



Lokālplānojums, ar kuru groza teritorijas plānojumu nekustamā īpašuma “Bākas-1” (kadastra Nr. 80760030026) zemes vienībai ar adresi “Bākas A” (kadastra apzīmējums 80760032148) un nekustamā īpašuma “Jaunzeļļi” (kadastra Nr. 80760032526) zemes vienībai ar kadastra apzīmējumu 80760032497, Mārupes pagastā, Mārupes novadā

3. pielikums

Noliktavu un loģistikas funkciju apbūves tendenču izvērtējums

Mārupe, 2025. gads

Saturs

1.Noliktavu tirgus attīstības perspektīvas un pieprasījuma tendences t.sk. Rīgā un pie Rīgas lidostas	3
2.Daudzfunkcionālu, elastīgi izmantojamu noliktavu pieprasījums Rīgas lidostas apkārtnē	4
3.Noliktavu apbūves platības un ģenerētās transporta plūsmas	5
4.Argumenti, Rīgas lidostas apkārtnē nav pamatota rūpnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūves attīstība, salīdzinot ar noliktavu un loģistikas centru uzņēmumu attīstību	6
5.Pamatojums noliktavu apbūves funkciju attīstības neierobežošanai	7
6.Kāpēc nav pamatoti samazināt pieļaujamo apbūves blīvumu noliktavu apbūvei no 60% uz 30%	9
7.Argumenti, ka apbūves blīvuma saglabāšana noliktavu funkcijai 60% attīstāmajā teritorijā neradīs būtiskas izmaiņas transporta plūsmās un nepasliktās transporta situāciju apkārtējā ceļu tīklā	10
8.Secinājumi	11

1. Noliktavu tirgus attīstības perspektīvas un pieprasījuma tendences t.sk. Rīgā un pie Rīgas lidostas

Noliktavu un loģistikas tirgus Rīgas lidostas tuvumā šobrīd atrodas straujas un dinamiskas izaugsmes stadijā – pieprasījums strauji aug, piedāvājums joprojām ir salīdzinoši zems, nomas cenas saglabājas stabilas, un turpinās jaunu projektu attīstība.

Pieprasījuma pieaugums e-komercijas (tiešsaistes tirdzniecība) un 3PL (trešo pušu loģistika¹) dēļ

Straujā tiešsaistes tirdzniecības attīstība gan vietējā, gan starptautiskā tirgū veicina pieprasījumu pēc modernām noliktavām ar ātru un elastīgu piegādes iespēju nodrošinājumu. Īpaši pieaudzis pieprasījums pēc 3PL jeb trešo pušu loģistikas operatoru (*third-party logistics*) noliktavām, jo arvien vairāk uzņēmumu izvēlas deleģēt savas loģistikas funkcijas profesionāliem pakalpojumu sniedzējiem. Šajā kontekstā īpaši aktuāli kļūst “*last mile*”² un pilsētas loģistikas risinājumi – nelielas noliktavas, kas izvietotas pie transporta mezgliem un lielpilsētām. Rīgā novērojama izteikta tendence pieprasījumam pēc noliktavām 500–3 000 m² platībā, īpaši tuvumā lidostai³.

Ierobežotais brīvo, modernu platību piedāvājums

2023. gada beigās brīvo platību apjoms A klases noliktavās, kas ir modernākā un tehniski augstākajai kategorijai atbilstoša noliktavas ēka, kas paredzēta efektīvai preču uzglabāšanai un loģistikas procesu nodrošināšanai, bija zem 2%⁴.

A klases noliktavām, visbiežāk, ir atbilstoši šādi parametri:

- augsti griesti (parasti 10 m un vairāk);
- liela grīdas nestspēja (parasti 5–7 t/m² un vairāk);
- plašas kravas pieņemšanas rampas ar ērtiem piebraucamajiem ceļiem kravas automašīnām;
- energoefektīvas inženierkomunikācijas – apkure, ventilācija, bieži arī dzesēšanas iespējas;
- modernas ugunsdrošības sistēmas (sprinkleri, signalizācija, evakuācijas izejas);
- elastīgs, daudzfunkcionāls plānojums – iespēja kombinēt noliktavas, biroja un vieglās ražošanas funkcijas;
- ērta atrašanās vieta – pie galvenajiem transporta mezgliem (piemēram, pie lidostas vai galvenajiem autoceļiem).

Jaunu projektu attīstība notiek lēnāk nekā pieprasījuma pieaugums, jo būvniecības izmaksas saglabājas augstas, bet attīstītāji nereti būvniecību uzsāk tikai tad, kad ir garantētas nomnieku saistības. Daudzas pieejamās noliktavas joprojām ir B vai C klasē, kas neatbilst mūsdienu vajadzībām (piemēram, zemi griesti, nepietiekama ventilācija, ierobežotas piekļuves iespējas). Rezultātā A klases noliktavu tirgus kļūst par deficīta segmentu, savukārt nomnieku orientēta konkurence pastāv tikai B/C klasē.

Starptautisko uzņēmumu intereses pieaugums

Latvijas stratēģiski nozīmīgā loģistikas pozīcija (starp Eiropas Savienību un Skandināviju, ar ūdens transporta pieejamību) piesaista ārvalstu uzņēmumus, kas veido reģionālos loģistikas centrus. Pieaug arī interese pārcelt darbību no austrumos esošajām valstīm uz drošākiem reģioniem, kā, piemēram, Rīgu. Lidosta “Rīga” un arī perspektīvais projekts Rail Baltica tiek uztverti kā nākotnes stratēģiskie transporta mezgli, kas vēl vairāk stiprinās Latvijas un Rīgas teritorijas pievilcību.

Pieprasījums pēc energoefektīviem un ilgtspējīgiem risinājumiem

¹ 3PL (trešo pušu loģistika) attiecas uz piegādes ķēdes darbību un loģistikas nodošanu ārpalpojumu sniedzējam.

