

LOKĀLPLĀNOJUMA NEKUSTAMAJĀ ĪPAŠUMĀ PLIEŅCIEMA IELĀ 41, MĀRUPĒ, MĀRUPES NOVADĀ, PUBLISKĀS APSPRIEŠANAS SANĀKSMES

PROTOKOLS

MS Teams platformā 2023. gada 9. oktobrī

- **Sanāksmi vada** – Mārupes novada domes teritorijas plānotāja Anda Sprūde
- **Sanāksmi protokolē** – SIA "METRUM" projektu asistente Zane Lauva.
- **Sanāksmē piedalās** – kopējais dalībnieku skaits – 10-16

Darba kārtība:

1. Informācija par izstrādāto lokālpilnojumā redakciju;
2. Diskusija un jautājumi.

Sanāksmes sākums plkst. 17:00

SIA "METRUM" sanāksmē pārstāv Teritorijas plānošanas nozares vadītāja un arhitekta - teritorijas attīstības plānošanas speciāliste Māra Kalvāne. Klātesošajiem demonstrē prezentāciju par sagatavoto Lokālpilnojumā redakciju Teritorijas plānojuma grozījumu veikšanai nekustamajā īpašumā Plieņciema ielā 41, Mārupē, Mārupes novadā (turpmāk tekstā – Lokālpilnojums). Prezentācijā iepazīstina sanāksmes dalībniekus ar Lokālpilnojuma jēgu un tā saturu, Lokālpilnojuma ietvaros veiktajām papildus izpētēm un darbiem, teritorijas pašreizējo un plānoto izmantošanu, meliorācijas sistēmas stāvokli, Lokālpilnojuma teritorijas atļauto izmantošanu Mārupes novada teritorijas plānošanas dokumentos.

Prezentācija noslēdzas 17:15 un tiek sākta jautājumu un diskusiju daļa.

1.Sanāksmes dalībniece vēlas precizēt, kurā Plieņciema ielas pusē atradīsies plānotais velosipēdu ceļš?

M.Kalvāne skaidro, ka ir izstrādāti divi Plieņciema ielas šķērsprofilu varianti. Ielas sarkano līniju platums pieļauj atsevišķa velosipēdu ceļa izbūvi, bet ir iespējams arī kopējs gājēju un velosipēdu ceļš. Lēmums par to, kurš no abiem variantiem tiks realizēts, paliek ielas īpašnieka pārziņā. Plānotais gājēju un velosipēdu ceļš plānots gar īpašumu Plieņciema ielā 41.

1.Sanāksmes dalībniece turpina par sabiedrisko transportu. Vaicā, vai autobusa pietura "Stīpnieki" (7. autobusa gala pietura) netiks pārcelta un autobusu esošais maršruts tiks saglabāts.

M.Kalvāne atbild, sakot, ka viens no variantiem ir tāds, ka 7. autobusa maršruts paliek tāds, kāds tas ir šobrīd, bet spēkā esošais dokuments Mārupes novada "Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2022.-2034.gadam" (turpmāk tekstā – IAS 2034) pieļauj, ka tas varētu tikt pagarināts līdz Starptautiskajai lidostai "Rīga".

1.Sanāksmes dalībniece vaicā, vai ir zināms pa kuru ceļu 7. autobuss kursēs, ja tā maršruts tiks pagarināts līdz lidostai? Turpina, sakot, ka jau šobrīd Plieņciema ielas, Stīpnieku ceļa un Kantora ielas krustojumā (turpmāk tekstā – Krustojums) tuvumā dzīvojošajiem ir apgrūtināta piekļūšana pie mājas, un biroja ēkas to tikai apgrūtinās vēl vairāk. Uzsver, ka šis plānojums tiks apstrīdēts.

M. Kalvāne atbild, ka Lokālpilnojuma projekts ir izstrādāts vienam zemes gabalam, tādēļ arī primāri ir risināta piekļuve tieši tam. Minētais Krustojums ir ticis apskatīts Transporta izpētes sadaļā (izpēte - Ceļa pievienojuma izvērtējums pie valsts vietējā autoceļa V16 no zemesgabala Plieņciema iela 41, Mārupē), jo, nav noliedzams, ka Krustojums ir bīstams jau šobrīd. Lūdz sniegt komentāru transporta izpētes speciālistu Jāni Spergu.

