

Mārupes novada teritorijas plānojuma grozījumi

1.daļa Paskaidrojuma raksts

Redakcija 1.0

Pasūtītājs:

Mārupes novada dome

Izstrādātājs:

SIA „Grupa93”

Rīga, 2018

Saturs

Ievads	3
1 Teritorijas plānojuma grozījumu pamatojums	4
1.1 Esošā funkcionālā zonējuma pielāgošana spēkā esošajam normatīvajam regulējumam	5
2 Teritorijas plānojuma grozījumu risinājumu atbilstība Mārupes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijai.	6
3 Detālplānojumu un lokālplānojumu izvērtējums	8
4 Teritorijas plānojuma grozījumu risinājumi.....	9
4.1 Ciemu robežu maiņas pamatojums	9
4.2 Funkcionālā zonējuma priekšlikums.....	13
4.2.1 Funkcionālā zonējuma maiņas pamatojums no apbūves zemes uz lauksaimniecības zemi un/vai dabas teritoriju	13
4.2.2 Dzīvojamās apbūves teritorijas un lauksaimniecības teritorijas	13
4.2.3 Jauktas centra un publiskās apbūves teritorijas.....	15
4.2.4 Izstrādātā Bierīņu purva turpmākā attīstība.....	16
4.2.5 Rūpniecības apbūves teritorijas	18
4.2.6 Dabas un apstādījumu teritorijas	18
4.2.7 Mežu teritorijas	20
4.3 Derīgie izrakteņi un dīķu izveide.....	20
4.4 Trokšņu robežvērtību pārsnieguma zonas	22
4.5 Transporta infrastruktūras izmaiņas	27
4.5.1 Ielu un ceļu klasifikācija	27
4.5.2 Perspektīvie ceļi.....	29
4.5.3 Teritorijas ar īpašiem noteikumiem	30
4.6 Dzelzceļa infrastruktūra.....	30
4.6.1 Rail Baltica trases novietojums.....	30
4.6.2 Citas perspektīvās dzelzceļa līnijas	33
4.7 Meliorācijas sistēmas	33
5 Pielikumi	34
1. Pielikums Detālplānojumu izvērtējums	34
2. Pielikums Novērtējums par derīgo izrakteņu ieguves un dīķu izveides ietekmi.....	35
3. Pielikums Izsniegtās licences derīgo izrakteņu ieguvei Mārupes novadā.....	52
4. Pielikums Transporta infrastruktūras shēma	58
5. Pielikums Lokālplānojums Mārupes un Tīraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai. Paskaidrojuma raksta attiecināmās sadaļas.....	59
6. Pielikums Apbūves rādītāju kopsavilkums	90

levads

Mārupes novada teritorijas plānojuma grozījumu izstrāde uzsākta pamatojoties uz Mārupes novada domes 2017.gada 26.aprīlī pieņemto lēmumu Nr.8 „Par Mārupes novada Teritorijas plānojuma 2014.-2026.gadam grozījumu izstrādi” (sēdes protokols Nr.6 pielikums Nr.8).

Mārupes novada teritorijas plānojuma **grozījumu izstrādes mērķis** ir:

- 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.

Mārupes novada teritorijas plānojuma **grozījumu izstrādes uzdevumi** ir:

- Izvērtēt izmaiņas normatīvajā regulējumā, kas attiecas uz teritorijas plānojumu, un piemērot teritorijas plānojuma grozījumu izstrādē;
- Izstrādāt integrētu priekšlikumu nepieciešamajām izmaiņām teritorijas funkcionālajā zonējumā un veikt nepieciešamos grozījumus Teritorijas plānojuma grafiskajā daļā, tai skaitā izpildot sekojošus uzdevumus:
 - pielāgot esošo funkcionālo zonējumu spēkā esošajam normatīvajam regulējumam, izdalot nepieciešamās apakšzonas un mainot ciema robežas, ja tas nepieciešams šī mērķa izpildei, nemainot funkcionālo zonējumu pēc būtības;
 - nodrošināt spēkā esošo detālplānojumu un lokālplānojumu integrēšanu teritorijas plānojumā;
 - ņemt vērā prasības attiecībā uz dzīvojamās un publiskās apbūves izvietojumu teritorijās, kur konstatēts pieļaujamais trokšņa līmeņa pārsniegums, apkopojot esošo izpētu rezultātus par trokšņa piesārņojumu gar autoceļiem, dzelzceļiem un pie lidostas;
 - ņemt vērā plānotās Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa Rail Baltica trases novietojumu un Lokālplānojumā noteikto funkcionālo zonējumu;
 - izvērtēt iespējamo izstrādātā Bierīņu purva turpmākās attīstības potenciālu, un, ievērojot novada zaļā tīklojuma priekšlikumu, konkretizēt funkcionālo zonējumu un atļauto izmantošanu teritorijas plānojumā noteiktajā JC1 apakšzonā;

- izvērtēt iespēju mainīt funkcionālo zonējumu no apbūves teritorijas uz dabas un apstādījumu teritoriju vai lauksaimniecības teritoriju, situācijās, kur ciema teritorijā zemi nav plānots izmantot apbūvei vai arī plānotā apbūve netiek īstenota (nav uzsākta detālplānojumu īstenošana);
 - Noteikt un attēlot grafiskajā daļā teritorijas ar īpašiem nosacījumiem (IIN);
 - izvērtēt saņemtos priekšlikumus par izmaiņām funkcionālajā zonējumā par teritorijām, par kurām saņemti zemes īpašnieka iesniegumi.
- Precizēt teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu prasības, novēršot esošās pretrunas un nodrošinot atbilstību spēkā esošajam normatīvo aktu regulējumam;
 - Izstrādāt nosacījumus vienota ceļu tīkla plānošanai un koplietošanas funkcijas noteikšanai atbilstošo kategoriju ceļiem un ielām.

1 Teritorijas plānojuma grozījumu pamatojums

Mārupes novada teritorijas plānojuma grozījumi izstrādāti pamatojoties uz darba uzdevumu Nr.3-30/8, kas apstiprināts ar Mārupes novada domes 2017.gada 26.aprīļa pieņemto lēmumu Nr.8 „Par Mārupes novada Teritorijas plānojuma 2014.-2026.gadam grozījumu izstrādi” (sēdes protokols Nr.6 pielikums Nr.8), Vispārīgās prasības darba veikšanai, Prasības darbu izpildes termiņiem kā arī Vadlīnijas tehniskā piedāvājuma sagatavošanai.

Mārupes novada teritorijas plānojuma grozījumi uzsākti pamatojoties uz Teritorijas attīstības plānošanas likuma 23. panta piekto daļu, kas paredz, ka vietējā pašvaldība izvērtē nepieciešamību izdarīt grozījumus tās teritorijas plānojumā, ja spēkā stājas jauni ar vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā ietveramo informāciju saistīti normatīvie akti ar augstāku juridisko spēku. MK noteikumi Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” (turpmāk VAN) stājas spēkā no 2013. gada 22. maija, taču VAN 242.1.punkts nosaka, ka var nepiemērot vispārīgo apbūves noteikumu prasības teritorijas plānojumam, kuru izstrāde uzsākta līdz šo noteikumu spēkā stāšanās dienai, ja tie apstiprināti 6 mēnešu laikā pēc šo noteikumu spēkā stāšanās. Ņemot vērā, ka Mārupes novada teritorijas plānojums 2014.-2026.gadam apstiprināts ar Mārupes novada domes 2013.gada 18.jūnija lēmumu (sēdes protokols Nr. 11, Pielikums Nr. 7), piemērojot VAN 242.1 punktu, plānojumā netika pilnā mērā ņemtas vērā VAN prasības.

Pamatojums teritorijas plānojuma grozījumu veikšanai:

- Mārupes novada teritorijas plānojums daļēji neatbilst VAN, tai skaitā attiecībā uz jaunas apbūves veidošanu ārpus apdzīvotām vietām, teritorijas funkcionālā zonējuma attēlošanas nosacījumiem un teritorijas izmantošanas veida nosaukumiem.
- Teritorijas plānojuma īstenošanas gaitā ir stājušies spēkā jauni normatīvie akti un veikti esošo normatīvo aktu grozījumi, kuru regulējums attiecas uz teritorijas plānojumu izstrādi, tai skaitā, Būvniecības likums, Zemes pārvaldības likums, grozījumi Aizsargjoslu likumā, kā arī pieņemti Teritorijas attīstības plānošanas informācijas sistēmas noteikumi. Ministru kabinets 2016. gada 9. augustā izdevis rīkojumu "Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica" un akceptējis paredzēto darbību, kura integrēšanai teritorijas plānojumā šobrīd tiek izstrādāts Lokālplānojums.
- Saņemtie Mārupes novada nekustamo īpašumu īpašnieku iesniegumi saistībā ar nepieciešamību mainīt teritorijas funkcionālo zonējumu un par ielu vai projektēto ielu sarkano līniju likvidēšanu, mainot funkcionālo zonējumu.

- Īstenojot teritorijas plānojumu, konstatētas pretrunas attiecībā uz konkrētu prasību regulējumu Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu dažādās sadaļās.

1.1 Esošā funkcionālā zonējuma pielāgošana spēkā esošajam normatīvajam regulējumam

Viens no iemesliem Mārupes novada teritorijas plānojuma grozījumu izstrādei ir jaunu teritorijas attīstības plānošanu reglamentējošo normatīvo aktu ieviešana, tostarp,

- Ministru kabineta 2013.gada 30.aprīļa noteikumos Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”;
- Ministru kabineta 2014.gada 8.jūlija noteikumi Nr.392 “Teritorijas attīstības plānošanas informācijas sistēmas noteikumi”.

Prasības teritorijas izmantošanai un apbūvei, kas noteiktas Ministru kabineta 2013.gada 30.aprīļa noteikumos Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” pamatā ir pārņemta no Latvijas plānošanas prakses. Tās satur nosacījumus attiecībā uz teritorijas izmantošanas vispārīgiem principiem, kas jāņem vērā plānojuma izstrādātajam un paredz, ka visām Latvijas pašvaldībām, no jauna izstrādājot teritorijas plānojumus vai veicot grozījumus, funkcionālās zonas, to attēlojums un atļautie izmantošanas veidi tajās, nosakāmi vienoti, atbilstoši noteikumos definētajam.

Izvērtējot spēkā esošo Mārupes novada teritorijas plānojumu, tika veikts plānojuma terminoloģijas salīdzinājums ar VAN noteikto, un atļauto izmantošanu atbilstības novērtējums funkcionālajam zonējumam, kas noteikts VAN.

Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu (TIAN) analīze liecina, ka kopumā Mārupes novada teritorijas plānojuma TIAN noteiktā terminoloģija būtiski neatšķiras no VAN noteiktās un atšķirības galvenokārt vērojamas formulējumā, bet ne būtībā. Vēršama uzmanība uz to, ka spēkā esošajā teritorijas plānojumā teritorijas izmantošanas veidi ir izdalīti detalizētāk, līdz ar to, formulējot jaunus teritorijas izmantošanas veidus atbilstoši VAN, ir veikta vairāku agrāko izmantošanas veidu apvienošana.

Veicot funkcionālā zonējuma atbilstības novērtējumu VAN un jaunā Mārupes novada teritorijas plānojuma grozījumu ieskicēšanu atbilstoši tiem, ņemts vērā, ka atbilstoši VAN, funkcionālajās zonās ir noteiktas galvenās izmantošanas un papildizmantošanas:

- **galvenā izmantošana** – teritorijas izmantošanas veids, kas ir dominējošs funkcionālajā zonā;
- **papildizmantošana** – teritorijas izmantošanas veids, kas ir pakārtots funkcionālajā zonā noteiktajam galvenajam izmantošanas veidam, to uzlabo vai veicina.

Atšķirībā no VAN, Mārupes novada teritorijas plānojumā noteikta teritorijā:

- **galvenā izmantošana** – izmantošana, kas konkrētajā teritorijā vai zemesgabalā ir dominējoša;
- **papildizmantošana** — teritorijas izmantošanas veids, kas ir pakārtots funkcionālajā zonā noteiktajiem izmantošanas veidiem, papildina, uzlabo vai veicina primāro izmantošanu, t.sk. atļautie telpu grupu veidi ēkās, kuru būvniecība ir atļauta funkcionālajā zonā. Papildizmantošana, kas ir pakārtota galvenajai izmantošanai, nepārsniedz 40 % no galvenās izmantošanas platības;
- **palīgizmantošana** – atļautā izmantošana, kas papildina, uzlabo vai veicina atļauto izmantošanu tajā pašā zemesgabalā, tās īstenošana iespējama atbilstoši pašvaldības teritorijas plānojuma vai lokālplānojumā izvirzītajiem nosacījumiem.

Kopumā secināms, ka ir iespējama VAN piemērošana spēkā esošā Mārupes novada teritorijas plānojuma risinājumu pēctecības saglabāšanai arī teritorijas plānojuma grozījumos.

Ministru kabineta 2013.gada 30.aprīļa noteikumi Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” nosaka ne tikai atšķirīgu funkcionālā zonējuma attēlojumu un konkrētas atļautās izmantošanas tajā, bet arī definē punktus, kas pēc būtības maina Mārupes novada līdz šim plānoto atļauto izmantošanu.

2 Teritorijas plānojuma grozījumu risinājumu atbilstība Mārupes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģijai

Mārupes novada stratēģiskie mērķi:

- **SM1 Prasmīgi, radoši, labklājīgi un sabiedriski aktīvi cilvēki.**
- **SM2 Sasniedzamība, mobilitāte, kvalitatīva infrastruktūra un sakopta vide.**

Dzīves telpa, ko raksturo mobilitāte, laba novada iekšējā un ārējā sasniezamība, kvalitatīva inženierinfrastruktūra, kas nodrošina augstu vides aizsardzību, ilgtspējīga transporta infrastruktūra, sakopta un droša vide, kā arī līdzsvarota resursu izmantošana.

- **SM3 Ekonomiskā vide tradicionālo un inovatīvo nozaru attīstībai.**

Ekonomiskā vide tradicionālo un inovatīvo nozaru attīstībai paredz uzņēmējdarbības ar pievienoto vērtību izaugsmi, investīciju piesaisti un kapitāla pieaugumu, ko sekmē ekonomiskām aktivitātēm nepieciešama un atbilstoša infrastruktūra transporta, enerģētikas, sakaru un citās nozarēs.

Mārupes novada Ilgtspējīgas attīstības stratēģijas 2013.-2026.gadam (IAS) Telpiskās attīstības perspektīva nosaka, ka plānošanā jāievēro novada teritorijas attīstības vēsturiskā pēctecība un jārespektē iedzīvotāju šodienas vajadzības un nākotnes nepieciešamības, nodrošinot darījuma un ražošanas iespēju realizēšanu.

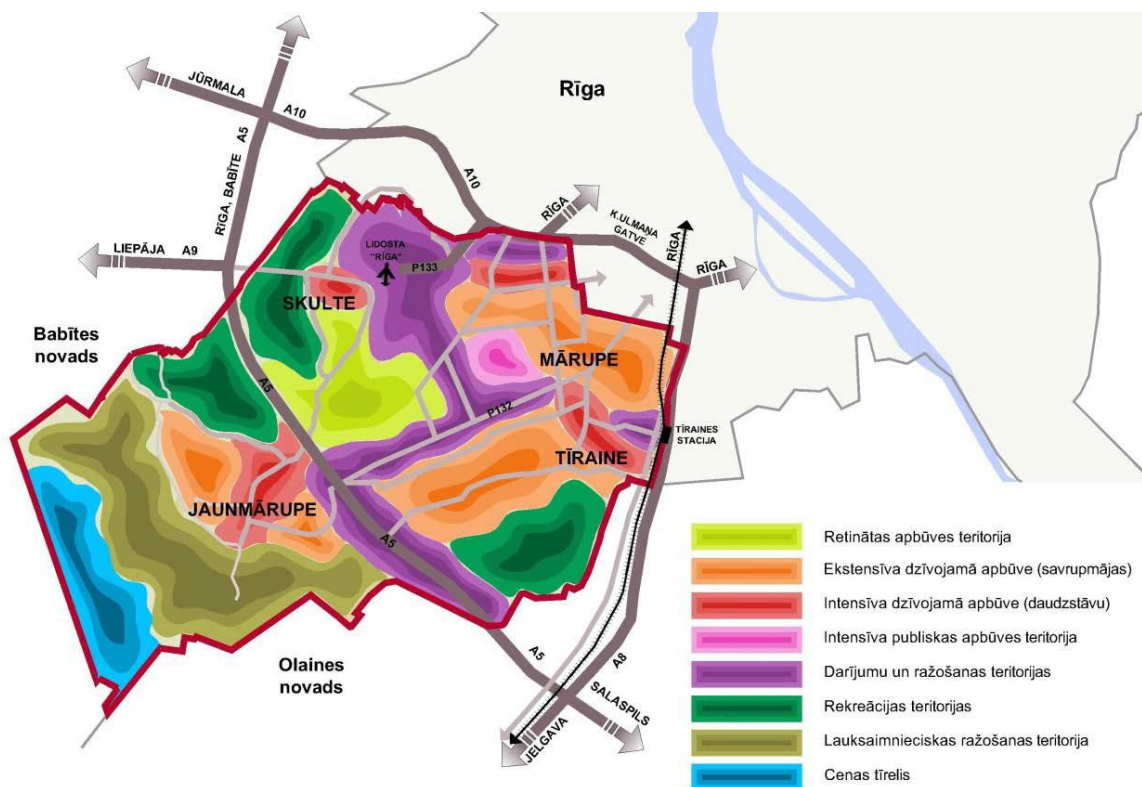
Novada telpiskās attīstības pamatā ir esošās apbūves struktūras intensificēšana un esošo inženiertehniski sagatavoto teritoriju izmantošana, neveicinot jaunu dabas teritoriju piemērošanu apbūves vajadzībām. IAS norāda uz kvalitatīvu atpūtas iespēju nodrošināšanas nepieciešamību koptās dabas teritorijās un neskartās dabas vides saglabāšana aizsargājamās dabas teritorijās.

Mārupes novada apdzīvojuma plānojuma prioritāte ir iedzīvotāju skaita palielināšana, intensificējot esošās teritorijas.

Teritorijā noteikti trīs apbūves virzieni:

- kvalitatīvas dzīvesvietas ar nepieciešamo infrastruktūru un ikdienas pakalpojumu nodrošinājumu,
- pievilcīgas un viegli sasniedzamas ar inženierinfrastruktūru aprīkotas darījumu un ražošanas teritorijas,
- labiekārtotas un koptas atpūtas teritorijas novada un reģiona iedzīvotājiem, kur harmoniski tiek respektētas dabas vērtības.

Mārupes novada telpisko perspektīvu skatīt Attēls 1.



Attēls 1. Mārupes novada telpiskā perspektīva
(Avots: Mārupes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.-2026. gadam)

Teritorijas plānojuma grozījumi

Respektējot IAS noteikto, teritorijas plānojuma grozījumos funkcionāla zonējuma piemērošana veikta atbilstoši IAS noteiktai telpiskās attīstības perspektīvai:

- Dzīvojamās apbūves teritorijas ir paredzēts intensificēt, nepieļaujot zemes sadali mazās zemes vienībās ārpus ciemiem, savukārt ciemu teritorijās tiek samazinātas minimālo zemes vienību platības. Atsevišķās vietās, kur jau ir izveidojusies vai ar detālplānojumu paredzēta intensīva dzīvojamā apbūve, paredzēts paplašināt Mārupes un Jaunmārupes ciemu teritorijas.
- Blīva daudzdzīvokļu (daudzstāvu un mazstāvu) apbūves teritorija paredzēta pie Tīraines un Mārupes ciemu robežas, saglabājas Jaunmārupes un Skultes ciemos. Intensīva daudzstāvu apbūve ar paaugstinātu stāvu skaitu paredzēta pie K. Ulmaņa gatves, Mārupes novada ziemeļu daļā.
- Lauksaimnieciskai izmantošanai paredzētas teritorijas novada rietumu pusē, saglabājot iespēju veidot dīkšsaimniecības.
- Rekreācijai paredzētas teritorijas Medema purvā, Jaunmārupes ciema dienvidu daļā. Kā neskarts mežu teritorijas arī Skultes ciema apkārtnē un Mārupes novada Ziemeļu daļā.
- Darījumu teritorijas ar iespēju attīstīt vieglās ražošanas uzņēmumus ir paredzētas gar lielākajām ielām un ceļiem, koncentrējoties lidostas apkārtnē un Mārupes ciema ziemeļu un rietumu daļā. Arī šī teritorija daļēji tiek iekļauta Mārupes ciema paplašinātajās robežās. Darījumu un vieglās

ražošanas teritorijas paredzēts izvietot arī Tīraines ciemā pie dzelzceļa un Jaunmārupes ciema ziemeļu daļā.

- Darījumu un publiskie objekti atļauti ciemu teritorijās, ņemot vērā esošo to izvietojumu un potenciālo attīstību. Lai nodrošinātu multifunkcionālu ciemu attīstību, publiskās apbūves objekti atļauti dzīvojamās funkcijas zonās. Intensīva publiskā apbūve paredzēta esošā Bierīņu purva teritorijā, ietverot arī dzīvojamo funkciju.
- Rūpnieciskās apbūves teritorijas ir paredzētas Lidostai piegulošajā teritorijā un Lidostas trokšņu piesārņojuma zonā. Rūpnieciskās apbūves teritorijas, kur atļauta smago rūpniecisko objektu apbūve, paredzēta pie v/g autoceļa A5.

3 Detālpilānojumu un lokālpilānojumu izvērtējums

Saskaņā ar Darba uzdevuma 2.2.2. punktu teritorijas plānojuma grozījumu ietvaros jāveic izvērtējums par spēkā esošo detālpilānojumu īstenošanu un risinājumiem to detālpilānojumu, kuru īstenošana nav uzsākta, tālākajai realizācijai. Kā arī ir jāveic spēkā esošo detālpilānojumu un lokālpilānojumu integrēšanu teritorijas plānojumā.

Grozījumu ietvaros veikta gan spēkā esošo, gan izstrādāto, bet neapstiprināto un izstrādes stadijā esošo detālpilānojumu un lokālpilānojumu izvērtējums. Izvērtēti visu 261 detālpilānojuma teritoriju izmantošanas un apbūves noteikumi (funkcionālais zonējums, atļautās izmantošanas, apbūves rādītāji), salīdzinot tos ar VAN atļauto regulējumu un atbilstību IAS. Vērtējumu par katra detālpilānojuma saglabāšanu spēkā vai atcelšanu skatīt TIAN 4. pielikumā un Paskaidrojuma raksta 1.pielikumā kartē.

Principi, kas pielietoti detālpilānojumu un lokālpilānojumu integrēšanā teritorijas plānojumā:

- Izstrādājot teritorijas plānojuma grozījumu funkcionālā zonējuma priekšlikumu, ņemts vērā detālpilānojumos izstrādātais funkcionālais zonējums pēc būtības un integrējot to teritorijas plānojumā, pielietota tāda pati pieceja, kā "pārceļot" visa teritorijas plānojuma zonējumu.
- Gadījumos, kad detālpilānojumā piedāvātais funkcionālais zonējums bija pretrunā ar spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, tika meklēts individuāls risinājums attiecībā uz piedāvāto zonējumu, ņemot vērā detālpilānojuma teritorijas atrašanos ciemā vai ārpus tā, iesniegtos iedzīvotāju priekšlikumus par blakus teritorijas izmantošanu un apkārtējās teritorijas plānoto izmantošanu.
- Teritorijas plānojuma grozījumos piedāvāts atcelt tos detālpilānojumus, kas uzskatāmi par realizētiem (zemes vienību sadale veikta atbilstoši detālpilānojumam, izbūvēta iela vai ceļš, visās vai lielākajā daļā zemes vienību ir veikta apbūve) vai detālpilānojuma risinājumi neatbilst Mārupes novada IAS un/vai normatīvajiem aktiem. Precīzs atceļamo detālpilānojumu saraksts ietverts TIAN 4. pielikumā.
- Izstrādāto, bet nerealizēto detālpilānojumu (nav veikta zemes vienību sadale un apbūve vai ir veikta zemes vienību sadale un izdalītas ielas/ceļi, bet teritorijā nav sākta apbūve) funkcionālais zonējums integrēts teritorijas plānojumā, saglabājot detālpilānojumu kā spēkā esošu. Teritorijas izmantošana un apbūve šajās teritorijās jāveic saskaņā ar detālpilānojumu.
- Lokālpilānojumu gadījumā piedāvāts atcelt Lokālpilānojumu Mārupes un Tīraines ielu sarkano līniju precizēšanai, jo ar to noteiktie apbūves noteikumi ir integrēti teritorijas plānojuma TIAN, kā arī noteiktās ielu sarkanās līnijas ir pārceltas teritorijas plānojuma grafiskajā daļā - Aizsargjoslu un aprūtinājumu kartē. Savukārt Lokālpilānojumi, kas izstrādāti ar mērķi detalizēt konkrēto

teritoriju izmantošanas un apbūves noteikumus atbilstoši konkrētai teritorijas attīstības iecerei un sagatavoti daudz lielākā detalizācijā, kā tas nosakāms ar teritorijas plānojumu - Lokālplānojums Jaunmārupes vasarnīcu teritorija "Mazcenas dārzi" un Lokālplānojums sportam un aktīvai atpūtai paredzētās teritorijas attīstībai Mārupes novada Tīraines ciema daļā, tiek saglabāti kā spēkā esoši un piemērojami konkrētajās teritorijās.

Grafiskajā materiālā attēlots detālplānojuma vai lokālplānojuma Nr. atbilstoši tabulai, kas iekļauta teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 4. pielikumā.

4 Teritorijas plānojuma grozījumu risinājumi

Izstrādāts integrēts priekšlikums nepieciešamajām izmaiņām teritorijas funkcionālajā zonējumā un veikti nepieciešamie grozījumi Teritorijas plānojuma grafiskajā daļā.

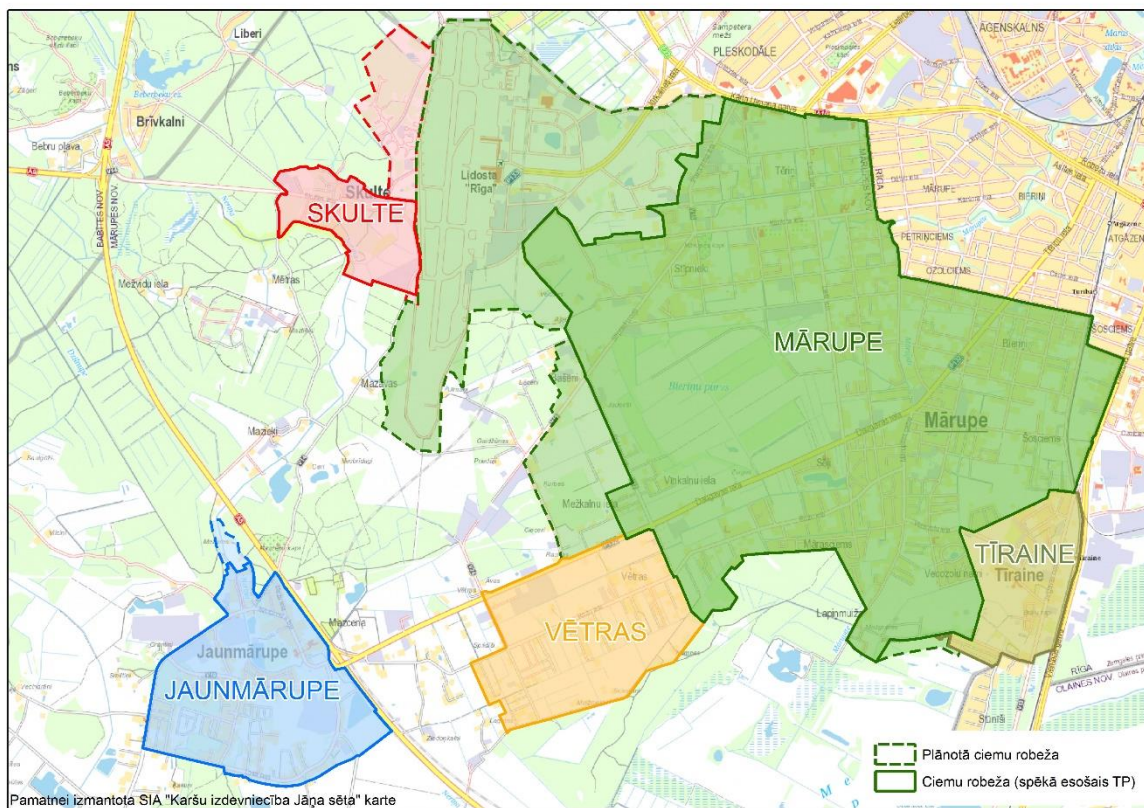
4.1 Ciemu robežu maiņas pamatojums

Izstrādāts ciemu robežu maiņas priekšlikums, paplašinot Mārupes, Jaunmārupes un Skultes ciemu robežas (Attēls 2).

Ciemi paplašināti iekļaujot to teritorijās esošās apbūvētās teritorijas, kas šobrīd pieguļ ciemu teritorijai un tās potenciālās apbūves teritorijas, kurās ir jau izstrādāti detālplānojumi dzīvojamai apbūvei vai ir saņemti zemes īpašnieku iesniegumi par teritorijas attīstības plāniem darījumu un ražošanas objektu apbūvei.

Ņemot vērā lielos finansiālos ieguldījumus, kas pašvaldībai ir jāveic, lai nodrošinātu ciemu teritorijās esošos īpašumus ar sadzīves kanalizācijas un ūdensapgādes tīkliem, **Mārupes ciema** robežu paplašinātās robežas veidotas pēc iespējas ievērojot centralizētās sadzīves kanalizācijas aglomerācijas esošās robežas, kā arī rēķinoties ar AS „Mārupes komunālie pakalpojumi” attīstības plāniem. Esošās aglomerācijas robežas un teritorijas, ko plānots perspektīvā iekļaut paplašinātajā ūdenssaimniecības aglomerācijā, attēlotas kartē “Mārupes un Jaunmārupes ūdenssaimniecības attīstība pēc 2020. gada” (Attēls 4).

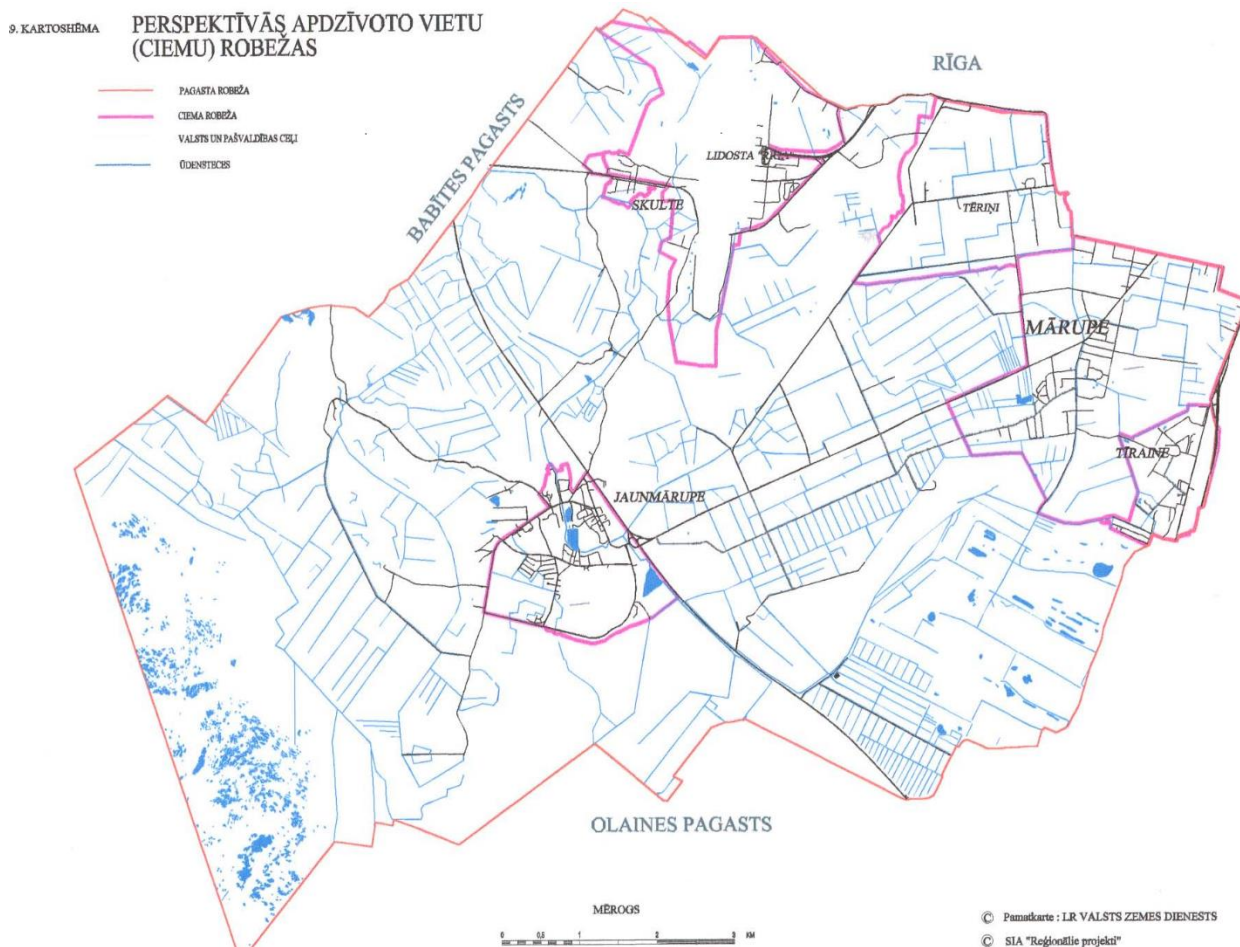
Jaunmārupes ciema robežas paplašinātas, iekļaujot ciemā tikai nelielu savrupmāju apbūves teritoriju, kurā atbilstoši spēkā esošam detālplānojumam tiek īstenota dzīvojamā apbūve.



Attēls 2 Priekšlikums Mārupes novada ciemu robežu izmaiņām

Starptautiskās lidosta „Rīga” un tai piegulošā teritorija daļēji iekļauta paplašināmā Mārupes ciema un daļēji Skultes ciema robežās, lai sakārtotu adresāciju un apgrūtināto teritoriju noteikšanu šajā teritorijā. Priekšlikuma izstrādē ņemta arī vērā IAS telpiskajā perspektīvā paredzētā darījumu un ražošanas teritoriju attīstība zonā starp Mārupes ciemu un Lidostu, kur notiek intensīva apbūve, kā arī tiek ieguldīti līdzekļi satiksmes infrastruktūras uzlabošanai ar mērķi veicināt uzņēmējdarbību novadā.

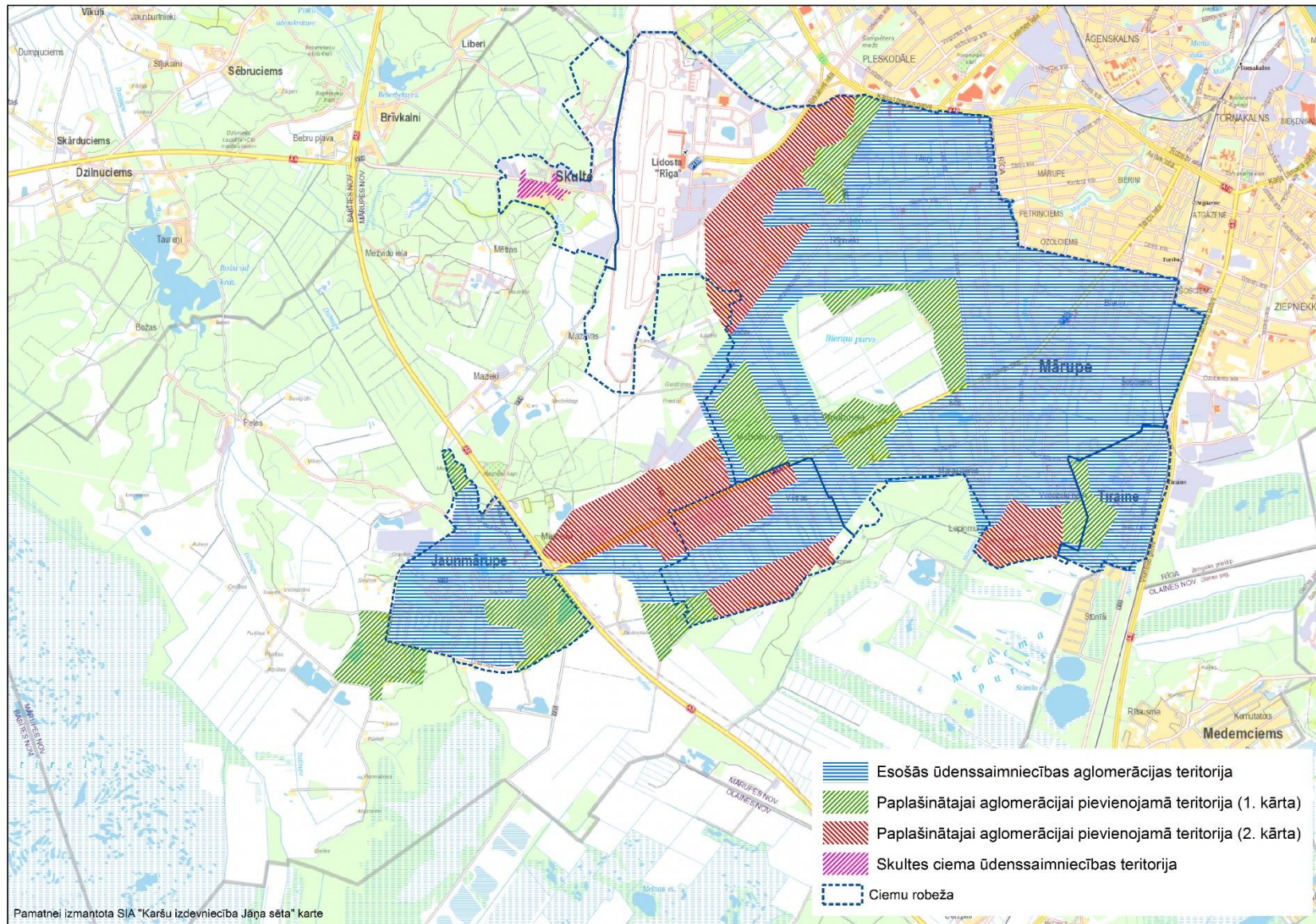
Lidostas teritorijas ciema robežas teritorijas plānojumā tika likvidētas 2009.gadā ar teritorijas plānojuma grozījumiem, kas izstrādāti Mārupes novada teritorijas plānojumam 2002.-2014. gadam (skatīt Attēls 3, kurā attēlotas Lidostas ciema robežas 2002.gadā).