² “*Last mile*” jeb *pēdējais posms piegādē* apzīmē preču piegādes ķēdes noslēdzošo etapu – no sadales centra vai noliktavas līdz galapatērētājam (klientam vai mazumtirdzniecības vietai).

³ <https://www.colliers.com/en-lv/news/industrial-logistics-snapshot-may-2023?utm>

⁴ <https://www.ober-haus.it/wp-content/uploads/Ober-Haus-Market-Report-Baltic-States-2024.pdf>

Uzņēmēji arvien biežāk izvēlas nomāt telpas, kas atbilst ilgtspējīgas attīstības prasībām – zemu oglekļa emisiju principiem un ESG (*Environmental, Social, Governance*) standartiem⁵. Uzņēmumi, kas demonstrē atbilstību ESG kritērijiem, var piesaistīt starptautiskos partnerus un papildus kapitālu, jo tas ir kļuvis par globālu standartu. Piemēram, A klases noliktavas ar augstu energoefektivitāti un atbilstošām darba apstākļu prasībām tiek uzskatītas par konkurētspējīgākām ilgtermiņā, nekā zemākas klases noliktavas. Līdz ar ko investori un nomnieki arvien biežāk izvēlas A klases noliktavas un tāpēc palielinās pieprasījums pēc ēkām, kas atbilst zaļās būvniecības principiem^{6,7} (ar starptautisku sertifikāciju, piemēram, BREEAM⁸ vai LEED⁹, kas ir populārāks Amerikas Savienotajās Valstīs). Pieprasījuma pieaugums veicina A klases noliktavu sektora attīstību un rada papildu konkurences priekšrocības iznomātājiem, kuri piedāvā energoefektīvus risinājumus.

Elastība un daudzfunkcionalitāte kā tirgus standarts

Ir pieaugošs pieprasījums pēc elastīgām telpām, kuras iespējams pielāgot kompleksam/kombinētam biroja, ražošanas un noliktavas lietojumam. Popularitāti gūst *Stock Office* koncepts (daudzfunkcionāls komercplatību koncepts, kas vienā ēkā apvieno noliktavu, biroju un nereti arī mazumtirdzniecības telpas), kas strauji attīstās tādās vietās kā Rumbula, Bergī, Mārupes un Ķekavas novados. E-komercijas uzņēmumi īpaši novērtē arī īstermiņa nomas iespējas sezonālos pieprasījuma pīķos.

2. Daudzfunkcionālu, elastīgi izmantojamu noliktavu pieprasījums Rīgas lidostas apkārtnē

Stratēģiska atrašanās vieta

Rīgas lidostas apkārtnē (Mārupe, Ulmaņa gatve, Skulte) ir viens no nozīmīgākajiem loģistikas mezgliem Latvijā. Teritorija nodrošina tiešu piekļuvi starptautiskajai lidostai “Rīga”, kas ir ideāla “*last mile*” loģistikai un eksprespiegādēm. Netālu atrodas valsts autoceļš A10 Rīga – Ventspils un A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils–Babīte), kas savieno lidostas apkārtni ar visiem valsts galvenajiem transporta koridoriem. Papildus, perspektīvā tiek plānots Rail Baltica kravu terminālis pie lidostas “Rīga”, kas vēl vairāk palielinātu teritorijas stratēģisko nozīmi.

Pieprasījums pēc elastīgām telpu konfigurācijām

Mūsdienās lielākoties uzņēmēji dod priekšroku telpām, kas apvieno vairākas funkcijas vienuviet – noliktavu, biroju un mazumtirdzniecības zonu. Šo pieeju nodrošina *Stock Office* vai *flex space*¹⁰ koncepts. Īpaši pieprasītas ir platības, kuras iespējams pielāgot no 300 m² līdz pat 3 000 m² un vairāk, ļaujot uzņēmumiem paplašināties vai pārstrukturēt savu darbību bez telpu maiņas¹¹.

E-komercijas, 3PL un eksprespasta (paātrinātas sūtījumu piegādes pakalpojums) pieaugums

E-komercija (tiešsaistes tirdzniecība) un 3PL (*third-party logistics* jeb trešo pušu loģistika) sektors būtiski palielina pieprasījumu pēc noliktavām. E-komercijas uzņēmumiem (piemēram, Amazon, Zalando, Omniva, 220.lv, RD Electronics) ir vajadzīgas noliktavas, kurās iespējama ātra preču šķirošana, izsniegšanas punktu darbība un režīms, kas ļauj darboties 24/7. Savukārt 3PL operatoriem svarīgi, lai telpas būtu viegli pielāgojamas jauniem klientiem un sezonālam pieprasījuma pieaugumam¹². Lidostas tuvums ir priekšrocība arī eksprespasta uzņēmumiem (DHL, FedEx, UPS), kam vajadzīgas kompaktas un ātri pieejamas noliktavas.

⁵ ESG (Environmental, Social, Governance) standarti ir uzņēmumu ilgtspējas un atbildīgas pārvaldības kritēriju kopums, ko izmanto investori, uzņēmumi un sabiedrība, lai novērtētu uzņēmuma ietekmi uz vidi, sabiedrību un tā pārvaldības kvalitāti.

⁶ https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/overview-sustainable-finance_en

⁷ <https://www.msci.com/data-and-analytics/sustainability-solutions/esg-fund-ratings>

⁸ <https://breeam.com/>

⁹ <https://www.usgbc.org/leed>

¹⁰ *Flex space* jeb *elastīgās telpas* ir daudzfunkcionāls komercplatību risinājums, kurā vienā objektā iespējams apvienot un pielāgot dažādas funkcijas – noliktavas, biroja, mazumtirdzniecības vai vieglās ražošanas vajadzībām.