J.Sperga skaidro, ka veicot, minēto Transporta izpēti tika konstatēts, ka jau šobrīd Krustojuma drošības līmenis nav apmierinošs. Tika salīdzināta ietekme, kāda būs ar Lokālpilnojuma teritoriju, un – kāda būtu, ja netiktu izstrādāts Lokālpilnojums. Ir secināts, ka Lokālpilnojuma piedāvātie risinājumi būtiski nemainīs drošības situāciju Krustojumā. Pētījuma izstrādātāji no savas puses ir

informējuši VSIA "Latvijas Valsts ceļi" par to, ka tiek rekomendēts veikt Krustojuma pārbūvi, kas būtu jāveic tā īpašniekam.

1.Sanāksmes dalībniece vaicā, kuru pusi pārstāv J.Sperga?

J.Sperga skaidro, ka viņš pārstāv SIA "Transportbūvju konsultācijas", kas darbojas pie satiksmes drošības izpētes šī Lokālpilānojuma ietvaros.

Sanāksmes dalībniece piebilst, ka viņš, tātad, pārstāv šī Lokālpilānojuma izstrādātāju pusi, un vērtējums tiek sniegts tikai par šo plānojumu, bet izvērtējums nav ticis veikts, ņemot vērā citus apkārtnē izstrādātos lokālpilānojumus, kuri arī paredz to, ka palielināsies satiksmes plūsmas intensitāte.

J.Sperga atbild, ka transporta plūsmai palielinoties vēl par 250 automašīnām, situācija Krustojumā nemainīsies, un viņa veiktie secinājumi par to, ka Krustojums ir jāpārbūvē, nemainītos no tā, vai tiktu veikta arī plašāka izpēte, vai nē.

1.Sanāksmes dalībniece pieiet pie loga un filmē satiksmes plūsmu Plienčiema ielā, norādot uz pastiprināto automašīnu plūsmu ielā.

1.Sanāksmes dalībniece vaicā, kā tiks risināts Krustojuma jautājums. Saka, ka blakus Krustojumam dzīvojošo īpašumu iedzīvotājiem kritīsies dzīves kvalitāte un īpašumu vērtība.

J.Sperga atkārtoti uzsver, ka tika transporta plūsmas izpēte tika veikta tikai šī Lokālpilānojuma ietvaros un tika secināts, ka Lokālpilānojuma risinājumi neradīs būtisku ietekmi uz Krustojuma funkcionētspēju. Piebilst, ka nevar komentēt citu Lokālpilānojumu risinājumus un to radīto ietekmi uz Krustojumu.

1.Sanāksmes dalībniece atbild, ka, viņasprāt, veiktie secinājumi nav pareizi.

D.Žigure piebilst, ka varētu papildināt Lokālpilānojuma īstenošanas kārtību, iespējams, noteikt, ka apbūve ir nododama ekspluatācijā tikai tad, kad ir izbūvēta gājēju ietve. Gan Plienčiema iela, gan Kantora iela ir valstij piederoši ceļi, tādēļ to pārbūve šobrīd nav Mārupes novada atbildība. Krustojuma pārbūve ir tikai laika jautājums, ņemot vērā iedzīvotāju skaita straujo pieaugumu Mārupē, bet tas varētu notikt tikai tad, kad par tā īpašnieku kļūtu Mārupes novada pašvaldība. Tomēr, Krustojuma pārbūve un Lokālpilānojuma izstrāde ir neatkarīgi plāni.