Attēls 3 Mārupes pagasta teritorijas plānojums 2002.-2014.gadam. Mārupes apdzīvojuma struktūra.

2018.gada situācija liecina, ka balsoties uz Valsts zemes dienesta Adrešu reģistra informāciju, Mārupes novadā ir reģistrēti seši ciemi, bet teritorijas plānojumā noteiktas piecu ciemu robežas. Saskaņā ar normatīvajiem aktiem, kas regulē adresāciju, adreses ar ielām un to numuriem tiek piešķirtas ciemos un pilsētās, bet lauku teritorijas īpašumiem tiek piešķirti nosaukumi. Lai saglabātu Lidostas apkārtnē esošo adresāciju, kas balstīta uz ielu nosaukumiem un māju numuriem un veidotu to atbilstoši normatīvo aktu prasībām, lidostas teritorija (atbilstoši piešķirtajām adresēm) ir iekļauta Mārupes ciema robežās un Skultes ciema robežās (lai nodrošinātu lidlauka rietumu pusē esošo adresācijas objektu sasniedzamību).

Saskaņā ar Aizsargjoslu likumu, aizsargjoslas dažādiem objektiem var tikt noteiktas atšķirīgā platībā atkarībā no objekta atrašanās ciemā vai lauku teritorijā, savukārt apgrūtinātās teritorijas platība var ietekmēt nekustamā īpašuma vērtības aprēķināšanas kārtību.



Attēls 4 Mārupes un Jaunmārupes ūdenssaimniecības attīstība pēc 2020. gada.

4.2 Funkcionālā zonējuma priekšlikums

4.2.1 Funkcionālā zonējuma maiņas pamatojums no apbūves zemes uz lauksaimniecības zemi un/vai dabas teritoriju

Grozījumu izstrādes ietvaros tika vērtētas situācijas, kur ciemos atrodas teritorijas, kas šobrīd ir ekstensīvi izmantotas - saimnieciskā darbība galvenokārt saistīta ar lauksaimniecību. Izvērtējums veikts, balstoties uz esošo situāciju dabā (plašas neapbūvētas teritorijas) un uz nekustamo īpašumu īpašnieku iesniegumiem pašvaldībā par sava īpašuma izmantošanu ar lauksaimniecisko darbību saistītai saimnieciskai darbībai.

Funkcionālā zonējuma maiņa ciemu teritorijā no apbūves zemes uz Lauksaimniecības teritoriju (L2) veikta ar nosacījumu, ka ciema teritorijā ir plašas (vairāk kā 1ha) lauksaimniecībā izmantojamās zemes un balstoties uz iedzīvotāju iesniegumiem teritorijas plānojuma grozījumu izstrādes laikā (skatīt Pārskatā par teritorijas plānojuma grozījumu izstrādi) vai ikgadējiem nekustamo īpašnieku iesniegumiem par sava nekustamā īpašuma izmantošanu saimnieciskai darbībai, kas saistīta ar lauksaimniecību.

Funkcionālais zonējums lauksaimnieciska izmantošana (L2) paredz zemes izmantošanu lauksaimnieciskai izmantošanai, bez iespējas veidot lauksaimnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūvi un derīgo izrakteņu ieguvī.

Apbūves zeme uz funkcionālo zonējumu Dabas teritorija (DA1) mainīta Bierīņu purva teritorijā. Saskaņā ar apbūves noteikumiem jaukta centra apbūves apakšzonā JC1 publiskās apbūves teritorijās, vismaz 30% teritorijas ir jāparedz publiskai ārtelpai, tāpēc Bierīņu purva teritorijai ir izstrādāts priekšlikums dabas teritoriju izvietojumam, lai nodrošinātu nefragmentētu, plašu dabas un apstādījumu zonu jaunajā apbūves teritorijā.

4.2.2 Dzīvojamās apbūves teritorijas un lauksaimniecības teritorijas

Funkcionālo zonu izmaiņas

Saskaņā ar Vispārīgo teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumu 60. punktu “ārpus pilsētām un ciemiem aizliegts veidot jaunas kompleksas dzīvojamās apbūves teritorijas, ja tās netiek plānotas kā jauni ciemi vai esošo pilsētu vai ciemu teritoriju paplašināšana”. Papildus VAN 21. punkts nosaka, ka savrupmāju apbūves teritoriju (DzS); mazstāvu dzīvojamās apbūves teritoriju (DzM); daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritoriju (DzD) un jauktas centru apbūves teritoriju (JC) atļauts noteikt tikai pilsētās un ciemos.

Izstrādājot teritorijas plānojuma grozījumus, tika pārvērtētas Mārupes novada teritorijas plānojumā noteiktās funkcionālās zonas apakšzonējums “Mazsaimniecību apbūve ārpus ciemiem (DzSM)”, izvērtējot vietas, kur iespējams teritorijas ar šo apakšzonējumu iekļaut ciemos (paplašinot ciemu robežas) un vietas, kur teritorijām ar šo apakšzonējuma veidu ir jāpiešķir cita funkcionālā zona – Lauksaimnieciska izmantošana (L1 vai L2) vai Publiska izmantošana (P1 vai P2), ja ir šāds pamats, balstoties uz iedzīvotāju iesnieguma vai izstrādāta detālplānojuma pamata.

Spēkā esošajā Mārupes novada teritorijas plānojumā funkcionālā apakšzona “Mežparku apbūves teritorijas (DzS2)” ciemu teritorijās tiek saglabātas, nosakot kā Savrupmāju apbūves teritorijas DzS3. Teritorijās noteikti noteikumi apbūvei vietās ar meža apaugumu. Ārpus ciemiem “Mežparku apbūves teritorijas (DzS2)” izvērtētas un noteikts atšķirīgs zonējums - pie Skultes ciema teritorija noteikta kā Lauksaimnieciska izmantošana (L2), saglabājot iespēju veidot dzīvojamo apbūvi viensētās, Mārupes novada ziemeļrietumu daļā pie Viesturu golfa laukuma, kā Dabas teritorija (DA1), nodrošinot iespējas

turpmāk teritoriju izmantot rekreācijai, bet teritorija blakus mazdārziņiem pie Lapiņu dambja iekļauta Mārupes ciema robežās, nosakot kā Savrupmāju apbūves teritorijas DzS3.

Atbilstoši IAS daļa Mārupes ciema dienvidu daļas un daļa Tīraines ciema ir paredzēta intensīvas dzīvojamās apbūves izvietošanai – daudzstāvu un mazstāvu dzīvokļu apbūvei. Grozījumu ietvaros, balsoties uz esošo situāciju un izstrādātajiem detālplānojumiem, paplašinātas daudzstāvu daudzdzīvokļu (DzD) un mazstāvu daudzdzīvokļu (DzM) apbūves teritorijas, nosakot, ka maksimālais daudzstāvu daudzdzīvokļu apbūves stāvu skaits ir 5 stāvi.

Paaugstināts stāvu skaits tai skaitā dzīvojamai apbūvei atļauts funkcionālajā apakšzonējumā JC2, kas izvietots pie K.Ulmaņa gatves, kā arī zonējumā JC1 pieļauta apbūve līdz 7 stāviem.

Lauksaimniecības teritorijas L1, kas paredz plašu ar lauksaimniecisko izmantošanu saistītu izmantošanu plānotas galvenokārt jau spēkā esošajā teritorijas plānojumā atļautajās vietās – Mārupes novada rietumu un dienvidu daļā.

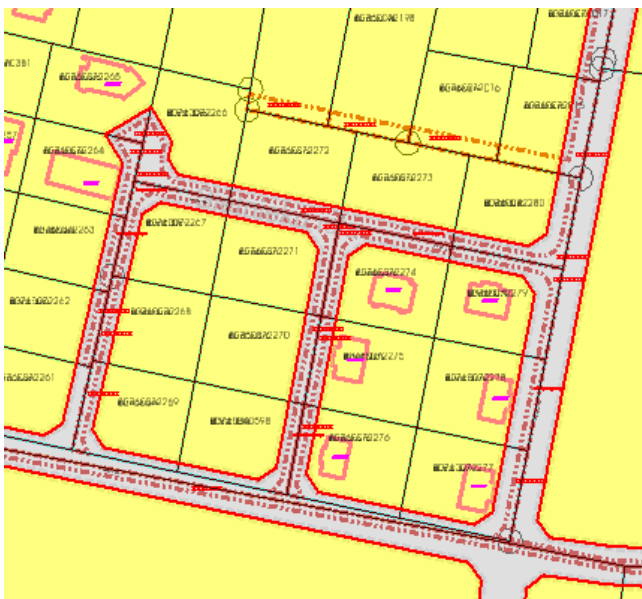
Apbūves rādītāji

Grozījumu ietvaros ir pārskatīti funkcionālo zonu apbūves rādītāji un veiktas izmaiņas (apbūves rādītāju tabulu skatīt 6.pielikumā).




Grozījumos ir diferencētas minimālās nesadalāmās platības DzS teritorijās. DzS1 ir noteikta mazākā nesadalāmā platība – 1000m², salīdzinājumā ar spēkā esošajiem noteikumiem, kur bija atļauts 1200m². Tas ir pamatots ar to, ka Mārupes novadā iepriekš spēkā esošajā teritorijas plānojumā (2002.-2014.) spēkā bija norma, ka veidojot jaunu zemes vienību Savrupmājas būvniecībai, minimālajā zemes vienībā (1200m²) ir ietverta arī ielas (ceļa) daļa, kas atrodas sarkanajās līnijās. Līdz ar to veidojās situācijas (skatīt Attēls 5), kur reāli izmantojamā zemes vienības daļa bija mazāka, kā nekustamā īpašuma īpašniekam piederošā.

Teritorijas plānojumā 2014 - 2026.gadam šī norma tika grozīta (TIAN 31.punkts), nosakot, ka “Tauvas joslas platība un zemes vienības daļa, kas atrodas ielu un ceļu sarkano līniju robežās, nevar tikt uzskatīta par ietilpstošu noteiktajā minimālajā zemes vienības platībā.”. Bet joprojām tika saglabāta zemes vienības minimālā platība Savrupmāju apbūvēs teritorijās 1200m². Līdz ar to šobrīd, veidojoties jaunai apbūvei, vizuāli uztveramais apbūves blīvums ir zemāks un apbūve skrajāka, salīdzinājumā ar situāciju 2002.-2012.gados.

Līdz ar to šobrīd TIAN ir noteikta prasība, ka minimālajā zemes vienības platība DzS1 teritorijās ir 1000m² un tajā netiek ieskaitīta zemes vienības daļa, kas atrodas sarkano līniju robežās.



Attēls 5 Piemērs situācijai, kurā zemes vienības daļas atrodas ielu sarkanajās līnijās

-  Transporta infrastruktūras teritorija (TR1)
-  Savrupmāju apbūves teritorija (DzS1)
-  Zemes vienību robeža

Lai saglabātu pēctecību teritorijas plānojumam, ciemos izdalītas DzS2 teritorijas, kas paredzētas retinātai apbūvei ar minimālo zemes vienības platību 1500m². DzS2 teritorijas pamatā noteiktas iepriekš teritorijas plānojumā noteikto “Retināta savrupmāju apbūve ciemos” teritorijās. Minimālā zemes vienības platība no 2000m² samazināta uz 1500m², ņemot vērā gan pieprasījumu, gan iepriekš norādīto apstākļu dēļ.

Iepriekš teritorijas plānojumā noteiktajā funkcionālajā apakšzonā “Mežaparku apbūves teritorijas” (ar grozījumiem DzS3) saglabāta minimālās zemes vienības platība 2000m².

Teritorijas plānojuma grozījumos ir samazināta minimālā rindu mājas sekcijai paredzētā platība no 500m² uz 400m², savukārt divdzīvokļu, tostarp diviņu māju, izbūvei nepieciešamā platība DzS1 teritorijās joprojām saglabāta 1200m².

4.2.3 Jauktas centra un publiskās apbūves teritorijas

Atbilstoši VAN Jauktas centra apbūves teritorijas (JC) atļauts noteikt tikai pilsētās un ciemos.

Mārupes novada teritorijas plānojuma grozījumos ārpus ciemu teritorijām noteiktas Publiskās apbūves teritorijas (P1 un P2) un Rūpniecības apbūves teritorijas (R1 un R2).

Ir paredzētas 4 Jauktas centra apbūves teritorijas (JC1, JC2, JC3 un JC4). Visās zonās ir atļauts plašas izmantošanas iespējas, bet zonas atšķiras pēc tā vai zonā ir atļauta dzīvojamā apbūve vai arī vieglā ražošana (JC4 zona). JC4 zona, kur atļauta arī vieglās ražošanas uzņēmumu izvietošana, galvenokārt, atļauta pie galvenajiem autoceļiem, teritorijās, kurās ir trokšņa robežvērtību pārsniegumi, teritorijās kur jau šobrīd ir šāds izmantošanas veids (piemēram, Zeltiņu iela) un plašās teritorijās pie Starptautiskās lidostās “Rīga”.

Funkcionālajam zonējumam Publiskās apbūves teritorija ir izdalītas divas apakšzonas – P1 un P2. Funkcionālā zona noteikta ciemos un ārpus ciemiem. P1 zonā atļauta arī rindu un daudzdzīvokļu māju apbūve, taču ārpus ciema teritorijā tā pieļaujama tikai, ja tā ir tieši funkcionāli saistīta ar kādu no pamata atļautajām izmantošanām.

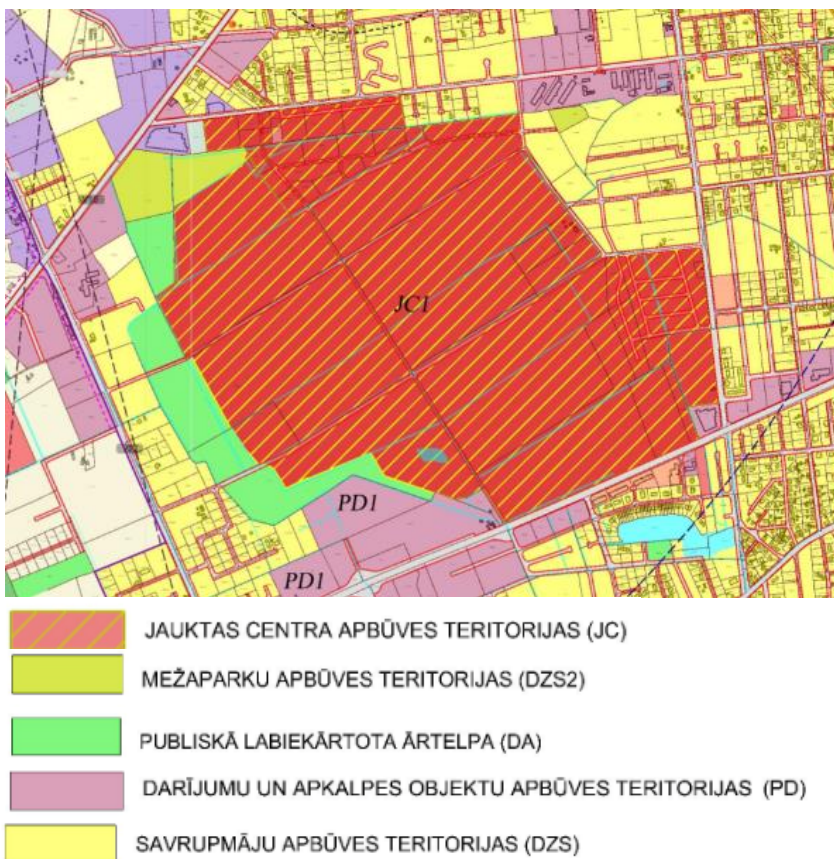
4.2.4 Izstrādātā Bierīņu purva turpmākā attīstība

Mārupes novada Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā Bierīņu purva teritorija ir definēta “Jauna publiskas apbūves teritorija ar plašām atpūtas un izklaides iespējām, kur publiskās izklaides iespējas ir veidojamas plašam patērētāju lokam, sākot no Mārupes novada iedzīvotājiem līdz ārvalstu viesiem. Jaunveidojamais komplekss ir veidojams daudzfunkcionāls, kur iespējams izvietot izklaides un kultūras centrus, viesnīcas, apkalpes objektus un labiekārtotas dabas teritorijas.”

Spēkā esošajā teritorijas plānojumā Bierīņu purva teritoriju paredzēts veidot kā jauktu centra apbūves teritoriju, kurā paredzams plašs izmantošanas klāsts (pārvaldes, apkalpes, kultūras un izglītības objekti, dzīvojamās teritorijas). Tai skaitā iespējama Mārupes novada administratīvā un darījuma centra pārvietošana uz jaunveidojamo jaukto centra apbūves teritoriju.

Spēkā esošajos TIAN Bierīņu purva teritorija ir noteikta kā jaukta centra teritorija (JC1) bez izmantošanas detalizācijas (skatīt Attēls 6) un spēkā esošajos TIAN paredzēts, ka: “Teritorijā obligāti veicama Mārupes teritorijas plānojuma detalizācija izstrādājot lokālpilnojamumu vai detālpilnojamumu. Jauktas centra apbūves teritorijas atļautā izmantošana stājas spēkā tikai pēc tās precizēšanas ar lokālpilnojamumu vai detālpilnojamumu.”

Teritorijas plānojuma grozījumu izstrādes darba uzdevuma 2.2.5. punkts nosaka, ka grozījumu ietvaros ir jāizvērtē iespējamo izstrādātā Bierīņu purva turpmākās attīstības potenciālu, un, ievērojot novada zaļā tīklojuma priekšlikumu, jākonkrēzē funkcionālo zonējumu un atļauto izmantošanu teritorijas plānojumā noteiktajā JC1 apakšzonā.



Attēls 6 Spēkā esošais Mārupes novada teritorijas plānojums. Bierīņu purva teritorija.

Grozījumos ir izvērtēta Bierīņu purva turpmākā izmantošana un detalizēts funkcionālais zonējums. Funkcionālā zonējuma priekšlikuma izstrādē papildus darba uzdevumā noteiktajam, ņemti vērā Bierīņu purva un piegulošajās teritorijās izstrādātie detālplānojumi un tajos paredzētie risinājumi, kā arī iedzīvotāju iesniegumi par sava īpašuma turpmāko izmantošanu (skatīt Attēls 7).

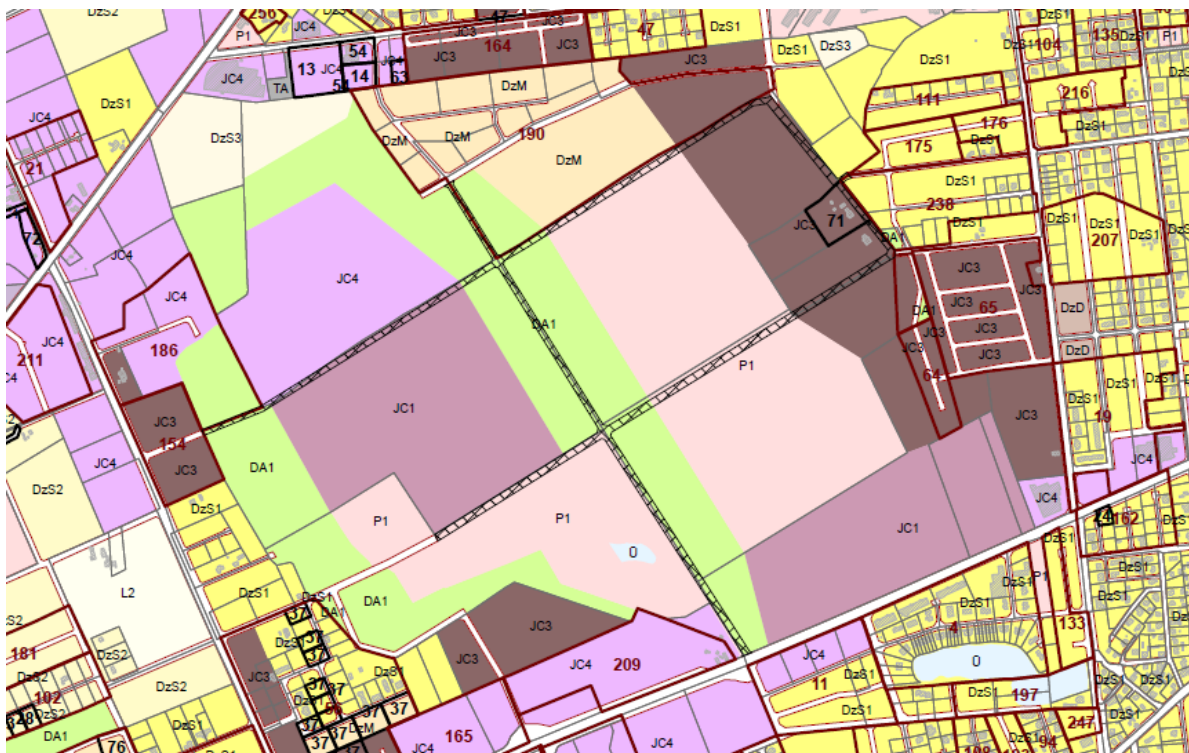
Teritorijā ir noteikts jaukts izmantošanas spektrs, iekļaujot:

- publiskās apbūves teritorijas P1, JC1, JC3 un JC4;
- daudzveidīgo dzīvojamo apbūvi (funkcionālās zonas apakšzonējumi JC1, JC3, P1, DzM, DzS1, DzS3, kur atļauta gan savrupmāju un rindu māju, gan mazstāvu un daudzstāvu daudzdzīvokļu ēku būvniecība);
- vieglās ražošanas uzņēmumu apbūve kā papildizmantošana JC4 funkcionālajā apakšzonā noteikta pamatā gar Zeltiņu ielu atbilstoši esošai izmantošanai un Bierīņu purva rietumu malā, tuvinot citām JC4 teritorijām un no dzīvojamās apbūves nodalot ar zaļo teritoriju kā buferjoslu.
- dabas un apstādījumu teritorijas DA1.

Dabas un apstādījumu teritorijas noteiktas, ievērojot spēkā esošo TIAN noteikto prasību, ka teritorijā jāveido publiski pieejama labiekārtota ārtelpa. Lai nodrošinātu vienlaidus zaļās teritorijas izveidi, teritorijas plānojumā izstrādāts priekšlikums dabas un apstādījumu teritorijas novietojumam, koncentrējot to teritorijas centrālajā daļā un nodrošinot plašu dabas teritoriju, kas funkcionēs kā jauna, plaša un publiski pieejama ārtelpa Mārupes novada iedzīvotājiem.

Bierīņu purvā JC1 teritorijā ir paaugstināts atļautais stāvu skaits – 7 stāvi, lai nodrošinātu teritorijas kompozicionāli vienotu attīstību, kā norādīts spēkā esošajos TIAN, apbūvē jāpielieto dažāda augstuma ēkas, kā arī arhitektoniskus akcentus ēku būvapjomos teritorijas piekļuves un galveno publisko objektu akcentēšanai.

Teritorijā saglabāts Sarkanu līniju lokālplānojumā sniegtais priekšlikums par ielu izveidi, nosakot ielas, kā teritorijas ar īpašiem noteikumiem (TIN73). Ielu tīkls pilnveidojams un detalizējams detālplānojuma vai lokālplānojuma ietvaros.



Attēls 7 Funkcionālā zonējuma priekšlikums Bierīņu purva teritorijā (Funkcionālā zonējuma karte)

4.2.5 Rūpniecības apbūves teritorijas

Rūpniecības apbūves teritorijas izdalītas kā:

- Rūpniecības apbūves teritorijas, kurās atļauta tikai vieglā rūpniecība (R1). Šī funkcionālā zonā pieļaujama gan ciemos, gan ārpus ciemiem;
- Rūpniecības apbūves teritorija (R2), kurā atļauta gan vieglā, gan smagā rūpniecība un derīgo izrakteņu ieguve. Šī funkcionālā zona atļauta ārpus ciemiem, saglabājot to esošo novietojumu pie v/g autoceļa A5 un Mārupes ciemā Lidostas teritorijā, atbilstoši izstrādātajam detālplānojumam.

4.2.6 Dabas un apstādījumu teritorijas

Teritorijas plānojuma grozījumos izdalītas divas funkcionālā zonējuma Dabas un apstādījumu teritorijas – DA1 un DA2:

- Dabas un apstādījumu teritorija DA1 – paredzēta kā rekreācijas teritorija labiekārtotā un nelabiekārtotā publiskā ārtelpā;
- Dabas un apstādījumu teritorija DA2 paredzēta tikai esošajās kapsētu teritorijās un paplašināmajā Mazcenu kapsētā. Kapsētu plānots paplašināt teritorijā gar v/g autoceļu A5.

Kā DA1 teritorija ir paredzēta perspektīvā mežaparka teritorija, ko plānots izveidot SIA “Rīgas meži” teritorijā Medema purvā un Mārupes novada dienvidu daļā pie Jaunmārupes ciema. Mežaparka izveidi regulē 05.03.2013 MK noteikumi Nr.123 “Noteikumi par parku un mežaparku izveidošanu mežā un to apsaimniekošanu”.

DA1 teritorijas paredzēts izveidot Skultes ciemā - atbilstoši IAS Skultes ciemā esošās dabas teritorijas ir saglabājamas neapbūvētas, bet ar iedzīvotāju aktīvas atpūtas vajadzībām atbilstošu labiekārtojumu.

Viesturu golfa laukuma apkārtnē plānots paplašināt Dabas un apstādījumu teritorijas (DA1), ar šo funkcionālo zonējumu aizvietojot līdz šim kā dzīvojamo apbūvi (Mežaparku apbūves teritorijas) paredzētās teritorijas un piegulošās Mežu teritorijas.

Izvērtējot Dabas un apstādījumu teritoriju izvietošanu, ņemts vērā izstrādes stadijā esošais Mārupes novada labiekārtošanas attīstības plāns¹ un tajā paredzētie risinājumi attiecībā uz zaļo koridoru izveidi Mārupes novadā (skat Attēls 8).

Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos iekļautas prasības par zaļo koridoru ievērošanu, plānoto ielu un ceļu šķērsprofilos.

¹ “Mārupes novada labiekārtošanas attīstības plāns”, projekts, SIA “Reģionālie projekti”, 2016

4.2.7 Mežu teritorijas

Teritorijas plānojuma grozījumos izdalītas divas funkcionālā zonējuma Mežu teritorija apakšzonas – M1 un M2.

- Mežu teritorija (M1) izdalīta ar mērķi nodrošināt mežsaimniecisko darbību un izdalīta ārpus ciemiem. Ciemos mežu teritorija ir noteikta kā Dabas un apstādījumu (DA1) teritorija.
- Mežu teritorijā (M2) atļauta derīgo izrakteņu ieguve (skat. 4.3.nodaļu).

Saskaņā ar VAN teritorijas plānojumā netiek paredzēts atsevišķi izdalīts funkcionālais zonējums purva teritorijām, kā tas ir šobrīd spēkā esošajā teritorijas plānojumā. Teritorijām (Medema purvs un īpaši aizsargājamā dabas teritorija dabas liegums „Cenas tīrelis”), kuras līdz šim bija zonētas, kā Purvi vai pat kā Meži un Purvi vienlaikus, grozījumos ir piešķirts funkcionālais zonējums Mežu teritorija.

Medema purva attīstība saskaņā ar IAS ir plānota kā “jauna atpūtas vieta, kas nodrošinās Mārupes novada, kā arī Rīgas iedzīvotāju un viesu brīvā laika pavadīšanas iespējas. Pēc Lielās ielas izbūves Medemu dabas parks, kur paredzētas aktīvas atpūtas iespējas ūdens tuvumā, būs viegli sasniedzams gan gājējiem, gan velotransportam, gan arī autotransportam.”

Lai nodrošinātu IAS pēctecību teritorijas plānojumā, Medema purvā ir plānotas Dabas un apstādījumu (DA1)teritorijas un ir atļauts veidot mežparkus saskaņā ar normatīvajiem aktiem.

4.3 Derīgie izrakteņi un dīķu izveide

Mārupes novada teritorijas plānojuma grozījumu ietvaros veikts novērtējums par derīgo izrakteņu ieguves un dīķu izveides iespējamo ietekmi. Novērtējums pieejams 2. pielikumā. Uz novērtējuma pamata izstrādāti priekšlikumi teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem attiecībā uz derīgo izrakteņu ieguvu un teritorijas rekultivāciju pēc izstrādes beigšanas. 3. pielikumā ir sniegts pārskats par visām derīgo izrakteņu ieguves licencēm, kas ir izsniegtas darbībai Mārupes novadā un ir spēkā.

Lai ierobežotu derīgo izrakteņu ieguvu, Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos derīgo izrakteņu ieguve Mārupes novada teritorijas plānojuma grozījumos atļauta trīs funkcionālajās zonās:

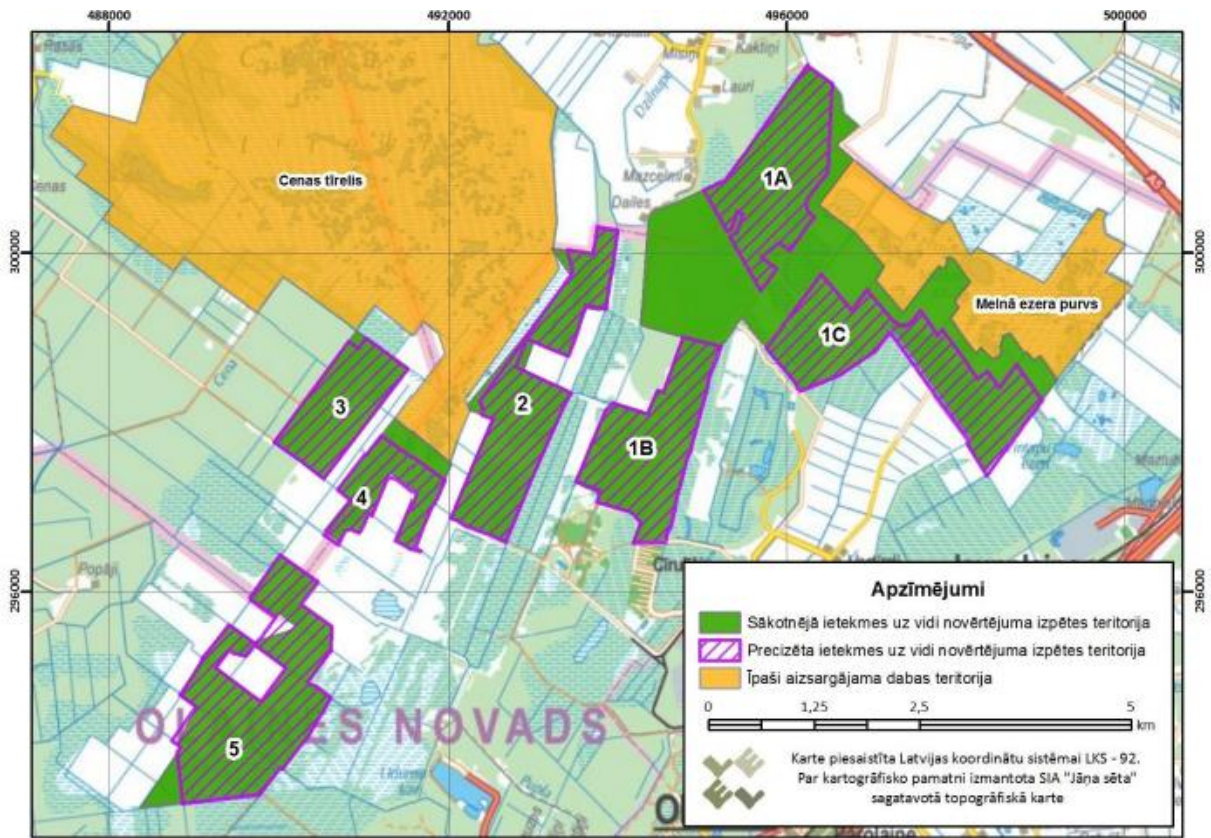
- Lauksaimniecības teritorija, apakšzonējumā L1;
- Mežu teritorija, apakšzonējumā M2;
- Rūpnieciskās apbūves teritorija, apakšzonējums R2.

Lauksaimniecības teritorijā derīgo izrakteņu ieguve atļauta tikai ar mērķi veidot dīķsaimniecības. TIAN noteiktas prasības un nosacījumi dīķsaimniecību izveidei un nosacījumi rekultivācijai, paredzot arī detālpilānojuma izstrādi.

Rūpniecības apbūves teritorijās (R2) atļauta derīgo izrakteņu ieguve, kā izmantošanas veids, bez ierobežojumiem attiecībā rekultivāciju.

Mežu teritorijā (M2) derīgo izrakteņu ieguve atļauta tikai jau esošo izsniegto derīgo izrakteņu ieguves licenču vietās Medema purvā un pie Cenas tīreļa, kā arī perspektīvajā kūdras ieguves teritorijā pie Olaines novada robežas (paredzētai darbībai tika piemērots IVN process, kas ilga no 2012. gada februāra līdz 2017. gada martam). Jau IVN procesā paredzētās darbības ierosinātājs,

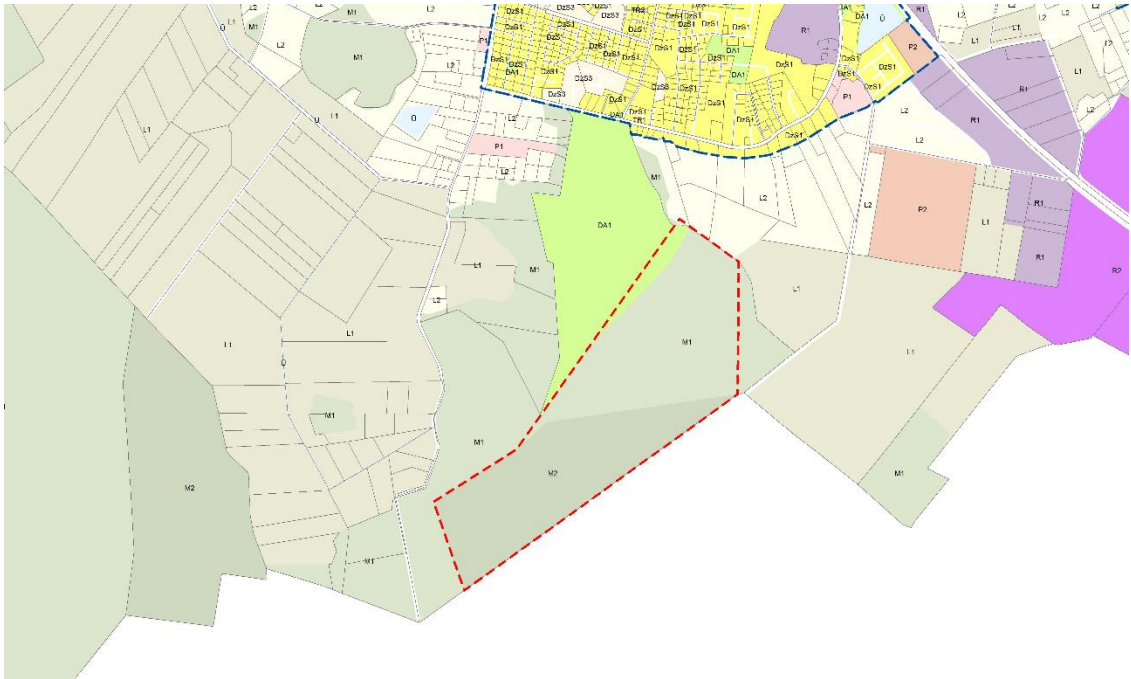
izvērtējot kūdras ieguves lietderību un ar to saistītos ietekmes uz vidi aspektus, ir ievērojami samazinājis kūdras ieguves teritorijas (Attēls 9).



Attēls 9 Paredzētās darbības teritorijas sākotnējā IVN izpētes teritorijas un precizētā IVN izpētes teritorija². Mārupes novada teritorijā atrodas kūdras laukums 1A.

