

**Detālpārplānojuma teritorijai, ietverot nekustamos īpašumu Lielā iela 2, Lielā iela 4 un I-128 Kalmju iela,
Mārupē publiskās apspriešanas sanāksmes
PROTOKOLS**

SANĀKSMES NORISES DATUMS UN VIETA: 25.04.2019., Mārupe

SANĀKSMI VADA: Izstrādātāja SIA "Grupa93" pārstāvis Neils Balgalis

SANĀKSMES DALĪBNIEKI: parakstu lapa 1. pielikumā

SANĀKSMES SĀKUMS:

N. Balgalis atklāj sanāksmi, iepazīstina klātesošos ar DP izstrādē iesaistītajām pusēm, attīstības ieceres būtību detālpārplānojuma risinājumiem, sanāksmes norises kārtību. Prezentē situācijas un risinājumu izklāstu:

- teritorijas novietojums, vietas konteksts, attīstītājs, īpašumpiederība, DP mērķis.
- galvenās tēmas par ko iepazīstinās: kāds būs Depo? kāds būs labiekārtojums? Ar ko atšķirīgs no citiem depo (ņemot vērā pašvaldības prasību 30% labiekārtotās publiskās ārtelpas); kāda būs infrastruktūra: kāda vispirms, kāda – sadarbībā ar apkārtējiem uzņēmumiem un pašvaldībām;
- DP būtība - tehniskie risinājumi- tiek grozītas sarkanās līnijas, izveidota 1 zemes vienība, pieslēgumi teritorijai;
- IAS konteksts: blīvi apbūvējama teritorija komercizmantošanai; DP konkrētizētas f-jas - TC un tā saistītā infrastruktūra;
- Apbūves parametri;
- FZ – atbilstošs Mārupes TP. DP noteikta FZ apakšzona, kas akcentē publiskai ārtelpai atvēlēto teritoriju;
- Satiksmes organizācija: stāvvietu izvietojums, pieslēgums no Ulmaņa gatves, Lielās un Daibes ielām; kravu un piegādes transports – no Zemzaru ielas puses; šķērsprofili – saglabātās esošās sarkanās līnijas Lielajai un Daibes ielai, nodrošinot arī iespējas, ja kādā nākotnē pašvaldības izlems par tramvaja līnijas izbūvi.;
- Publiskā ārtelpa: Depo seko uzņēmumam izveidotā vienotā dizaina vadlīnijām; dažas vizualizācija: augstvērtīgi materiāli fasādēm; apstādījumi – koku un krūmu stādījumi; pie Daibes ielas – jauns un neredzēts risinājums pie zināmajiem Depo – labiekārtota zona, kopējā platība ~ 2 ha, ar dažādām apakšzonām. Platumi no Daibes ielām. Risinājums, ainavu arhitektiem sadarbojoties ar Mārupes Būvvaldes speciālistiem. Dažādība dažādām aktivitātēm. Zona, ka robežojas dzīvojamām teritorijā. Pa Daibes ielu nav paredzētas kravu kustība, kā arī tā nav no galv. ielām apmeklētāju plūsmām.
- Plānotā publiskā ārtelpa – pievienotā vērtība;
- Transporta situācija: ilustrē problemātiku Ulmaņa gatvē. Ir veikta transporta izpēte un modelēšana, tostarp ņemot vērā situācijas attīstību, citu projektu attīstības gaitu. Izveidoti risinājumi: tiks izbūvēta Ulmaņa gatves lēngaitas josla un jauna /plānotā Kalmju ielu gar DP teritorijas R pusi, lai nodrošinātu kravas un preču transporta piekļuvi no Ulmaņa gatves un Zemzaru ielas puses (kravu transports nešķērsos Mārupes savrupmāju dzīvojamās apbūves kvartālus). Apmeklētāju kustības galvenie maršruti. Paskaidro, ka Ulmaņa gatvē tiks aizvērts vecais Depo veikals. Iespējamais plūsmu sadalījums; transporta intensitāte pieaugums + 177 auto/stundā
- Par nepieciešamajiem Rīgas un Mārupes savienojumiem: iepriekšējo projektu idejas-viadukts, tunelis, kura izmaksas tika lēstas padmit milj. latu apjomā nav realizējami; otras aspekts – ja šādu izveidotu, Lielā iela pārvērstos par Lielirbes ielas intensitātes ielu. Tāpēc ir priekšlikums par luksoforu risinājumu, kas dod iespējas nodrošināt gan savienojumu, vienlaicīgi krustojuma caurlaidību regulēt. Tālāk iepazīstina ar 6 pušu interešu risinājumu – abu krustojumu- Lielirbes un Upesgrīvas pārbūves iespēju, ietverot inteligentos luksoforus, papildus joslas Ulmaņa gatvē, regulētās gājēju pārejas, P&R stāvvietas iespējas Lielirbes/Ulmaņa gatves krustā, jaunas sabiedriskā transporta pieturvietas. Mārupes iedzīvotāju tiešie ieguvumi – Ulmaņa gatves šķērsošana/savienojumus ar Rīga pusi,