L.Erdmane piebilst, ka "Mārupes novada teritorijas plānojuma 2014.-2026.gadam" (turpmāk tekstā – TP 2026) izstrādes ietvaros tika veikta transporta plūsmas izpēte, un viens no risinājumiem, kuru piedāvāja VSIA "Latvijas Valsts ceļi" bija pārbūvēt Krustojumu par apļveida krustojumu. VSIA "Latvijas Valsts ceļi" pārbūvei nepieciešamo līdzekļu nebija, un Krustojuma teritorija nav pietiekami liela. Lai to pārbūvētu par rotācijas apli, būtu jāatsavina zemes vienību daļas. VSIA "Latvijas Valsts ceļi" vairākkārtēji piedāvāja nodot ceļus pašvaldības pārziņā, bet pašvaldība šim piedāvājumam nepiekrīt kamēr nav atrisināts Krustojuma jautājums. Turklāt, šis Krustojums šāds nav vienīgais, šādi ir arī Kantora un Lielās ielas krustojums, Upesgrīvas un Kantora ielas krustojums u.c..

1.Sanāksmes dalībniece komentē, ka ir nodalījusi daļu savas zemes vienības par labu rotācijas apļa izveidei. Piebilst, ka nevēlas, lai viņai aiz sētas atrastos biroja ēkas, kur darbinieki četros stāvos varēs vērot viņas pagalmu.

D.Žigure piebilst, ka ir vērtēti risinājumi gan attiecībā uz stāvu skaitu, gan apstādījumiem.

2.Sanāksmes dalībniece stāsta, ka viņu uztrauc tas, ka Kantora iela ir pārslogota un daudzi autovadītāji izmanto Vārpu ielu, lai to apbrauktu. Pa Vārpu ielu dodas bērni, lai nokļūtu uz Mārupes valsts ģimnāziju. Nevienš autovadītājs neievēro noteiktos ātruma ierobežojumus 30km/h un tā ir ļoti šaura un neapgaismota. Sanāksmes dalībnieci uztrauc tas, ka, Lokālpilānojuma teritorijā uzbūvējot biroju, Vārpu iela tiks izmantota kā ceļš uz Plienčiema ielu. Vaicā, kā šādā gadījumā bērni varēs ar kājām droši nokļūt uz ģimnāziju? Neesot vienīgā, kas būtu gatava parakstīties pret šī objekta būvniecību, ja pašvaldība un attīstītāji neatradīs risinājumu kā nodrošināt drošu vidi apkārtnes iedzīvotājiem.

D.Žigure lūdz M.Kalvāni komentēt Lokālpilānojuma Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu (turpmāk tekstā – TIAN) prasības.

M. Kalvāne skaidro, ka Lokālpilānojuma TIAN 13. punkts nosaka, ka plānotās ēkas nevienā tās punktā nedrīkst pārsniegt 1,5 attālumu no šī punkta projekcijas uz zemes līdz robežai ar kaimiņa

zemes vienību. Tāpat, ir noteikts ierobežojums – 50m josla – no esošām savrupmājām, kurā jaunbūves augstums nedrīkst pārsniegt 3 stāvus. 21. punkts, savukārt, nosaka prasību gar teritorijas dienvidu un rietumu robežām ierīkot norobežojošus apstādījumus no dzīvojamajām apbūves teritorijām; 16. punkts nosaka prasības veidot vismaz 20% no Lokālpilnojumā teritorijas kā publisko ārtelpu. Tas nozīmē, ka vismaz 20% no zemes kopējās platības jāveido kā sabiedrībai brīvi pieejamu ārtelpu (ielas daļa ar ietvi, skvērs, apstādījumi, utt.). 44. punkts nosaka, ka ir jāizstrādā zemes ierīcības projektu zemes vienības daļas atdalīšanai un nodošanai valsts vai pašvaldības īpašumā Pliņciema ielas sarkano līniju robežās, bet ne vēlāk kā līdz gājēju ietves gar Pliņciema ielas izbūves. 45. punkts nosaka, ka vienlaicīgi ar ēkas nodošanu ekspluatācijā ir jāierīko gājēju ietve gar Pliņciema ielu un publiskās ārtelpas labiekārtojums.

1.Sanāksmes dalībniece vēlas precizēt, ja apbūves augstums nedrīkst būt augstāks par 3 stāviem, kādēļ Lokālpilnojumā tiek paredzēta četru stāvu apbūve?

M. Kalvāne atbild, ka 50m joslā no esošām savrupmājām apbūves augstums nedrīkst pārsniegt 3 stāvus. Tāds regulējums esot spēkā esošajā un jaunajā, neapstiprinātajā “Mārupes novada Teritorijas plānojums 2024.-2036.gadam” (turpmāk tekstā – TP 2036).