Teritorijas plānojuma grozījumu 1. redakcijā izstrādāts priekšlikums samazināt plānoto kūdras ieguves teritoriju laukumā 1A tā ziemeļu daļā. Salīdzinājumā ar IVN izvērtēto teritoriju - 130 ha, perspektīvā derīgo izrakteņu izstrādes teritorija funkcionālajā zonā M2 (Plānojuma grozījumu 1. redakcijā) ir 62 ha, funkcionālajā zonā M1 (derīgo izrakteņu ieguve nav atļauta) – 68 ha (Attēls 10).

² Kūdras ieguves lauku paplašināšanas Mārupes novada Mārupes pagasta, Babītes novada Babītes pagasta un Olaines novada Olaines pagasta teritorijās. Pārstrādātais ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums. SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”, 2012.



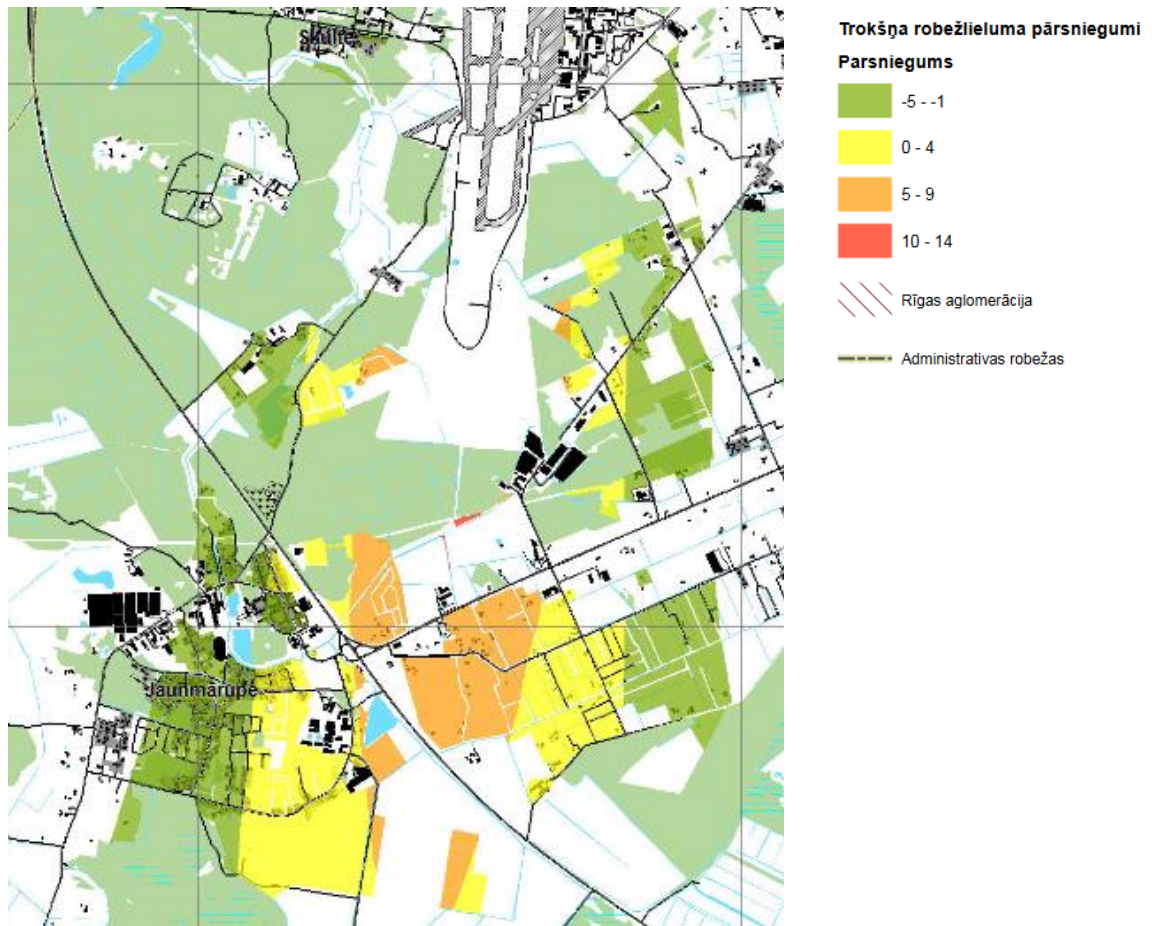
Attēls 10 Meža teritorijas (M2), Dabas un apstādījumu (DA1) un Meža teritorijas (M1) plānojums Cenas tīrelī, salīdzinājumā ar IVN paredzētās darbības laukuma robežām (sarkana pārtraukta līnija)

4.4 Trokšņu robežvērtību pārsnieguma zonas

Viens no būtiskākajiem vides aspektiem, kas ietekmē cilvēku dzīves vidi Mārupes novadā ir vides troksnis. Nozīmīgākie trokšņa avoti Mārupes novadā ir starptautiskā lidosta „Rīga”, autoceļi (A5, P132, P133), kur ir augsta satiksmes intensitāte, un dzelzceļa radītais troksnis. To apkārtnē trokšņa līmeņi ir paaugstināti. Mārupes novada teritorijā līdz šim nav veikta visaptveroša trokšņa kartēšana, bet ir veiktas izpētes starptautiskajai lidostai “Rīga” un atsevišķiem valsts autoceļiem.

Par **starptautiskās lidostas “Rīga” radīto trokšņa līmeni** Mārupes novadā aktuālāko informāciju sniedz 2017. gada 8. decembrī apstiprinātā VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” trokšņa stratēģiskā karte³. Karte apvieno informāciju par gaisa kuģu radītā trokšņa skartajām teritorijām, iedzīvotāju skaitu, dažādām sabiedriskajām iestādēm, trokšņa robežlielumiem iepriekšminētajās teritorijās. Karte ir sagatavota 2016. gadam. Saskaņā ar šīs kartes informāciju dienas, vakara un nakts trokšņa rādītāji pārsniedz daļā apbūves teritoriju Jaunmārupē, Mazcenā, Vētrās un Mārupes ciema rietumu malā, Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra noteikumos Nr.16. “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” noteiktos robežlielumus (noteikumu 2. pielikums) par 5 līdz 14 dB(A) (skat. Attēls 11).

³ VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” trokšņa stratēģiskā karte. VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” Kvalitātes vadības departaments, Mārupe, 2017.



Attēls 11 VAS Starptautiskā lidosta “Rīga” apkalpoto gaisa kuģu radītā nakts trokšņa rādītāja L_{nakts} pārsniegumi 2016.g.

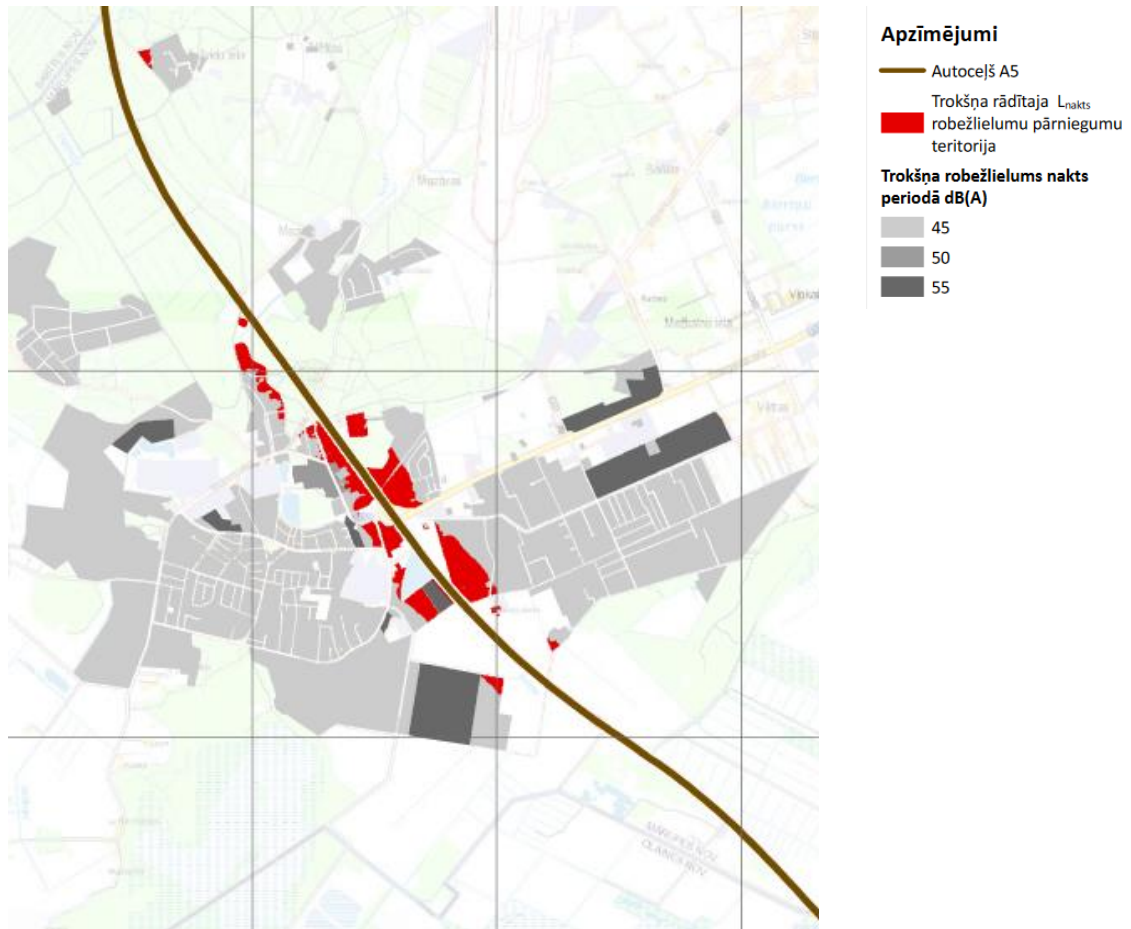
(Avots: http://www.riga-airport.com/uploads/files/Vide/RIX_2016_TSK.pdf)

Novada teritoriju šķērso **dzelzceļa līnija** Rīga – Jelgava. Tā kā dzelzceļa līnijas posmā pie Tīraines stacijas vilcienu satiksmes intensitāte 2016. gadā nepārsniedza 30 000 vilcienu sastāvu gadā, tad dzelzceļa posmam Mārupes novadā saskaņā ar normatīvo aktu nosacījumiem (MK noteikumi Nr. 16, 2014) trokšņa stratēģiskā kartē nav jāizstrādā, tādēļ informācija par konkrētām trokšņa līmeņa pārsniegumu teritorijām nav pieejama. Taču dzelzceļa tiešā tuvumā trokšņa līmeņi ir augsti.

Saskaņā ar trokšņa stratēģiskās kartes **valsts galvenajam autoceļam A5** Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte)⁴, kas šķērso Mārupes novadu, informāciju 2017. gadā autoceļa tuvumā ir identificēti dienas, vakara un arī nakts vides trokšņa līmeņu pārsniegumi apbūvētajās teritorijās Jaunmārupē, Mazcenā, nelielā teritorijā – Mežvidos (nakts un vakara trokšņa robežlielumu pārsniegumi) (skatīt Attēls 12). Plašākās trokšņa līmeņu pārsniegumu teritorijas ir noteiktas nakts trokšņa robežlielumam (Attēls 12 Trokšņa rādītāja L_{nakts} robežlielumu pārsniegumu teritorijas Mārupes novadā pie autoceļa A5x. attēls). Kopējā trokšņa (> 55 dB(A)) diskomforta zonas platums ir

⁴ Trokšņa stratēģisko karšu izstrāde valsts galvenā autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte) posmiem no autoceļa A6 Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas robeža (Pāternieki) līdz autoceļam A7 Rīga –Bauska –Lietuvas robeža (Grenctāle) un o autoceļa A8 Rīga –Jelgava–Lietuvas robeža (Meitene) līdz Babītei. Rezultātu kopsavilkums. SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”, 2017.; <https://lvceli.lv/informacija-un-dati/#>

aptuveni 250 m – 300 m no autoceļa. Autoceļam pieguļošajai meža un lauksaimniecības zemju (izņemot viensētas) teritorijām trokšņa robežlielumi normatīvajos aktos nav noteikti.

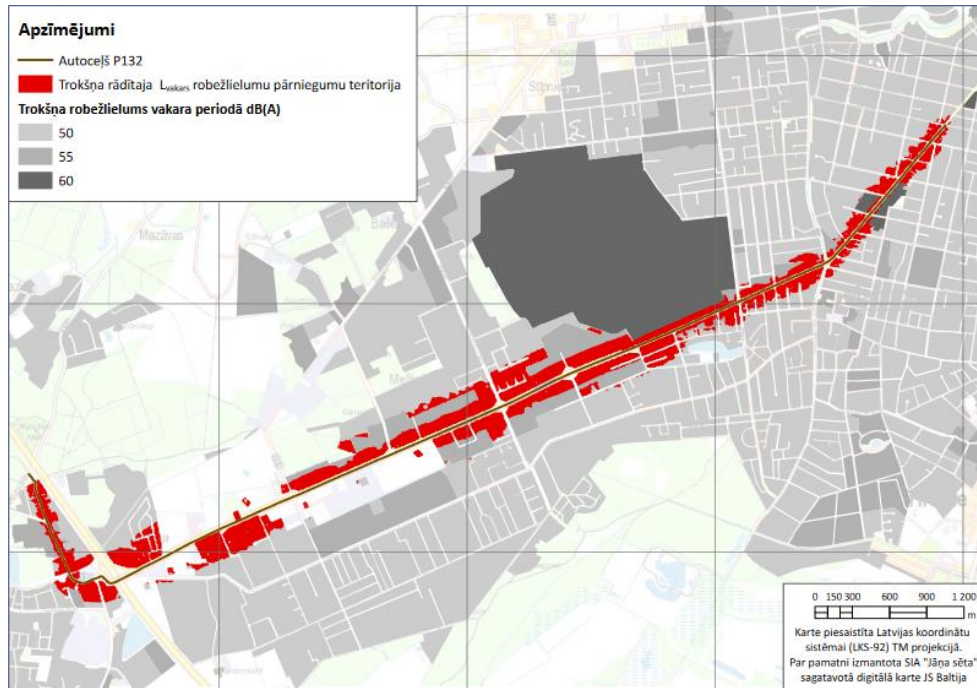


Attēls 12 Trokšņa rādītāja L_{nakts} robežlielumu pārsniegumu teritorijas Mārupes novadā pie autoceļa A5

(Avots: <https://lvceli.lv/informacija-un-dati/#> (par autoceļu A5))

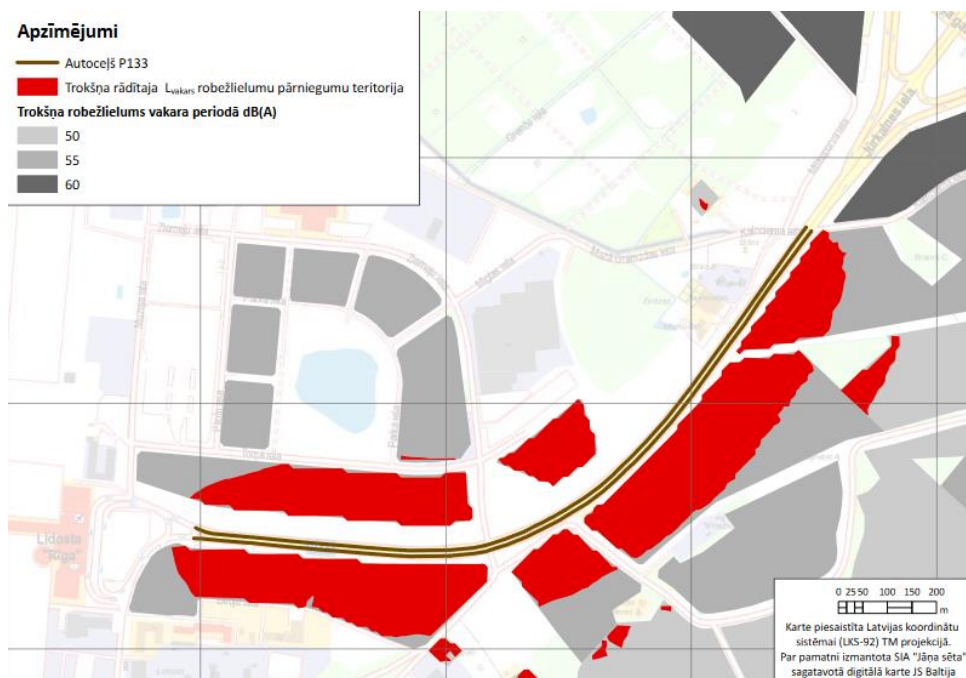
Arī valsts reģionālā autoceļa P132 Rīga – Mārupe posmam no Rīgas līdz autoceļam A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils–Babīte) un valsts reģionālā autoceļa P133 posma Kalnciema iela – lidosta “Rīga” tiešā tuvumā ir identificēti trokšņa līmeņa pārsniegumi.

Autoceļa P132 posma Rīga – A5 tuvumā, kā arī autoceļa P133 posma Kalnciema iela – lidosta “Rīga” tuvumā, ņemot vērā teritorijas lietošanas funkciju, novērtējuma periodu un summējot aprēķinātās platības, vislielākā teritorijas platība, kurā pārsniegti trokšņa robežlielumi, konstatēta vakara periodā, bet vismazākā – dienas periodā. Vakara trokšņa rādītāja pārsniegumi konstatēti līdz 10 dB(A) (skatīt Attēls 13 un Attēls 14).



Attēls 13 Trokšņa rādītāja L_{vakars} robežlielumu pārsniegumu teritorijas pie autoceļa P132

(Avots: <https://lvceli.lv/informacija-un-dati/#> (par autoceļu P132, SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”, 2017.))



Attēls 14 Trokšņa rādītāja L_{vakars} robežlielumu pārsniegumu teritorijas pie autoceļa P133

(Avots: <https://lvceli.lv/informacija-un-dati/#> (par autoceļu P133, SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment”, 2017.))

Izstrādājot funkcionālo zonējumu, ņemtas vērā prasības attiecībā uz dzīvojamās funkcijas izvietojumu teritorijās, kur konstatēts pieļaujamais trokšņa līmeņa pārsniegums. Izvērtējot pieejamo informāciju par trokšņa piesārņojumu gar autoceļiem, dzelzceļiem un pie lidostas, teritorijas plānojuma grozījumu izstrādē ņemts vērā VAN 147. punkts, kas nosaka, ka plānojot jaunas dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas, tās paredz vietās, kur autoceļu, dzelzceļu un lidlauku, kā arī piesārņojošo objektu ietekme nepārsniedz normatīvajos aktos piesārņojuma jomā noteiktos piesārņojuma robežlielumus.

Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos ir noteiktas prasības būvniecībai teritorijās, kurās jau ir esoša apbūve vai jau ir atļauta dzīvojamā apbūve, un ir konstatēti trokšņa robežlielumu pārsniegumi, nosakot, ka pie ēku pārbūves un atjaunošanas, lai nodrošinātu normatīvajos aktos noteikto trokšņa robežlielumu ievērošanu telpās jāveic būvakustikas pasākumi trokšņa līmeņa samazināšanai.

Funkcionālā zonējuma priekšlikums izveidots, balstoties uz principu, ka jaunas dzīvojamās apbūves teritorijas netiek plānotas Lidostas trokšņu pārsniegumu zonā, pie valsts autoceļiem un pie dzelzceļa.

Starptautiskās lidostas "Rīga" radītā trokšņa robežvērtību pārsniegumu zonā (Attēls 11) atrodas daļa Vētru ciema rietumu daļas, kur atļauta dzīvojamā apbūve. Vētru ciema robežas nav plānots paplašināt un dzīvojamās apbūves zonējums saglabāts jau esošās apbūves zonā un vietās, kur uzsākts realizēt detālplānojumus (veikta zemes sadale un sākta būvniecība). Teritorijā, kur teritorijas plānojumā ārpus Vētru ciema robežām bija paredzētas plašas dzīvojamās teritorijas, ar teritorijas plānojuma grozījumiem, mainīts zonējums daļēji uz rūpniecības apbūves teritoriju (R1) un daļēji uz Lauksaimniecības teritoriju L2 ar iespēju veidot skraju viensētu apbūvi.

Teritorija gar Lidostas austrumu daļu (gar Stīpnieku ceļu) ir iekļauta ciema teritorijā, bet galvenokārt paredzēta rūpnieciskai un jauktai centra apbūvei bez dzīvojamās funkcijas.

Gar valsts galveno autoceļu A5 robežvērtību pārsniegumu zonā ārpus Jaunmārupes ciema netiek plānotas jaunas dzīvojamās apbūves teritorijas. Dzīvojamās apbūves teritorijas daļēji saglabātas ciema teritorijā vietās, kur izstrādāts detālplānojums un uzsākta tā realizācija (gar Neriņas ielu un pie Loka ceļa).

Mārupes ciema robežu paplašināšana (skatīt Attēls 2) ietver daļu teritorijas gar valsts reģionālo autoceļu P132 Rīga – Mārupe (Daugavas iela) un valsts reģionālo autoceļa P133. Jaunas dzīvojamās apbūves teritorijas tiešā valsts reģionālā autoceļa P132 tuvumā netiek plānotas. Trokšņu robežvērtību pārsniegumu zonā gar autoceļu P132 galvenokārt paredzētas Jauktas centra apbūves teritorijas bez dzīvojamās funkcijas (JC4). Valsts reģionālā autoceļa P133 tuvumā paredzētas Jauktas centra apbūves teritorijas bez dzīvojamās funkcijas (JC4) un Rūpniecības teritorijas (R1). Atsevišķos posmos ciemā atbilstoši esošai situācijai, saglabātas dzīvojamās apbūves teritorijas.

Potenciāls trokšņu robežvērtību pārsniegumu avots var būt lokāla darbība (piemēram, derīgo izrakteņu ieguve, rūpnieciskā darbība, u.tml.). Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos noteiktas prasības apbūves aizsardzībai no lokāliem trokšņu emisijas avotiem.

4.5 Transporta infrastruktūras izmaiņas

4.5.1 Ielu un ceļu klasifikācija

Atbilstoši darba uzdevuma 2.3.5. punktam teritorijas plānojuma grozījumu izstrādes ietvaros jāveic novada ceļu un ielu tīkla atbilstības novērtējums vienota ceļu tīkla veidošanas pamatprincipiem, precizējot ceļu klasifikāciju un nosakot novada ciemu ielu sarkanās līnijas.

Ielu un ceļu struktūras novērtējums veikts vairākos posmos:

- Izvērtēta nepieciešamība un veikta ciemu robežu paplašināšana, tādejādi palielinot ielu skaitu un platību ciemos.
- Mārupes un Tīraines ciemos – teritorijas plānojuma grozījumos integrēts izstrādātais Lokālplānojums Mārupes un Tīraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai⁵.
- Izvērtēti iesniegtie nekustamo īpašumu īpašnieku priekšlikumi par sarkano līniju vai ceļa novietojuma maiņu vai izveides nepieciešamību un atbilstoši iestrādāti ielu un ceļu tīklā.
- Izvērtēti izstrādātie un spēkā esošie detālplānojumi, nosakot atceļamos detālplānojumus, atbilstoši ietekmējot arī sarkano līniju un ceļu tīklu.

Lokālplānojuma Mārupes un Tīraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai (turpmāk, Sarkano līniju lokālplānojums) ietvaros noteiktas esošo un plānoto ielu kategorijas atbilstoši spēkā esošo Mārupes novada teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos noteiktajai ielu hierarhijai – maģistrālās, novada, vietējas nozīmes ielas un piebrauktuves, un Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumos Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” noteiktajai ielu klasifikācijai (saskaņā ar VAN noteikumu 2.pielikumu) (skatīt 5. pielikumu).

Sarkano līniju lokālplānojumā ir veikts normatīvo aktu apkopojums, kas attiecināmi uz ielu teritoriju plānošanu. Apkopojums ir pievienots 5. pielikumā.

Teritorijas plānojuma grozījumu ietvaros ielu klasifikācija ir noteikta arī Jaunmārupes ciemam, Vētru ciemam un Skultes ciemam, kā arī noteikta ceļu klasifikācija lauku teritorijās.

Mārupes novadā ir noteikta sekojoša ielu un ceļu klasifikācija atbilstoši VAN:

- Ciemos
 - o BII kategorijas iela – apdzīvotas vietas ceļš (iela) starpreģionālo un reģionālo autoceļu tranzītsatiksmei un iekšējo centru savienošanai;
 - o CIII kategorijas iela – iekšējos vidējos centrus savienošā iela;
 - o CIV kategorijas iela – iekšējos mazos centrus savienošā iela;
 - o DIV kategorijas iela – savienošā piekļūšanas iela;
 - o EV kategorijas iela – piekļūšanas un uzturēšanās iela;
 - o EVI kategorijas iela – uzturēšanās iela.
- Ārpus ciemiem:

⁵ Lokālplānojums Mārupes un Tīraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai, ietverot priekšlikumus atsevišķu zemes vienību funkcionālā zonējuma grozīšanai, SIA Metrum, 2017.gads

- AII - starpreģionālais autoceļš satiksmei vairāku reģionu teritorijās starp galvenajiem autoceļiem, savieno galvenos centrus ar vidējiem centriem (valsts galvenais autoceļš (A));
 - AIII - reģionālais autoceļš satiksmei starp vidējiem centriem, savieno vidējos centrus ar mazajiem centriem (valsts reģionālie autoceļi (P), valsts vietējie autoceļi (V));
 - AIV - lauku ceļš, savieno mazos centrus, teritorijas (valsts vietējie autoceļi (V), pašvaldības autoceļi);
 - AV - lauku ceļš vietējai satiksmei lauku apvidos, savieno teritorijas ar augstākas kategorijas ceļiem (pašvaldības autoceļi).
- Atsevišķi gan ciemos, gan ārpus ciemiem izdalītas piebrauktuves/servitūta ceļi – ceļi, kas nodrošina piekļuvi pie viena līdz diviem nekustamiem īpašumiem, un par kura koplietošanu jānoslēdz servitūta līgums atbilstoši Civillikuma prasībām.

Ielu kategorijas un sarkano līniju platumi ir norādīti teritorijas plānojuma grozījumu II daļā Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi 3.1 sadaļā “Prasības transporta infrastruktūrai”. Sarkano līniju platumi visos ciemos noteikti atbilstoši Lokālplānojumā Mārupes un Tīraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai izmantotai ielu klasifikācijai. Sarkano līniju platums noteikts atbilstoši grafiskās daļas kartē “Aizsargjoslas un apgrūtinājumi noteiktajam”. Ceļu kategorijas un nodalījumu joslu platumi definēti II daļā Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi tabulās 2. pielikumā “Ceļu un ceļu klasifikācija”.

Ielu un ceļu kategorijas attēlotas paskaidrojuma raksta 4. pielikumā “Transporta infrastruktūras plāns” un noteiktas ar Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem saskaņā ar 2.pielikuma attēlā norādīto. Shēmā “Ielu un ceļu klasifikācija” norādītās Lēngaitas joslas tiek attēlotas ar mērķi informēt, ka šajā teritorijā pieslēgumu valsts autoceļam paredzēts veidot izmantojot paralēlos ceļus, ja konkrētajā situācijā un laikā, kad pievienojums izbūvējams, esošās transporta plūsmas intensitāte un drošības apsvērumi nepieļauj veidot tiešu pieslēgumu valsts autoceļam.

Paskaidrojuma raksta 5.pielikumā norādīti ielu sarkano līniju platumi BII, CIII un CIV kategoriju ielām Mārupes un Tīraines ciemos. Novadā kopumā piemēroti sekojoši nosacījumi sarkano līniju noteikšanai:

- BII kategorijas ielas ir apdzīvotas vietas ceļš (iela) starpreģionālo un reģionālo autoceļu tranzītsatiksmei un iekšējo centru savienošanai. Ielu sarkanās līnijas esošajām BII kategorijas ielām noteiktas grafiskajā daļā atbilstoši situācijai, vispārīgā gadījumā un jaunām BII kategorijas ielām sarkanās līnijas jāplāno ne mazāk kā 30m platumā ar brauktuves minimālo platumu 9 metri, nodrošinot divvirziena autotransporta kustību.
- CIII kategorijas ielas ir iekšējos vidējos centrus savienošā iela. Ielu sarkanās līnijas esošajām CIII kategorijas ielām noteiktas grafiskajā daļā atbilstoši situācijai, vispārīgā gadījumā un jaunām CIII kategorijas ielām sarkanās līnijas jāplāno ne mazāk kā 25m platumā ar brauktuves minimālo platumu 7 metri, nodrošinot divvirziena autotransporta kustību.
- CIV kategorijas ielas ir iekšējos mazos centrus savienošā iela. Ielu sarkanās līnijas esošajām CIV kategorijas ielām noteiktas grafiskajā daļā atbilstoši situācijai, vispārīgā gadījumā un jaunām CIV kategorijas ielām sarkanās līnijas jāplāno ne mazāk kā 18m platumā ar brauktuves minimālo platumu 6 metri, nodrošinot divvirziena autotransporta kustību.

- DIV kategorijas ielas ir vietējas nozīmes ielas, kuru galvenā funkcija ir savienošā – vietējo ielu tīkla savienojumi ar novada un maģistrālo ielu tīklu (C kategorijas ielām). Ielu sarkanās līnijas esošajām DIV kategorijas ielām jānosaka 15m platumā, kur tas iespējams, bet ne mazāk kā 12 metru platumā ar brauktuves minimālo platumu 5,5 metri, nodrošinot divvirziena autotransporta kustību. Plānojot jaunas DIV kategorijas ielas, to platumus ielas sarkanajās līnijās nedrīkst būt mazāks par 15 m.
- EV kategorijas ielas arī ir vietējas nozīmes ielas, kuru galvenā funkcija ir nodrošināt caurbraukšanas un piekļūšanas funkcijas iekškvartālu teritorijām, kā arī nodrošināt nepieciešamos savienojumus ar D un C kategorijas ielām. Ielu sarkanās līnijas esošajām EV kategorijas ielām jānosaka pamata gadījumā 12m, bet ne mazāk kā 9 metru platumā ar brauktuves minimālo platumu 5,5 metri, nodrošinot divvirziena autotransporta kustību. Plānojot jaunas EV kategorijas ielas, to platumus ielas sarkanajās līnijās nedrīkst būt mazāks par 12 m.
- EVI kategorijas ielas arī ir vietējas nozīmes ielas – piebrauktuves, kuru galvenā funkcija ir nodrošināt piekļuvi iekškvartālu teritorijām, kā arī nodrošināt nepieciešamos savienojumus ar EV kategorijas ielām. Ielu sarkanās līnijas esošajām EVI kategorijas ielām jānosaka 6 līdz 9 metru platumā ar brauktuves minimālo platumu 3,5 metri, nodrošinot vismaz vienvirziena autotransporta kustību. EVI kategorijas ielas atļauts ierīkot tikai viena kvartāla garumā, vai piemērot esošajām strupceļa ielām, kuru garums nepārsniedz 60m. Plānojot jaunas EVI kategorijas ielas, to platumus ielas sarkanajās līnijās nedrīkst būt mazāks par 9 m.

Ņemot vērā esošo situāciju, ciemos atsevišķām ielām apbūvētās teritorijās ielas platumus sarkanajās līnijās ir noteikts mazāks nekā atbilstoši noteiktajai ielas kategorijai. Minētajās situācijās, veicot ielas izbūvi vai labiekārtošanu, jāizvērtē iespēja izvietot visas nepieciešamās inženierkomunikācijas, brauktuvi, ietves, lietus notekūdeņu novadīšanas sistēmas un apstādījumus ielas sarkanajās līnijās, nepieciešamības gadījumā izmantojot ielai piegulošo telpu starp ielas sarkano līniju un būvlaidi, ja tam piekrīt attiecīgā nekustamā īpašuma īpašnieks⁶.

4.5.2 Perspektīvie ceļi

Grozījumu ievaros ir izvērtēta nepieciešamība un pamatojums jaunu pašvaldības autoceļu izveidei:

- Ieplānots perspektīvais autoceļš, kas savieno pašvaldības autoceļu C-2 ar v/g autoceļu A5. Autoceļš izveidots ar mērķi savienot Lauksaimniecībā izmantojamās teritorijas (L1), kurās atļauta derīgo izrakteņu ieguve (ar mērķi veidot dīksaimniecības) ar valsts galveno autoceļu A5, lai nodrošinātu gan derīgo izrakteņu izvešanu mazinot ietekmi uz blīvas dzīvojamās apbūves teritorijām, gan ar mērķi nodrošināt piekļuvi virknei zemes vienību, kurām šobrīd nav nodrošināta piekļuve.
- Autoceļš, kas savieno pašvaldības autoceļu C-2 ar īpaši aizsargājamo dabas teritoriju dabas liegums “Cenas tīrelis”, lai nodrošinātu piekļuvi īpaši aizsargājamai dabas teritorijai arī no Mārupes novada puses un veicinātu teritorijas apmeklētību rekreācijas nolūkos.
- Jauns perspektīvais pašvaldības autoceļš paredzēts Medema purvā, paredzot savienot pašvaldības autoceļu C-26 caur Medema purvu ar Medema purva ziemeļu daļā esošo aktīvās atpūtas parku JIP “Mārupīte” un pašvaldības autoceļu C-11. Ceļa nepieciešamību pamato šeit plānotā viensētu dzīvojamā apbūve, plānotā dabas teritorija, lai nodrošinātu

⁶ Lokālpilānojums Mārupes un Tiraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai, ietverot priekšlikumus atsevišķu zemes vienību funkcionālā zonējuma grozīšanai, SIA “Metrum”, 2017.gads

tās pieejamību un nepieciešamību nodrošināt papildus piekļuvi (izeju) parkam JIP "Mārupīte".

- Iepļānots arī perspektīvais autoceļš, kas savieno valsts autoceļu A-5 un Dzirnieku ielu, sekojot Rail Baltica plānotās trases koridoram. Autoceļš plānots ar mērķi nodrošināt IAS paredzēto ražošanas teritoriju attīstībai nepieciešamo transporta plūsmu gar valsts autoceļu A-5, kā arī nodrošinātu tiešo savienojumu ar Lidostai piegulošajām loģistikas un vieglās ražošanas teritorijām. Šī ceļa izbūve būs atkarīga no turpmākajiem Rail Baltica trases lokālplānojuma risinājumiem, tādēļ šis perspektīvais ceļš noteikts kā TIN 73 teritorija.

4.5.3 Teritorijas ar īpašiem noteikumiem

VAN definē ne tikai funkcionālās zonas, lai parādītu un nodalītu dažādu teritoriju atšķirīgās funkcijas un pazīmes, kā arī noteiktu atļautos izmantošanas veidus, bet arī teritorijas ar īpašiem noteikumiem, kas papildus "pamatizmantošanai" nosaka papildus prasības vai izmantošanas konkrētajā teritorijā.

Teritorijas plānojuma grozījumu izstrādes ietvaros ir izdalītas sekojošas teritorijas ar īpašiem noteikumiem (TIN) un sagatavoti apbūves noteikumi (skatīt II daļu TIAN):

- TIN71 Rail Baltica infrastruktūrai, tajā ietverot dzelzceļa staciju, kravas līnijas atzaru un šķērsojumus ar esošajiem ceļiem;
- TIN72 noteikts valsts galvenā autoceļa A5 un ar to saistītās infrastruktūras pārbūvei. TIN72 A5 autoceļa rekonstrukcijai, tajā ietverot krustojumus ar pievienojumu pārbūves teritoriju, saskaņā ar "Latvijas Valsts ceļi" sniegto informāciju uz 2018.gadu.
- TIN73 noteikta pašvaldības autoceļu infrastruktūrai:
 - o Rail Baltica dzelzceļam paralēlā P132/A5 ar lidostu savienojošā autoceļa būvniecībai – plānotais pašvaldības autoceļš. TIN Nekustamo īpašumu piekļuves risinājumi izstrādājami Rail Baltica būvprojekta ietvaros.
 - o Kā TIN73 saglabātas perspektīvās ielas Bierīņu purva teritorijā⁷ un nostiprināta perspektīvā Dīķa iela⁸.
- TIN 74 noteikta noteikta valsts akciju sabiedrības "Starptautiskā lidosta "Rīga"" lidlauka, kā arī lidlauka teritorijai, tai skaitā arī turpmākajai attīstībai nepieciešamajai teritorijai.

4.6 Dzelzceļa infrastruktūra

4.6.1 Rail Baltica trases novietojums

Rail Baltica projektā tiks izbūvēta Eiropas standarta sliežu platuma (1435 mm) elektrificēta publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnija pasažieru un kravas vilcienu kombinētai satiksmei caur Lietuvu, Latviju un Igauniju, lai savienotu metropoles Tallinu – Rīgu – Kauņu – Varšavu – Berlīni un netieši arī Helsinkus. Rail Baltica iekļausies Eiropas transporta (TEN-T) pamattīklā Baltijas – Adrijas koridorā. Rail Baltica projekts ir identificēts kā Eiropas kopējo interešu TEN-T prioritārais projekts.