¹¹ <https://www.colliers.com/en-lt/download-article?itemId=6ccd2c54-90d3-407a-ab35-bee42a81adec&utm>

¹² <https://rxo.com/resources/shipper/what-is-a-3pl/>

Pāreja no klasiskajām noliktavām uz mūsdienīgiem, efektīviem noliktavu risinājumiem

Tehnoloģiju attīstība (digitalizācija, automatizācija) ļauj izmantot noliktavas ne tikai uzglabāšanai, bet arī kā “micro-fulfillment” centrus, kas ir nelielas, augsti automatizētas noliktavas, kurās tiek izmantoti robotizēti plauktu un pasūtījumu apstrādes risinājumi, kas nodrošina ātru pasūtījumu komplektāciju un piegādi vai arī kā *click & collect* punktus, kas ir tirdzniecības vai loģistikas risinājums, kur klients veic pasūtījumu tiešsaistē (“click”) un saņem preci izvēlētajā saņemšanas vietā (“collect”). Kā arī noliktavu telpas tiek izmantotas kā vieglās ražošanas telpas (montāža, iepakojšana). Šādām darbībām nepieciešama moderna infrastruktūra – augstāki griesti, efektīva un elastīga konfigurācija, energoefektīvas inženierkomunikācijas un ESG standartu ievērošana.

Transporta savienojumi un darbaspēka pieejamība

Lidostas “Rīga” apkārtnē ir labi attīstīts sabiedriskā transporta tīkls, kas nodrošina ērtu savienojamību ar apkārtējām teritorijām. Šajā virzienā kursē 22. autobuss, kā arī 7., 25., 55. un citi maršruti, kas savieno lidostas apkārtni ar Rīgu un Mārupi. Pateicoties šai infrastruktūrai, ir iespējams piesaistīt kvalificētu darbaspēku no plašāka reģiona. Ērta piekļuve un labi attīstīta satiksmes infrastruktūra ir būtisks faktors, ko ņem vērā gan potenciālie darba ņēmēji, gan uzņēmēji un klienti. Turklāt telpas, kas apvieno noliktavas, biroju platības un klientu apkalpošanas zonas, ļauj uzņēmumiem optimizēt darbības izmaksas un nodrošināt efektīvāku klientu apkalpošanu.

3. Noliktavu apbūves platības un ģenerētās transporta plūsmas

Noliktavu darbības intensitāte

Noliktavas var būt ar ļoti dažādu darbības intensitāti. Piemēram, liela tradicionālā noliktava (10 000 – 20 000 m²), kurā uzglabā rezerves daļas vai sezonālās preces, var ģenerēt tikai dažas kravas automašīnas dienā, jo preču aprīte ir lēna. Savukārt neliels e-komercijas vai pārtikas sadales centrs (1 000 – 3 000 m²) ar augstu apgrozījuma intensitāti var apkalpot desmitiem līdz pat simtiem transportlīdzekļu diennaktī. Tas nozīmē, ka satiksmes plūsmu vairāk nosaka darbības veids un preču sortiments, nevis telpu platība.

Kravu apgrozījums, nevis platība kā indikators

Noliktavas platība atspoguļo tikai telpas fizisko izmēru, apjomu, bet ne loģistikas intensitāti. Transporta plūsmu nosaka kravu apgrozījuma ātrums (cik bieži noliktava tiek iztukšota un piepildīta), kravas vienību apjoms un masa, kā arī transporta līdzekļa veids, ar kuru tiek veikti pārvadājumi (kravas transporta līdzekļi ar masu līdz 3,5 t, kravas transporta līdzekļi ar masu virs 3,5 t, kravas transporta līdzekļi ar piekabēm, vilcēji ar puspiekabēm). Neliela noliktava ar strauju krājumu apriti var radīt būtiski lielāku satiksmes slodzi nekā liela, bet zemas intensitātes noliktava.

Automatizācijas ietekme

Automatizētās jeb robotizētās noliktavas bieži izmanto augstumā izvietotas plauktu sistēmas (*high-bay systems*¹³), kas ļauj vienā kvadrātmetrā glabāt vairāk preču. Tās spēj apstrādāt ievērojamu preču apjomu ar salīdzinoši nelielu platību un samazinātu transporta intensitāti, jo tiek izmantoti efektīvi kravu apvienošanas procesi. Tas nozīmē, ka tehnoloģiski modernākas noliktavas rada mazāku satiksmes slodzi uz vienu noliktavas m².

Atšķirīgi loģistikas modeļi

¹³ *High-bay systems* - noliktavu aprīkojuma risinājums, kur preces tiek uzglabātas ļoti augstos plauktos, parasti 12 – 40 metru augstumā

Satiksmes plūsmas intensitāti ietekmē arī noliktavas darbības modelis. B2B noliktavas (*Business-to-Business*)¹⁴ (piemēram, rūpniecības uzņēmumu piegāžu centri) bieži ir liela izmēra, bet ar zemu ikdienas transporta plūsmu. Savukārt B2C (*Business-to-Consumer*)¹⁵ jeb mazumtirdzniecības un e-komercijas noliktavas nosūta preces mazākās partijās, bet biežāk, radot augstu kravu pārvadājumu transporta līdzekļu plūsmu. Sezonālas noliktavas vēl vairāk parāda šīs atšķirības, jo lielāko daļu gada satiksme var būt minimāla, bet īsos periodos – ļoti intensīva.

Starptautisko pētījumu dati

Dažādi pētījumi un analīzes rāda^{16,17,18}, ka nav tiešas korelācijas starp noliktavu platību un piesaistīto transporta intensitāti. “*High-cube*” noliktavas¹⁹, kuras efektīvi izmanto visu noliktavas telpu, var uz vienu kvadrātmētru apstrādāt vairāk preču vienību, bet tas ne vienmēr nozīmē, ka tiek piesaistīts lielāks skaits kravu automašīnu. Transporta plūsma ir atkarīga no preču specifikas – piemēram, viena krava ar papīra dvieļiem aizņem daudz vietas, bet to svars ir mazs, savukārt tāda pati tonnāža ar auto detaļām aizņem būtiski mazāk vietas. Tādēļ loģistikas pētījumos esošās vadlīnijas uzsver, ka plūsmas jāvērtē pēc noliktavas funkcijas, nevis platības.

