrpus Daibes /Lielās ielas krustojumam un Daibes ielai, ir plānots izvietot ar atkāpi 45 – 60 m attālumā no ielas sarkanajām līnijām (kopumā vairāk kā 70 m līdz esošajai apbūvei (ņemot vērā Daibes ielas plānotā profilu 25 m platumā)), tostarp paredzot labiekārtotu publisko ārtelpu starp ielu un autostāvvietām, starp ielu un tirdzniecības ēkas būvprojekta (teritorijas daļā, kur stāvvietas netiek paredzētas), plašu publiskais ārtelpai atvēlētu teritorijas daļu DR pusē (skat. grafiskās daļas lapu "Publiskās ārtelpas teritorijas labiekārtojuma koncepcija" un vizualizācijas).

Rietumu pusē attīstāmā teritorija robežojas ar neapbūvētām, fiziskām personām piederošām zemes vienībām, to apbūves ieceres nav zināmas. Gar attīstāmās teritorijas rietumu pusi ir paredzēta iela (sarkano līniju koridors 12 – 15 m), līdz ar to tirdzniecības centra teritorija no kaimiņu zemes vienībām būs nodalīta gan ar ielas teritoriju, gan arī apstādījumu zonu būvlaides ietvaros (minimālā būvlaide 6 m). Rietumu pusē ir paredzēta tirdzniecības centra aizmugures fasāde ar piegādes zonu; piegādes zona tiek paredzēta slēgta tipa (piemērs – tirdzniecības centra risinājums Krasta ielā 36).

Ziemeļrietumu pusē /pie Ulmaņa gatves juridiskai personai piederoša apbūvēta zemes vienībā (Kārļa Ulmaņa gatve 115) ir saskaņots biroju un noliktavas ēkas pārbūves par autosalonu projekts (būvatļaujas nr. 236/10/2016.). Detālplānojuma risinājums nekādā veidā neierobežo iepriekšminētā būvprojekta īstenošanu.

SECINĀJUMI

Detālplānojuma risinājumā paredzētā sarkano līniju pārkārtošana iekškvartālā neskar trešās personas un neierobežo piekļuves iespējas citiem īpašumiem.

Detālplānojuma teritorijā paredzētais apbūves apjoms ir salīdzinoši līdzīga (pat mazāka) mēroga, kā Ulmaņa gatves pretējā pusē esošais tirdzniecības centrs "Spice", līdzīgs esošajam TC "Depo" Krasta ielā. Apbūves apjoma plānotais novietojums attīstāmajā teritorijā nodrošina iespēju ievērot ne tikai normatīvi regulētos savstarpējos attālumus starp būvēm kaimiņu zemes vienībās, bet nodrošina iespēju izveidot arī kvalitatīvas apstādījumu joslas un labiekārtotu publisko ārtelpu starp plānoto tirdzniecības centru un tuvākajām teritorijām ar dzīvojamo apbūvi. Apbūves apjoms nerada un neradīs problemātiku apkārtējiem īpašumiem attiecība no insolācijas, ietekmes uz ainaviskās vērtībām, piekļuvi u.tml.

Detālplānojuma risinājumi nekonfliktē ar līdzšinējo un/vai plānoto teritorijas attīstību apkārtējos nekustamajos īpašumos un nepasliktinās vides kvalitāti, iedzīvotāju sadzīves apstākļus un NĪ tirgus vērtību (plānotās attīstības ieceres īstenošanas ietekmes vērtējums uz vides kvalitāti, sadzīves apstākļiem, tostarp sertificēta NĪ vērtētāja atzinums, ir iekļauts sējumā "Pielikumi (izpētes)).

Apbūves apjoma iekļaušanās apkārtnes kontekstā tiks nodrošināta ēkas fasādēm nodrošinot augstvērtīgu arhitektonisku risinājumu un izveidojot kvalitatīvu, jebkuram Mārupes iedzīvotājam (ne tikai tirdzniecības centra apmeklētājiem) pieejamu daudzfunkcionāli izmantojamu publisko ārtelpu (skat. pielikumu "Publiskās ārtelpas labiekārtojuma koncepcija", sadaļu "Vizualizācijas").

Izvērtējot plānošanas situāciju secināms, ka no plānošanas dokumentu viedokļa Mārupes novada teritorijā nepastāv būtiski šķēršļi satiksmes infrastruktūras uzlabojumu risinājumiem Kārļa Ulmaņa, Lielirbes un Lielās ielas apkārtnes teritorijā (ielu sarkano līniju koridori ir pietiekami un savstarpēji savienoti, vīziju un ilgtermiņa stratēģisko mērķu līmenī sasaistes uzlabošana starp Rīgas un Mārupes pašvaldību teritorijām ir iekļauta abu pašvaldību plānošanas dokumentos). Vienlaicīgi reālajā situācijā turpina pastāvēt virkne problēmu - sabiedriskā transporta pieejamības trūkums Ulmaņa gatves Mārupes pusē, Ulmaņa gatves šķērsošanas problemātika gājējiem un velosipēdistiem, ceļu satiksmes negadījumu riski saistībā ar apgrīšanās manevru ierobežotajām iespējām Ulmaņa gatvē u.tml. Lielirbes /Lielās ielas savienojuma izbūve faktiski nav bijusi ne Rīgas ne Mārupes pašvaldību prioritāte. Līdzšinējā laikā izstrādāto tehnisko risinājumu īstenošanas augstās izmaksas (vairāk līmeņu savienojuma varianti, citas saistītās infrastruktūras pārkārtošanas izmaksas), sadrumstalotā īpašumu piederība un pašvaldību administratīvās robežas Lielirbes/Ulmaņa gatves/Lielās ielas krustojuma teritorijā ir bijuši galvenie šķēršļi problemātikas risināšanai.