⁷ Lokālplānojums Mārupes un Tīraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai, ietverot priekšlikumus atsevišķu zemes vienību funkcionālā zonējuma grozīšanai, SIA "Metrum", 2017.gads

⁸ Lokālplānojums Mārupes novada Mārupes ciema teritorijas starp Ābolu ielu, Vienības gatvi un dzelzceļu Rīga – Jelgava, pilnveidota redakcija, SIA "Reģionālie projekti", 2015

Jaunā Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras līnija, kurai būs savienojums ar gaisa satiksmi, uzlabos Latvijas starptautisko konkurētspēju, gan integrēs starptautiskajos tirgos, gan arī būtiski izmainīs iedzīvotāju un kravu mobilitāti Latvijā, kā arī izmainīs iedzīvotāju paradumus (braukšana uz darbu, ceļošana, iepirkšanās, studijas u.c.).



Attēls 15 Rail Baltica trases shematisks attēlojums

Latvijas teritorijā vilcienu kustība tiks organizēta divos maršrutos:

- Rail Baltica pasažieru līnija no Igaunijas robežas caur Rīgas centrālo dzelzceļa staciju, caur starptautisko lidostu “Rīga” līdz Lietuvas robežai;
- Rail Baltica kravas līnija no Igaunijas robežas caur intermodālo kravu termināli Salaspils novadā līdz Lietuvas robežai, ar atzaru no Dienvidu posma uz starptautisko lidostu “Rīga”.

Trases novietojums ir apstiprināts ar Ministru kabineta 2016. gada 24.augusta rīkojumu Nr. 467 “Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu” un ar Ministru kabineta 2016. gada 24.augusta rīkojumu Nr. 468 “Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica”.

Rail Baltica dzelzceļa Latvijas posms ir sadalīts trīs ģeogrāfiskajās daļās – Centrālajā daļā, Ziemeļu daļā un Dienvidu daļā. Mārupes novads ietilpst Centrālajā daļā, ar kuru uzsāk Rail Baltica

būvniecību Latvijā. Pirmajā kārtā (skat. Attēls 15) prioritāri izbūvē Rail Baltica stacijas Rīgas centrālajā dzelzceļa stacijā un starptautiskajā lidostā “Rīga” Mārupes novadā un izbūvē dzelzceļa līniju starp tām (tajā skaitā dzelzceļa tiltu pār Daugavu). Pirmajā kārtā veic arī visas Centrālās daļas projektēšanu un nekustamo īpašumu atsavināšanu.

Nākamajās kārtās izbūvē Ziemeļu un Dienvidu daļas un Latvijas posma elektroapgādi un signalizāciju un nodrošina savienojumu ar Igaunijas un Lietuvas Rail Baltica dzelzceļa posmiem. Ilgtermiņā ir plānots attīstīt reģionālo vilcienu satiksmi, izbūvējot stacijas pie lielākajām Latvijas reģionu pilsētām.

Pasažieru vilcienu garums ir 200m, ar iespēju nākotnē pagarināt līdz 400m, attiecīgi būvējot pasažieru peronus. Kravas vilcienu garums - 740m, ar iespēju nākotnē pagarināt līdz 1050m,

Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras būvniecība Mārupes novadā ietver Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūru savienojumam ar Rīgas lidostu, vairāku autoceļu, un citu inženierkomunikāciju šķērsojumu izbūvi, kā arī dzelzceļam piebraucamo un paralēlo publisko ceļu izbūvi, lai nodrošinātu piekļūšanu blakus esošajiem nekustamajiem īpašumiem.

Rail Baltica posmu līdz starptautiskajai lidostai “Rīga” un Rail Baltica staciju starptautiskajā lidostā “Rīga” plānots izbūvēt līdz 2022.gadam (Mārupes novada teritorijā tas attiecīgi ir posms no Mārupes novada administratīvās robežas – Mazās Gramzdas ielas (RB trases 32.00km), ietverot lidostas teritoriju līdz Dzirnietu ielai, to ietverot (RB trases 33.90km), pārējo posmu – līdz 2026.gadam.

RB trases garums Mārupes novada teritorijā ir 11.2km, lokveidā šķērsojot novadu Z – DA virzienā, lidostas teritoriju Z - D virzienā, t.sk. ietverot plānoto RB RIX staciju, un dienvidu virzienā tuvinoties autoceļam A5, kur pēc Jaunmārupes satiksmes mezgla A5/P123, dzelzceļa līnija turpinās paralēli A5 autoceļam, veidojot ar to vienotu transporta koridoru.

Detalizētu informāciju par RB projektu Latvijā skat. LR Satiksmes ministrijas interneta vietnē <http://www.sam.gov.lv/sm/content/?cat=467>

Izstrādājot Rail Baltica tehniskos risinājumus 2015.gada Rail Baltica tehniskajā izpētē, ir ņemts vērā, ka vienotajā transporta koridorā var realizēt arī Satiksmes ministrijas ilgtermiņa plānu par 1520 mm sliežu platuma dzelzceļa līnijas izbūvi līdz Daugavas kreisā krasta ostas teritorijai.

Jau Rail Baltica IVN procesa ietvaros veikto sabiedrisko apspriešanu laikā tika izvirzīti priekšlikumi transporta organizācijas uzlabošanai Mārupes novadā līdz ar jaunās Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras izbūvi. Turpmākajā plānošanā priekšlikumi ir apkopoti un iekļauti Mārupes novada pašvaldības tehniskajos noteikumos Rail Baltica projektēšanai, kā arī nosacījumos lokālplānojuma izstrādei. Priekšlikumi satiksmes organizācijas uzlabošanai, izbūvējot Rail Baltica dzelzceļu⁹:

- atbilstoši spēkā esošā lokālplānojuma vasarnīcu teritorijai “Mazcenas dārzi” (apstiprināts ar 29.06.2016 Mārupes novada Domes saistošajiem noteikumiem Nr.19/2016) teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem, minētā lokālplānojumā teritorijā vismaz vienā Rail Baltica koridora pusē (trases austrumu pusē) paredzēt piebraucamo ceļu, kas

⁹ Mārupes novada domes 30.09.2016. vēstule Nr.2-5/2572 “Par tehniskajiem nosacījumiem Rail Baltica dzelzceļa projekta realizācijai”, adresēta PS “RB Latvija”

nodrošina divvirzienu satiksmi un sasaistās ar valsts reģionālā autoceļa P132 vietējās kustības joslu (ceļu);

- lai nodrošinātu iespēju droši un operatīvi novērst iespējamo avāriju sekas un samazinātu iespējamo avāriju ietekmi uz Jaunmārupes ciema iedzīvotājiem, sliežu tuvumā paredzēt ceļu dzelzceļa apkalpei un vienlaicīgi piekļuvei pie īpašumiem, kā arī Lokālplānojuma darba uzdevumā paredzēto ceļu, kas savienotu P-132 ar lidostu, brauktuves paredzēt vismaz 7m platumā ar nestspēju 11t uz asi.

Lai gan Rail Baltica dzelzceļam paralēla divvirzienu autoceļa, kas savienotu P132/A5 ar lidostas teritoriju, izbūves izmaksas nav paredzētas Rail Baltica projektā, v/g autoceļam A5 paralēlais autoceļš un tā savienojums ar lidostu ir iekļauts teritorijas plānojuma grozījumos (TIN73 teritorija), pamatojoties uz nākotnē paredzamo autosatiksmes pieaugumu no A5 autoceļa līdz lidostai un Rail Baltica dzelzceļa stacijai, kā arī lai nepalielinātu transporta plūsmu caur Mārupes un Lidostas apdzīvotajām vietām.

4.6.2 Citas perspektīvās dzelzceļa līnijas

Teritorijas plānojuma grozījumu izstrādei tika saņemti nosacījumi no LR Satiksmes ministrijas, kur norādīts, ka Satiksmes ministrija iesaka teritorijas plānojuma grozījumu transporta attīstības plānā iezīmēt izpēti “Daugavas kreisā krasta dzelzceļa maršrutu uz ostas teritorijām un Starptautisko lidostu “Rīga” izpēti” ietvaros piedāvātos perspektīvos risinājumus kā teritorijas attīstības ilgtermiņa vīziju. Perspektīvās dzelzceļa līnijas atrašanās vieta ir paredzēta paralēli RailBaltica trasei un valsts galvenajam autoceļam A5.

Mārupes novada pašvaldība ir izvērtējusi minētos dokumentus un neparedz savas pašvaldības teritorijā iespēju izvietot perspektīvo Daugavas kreisā krasta dzelzceļa maršrutu.

4.7 Meliorācijas sistēmas

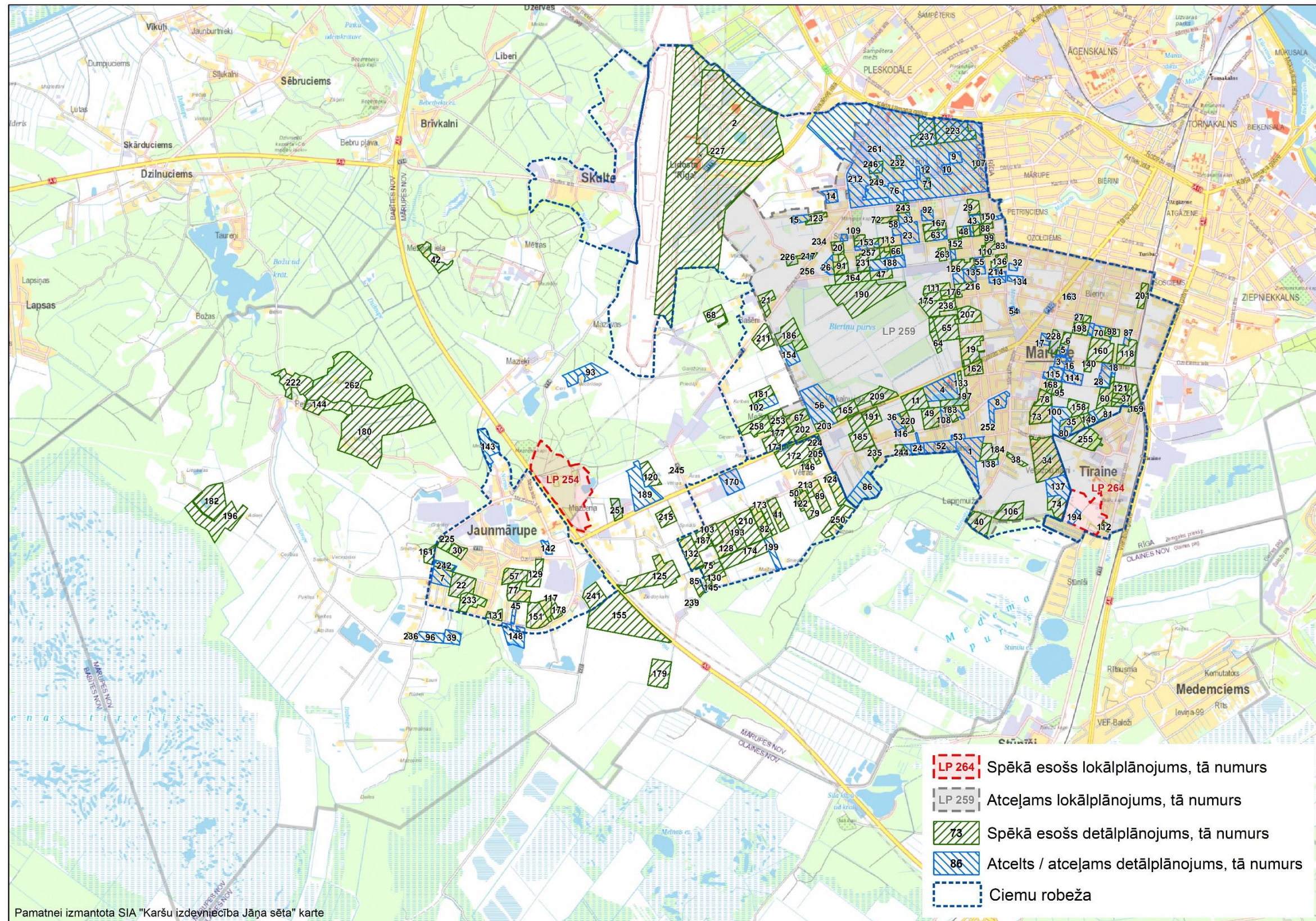
Grozījumu ietvaros ir izskatīts esošais TIAN regulējums attiecībā uz meliorācijas sistēmām Mārupes novadā un meliorācijas sistēmas ir vērtētas arī pētījumā “Novērtējums par derīgo izrakteņu ieguves un diķu izveides ietekmi”.

5. pielikumā ir ietverts Sarkano līniju lokālplānojumā veiktais apkopojums par meliorāciju Mārupes un Tīraines ciemos.

Teritorijas plānojuma grozījumu TIAN ir ietvertas prasības meliorācijas sistēmu uzturēšanai un risināti jautājumi par jaunu meliorācijas sistēmas elementu izbūves kārtību.

5 Pielikumi

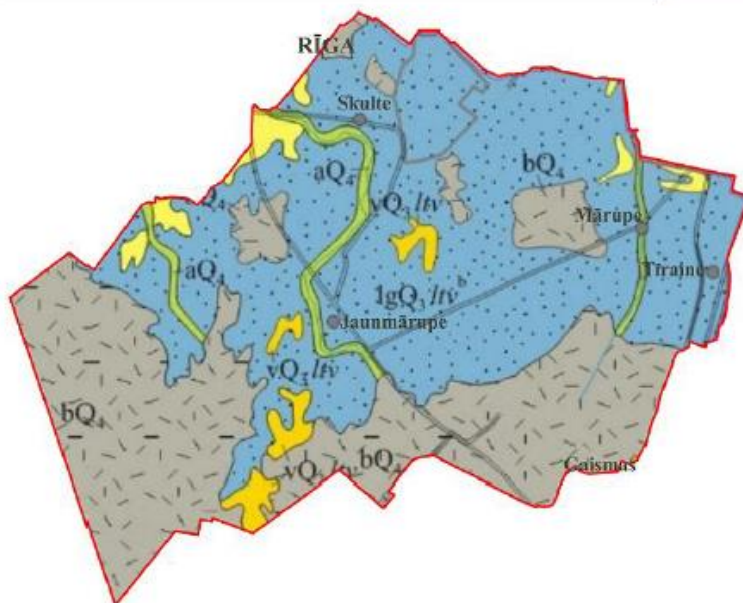
1. Pielikums Detālplānojumu izvērtējums



2. Pielikums Novērtējums par derīgo izrakteņu ieguves un dīķu izveides ietekmi

2018

Mārupes novada ģeoloģisko apstākļu, derīgo izrakteņu un to ieguves apstākļu raksturojums un rekomendācijas vides aizsardzības prasību nodrošināšanai ieguves vietās



Inga Gavena

Mg.geol., Mg.Env.

Mārupes novada ģeoloģisko apstākļu, derīgo izrakteņu un to ieguves apstākļu raksturojums

Pētnieciskais darbs, izstrādāts pamatojoties uz
2018.gada 1.februāra Līgumu Nr.1/2018

Izstrādātājs: Eksperte Inga Gavena Mg.geol, Mg.Env.,
saimnieciskās darbības reģistrācijas Nr.13065411218

E-pasts: inga.gavena@gmail.com

Tālrunis: 29545377

Mārupes novada ģeoloģiskā uzbūve

Mārupes novads, tāpat kā visas Latvijas teritorija atrodas Austrumeiropas platformas ZR daļā. Tā teritorijā ģeoloģiskajai uzbūvei raksturīgi divi pēc iežu sastāva, vecuma un attīstības vēstures krasi atšķirīgi uzbūves elementi: Kristāliskais pamatklintājs un nogulumiežu sega.

Kristāliskais pamatklintājs:

Pamatklintāju veido pirmsplatformas attīstības stadijā stipri dislocēti dažāda sastāva un vecuma metamorfie ieži. Mārupes novadā līdz šim ierīkoti urbumi neatsedz kristāliskā pamatklintāja iežus, to ieguluma aptuvenais prognozējamais dziļums – 1100m

Nogulumiežu sega:

Nogulumiežu segas aptuvenais biezums Mārupes novada teritorijā sasniedz aptuveni 1100m. Nogulumiežu segu veido divi būtiski atšķirīgi ģeoloģiskie elementi – pirmskvartāra nogulumu un kvartāra nogulumu.

Pirmskvartāra nogulumus novada teritorijā veido Kembrija, Ordovika, Silūra un Devona nogulumieži.

Reāli izpētīta Mārupes novada teritorijā ir nogulumiežu segas virsējā daļa – Augšdevona nogulumu, dažos atsevišķos urbumos atsegti vidusdevona Burtņieku un Arukilas svītu terīgēnie nogulumu, taču pārsvarā ģeoloģisko informāciju sniedz ūdens ieguves urbumi, galvenais ūdens ieguves horizonts – Augšdevona Gaujas ūdens horizonts.

Tādējādi ģeoloģisko griezuma augšējo, izpētīto daļu Mārupes novada teritorijā veido Kvartāra nogulumu un Devona nogulumu. Mārupes novada teritorijā urbumos nav atsegts vidusdevona Narvas svītas reģionālais sprostsplānis.

1.tabula Mārupes novada ģeoloģiskā uzbūve (aktīvas ūdens apmaiņas zona) (Autors I.Gavena)

Horizonts	Ģeoloģiskais indekss	Aptuvenais biezums, m	Litoloģiskais sastāvs
Kvartāra nogulumu	Q	15-30	Kūdra, smilts, sīkgraudaina, mālaina, puteklaina, morēnas smilšmāls un mālsmilts
Augšdevona Ketleru - Ogres	D ₃ kt+og	4-6	Merģeļa un māla slāņmija
Augšdevona Daugavas	D ₃ dg	8-15	Dolomīts plaisains
Augšdevona Salaspils	D ₃ slp	14-18	Dolomīta merģeļa un māla slāņojums, vāji

			caurlaidīgie māla un merģeļa slāņi prevalē horizonta virsmā un pamatnē
Augšdevona Pļaviņu	D _{3pl}	14-18	Dolomīts ar merģeļa un māla starpkārtām
Augšdevona Amatas	D _{3am}	20 - 25	Smilšakmens smalkgraudains, vāji cementēts ar māla un aleirolīta starpkārtām
Augšdevona Gaujas	D _{3gj}	50 - 60	Smilšakmens vidēji graudains ar māla un aleirolīta starpkārtām
Vidusdevona Burtnieku	D _{2br}	40 -50	Smilšakmens smalkgraudains, reizēm mālains, ar aleirolīta mālaina un māla starpslāņiem.
Vidusdevona Arukilas	D _{2ar}	20 -30	Smilšakmens, māla un aleirolīta slāņu mija.

Mārupe novadā pazemes ūdens ieguvei izmanto augšdevona Gaujas ūdens horizontu. Citi novada teritorijā izplatītie derīgie izrakteņi koncentrēti Kvartāra nogulumos.

Kvartāra nogulumu Latvijā sāka veidoties pirms apmēram 0,78 – 0,8miljoniem gadu. Tie veido tikai platformsegas virsējo kārtu. Kvartāra periodā Latviju vairākkārt pārklājuši kontinentālie segledāji. Daļa iežu ledāja virzīšanās gultnē ir noārdīti, pārvietoti un glaciotekoniski deformēti. Kvartāra nogulumus pārsvarā veido ledāju un to kušanas ūdeņu veidotie nogulumi. Kvartāra nogulumu segas biežumu, uzbūvi un virsmas reljefa veidošanos galvenokārt ietekmēja zemledāja gultne un ledāja dinamika pēdējā apledošanas beigās.

Mārupes novadā kvartāra nogulumu augšējo daļu veido mūsdienu nogulumu – augsne un kūdra (bQ4) (kvartāra nogulumu ģeoloģiskā karte 1.pielikumā).

Lielākajā teritorijas daļā zem augsnes, bet novada teritorijas dienvidu un austrumu daļā zem kūdras, iegul Baltijas ledus ezera nogulumu, kurus pārsvarā veido smalkgraudaina, nereti puteklaina vai mālaina smilts, aleirīts un māls (glQ3bl). Kopējais limnoglaciālo nogulumu biežums novada teritorijā vidēji – 13 -14m, bet var sasniegt arī 20m un vairāk.

Atsevišķās vietās novada teritorijā sastopami eolie nogulumu, ko veido pārpūstas smiltis. Eolie nogulumu pārsvarā sastopami nelielu vaļņu un pacēlumu veidā.

Kvartāra segas pamatni veido Latvijas apledošanas morēnas (gQ3ltv) mālsmilts. Mālsmilts ir brūna, plastiska nereti oļaina. morēnas mālsmilts slāņa aptuvenais biežums ir 4 -7m.

Mārupes novada derīgie izrakteņi

Mārupes novadā šobrīd izpētītie derīgie izrakteņi ir smilts, kūdra un pazemes ūdeņi.

Mārupes novadā izpētītās smilts atradnes ar akceptētiem derīgā izrakteņa krājumiem ir saistītas ar Baltijas ledus ezera nogulumiem, tajās noteikti smalkgraudainas, nereti puteklainas vai mālainas smilts krājumi.

2.tabula Būvmateriālu atradnes Mārupes novada teritorijā (avots LVGMC)

Atradnes numurs	Nosaukums	Atrašanās vieta	Derīgā izrakteņa veids	Izmantošana (ir izsniegta Licence vai Atļauja)
2890	Lielstraumes	Mārupes novads	Smilts	Neizmanto
2877	Jaunarāji - Mārupes novads	Mārupes novads	Smilts	Neizmanto
2876	Trīnīši	Mārupes novads	Smilts	Neizmanto
2872	Misiņi-1	Mārupes novads	Smilts	Izmanto
2837	Jaunviesītes 2	Mārupes novads	Smilts	Izmanto
2773	Jaunviesītes	Mārupes novads	Smilts	Izmanto
2538	Ošupes	Mārupes novads	Smilts	Izmanto
2516	Kārkliņi - 1	Mārupes novads	Smilts	Izmanto
2466	Mazcenu aleja	Mārupes novads	Smilts	Izmanto
2376	Gundegas - Mārupes novads	Mārupes novads	Smilts	Izmanto
2371	Ežiņi	Mārupes novads	Smilts	Izmanto
2349	Mārtiņi	Mārupes novads	Smilts	Neizmanto
2329	Dardedzes - 1	Mārupes novads	Smilts	Neizmanto
2286	Lagūnas	Mārupes novads	Smilts	Neizmanto

Saskaņā ar Derīgo izrakteņu bilanci par 2016.gadu reāla derīgo izrakteņu ieguve notikusi 3 atradnēs, bet spēka esoša derīgo izrakteņu ieguves licence/atļauja ir 4 atradnēs.

3.tabula Smilts materiāla ieguve 2016.gadā (Avots LVĢMC)

Derīgo izrakteņu atradne	Licences/Atļaujas izsniedzējs	Licences/Atļaujas turētājs	Licences/Atļaujas Nr.	Licences/atļaujas derīguma termiņš	Ieguve 2016.gadā Tūkst.m ³
Ežiņi	Mārupes novada dome	I.Jasinskis	Atļauja Nr. 1-2011	2011.02.03 - 2019.10.04	37,8
Gundegas	Valsts Vides dienests	SIA "Vērsis RO"	Licence Nr. CS14ZD0532	2014.12.03 - 2020.12.31	27,79
Jaunviesītes	Valsts Vides dienests	SIA "KVL Baltic"	Licence Nr. CS15ZD0310	2015.08.28 - 2035.12.31	33,80
Misiņi 1	Valsts Vides dienests	SIA "EURO MINING GROUP"	Licence Nr. CS16ZD0064	2016.03.03 - 2040.09.08	0,0

Iegūtā smilts materiāla rekomendējamā izmantošana – teritoriju uzbēršanai, planēšanai, labiekārtošanai. Jāņem vērā, ka, palielinoties mālaino daļiņu koncentrācijai, smiltis zem gruntsūdens līmeņa kļūst tiksotropas – sašķidrinās (plūstošās smiltis), tādēļ to izmantošanas iespējas būvniecībā ir ierobežotas.

Novadā samērā plašas teritorijas aizņem pārmitras teritorijas un plaši ir izplatīti kūdras nogulumi. Teritorijas, kur kūdras nogulumu biezums pārsniedz 0,3m tiek klasificētas kā purvs, savukārt kūdras atradni parasti nosaka teritorijā, kur kūdras nogulumu biezums pārsniedz 1,3m. Kopumā novada teritorijā kūdras krājumi akceptēti 7 atradnēs (LVĢMC dati) skat.4.tabulu.

Trīs atradnēs notiek kūdras ieguve (skat.5.tabulu).

4.tabula Kūdras atradnes Mārupes novada teritorijā (avots LVĢMC)

Atradnes numurs	Nosaukums	Atrašanās vieta	Derīgā izrakteņa veids
16869	Gundegas	Mārupes novads	Kūdra
16851	Mārtiņi	Mārupes novads	Kūdra
16804	Mēdema	Mārupes novads	Kūdra
16803	Cenas tīrelis	Mārupes Novads, Olaines novads, Olaines pagasts, Babītes pagasts	Kūdra
16755	Māriņu	Mārupes novads	Kūdra
16753	Ezeru (daļa)	Mārupes novads	Kūdra
16698	Bieriņu	Mārupes novads	Kūdra

5.tabula Kūdras ieguve 2016.gadā (Avots LVĢMC)

Atradnes numurs	Nosaukums	Licences turētājs	Licences Nr.	Licences derīguma termiņš	Ieguves apjoms 2016.gadā, tūkst. t ar mitrumu 40%
16698	Bieriņu purvs	SIA "PAGANELS"	Licence Nr. CS15ZD0141	2015.04.30 - 2021.03.20	5,2
16803	Cenas tīrelis	SIA "FLORABALT SIA "OLAINES KŪDRA"	Licence Nr. 8/237 Licence Nr. CS12ZD0007	2003.04.08 - 2028.03.18 2012.01.13 - 2036.06.09	14,69
16804	Mēdema purvs	SIA "Olaines kūdras"	Licence Nr. CS12ZD008	2012.01.13. – 2036.06.09.	3,79

Smilts atradņu apsekošanas rezultāti

Smilts atradņu apsekošana tika veikta Mārupes novada teritorijas plānojuma izstrādes procesā, apzinot esošo situāciju derīgo izrakteņu ieguves un dīķu ierīkošanas jomā.

Praktiski visi derīgā izrakteņa – smilts ieguves procesi saistīti ar dīķu ierīkošanu. Plānotā darbība ir dīķa ierīkošana, bet tās gaitā iegūtais smilts materiāls tiek realizēts. Tādējādi dīķis vai dīķi tiek ierīkoti ieguves vietas rekultivācijas procesā.

Apsekošanu veica SIA Grupa93 pārstāve Marita Nikmane un eksperte Inga Gavēna 2018. gada 24.aprīlī.

Apsekošana ietvēra vizuālu esošā stāvokļa novērtējumu un fotofiksāciju. Apsektas tika atradnes, kurās tiek veikta vai ir tikusi veikta ieguve, tai skaitā rekultivētās teritorijas.

Atradne Jaunviesītes un Jaunviesītes 2: Atradnē notiek derīgā izrakteņa ieguve virs un zem gruntsūdens līmeņa. Ūdens līmeņa pazemināšana netiek veikta. Apsekošanas laikā atradnē notiek ieguves darbi.

Atradnes izstrādātā daļa tiek pakāpeniski rekultivēta, galveno uzmanību pievēršot veidojamā dīķa krasta stiprināšanai, lai novērstu pārplūšanas un iespējamus krasta erozijas riskus. Krasts tiek paaugstināts un apzaļumots

Kopumā ieguves vieta sakārtota, iežogota.

1.attēls Atradnes Jaunviesītes rekultivētā krasta līnija (Foto I.Gavena)



Atradne Jaunarāji. Teritorija iežogota. Teritorijā redzamas smilšu krautnes. Vērojama spēcīga vēja erozija, smiltis intensīvi no krautnēm tiek nopūstas. Gar ielas malu izveidotie valņi ir par zemu un pilnībā neaiztur pārpūstās smalkās smiltis daļiņas.

Ieguve tiek veikta virs un zem gruntsūdens līmeņa, ūdens novadīšana netiek veikta. Saskaņā ar LVGMC datu bāzē pieejamo informāciju 2016.gadā ieguve šajā atradnē nav veikta. Dati par 2017.gadu vēl nav publicēti. Apsekošanas laikā darbība atradnē netiek veikta.

2.attēls ieguves vieta Jaunarāji (foto I.Gavena)



Atradne Misīni 1. Teritorija iežogota, gar ielas malu izveidots zemes valnis. Taču teritorijā esošo krautņu augstums būtiski pārsniedz valņa augstumu. Valnis neapkopts, vāji apzaļumots. Ņemot vērā, ka ieguves vietai ļoti tuvu – pretī pāri ielai, atrodas dzīvojamās ēkas, nepieciešams

veikt kontrolmērījumus vai veiktās darbības radītie putekļi un trokšņa līmenis nepārsniedz normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības.

Apsekošanas laikā netika novērota smilts materiāla ieguve. Saskaņā ar LVGMC krājumu bilanci pieejamo informāciju, 2016.gadā šajā atradnē tika iegūti 29.04 tūkst.m³ smilts, dati par 2017.gadu nav pieejami.

Tai pašā laikā vērojama intensīva transporta kustība, uz plānotā dīķa teritoriju tiek vestas dažādas kravas, teritorijā esošās melnzemes krautnes ietver pārāk lielu melnzemes apjomu, tās nevarēja radīt dīķa izveides rezultātā noņemtā augsnes kārtu. Tāpat šajā teritorijā nevarēja iegūt dažāda lieluma akmeņus un dolomīta šķembas, kuru krautnes redzamas tehnoloģiskajā laukumā. Var izdarīt secinājumu, ka teritorijā tiek veikta intensīva dažāda materiāla, iespējams arī ieguves vai rakšanas darbu atkritumu pārkraušana un apstrāde. Šāda darbība neatbilst atļautajai darbībai - dīķa ierīkošana, kā arī būtiski palielina transporta plūsmu un rada negatīvu ietekmi uz tuvējo iedzīvotāju dzīves apstākļiem. Ieteicams pašvaldībā izvērtēt darbības, kas tiek veiktas Atradnē Misiņi 1 un to atbilstību uzsniegtajām atļaujām.

Jāatzīmē, ka šāda papildus saimnieciskā darbība aizkavē dīķa ierīkošanu un palielina antropogēno slodzi uz apkārtējo teritoriju. Pakāpeniskas rekultivācijas darbi netiek veikti.



3.attēls Atradne Misiņi 1, valnis gal teritorijas malu būtiski zemāks par tālāk esošajām krautnēm, valnis nenostiprināts un neapzaļumots (foto I.Gavena)



4.attēls Atradnes Misiņi 1 tehnoloģiskais laukums redzamas materiālu, kādus nevar iegūt šī dīķa ierīkošanā krautnes (foto I.Gavena)

Atradne Ošupes. Saskaņā ar LVGMC krājumu bilances datiem 2016.gadā šajā atradnē ieguve nav veikta. Apsekošanas laikā ieguves darbi netiek veikti. Ieguves vieta liecina par periodisku smilts ieguvi.

Veidoti blīvi stādījumi ap ieguves vietas teritoriju, kas nodrošina antropogēno ietekmju uz apkārtējo vidi samazināšanu, kā arī ainaviski pievilcīgas vides veidošanu.



5.attēls Atradne Ošupes (foto I.Gavena)

Atradne Kārklīņi. Atradnē Kārklīņi ieguve nav notikusi 2016.gadā (LVGMC). Apsekošanas laikā redzams, ka ieguve pārtraukta jau vairākus gadus. Ieguves vieta nav rekultivēta. Redzams, ka

tā daļēji aizbērta ar rakšanas vai būvdarbu atkritumiem. Tādi mētājas arī pie ieguves vietas. Tuvējo māju iedzīvotāji iespējams izmanto šo teritoriju atpūtai, taču tā ir nesakopta, mētājas atkritumi. Ir vērojami aktīvas erozijas procesi.

Nezinot ar kādiem materiāliem daļēji aizbērta ieguves vieta, būtu nepieciešams veikt ūdens kvalitātes kontroli.

Perspektīvā būtu veicama teritorijas sakārtošana un dīķa izveide saskaņā ar apstiprināto būvprojektu, vai arī konservācija, atbrīvojot teritoriju no atkritumiem un nodrošinot tās iežogojumu.



6.attēls Atradne Kārklīni (Foto I.Gavena)

Atradne Gundegas. Notiek aktīvi ieguves darbi. Saskaņā ar LVGMC datiem, 2016.gadā iegūti 27,79tūkst. m³ smilts materiāla.

Apsekošanas procesā konstatēts, ka ieguves vietas izstrādātā daļa tiek intensīvi aizbērta ar ievestu materiālu, kas vizuāli klasificējams kā dažādu rakšanas darbu vai būvniecības darbu atkritumi. Tādējādi nekādā gadījumā netiek veidots dīķis. Kā arī šāda rīcība iespējams slēpj patiesos smilts materiāla ieguves daudzumus.

Nepieciešama steidzama pašvaldības un VVD Lielrīgas RVP kontrole šajā teritorijā, novērtējot veikto darbību atbilstību Licences nosacījumiem, būvatļaujas nosacījumiem un vides aizsardzības prasībām, kā arī detalizēti izvērtējot iespējamo kaitējumu videi (piesārņojumu), kā arī nepieciešama patieso ieguves apjomu un aizbērtās daļas apjomu precizēšana.

Nemot vērā, ka tieši blakus atrodas intensīvi rekreācijā izmantots rekultivēts karjers, izvērtējama iespējamā piesārņojuma noplūde uz šo teritoriju, ja aizbēršanai tiek izmantota piesārņota grunts.

Apsekošanas laikā netika fiksēta smilts materiāla izvešana, tikai intensīva materiāla ievēšana.

Ieguves teritorijas tuvumā nav dzīvojamo ēku, tādēļ netiek radīti traucējumi iedzīvotājiem.



7.attēls Atradne Gundegas erozijas skarta ar atkritumiem aizbērtā ieguves vietas daļa (foto I.Gavena)



8.attēls Atradne Gundegas nezināmas izcelsmes grunts un atkritumu valnis (foto I.Gavena)



9.attēls Atradne Gundegas, piebērtā ierīkojamā dīķa daļa un piesārņojums ar no iebērtā materiāla izskaloziem atkritumiem (foto I.Gavena).

Atradne Ežiņi. Atradnē notiek ieguves darbi, saskaņā ar LVGMC datiem 2016.gadā iegūti 37,85 tūkst.m³ smilts materiāla.

Atradne tuvojas izstrādes pabeigšanai, izstrādātajā daļā tiek veikta rekultivācija, nodrošinot dīķa malas stiprināšanu, erozijas risku novēršanu un rekreācijas zonas izveidi. Apkārtnē sakopta un veido pievilcīgu ainavu un rekreācijas zonu.



10.attēls Atradne Ežiņi, pārejas posms un perspektīvā rekultivācijas teritorija (Foto I.Gavena)

Atradne Trīniši. Atradnē 2016.gadā ieguve nav notikusi, tāda nenotiek arī šobrīd. Vizuāli rodas iespaids, ka atradnes izstrāde ir pabeigta, taču dīķa ierīkošana un aprīkošana, kā tas plānots nenotiek.

Teritorija nesakopta, neiežogota. Teritorijā ir dažādu materiālu krautnes, iespējams tos plānots izmantot rekultivācijai.



11.attēls Atradne Trīniši

Atradne Viesītes ieguves darbi pabeigti ieguves vieta rekultivēta, realizēts dīķa ierīkošanas būvprojekts. Izveidots akvakultūras uzņēmums (zivju dīķis), kā arī pie tā izveidota rekreācijas zona, kopumā veidojot pievilcīgu ainavu un nodrošinot šīs teritorijas iesaisti saimnieciskajā darbībā, kā arī tās izmantošanu rekreācijā.

Lielisks pozitīvs piemērs



12.attēls Rekultivēta atradne Viesītes

Atradnes Ežiņi, Jaunviesītes un Viesītes uzskatāmas par patiesi pozitīviem piemēriem darbību veikšanai. Teritoriju labiekārtojuma līmeņa palielināšanās šo darbību rezultātā rada pozitīvu piensumu novada saimnieciskajā dzīvē, veido papildus rekreācijas teritorijas kā novada iedzīvotājiem, tā viesiem. Veidojas ainaviski augstvērtīgas teritorijas.

Savukārt pašvaldībai un VVD Lielrīgas reģionālajai vides pārvaldei vajadzētu apsekot un izvērtēt darbības, kas tiek veiktas atradnēs Gundegas un Misiņi 1, gan izvērtējot to atbilstību Licenču un būvprojektu nosacījumiem, kā arī saistībā ar vides aizsardzības prasību ievērošanu.

Atradnes Kārklīņi zemes īpašniekam, būtu steidzami jāveic ieguves vietas rekultivācija, īstenojot dīķa ierīkošanas būvprojektu. Bažas rada redzamā atkritumu klātbūtne teritorijā, iespējama arī piesārņotas grunts atrašanās.

Mārupes novada Inženierģeoloģiskie apstākļi

Mārupes novada teritorijā inženierģeoloģiskie apstākļi pārsvarā ir definējami, kā vidēji sarežģīti, un tos galvenokārt nosaka samazinātā grunšu nestspēja – teritorija daudzviet ir purvainā, tajā ir augsts gruntsūdens līmenis un daudzviet izplatītas tiksotropas – sašķidrinās (plūstošās smiltis).