D.Žigure apstiprina, ka prasība, attiecībā uz apbūves augstumu līdz trīs stāviem ir iekļauta gan TP 2026, gan TP 2036 TIAN.

1.Sanāksmes dalībniece vaicā, vai tad, kad apvienotā novada teritorijas plānojums tiks nodots uz publisko apspriešanu, iedzīvotāji varēs iesniegt savus viedokļus par to?

D.Žigure apstiprina, sakot, ka iedzīvotājiem būs iespēja iesniegt savus priekšlikumus apbūves noteikumu izmaiņām. Tomēr, Mārupe ir pilsēta un tajā ir jānodrošina iespējas ne tikai dzīvojamai funkcijai, bet arī pakalpojumu un darba vietu radīšanai, lai radītu darba vietas novadā, un samazinātu milzīgo auto plūsmu uz Rīgu. Arī spēku zaudējušajā “Mārupes novada ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2013.-2026.gadam” (turpmāk tekstā – IAS 2026) teritoriju ap Kantora ielu ir bijis plāns attīstīt kā pakalpojumu teritoriju. Arī 2015. gadā, kad tika piedāvāts šai teritorijai mainīt funkcionālo zonējumu, neviens iebildums nav ticis saņemts. Pašvaldība apzinās, ka lielākais iebildums ir tieši par satiksmi, tādēļ lūdz pašvaldības ceļu būvinženieri Uldi Bārduli sniegt komentārus par tuvākajā nākotnē paredzētajiem ceļu infrastruktūras projektiem. Tomēr, konkrētā krustojuma pārbūve varēs tikt realizēta tikai pēc tam, kad tas tiks nodots pašvaldības īpašumā.

3.Sanāksmes dalībniece vaicā, vai plānotais gājēju un veloceļš būs visā Pliņciema ielas garumā, jo Pliņciema iela nav pietiekami plata, lai tādu izbūvētu.

D.Žigure atbild, sakot, ka, atbilstoši Lokālpilnojumā ietvaros izstrādātajiem šķērsprofiliem, Pliņciema iela ir pietiekami plata, lai šādu ceļu izbūvētu.

3.Sanāksmes dalībniece vaicā, pa kādu ielu 7. autobuss tiks pagarināts, izsakot cerību, ka tas nebūs pa Silnieku ielu.

D.Žigure atbild, ka nevar šobrīd precīzi sniegt atbildi, bet tā noteikti nebija Silnieku iela, pa kuru ir paredzēts 7. autobusa pagarinājums. Šāda pagarinājuma nepieciešamība tika skatīta saistībā ar Daibes ielas un lidostas apkārtnes attīstību.

1.Sanāksmes dalībniece vaicā, vai autoceļu pārņemšana ir paredzēta investīciju plānos? Kur tiek paredzēti līdzekļi ceļu infrastruktūras pārbūves darbi autoceļiem, kas kaut kad nākotnē iespējams tiks pārņemti?

D.Žigure atbild, ka pašvaldība ir veikusi pārrunas ar VSIA “Latvijas Valsts ceļi”, bet Mārupes nosacījumi ir tādi, ka autoceļi vispirms būtu jāsakārto un tikai tad jānodod pašvaldības pārziņā. Ņemot vērā, ka šis ir process, tad nevar sniegt gala termiņu, kad ceļi tiktu nodoti pašvaldībai. Attīstības programmā ir paredzēta atsevišķa rīcība, kas paredz, piemēram, sadarbībā ar uzņēmējiem veikt ceļu pārbūvi. Konkrēto ceļu un krustojumu pārbūve nav iekļauta konkrētā investīciju plānā, jo tie neatrodas Mārupes pašvaldības īpašumā. Tomēr, tiklīdz būs tāda iespēja, šo ceļu jautājums tiks risināts.

M. Kalvāne piebilst, ka nekad nav bijis plānots, ka 7. autobusa pagarinājums būs pa Silnieku ielu. Ir paredzēts, ka autobusa maršruts turpināsies aiz Mārupes kapiem pa Stīpnieku ceļu, un tad pa kādu no pašvaldības ceļiem, pa kuru var nokļūt lidostā.

