

Lokālpārplānojums nekustamā īpašuma “Bākas-1” zemes vienības ar kadastra apzīmējumu 80760032148 (un adresi “Bākas A”) un nekustamā īpašuma “Jaunzeļļi” zemes vienības ar kadastra apzīmējumu 80760032497, Mārupes pagastā, Mārupes novadā, teritorijai

Publiskās apspriešanas sanāksme

PROTOKOLS

Norises datums:	2025. gada 4. decembrī
Norises vieta:	Mārupes novada pašvaldības administrācijas ēka Daugavas ielā 29, Mārupē, Mārupes novadā; tiešsaistē <i>MS Teams</i> platformā
Piedalās (9 cilvēki klātienē un 10 cilvēki attālināti):	Lokālpārplānojuma izstrādātāja SIA “Grupa93” pārstāvji (E. Mellēna, N. Balgalis, S. Lesiņa, R. Krūmiņš), izstrādes vadītāja (D. Žīgure), Mārupes novada pašvaldības pārstāvji (S. Buraka, A. Lontone – Ieviņa, R. Sproģis, A. Priediņš), lokālpārplānojuma teritorijas īpašnieks un iedzīvotāji klātienē un attālināti <i>Microsoft Teams</i> platformā.

Sanāksmi sāk: plkst. 17.00.

Sanāksmes norise:

1. **Lokālpārplānojuma izstrādes vadītāja, Mārupes novada pašvaldības teritorijas plānotāja Dace Žīgure** atklāj sanāksmi. Informē, ka līdz 7. janvārim turpinās lokālpārplānojuma publiskās apspriešanas posms. Dod vārdu lokālpārplānojuma izstrādātāja SIA “Grupa93” pārstāvei Elīzai Mellēnai.
2. **E. Mellēna** iepazīstina ar lokālpārplānojumu un tā risinājumiem (prezentācija).

Diskusija:

- 3.1 **D. Žīgure** informē, ka šobrīd jau ir saņemti 5 iedzīvotāju iesniegumi, un lūdz lokālpārplānojuma izstrādātāja pārstāvjus tos komentēt. Iesniegumos ir iebildumi no kaimiņos esošo īpašumu saimniekiem. Iebildumi pamatā ir:
 - 3.1.1 pret satiksmes slodzes palielināšanos. Šajā jautājumā tiek gaidīta detalizētāka transporta analīze.
 - 3.1.2 sakarā ar piekļuvi lokālpārplānojuma teritorijai, jo ceļš iet cauri citam īpašumam. Virzot lokālpārplānojumu uz publisko apspriešanu, tā izstrādātāji apzinājās to, ka šis juridiskais jautājums ir neatrisināts.
 - 3.1.3 īpašuma “Kapteiņi” īpašnieki iebilst pret zonējuma maiņu, tādēļ, ka tas rada izmaiņas ainavā un tehniskajā un sociālajā infrastruktūrā. Minēta arī kanalizācija un ūdensapgāde, izglītības un medicīnas iestādes. Atbildot par izmaiņām tehniskajā infrastruktūrā, attiecībā uz sociālo, jāprecizē, kāds tieši ir iebildums. Norādīts arī uz vērtības samazināšanos apkārtnē esošajiem īpašumiem, kā arī trokšņa, gaismas un gaisa piesārņojumu.
- 3.2 **“Grupa93” pārstāvis Neils Balgalis** atbild uz jautājumu par piekļuvi – lokālpārplānojuma realizācijai ir iespējami trīs piekļuves risinājuma veidi. Lokālpārplānojums nevar būt par pamatu noteikt servitūtu, tā ir kaimiņu savstarpēja vienošanās. Jau pašlaik abi īpašnieki izmanto vienu ceļu, un abi viens otram ir snieguši servitūta pieeju, kas dod pamatu tam, kā jautājumu risināt tālāk. Attīstības komitejā jau izskatītas abas iespējas, gan veidot piekļuvi caur C-19 esošajiem īpašumiem, gan servitūtu pārņemt pašvaldības īpašumā.