Korelācija starp noliktavas platību (m²) un ģenerēto kravu transporta plūsmu

Kopumā secināms, ka noliktavu ģenerētās kravu transporta plūsmas nav tieši atkarīgas no noliktavu platības. To lielākoties ietekmē kravu apgrozījuma ātrums, noliktavas funkcija, loģistikas modelis un atšķirīgo tehnoloģiju izmantošana. Tāpēc piesaistītā kravu transporta modelēšanā jāvērtē konkrētais darbības virziens, preču un pakalpojumu sortiments, jo telpu platība nebūs objektīvs rādītājs piesaistītajām transporta plūsmām.

4. Kāpēc Rīgas lidostas apkārtnē nav pamatota rūpnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūves attīstība, salīdzinot ar noliktavu un loģistikas centru uzņēmumu attīstību

Teritorijas stratēģiskā specializācija

Lidosta “Rīga” ir nacionālas un starptautiskas nozīmes pasažieru un kravu transporta punkts, un tās apkārtnē likumsakarīgi veidojas kā loģistikas un transporta mezgls, kurā koncentrējas noliktavu un loģistikas uzņēmumi un veidojas aktīva automašīnu satiksme. Lidostas tuvums īpaši piemērots ekspressūtījumiem, e-komercijas sadales centriem un “*stock office*” koncepta attīstībai, kas apvieno noliktavas un biroja funkcijas vienuviet²⁰. Savukārt rūpnieciskā ražošana pārsvarā nav saistīta ar kravu gaisa pārvadājumiem (izņēmums – augsto tehnoloģiju ražošana), tāpēc lidostas apkārtnē nav racionāli izmantot smagajai rūpniecībai. Līdz ar ko var secināt, ka lidostas “Rīga” piegulošās teritorijas un apkārtnē funkcionāli un teritoriāli kalpo noliktavām un loģistikai, nevis ražošanai.

Transporta infrastruktūras atbilstība

¹⁴ B2B (*Business-to-Business*) darbības modelis nozīmē, ka uzņēmums sniedz pakalpojumus vai pārdod preces citam uzņēmumam, nevis gala patērētājam (kā B2C – *Business-to-Consumer*).

¹⁵ B2C (*Business-to-Consumer*) darbības modelis nozīmē, ka uzņēmums sniedz pakalpojumus vai pārdod preces gala patērētājam

¹⁶ <https://www.cbre.com/insights/books/global-midyear-real-estate-market-outlook-2021>

¹⁷ <https://www.jll.com/en-ae/insights/european-logistics-market-update>

¹⁸ <https://www.dhl.com/discover/en-global/news-and-insights/reports-and-press-releases/logistics-trend-radar-2024>

¹⁹ High-cube noliktava – noliktavas telpa vai konteineru bāzēts uzglabāšanas risinājums, kur izmanto augstos konteinerus (High-cube), lai nodrošinātu lielāku ietilpību vertikāli. To izmanto preču, materiālu vai iekārtu glabāšanai, kur svarīga ir papildus vieta augstumā

²⁰ <https://www.colliers.com/en-lv/research/colliers-2023-baltic-real-estate-market-overview>

Mārupes novada transporta tīkls (tuvumā esošie valsts autoceļi A10, A5, P133, P132, Kārļa Ulmaņa gatve, lidostas pievedceļi) ir piemērots loģistikas darbībām, kur ir prognozējama un ritmiska satiksmes intensitāte. Turpretim, smagās rūpniecības attīstība un darbības radītu intensīvākas kravu automašīnu plūsmas, kam būtu nepieciešams cits ceļa infrastruktūras nodrošinājums. Šāda autoceļu izmantošana varētu radīt sastrēgumus un autoceļu kapacitāte varētu būt neatbilstoša transporta intensitātei. Ņemot vērā šī brīža situāciju, esošā ceļu infrastruktūra ir atbilstoša loģistikas darbībai, bet ne intensīvai smagajai rūpniecībai un tās funkciju nodrošināšanai.

Apdzīvotības un vides faktori

Lidostas apkārtnē atrodas apdzīvotas teritorijas – Mārupes pilsēta, Jaunmārupe, Tīraine, Zolitūde, Pleskodāle, Bierīni, Kārļa Ulmaņa gatves piegulošās teritorijas. Rūpnieciskā ražošana potenciāli rada troksni, vibrācijas, smakas un emisijas, kas ietekmē dzīves kvalitāti un arī nekustamo īpašumu vērtību. Darbības, kas rada vides piesārņojumu, to izvietojumu apdzīvotās vietās ierobežo un regulē normatīvie akti – likums “Vides aizsardzības likums”, “Par piesārņojumu”, Ministru kabineta noteikumi Nr.16 “Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” u.c. Taču nolikta un loģistikas centru darbība nerada robežlielumu pārkāpumus vai to radītās ietekmes ir iespējams ierobežot ar dažādiem piesārņojuma risku ierobežojumiem. Tāpēc arī ir secināms, ka apdzīvotas vietas, dzīvojamā un publiskā apbūve nekonfliktē ar nolikta un loģistikas centru izvietojumu.

Tirgus pieprasījuma perspektīva

Jaunākie nekustamā īpašuma tirgus dati rāda, ka pieprasījums pēc A klases noliktavām (īpaši 500–5 000 m² platībā) būtiski pārsniedz piedāvājumu, kamēr ražošanas sektors stagnē vai pārorientējas uz reģioniem ārpus Rīgas, reģionu teritorijām ārpus Rīgas piepilsētas^{21,22,23}. E-komercijas un 3PL (*third-party logistics*) sektora straujā izaugsme nosaka nepieciešamību pēc specializētām noliktavām (*fulfillment center*²⁴) un sadales noliktavām (*distribution centers*)²⁵, kas ir daudz piemērotākas lidostas “Rīga” teritorijai un līdzīgām Pierīgas teritorijām, kā arī ekonomiski pamatotākas, atbilstošas tirgus pieprasījumam.