pieejamākas sabiedriskā transporta pieturvietas, mazināta nepieciešamību lietot autotransportu nokļūšanai otrpus Ulmaņa gatvei u.c. publiskie labumi.

Aicina klātesošos uzdot jautājumus:

S. Vidžupe /Daibes 42/ jautā plānotā Lielās/Lielirbes ielas savienojuma saistībā: vai luksofora objekts paredzēts tikai uz Ulmaņa gatves lēngaitas joslas?

N. Balgalis paskaidro, ka luksofora objekta novietojums prezentācijas parādīts shematiski; faktiski luksoforu objekti paredzēti vairāki, nodrošinot drošu Ulmaņa gatves šķērsošanu. Lūdz komentāru J. Bidzānam.

J. Bidzāns apliecina, ka Lielirbes/Ulmaņa gatves/Lielās ielas krustojumā luksofora objekti paredzēti gan uz Ulmaņa gatves lēngaitas joslas gan uz pamatjoslām.

N. Balgalis papildina, ka luksofora objekts nozīmē vairākus luksoforus, nodrošinot drošu Ulmaņa gatves šķērsošanu gājējiem, gan Lielirbes un Lielās ielas savienojumu automašīnām; paskaidro, ka risinājums ir konceptuāli atbalstīts Rīgas domes Satiksmes departamenta konsultatīvajā padomē (*padome, kas iekļauj ar satiksmes infrastruktūras attīstības jautājumiem saistītās institūcijas - RD SD, LVC, CSDD, Rīgas Satiksme u.tml.*) Galvenā argumentācija - tas ir jautājums par satiksmes drošības uzlabošanu.

Normunds/Daibes iela 42 pauž viedokli, ka Lielās un Daibes ielas krustojums ir problemātisks gājējiem. Ierosina krustojumā paredzēt vismaz gājēju pāreju.

Kristaps/Lielā iela 19: jautā, vai transporta satiksme tik sakārtota vienlaicīgi ar Depo izbūvi?

N. Balgalis norāda, ka par šo jautājumu tiek lauzti šķēpi. Skaidro, ka transporta mezgla sakārtošanā piedalās un ir ieinteresētas sešas puses – uzņēmumi un pašvaldības. Koncepts ir tāds, ka četri uzņēmumi vienojas un savā starpā, paraksta nodomu protokolu un sāk projektēšanu – tas varētu būt jau šī gada maija vai jūnija ietvaros. Projekta izstrāde ~ aptuveni gadu, un gadu ilgst izbūve. Ja pieļauj, ka notiek Depo projektēšana un būvniecība, tad var nolemt, ka transporta mezgla sakārtošana var notikt vienlaicīgi vai arī pēc Depo izbūves. Svarīgi, lai šie procesi notiek paralēli un tie ir salāgoti. Nav stāsts par to, ka mēs uzceļam Depo, un tikai tad domājam, kas notiks tālāk. Labais ir kad vispār sākām diskutēt ar Mārupi nebija nekāda kopējā skatījuma, tagad – tas ir. Jāatzīst, ka 6 pusēm ir iespēja “samesties” kopā.

Sanāksmes dalībnieks: uzdod jautājumu par to, kā notiks iebraukšana Depo no Lielirbes ielas?

J. Bidzāns norāda, ka risinājums būs luksofors. Skaidro, ka šobrīd no Ulmaņa gatves virzienā uz centru iet viena josla, kura tālāk savienojas ar apgrīšanās vietām. Izbūvējot luksoforu, tiks radītas divas joslas, nodrošinot līdzvērtīgas caurlaides iespējas, līdz ar to tas juceklis kas pašreiz ir uz /no benzīntakta ar tiks novērsts

N. Balgalis papildina, ka luksofors nodrošinās “dozētu” plūsmu.

Iedzīvotājs: Vai abi virzieni? N.B. Jā - Lielirbes/Lielā iela; Lielā iela/Lielirbes iela

Kā smagā tehnika? Atbilde: caur lidostas viaduktu un vai no Zemzaru ielas puses - nešķērsos savrupmāju apbūves kvartālus.

