

APSTIPRINĀTS

ar Mārupes novada domes 2013.gada 3.jūlija lēmumu Nr.6.2
„Par nekustamā īpašuma „Starptautiskā lidosta „Rīga”” teritorijas austrumu
daļas detālā plānojuma apstiprināšanu”.

DETĀLPLĀNOJUMS

NEKUSTAMĀ ĪPAŠUMA

**VAS „STARPTAUTISKĀ LIDOSTA „RĪGA”” TERITORIJAS
AUSTRUMU DAĻAI**

1.SĒJUMS.

PASKAIDROJUMA RAKSTS

2013.gads

Detālplānojums izstrādāts saskaņā ar 2012.gada 17.janvārī noslēgto līgumu Nr. D-12/5

Detālplānojuma
pasūtītājs

VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga””
Reģistrācijas Nr.40003028055

Infrastrukturā uzturēšanas un attīstības
departamenta direktors

Ivars Lukaševics

Detālplānojuma
izstrādātājs

PS „REĢIONĀLIE PROJEKTI UN PROVIA”
Reģistrācijas Nr. 40103493341

Pilnvarotā persona

Līna Dimitrijeva

SATURS

1. Teritorijas vispārējais raksturojums	4
2. Detālpļānojuma izstrādes mērķis	6
3. Detālpļānojuma teritorijas esošā situācija un izmantošana	6
4. Teritorijas attīstības priekšlikumi un arhitektoniski telpiskā struktūra	10
5. Transporta organizācija	15
5.1. Esošā situācija	15
5.2. Perspektīva	18
5.2.1. Transporta plūsmu struktūra	18
5.2.2. Izejas dati aplēsēm	18
5.2.3. Modelēšanas rezultāti	22
5.2.4. Ielu tīkla klasifikācija un šķērsprofili	23
5.2.5. Veloceļi	27
5.2.6. Autostāvvietas	27
5.3. Secinājumi un rekomendācijas turpmākai projektēšanai	27
6. Inženiertehniskais nodrošinājums	30
7. Aizsargjoslas	32
8. Lēmums par detālpļānojuma apstiprināšanu un administratīvais līgums	36

Detālplānojums Nekustamā īpašuma VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” teritorijas austrumu daļai ir izstrādāts saskaņā ar Mārupes novada domes 25.05.2011. lēmumu (sēdes protokols Nr.7, Nr.1.1) „Par detālplānojuma izstrādi nekustamā īpašuma VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” teritorijas austrumu daļai”, atbilstoši Darba uzdevumam Nr.2011/03 detālplānojuma izstrādei un saskaņā ar Pasūtītāja VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” Nekustamā īpašuma VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” teritorijas austrumu daļas detālplānojuma izstrādes darba uzdevumu.

1. TERITORIJAS VISPĀRĒJAIS RAKSTUROJUMS

Detālplānojuma teritorija atrodas Starptautiskās lidostas „Rīga” austrumu daļā, to ietver Rīgas pilsētas robeža- Mazā Gramzdas iela- sauszemes robeža starp nekustamo īpašumu „Starptautiskā lidosta „Rīga”” un „Zirdziņi” (kadastra Nr. 8076-002-0009)- sauszemes robeža starp nekustamo īpašumu „Starptautiskā lidosta „Rīga”” un „Rūdas-1” (kadastra Nr. 8076-002-0010)- valsts autoceļš P-13- Dzirnieku iela- sauszemes robeža šķērso nekustamos īpašumus „Pilskalni” (kadastra Nr. 8076-006-0004), „Dzirnieki” (kadastra Nr. 8076-006-0042) un „Veldzes” (kadastra Nr. 8076-006-0080)- sauszemes robeža starp nekustamo īpašumu „Akācijas4” (kadastra Nr. 8076-006-0020) un „Lidvāveres” (kadastra Nr. 8076-006-0116) - sauszemes robeža starp nekustamo īpašumu „Svēte” (kadastra Nr. 8076-006-0018) un „Lidvāveres” (kadastra Nr. 8076-006-0116)- sauszemes robeža starp nekustamo īpašumu „Akācijas3” (kadastra Nr. 8076-006-0021) un „Lidvāveres” (kadastra Nr. 8076-006-0116)- sauszemes robeža starp nekustamo īpašumu „Akācijas5” (kadastra Nr. 8076-006-0142) un „Lidvāveres” (kadastra Nr. 8076-006-0116)- sauszemes robeža starp nekustamo īpašumu „Akācijas 6” (kadastra Nr. 8076-006-0146) un „Lidvāveres” (kadastra Nr. 8076-006-0116)- meliorācijas novadgrāvis N-10- sauszemes daļa robežojas ar pasažieru terminālu un sauszemes daļa no lidmašīnu stāvvietu un manevrēšanas ceļu- apmēram 275,0 ha platībā. Kopējā detālplānojuma teritorijas platība - 105 ha.