Telpiskās plānošanas un attīstības dokumenti

Gan spēkā esošais, gan izstrādes stadijā esošais Mārupes novada teritorijas plānojums, kā arī Rīcības plāns Rīgas metropoles areāla attīstībai²⁶ paredz lidostas apkārtni kā pakalpojumu, loģistikas un viedās specializācijas zonu, nevis kā ražošanas teritorijas. Arī esošajā situācija ir vai tiek īstenoti vairāki lokālplānojuma attīstībai līdzīgi darbības virziena projekti, kas atrodas lidostas “Rīga” tuvumā un arī netālu no attīstīmās teritorijas. Piemēram, “Sirin Park Marupe”, “RIX Airport City” un “Green Park Mārupe” u.c. projekti, kuru izveide ir atbilstoša kopējai plānošanas dokumentu attīstības vīzijai.

Kopumā, rūpnieciskās ražošanas attīstība Rīgas lidostas tuvumā Mārupes novadā nav pamatota, jo tā neatbilst teritorijas funkcionālajai specializācijai, rada riskus transporta un vides kvalitātei, kā arī ir pretrunā ar plānošanas dokumentiem. Savukārt loģistikas, nolikta un ar tām saistītu pakalpojumu attīstība nodrošina lielāku ekonomisko pienesumu, ir tirgus pieprasījums pēc šāda veida objektiem un arī šāda veida attīstība ir atbilstoša gan vietējas, gan reģionālas nozīmes plānošanas dokumentiem, ilgtspējīgas attīstības mērķiem.

5. Pamatojums nolikta apbūves funkciju attīstības neierobežošanai

Stratēģiskā atrašanās vieta – optimāls loģistikas mezgls

²¹ <https://www.colliers.com/en-lv/countries/latvia/reports/q4-2023-baltic-property-snapshot>

²² <https://www.colliers.com/en-lv/countries/latvia/reports/q3-2024-baltic-property-snapshot>

²³ <https://www.ober-haus.lv/wp-content/uploads/2024/06/2024-Real-Estate-Market-Report.pdf>

²⁴ Fulfillment center – specializētas noliktavas/pasūtījumu komplektēšanas centri, kurās tiek uzglabātas preces, apstrādāti klientu pasūtījumi, notiek preču/materiālu saņemšana, apstrāde, komplektēšana, iepakojšana un nosūtīšana un ar to saistītie procesi.

²⁵ Sadales noliktavas (*distribution centers*) - noliktavas, kuru pamatfunkcija ir lielu kravu sadale un tālāka izplatīšana uz vairumtirdzniecības punktiem, mazumtirdzniecības veikaliem vai citām noliktavām ar mērķi optimizēt preču plūsmu starp ražotāju un tirgotāju.

²⁶ https://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2020/06/Rigas-metropoles-areala-ricibas-plans_Web-1.pdf

Lokālpārplānojuma teritorija atrodas mazāk nekā 2 km attālumā no starptautiskās lidostas "Rīga" kravu termināļa, tiešā tuvumā valsts autoceļiem, pie Kārļa Ulmaņa gatves un blakus citiem zīmīgiem savienojumiem, kā arī 10–15 minūšu braucienā no Rīgas centra un Rīgas ostas piekļuves punktiem. Šis transportģeogrāfiskais novietojums padara teritoriju par starptautiski konkurētspējīgu loģistikas koridoru, kas ir īpaši piemērots e-komercijas, ātras pasūtījumu komplektēšanas un piegādes noliktavām (*fulfillment centers*), 3PL (*third-party logistics* jeb trešo pušu loģistikas uzņēmumu), eksprespasta operatoru (DHL, DPD, Itella u.c.), kā arī kravu konsolidācijas un uzglabāšanas centru attīstībai.

Zeme vides un sociālā slodze

Loģistikas un noliktavu centri ir zemākas intensitātes apbūves veids, ja to salīdzina ar dzīvojamo, tirdzniecības vai ražošanas apbūvi. Tie ģenerē prognozējamu transporta plūsmu skaitu, kā arī rada minimālu trokšņu, smaku vai vibrācijas piesārņojumu. Arī konkrētajā gadījumā apkārtējā teritorija nav blīvi apdzīvota, tā neatrodas vides aizsargjoslās vai bioloģiski vērtīgās teritorijās, kā arī tajā nav kultūrvēsturiski nozīmīgu objektu. Tas nozīmē, ka noliktavu funkcija ir savietojama ar apkārtējās vides un sabiedrības interešu aizsardzību.

Atbilstoša inženierinfrastruktūra un telpiskais raksturs

Attīstāmajā teritorijā un tās tiešā tuvumā ir pieejams nepieciešamais inženiertehniskais nodrošinājums – elektroapgādes tīkli, centralizētā ūdensapgāde un sadzīves kanalizācija, elektronisko sakaru tīkli. Kā arī no ceļu infrastruktūras viedokļa, ir nodrošināta gan piekļuve, gan savienojamība ar esošajiem autoceļiem. Teritorijas konfigurācija un reljefs ir piemērots apjomīgu komerciālo būvju attīstībai. Zemes vienības ir pietiekami plašas, lai nodrošinātu transporta apgrīšanās laukumus, stāvvietas, ugunsdrošības risinājumus un citu normatīvo prasību izpildi. Tas nozīmē, ka noliktavu apbūve ir tehniski dabiski piemērota šai teritorijai.