Saskaņā ar LVS 437:2002 „Būvniecība. Gruntis. Klasifikācija.”, Mārupes novadā izplatītās gruntis klasificējas kā irdeno grunšu klases biogēnās un vāji saistīto nogulumiežu gruntis. Zemes virsmā iegul viegli saspiežamās gruntis – kūdra un augsne, dziļāk – smalka un puteklaina smiltis, kas pārsvarā ir ūdens piesātināta.

Gruntsūdens novada teritorijā iegul samērā sekli, 0 – 2 m dziļumā. Jāņem vērā, ka zem gruntsūdens smiltis un puteklainās gruntis kļūst tiksotropas – sašķidrinās. Šie apstākļi ņemami vērā veicot jebkurus būvniecības darbus.

Mūsdienu ģeoloģiskie procesi un paaugstināta ģeoloģiskā riska nogabali:

Latvijā paaugstinātu ģeoloģisko risku saista ar mūsdienu ģeoloģiskajiem procesiem – karstu, sufoziju, nogāžu procesiem, pārpurvošanos.

Mārupes teritorijā kā vienīgais mūsdienu ģeoloģiskais process ir konstatēta teritorijas pārpurvošanās. Tas ņemams vērā veicot būvniecības un plānošana darbus, kuru ietvaros būtiska uzmanība pievēršana gruntsūdens plūsmu saglabāšanai, nepieciešamības gadījumā meliorācijas pasākumiem.

Hidroģeoloģiskie apstākļi

Mārupes novada teritorijas hidroģeoloģiskie apstākļi ir samērā vienkārši.

Aktīvās ūdens apmaiņas zonu veido ūdeni caurlaidīgu un vāji caurlaidīgu horizontu mija.

Pirmo no zemes virsmas bezspiediena horizontu (gruntsūdens horizontu) teritorijas lielākajā daļā veido Baltijas ledus ezera smalka un puteklaina smiltis tā biezums ir mainīgs, vidēji no 5,0 līdz 10 m. Teritorijās, kur izplatīti kūdras nogulumu, tie pārklāj gruntsūdens horizontu, taču ir vāji saistīti.

Gruntsūdens līmenis ir augsts visā teritorijā un vājā teritorijas posmotība aprūtina dabīgo noteci.

Gruntsūdens horizontu no dziļāk iegulošajiem ūdens horizontiem izolē visā teritorijā izplatītie ūdeni vāji caurlaidīgi glaciēnie nogulumu – morēnas mālsmilts un smilšmāls.

Gruntsūdeņu resursi papildinās ar atmosfēras nokrišņiem praktiski visā novada teritorijā, izņemot teritorijas, kur izplatīti purvu nogulumu. Mārupes novadā un tā tuvākajā apkārtnē nav veikti gruntsūdeņu līmeņu bilances novērojumi. Pēc reģionālajiem valsts pazemes ūdeņu monitoringa datiem, tipisks gruntsūdeņu neto infiltrācijas lielums līdzīgos hidroģeoloģiskajos apstākļos svārstās no 0,0003 m/d pie gruntsūdeņu līmeņa dziļuma ap 1 m līdz 0,0001 m/d purvos.

Gruntsūdens līmeņu un plūsmu izpēte ir nepietiekama, lai definētu reģionālo gruntsūdeņu plūsmu. Vietējo gruntsūdeņu plūsmu ietekmē Mārupīte un Nerīņas upīte, virkne meliorācijas grāvju, mākslīgās ūdenstilpes un dabiskie ezeri, kas ir otrās kārtas, lokāli gruntsūdeņu noplūdes apgabali un drenē galvenokārt gruntsūdens horizonta augšējo daļu.

Mārupes novada teritorijā atrodas 6 pazemes ūdens atradnes ar akceptētiem A kategorijas pazemes ūdens krājumiem (Skulte, Jaunmārupe, Tīraine, Upleju iela, Mārupes vidusskola, Lidosta).

6.tabula Pazemes ūdens atradnes Mārupes novada teritorijā (avots LVGMC)

Atradnes numurs	Nosaukums	Atrašanās vieta	Izmantotais ūdens horizonts	Ūdens veids	Ķīmiskās aizsargjoslas platība, h
613644	Skulte	Mārupes novads	D ₂ gj	sulfātu saldūdens	37,5
613642	Jaunmārupe	Mārupes novads	D ₃ gj	sulfātu saldūdens	44,7
613638	Tīraine	Mārupes novads	D ₃ gi	saldūdens	40,5
613637	Upleju iela	Mārupes novads	D ₃ gj	saldūdens	177
613636	Mārupes vidusskola	Mārupes novads	D ₃ gi	saldūdens	280
613635	Lidosta	Mārupes novads	D ₃ gi	saldūdens	178

Visās atradnēs ūdens tiek iegūts no Augšdevona Gaujas ūdens horizonta, kas ir droši aizsargāts no virszemes piesārņojuma.

Jāatzīmē, ka ūdens kvalitāte pilnībā neatbilst dzeramā ūdens kvalitātes prasībām (paaugstināta dzelzs koncentrācija, mangāna koncentrācija, kā arī Skultē un Jaunmārupē paaugstināta sulfāta jonu koncentrācija, palielināta cietība), tādēļ pirms ūdens padošanas patērētājiem, veicama ūdens sagatavošana.

Nemot vērā labo horizonta aizsargātību, atradnēm netiek noteikta bakterioloģiskā aizsargjosla, stingra režīma aizsargjosla ir 10m, ķīmiskā aizsargjosla norādīta 6.tabulā.

Rekomendācijas vides aizsardzības pamatprasībām derīgo izrakteņu (smilts un kūdras) ieguves uzsākšanai

Derīgo izrakteņu (smilts, smilts-grants un kūdras) ieguves un ar to apstrādi un transportēšanu saistītās darbības rada negatīvu ietekmi uz vidi, kas pārsvarā gadījumu ir lokāla (aptver ieguves vietu un tās tuvāko apkārtni), nosacīti īslaicīga, jo rada ietekmi galvenokārt ieguves un transportēšanas laikā.

Būtiskākās negatīvās ietekmes saistāmas ar:

- Esošo biotopu iznīcināšanu karjera teritorijā atradnes izstrādes laikā, ietekme lokāla un ilglaicīga.
- Lokāla ietekme uz gruntsūdens plūsmu tiešā atradnei piegulošajā teritorijā, ietekme nebūtiska, ja iegūvi veic nepazeminot pazemes ūdens līmeni, būtiska, ja tiek veikta ūdens atsūkšanās vai novadīšana izmantojot meliorācijas sistēmas.
- Smilts resursu samazināšanās reģionā. Ietekme ir neatgriezeniska un reģionāla. Pieejamie derīgo izrakteņu resursi samazināsies par iegūto apjomu. Taču Latvijas mērogā smilts, smilts-grants un kūdras krājumi ir ievērojami un jau izpētītie krājumi nodrošina resursu pieejamību vairākiem simtiem gadu.
- Emisijas gaisā ieguves procesā, ko rada ieguves tehnika, transports, kā arī iespējamās putekļu emisijas no smilts bērtņēm. Putekļu emisiju ietekme uz gaisa kvalitāti lielākoties ir nebūtiskā, sekundāra un īslaicīga, saistīta ar ilgstošiem sausuma periodiem. Kopumā ietekmes uz gaisa kvalitāti ir lokālas un sezonālas (tikai atradnes izstrādes laikā parasti siltajā gadalaikā). Ietekmes nebūtiskas un pēc pieredzes dažādos IVN procesos, nepārsniedz normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības ārpus atradnes teritorijas. Iespējamās putekļu emisiju koncentrāciju pārsniegumu tiešā autoceļa tuvumā, ja tam nav cietā seguma, vai netiek veikta ceļa mitrināšana un kravu pārsegšana sausā laikā.
- Trokšņa emisijas, ko rada ieguves process un tajā iesaistītie tehniskie līdzekļi, kā arī iegūto izrakteņu transports. Ietekmes lokālas un sezonālas (tikai atradnes izstrādes laikā). Ietekmes parasti nebūtiskas un nepārsniedz normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības ārpus atradnes teritorijas. Iespējami trokšņa līmeņa pārsniegumu tiešā autoceļa tuvumā.

Nemot vērā samērā plašo derīgo izrakteņu izplatību un derīgo izrakteņu iegūvi Mārupes novada teritorijā, lai samazinātu derīgo izrakteņu ieguves esošo un prognozējamo negatīvo ietekmi uz vidi un cilvēku dzīves apstākļiem, rekomendējams Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos definēt prasības derīgo izrakteņu ieguves, transportēšanas un ieguves vietas rekultivācijas darbu veikšanai.

Veicot smilts un smilts/grants iegūvi, kā arī iegūstot smilts materiālu mākslīgo ūdensobjektu ierīkošanas procesā, ievērojami šādi nosacījumi:

- Ņemot vērā to, ka likumā Par zemes dzīlēm noteikts, ka sākotnējais ietekmes uz vidi izvērtējums ir obligāts atradnēm, kuru platība pārsniedz 5ha, bet pilnā IVN procedūra obligāti tiek piemērota atradnēm, kuru platība pārsniedz 25ha, analogas prasības izvirzāmas gadījumos, kad derīgais izraktenis (smilts) tiek iegūts mākslīgo ūdensobjektu (dīķu) ierīkošanas procesā;
- Ieguves darbus, materiāla apstrādi un materiāla transportēšanu atļauts veikt tikai darba dienās, darba laikā līdz 8 stundām dienā, iekļaujoties laika posmā no 07:00 – 19:00;
- Ieguves darbi veicami, nepazeminot gruntsūdens līmeni;
- Pirms ieguves darbu uzsākšanas, ja atradnes platība nepārsniedz 5ha, veikt iespējamo ietekmju uz vidi izvērtējumu, tai skaitā nosakot potenciāli iespējamās paaugstināta trokšņa izplatības teritorijas, potenciālās teritorijas, kur iespējami gaisa kvalitātes robežvērtību pārsniegumi un potenciālās pazemes ūdens depresijas piltuves teritoriju;
- Nodrošināt derīgo izrakteņu transportēšanas ceļu atputekļošanu vai asfaltēšanu līdz valsts galvenajiem autoceļiem izstrādes un materiāla transporta laikā.

Rekomendējams maksimāli izmantot transportēšanas maršrutus, kas neskar apdzīvoto vietu teritoriju;

- Darbi organizējami tā, lai tuvējās apdzīvotajās vietās netiktu pārsniegtas normatīvajos aktos noteiktās trokšņa robežvērtības, sūdzību gadījumā izstrādātāja pienākums ir nodrošināt trokšņa līmeņa mērījumus un pasākumu veikšanu, ja trokšņa līmenis ir paaugstināts;
- Ja potenciālajā gruntsūdens līmeņa pazeminājuma zonā atrodas akas, tās jāapseko pirms ieguves darbu uzsākšanas un jāizstrādā pazemes ūdens monitoringa sistēma, tai skaitā izvērtējot iespēju veikt ūdens līmeņa monitoringu akās;
- Ieguves teritoriju no apbūves teritorijas ieguves laikā jānorobežo ar valni (tā izveidei var izmantot segkārtas materiālu, vai iegūto materiālu, valņa augstumam jābūt vienādam vai augstākam kā izstrādes teritorijā veidotās materiāla krautnes. Valnis jāapzaļumo;
- Pretinfiltrācijas segums nodrošināms vietās, kur plānota ieguves tehnisko līdzekļu stāvēšana un/vai apkope un degvielas uzpilde;
- Ieguves un tai piegulošajās teritorijās nav atļauta atkritumu izgāšana/uzglabāšana, tai skaitā citās ieguves vietās iegūto derīgo izrakteņu vai derīgo izrakteņu ieguves atkritumu pārkraušana vai uzglabāšana;
- Rekultivācijas darbi uzsākami derīgo izrakteņu ieguves laikā, lai novērstu plašu degradēto teritoriju veidošanos. Derīgo izrakteņu ieguves teritorijas ir jārekultivē atbilstoši rekultivācijas dokumentācijai. Derīgo izrakteņu ieguves vietas rekultivācijas projekts jāsaskaņo Mārupes novada Domē. Ieguves vietu rekultivācijas procesā veidojamas ainaviskas ūdenskrātuves, rekreācijas vai zivsaimniecības vajadzību nodrošināšanai;
- Rekultivācijas procesā aizliegts izmantot piesārņotu grunti, būvniecības vai citus atkritumus.

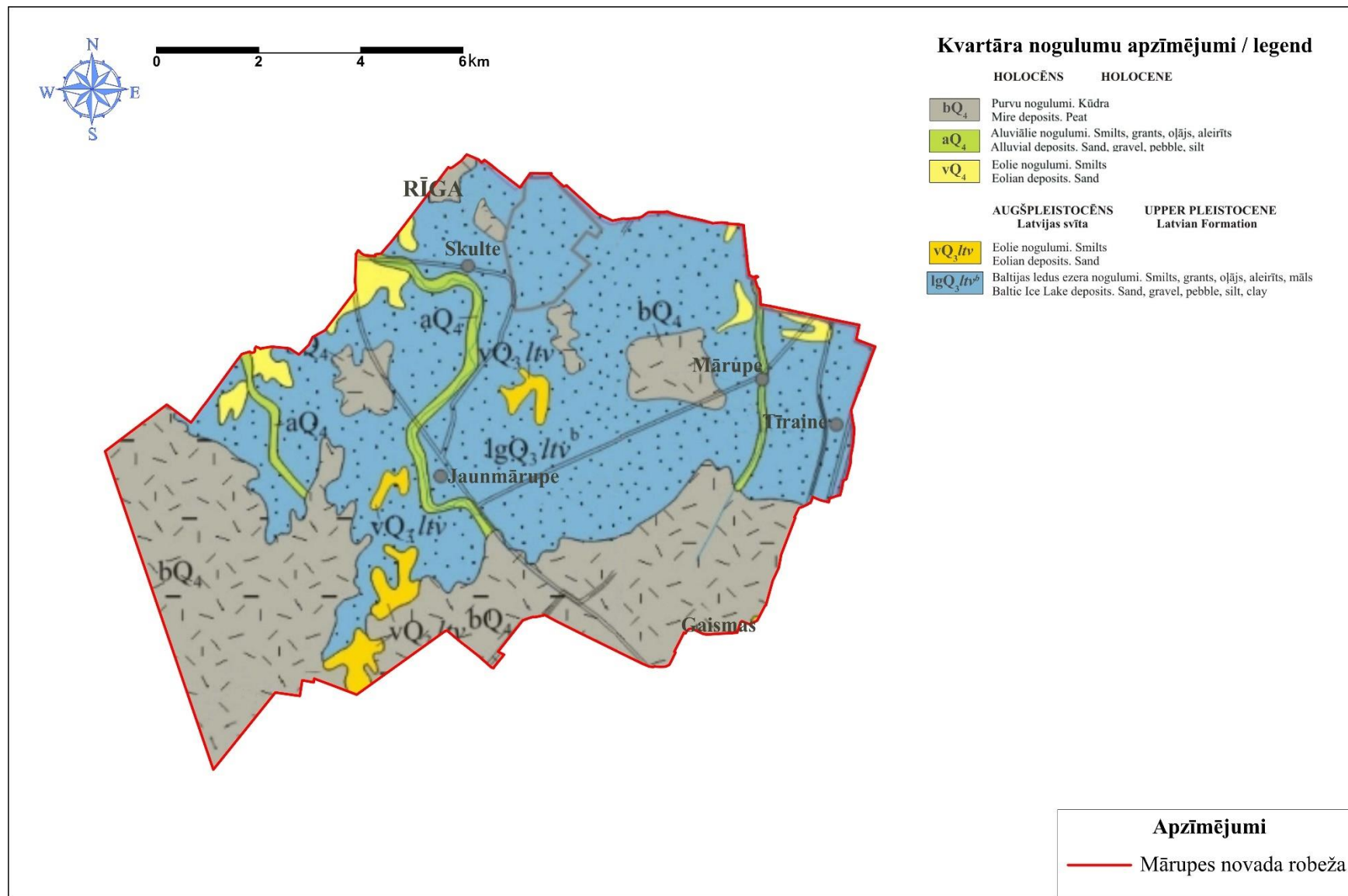
Veicot kūdras ieguvi, ievērojami šādi nosacījumi:

- Ieguves darbus un materiāla transportēšanu atļauts veikt tikai darba dienās, darba laikā līdz 8 stundām dienā, iekļaujoties laika posmā no 07:00 – 19:00;
- Nodrošināt derīgo izrakteņu transportēšanas ceļu atputekļošanu vai asfaltēšanu līdz valsts galvenajiem autoceļiem izstrādes un materiāla izvešanas laikā;
- Sausā laikā, transportējot kūdras materiālu, nodrošināt automašīnu pārsegšanu;
- Plānojama un veicama caurteku - regulatoru izbūve no kūdras ieguves laukumiem iztekošajos novadgrāvjos, lai varētu regulēt pavasara palu un intensīvu lietus periodu noteces straujumu, kompensējot iespējamo caurplūdumu maksimumu palielināšanos kūdras izstrādes rezultātā, tādējādi novēršot piegulošo teritoriju iespējamās applūšanas draudus;
- Nodrošināt nosēdbaseinu ierīkošanu no kūdras ieguves laukumiem iztekošo novadgrāvju lejtecē, lai novērstu suspendēto vielu (kūdras daļiņu) nonākšanu ūdenstecēs ārpus kūdras ieguves teritorijām;
- Veikt pakāpenisku izstrādāto kūdras lauku rekultivāciju, nodrošinot maksimālu SEG emisiju samazināšanu;
- Derīgo izrakteņu ieguves vietas rekultivācijas projekts jāsaskaņo Mārupes novada Domē.

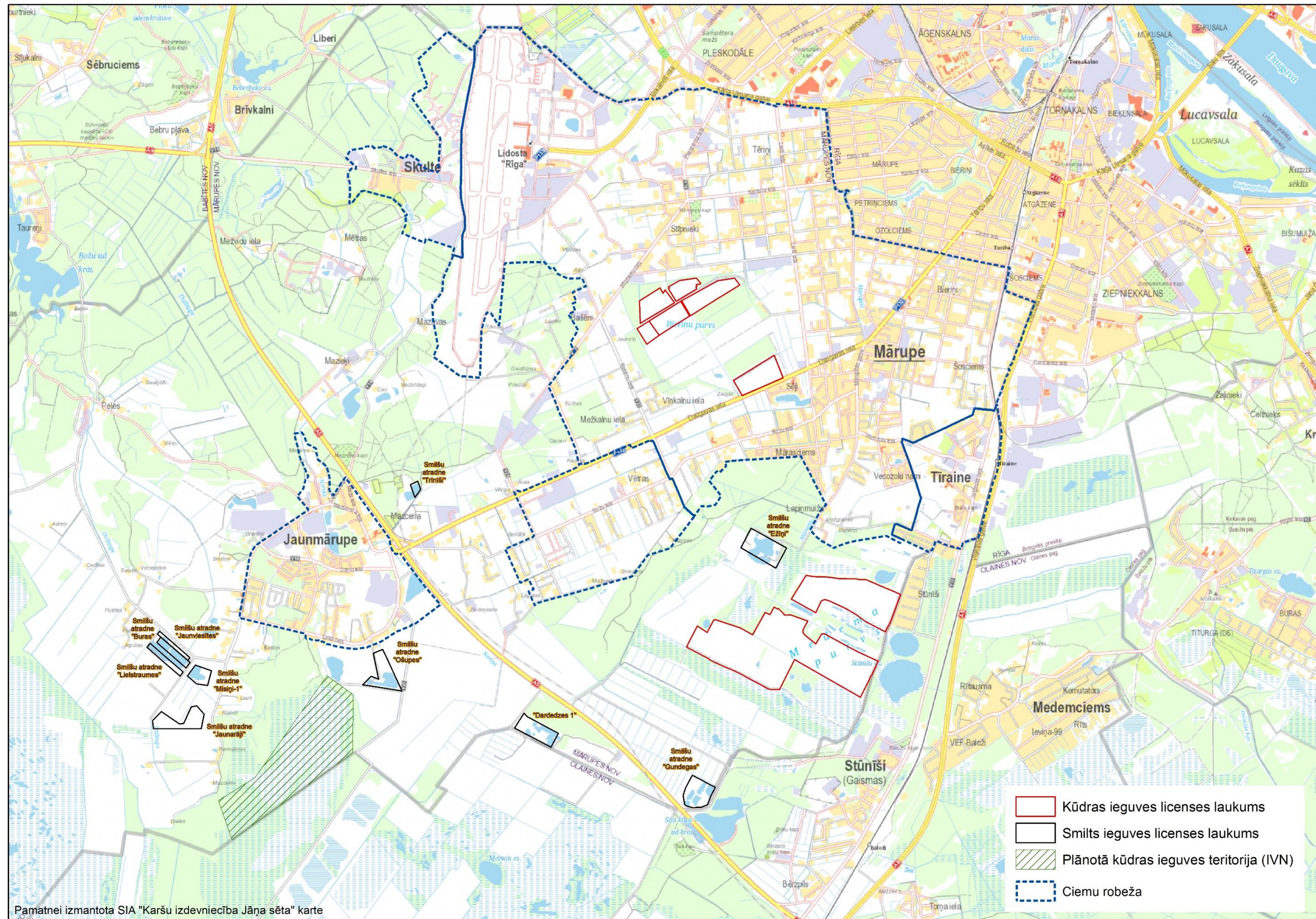
2018. gada 02. maijs

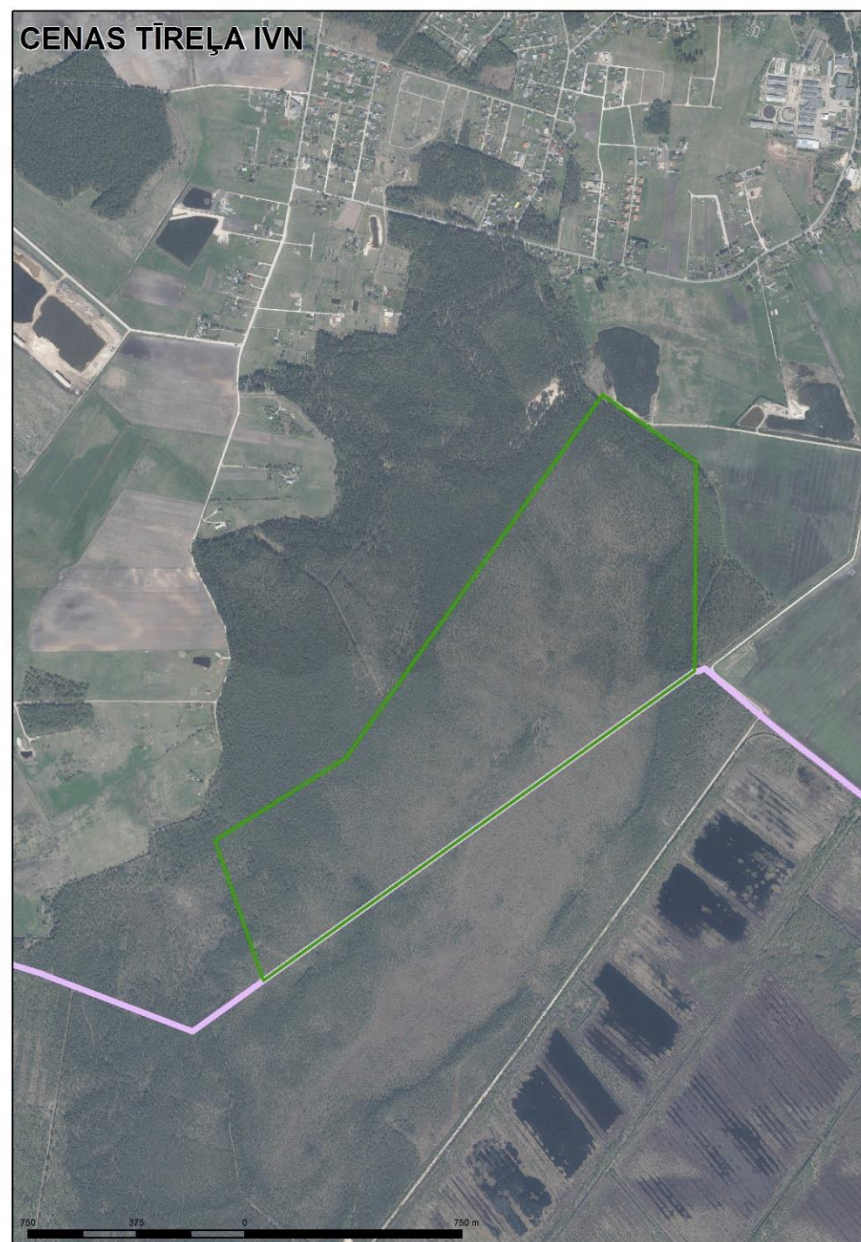
_____ I.Gavēna

1.pielikums. Kvartāra nogulumu karte



3. Pielikums Izsniegtās licences derīgo izrakteņu ieguvei Mārupes novadā





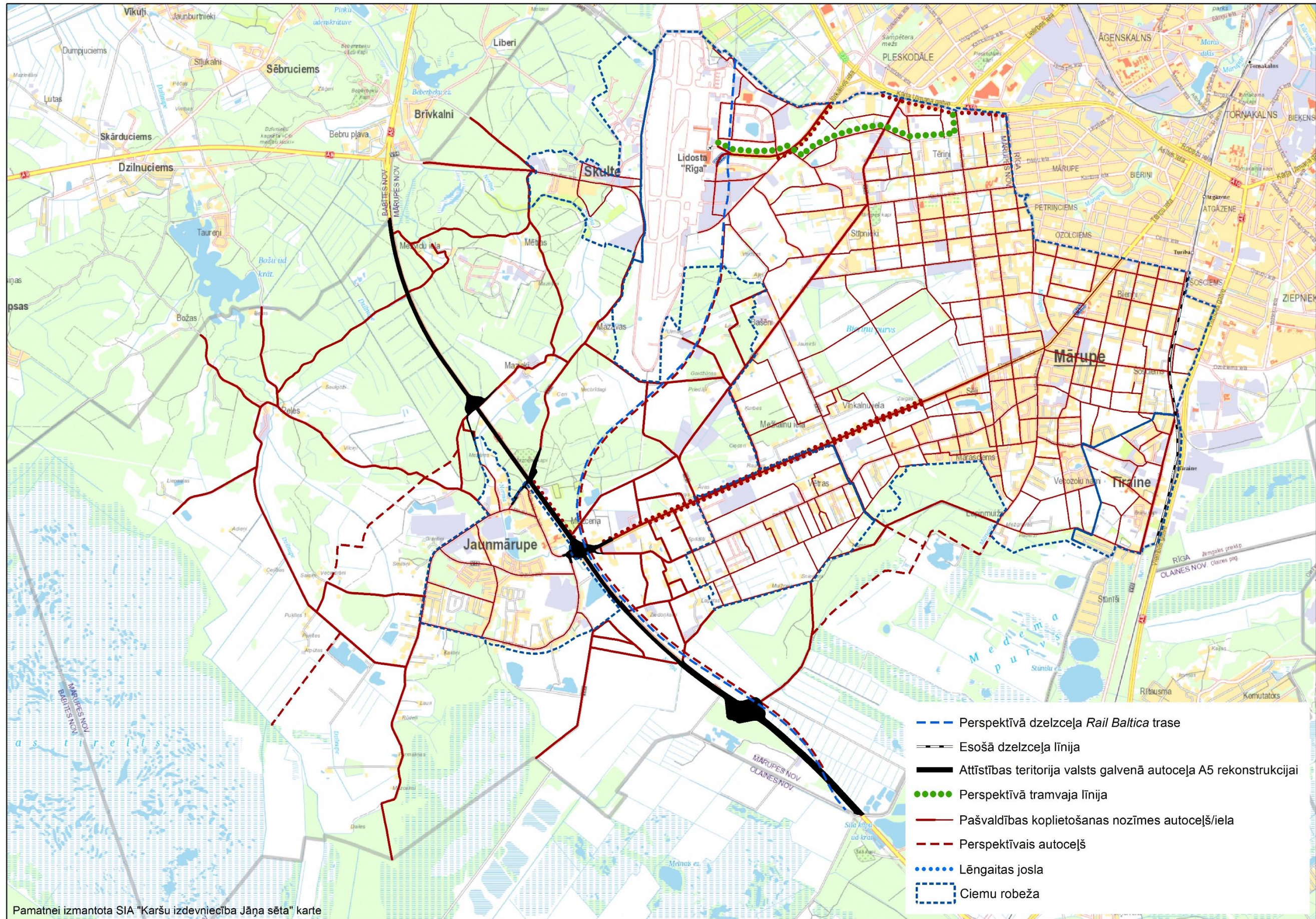








4. Pielikums Transporta infrastruktūras shēma



5. Pielikums Lokālplānojums Mārupes un Tīraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai. Paskaidrojuma raksta attiecināmās sadaļas

Normatīvo aktu apkopojums, kas attiecināmi uz ielu teritoriju plānošanu

Ielu teritoriju plānošanas nepieciešamību ciemu teritorijās nosaka gan valsts, gan pašvaldību izdoti normatīvie akti, un tieši ielas sarkanās līnijas vai ielas aizsargjoslas noteikšanas galvenais uzdevums ir noteikt nepieciešamo ielas koridoru ielas uzturēšanai un/vai attīstībai.

Termins “ielas sarkanā līnija”, iespējams, ka ir radies tieši Padomju savienībā un Padomju Latvijas republikas pastāvēšanas laikā 20.gadsimta otrajā pusē, kad līdz ar centralizētās pilsētplānošanas praksi visā valstī arī Latvijas pilsētu un ciemu ģenerālplānos tika iezīmētas plānoto ielu trases, nosakot ielu sarkanās līnijas. Tajā laikā šo sarkano līniju, kā ielas teritorijas robežas iezīmēšana apbūves plānos bija būtiska, jo kalpoja par ielas un inženierkomunikāciju izbūves zemesgabalu (koridoru) un projektēšanas atskaites līniju. Mērķis arī tolaik bija tāds pats – noteikt nepieciešamo ielas koridoru ielas uzturēšanai un/vai attīstībai, tikai atšķirīgs bija to noteikšanas, publiskās apspriešanas un atsavināšanas process. Ņemot vērā, ka arī Mārupē ielu sarkanās līnijas ir plānotas un noteiktas ilgākā laika posmā, un līdz ar šo

Lokālplānojumu galvenokārt tiek tikai grozītas, nevis noteiktas no jauna, šajā nodaļā ir apskatīti normatīvie akti to pieņemšanas un piemērošanas vēsturiskā griezumā. Bet spēkā esošo Latvijas normatīvo aktu pārskats, kuru nosacījumi ir ņemti vērā izstrādājot lokālplānojuma risinājumus, ir iekļauts Lokālplānojuma Pielikumam sadaļā.

Civillikums (pieņemts 28.01.1937., spēkā no 01.09.1992. ar grozījumiem) nosaka aprobežojumu noteikšanas kārtību un aprobežotā īpašuma lietošanas tiesības:

CL 1082.pants: *“Īpašuma lietošanas tiesības aprobežojumu noteic vai nu likums, vai tiesas lēmums, vai arī privāta griba ar testamentu vai līgumu, un šis aprobežojums var attiekties kā uz dažu lietu tiesību piešķiršanu citām personām, tā arī uz to, ka īpašniekam jāatturas no zināmām lietošanas tiesībām, vai arī jāpacieš, ka tās izlieto citi. Piezīme. Daži citi, šajā nodalījumā neparedzēti īpašuma lietošanas tiesības aprobežojumi, kā piemēram, par minerālūdeņu avotiem, radiostaciju ierīkošanu un lietošanu, gaisa satiksmi, zemes gabaliem gar dzelzceļu līnijām un izrakumiem, paredzēti sevišķos likumos.”* Pašvaldībai nosakot īpašnieka lietošanas tiesību aprobežojumus jāsaņem īpašnieka piekrišana (Zemesgrāmatu lik. 45 p. 7.p.). Šādu kārtību faktiski izsauca CL 1082.p. norma, kas neparedz šādas tiesības pašvaldībai (A.Grūtupa komentārs). Tādēļ arī ir būtiski informēt zemes īpašniekus aprobežojumu noteikšanas laikā – t.i. teritorijas plānojuma izstrādes laikā, lai sniegtu iespēju iepazīties un izteikt viedokli (piekrist) par noteiktajiem īpašuma aprobežojumiem teritorijas plānojuma vai detālplānojuma ietvaros. CL 929.pants: *Par īpašuma priekšmetu var būt viss tas, kas ar likumu nav noteikti izņemts no vispārējās apgrozības* (no apgrozības parasti tiek izņemts valsts un pašvaldību publiskais īpašums, kurš domāts iedzīvotāju vispārējo vajadzību apmierināšanai). Ievērojot to, ka valsts un pilsētas nozīmes infrastruktūras objekti – ielas, tilti, tuneļi u.c.. objekti uzskatāmi par lietām, kuras izņemtas no vispārējās apgrozības (saskaņā ar Civillikumu), piem. pašvaldība nevar iznomāt ielu teritorijas. Viens no vecākajiem būvnormatīviem (pagaidu būvnormatīvs), kas vairāk kā 20 gadus daļēji tika pielietots praksē, ir **LBN – 100 „Teritoriālpilnošana. Pilsētu un pagastu izbūve”** (izdots 1992.gada 28.decembrī). Būvnormatīvā tika noteikts:

7.16. *Apdzīvoto vietu ielu tīkls jāattīsta kā vienota sistēma, ievērojot ielu funkcionālo nozīmi, transporta, velosipēdistu un gājēju kustības intensitāti, teritorijas plānojuma un apbūves raksturu. Ielu tīklā jāizdala autoceļi, maģistrāles un vietējas nozīmes ielas, kā arī galvenās ielas.* 7.19. *Pilsētu ielu aprēķina parametri jāpieņem pēc 4.tabulas, kā arī ievērojot transporta būvju projektēšanas normatīvu prasības.* 8.20. *Inženierkomunikācijas jāizvieto galvenokārt ielu šķērsprofilu robežās: - zem ietvēm vai zem sadalošām joslām; - komunikāciju kolektoros, kanālos vai tuneļos; - zem sadalošām joslām – ūdensvads, gāzes vads, sadzīves notekūdeņu vai lietusūdeņu kanalizācija, siltumvadi. Zem joslas starp sarkano līniju un apbūves līniju jāizvieto zemspiediena gāzes vadi un kabeli.* Uzsākot Zemes reformu Latvijā 90.to gadu sākumā, faktiski tika noliegts viss, kas bijis „pirms tam”, likuma normās daļēji ignorējot gan teritoriju plānošanu, gan teritorijām nepieciešamo attīstību – faktiski atgriežoties pie privātīpašuma robežām, kādas pastāvēja 1940.gada jūlijā. Ja šī reformas pieeja bija attaisnojama daudzviet Latvijas laukos (kur arī reforma tika uzsākta), tad uzsākt

zemes reformu pilsētās un ciemos 1991.gadā bez plānošanas jautājumu izvērtēšanas un sakārtošanas bija pārāgri.