- 3.3 **N. Balgalis** atbild uz jautājumiem par kaimiņos esošajiem īpašumiem: lokālplānojuma risinājumi neparedz kravas transporta plūsmu virzīšanu caur dzīvojamām teritorijām, pieeja ir tikai no C-19. Lokālplānojumā paredzētas prasības labiekārtojuma izveidei un norobežojošo apstādījumu joslai. No lokālplānojuma teritorijas kravas transportu līdzekļu kustība galvenokārt tiktu virzīta uz C-19 autoceļu, kamēr uz C-18 autoceļu no lokālplānojuma teritorijas izbraukšana atļauta tikai vieglajiem transporta līdzekļiem. Norāda, ka sliktākais scenārijs attiecībā uz kravas transporta plūsmu nozīmētu, ka kravas autotransports brauktu 3-4 reizes stundā jeb reizi 15 minūtēs. Runājot par iebildumiem pret esošo ceļa segumu: to jau izmanto kravas automašīnas, un ceļa noslogojums pieaugtu tikai par 10%.
- 3.4 **N. Balgalis** atbild par īslaicīgo ietekmi būvdarbu laikā – tā būvdarbu laikā var rasties vienmēr. Lokālplānojuma attīstības iecerei ir jāizstrādā būvprojekts, saskaņā ar ko tiek izstrādāts būvdarbu organizācijas plāns ar kuru tiek uzraudzīta iespējamā ietekme. Atbildot uz jautājumiem par īres līgumu pārtraukšanu sakarā ar būvdarbiem: būvdarbi noritēs īsu laiku un nepārkāps normatīvo aktu bāzi, kā arī neapdraudēs iedzīvotāju veselību vai drošību. Būvdarbi Mārupes novadā notiek regulāri un tieša apdraudējuma šeit nav.
- 3.5 **N. Balgalis:** attiecībā uz ietekmi uz vidi – nav atļautas darbības, kas pasliktina vides kvalitāti. No Vides inspekcijas saņemts pozitīvs atzinums par lokālplānojuma risinājumiem. Lokālplānojums nevar paredzēt pārsniegt attiecīgajos noteikumos norādītos gaisa un trokšņa piesārņojuma robežlielumus.
- 3.6 **N. Balgalis** atbild uz komentāru par to, ka loģistikas centru būvniecība nav savienojama ar dzīvojamu apbūvi: vēsturiski lokālplānojuma un tai kaimiņos esošās teritorijas ir veidojušās kā lauksaimniecības teritorijas. Atbilstoši pašreizējai Mārupes Ilgtspējīgās attīstības stratēģijai un telpiskās attīstības perspektīvai, lokālplānojuma teritorija ir teritorija, kas attīstāma ražošanai un loģistikai, darījumu un pakalpojumu funkcijām. Teritorija atrodas netālu no lidostas un loģistikas centru kopuma. Šī ir novada stratēģiska izvēle. Informē par projicētajiem ekonomiskajiem ieguvumiem no šī projekta attīstīšanas: 25-50 jaunas darbavietas, papildus radītie ienākumi Mārupes novadam rēķināti apm. 50 - 60 tūkst. EUR gadā.
- 3.7 **Dalībnieks Nr. 1** no īpašuma “Lielmaņi” (pieder PICHE grupa), lūdz precizēt jautājumu par piekļuvi lokālplānojuma teritorijai. Tika minēts, ka lokālplānojums nevar par pienākumu uzlikt servitūta izveidi. Lokālplānojuma darba uzdevumā fiksēts, ka piekļuve jāveido caur zemes gabalu “Lielmaņi”. Vai perspektīvais attīstības piedāvājums, kas pievienots [lokālplānojuma] pielikumā un paredz piekļuvi caur “Lielmaņiem”, vispār būs iespējams, pirms tam neveicot sarunas vai konsultācijas? Lai gan pastāv iespēja, ka attīstītājs un zemes gabala īpašnieks vienosies, taču gadījumā, ja vienošanās netiek slēgta, lokālplānojuma darba uzdevumu nav iespējams izpildīt.
- 3.8 **N. Balgalis** atbild, ka noteikti notiks konsultācijas ar uzņēmumu, kam pieder “Lielmaņi”. Ja pašlaik jau eksistē servitūts starp abām zemes vienībām, panākt vienošanos nākotnē arī ir iespējams. Darba uzdevuma paredzētais mērķis bija izmantot esošo infrastruktūru.
- 3.9 **Dalībnieks Nr. 1** informē, ka īpašnieku galvenās bažas ir par to, ja gadījumā lokālplānojums bez noslēgta servitūta tiek apstiprināts un virzīts tālāk, attīstītājam turpmāk nebūs pienākuma būvprojektu saskaņot. Līdz ar to iespējams atduroties pret situāciju, kad ēka faktiski tiek izbūvēta un “Lielmaņu” īpašniekiem jāveic kontrole mašīnām, kas nesankcionēti brauc gar šo zemes gabalu.
- 3.10 **N. Balgalis** atbild, ka ir viss pamats nonākt pie vienošanās, turklāt tas neradītu tiešus draudus “Lielmaņu” īpašnieku uzņēmējdarbībai.
- 3.11 **D. Žigure** norāda, ka servitūts par labu īpašumam “Plieņciema centrs” caur īpašumu “Lielmaņi” jau ir. Attīstītājs abās teritorijās ir viens. Servitūts bija īpašumā pirms īpašuma