Apskatāmā teritorija šobrīd tiek izmantota Starptautiskās lidostas „Rīga” vajadzībām un ar to tieši un netieši funkcionāli saistītu objektu izvietojumam. Starptautiskā lidosta „Rīga” ir lielākā lidosta Latvijā, kā arī Baltijas valstīs, un ir šī reģiona galvenais gaisa satiksmes centrs, kas nodrošina regulāru pasažieru satiksmi, kravas un pasta pārvadāšanu ar civilās aviācijas lidmašīnām uz Eiropas un citām pasaules valstu pilsētām. VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” lidlaukam ir noteikts valsts nozīmes civilās aviācijas lidlauka statuss. Perspektīvā Starptautiskajai lidostai „Rīga” pakāpeniski ir veicami modernizācijas un paplašināšanas darbi. Līdz ar lidostas pārvadājumu apjomu pieaugumu būtiski palielināsies arī apkalpojošo uzņēmumu skaits lidostas tuvumā, un būtiski palielināsies transporta kustības intensitāte

Šobrīd piekļuvi Starptautiskajai lidostai „Rīga” nodrošina autoceļi, kas iekļaujas valsts autoceļu sistēmā. Valsts reģionālais autoceļš P133 Lidostas „Rīga” pievedceļš savieno lidostu ar valsts galveno autoceļu A10 un Mārupes novada pašvaldības ceļiem. Valsts reģionālais autoceļš P133 Lidostas „Rīga” pievedceļš pieslēdzas Starptautiskajai lidostai „Rīga” no austrumu puses un noslēdzas termināļa zonā.

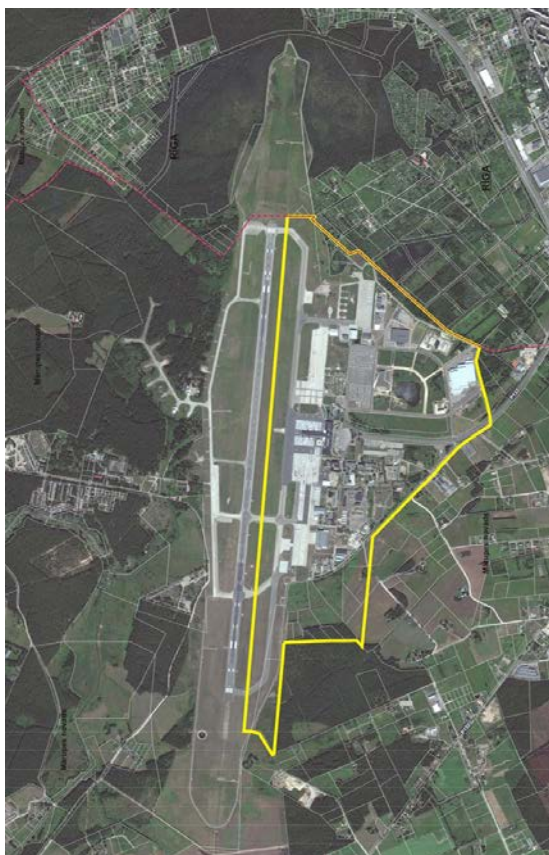
Detālplānojuma teritorija ir izvietota pie galvenā piebraucamā ceļa Starptautiskajai lidostai „Rīga”- Valsts reģionālā autoceļa P133 Lidostas „Rīga” pievedceļš. Teritorijas ap Valsts reģionālo autoceļu P133 arhitektoniski telpiskais risinājums uzskatāms par Starptautiskās

lidostas „Rīga” tēla veidotāju, turklāt, detālplānojuma teritorijā izvietotie un plānotie objekti nepieciešami Starptautiskās lidostas „Rīga” funkcionēšanas nodrošināšanai.



Attēls Nr.1 Detālplānojuma teritorijas novietojums

Topogrāfiskā karte mērogā 1:50 000
Avots. Valsts aģentūra „Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūra”.



Attēls Nr.2 Detālplānojuma robeža

VA „Latvijas ģeotelpiskās informācijas aģentūra” dati

2. DETĀLPLĀNOJUMA IZSTRĀDES MĒRĶIS

Detālplānojuma izstrādes mērķis ir detalizēt un precizēt Mārupes novada teritorijas plānojumā noteikto detālplānojuma teritorijas plānoto (atļauto) izmantošanu un izmantošanas aprobežojumus, kā arī noteikt perspektīvās ceļu, ielu un sliežu ceļu trases piekļuvei esošajam un plānotajam pasažieru terminālim, autostāvvietām, lidostas teritorijā esošajiem biznesa parkiem, tehniskajām un apkopes zonām, ņemot vērā esošo teritorijas izmantošanu un plānoto lidostas teritorijas attīstību.