Patiecoties tirdzniecības centra attīstības iecerei un reāliem tās īstenošanas nolūkiem, apkārtējo attīstītāju Mārupes un Rīgas pusē kopīgai sapratnei un ieinteresētībai sadarbībai, ir izveidojies labs pamats turpmākai virzībai uzsāktās diskusijas ar Rīgas pilsētas u.c. saistītajām institūcijām turpināšanai par publiskās infrastruktūras uzlabojumiem (Ulmaņa gatve, Lielās un Lielirbes ielu savienojumu, Upesgrīvas krustojuma

rekonstrukciju u.c. ar tiem saistīties pārkārtojumiem) – atbalsts tirdzniecības centra ieceres akceptam ir būtisks un izšķirošs .

Pielikumi

4. Apkārtnes apbūves raksturs, fotofiksācijas 2014.g.
5. Apkārtnes apbūves raksturs, fotofiksācijas 2018.g.
6. Kārļa Ulmaņa gatves un Lielās ielas apkārtnes teritorijas apbūves struktūra, ietverot plānotās apbūves orientējoši novietojumu (ņemot vērā pieejamo informāciju par plānotās apbūves izvietojumu SIA “VASTINT LATVIA” un attīstāmajā teritorijā Lielā iela 2/Lielā iela 4)

1.pielikums. Apkārtējās apbūves un teritorijas izmantošanas raksturs (2014.g.)

Ulmaņa gatves ielas telpa – virzienā Upesgrīvas krustojuma līdz Lielirbes ielai



Lielirbes ielas telpa – virzienā uz Kārļa Ulmaņa gatvi



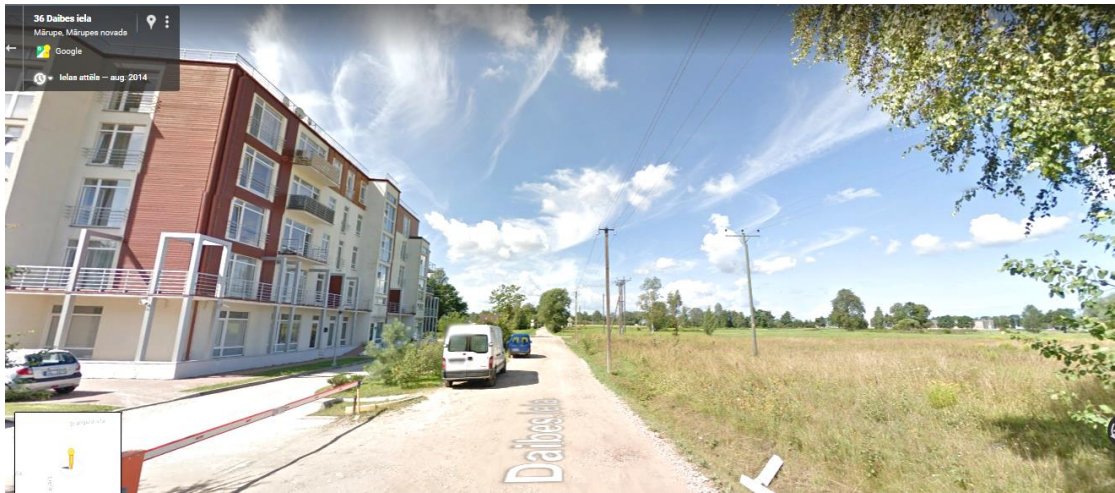
Kārļa Ulmaņa gatves ielas telpa – virzienā no lidostas /Pļieņciema ielas uz centru



Skats no Daibes ielas/ Plienčiema ielas puses Lielās ielas virzienā



Skats no Daibes ielas, no Upesgrīvas ielas puses Lielās ielas virzienā



Daibes /Lielās ielas krustojums



2. pielikums. Apkārtnes apbūves un teritorijas izmantošanas konteksts (fotofiksācijas, 2018.gads)

Skati no Ulmaņa gatves, Lielirbes/Ulmaņa gatves krustojuma





Skats no Ulmaņa gatves braucot no lidostas puses, pirms Lielirbes krustojuma



Lēngaitas joslas/Lielās ielas pieslēgums



Daibes/Lielās ielas krustojums skatā no Upesgrīvas ielas puses



Daibes/Lielās ielas krustojums skatā no Lielās ielas Ulmaņa gatves virzienā





Skats no Zemzaru ielas



Skats no Daibes ielas



3. pielikums. Kārļa Ulmaņa gatves un Lielās ielas apkārtnes teritorijas apbūves struktūra, ietverot plānotās apbūves orientējoši novietojumu (balstoties uz pieejamo informāciju par plānotās apbūves izvietojumu SIA "VASTINT LATVIA" teritorijā un apbūves ieceri detālplānojuma teritorijā Lielā iela 2/Lielā iela 4)