“Lielmaņi” īpašnieka maiņas. Izstrādājot lokālpārveidojumu īpašumam “Lielmaņi” no pašvaldības puses darba uzdevumā tika paredzēts to noteikt kā transporta teritoriju, lai tā varētu funkcionēt kā koplietojams ceļš; toreiz risinājums netika atbalstīts, un tika saglabāts servitūts, kas ir par labu uzņēmumam. Jau pirms publiskās apspriešanas virzīšanas tika pārrunāts tas, ka par šim jautājumam atvēlama atsevišķa sanāksme. Nav iespējams apstiprināt lokālpārveidojumu, kamēr vienošanās nav panākta, kas arī ir norādīts apbūves noteikumos – to atzina TIAN pirmspēdējais punkts.

- 3.12 **Dalībnieks Nr. 2** jautā par lokālpārveidojuma ietekmi uz vidi – kāda jēga Mārupes iedzīvotājiem no šāda projekta. Vai projekts neietekmēs biznesu tādos īpašumos kā “Kapteiņi” vai iedzīvotājus īpašumā “Bākas-1”?
- 3.13 **N. Balgalis** atbild – lokālpārveidojuma teritorija robežojas ar “Bākas-1”, kur iedzīvotāji jau domā par teritorijas izmantošanu, kā arī savrupmājas īpašnieki jau ilgstoši domā par īpašuma pārdošanu. Projekts neietekmē esošo noliktavu un dzīvojamo apbūvi, kas jau teritorijā eksistē un sadzīvo.
- 3.14 **Dalībnieks Nr. 2** komentē, ka, lai gan abu veidu apbūves pašlaik sadzīvo, katrs jauns projekts stumj iedzīvotājus ārā.
- 3.15 **N. Balgalis** atbild, ka uz jautājumu, iespējams, jāskatās plašāk. Arī teritorijas plānojuma ietvaros šīs teritorijas ir plānotas kā noliktavu un ražošanas teritorijas, kas ir saprotami; tomēr, iespējams, ir jāpieņem lēmums par šo teritoriju plašāku izmantošanu, nemēģinot radīt šādus konfliktus. Ir grūti norādīt negatīvas ietekmes uz plašāku cilvēku skaitu un konkrētu māju gadījumos notiek diskusijas, lokālpārveidojums arī paredz risinājumus.
- 3.16 **Dalībnieks Nr. 2** komentē, ka pašlaik šī ir mazsaimniecību apbūves teritorija. Ko darīt tad, ja nāc attīstītāji? Puse no ciemata Kapteiņi mājām nav pārdotas, bet tiek būvēts vēl viens angārs.
- 3.17 **N. Balgalis** atbild: angārs dod ienākumus pašvaldības un valsts budžetam, tas neatstāj ietekmi uz sociālo infrastruktūru. Turklāt, esošā apbūve Kapteiņu ciemā atrodas blakus noliktavu apbūvei.
- 3.18 **Dalībnieks Nr. 2** jautā, kas darāms, lai [attīstītāji] *atšūtos* no Mārupes. Nākotne izskatās šādi: tiks mainīts funkcionālais zonējums, cilvēki šādi tiek izēsti.
- 3.19 **N. Balgalis**: sacītais ir vispārīgs bez pamatojuma. Pašlaik tiek apspriests konkrēts projekts. Stāsta par plānošanas būtību, labumu, ko nes šādi attīstības projekti un to pieprasījumu tieši Mārupes novadā. [Šī teritorija] kalpo kā tiešs savienojums ar lidostas ceļu.
- 3.20 **Dalībnieks Nr. 2** komentē, ka šis ceļš ir pretējā virzienā.
- 3.21 **D. Žigure** informē – teritorijas plānojumā jau ir paredzēts potenciāls savienojums, kas radītu iespēju transporta plūsmas novadīt pa [virzienā uz P133 autoceļu, perspektīvais C-19 un P133 savienojums]. Norāda uz risinājumu attēlojumu grafiskajā materiālā. Informē, ka, paredzot zonējuma izmaiņas, tiek izskatīta iespēja koriģēt transporta risinājumus.
- 3.22 **“Grupa93” pārstāve Sarmīte Lesiņa** papildina, ka pēc lokālpārveidojuma apstiprināšanas seko nākamie soļi – vides institūciju izsniegtie tehniskie noteikumi, arī sākotnējās ietekmes novērtējums, ja tas nepieciešams. Veselības inspekcijas pozitīvais novērtējums un Stratēģiskā ietekmes uz vidi novērtējuma prasības nepiemērošana apliecina, ka šādas funkcijas var pastāvēt līdzās viena otrai un neveidojas pretrunas.
- 3.23 **D. Žigure** informē, ka apbūves noteikumos ir iekļautas papildus prasības par buferzonām un stādījumiem, kā arī par ēku augstumu un attālumiem no transporta risinājumiem. Iepazīstoties ar šiem noteikumiem, iespējams sniegt iebildumus un jautājumus par jau noteiktajiem pasākumiem.