S. Lesiņa vērš uzmanību uz shēmu un papildina, ka piegādes transportam plānotajam TC pirmkārt tiks izmantota Ulmaņa gatve, lidostas viadukts ; no Rīgas apvedceļa - mazākais īpatsvars (ņemot vērā Depo noliktavu esamību Rīgā, piegādes caur ostu, pa tiešo no ražotājiem u.tml.).

Diskusija par to, kā piebrauks, braucot no Salu tilta puses? Atbilde: pamatā caur lidostas viaduktu. Lielirbes /Lielās ielas krustojumā nebūs kreisais pagrieziens. Upesgrīvas krustojumā būs kreisais. Jautājums par Liepājas ielas krustojumu – diskutējams. TC būvdarbu laikā un vēlāk kravu transportam piekļuve DP teritorijai paredzēta no Ulmaņa gatves lēngaitas joslas un Zemzaru ielas puses.

Iedzīvotājs no Dauguļu ielas apkārtnes lūdz izskaidrot, kāpēc luksoforu vietā nav iespējams izbūvēt rotācijas aplis? Vai vietas pietrūkst?

N. Balgalis atbild, ka augstākas izmaksas, taču papildus arī jāņem vērā, ka gadījumā, ja tiek izbūvēts aplis, Lielā iela kļūs līdzīgi Lielirbes ielai. Piedāvātais risinājums nodrošinās kontrolētu savienojumu.

Iedzīvotājs no Dauguļu ielas apkārtnes: vai iespējams precizēt terminu “dozēta iebraukšana”?

N. Balgalis skaidro, ka rotācijas apļa gadījumā 24 stundas diennaktī divās joslās, kas nozīmē, ka tās ir, maksimums, 2400 automašīnas. Ja runā par luksofora risinājumu, tad tās varētu būt daži simti automašīnu. . J. Bidzāns papildus vērš uzmanību uz trūkumu rotācijas apļa variantā - tas nenodrošina gājēju šķērsošanas iespējas.

Iedzīvotājs no Dauguļu ielas apkārtnes jautā, vai ir aprēķināts, cik automašīnas šis dozētais luksofors bez inteligences caurlaidīs minūtē vai stundā?

J. Bidzāns atbild, ka vidēji gājēju pāreja ir aptuveni 4 sekundes uz vienu joslu, kas ir aptuveni 8-10 sekunžu garš zaļais signāls -tik garš arī būs laiks mašīnām.

N. Balgalis papildina, tas ir 10 sekundēs varētu izbraukt 4-6 automašīnas. Tātad – izaicinājums ir

Iedzīvotājs no Dauguļu ielas apkārtnes uztraucas par to, ka, ieviešot luksoforu risinājumu, teritorijā mainīsies paradumi, jo šobrīd ir trīs izbrauktuves – Liepājas, Ojāra Vācieša un Upesgrīvas ielas, kur attiecīgi no rītiem ir jau sastrēgumi. Seko jautājums – vai ir veikti aprēķini, kā mainīsies esošie paradumi, ja tiks izbūvēti luksofori? Plus, ja nāks klāt vēl tie 685, kas brauks uz TC un atpakaļ?

N. Balgalis: paskaidro, ka TC, atšķirība no birojiem vai dzīvokļiem, nerada slodzi uz jau noslogotajām rīta un vakara max. stundu, bet plūsmas dienas ietvaros – t.i. izlīdzināsies. Piekrīt, ka papildus savienojums noteikti mainīs paradumus, bet šie paradumi, pirmkārt, tiks mainīti tiem, kas dzīvo šīs ielas tuvumā. Turklāt, ar šāda savienojuma izveidi, no satiksmes tiks noņemtas pāris automašīnas, jo būs nodrošinātas iespējas izmantotos velosipēdus, kā arī nodrošināta droša gājēju piekļuve līdz sabiedriskā transporta pieturai. Nevar teikt, ka atrisināts pilnībā, bet – būtiski uzlabos. Viens uzlabots pieslēgums un viens jauns – pilnībā

Sanāksmes dalībnieks: jautā, kāda ir paredzēta izbraukšana no Upesgrīvas ielas centra virzienā? Aiz luksofora vai pirms, ar ieskriešanās joslu?

J. Bidzāns atbild, ka pagaidām tas paredzēts ar luksoforu, taču jautājums vēl runājams ar Rīgas pašvaldību. Mērķis - atstāt nepārtrauktu labo pagriezienu.

I. Pāvula/kaimiņi: lūdz paskaidrot kārtību, kādā secībā tiks realizēta izbūve – pa kuriem būs piegādes, kur brauks smagās automašīnas?