Augošs tirgus pieprasījums un A klases noliktavu deficīts

Saskaņā ar iepriekš minētajiem *Colliers*, *Ober-Haus* un citu pētījumu datiem, brīvu un modernu noliktavu piedāvājuma līmenis Rīgā un Pierīgā 2024.–2025. gadā saglabāties zem 2% no kopējā piedāvājuma. Koridors starp Rīgu un lidostu "Rīga" ir viens no pieprasītākajiem loģistikas virzieniem Latvijā, īpaši telpām 1 000–5 000 m² platībā ar ātru piekļuvi tranzīta ceļiem. Šāda veida objekti nodrošina ilgtermiņa nodokļu ieņēmumus pašvaldībai un valstij kopumā, rada darba vietas ar zemu vides slodzi un palielina reģiona konkurētspēju Baltijas mērogā.

Atbilstība teritorijas plānošanas mērķiem

Lokālpārplānojuma teritorija atrodas zonā, ko pašvaldības iepriekšējos attīstības dokumentos raksturo kā jauktu komercdarbības un infrastruktūras teritoriju, kas ir piemērota pakalpojumu, loģistikas un vieglās komercijas funkcijām. Baltijas valstīs un citur Eiropā lidostu tuvumā visbiežāk tiek attīstīti loģistikas un industriālie parki, nevis dzīvojamā apbūve vai smagā rūpniecība. Tas apliecina, ka šīs teritorijas izmantošana noliktavu vajadzībām ir starptautiski pamatota prakse. Līdz ar ko var secināt, ka noliktavu attīstība šajā teritorijā ir pilnībā saderīga ar teritorijas potenciālu un attīstības stratēģiju.

Nepamatota ierobežošana kā drauds racionālai zemes izmantošanai

Noliktavu attīstības ierobežošana šādā stratēģiskā vietā samazina investīciju piesaistes iespējas un rada konkurētspējas zudumu salīdzinājumā ar kaimiņu pašvaldībām, piemēram, Ķekavu, Stopiņiem vai Salaspili. Tas var veicināt neloģisku apbūves izkliedi, kas palielina infrastruktūras izmaksas un ir pretrunā ar ilgtspējīgas attīstības mērķiem, kas paredz efektīvus un centralizētus piegādes mežglus. Nepamatota noliktavu apbūves ierobežošana būtu pretrunā ar ilgtspējīgas teritorijas attīstības principiem.

Kopumā, nav pamatoti ierobežot noliktavu apbūves attīstību LP teritorijā. Teritorija atrodas stratēģiskā loģistikas mežglā, tās novietojums un piegulošā infrastruktūra ir atbilstoša un piemērota, kā arī pastāv augsts tirgus pieprasījums un investīciju potenciāls. Ierobežošana būtu ekonomiski un teritoriāli neefektīva, savukārt loģistikas attīstība ir pilnībā saderīga ar ilgtspējīgas attīstības un reģionālās specializācijas mērķiem.

6. Kāpēc nav pamatoti samazināt pieļaujamo apbūves blīvumu noliktavu apbūvei no 60% uz 30%

Ekonomiskā ietekme – blīvuma samazināšana mazina investīciju atdevi

Noliktavu un loģistikas apbūves funkcijas būtība ir efektīva teritorijas izmantošana – kompakta, funkcionāla un ekonomiski pamatota. Ja apbūves blīvums tiek ierobežots un tiek samazināts no 60% uz 30%, iznomājamā vai ekspluatējamā platība samazinās par aptuveni 50%. Tajā pašā laikā zemes iegādes, inženierkomunikāciju un infrastruktūras izbūves izmaksas paliek nemainīgas vai pat pieaug. Tas būtiski mazina investīciju atdevi un padara projektus neefektīvus un komerciāli neizdevīgus. Ja tiek noteikts samazināts noliktavu blīvums, tas samazina projekta dzīvotspēju un samazina investoru interesi.

Noliktavu funkcijas specifika un ietekme uz vidi

Noliktavu funkcijas, salīdzinot ar dzīvojamās, tirdzniecības vai ražošanas apbūvi, rada salīdzinoši zemu transporta plūsmu un piesaistīta darba spēka intensitāti, kā arī minimālu vides, trokšņa un gaisa piesārņojumu. Šādām noliktavu un loģistikas teritorijām nav nepieciešamas plašas labiekārtojuma teritorijas, jo teritorija tiek izmantota tikai funkcionāliem procesiem – uzglabāšanai, kravu apstrādei.

Nosakot maksimālo apbūves blīvumus 60 % apmērā, tiek efektīvi izmantota teritorija, nodrošinot pietiekamu uzglabāšanas platību, atstājot nepieciešamo vietu rampām, apgriešanās laukumiem, stāvvietām un nepieciešamo inženiertīklu izvietojumam, ugunsdzēsības prasību nodrošināšanai. Kopumā noliktavu apbūves funkcija ir zema riska, vidēji zemas intensitātes, un to nav pamata mērķīgi ierobežot ar zemu blīvumu.

Zems blīvums ir pretrunā ar ilgtspējīgas teritoriju izmantošanas principiem

Mūsdienu telpiskās plānošanas tendences uzsver kompaktas un efektīvas attīstības nepieciešamību, lai samazinātu izkliedētu, zema blīvuma apbūvi un nevajadzīgas infrastruktūras izmaksas. Veidojot apbūvi ar ierobežotu/samazinātu blīvumu, palielinās transporta ceļu un to infrastruktūras, inženierkomunikāciju un labiekārtojuma attīstības izmaksas un tiek samazināta zemes resursu izmantošanas lietderība. Telpiskās attīstības politikas virzieni un vadlīnijas uzsver tādu teritorijas attīstības nepieciešamību, kas nodrošina kompaktu un videi draudzīgu teritorijas izmantošanu. Blīvuma samazināšana teritorijas attīstībai ir pretrunā ar Eiropas savienības un Latvijas ilgtspējības un klimata mērķiem^{27,28}.