1994.gada 19.maijā tika pieņemts likums „**Par pašvaldībām**” (ir spēkā ar grozījumiem). Likuma 14.pantā tika noteiktas pašvaldību tiesības un pienākumi, un kā viens no pamatpienākumiem tika noteikts pienākums – *izstrādāt pašvaldības teritorijas attīstības programmu un teritorijas plānojumu, nodrošinot teritorijas attīstības programmas realizāciju un teritorijas plānojuma administratīvo pārraudzību*. 15.pantā ir noteiktas pašvaldības autonomās funkcijas, kā piem.- *1) organizēt iedzīvotājiem komunālos pakalpojumus (ūdensapgāde un kanalizācija; siltumapgāde; sadzīves atkritumi; notekūdeņu savākšana, novadīšana un attīrīšana); 2) gādāt par savas administratīvās teritorijas labiekārtošanu un sanitāro tīrību (ielu, ceļu un laukumu būvniecība, rekonstruēšana un uzturēšana; ielu, laukumu un citu publiskai lietošanai paredzētu teritoriju apgaismošana; parku, skvēru un zaļo zonu ierīkošana un uzturēšana, atkritumu savākšanas un izvešanas kontrole; pretplūdu pasākumi; kapsētu un beigto dzīvnieku apbedīšanas vietu izveidošana un uzturēšana); 13) saskaņā ar attiecīgās pašvaldības teritorijas plānojumu noteikt zemes izmantošanas un apbūves kārtību; 19) organizēt sabiedriskā transporta pakalpojumus (rajonu pašvaldību un republikas nozīmes pilsētu pašvaldību f-ja)*. Likums nosaka pašvaldības atbildību par ielām un inženierkomunikācijām pilsētās un ciemos, un to uzturēšanu, būvniecību un perspektīvo attīstību. 1994.gada 9.septembrī tika izdoti Ministru Kabineta noteikumi Nr.194 „**Teritoriālpānošanas noteikumi**”

(pirmie noteikumi, kas regulēja teritoriju plānošanu Latvijā, izņemot LBN 100; bija spēkā līdz 24.02.1998.) , kuros tika noteikts: **sarkanā līnija** – *juridiski noteikta esoša vai projektēta zemesgabala planā atzīmēta ielas vai inženierkomunikāciju koridora robeža, ja sarkanā līnija atdala zemesgabala daļu, tad pašvaldība ielā iekļauto daļu var atsavināt likumā noteiktajā kārtībā*. Tāpat tika definēta arī *Būvlaide – detālplānojumā vai ģenerālplānā zemesgabalam noteikta līnija, kas nosaka attālumu no sarkanās līnijas līdz apbūvei*. Līdz ar to jau šeit tika iezīmēta sarkano līniju nozīme apbūves teritorijās, jo parādās saistība gan ar ielas un inženierkomunikāciju izbūvi, gan ar pilsētas apbūves veidošanos kopumā. Ielu sarkano līniju un būvlaižu noteikšana tika paredzēta detālplānojumu līmenī (49.2.), kas savukārt bija iespējama tikai pēc ģenerālplāna izstrādes. Ģenerālplānā bija jānosaka nozīmīgākos ceļus, ielas un transporta būves, paplašināmos ceļus un ielas, kā arī maģistrālās inženierkomunikācijas un būves (36.p.). 1995.gada 29.martā Saeimā tika pieņemts

„**Likums par valsts un pašvaldību zemes īpašuma tiesībām un to nostiprināšanu zemesgrāmatās**” (ir spēkā ar grozījumiem), kas reglamentē valsts un pašvaldību zemes īpašuma tiesības un to nostiprināšanu zemesgrāmatās, kā arī valstij un pašvaldībām piekrietošā zemes īpašuma izmantošanu līdz īpašuma nostiprināšanai zemesgrāmatās. Likuma 3.pantā noteikti gadījumi, kuros zeme piekrīt un ir ierakstāma zemesgrāmatā uz pašvaldības vārda. 3.panta (2) daļā minēti gadījumi, *ja attiecīgie zemesgabali paredzēti jaunu objektu celtniecībai un pašvaldības funkciju realizācijai saskaņā ar apstiprināto pagasta vai pilsētas ģenerālplānu (teritorijas plānojumu)*, bet 3.panta (3) daļā paredzēts, ka *uz pašvaldības vārda zemesgrāmatās var ierakstīt valstij piekrietošu zemi, ja zeme paredzēta ielu (ceļu) būvniecībai saskaņā ar vietējās pašvaldības teritorijas plānojumu, veidojot to kā atsevišķu zemes vienību*. 1996.gadā tika izdoti Ministru Kabineta noteikumi Nr.324 „**Noteikumi par aizsargjoslām**”, kuros 1997.gada

5.februārī nomainīja **Aizsargjoslu likums**, kuros tika noteiktas autoceļu aizsargjoslas pilsētās – ielu sarkanās līnijas. 1998.gada 24.februārī tika pieņemti jauni Ministru Kabineta noteikumi Nr.62 „**Noteikumi par teritoriju plānojumiem**” (spēkā līdz 5.12.2000.) Šie noteikumi 55.punktā paredzēja, ka *pēc ģenerālplāna stāšanās spēkā pašvaldība nodrošina paredzēto detālplānojumu, zemesgabalu sadalīšanas un apvienošanas (turpmāk 12 parcelācijas) projektu, zemesgabalu robežu pārkārtošanas projektu, un ielu sarkano līniju (ceļu, ielu, gājēju ceļu robežu) projektu, transporta un inženierkomunikāciju attīstības shēmu un citu ģenerālplānā paredzēto plānojumu izstrādāšanu (turpmāk tekstā – detālplānojumi)*. 57.punktā noteiktas plānojuma sadaļas, kas nosakāmas un detalizējamas detālplānojumā, t.sk. ielu sarkanās līnijas un būvlaides.

Faktiski nemainīgi noteikumi attiecībā uz sarkano līniju noteikšanu un plānošanu detālplānojumu līmenī tika saglabāti arī 2000.gada 5.decembra MK noteikumos Nr.423 „**Noteikumi par teritoriju plānojumiem**” (spēkā līdz 31.12.2003.), kas jau tika izdoti saskaņā Teritorijas attīstības plānošanas likumu. Noteikumu 23.punkts pieļāva plānojuma saistošo daļu prasības un teritoriju robežas precizēt detālplānojumos. Saskaņā ar minētajiem noteikumiem Nr.62 un Nr.423 plānojumā bija jāietver aizsargjoslas, kuras iespējams attēlot grafiski, atbilstoši plāna mēroga precizitātei.

Pirmais likums, kura mērķis bija *nodrošināt teritorijas attīstības plānošanas sistēmas izveidošanu* tika pieņemts 15.10.1998. – **Teritorijas attīstības plānošanas likums**. (spēkā līdz 26.06.2002.). *Teritorijas plānojums – dokuments, kurā rakstveidā un grafiski parādīta teritorijas pašreizējā, plānotā un atļautā izmantošana (apbūve, infrastruktūra, labiekārtojums) un šīs izmantošanas ierobežojumi*. 8.pantā tika noteikta Pašvaldību kompetence, kas faktiski norādīja uz pašvaldību atbildību par plānošanas procesu savā administratīvajā teritorijā – *nodrošina savas teritorijas Attīstības plāna izstrādi un apstiprina to, izvērtē nekustamo īpašumu pašreizējo izmantošanu un nosaka izmantošanas ierobežojumus, nodrošina teritorijas attīstības plāna administratīvo pārraudzību*.

2002.gada 26.jūnijā tika pieņemts jauns likums „**Teritorijas plānošanas likums**” (spēkā līdz 01.12.2011.), kura mērķis tika noteikts – *veicināt ilgtspējīgu un līdzsvarotu attīstību valstī, izmantojot efektīvu teritorijas plānošanas sistēmu*.

Saskaņā ar likuma 7.panta pirmās daļas 3.punktu 2004.gada 13.janvārī stājās spēkā Ministru Kabineta noteikumi Nr.34 „**Vietējās pašvaldības teritorijas plānojuma noteikumi**” (spēkā līdz 19.10.2004.), kuros tika noteikts, ka vietējo pašvaldību teritoriju plānojumu saistošajā daļā ir jābūt kartei (plānam), kurā attēlotas aizsargjoslas saskaņā ar Aizsargjoslu likumu, kuru attēlošana iespējama izvēlētajā kartes mērogā (17.3.4.). Tāpat aizsargjoslas, saskaņā ar Aizsargjoslu likumu bija jāattēlo arī detālplānojumu līmenī (45.3.2.) – detālplānojuma saistošajai daļai pievienojot attiecīgu plānu.

19.10.2004. tika pieņemti jauni Ministru kabineta noteikumi Nr.883 „**Vietējās pašvaldības teritorijas plānošanas noteikumi**” (spēkā līdz 10.10.2009.), *kas noteica teritorijas plānojuma sastāvdaļas, tā izstrādes un sabiedriskās apspriešanas, spēkā stāšanās, grozīšanas, apturēšanas, likumības izvērtēšanas un ieviešanas pārraudzības kārtību vietējās pašvaldības līmenī*. Izstrādājot vietējās pašvaldības teritorijas plānojumu ir jāņem vērā aizsargjoslas atbilstoši vietējās pašvaldības teritorijas plānojuma mēroga noteiktībai (punkts 4.13.). Saskaņā ar noteikumu 8.punktu detālplānojumā katrai esošajai un plānotajai zemes vienībai jāparāda pašreizējo izmantošanu un jānosaka – *gan plānoto (atļauto izmantošanu), gan zemes vienību sadalīšanu, apvienošanu un robežu pārkārtotāšanu, paredzot ielas piebraukšanai pie katras jaunizveidotās zemes vienības, gan esošo, piegulošo un jaunizveidojamo ielu, velosipēdistu ceļiņu un inženierkomunikāciju koridora profilus*. Atbilstoši noteikumu 24.punktam *Vietējās pašvaldības teritorijas plānojuma grafiskajā daļā ietilpst aizsargjoslas (aizsardzības zonas) un riska teritorijas, kuru attēlošana iespējama izvēlētajā kartes (plāna) mērogā* (t.sk. ielu sarkanās līnijas pilsētu un ciemu teritorijās). Atbilstoši noteikumu 50.punktam detālplānojuma *grafiskajā daļā jānosaka pašreizējās un plānotās aizsargjoslas saskaņā ar Aizsargjoslu likumu* (t.sk. ielu sarkanās līnijas pilsētu un ciemu teritorijās).

06.10.2009. tika pieņemti jauni Ministru kabineta noteikumi Nr.1148 „**Vietējās pašvaldības teritorijas plānošanas noteikumi**” (spēkā līdz 19.10.2012.), *kas noteica vietējās pašvaldības teritorijas plānojuma un detālplānojuma saturu, to izstrādes un apstiprināšanas kārtību un detālplānojuma izstrādes finansēšanas kārtību un līgumā par detālplānojuma izstrādi un finansēšanu iekļaujamos nosacījumus*. Izstrādājot vietējās pašvaldības teritorijas plānojumu ir jāņem vērā aizsargjoslas atbilstoši vietējās pašvaldības teritorijas plānojuma mēroga noteiktībai (punkts 4.15.). Arī saskaņā ar šo noteikumu 8.punktu detālplānojumā katrai esošajai un plānotajai zemes vienībai jāparāda pašreizējo izmantošanu un jānosaka – *gan plānoto (atļauto izmantošanu), gan zemes vienību sadalīšanu, apvienošanu un robežu pārkārtotāšanu, paredzot ielas piebraukšanai pie katras jaunizveidotās zemes vienības, gan esošo, piegulošo un jaunizveidojamo ielu, velosipēdistu ceļiņu un inženierkomunikāciju koridora profilus*. Atbilstoši noteikumu 27.punktam *Vietējās pašvaldības teritorijas plānojuma grafiskajā daļā ietilpst aizsargjoslas (aizsardzības zonas) un riska teritorijas, kuru attēlošana iespējama izvēlētajā kartes (plāna) mērogā* (t.sk. ielu sarkanās līnijas pilsētu un ciemu teritorijās). Atbilstoši noteikumu 53.punktam detālplānojuma *grafiskajā daļā jānosaka pašreizējās un plānotās aizsargjoslas saskaņā ar Aizsargjoslu likumu* (t.sk. ielu sarkanās līnijas pilsētu un ciemu teritorijās).

2011.gada 13.oktobrī tika pieņemts jauns likums „**Teritorijas attīstības plānošanas likums**” (spēkā ar grozījumiem no 01.12.2011.), kura mērķis ir panākt, ka teritorijas attīstība tiek plānota tā, lai varētu paaugstināt dzīves vides kvalitāti, ilgtspējīgi, efektīvi un racionāli izmantot teritoriju un citus resursus, kā arī mērķtiecīgi un līdzsvaroti attīstīt ekonomiku.

16.10.2012. tika pieņemti Ministru kabineta noteikumi Nr.711 „**Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem**”(spēkā līdz 01.05.2015.) kas noteica novada vai republikas pilsētas pašvaldības vietējā līmeņa teritorijas attīstības plānošanas dokumentu, t.sk. tematiskā plānojuma saturu un

tā izstrādes kārtību. Noteikumu 28.punktā tika noteikts: *“Ja lokālplānojumu izstrādā teritorijas plānojuma detalizēšanai, paskaidrojuma rakstā ietver detalizācijas pamatojumu”*.

08.07.2014. tika pieņemti Ministru kabineta noteikumi Nr.392 **“Teritorijas attīstības plānošanas informācijas sistēmas noteikumi”** (spēkā no 01.05.2015.) kas nosaka, vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas pārziņā esošās valsts informācijas sistēmas – Teritorijas attīstības plānošanas informācijas sistēmas izveides un darbības kārtību, datu saturu un informācijas iegūšanas, apstrādes un izplatīšanas kārtību.

Teritorijas un ielu plānošanas jomā šobrīd kā galvenie un biežāk piemērojami normatīvie akti jāmin – Ministru kabineta 14.10.2014. noteikumi Nr.628 **“Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”**, Ministru kabineta 30.09.2014. noteikumi Nr.574 **„Par Latvijas būvnormatīvu LBN 008-14 “Inženiertīklu izvietojums”**” un Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumi Nr.240 **„Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”**. Detalizēts spēkā esošo normatīvo aktu pārskats ir pievienots lokālplānojuma pielikumam daļai.

Būtiskākās prasības un regulējumi, kas ir spēkā esošajos normatīvajos aktos un ir attiecināmi tieši uz šo lokālplānojumu ir:

1. Likums **„Teritorijas attīstības plānošanas likums”** – nosaka, ka *“lokālplānojums — vietējās pašvaldības ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kuru izstrādā republikas pilsētas daļai, novada pilsētai vai tās daļai, ciemam vai tā daļai vai lauku teritorijas daļai kāda plānošanas uzdevuma risināšanai vai teritorijas plānojuma detalizēšanai vai grozīšana”*, kā arī, ka *“Lokālplānojumu vietējā pašvaldība izstrādā pēc savas iniciatīvas un izmanto par pamatu turpmākai plānošanai, kā arī būvprojektēšanai”*.

2. Noteikumi Nr.628 **“Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem”** – nosaka teritorijas attīstības plānošanas dokumentu saturu un izstrādes kārtību, kā arī prasības plānošanas dokumentu izstrādei, izmantojot Teritorijas attīstības plānošanas informācijas sistēmu.

3. **Aizsargjoslu likums** definē terminu “sarkanā līnija”. Lokālplānojuma izstrādes uzsākšanas brīdī likums noteica, ka *“aizsargjoslas gar ielām un autoceļiem pilsētās un ciemos ceļiem nosaka — lokālplānojumos vai detalplānojumos normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā un atzīmē zemes gabalu robežplānos kā sarkano līniju (esoša vai projektēta ielas robeža)”*. 19.05.2016. likumā tika veikti grozījumi (spēkā no 20.06.2016.) nosakot, ka *“aizsargjoslas gar ielām un autoceļiem pilsētās un ciemos ceļiem nosaka kā sarkano līniju (esoša vai projektēta ielas robeža)”*.

4. Noteikumi Nr.574 **„Par Latvijas būvnormatīvu LBN 008-14 “Inženiertīklu izvietojums”** - nosaka prasības siltumapgādes, ūdensapgādes, kanalizācijas, drenāžas, elektronisko sakaru tīklu, elektroapgādes tīklu, gāzes apgādes tīklu izvietojumam.

Transporta infrastruktūra

3.4. Transporta infrastruktūra

.....

Pēc Satiksmes ministrijas iniciatīvas 2011.gadā tika veikta izpēte starptautiskās lidostas" Rīga" sasaistei ar valsts galveno autoceļu tīklu un pilsētas maģistrālajām ielām (izstrādātājs SIA "BRD projekts").

Izpētes projekta mērķis bija: precizēt Mārupes pagasta teritorijas plānojumā noteikto perspektīvā ceļa (ielas) trasi un noteikt tās tehniskos parametrus atbilstoši prognozētajai satiksmes plūsmai un noteikt perspektīvās trases ekonomiski pamatotu realizācijas gadu un izbūves secību.

Lai varētu precīzi noteikt būvniecības radītos ieguvumus un izmaksas, izpētes projektā tika apskatīti divi iespējamie attīstības scenāriji - situācija ar projekta ieviešanu un bez projekta ieviešanas:

1) Situācijā ar projekta ieviešanu tiek iegūts jauns autoceļa posms - jauns esošu autoceļu A8-P133 savienojums 9 km garumā.

Lokālplānojums Mārupes un Tiraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai

2) Situācijā bez projekta ieviešanas tiek pieņemts, ka būvniecība netiek veikta un līdzvērtīgu īsāko maršrutu 10.4km garumā iespējams izbraukt pa apskatāmajā rajonā esošiem autoceļiem un vietējām ielām, tās tiek uzturētas līdzvērtīgi tam, kā tas ir darīts līdz šim.

Izpētes projekta secinājumu daļā ir noteikts, ka sākotnēji ieteicams realizēt 1a. būvniecības kārtu (NP-10.5 platumā) - no ceļa P133 (Dzirnieku iela) savienojums ar P132 (Daugavas ielu). No ekonomiskā aprēķina šis risinājums atmaksājas visātrāk no visiem apskatītajiem variantiem. Pēc šī posma izbūves, ik gadu mērot satiksmes intensitātes, varētu precīzāk spriest par visa 9km ceļa turpmāko attīstību. 1. būvniecības kārtā – divas braukšanas joslas NP-10.5 platumā, visā 9km trases garumā no a/c P133 (Dzirnieku iela) līdz a/c A8 (Rīga-Jelgava). Vietējās satiksmes joslas un ietves-veloceliņus jāparedz tikai blīvi apdzīvotos ceļa posmos. Kā ekonomiski attaisnojams būvniecības sākuma gads visam ceļam (NP-16) ar 4 braukšanas joslām izpētes projektā ir minēts 2024.gads.

Ņemot vērā, ka 5 gadu periodā pēc izpētes faktiski nav uzsākta pat 1a būvniecības kārtas realizācija, kā arī nav veikta ceļa attīstībai nepieciešamo zemju atsavināšana, lokālplānojuma risinājumi pamatā nodrošina tikai 1a un 1 būvniecības kārtas realizācijas iespējas, nosakot pietiekama platuma ielas sarkanās līnijas esošajām ielām un ceļiem plānotās trases teritorijā, ciktāl tas skar lokālplānojuma teritoriju.








5.attēls. Plānotais esošu autoceļu A8-P133 savienojums Datu avots: "Starptautiskās lidostas" Rīga" sasaistei ar valsts galveno autoceļu tīklu un pilsētas maģistrālajām ielām" (SIA "BRD projekts", 2011.gads)

6.attēls. Pašvaldībai piederošo ielu un ceļu shēma

7.attēls. Sabiedriskā transporta shēma

Lokālplānojums Mārupes un Traines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai

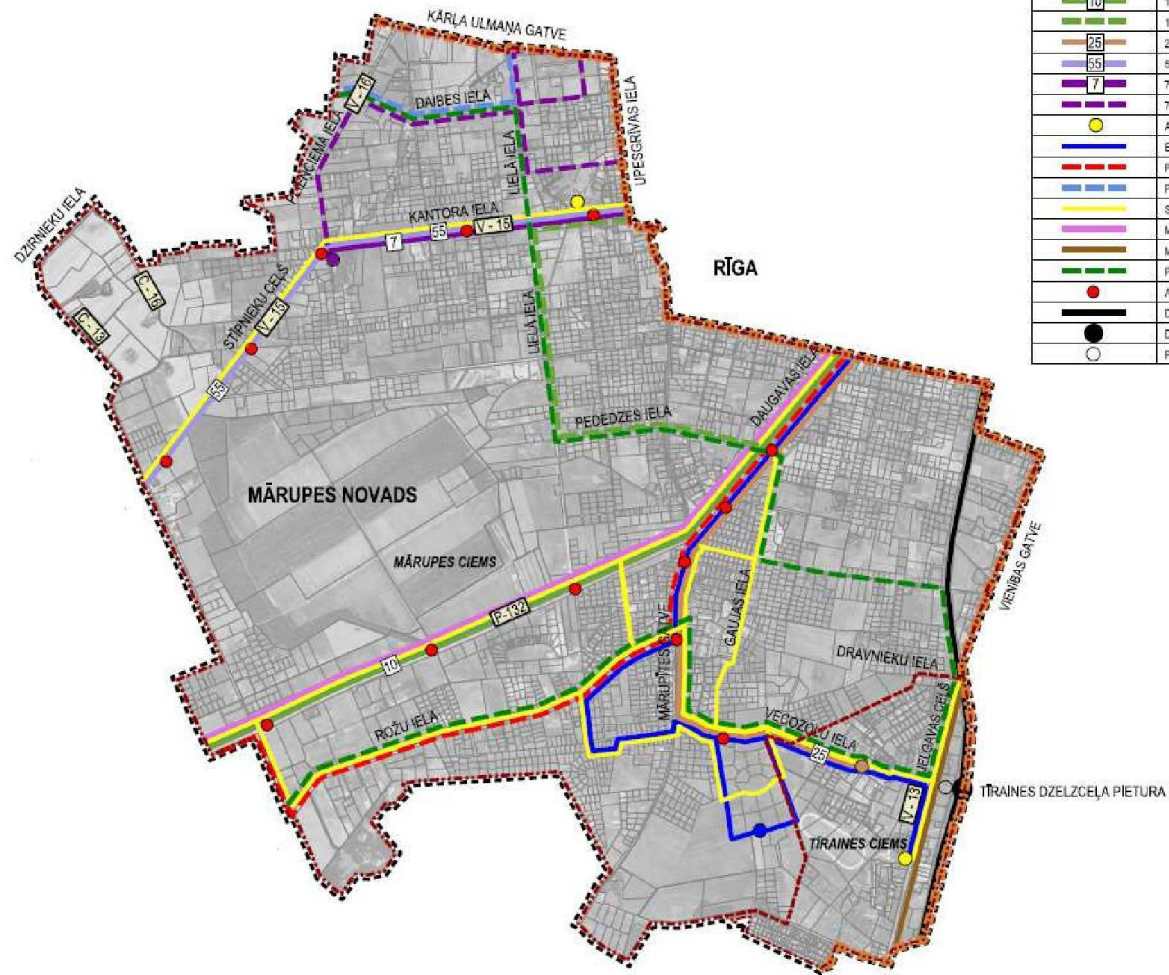
PAŠVALDĪBAI PIEDEROŠĀS IELAS UN CEĻI

APZĪMĒJUMI	NOSAUKUMS
	LOKĀLPLĀNOJUMA TERITORIJAS ROBEŽA
	ZEMES VIENĪBAS ROBEŽA
	NOVADA ADMINISTRATĪVĀ ROBEŽA
	CIEMA ROBEŽA
	PAŠVALDĪBAI PIEDEROŠĀ IELA UN CEĻŠ



Lokālplānojums Mārupes un Tiraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai

SABIEDRISKĀ TRANSPORTA SHĒMA



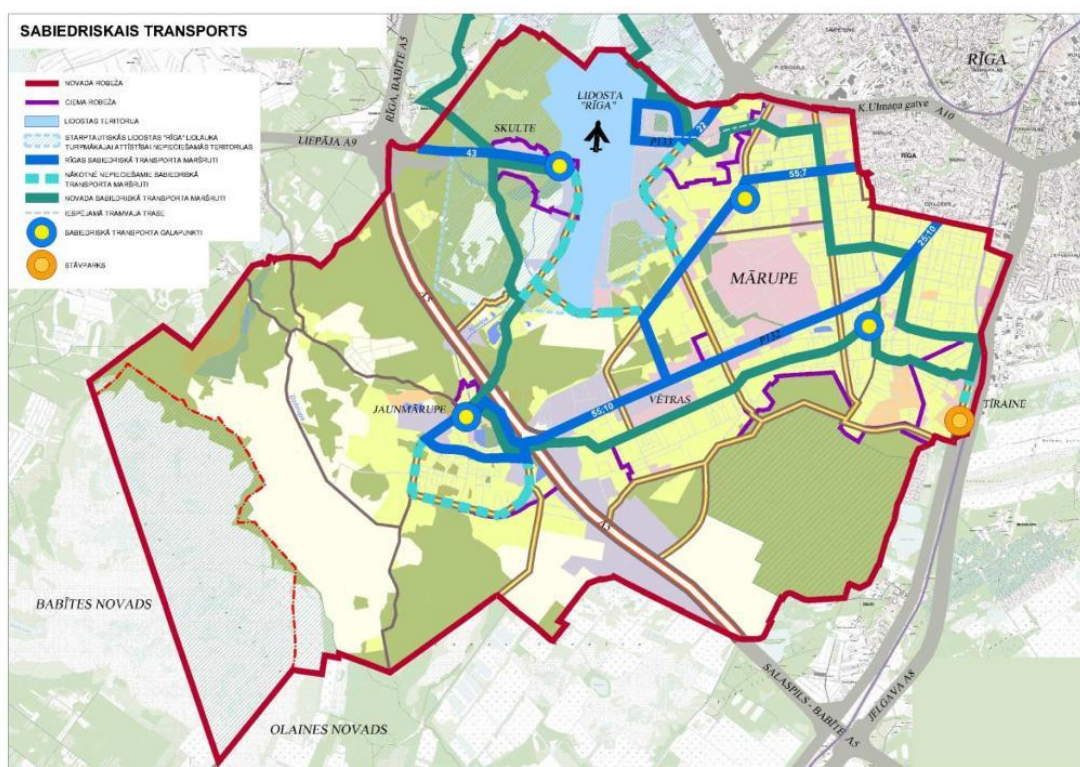
APZĪMĒJUMI	NOSAUKUMS
— — — — —	LOKĀLPĻĀNOJUMA TERITORIJAS ROBEŽA
— — — — —	ZEMES VIENĪBAS ROBEŽA
— — — — —	NOVADA ADMINISTRATĪVĀ ROBEŽA
— — — — —	CIEMA ROBEŽA
10	10 AUTOBUSA MARŠRUTS
10	10 AUTOBUSA ALTERNATĪVS MARŠRUTS
25	25 AUTOBUSA MARŠRUTS
55	55 AUTOBUSA MARŠRUTS
7	7 AUTOBUSA MARŠRUTS
7	7 AUTOBUSA ALTERNATĪVS MARŠRUTS
●	AUTOBUSA MARŠRUTA GALAPUNKTS
— — — — —	ESOŠS MARŠRUTA TAKSOMETRA MARŠRUTS RĪGA - MĀRUPĒ
— — — — —	PLĀNOTĀ MARŠRUTA TAKSOMETRA IETĒCAMĀS MARŠRUTS
— — — — —	PLĀNOTĀS TRAMVĀLA LĪNIJAS "RĪGA - LĪDOSTA" MARŠRUTS
— — — — —	SKOPIŅU AUTOBUSA MARŠRUTS
— — — — —	MARŠRUTA TAKSOMETRS RĪGA - JAUNMĀRUPĒ
— — — — —	MARŠRUTA TAKSOMETRS RĪGA - ĢAISMAS
— — — — —	PLĀNOTĀS NOVADA SABIEDRISKĀ TRANSPORTA MARŠRUTS
●	AUTOBUSA PIETURVIETA
— — — — —	DZELZCEĻŠ
●	DZELZCEĻA PIETURVIETA
○	PLĀNOTS STĀVPARKS

(2) Sabiedriskā transporta pieejamība

Novada pasažieru pārvadājumus saistībā ar Rīgu nodrošina sabiedriskais transports, ko veido Rīgas pilsētas maršrutu autobusi, maršruta taksometri, elektrovilcieni, kā arī Mārupes novada vietējie skolas autobusi. Novadā pieejamais sabiedriskais transports savieno novada ciemus ar novada administratīvo centru Mārupes ciemu, kā arī ar Rīgu, Olaini un Jelgavu. Lokālplānojuma teritorijā sabiedriskā transporta pieejamība līdz šim tika vērtēta kā laba. Taču, detalizēti izvērtējot lokālplānojuma teritoriju un ņemot vērā pēdējā desmitgadē realizēto apbūvi, jau šobrīd daudzviet Mārupes novadā sabiedriskā transporta pieejamība vērtējama kā nepietiekama, jo tuvākā sabiedriskā transporta pieturvietā no esošās dzīvojamās apbūves atrodas līdz 1 km un tālāk.

Sabiedriskā transporta attīstības mērķis ir izveidot pieejamu un ērtu sabiedriskā transporta sistēmu, kas spēj konkurēt ar vieglo transportu un būtu par pamatu ilgtspējīgas un videi draudzīgas satiksmes sistēmai. Mārupes novadā pasažieru apkalpošanā ar sabiedrisko transportu galvenais uzdevums ir novada teritorijas sasniedzamības nodrošināšana sasaistē ar Rīgu. Novada perspektīvā sabiedriskā transporta shēma ir izstrādāta un iekļauta spēkā esošajā Mārupes novada teritorijas plānojumā 2014.-2026.gadam (skat.8.attēlu).

Izstrādājot Lokālplānojumu tika apkopota informācija par esošo nodrošinājumu ar sabiedrisko transportu, t.sk. skolēnu autobusu maršruti, kā arī izvērtēti plānotie sabiedriskā transporta maršruti, iekļaujot atsevišķus jaunus priekšlikumus (skat.7.attēlu).



8.attēls. Novada perspektīvā sabiedriskā transporta shēma, Datu avots: Mārupes novada teritorijas plānojums 2014.-2026.gada.

Lokālplānojums Mārupes un Tiraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai

(2) Veloceliņu tīkls

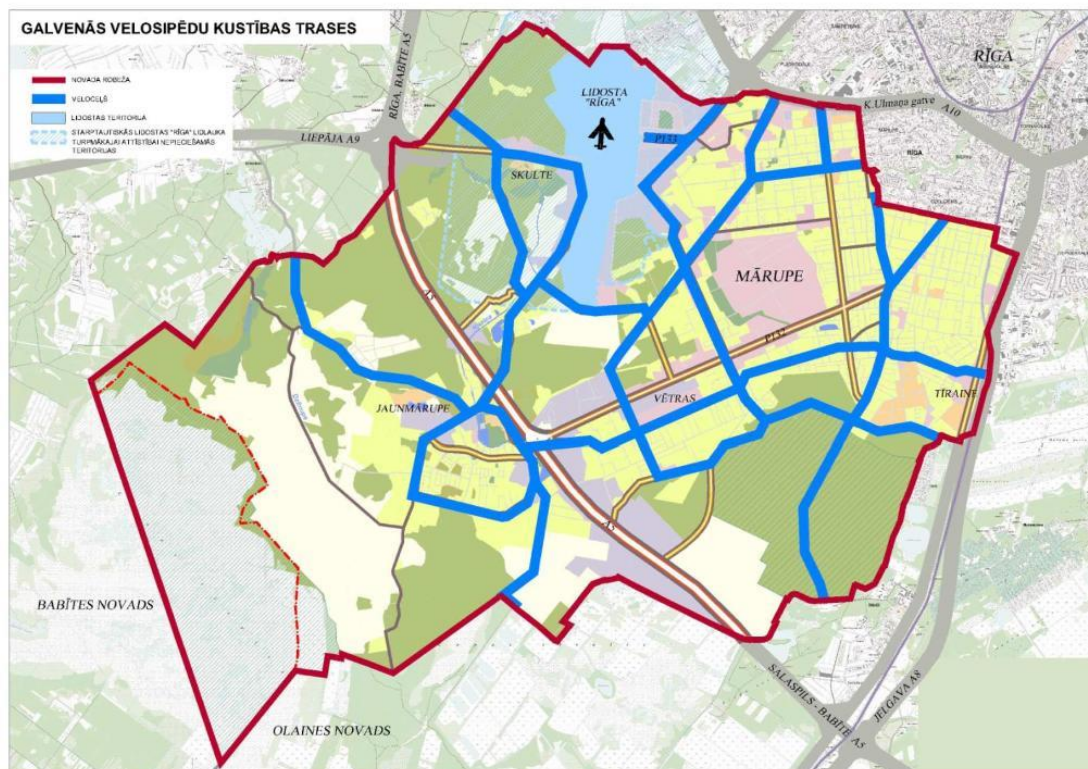
Mārupes novadā strauji attīstās velosatiksmes (ap 5% gadā) kā lietišķiem, tā arī atpūtas nolūkiem. Šobrīd Mārupē, tāpat kā visā Rīgas reģionā, trūkst vienota droša veloceliņu tīkla, joslas riteņbraucējiem nav nodalītas. Lokālplānojuma teritorijā nav izveidots veloceliņu tīkls. Var secināt, ka pašlaik atdalītu veloceliņu trūkuma dēļ braukšana ar divriteņiem nav drošs pārvietošanās veids ne gājējiem, ne riteņbraucējiem, ne autovadītājiem.

Mārupes novada teritorijā šobrīd neatrodas ne Eiropas, ne valsts nozīmes veloceļi. Rīgas pilsētas daļā ir realizēta "zaļā veloceļa" būvniecība līdz Dauguļu ielai, nerasniedzot Mārupes novada robežu. Novada galveno velosipēdu kustības trašu shēma ir izstrādāta un iekļauta spēkā esošajā Mārupes novada teritorijas plānojumā 2014.-2026.gadam (skat.9.attēlu).

Vietējas nozīmes velosatiksmes tīkla izvietojums Mārupes novada ielu un ceļu struktūrā atkarīgs no velosatiksmes un autotransporta intensitātes, kā arī ņemot vērā plānotās ielu kategorijas.

2015.gadā ir stājies spēkā jauns Latvijas Valsts standarts veloinfrastruktūras plānošanā - "LVS 190-9 Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmes", kas formulē velobūvju plānošanas, projektēšanas un izbūves piecus pamatprincipus - drošība, tīkla nepārtrauktība, tiešums, pievilcīgums un komforts. Standarts izmantojams kopējā velotīkla plānošana un dažādu formu veloceļu projektēšanai. Standartā doti velosipēdu ceļu, gājēju un velosipēdu ceļu, kopīgu gājēju un velosipēdu ceļu, velojoslu un rekomendējošo velojoslu izvēles nosacījumi, to parametri un izveides iespējas.

Minētais standarts ir jāņem vērā turpmāk detalizēti plānojot velosatiksmes infrastruktūras attīstību, detalizējot un nepieciešamības gadījumā grozot Mārupes teritorijas plānojumā noteikto veloceliņu izvietojuma shēmu.



9.attēls. Galveno velosipēdu kustības trašu shēma, Datu avots: Mārupes novada teritorijas plānojums 2014.-2026.gadam.

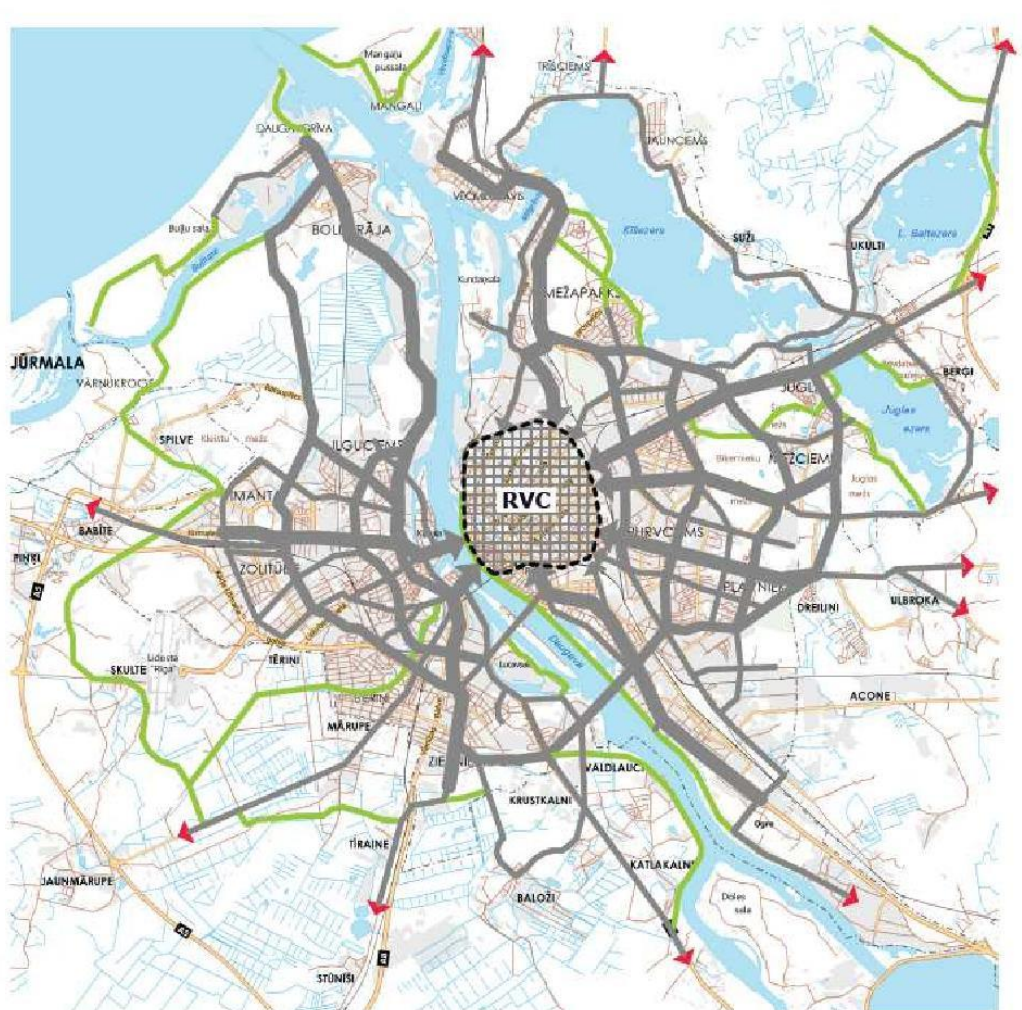
Lokālpilānojums Mārupes un Tiraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai




Rīgas dome 2015.gada 7.jūlijā ir apstiprinājusi Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepciju 2015. – 2030.gadam, kuru ir izstrādājis Rīgas domes Satiksmes departaments. Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcijā starp prioritārajiem attīstības virzieniem noteikti pilsētas velomaršrutu savienojumi ar kaimiņu pašvaldībām. Konceptuālajā attīstības plānā ir noteikts, ka plānotais veloceļiņš gar Tēriņu – Daugavas ielu (P132) kalpos kā galvenais savienojums Rīgai ar Mārupes un Jaunmārupes ciemiem, bet kā rekreatīvais maršruts ir paredzēts Rīgas “Zaļā veloceļa” turpinājums Mārupē gar Kantora ielu un Stīpnieku ceļu (V15). Tiraini šķērso plānotais veloceļiņš gar Jelgavas ceļu (V113) un plānots rekreatīvais veloceļiņš gar Vecozolu ielu, Skaņākalna ielas apkaimē, un līdz Bašēnu ceļam (skat.11.attēlu).