- 3.24 **Dalībnieks Nr. 2** komentē, ka risinājumi saistībā ar savienojumiem ir saprotami, bet lokālplānojuma ietvaros plānotais ir parasta “kaste”. Mārupē ir daudz haotiskas apbūves, kas rodas šādu lokālplānojumu dēļ, kas iet pretī attīstībai, par ko iepriekš ir vienojušies deputāti. Kā var teikt, ka Kapteiņu ciemu neietekmēs šis projekts? Pašvaldība pat nezina, ko plānots darīt šajos angāros.
- 3.25 **N. Balgalis** atbild, ka atļautās izmantošanas ir aprakstītas, turklāt tās vienmēr ir saskaņā ar esošajiem normatīvajiem aktiem. Jautā, vai labāk šo zemi ir atstāt neizmantotu.
- 3.26 **Dalībnieks Nr. 3** tiešsaistes platformā komentē, ka pirms 25 gadiem šajā teritorijā nebija noliktavu un ceļu. Ja sacīts, ka noliktavām blakus būvējamas noliktavas, kāpēc nevar teikt otrādi? Privātmāju apbūvei blakus būvējamas privātmājas.
- 3.27 **N. Balgalis** atbild: blakus ir lidosta, un šī zeme ir piemērota tāda veida apbūvei, tas veido ekonomisko attīstību. Atkārto, ka paredzētā ietekme no šī lokālplānojuma, lielā mērogā skatoties, nav būtiska. Arī institūciju vērtējumi sakrīt ar šo spriedumu. Deputātiem, pašvaldības pārstāvjiem un iedzīvotājiem un šādām lietām ir jāskatās kontekstā un jāmeklē risinājumi.
- 3.28 Tiek jautāts, kā [N. Balgalis] risinātu šo situāciju, ja būtu iedzīvotājs īpašumā “Bākas -1”.
- 3.29 **N. Balgalis** atbild, ka pārdotu īpašumu tam, kurš par to solītu vislielāko samaksu.
- 3.30 **Dalībnieks Nr. 2** komentē, ka nav daudz vietu, kur lidostai apkārt atrodas loģistikas centrs, bieži tās atrodas pilsētas centros, jo nav daudz preču, kas tiek piegādātas ar lidmašīnām.
- 3.31 **N. Balgalis** atbild, ka atbilde ir ne tikai par lidostu, bet arī par Rīgas tuvumu un to, kā teritorija vēsturiski ir izveidojusies.
- 3.32 **Dalībnieks Nr. 2** jautā, kāpēc Mārupes iedzīvotājiem [attīstītāji] ir vajadzīgi, 50 tūkst. gadā dēļ?
- 3.33 **N. Balgalis** atbild – tas nav vienīgais arguments. Nodokļi tiek maksāti arī valstij, veicināta ekonomiskā aktivitāte, projekts tiešā veidā nesīs ~25-50 jaunas darbavietas (max. 60), bet netiešā: 180. Vienmēr būs kompromisa meklēšana starp šādiem projektiem un iedzīvotājiem.
- 3.34 **D. Žigure** papildina: no pašvaldības teritorijas plānojuma viedokļa, teritorija jau bija paredzēta kā ražošanas teritorija ar atkāpi par noliktavu apbūvi (mazāku % apbūves paredzot noliktavām, bet pieļaujot vairāk vieglās ražošanas apbūvi), jo noliktavu apbūve veicina intensīvākas transporta plūsmas. Lokālplānojumam ir pievienots pētījums, ar kuru var iepazīties; tiek argumentēts, ka transporta plūsmas būtiski neatšķiras noliktavu, ražošanas un biroju apbūvei. Līdz ar to, apbūves noteikumos tika pieļauta noliktavu izmantošana tāpat kā cituviet, kur atrodas vieglās ražošanas teritorijas. Vienlaikus šajā lokālplānojumā ir iekļauts tas – un droši vien, tas tiks pārņemts arī teritorijas plānojumā – ka teritorijās, kurās nav nodrošināta piekļuve no augstas intensitātes ceļa, pirms būvniecības ir jāveic transporta izpēte; ja būvniecība pārsniedz 30% apbūves blīvumu, ir jāveic transporta analīze. Noteikums ir iekļauts apbūves noteikumos, un tas būs saistošs. Turklāt, no teritorijas plānojuma viedokļa, ir jāskatās uz teritorijām, kur ražošana būtu atļauta, un to nevar paredzēt pilsētas vidū; pašvaldība izvērtē teritorijas, kuras norādītas iepriekšējā un pašreizējā stratēģijās. Vēl tiek izskatīti iespējamie kompensējošie pasākumi: buferzonas, noteiktie attālumi un augstumi, transporta analīze un, šajā gadījumā, fakts, ka piekļuve smagajam transportam tiek nodrošināta tikai no pašvaldības ceļa C19, paredzot transporta plūsmu pa vēl neizbūvēto P133 savienojumu, neskarot teritoriju, kas ir pie īpašuma “Ainavas”. Risinājumi tiek skatīti kompleksi.
- 3.35 **Dalībnieks Nr. 4**, īpašuma “Jaunzeļļi” īpašnieka pilnvarotais pārstāvis, norāda, ka ir profesionāls jurists, kurš lokālplānojumu apspriešanās pārstāv savus klientus. [Viņa]