Tirgus vajadzības un funkcionālā realitāte

Loģistikas un e-komercijas uzņēmumi izvēlas lokācijas, kur iespējams maksimāli izmantot vienu gruntsgabalu, optimizējot izmaksas un procesus. Pieprasītākie modeļi ir 1 000–5 000 m² telpas vienā ēkā ar plašām iekraušanas zonām. Ja blīvums tiek samazināts līdz 30%, šādu funkciju nodrošināšana kļūst neiespējama, jo platība netiek izmantota pietiekami efektīvi. Neefektīvas apbūves teritorijas mazina interesi par šādām telpām no nomnieku puses, līdz ar ko netiek piesaistīta pietiekama nomnieku interese. Veidojot noliktavu vai loģistikas uzņēmumus teritorijās ar 30 % atļauto apbūves blīvumu, tiek samazināta teritorijas pievilcība loģistikas uzņēmumiem un teritorija vairs nav aktuāla aktīvā tirgū²⁹.

Salīdzinošā prakse citos reģionos

Apskatot līdzīgas izmantošanas un mēroga projektus citās pašvaldībās (Ropažu novada Dreiliņos, Ulbrokā, Ķekavas novadā u.c.), standarta apbūves blīvums ir 50–70%. Tas apliecina un pierāda, ka 60 % apbūves blīvums noliktavu un/ vai loģistikas centru apbūvei ir piemērots un praktiski attīstāms. Apbūves blīvums, kas ir zemāks par šo pieņemto normu, būtu diskriminējošs un mazinātu konkrētās attīstības teritorijas konkurētspēju.

Blīvuma samazināšana neatbilst samērīguma un teritoriālās vienlīdzības principiem

Bez objektīva pamatojuma noteikts zems apbūves blīvums var tikt interpretēts kā nesamērīgs uzņēmējdarbības brīvības ierobežojums. Tas var radīt zaudējumus pašvaldībai no neīstenotiem projektiem,

²⁷ https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/themes/urban-development_en

²⁸ https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/priority-themes-eu-cities/sustainable-use-land-and-nature-based-solutions-cities_en

²⁹ <https://www.cbre.com/insights/books/european-real-estate-market-outlook-2024/logistics>

kā arī tas veido nevienlīdzīgas konkurenci apstākļus, salīdzinājumā ar citām līdzīga rakstura teritorijām. Teritorijas apbūves blīvuma samazināšanai jābūt tiesiski un ekonomiski pamatotai.

Kopsavilkums

Apbūves blīvuma samazināšana no 60% uz 30% noliktavu attīstībai nav pamatota. Šāds ierobežojums:

- samazina projekta ekonomisko dzīvotspēju un investīciju atdevi;
- nav atbilstošs, ņemot vērā zemo ietekmi uz vidi un apkārtējām teritorijām;
- ir pretrunā ar ilgtspējīgas zemes izmantošanas principiem;
- neatbilst loģistikas tirgus prasībām;
- atšķiras no reģionālās prakses (standarta apbūves blīvums 50–70%);
- var būt juridiski apstrīdams kā nesamērīgs ierobežojums.

Tādējādi var secināt, ka noliktavu apbūvei 60% blīvums ir funkcionāli, ekonomiski un telpiski pamatots standarts, kura samazināšana nav saderīga ar tirgus realitāti un ilgtspējīgas attīstības mērķiem.

7. Argumenti, ka apbūves blīvuma saglabāšana noliktavu funkcijai 60% attīstāmajā teritorijā neradīs būtiskas izmaiņas transporta plūsmās un nepasliktās transporta situāciju apkārtējā ceļu tīklā

Noliktavu funkcijai raksturīga stabila, paredzama un mēreni intensīva transporta plūsma

Noliktavu un loģistikas objekti ģenerē prognozējamās, vienmērīgas kravas plūsmas – galvenokārt darba dienās, dienas laikā. Transporta intensitāte nav tieši atkarīga no ēkas platības vai apbūves blīvuma, bet gan no noliktavas funkcijas – uzglabāšanas noliktavas ģenerē ļoti mazu kravas apgrozījumu, savukārt pārsūtīšanas (*cross – docking*) un pasūtījumu komplektēšanas centri (*fulfillement centre*) ģenerē mērenu, bet paredzamu kravas transportu intensitāti. Blīvuma palielināšana nenožīmē proporcionāli lielāku piesaistītā transporta intensitāti. Var secināt, ka pieļaujot 60% apbūves blīvumu, transporta slodze nepalielinās proporcionāli izmantotajai apbūves platībai.

Esošā un plānotā infrastruktūra spēj nodrošināt nepieciešamo caurlaidību

Lokālpārveiduma teritorija atrodas tuvu valsts autoceļiem – P133 lidostas “Rīga” pievedceļš, A10 Rīga - Ventspils (Venstpils šoseja), P132 Rīga - Jaunmārupe (t.sk. Kārļa Ulmaņa gatve) un A5 Rīgas apvedceļš – visiem ir augsta caurlaidība un pieredze kravas transporta plūsmu nodrošināšanā.

Attīstāmajā apkārtnē jau šobrīd darbojas vairākas noliktavas vai loģistikas centri ar līdzīgu vai lielāku apbūves blīvumu, kas nav radījuši būtiskas transporta problēmas un samazinājušas autoceļu caurlaides spēju.

Mārupes novda pašvaldība savos plānošanas dokumentos un Satiksmes ministrija³⁰ ir identificējušas lidostas “Rīga” apkārtni kā stratēģisku loģistikas mezglu. Ceļu tīkla attīstība ir iekļauta vidēja termiņa plānošanas dokumentos, kā arī, iespējams, nākotnē notiks “Rail Baltica” multimodālā mezgla izbūve, kas samazinās daļu autotransporta slodzes nākotnē. Lidostas apkārtnes un Mārupes novada, un piegulošo pašvaldību ceļu tīkls jau šobrīd ir piemērots loģistikas darbībai un transporta plūsmām un var nodrošināt arī piesaistīto transporta plūsmu no 60% blīvuma apbūves bez būtiskas degradācijas, ņemot vērā gan to, ka transporta plūsmas krasi nepieaugs, kā arī nākotnē tiks nodrošināta vēl labāka un atbilstošāka ceļu infrastruktūra.