N. Balgalis: no Ulmaņa gatves un Zemzaru ielas puse - *rāda kravu un piegādes transporta shēmu;*

Jautājums par to, kā kā TC apmeklētāji varēs nokļūt, braucot no Rīgas uz Jūrmalu: *N.B. kartē nodemonstrē aptuveno ceļu*

Sanāksmes dalībniece /Daibes iela 50: jautā, kā notiks Daibes ielas izbūve? Līdz 19 nr. stāv mašīnas, ir jau problēmas pašreiz.

N. Balgalis atbild, ka paredzētas divas joslas 3,5 metru platumā, gājēju ietve, veloceļš, apgaismojums. 2 gadu laikā pierobežnieki dabūs labiekārtotu ielu.

Daibes iela 50 vietā, kur paredzēta iebrauktuve, jāņem vērā, ka realitātē tā ir augstāka, kā Daibes iela. Kā tiks risināti meliorācijas jautājumi?

S. Lesiņa paskaidro, ka, ņemot vērā laukumus, no kuriem lietus ūdeņi tiek savākti, ir būtiski nevis vienlaicīgi visu novadīt uz grāvi, bet nodrošināt iespēju teritorijā uzkrāt un pakāpeniski novadīt. Tas ir risināts detālpārplānojuma ietvaros ir analizēts un tiks vel precizēts tehniskā projekta ietvaros.

N.Balgalis atgādina par zaļās apstādījumu z

Sanāksmes dalībnieks: jautā, vai ir analizēta ietekme uz vidi, izplūdes gāzes, mašīnu transporta plūsmas, vai plānotais parks to kompensēts?

N. Balgalis norāda, ka ir vērtēta par ietekmi uz apkārtējiem īpašumiem; nav pamata bažām par negatīvām ietekmēm, jo tas nav rūpniecības vai loģistikas objekts – kravu transports nesastādīs vairāk par padsmi auto dienā/ 1 – 2 kravas auto stundā. Uzsver zaļās apstādījumu zonas/parka platību, kas tiek paredzēta starp TC un Daibes ielu un paskaidro par ielas savienojumu gar to uz Daibes ielu – tur nekursēs kravas auto. Papildina, ka par Ulmaņa un Daibes ielas savienojumu (plānoto Kalmju ielu gar teritorijas R pusi), tās nepieciešamību kopumā ir bijusi diskusija pašvaldībā.

D. Žigure papildina, ka pašvaldība šo ceļu liek paredzēt un īstenot, jo pašvaldībai ir jānodrošina piekļuve visiem īpašumiem, lai nebūtu strupceļu, jo iepriekš šajā kvartālā savienojums bija paredzēts. DP risinājumā savienojums tiek pabīdīts par īpašuma malu, bet likvidēt to pašvaldība neakceptēs, jo apkārtējos īpašumos arī ir paredzēta apbūve, t.sk. dzīvojamā. Lai neradītu problēmas; mākslīgas vajadzības braukt. Ceļš nav paredzēts smagajam transportam, bet piekļuvei tiem īpašumiem, kas atrodas R pusē no plānotā TC.

N. Balgalis vērš uzmanību un akcentē plānotās apstādījumu un labiekārtotās publiskās ārtelpas pienesumu apkārtējām teritorijām. Runājam par jaunu un labiekārtotu, gandrīz 2 ha zonu. Aicina izteikt atbalstu.

Sanāksmes dalībnieks: interesējas, kas notiks, ja nebūs šī veikala būvniecība? Kā tādā gadījumā izbūvēs krustojumu?

N. Balgalis norāda, ka grūti atbildēt. Šobrīd tiek strādāts uz to, lai četri uzņēmumi vienotos par risinājumu, kas dod ieguvumus visiem/sabiedrībai. Depo šeit ienāk faktiski tikai kā tāds katalizators. Mēs izprotam kopējos labumus; apzinamies, ka ir 2 nesamierināmās puses (Mārupes un Rīgas pašvaldības), kas faktiski kopējos projektos nesadarbojas, bet tagad mēs sasēdinām šos visus pie viena galda. Ja Jums liekas, ka tas ir labi – mums liekas ka tas ir labi. Mūsu skatījumā - tas nav fantāzijas.

Jautājums: Vai VASTINT te piedalās? Jā.

D.Žigure papildina, ka sarunas notiek –pirms šīs sanāksmes bija arī tikšanās ar attīstītājiem un satiksmes jomas institūcijām.