Ar Babītes novada pašvaldības domes 30.03.2016. lēmumu ir apstiprināts Babītes novada transporta attīstības tematiskais plānojums. Babītes novada transporta attīstības tematiskajā plānojumā ir paredzēta vairāku veloceļiņu izbūve nākotnē, tos savienojot ar Rīga – Jūrmala veloceļiņu, un ir norādīts, ka būtiska ir velo infrastruktūras savienotība ar apkārtējo pašvaldību teritorijām. Savienojumi ar Mārupes novada teritoriju plānoti no Brīvkalniem uz Skulti, un no Dzilnuciema uz Jaunmārupi. Tieši savienojumi ar Mārupes un Tiraines ciemiem nav paredzēti.

Lokālpilānojuma izstrādes ietvaros ir aktualizēta un papildināta Mārupes novada teritorijas plānojumā 2014.-2026.gadam ietvertā “Galveno velosipēdu kustības trašu shēma” (skat. 10.attēlu) un izstrādāta jauna, tikai par Lokālpilānojumā ietverto novada teritorijas daļu (skat. 11.attēlu). Izstrādājot aktualizēto velosipēdu kustības shēmu Lokālpilānojuma teritorijā tika ņemti vērā gan kaimiņu pašvaldību izstrādātie priekšlikumi velosipēdu kustības attīstībai, gan Latvijas Valsts standarts veloinfrastruktūras plānošanā - “LVS 190-9”.

Lokālplānojums Mārupes un Tiraines ciemu ielu tīkla un sarkano liniju precizēšanai



-  Primārie radiālie attīstības virzieni
-  Sekundārie radiālie attīstības virzieni
-  Primārie lokveida attīstības virzieni
-  Sekundārie lokveida attīstības virzieni
-  Rekreatīvie maršruti
-  Savienojumi ar kaimiņu pašvaldībām
-  Rīgas vēsturiskā centra robežas dzelzceļa loka ietvaros ar blīvu veloinfrastruktūras tīklu

Konceptuālais plāns attīstāms nākamajā plānošanas stadijā, izvērtējot galveno attīstības virzienu attiecības ar esošo velo infrastruktūru, definējot prioritātes un attīstības secību, kā arī veicot detalizētu maršrutu izpēti atbilstoši noteiktām prioritātēm.

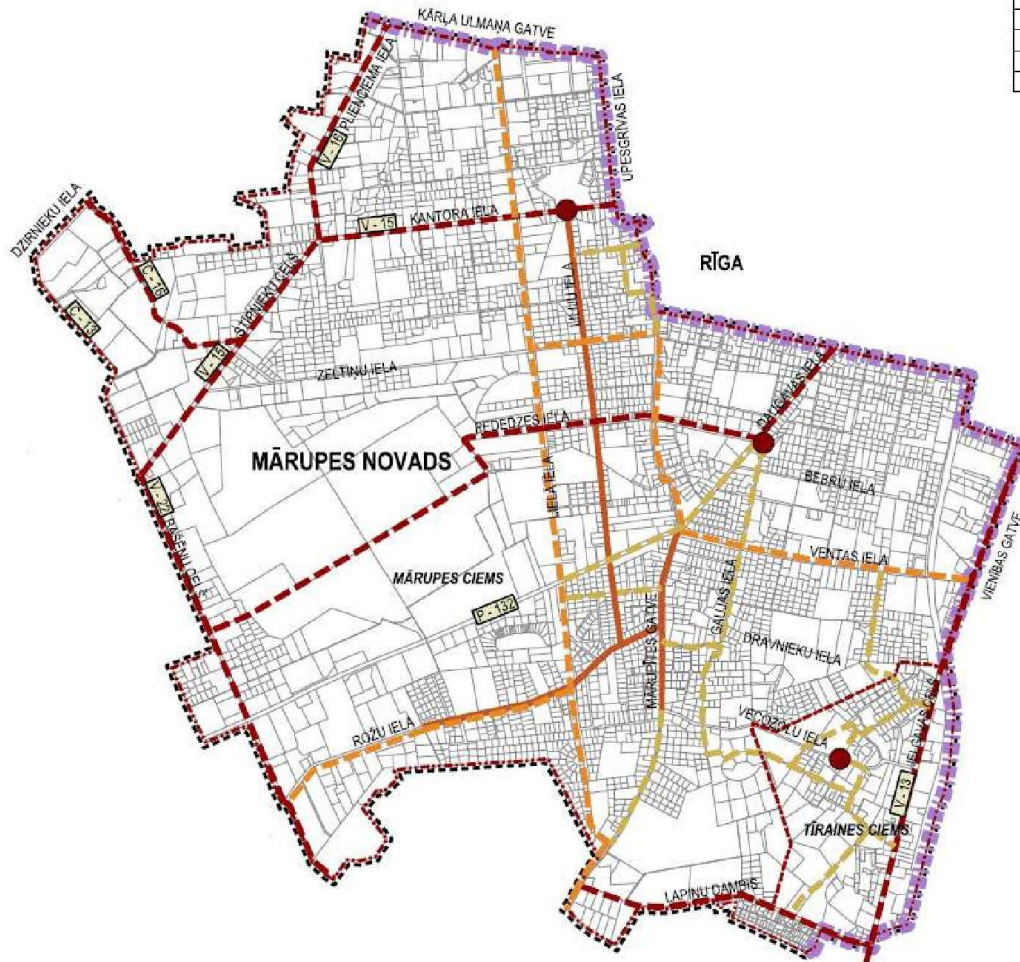
10.attēls. Konceptuāls velosatiksmes attīstības plāns Rīgas pilsētā.

Avots: Rīgas pilsētas velosatiksmes attīstības koncepcija 2015. – 2030.gadam

11.attēls. Plānotās velosatiksmes attīstības shēma Lokālplānojuma teritorijā.

Lokālplānojums Mārupes un Tiraines ciemu ielu tīkla un sarkano finiju precizēšanai

PLĀNOTĀS VELO SATIKSMES ATTĪSTĪBAS SHĒMA



APZĪMĒJUMI	NOSAUKUMS
	LOKĀLPLĀNOJUMA TERITORIJAS ROBEŽA
	ZEMES VIENĪBAS ROBEŽA
	NOVADA ADMINISTRATĪVĀ ROBEŽA
	CĒMA ROBEŽA
	ESOŠĀ IETVE APVIENOJUMĀ AR VELOCĒLIŅU - VELO MARŠRUTS
	PLĀNOTĀ IETVE APVIENOJUMĀ AR VELOCĒLIŅU - VELO MARŠRUTS
	PLĀNOTS VELOSIPĒDU CEĻŠ
	PLĀNOTAS VELO JOSLAS
	PLĀNOTAIS VELO APKALPES STENDS

Ielu kategorijas un to noteikšanas principi

Lokālplānojums Mārupes un Tiraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai

4.2. Vispārīgs Lokālplānojuma risinājumu apraksts

(1) Ielu kategorijas to noteikšanas galvenie principi

Lokālplānojumā ir noteiktas esošo un plānoto ielu kategorijas atbilstoši Mārupes novada teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos noteiktajai ielu hierarhijai – maģistrālās, novada, vietējas nozīmes ielas un piebrauktuves, un Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumos Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” noteiktajai ielu klasifikācijai (saskaņā ar noteikumu 2.pielikumu).

Vietējas nozīmes ielas tiek pielīdzinātas “DIV kategorijas” ielām, bet piebrauktuves - “EV vai EVI kategorijas” ielām. Novada nozīmes un maģistrālās ielas tiek pielīdzinātas “CIV kategorijas” ielām. Valsts vietējie autoceļi (V-13; V-15 (daļa – Kantora iela); V-22) ir pielīdzināti “CIII kategorijas” ielām, bet valsts reģionālā autoceļa P-132 daļa un valsts vietējie autoceļi (V-15 (daļa – Stīpnieku ceļš); V-16 – Plienčiema iela) ir pielīdzināti “BII kategorijas” ielām.

Nosakot plānotās ielu kategorijas valsts autoceļiem tika analizēti esošie un plānotie ielu pieslēgumi (skat. 23.attēlu) un ceļa nozīme nākotnē. Ņemot vērā veikto analīzi, blīvāk apbūvētie valsts autoceļu posmi, kā Daugavas iela posmā no Rīgas pilsētas robežas līdz Lielai ielai un Kantora iela, kā arī Bašēnu ceļš (mazākas nozīmes ceļš) tika noteiktas kā CIII kategorijas ielas. Toties valsts vietējie autoceļi V-15 (Stīpnieku ceļš) un V-16 (Plienčiema iela) nodrošina tiešu savienojumu ar Kārļa Ulmaņa gatvi, kas jau šobrīd Rīgas pilsētas daļā ir noteikta kā “B” kategorijas iela.

Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumu Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” 2. pielikumā ir noteiktas gan ielu un ceļu kategorijas, gan to nozīme un funkcijas. Lokālplānojumā piemērotajām ielu kategorijām ir noteiktas sekojoša nozīme un funkcijas:

- BII kategorijas iela – apdzīvotas vietas ceļš (iela) starpreģionālo un reģionālo autoceļu tranzītsatiksmi un iekšējo centru savienošanai;
- CIII kategorijas iela – iekšējos vidējos centrus savienošā iela;
- CIV kategorijas iela – iekšējos mazos centrus savienošā iela;
- DIV kategorijas iela – savienošā piekļūšanas iela;
- EV kategorijas iela – piekļūšanas un uzturēšanās iela;
- EVI kategorijas iela – uzturēšanās iela.

Saskaņā ar Mārupes novada pašvaldības 2013.gada 18.jūnija saistošo noteikumu (protokols Nr.11, p.7) „Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” prasībām novada maģistrālajām ielām platums starp ielas sarkanajām līnijām jānosaka ne mazāks kā 20 metri, brauktuves minimālais platums – 6 metri; novada ielu sarkanās līnijas jānosaka ne mazāk kā 18 metru platumā ar brauktuves minimālo platumu 5,5 metri, vietējas nozīmes ielām platums starp ielas sarkanajām līnijām jānosaka ne mazāks kā 12 metri, bet piebrauktuves platums ne mazāks kā 4,5 metri. Ņemot vērā esošo un plānoto teritoriju izmantošanu, atsevišķām ielām lokālplānojuma teritorijā ir mainīta ielas kategorija, kā arī to platumus ielas sarkanajās līnijās.

3.tabula. Ielu klasifikācijas pārejas tabula

Ielu klasifikācija Mārupes teritorijas plānojumā			Ielu klasifikācijas priekšlikums lokālplānojumā			Pamatojums ielas kategorijas izvēlei /maiņai
Ielas kategorija	Sarkano līniju platums	Brauktuves platums	Ielas kategorija	Sarkano līniju platums	Brauktuves platums	
Valsts reģionālā autoceļa (P-132) daļa	-	-	BII kategorija	≥ 30 m	Min. 9 m	Atbilstoši MK Nr.240 klasifikācijai un LVS prasībām
Valsts vietējie autoceļi (V-113; V-16; V-15 daļa – Stīpnieku ceļš)	-	-				

Lokālpilnoojums Mārupes un Tiraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai

Valsts reģionālā autoceļa (P-132) daļa – Daugavas iela	-	-	CIII kategorija	≥ 25 m	Min. 7 m	Atbilstoši MK Nr.240 klasifikācijai un LVS prasībām
Valsts vietējie autoceļi (V-15 daļa – Kantora iela)						
Maģistrālās ielas	≥ 20 m	Min. 6 m				
Maģistrālās ielas	≥ 20 m	Min. 6 m	CIV kategorija	≥ 18 m	Min. 6 m, izņemot ja ir plānots sabiedriskais transports (min. 7 m)	Ņemot vērā MK Nr.240 klasifikāciju, plānotos sabiedriskā transporta maršrutus un zaļos koridorus
Novada nozīmes ielas	≥ 18 m	Min. 5,5 m				
Vietējas nozīmes ielas	≥ 12 m	Nav noteikts	DIV kategorija	≥ 15 m	Min 5,5 m	Atbilstoši MK Nr.240 klasifikācijai un LVS prasībām
Piebrauktuves / piebraucamie ceļi	≥ 4,5 m	Nav noteikts	EV kategorija	≥ 12 m	Min 3,5 m	Atbilstoši MK Nr.240 klasifikācijai un reālai situācijai
			EVI kategorija	≥ 9 m		
			Piebrauktuves / servitūta ceļi	Nenosaka	Min 2,5 m	Ņemot vērā reālo situāciju

* MK Nr.240 - Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumos Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi; ** LVS – Latvijas valsts standarts

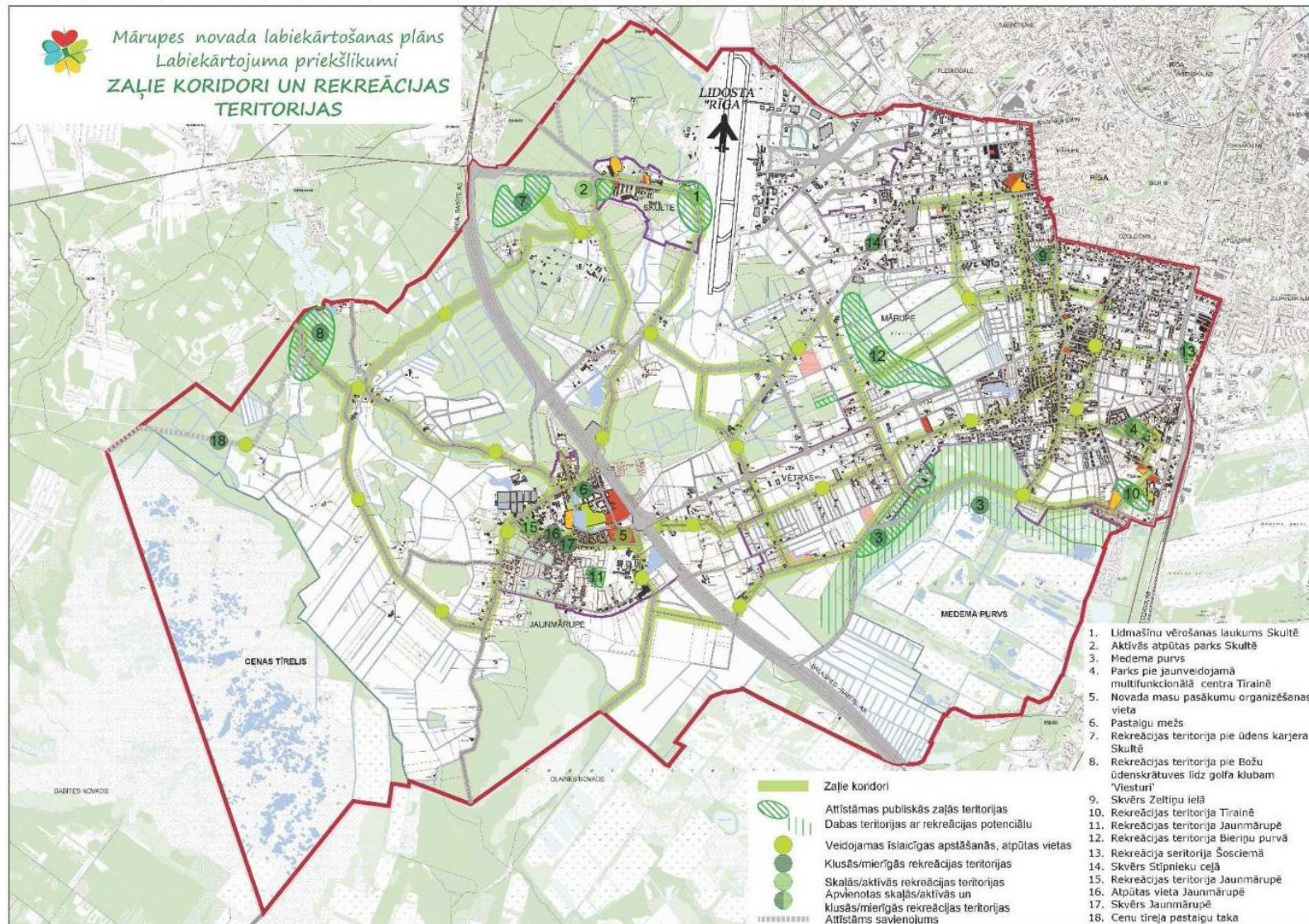
Vienlaicīgi ar šo Lokālpilnoojumu, 2016.gadā Mārupes novada dome sadarbībā ar SIA “Reģionālie projekti” izstrādāja “Mārupes novada labiekārtošanas attīstības plāna” projektu (turpmāk tekstā – Labiekārtojuma plāna projekts), taču tas līdz šim nav ticis apstiprināts un izmantojams tikai kā darba materiāls ar rekomendējošu raksturu.

Labiekārtojuma plāna projekta mērķis ir izstrādāt labiekārtojuma projektu variantus un Mārupes novada labiekārtojuma attīstības plānu, nosakot attīstības prioritātes un mērķus, nepieciešamo rīcības virzienu un uzdevumu kopumu, to ietekmes uz pašvaldības budžetu izvērtējumu un vidējā termiņā sasniedzamos rezultātus. Labiekārtojuma plāna projekta ietvaros ir izstrādāta Mārupes novada “Zaļo koridoru” nepārtrauktības vīzija, kas iespēju robežās ir ņemta vērā izstrādājot arī šo Lokālpilnoojumu (skat. 22.attēlu).

„Zaļie koridori” vai dabisko biotopu tīklojums nepieciešams ekoloģisko procesu nepārtrauktības nodrošināšanai un cilvēka dzīves vides daudzveidības un kvalitātes nodrošināšanai. “Zaļo koridoru” galvenais uzdevums ir veidot nepārtrauktu dažādu dabas pamatnes vai mākslīgi veidotu biotopu sasaisti. Par “zaļiem koridoriem” var kalpot arī ielu stādījumi, kas savieno dabas teritorijas, parkus, skvērus.

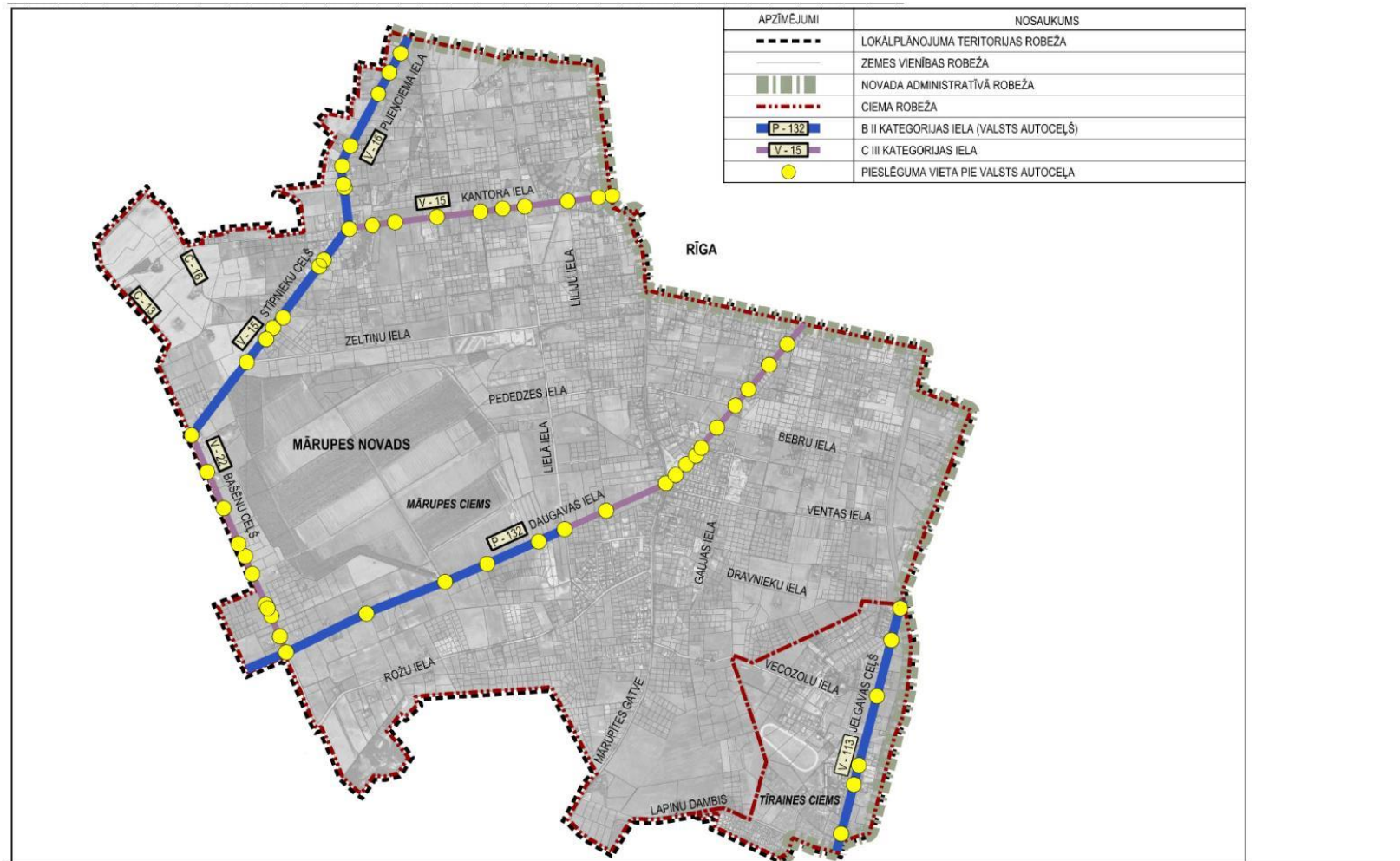
„Zaļie koridori” ir veidojami galvenokārt izmantojot esošo ielu tīklu, pilnībā izmantojot ielai noteiktās sarkanās līnijas bagātīga apzaļumojuma, gājēju un velosipēdistu celiņu izveidošanai. Apstādījumos pielietojami koku un krūmu stādījumi, krustojumi un gājēju pārejas ir akcentējamās ar krāšņiem puķu stādījumiem, gājēju un velosipēdistu ceļiem, ietvēm, gājēju pārejām pielietojams krāsains iesegums. Ielu labiekārtojums veidojams ievērojot vides pieejamības prasības. Ielu sarkano līniju robežās vai to tiešā tuvumā ir izvietojamas īslaicīgas atpūtas vietas.

Lokālplānojums Mārupes un Tiraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai



22.attēls. Zaļie koridori un rekreācijas teritorijas Datu avots: "Mārupes novada labiekārtošanas attīstības plāna" projekts, 2016

Lokālplānojums Mārupes un Tīraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai



48

23.attēls. Ielu un ceļu pieslēgumi pie valsts autoceļiem un valsts autoceļiem plānotās ielu kategorijas

Lokālplānojums Mārupes un Tiraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai

4.tabula. CIII un CIV kategorijas ielas Mārupes un Tiraines ciemu teritorijās

Ielas kategorija	Ielas/ ielas posma nosaukums	Sarkano līniju platums vid. (m)	Piezīmes
CIII kategorija	Dzirnieku iela	25	
	Ozolkalnu iela (C-13)	30	
	Bašēnu ceļš (V-22) un tā turpinājums līdz ciema robežai	30	Plānots velosipēdu ceļš; Plānots "Zaļais koridors"
	Kantora iela (V-15)	28	Plānots velosipēdu ceļš; esošs sabiedriskais transports
	Daugavas iela (P132) posmā no Rīgas pilsētas robežas līdz Lielai ielai	33	Plānots velosipēdu ceļš Daugavas ielas daļā no Rīgas robežas līdz Pededzes ielai; esošs sabiedriskais transports
	Lielā iela	21 - 27	Plānots sabiedriskais transports; Esošs velomaršruts, apvienots ar gājēju ietvi, plānotas velojoslas vai velosipēdu ceļš
	Rožu iela	25 - 30	Plānots sabiedriskais transports; Plānots/esošs velomaršruts, apvienots ar gājēju ietvi, plānotas velojoslas vai velosipēdu ceļš; Plānots "Zaļais koridors"
	Mārupītes gatve (posmā no autoceļa P132 līdz Vecozolu ielai un posmā no Lielās ielas līdz Lapiņu dambim un ciema robežai)	25 - 40	Esošs sabiedriskais transports; Plānots velomaršruts, apvienots ar gājēju ietvi vai velosipēdu ceļš; Plānots "Zaļais koridors", valsts nozīmes ūdensnoteka Mārupīte.
	Vecozolu iela	21 - 25	Esošs sabiedriskais transports; Plānots "Zaļais koridors"
	Lapiņu dambis	25	Plānots velosipēdu ceļš; Plānots "Zaļais koridors"; pie robežas ar Olaines novadu plānotā ceļa robeža (25 m platums) noteikta Olaines novada teritorijā
	Zeltiņu iela (posmā no Lielās ielas līdz autoceļam V-15)	21 - 27	Nemta vērā projektētā 110 kV elektrolinija.
	Pededzes iela (posmā no autoceļa P132 līdz Lielai ielai)	18 - 20	Plānots sabiedriskais transports; Esošs velomaršruts, apvienots ar gājēju ietvi, plānotas velojoslas vai velosipēdu ceļš; Plānots "Zaļais koridors"
	Bebru iela (posmā no autoceļa P132 līdz Dzelzceļa ielai)	18	
	Autoceļa C-16, "Noras – Dumpji – Rutki" daļa no Silnieku ielas līdz Dzirnieku ielai	30	Plānots velosipēdu ceļš
	Silnieku iela	18	

Lokālplānojums Mārupes un Tiraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai

CIV kategorija	Autoceļa C-16, "Noras – Dumpji – Rutki" daļa no Silnieku ielas līdz Robežnieku ielai (C-15)	30	Plānots velosipēdu ceļš
	Robežnieku iela (C-15)	20 - 30	Plānots velosipēdu ceļš (posmā no autoceļa C-16 līdz autoceļam V-15)
	Autoceļš C-18 (posmā no ciema robežas līdz Silnieku ielai)	15	
	Vecinku iela	30	Plānots sabiedriskais transports
	Autoceļš C-19	30	Plānots sabiedriskais transports
	Zemzaru iela (posmā no Plieņciema ielas līdz Ziedleju ielai)	18	
	Ziedleju iela	18	
	Daibes iela	20 – 25 - 30	Plānots sabiedriskais transports
	Vārpu iela	20 – 22 - 25	Plānots sabiedriskais transports
	Dzelzceļa iela	18	
	Ventas iela	18	Esošs velomaršruts, apvienots ar gājēju ietvi, plānotas velojoslas; Plānots "Zaļais koridors"; plānots sabiedriskais transports
	Sildegu iela	16-18	
	Meldriņu iela	15 - 21	Esošs maģistrālais gāzes vads
	Zeltiņu iela (posmā no Lielās ielas līdz Rožleju ielai)	21	Esošs velomaršruts, apvienots ar gājēju ietvi, plānotas velojoslas
	Sņikeru iela	18 - 19	Plānots "Zaļais koridors"
	Liliju iela	18	Plānots velomaršruts, apvienots ar gājēju ietvi; Plānots "Zaļais koridors"
	Upesgrīvas iela	18	Esošs velomaršruts, apvienots ar gājēju ietvi, plānotas velojoslas
	Rožleju iela	18	Esošs velomaršruts, apvienots ar gājēju ietvi, plānotas velojoslas; Plānots "Zaļais koridors"; valsts nozīmes ūdensnoteka Mārupīte.
	Mēmeles iela	18	
	Gaujas iela	18	Plānots sabiedriskais transports; Esošs velomaršruts, apvienots ar gājēju ietvi; Plānots "Zaļais koridors"
	Zeltrītu iela	18	Esošs sabiedriskais transports
	Mārupītes gatve(posmā no Vecozolu ielas līdz Lielai ielai)	25	Esošs velomaršruts, apvienots ar gājēju ietvi, plānotas velojoslas; Plānots "Zaļais koridors"
	Kungu iela	18	Esošs velomaršruts, apvienots ar gājēju ietvi, plānotas velojoslas; Plānots "Zaļais koridors"
Viskalnu iela (posmā no Pakalniņu ielas līdz Kungu ielai)	12	Esošs velomaršruts, apvienots ar gājēju ietvi; Plānots "Zaļais koridors"; esoša apbūve	
Pakalniņu iela	18	Esošs velomaršruts, apvienots ar gājēju ietvi; Plānots "Zaļais koridors"	

Lokālplānojums Mārupes un Tīraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai

	Martas iela (posmā no Dīķu ielas līdz Rožu ielai)	15	Privāta iela ar esošu apbūvi.
	Dīķu iela (posmā no autoceļa P132 līdz Martas ielai)	18	

Plānotās ielu kategorijas lokālplānojuma teritorijā grafiski ir attēlotas 24.attēlā un lokālplānojuma grafiskajā daļā. BII, CIII un CIV kategoriju ielas ir attēlotas atbilstoši šajā paskaidrojumu raksta nodaļā, t.sk. 3. un 4.tabulā noteiktajam iedalījumam, bet vietējas nozīmes ielu iedalījums starp D un E kategorijām, kā arī atsevišķas CIV kategorijas bez nosaukuma ielas, noteiktas tikai grafiski.

DIV kategorijas ielas ir vietējas nozīmes ielas, kuru galvenā funkcija ir savienjoša – vietējo ielu tīkla savienojumi ar novada un maģistrālo ielu tīklu (C kategorijas ielām). Ielu sarkanās līnijas DIV kategorijas ielām jānosaka ne mazāk kā 12 metru platumā ar brauktuves minimālo platumu 5,5 metri, nodrošinot divvirziena autotransporta kustību. Plānojot jaunas DIV kategorijas ielas, to platumu ielas sarkanajās līnijās nedrīkst būt mazāks par 15 m.

EV kategorijas ielas arī ir vietējas nozīmes ielas, kuru galvenā funkcija ir nodrošināt caurbraukšanas un piekļūšanas funkcijas iekškvartālu teritorijām, kā arī nodrošināt nepieciešamos savienojumus ar D un C kategorijas ielām. Ielu sarkanās līnijas EV kategorijas ielām jānosaka 9 līdz 12 metru platumā ar brauktuves minimālo platumu 5,5 metri, nodrošinot divvirziena autotransporta kustību. Plānojot jaunas EV kategorijas ielas, to platumu ielas sarkanajās līnijās nedrīkst būt mazāks par 12 m.

EVI kategorijas ielas arī ir vietējas nozīmes ielas – piebrauktuves, kuru galvenā funkcija ir nodrošināt piekļuvi iekškvartālu teritorijām, kā arī nodrošināt nepieciešamos savienojumus ar EV kategorijas ielām. Ielu sarkanās līnijas EVI kategorijas ielām jānosaka 6 līdz 9 metru platumā ar brauktuves minimālo platumu 3,5 metri, nodrošinot vismaz vienvirziena autotransporta kustību. EVI kategorijas ielas atļauts ierīkot tikai viena kvartāla garumā, vai piemērot esošajām strupceļa ielām, kuru garums nepārsniedz 60m. Plānojot jaunas EVI kategorijas ielas, to platumu ielas sarkanajās līnijās nedrīkst būt mazāks par 9 m.

Nemot vērā esošo situāciju, atsevišķām ielām apbūvētās teritorijās ielas platumu sarkanajās līnijās ir noteikts mazāks nekā atbilstoši noteiktajai ielas kategorijai. Minētajās situācijās, veicot ielas izbūvi vai labiekārtošanu, jāizvērtē iespēja izvietot visas nepieciešamās inženierkomunikācijas, brauktuvi, ietves, lietus notekūdeņu novadīšanas sistēmas un apstādījumus ielas sarkanajās līnijās, nepieciešamības gadījumā izmantojot ielai piegulošo telpu starp ielas sarkano līniju un būvlaidi, ja tam piekrīt attiecīgā nekustamā īpašuma īpašnieks.

Lokālplānojums Mārupes un Tiraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai

Lokālplānojuma izstrādes laikā – 2016.gadā tika sagatavoti, bet līdz 2017.gada jūnijam nav apstiprināti grozījumi Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumos Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” , t.sk. 2. pielikumā, precizējot noteiktās ielu un ceļu kategorijas.

Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumu Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” grozījumu projektā (publiski pieejams Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas tīmekļa vietnē -

http://www.varam.gov.lv/lat/likumdosana/normativo_aktu_projekti/telpiskas_planosanas_joma/?doc=22224) ir noteikumu 86.punkts ir izteikts sekojošā redakcijā:

„86. Ielas pēc to funkcijām un nozīmes iedala:

86.1. tranzīta iela (B kategorija) - valsts galveno vai reģionālo autoceļu sākums, turpinājums vai beigas, ar dominējošu savienošanas funkciju un pakārtotu pieklūšanas funkciju. Šo ielu izbūvē noteicošā ir savienošanas funkcijas īstenošana un atbilstošās kvalitātes prasības;

86.2. maģistrālā iela (C kategorija) ar savienošanas un pieklūšanas funkciju. Šo ielu izbūvē noteicošās ir savienošanas funkcijas kvalitātes prasības;

86.3. pilsētas vai ciema nozīmes iela (D kategorija) pieklūšanas nodrošināšanai atsevišķiem zemesgabaliem. Noteiktās diennakts stundās šī iela var veikt arī savienošanas funkciju;

86.4. vietējas nozīmes iela (E kategorija) ar uzturēšanās funkcijas nodrošināšanu, pakārtoti veicot arī pieklūšanas funkciju. Šo ielu izbūvē noteicošās ir uzturēšanās funkcijas kvalitātes prasības.”

Savukārt noteikumu 90.punktu ir priekšlikums izteikt sekojošā redakcijā:

“90. Ielu sarkanās līnijas nosaka un attēlo teritorijas plānojumā vai lokālplānojumā vai detālplānojumā.”

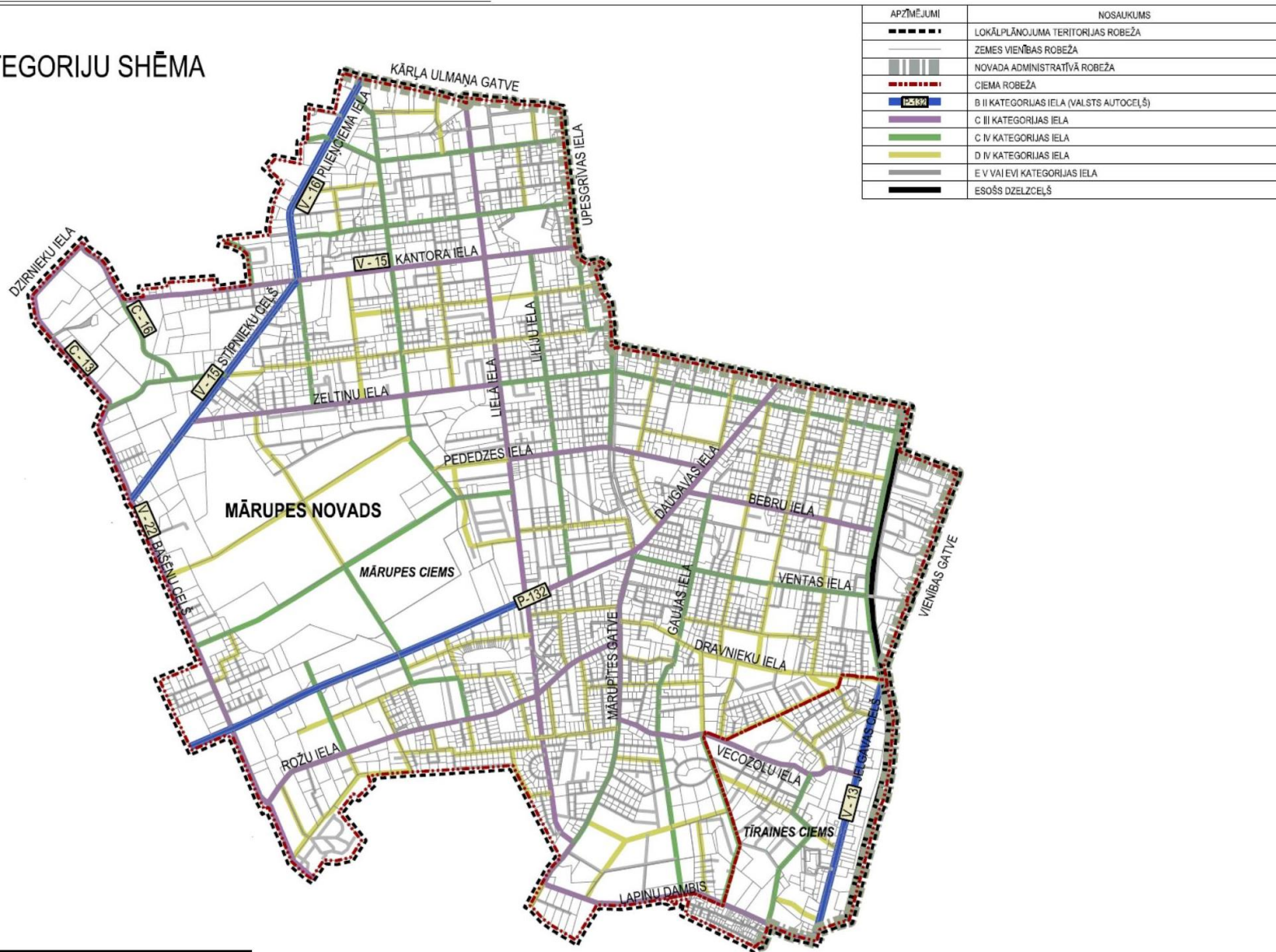
Nemot vērā minēto, lokālplānojuma pilnveidotajā redakcijā ir izveidota un iekļauta noteikto ielu kategoriju pārejas tabula, kuru būs iespējams pielietot praksē brīdī, kas tiks apstiprināti stāsies spēkā minētie grozījumi Ministru kabineta 30.04.2013. noteikumos Nr.240 „Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”.