D.Žigure atbild, ka ir pēc Mārupes pašvaldības ceļa C-19 ceļa sakārtošanas, autobusa maršruts visdrīzāk tiks novirzīts pa to. Pēc tam tas kursēs pa Dzirnietu ielu un tad atpakaļ uz Stīpnieku ceļu pa Mārupes pašvaldības ceļu C-13 vai C-16. Papildus informē par Vārpu ielu, kuras pārbūves iespējas ir izskatītas, bet darbi skartu privātīpašumu teritorijas. Šobrīd tas nav augstas prioritātes objekts, bet pašvaldības ilgtermiņa mērķis ir pēc iespējas lielāks gājēju ietvju tīkls, bet to izbūvi visbiežāk apgrūtina īpašumtiesību jautājums.

M. Kalvāne *prezentē plānotos šķērsprofilus*. 1. variantā ir attēlota brauktuve 7m platumā un apvienotais gājēju un velo ceļš 2,5m platumā, kura izbūve ir iespējama bez īpašumu atsavināšanas. Otrais šķērsprofils attēlo atsevišķu gājēju ietvi, atsevišķu velo ceļu, atsevišķu kreiso joslu un brauktuvi, kas pretī Pļieņciema ielai 41 tiek paredzēta 10m platumā. Abos gadījumos gājēju un velo ceļš vai ietve un velo ceļš ir attēlots Lokālpilnvarotāja teritorijas ielas pusē, bet sarkano līniju platums ir pietiekams, lai nākotnē ietvi varētu paredzēt arī otrā ielas pusē, jo šobrīd zaļā josla līdz sarkanajai līnijai ir 8,5m plata.

4.Sanāksmes dalībniece vaicā, kādēļ uzņēmēju intereses ir prioritāte, bet cilvēku drošība krustojumā nav?

D.Žigure vēlreiz skaidro, ka šis ir VSIA "Latvijas Valsts ceļi" piederošs ceļš, un apsolīt, ka VSIA "Latvijas Valsts ceļi" tuvākajā laikā uzlabos satiksmes drošību šajā krustojumā nevar.

2.Sanāksmes dalībniece piebilst, ka neatbalstīs jaunu infrastruktūru noslogojošo objektu būvniecību, ja netiks kompleksi veikti satiksmes infrastruktūras drošības uzlabošanas darbi plašākā apkārtnē.

5.Sanāksmes dalībniece vaicā, vai ir iespējams TIAN iekļaut nosacījumus apstādījumu augstumam, kas nodalītu privātīpašumus no biroja. Papildus vaicā, vai Mārupes iedzīvotāji varētu kādā veidā palīdzēt pašvaldībai kopīgi risināt krustojuma drošības jautājumu ar VSIA "Latvijas Valsts ceļi". Pēdējais komentārs saistīts ar iebildumu Silnieku ielas rajonu pārplānot par publiskas apbūves teritoriju, kur cilvēki, galvenokārt, ir nopirkuši īpašumus ar domu dzīvot savrupmāju rajonā.

M. Kalvāne atbild, ka noteikti ir iespējams precizēt zaļās buferzonas augstumu un veidu.

D.Žigure atbild, ka IAS 2026 un IAS 2034 šī apkārtnē nav paredzēta kā savrupmāju apbūves teritorija. Tāpat, pieņem, ka Mārupes pilsēta arī turpmāk būs kluss savrupmāju rajons, ir nepareizi. Atbildot uz komentāru par iedzīvotāju atbalstu sarunām ar VSIA "Latvijas Valsts ceļi" par satiksmes drošību Mārupē, piebilst, ka dažus gadus atpakaļ Mārupes uzņēmēji esot apvienojušies un kopīgi vērsās pie VSIA "Latvijas Valsts ceļi" ar lūgumu par gājēju ietves izbūvi, bet šis lūgums tā arī nav realizējies.

5.Sanāksmes dalībniece vaicā, kādēļ pašvaldība biroju un ražošanas ēkas neplāno purvainās teritorijās? Vai ir iespējams turpmākos attīstības plānus pārskatīt par labu iedzīvotāju interesēm?