izpratnē šis ir viens no labākajiem priekšlikumiem, kas virzīts uz lokālpilnvarojuma izskatīšanu. Ar Mārupi pirmoreiz saistības bija pirms 50 gadiem, kad tur bija tikai kolhozs un retas viensētas un cerēt, ka viss tā paliks, laikam nevarēja. Viss attīstās, kā attīstās. Pārsteidz tas, ka cilvēki cīnās par tiesībām būvēt privātmājas lidostas tuvumā. Pilnīgi patiesībai neatbilst tas, ka Eiropā lidostas atrodas pilsētu centros, izņemot vienu no Berlīnes, visas pārējās atrodas tālāk no pilsētas kā RIX atrodas no Rīgas. Pašreizējā ģeopolitiskajā situācijā lidosta nebūtu tā vieta, kurai blakus izvēlēties dzīvot, šāda veida apbūve ir vienīgā loģiskā šādā teritorijā. Runājot par kokapstrādi: tā pašreizējā stadijā nav iespējama.

4. **D. Žigurs** pasakās sanāksmes dalībniekiem. Informē, ka vēl līdz 7. janvārim iespējams iesniegt savus iebildumus un iesniegumus, uz kuriem tiks sniegtas atbildes. Informē par turpmākajiem projekta virzības soļiem. Slēdz sanāksmi.

Sanāksmi slēdz plkst. 18.35.

Sanāksmes protokolu sagatavoja Dagnija Rēķe.