5.tabula. Ielu kategoriju pārejas tabula

Ielu kategorijas spēkā esošajos MK 30.04.2013. noteikumos Nr.240	Ielu kategorijas MK 30.04.2013. noteikumu Nr.240 2016.gadā izstrādātajā grozījumu projektā
BII kategorijas iela	B kategorijas iela
CIII kategorijas iela	C kategorijas iela
CIV kategorijas iela	D kategorijas iela
DIV kategorijas iela	E kategorijas iela (EI)
EV kategorijas iela	E kategorijas iela (EII)
EVI kategorijas iela	

Lokālplānojums Mārupes un Tīraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai

IELU KATEGORIJU SHĒMA



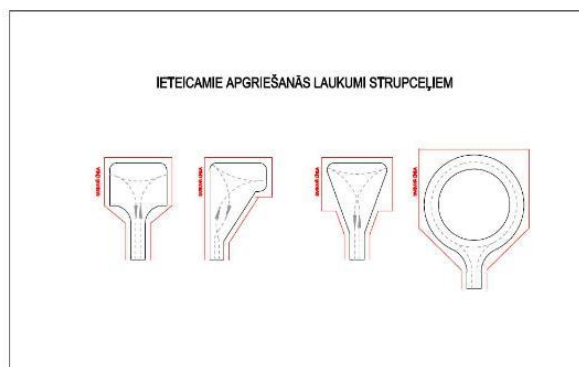
24.attēls. Plānotās ielu kategorijas lokālplānojuma teritorijā

(2) Ielu sarkano līniju noteikšanas galvenie principi

Lokālplānojumā ir izvērtēts Mārupes novada teritorijas plānojumā un detālplānojumos noteiktais ielu tīkls Mārupes un Tiraines ciemu teritorijā, ņemot vērā spēkā esošos normatīvos aktus un Mārupes novada teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos iekļautos nosacījumus par piekļuves nodrošināšanu, piebraucamo ceļu un strupceļu veidošanu un citus nosacījumus, kā arī vienota koplietošanas ielu tīkla veidošanas principu, un identificēt teritorijas, kur nepieciešams precizēt risinājumus vai plānot jaunas ielas.

Mārupes novada teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos (turpmāk tekstā – Mārupes TIAN) ir noteikts, ka ielu sarkanās līnijas un ceļu nodalījuma joslas nosaka atbilstoši katras ielas kategorijai, inženiertehniskās apgādes un apzaļumošanas prasībām. Ielas šķērsprofili tiek noteikti atbilstoši ceļu un ielu kategorijām, vai saskaņā ar inženierkomunikāciju attīstības priekšlikumiem (Mārupes TIAN 71.punkts). Ielas un ceļus kā strupceļus var veidot tikai gadījumos, ja tehniski nav iespējami citi risinājumi. Strupceļa garums nedrīkst pārsniegt 60 m. Tam jānoslēdzas ar apgriešanās laukumu minimāli 12 x 12 m vai loku ar minimālo diametru 16m. Ja jāierīko apgriešanās laukums sabiedriskajam pasažieru transportam - ne mazāku loka diametru kā 30 m (Mārupes TIAN 75.punkts).

Daļa no Lokālplānojumā ietvertajām ielu teritorijām jau šobrīd ir izbūvētas/ierīkotas kā strupceļu ielas. Lielākajai daļai no šīm strupceļu ielām nav ierīkoti vai paredzēti apgriešanās laukumi, kas apgrūtina autotransporta satiksmi šajos ielu posmos. Ņemot vērā esošo plānošanas situāciju, kā arī reāli dabā esošo apbūvi, lokālplānojuma risinājumi paredz ierīkot autotransporta apgriešanās laukumus tajās ielās, kur tas fiziski ir iespējams, nenojaucot kapitāli izbūvētas ēkas vai citas būves, vai kur tie nepieciešami kā pagaidu risinājumi, līdz pilnvērtīgai ielu tīkla izbūvei. Ar lokālplānojumu tiek iespēju robežās likvidēti iepriekš plānotie apgriešanās laukumi, t.sk. kas noteikti ar detālplānojumiem, bet tālākajā plānošanas procesā paredzētas kā caurbraucamas ielas.



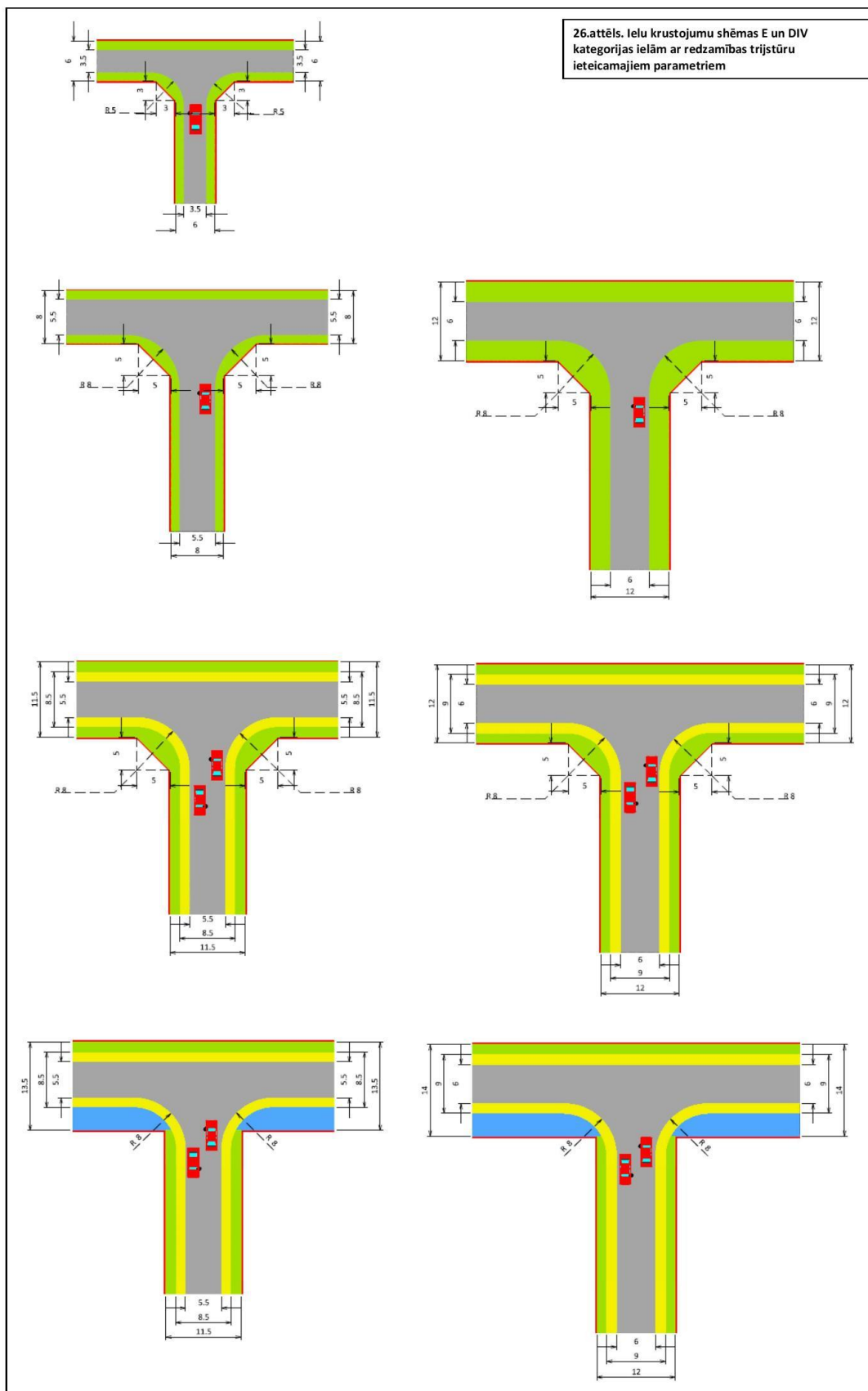
25.attēls. Ieteicamie apgriešanās laukumi strupceļiem.

Brauktuvju noapaļojumu rādījumus pie ielu un ceļu krustojumiem, kā arī pieslēgumos pie autoceļiem projektē, ievērojot normatīvo aktu prasības satiksmes jomā. Ielās, kas paredzētas sabiedriskā transporta un kravas transporta kustībai, ņem vērā šo transporta līdzekļu gabarītus. Veicot ielu rekonstrukciju esošās apbūves teritorijās, brauktuvju noapaļojumu rādījumus minimālos lielumus var samazināt atbilstoši esošajai situācijai. (atbilstoši 30.04.2013. MK noteikumu Nr.240, 96., 97.punktam).

Saskaņā ar Latvijas valsts standartu LVS 190-3 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 3.daļa: Vienlīmeņa ceļu mezgli", mezglā savienoto brauktuvju malu savienojumi ir jānoapaļo. Ja attiecīgajā virzienā nav paredzēta nogriešanās manevra izpilde, tad mazākais stūra noapaļojuma rādījums ir 1,0 m. Pārējos gadījumos stūru noapaļojumi ir jāparedz atbilstoši standarta tabulai 4.1. un atbilstoši braukšanas dinamikas prasībām vai automobiļu manevrēšanas iespējām.

Atbilstoši Lokālplānojuma teritorijā plānoto ielu brauktuvju un ielu sarkano līniju platumiem ir izstrādāti principiālie paraugi ielu redzamības trijstūru noteikšanai, kas ir pielietoti Lokālplānojumā plānoto vai grozīto ielu sarkano līniju risinājumos (skat. 26.attēlu). Lokālplānojuma risinājumos ir pieņemts, ka vietējo ielu krustojumos brauktuvju noapaļojuma rādījumi tiks projektēti 5 vai 8 metri, atkarībā no ielu nozīmes.

Lokālplānojums Mārupes un Tīraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai



Lokālpārplānojums Mārupes un Tīraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai

Ielu sarkano līniju platumi ir noteikti ņemot vērā ielas kategoriju, vēsturiski noteiktās/iedibinātās ielu sarkanās līnijas, esošo un plānoto inženierkomunikāciju izvietojumu ielā, esošo apbūvi, grāvjus u.c. nosacījumus. Ielu sarkano līniju platums ir saistīts ar noteikto ielas kategoriju, kas savukārt ir noteikta ņemot vērā esošo un plānoto sabiedriskā transporta tīklu, pašvaldības plānotos "zaļos koridorus" un velosipēdu ceļu un maršrutu attīstības iespējas un priekšlikumus.

Raksturīgie esošo ielu sarkano līniju platumi atbilstoši ielas kategorijai ir sekojoši:

- CIII kategorijas ielām - 25 un 30 metri;
- CIV kategorijas ielām - 18 un 22 metri;
- DIV kategorijas ielām - 12 un 15 metri;
- EV kategorijas ielām – 12 un 10 metri;
- EVI kategorijas ielām - 9; 7 un 6 metri.

Tipiskie (teorētiskie) ielu šķēsgriezumi atbilstoši ielas kategorijām ir grafiski attēloti Lokālpārplānojuma grafiskajā daļā, kā "Teorētiskie ielu šķērsprofili".

Atsevišķām esošām ielām vai ielu posmiem ielas sarkano līniju platums var būt lielāks vai mazāks par attiecīgajai kategorijai raksturīgo, taču tas nemaina ielas nozīmi, bet maina ielas telpas labiekārtojuma līmeni, iespējas ielas telpā veidot apstādījumus, ierīkot gājēju ietves vai izbūvēt nepieciešamās inženierkomunikācijas.

Plānotā starptautiskās lidostas „Rīga” sasaiste ar valsts galveno autoceļu V-8, atbilstoši 2011.gada darbā „Starptautiskās lidostas „Rīga” sasaistes ar valsts galveno autoceļu tīklu un pilsētas maģistrālajām ielām izpēti” izstrādātajam risinājumam, ir iespējams organizēt izmantojot esošo ielu tīklu, kuram lokālpārplānojumā ir precizētas ielu sarkanās līnijas un kategoriju sadalījums.

(3) Piekļuves nodrošināšana iekškvartālu teritorijās

Izstrādājot lokālpārplānojumu tika apzinātas visas zemes vienības Mārupes un Tīraines ciemu teritorijās, kas ir izveidotas un atrodas iekškvartālu teritorijās, un kurām nav nodrošināta tieša piekļuve no ielas, t.sk. nav noteiktas plānoto ielu sarkanās līnijas. Minētās zemes vienības, kā arī esošie un plānotie (nepieciešamie) piebraucamie ceļi /ceļu servitūti ir grafiski attēloti lokālpārplānojuma grafiskās daļas plānā "Piekļuves nodrošinājums iekškvartālos".

Esošie ceļu servitūti ir norādīti atbilstoši pašvaldības rīcībā esošajai informācijai un Valsts zemes dienesta kadastra kartē iekļautajai informācijai, bet plānotie ceļu servitūti ir noteikti ņemot vērā esošos piebraucamos ceļus, ēku un zemes gabalu izvietojumu u.c. plānošanas instrumentus, nosakot teorētiski iespējamo piebraucamo ceļu izvietojumu.

Lokālpārplānojuma grafiskās daļas plānā "Piekļuves nodrošinājums iekškvartālos" norādītie esošie un plānotie piebraucamie ceļi / ceļu servitūti jāprecizē katrā gadījumā atsevišķi, ņemot vērā zemes īpašnieku savstarpēji noslēgtās vienošanās un servitūta līgumus. Piebraucamo ceļu / ceļu servitūtu izvietojumu var noteikt vai precizēt izstrādājot teritorijas detālpārplānojumu vai zemes ierīcības projektu, atbilstoši normatīvo aktu prasībām teritorijas plānošanas jomā.

Servitūtu noteikšanu Latvijā nosaka un regulē Civillikums. Civillikuma 1141. pants nosaka, ka "*Katra reālservitūta pastāvēšanai vajadzīgi divi nekustami īpašumi, no kuriem viens apgrūtināts otram par labu; pirmais ir saistītais jeb kalpojošais, otrais tiesīgais jeb valdošais.*", bet savukārt 1144.pants nosaka, ka "*Valdošam un kalpojošam nekustamam īpašumam jāatrodas savā starpā tādā stāvoklī, ka pēdējais patiesi var nest pirmajam no servitūta gaidāmo labumu. Tomēr nav nepieciešams, lai to robežas saietu kopā.*"

Civillikuma 1231.pants nosaka, ka Servitūtus nodibina ar likumu, ar tiesas spriedumu, ar līgumu vai testamentu, un ja valdošais vai kalpojošais nekustamais īpašums pieder vairākām personām kopīgi, tad servitūta nodibināšanai nepieciešama viņu visu piekrišana (Civillikuma 1232.panta daļa). Līdz ar to pašvaldība

Lokālplānojums Mārupes un Tīraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai

nevar noteikt jaunus servitūtus piekļuves nodrošināšanai pie nekustamajiem īpašumiem, kam šobrīd nav nodrošināt tieša piekļuve no ielas.

Civillikuma 1235.pants nosaka, ka *“No servitūta izrietošā lietu tiesība ir nodibināta un spēkā abām pusēm, t. i. valdošā un kalpojošā nekustamā īpašuma īpašniekiem, tikai pēc servitūta ierakstīšanas zemes grāmatās; līdz tam laikam viņu starpā pastāv vienīgi personiska saistība, kuras ierakstīšanu zemes grāmatās var tomēr prasīt katra puse, ja vien izpildīti visi citi servitūtam nepieciešamie noteikumi.”*

Meliorācijas sistēmas raksturojums Mārupes un Tiraines ciemos

Lokālplānojums Mārupes un Tiraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai

(2) Meliorācijas sistēma un lietus notekūdeņu novadīšanas priekšlikumi

Meliorācija

Mārupes novads atrodas Daugavas un Lielupes, sateces baseinos. Kā galvenā promteka Lokālplānojuma teritorijā kalpo valsts nozīmes ūdensnoteka Mārupīte, ŪSIK kods 41312:01. Mārupītes augšgala meliorētās platības atrodas ūdensšķirtnē starp Mārupītes un Neriņas upēm. Lokālplānojuma teritorijas rietumu daļa (bij. Bierīņu purvs un teriotijas no Purva un no Lielās ielas uz rietumiem) atrodas Neriņas upes sateces baseinā, ar galveno promteku – valsts nozīmes ūdensnoteku Neriņa, ŪSIK kods 381222:01. Daļa no ūdens notekām izbūvētas ar bezkrituma ūdens tecī uz Neriņu, daļa - uz Mārupīti. Tā kā platības ir līdzenas, ar maziem ūdenskritumiem, grāvji aizplūduši, tādēļ ūdens notece no platībām ir neapmierinoša, radot nepietiekamus nosusināšanas apstākļus un pat platību pārpurvošanos.

16.attēls. Esošā meliorācijas sistēmas fragments. Datu avots: Meliorācijas digitālais kadastrs <https://www.melioracija.lv>



Valsts nozīmes ūdensnoteka Mārupīte (ŪSIK kods 41312:01) atrodas galvenokārt Mārupītes gatves ielas sarkano līniju koridora robežās, kā arī Abavas ielas, Laimdotas ielas un Rožleju ielas sarkanajās līnijās. Meliorācijas sistēmu Lokālplānojuma teritorijā kopumā veido gan koplietošanas grāvji, gan pašvaldības nozīmes ūdensnotekas, gan viena īpašuma ūdensnotekas un grāvji, kā arī segtās meliorācijas sistēmas, ko veido gan drenu kolektori, gan drenas.

Kopumā daļa no teritorijas lietus notekūdeņiem jānovada esošajā meliorācijas sistēmā (grāvjos), nepieciešamības gadījumā veicot to priekšattīrīšanu (no ielām un autostāvvietām), bet daļa tiks infiltrēti augsnē vai uzkrāti speciāli izveidotās mitrainēs, tādējādi samazinot lietus ūdeņu ietekmi uz meliorācijas sistēmas darbību. Zem ielām var paredzēt izbūvēt drenāžu, tādējādi papildus nodrošinot lietus un gruntsūdeņu novadīšanu no ielām. Pastāvošās drenāžas sistēmas pārkārtošana jāveic atbilstoši plānotajai būvniecībai.

Nemot vērā lokālplānojuma teritorijas lielumu un detalizācijas pakāpi, lokālplānojumā ir apskatītas tikai valsts nozīmes, pašvaldības nozīmes un koplietošanas ūdensnotekas, kontekstā ar ielu sarkano līniju koridoru plānošanu. Visas minētās ūdensnotekas lokālplānojuma teritorijā ir paredzēts saglabāt un atjaunot. Veicot pastāvošo grāvju atjaunošanu, jāparedz drenu kolektoru izteku atjaunošanu.

Lokālpilānojums Mārupes un Tīraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai

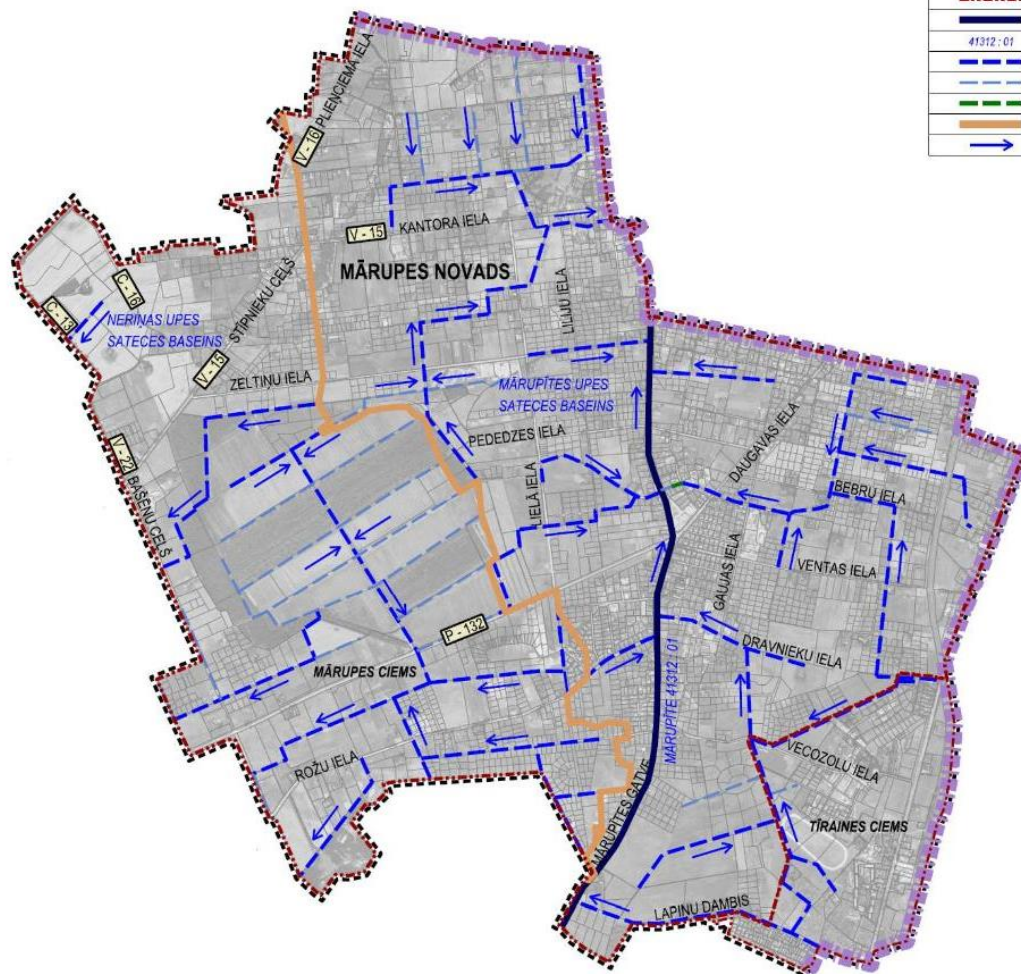
2016.gadā ir veikta pašvaldības nozīmes koplietošanas meliorācijas sistēmas inventarizācija, veicot arī apsekošanu dabā. Minēto esošās meliorācijas sistēmas inventarizāciju, pēc Mārupes novada pašvaldības pasūtījuma veica meliorācijas speciālisti no uzņēmuma IK "Firma MELIORS".

Darbā sniegts esošās meliorācijas sistēmas vispārējs tehniskā stāvokļa novērtējums, kopumā secinot, ka pašvaldības nozīmes koplietošanas ūdensnotekas nenodrošina normālu ūdens teci, jo ūdensnoteku šķērsgriezums piesērējuma dēļ samazinājies. Lielākai daļai ūdensnoteku normālu ūdens teci traucē koku, krūmu, atvašu un ūdensaugu apaugums. Vietām lauksaimniecības zemju platības un apdzīvoto vietu pagalmi ir pārmitri, ilgstoši uzkrājas ūdens pēc lietavām. Daudzviet ūdensnotekas ir nosprostotas ar bebru izveidotiem aizsprostiem, kas arī rada papildus ūdenslīmeņa uzstādinājumus grāvjos. Esošie grāvju šķērsgriezumi un garenslīpumi nenodrošina apdzīvoto vietu pagalmu, lauksaimniecības zemju un mežu nosusināšanu.

Veiktās izpētes rezultātā ir secināts, ka ūdensnotekām rakšanas darbi veicami gandrīz visā to garumā, nodrošinot pavasara palu maksimālo caurplūdumu ar 10% pārsniegšanas varbūtību izvadīšanu pa izvēlēto šķērsgriezumu, kā arī, lai vasaras pusgada vidējais ūdens līmenis ūdensnotekās garantētu nosusināšanas tīkla aplēses caurplūduma uztveršanu un novadīšanu bez ūdens līmeņa uzstādinājuma.

Lokālplānojums Mārupes un Tīraies ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai

MELIORĀCIJAS SHĒMA



Lietus ūdeni apsaimniekošana

Ņemot vērā, ka Mārupes un Tiraines ciemos šobrīd nav izveidota vienota lietus notekūdeņu apsaimniekošanas sistēma, Lokālplānojuma risinājumi paredz nākotnē ierīkot tradicionālo lietusūdeņu uztveršanas un novadīšanas sistēmu, to kombinējot un papildinot ar ilgtspējīgu lietusūdeņu apsaimniekošanas sistēmu un esošo meliorācijas sistēmu.

Tradicionālā lietus ūdeni uztveršanas un novadīšanas sistēma tiek ierīkota ar uzdevumu – pēc iespējas ātrāk un pilnīgāk novadīt lietus ūdeņus no apbūvētās teritorijas. Tās ierīkošanas riski – palielinās ūdens novadīšanas ātrums un novadāmā ūdens tilpumi, tādā veidā palielinot apkārtnes, kā arī ūdensteču krastu applūšanas, izskalošanas un erozijas riskus, pārslogo esošās kanalizācijas sūkņtavas (izplūst uz ielām).

Lietus ūdens savākšana, no brauktuvēm un laukumiem (kas norobežoti ar bortakmeņiem, vai kur iespējams vides piesārņojums) lokālplānojuma teritorijā jāparedz slēgta tipa, pa pašteses vadiem ar novadīšanas vietu vaļējā meliorācijas grāvī. Atmosfēras nokrišņu notekūdeņu caurplūdes aprēķini jāveic pēc nokrišņu intensitātes uz virsmas laukumu un noteces veidošanās apstākļiem. Lietus ūdens var tikt piesārņots ar dažādu veidu vielām, kuras nepieciešams attīrīt pirms tās nonāk atklātos meliorācijas grāvjos. Pirms lietus notekūdeņu novadīšanas meliorācijas sistēmā jāveic notekūdeņu attīrīšana, uzstādot nepieciešamās attīrīšanas iekārtas/filtrus.

Lai aizsargātu ceļa klātnes no gruntsūdens iedarbības vietās, kur konstatēts paaugstināts gruntsūdens līmenis, jāparedz drenāžas sistēmu izbūvi zem tām. Lokālplānojuma risinājumi paredz saglabāt, iztīrīt un paplašināt esošos meliorācijas novadgrāvjus - valsts nozīmes, pašvaldības nozīmes un koplietošanas ūdensnotekas. Lietus ūdens kolektora iztekas vietā novadgrāvī jāparedz gultnes un nogāžu nostiprinājumi. Nepieciešams veikt hidroloģiskos un hidrauliskos aprēķinus, lai noteiktu grāvja šķērsriezuma un garenkrituma atbilstību papildus ūdens daudzuma novadīšanai.

Izstrādājot teritoriju detālplānojumus vai veicot atsevišķu objektu un/vai ielu būvprojektēšanu jāizvērtē slēgtās lietus kanalizācijas sistēmas izbūves nepieciešamība, ņemot vērā objekta tiešā tuvumā esošos vaļējos meliorācijas grāvjus un iespējas pielietot ilgtspējīgas lietusūdeņu apsaimniekošanas sistēmu.

Zemesgabalos, veicot ēku tehnisko projektēšanu, jāparedz risinājumi papildus lietusūdeņu savākšanai un, ja nepieciešams, teritorijas drenāžai/nosusināšanai ēkas būvvieta, ņemot vērā plānoto ēku un būvju izvietojumu un konkrētās vietas gruntsūdens līmeni. Ja zemesgabalā plānots saglabāt ne mazāk kā 30-60% zaļo teritoriju, lielākā daļa no lietusūdeņiem infiltrēsies augsnē. Grunts līmeņa paaugstināšana ēku būvniecībai nav pieļaujama, lai neizmainītos mitruma režīms teritorijā augošajiem kokiem.

Ilgtspējīga lietusūdeņu apsaimniekošanas sistēma ir saistāma kopā ar teritorijas un ainavas plānošanu apbūvētajās teritorijās. Tā ļauj lietusūdeņus absorbēt un uzkrāt nokrišņu rašanās vietā vai tuvu tai (lokāla uzkrāšana, infiltrēšana, cietā seguma laukumu samazināšana, kur tas ir iespējams), nelielu lietusūdeņu baseinu/grāvju saglabāšana un izveidošana atvieglo piesārņojuma kontroli.

Ņemot vērā esošo grāvju sistēmu un to turpmāko nozīmi lokālplānojuma teritorijas veidošanā, grāvji būtu jāizmanto lietusūdeņu apsaimniekošanas sistēmā. Šī sistēma tādā veidā pati var kļūt par daļu no publiskās ārtelpas. Šajā teritorijā var veidot dažādas lietusūdeņu savākšanas sistēmas, kuru risinājumi tiktu detalizēti un izmantoti izstrādājot tālāk konkrētās teritorijas publisko telpu labiekārtojumu.

Teritorijā varētu tikt veidotas šādas sistēmas:

- zaļie jumti un stāvvietas ar ūdens caurlaidīgo segumu;
- lietusūdeņu plūsma ievalkās, grāvjos un kanālos;
- lietusdārzi (galvenokārt savrupmāju apbūves teritorijās, bet ne tikai).

Šo sistēmu kombinācija var caurvīt visu publisko ārtelpu, pat bērnu rotaļu laukumus, tādā veidā to bagātinot, nodrošinot mūsdienīgāku un labāku lietusūdeņu apsaimniekošanas sistēmu, kas var kļūs par daļu no teritorijas identitātes veidotājiem un dzīves telpas kvalitātes rādītājiem.

Lokālplānojums Mārupes un Tiraines ciemu ielu tīkla un sarkano līniju precizēšanai

Lietusūdeņu attīrīšanai var tikt izmantoti dažādi mitruma apstākļiem piemēroti augi. Lietusdārzi ļoti labi attīra ūdeni no piesārņojošajām daļiņām, izmantojot augsnes un dažādu augu biofizikālos un ķīmiskos attīrīšanas procesus. (Vadlīnijas ilgtspējīgai lietus kanalizācijas pārvaldībai, 2014).

Vietās, kur nebūs iespējams izmantot šādu sistēmu, var tikt izmantota kanālu sistēma un citi augstāk minētie risinājumi lietusūdeņu savākšanai. Vietās, kur var to atļauties, lietusūdeņu transportēšanai, tīrīšanai un akumulēšanai priekšroka dodama grāvim.

Vietās, kur katra teritorijas kvadrātmetra izmaksas ir salīdzinoši augstas, priekšroka jādod lietusūdeņu kanalizācijas cauruļvadam, uzsverot to, ka akumulēšanas iespējas ir niecīgas, lietusūdeņu attīrīšana caur augiem vasaras laikā norisināsies lēnāk.



18., 19. attēls. Lietusūdeņu novadīšanas risinājums ielas vai pagalma publiskā ārtelpā Avots: www.google.com



20.attēls. Lietus dārza piemērs savrupmāju rajonā. Avots: www.pandawn.com

6.Pielikums Apbūves rādītāju kopsavilkums

Zona	Minimālā zemes vienības platība	Atruna	Maksimālais blīvums	Minimālā brīvā teritorija	Maksimālais stāvu skaits
SAVRUPMĀJU APBŪVES TERITORIJAS					
DzS1	1000 m ²	- divdzīvokļu, tostarp dvīņu mājai - 1200 m ² .	40%	50%	3 stāvi
DzS2	1500 m ²		30%	60%	3 stāvi
DzS3	2000 m ²		20%	70%	2 stāvi
MAZSTĀVU DZĪVOJAMĀS APBŪVES TERITORIJAS					
DzM	2500 m ²	- savrupmājām 1000m ² ; - divdzīvokļu mājām 1200 m ² ; - rindu mājai minimālo platību aprēķina, nosakot vismaz 400m ² vienai sekcijai).	40%	30%	3 stāvi
DAUDZSTĀVU DZĪVOJAMĀS APBŪVES TERITORIJAS					
DzD	5000 m ²	- publiskai apbūvei ar akceptētu būvniecības ieceri var pamatot mazāku minimālo zemes vienības platību; - rindu mājai minimālo platību aprēķina, nosakot vismaz 400m ² vienai sekcijai).	50%	30%	5 stāvi
PUBLISKĀS APBŪVES TERITORIJAS					
P1	1ha	- ārpus ciemu teritorijā 2ha; - publiskai apbūvei ar akceptētu būvniecības ieceri var pamatot mazāku minimālo zemes vienības platību; - rindu mājai minimālo platību aprēķina, nosakot vismaz 400m ² vienai sekcijai.	60% (30% papildizmantošanai)	20%	5 stāvi
P2		- ārpus ciemu teritorijā 2ha; - publiskai apbūvei ar akceptētu būvniecības ieceri var pamatot mazāku minimālo zemes vienības platību.	60%		
JAUKTA CENTRA APBŪVES TERITORIJAS					
JC1	1ha	- publiskai apbūvei ar akceptētu būvniecības ieceri var pamatot mazāku minimālo zemes vienības platību; - daudzdzīvokļu māju apbūvei 5000m ² .	50% (Daudzdzīvokļu māju apbūvei (11006) – 40%)	30%	7 stāvi
JC2	1ha	- publiskai apbūvei ar akceptētu būvniecības ieceri var pamatot mazāku minimālo zemes vienības platību; - daudzdzīvokļu māju apbūvei 5000m ² .	50%	30%	9 stāvi
JC3	1ha	- publiskai apbūvei ar akceptētu būvniecības ieceri var pamatot mazāku minimālo zemes vienības platību; - savrupmājām 1000m ² ; - rindu mājas vienai sekcijai 400m ² - daudzdzīvokļu māju apbūvei 5000m ² .	50% (Savrupmāju apbūve (11001), Rindu māju apbūve (11005) un Daudzdzīvokļu māju apbūve (11006) gadījumos maksimālais	30%	5 stāvi

Zona	Minimālā zemes vienības platība	Atruna	Maksimālais blīvums	Minimālā brīvā teritorija	Maksimālais stāvu skaits
			apbūves blīvums – 40%))		
JC4	1ha	- publiskai apbūvei ar akceptētu būvniecības ieceri var pamatot mazāku minimālo zemes vienības platību.	50% (40% papildizmantošanai)	30%	5 stāvi (rūpniecības ēkām, noliktavām u.tml. būvēm, atbilstoši tehn. specifikai)
RŪPNIECISKĀS APBŪVES TERITORIJAS					
R1	1ha	- ārpus ciema teritorijā – 2ha; - ar akceptētu būvniecības ieceri var pamatot mazāku minimālo zemes vienības platību; - lauksaimnieciskai ražošanas uzņēmumu apbūvei 2ha.	60%	10%	3 stāvi (izņemot tehn. procesa nodrošināšanai nepieciešamās konstrukcijas)
R2					
TEHNISKĀS APBŪVES TERITORIJAS					
TA1	nenosaka		80%	nenosaka	5 stāvi
TA2	nenosaka		nenosaka	nenosaka	nenosaka
DABAS UN APSTĀDĪJUMU TERITORIJAS					
DA1	2ha		10%	80%	2 stāvi (izņemot dekoratīvus labiekārtojuma elementus, skatu torņus u.tml. konstrukcijas. Sporta ēku un būvju apbūve (12005) un Kultūras iestāžu apbūve (12004) pēc funkcionālās nepieciešamības)
DA2	nenosaka		nenosaka	nenosaka	nenosaka
MEŽU TERITORIJAS					
M1	2 ha	- ciemos 5000 m ²	2% (Viensētu apbūvei (11004), Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve (12003), Sporta ēku un būvju apbūve (12005) -5%)	nenosaka	2 stāvi (izņemot dekoratīvus labiekārtojuma elementus, skatu torņus u.tml. konstrukcijas. Sporta ēku un būvju apbūve (12005) pēc funkcionālās nepieciešamības)
M2	2ha		2%	nenosaka	1 stāvs (izņemot dekoratīvus labiekārtojuma elementus, skatu torņus u.tml. konstrukcijas)
LAUKSAIMNIECĪBAS TERITORIJAS					
L1	2ha		10%	nenosaka	2 stāvi (Noliktavu apbūve (14004), Tirdzniecības vai pakalpojumu objektu apbūve (12002), Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve (12003), Sporta ēku un būvju apbūve (12005) atbilstoši funkcionālai nepieciešamībai un ievērojot prasības attiecībā uz attālumu līdz zemes robežai)
L2					2 stāvi (Tirdzniecības vai pakalpojumu objektu apbūve (12002), Tūrisma un atpūtas iestāžu apbūve (12003), Sporta ēku un būvju apbūve (12005) atbilstoši funkcionālai nepieciešamībai un ievērojot

Zona	Minimālā zemes vienības platība	Atruna	Maksimālais blīvums	Minimālā brīvā teritorija	Maksimālais stāvu skaits
					prasības attiecībā uz attālumu līdz zemes robežai)
ŪDEŅU TERITORIJAS					
Ū	nenosaka		nenosaka	nenosaka	peldbūvju augstums – līdz 8 m no ūdens līnijas
TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS TERITORIJAS					
TR1, TR2	nenosaka		nenosaka	nenosaka	2 stāvi (attiecas uz papildizmantošanu)
TR3					atbilstoši tehnoloģiskajai specifikai