4.Sanāksmes dalībniece piebilst, ka tādā gadījumā vai arī viņa var sagaidīt, ka kādā brīdī pretī viņas mājai tiks celti vismaz trīs stāvu augsti ofisi? Otrkārt, vaicā, vai apļveida krustojumu nevar izbūvēt uz kāda cita- pašvaldībai piederoša zemes gabala, tuvāk Mārupes kapiem, kur ir pietiekami daudz vietas?

D.Žigure atbild, ka apļveida krustojuma izbūve būs turpmākās projektēšanas jautājums. Runājot par apbūves teritorijām, šī Mārupes teritorija veido buferzonu starp lidostas apkārtni, kur intensīvi attīstās loģistikas uzņēmumi un pilsētas teritoriju, kur dominē dzīvojamā apbūve. Gar Mārupes pašvaldības ceļu C-19 ir paredzētas publiskās un darījumu teritorijas.

4.Sanāksmes dalībniece *protestē par citām nepabeigtām daudzdzīvokļu un biroja ēkām netālu no Lokālpilnvarotāja teritorijas*.

1.Sanāksmes dalībniece vaicā, kādēļ tādā gadījumā, ja reiz šī pilsēta apkārtnē tiek paredzēta kā publiskās apbūves un pakalpojumu teritorija, nesen – pirms aptuveni diviem gadiem – celtajām dzīvojamajām ēkām ir dotas būvatļaujas?

M. Kalvāne atbild, ka, atbilstoši TP 2026, gar Silnieku ielu ir paredzēta tikai savrupmāju apbūve. Jau sākotnēji ir bijis plānots, ka ofisu ēkas veidos pārejas zonu no savrupmājām uz noliktavu un vieglās ražošanas teritorijām, kas jau ir attīstījušās gar Pļieņciema ielu tālāk uz ziemeļiem. Biroju ēkai, piemēram, ir mazāka ietekme nekā tā būtu, ja Lokālpilnvarotāja teritorijā būtu paredzēta

mazstāvu daudzdzīvokļu ēka, jo šajā gadījumā automašīnu plūsma rītos un vakaros būs pretējā virzienā dominējošajam virzienam no dzīvojamās apbūves (Mārupe – Rīga – Mārupe), tādēļ neradīs papildus sastrēgumu risku, kā arī brīvdienās, vakaros un naktīs, protams, cilvēki birojos nebūs un būs klusums.

1. Sanāksmes dalībniece vaicā, vai Lokālpilnvarotāņu redakcijai pēc publiskās apspriešanas perioda tiks pievienoti saņemtie iebildumi? Vaicā, kādi ir galvenie, biežāk saņemtie argumenti pret Lokālpilnvarotāņu redakciju?

M. Kalvāne atbild, ka galvenais iedzīvotāju satraukums šobrīd ir saistībā ar transporta jautājumiem. Tiks pārskatīti formulējumi un veiktas diskusijas ar pašvaldību un attīstītāju par to, kā šo situāciju varētu risināt un Lokālpilnvarotāņu projekts varētu tikt virzīts tālāk. Protams, jāskatās kādu atzinumu sniegs VSIA "Latvijas Valsts ceļi". Informē, ka ir jau saņemti vairāki institūciju atzinumi, bet tie tiks apkopoti tikai tad, kad tiks saņemti visi. Pasakās par priekšlikumu veidot zaļo buferzonu, noteikti ir iespējams pievienot papildus nosacījumu par apstādījumu augstumu. Citi saņemtie iebildumi būtu risināmi citos dokumentos – ilgtspējīgas attīstības stratēģijas un attīstības programmas izstrādes ietvaros.

L. Erdmane informē, ka publiskā apspriešana turpinās līdz 20. oktobrim, līdz tam laikam ir iespējams pašvaldībai rakstiski sniegt savu komentāru un priekšlikumu.

*Sanāksmes vadītājs izsaka pateicību par dalību sanāksmes dalībniekiem un slēdz sanāksmi.
Sanāksme slēgta plkst. 18:21*

Sanāksmes vadītājs A.Sprūde

Sanāksmes protokolētājs Z. Lauva