Jautājums par esošajām apgrīšanās vietām Ulmaņa gatvē un saistībā ar Upesgrīvas krustojumu:

J Bidzāns: uz šodienu ir ideja, kas institūcijās konceptuāli ir atbalstīta, bet šī vel nav būvprojekta detalizācija-sekos tehniskie noteikumi un gada laikā būs pilnīga skaidrība.

N. Balgalis piebilst, ka ir iespēja arī projektēšanas laikā ar ieinteresētajā pusēm saorganizēt kādu informatīvu sanāksmi.

Sanāksmes dalībnieks lūdz paskaidrot risinājuma ekonomisko ietekmi uz pašvaldību? Vai pareizi saprot, kas esošais Depo otrpus Ulmaņa gatves tiek paredzēts slēgts - t.i. pārcelsies uz šejieni, t.i. no Rīgas pārcelsies uz Mārupi, t.i. Rīga kaut ko zaudēs, bet Mārupe – iegūs. Jautājums - vai ir kas rēķināts?

N. Balgalis: jā – ir rēķināts; atzīst, ka Latvijas nodokļu sistēmā tiešā sasaiste uzņēmums – pašvaldība ir vāja (*jo pašvaldības budžetos ienāk tikai NIN un IeIN*). Prognozēts, ka Depo nodrošinās vismaz 350 darba vietas; būtisks īpatsvars varētu būt mārupieši. Kopumā ienākumi pašvaldības budžetā varētu būt 430 tūkst. eiro, no kuriem Nekustamā īpašuma nodoklis ~180 tūkst. eiro gadā. Kopumā, nerēķinot klāt iepriekšminētos Upesgrīvas, Lielirbes/Lielās ielas savienojumus, Depo investīcijas publiskajā infrastruktūrā (piebraucamās ielas, zaļā zona/parks) jau sastāda vismaz 1,2 mil. ieguldījumi.

Sanāksmes dalībniece: jautā, kā ir ar finansēm pieminētajiem Rīgas /Mārupes transporta savienojumiem ?

N. Balgalis skaidro, ka sākumā ir kopīgas intereses un principā visi iesaistītie ir ieinteresēti līdzdalībai to īstenošanai. Tālāk ir jārūnā par secību, par termiņiem. Rupji varētu sadalīt kopsummu sešās daļās. Protams, atšķirsies katras puses ieguldījumu apjoms un tas nekad nav viegli novienoties par to ne uzņēmumiem ne pašvaldībām. Iet runa kopā ~ par 2,4 milj. investīciju nepieciešamību; taču - ir skaidri saprotami sagaidāmie kopējie labumi sabiedrībai. Būtiski – izprast ieguvumus sabiedrībai.

Sanāksmes dalībnieks vērs uzmanību uz esošo Lielās/Kantoru ielas krustojuma problēmu.

N. Balgalis: paskaidro, ka ir info, ka LVC ir jau uzsākuši luksofora risinājuma projekta izstrādi šai vietai. LVC faktiski ir kā septītais līdzdalībnieks. LVC šodien bija uz tikšanos.

J. Lagzdkalns /deputāts: ir bijusi laba pieredze, ka attīstītājs (VASTIN) vispirms izbūvēja nepieciešamos ceļus. Bija ļoti iedzīvotājiem; arī būvdarbi tika labi organizēti. Kā būs tagad? Par neesošo Zemzaru ielas savienojumu? Par teritorijas R puses savienojumu?

N. Balgalis atkārtoti par paredzēto TC tuvējo izbūvējamo ielu kopumu (Ulmaņa gatves lēngaitas josla, Zemzaru ielas savienojums u.tml.).

J. Lagzdkalns /deputāts: būs zaļā zona, vis kaut kas, kam nav īsti ticamības. Jautājums - Mārupe iegūst jaunu objektu savā teritorijā, vai var apgalvot/vai noliegt, ka iekļūšana uz un no Mārupes tomēr būs grūtāka?

N. Balgalis paskaidro, ka savienojumu risinājumi ar luksofora objektiem viennozīmīgi atvieglos satiksmi. Akcentē, ka satiksmes mezglu risinājums ir jāatrod neatkarīgi no tā – būs šeit Depo vai nē. Šajā situācijā Depo ir tikai kā katalizators - kā katalizators situācijā, kad visiem tos vajag un tālāk mēs kopā runājam, kā to izdarīt vislabāk.

Ja jautājumu vairāk nav - pasakās par dalību sapulcē, aicina sniegt atsauksmes un slēdz sanākumi.

Protokols sagatavots pamatojoties uz audio ierakstu.

Protokolu sagatavoja S.Lesiņa

1. Pielikums (netiek iekļauts personu datu aizsrdzībai)