Transporta intensitāte nav lineāri proporcionāla apbūves blīvumam

Kravu apjoms un transporta plūsmas ir atkarīgas no uzņēmuma darbības specifikas, nevis tikai ēku platības. Piemēram, noliktava ar 10 000 m² platību var ģenerēt vien dažus desmitus kravas vienību dienā, kamēr tirdzniecības vai ražošanas objekts ar daudz mazāku platību var radīt lielāku satiksmes noslodzi. Liela daļa

³⁰ <https://likumi.lv/ta/id/327053-par-transporta-attistibas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam>

noliktavu nodrošina preču partiju pārkraušanu un izsūtīšanu, tās konsolidējot, tādējādi samazinot piegāžu – reisu skaitu. Tāpat tiek nodrošināta daudzpakāpju loģistika, kas optimizē piegādes maršrūtus. Izmantojot teritoriju noliktavu vai loģistikas centru izvietojumam, transporta pieaugums ir ierobežojams un kontrolējams.

Mūsdienu loģistikas efektivitāte samazina liekas pārvadājumu plūsmas

Loģistikas uzņēmumu galvenais mērķis ir maksimāla efektivitāte vienā piegādes reizē, uz ko mūsdienās arī virzās loģistikas nozare. Tā arvien vairāk izmanto digitalizācijas un optimizācijas rīkus, piemēram, transporta vadības sistēmas, maršrutu plānošanas algoritmus un centralizētus sadales mezglus. Šīs tehnoloģijas palīdz samazināt reisu skaitu, apvienot piegādes un veicināt vienmērīgāku satiksmes slodzes sadalījumu. Rezultātā lielāks apbūves blīvums nenoved pie būtiski augstākas satiksmes, bet gan ļauj efektīvāk izmantot esošo infrastruktūru. Tādējādi arī 60% apbūves blīvuma teritorijā iespējams organizēt zemas intensitātes transporta režīmu. Mūsdienās loģistikas uzņēmumi fokusējas uz efektivitāti, nevis maksimālu kravu pārvadājumu un kravas transporta vienību skaitu.

Teritorijas funkcionālais novietojums ir paredzēts loģistikas un noliktavu teritoriju attīstībai

Mārupes novada teritorija ap Rīgas lidostu jau šobrīd funkcionē kā loģistikas un komerciālu pakalpojumu zona. Lokālpilnvarotības teritorijas apkārtnē atrodas vairāki loģistikas un noliktavu projekti, kas darbojas bez būtiskas negatīvas ietekmes uz apkārtnes transporta tīklu. Ierobežot apbūves blīvumu, uz satiksmes apsvērumu pamata būtu pretrunā ar esošo teritorijas izmantošanu un jau esošo apbūves kontekstu, jo tuvākā apkārtnē jau ir izvietotas līdzīga un vēl lielāka mēroga industriālās zonas ar tādu pašu vai pat lielāku slodzi. Lidostas apkārtnes teritorija jau funkcionē kā loģistikas mezgls, un blīvuma samazinājums nav nepieciešams, lai ierobežotu transporta radīto noslodzi. Kā arī blīvuma samazināšana nebūtu atbilstoša pašvaldības attīstības dokumentos noteiktajam.

Argumentu kopsavilkums

Saglabājot 60% apbūves blīvumu noliktavu funkcijai, netiek būtiski palielināta vai pasliktināta transporta situācija, jo:

- noliktāvām un loģistikas centriem ir raksturīga stabila un prognozējama transporta plūsma;
- esošā inženiertehniskā infrastruktūra spēj nodrošināt šāda veida un apjoma satiksmes intensitāti;
- perspektīvie kravu apjomi un plūsmas nav tieši saistīti ar attīstāmo objektu platību;
- mūsdienīgi noliktavu un loģistikas kompleksi izmanto efektīvus un optimizētus loģistikas risinājumus;
- teritorija ir novietota un tā ir funkcionāli piemērota šādu un līdzīgas izmantošanas objektu attīstībai.

Var secināt, ka apbūves blīvuma noteikšana 60 % arī noliktavu apbūvei ir pamatota un atbilstoša gan loģistikas nozares vajadzībām, gan transporta infrastruktūras iespējām, tāpēc tā nerada būtiskus negatīvas ietekmes riskus uz transportu, tā intensitāti.

8. Secinājumi

Rīgas lidostas apkārtnē un Mārupes novads ir stratēģiski nozīmīgs loģistikas un noliktavu attīstības mezgls, kura potenciālu nosaka augošs pieprasījums pēc modernām A klases platībām, e-komercijas un 3PL pakalpojumu straujā izaugsme, kā arī starptautisko investoru interese. Esošā transporta un inženierinfrastruktūra ir piemērota šāda veida darbībām, savukārt smagās rūpniecības attīstība šajā teritorijā būtu ekonomiski un funkcionāli nepamatota.

Noliktavu apbūves maksimālā blīvuma noteikšana 60% apmērā ir samērīga un atbilst gan tirgus vajadzībām, gan ilgtspējīgas attīstības mērķiem, neradot būtisku negatīvu ietekmi uz transporta plūsmām vai vidi. Šāda pieeja nodrošina efektīvu zemes izmantošanu, investīciju piesaisti un saskan ar reģionālām, nacionālām un arī plašāka mēroga - Eiropas Savienības - teritorijas plānošanas politikām un vadlīnijām.

Kopumā, loģistikas un noliktavu attīstība lidostas tuvumā ir ilgtspējīgs un racionāls risinājums, kas stiprina reģiona konkurētspēju un rada ilgtermiņa ieguvumus gan uzņēmējdarbībai, gan sabiedrībai. Tāpēc arī lokālpilnvarotības teritorijā noliktavu attīstība ir vispamatotākais risinājums teritorijas attīstībai, lai tā tiktu efektīvi izmantota, iekļaujoties noteiktajās ražošanas un loģistikas un darījumu un pakalpojumu teritorijās.