Tā kā transporta infrastruktūras caurlaidība un iespējamie risinājumi transporta infrastruktūras uzlabošanai ir viens no teritorijas attīstības priekšnoteikumiem, detālplānojuma ietvaros ir veikta transporta pārvadājumu dinamikas analīze, prognozēti perspektīvo transporta plūsmu lielumi un sniegti priekšlikumi transporta infrastruktūras parametriem:

1. izvērtēta perspektīvā transporta kustības intensitāte saistībā ar lidostas termināļa 5.un 6. kārtas izbūvi, ņemot vērā arī biznesa parka attīstības ietekmi;
2. aprēķināta autoceļa P133 un Ziemeļu-Dzirnieku ielu krustojumam perspektīvo transporta plūsmu lieluma robeža, līdz kurai ir pieļaujams (pēc pasaulē pieņemtām rekomendācijām) saglabāt vienlīmeņa krustojumu, un atbilstoši šiem ekonomiskajiem apstākļiem novērtēti lidostas un biznesa parka attīstības apjomi;
3. novērtēti transporta plūsmu lielumi galvenajos termināļu pievedceļos un novērtēts nepieciešamais braukšanas joslu skaits līdz 2. terminālim;

Pamatojoties uz veikto transporta infrastruktūras esošās situācijas izpēti un perspektīvās attīstības iespēju izvērtēšanu, ir precizēti detālplānojuma teritorijas iespējamās apbūves parametri.

3. DETĀLPLĀNOJUMA TERITORIJAS ESOŠĀ SITUĀCIJA UN IZMANTOŠANA

Detālplānojuma teritorijā ir ietverti VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” īpašumā esoši, LR satiksmes ministrijās īpašumā esoši, Mārupes novada pašvaldības īpašumā esoši, juridisku un fizisku personu īpašumā esoši zemes īpašumi, pavisam kopā 48 zemes vienības.

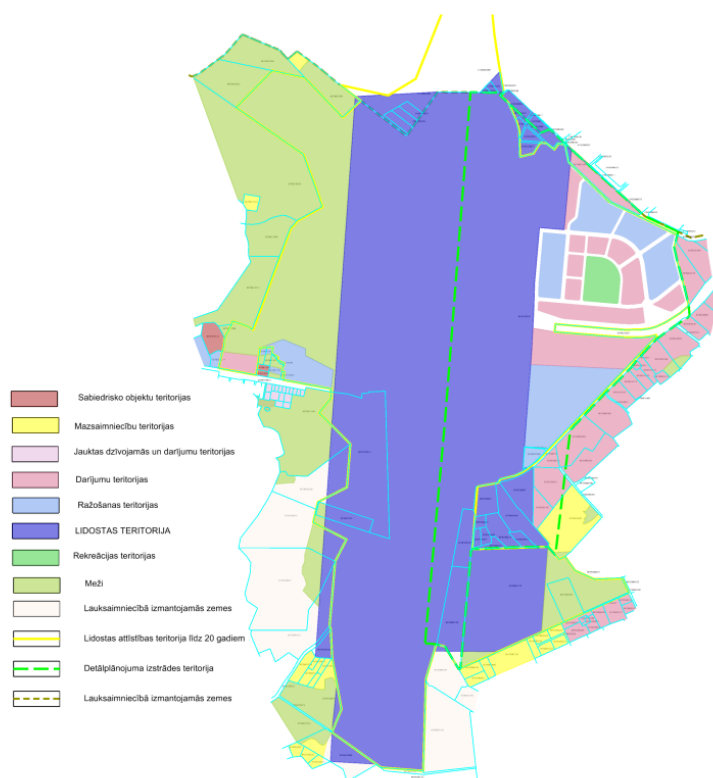
Detālplānojuma teritorijas atrodas Mārupes novada Z daļā. Teritorija šobrīd darbojas suverēni, ko nodrošina galvenais piebraucamais ceļš - valsts reģionālais autoceļš P133.

Saskaņā ar Mārupes novada teritorijas plānojumu, daļa detālplānojuma teritorija atrodas Lidlauka teritorijā LO, detālplānojuma A daļā, kur veidojas galvenā piekļuve Starptautiskās lidostas „Rīga” teritorijai, ir Darījumu teritorijas (D), un Ražošanas teritorijas (R), Rekreācijas teritorijā (A). Lielu īpatsvaru sastāda Līnijbūvju izbūves teritorijas (TT), ko veido galvenais piebraucamais ceļš P133 un esošais ielu un piebraucamo ceļu tīkls, kā arī plānotais ielu un ceļu tīkls. Detālplānojuma teritorijā vēsturiski ir izveidots ielu tīkls, kā arī ZA daļā plānots un daļēji izbūvēts ielu tīkls.

Visa detālpārplānojuma teritorija ir saimnieciski intensīvi izmantota un inženiertehniski sagatavota, teritorijā nav platības ar dabīgu apaugumu nepārveidotā veidā. Saskaņā ar atzinumu Nr.1-7/26 16.04.2013 „Par zālāju biotopiem un augu sugām objektā nekustamā īpašuma VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” teritorijas austrumu daļas teritorijā Mārupes novadā” (skatīt 4.sējuma „Kopsavilkums par detālpārplānojuma izstrādes procesu”) teritorijā nav konstatēti Latvijā īpaši aizsargājami biotopi, īpaši aizsargājamās augu sugas, kurām veidojami mikroliegumi, kā arī nav konstatēti Eiropas Savienības aizsargājami biotopi.

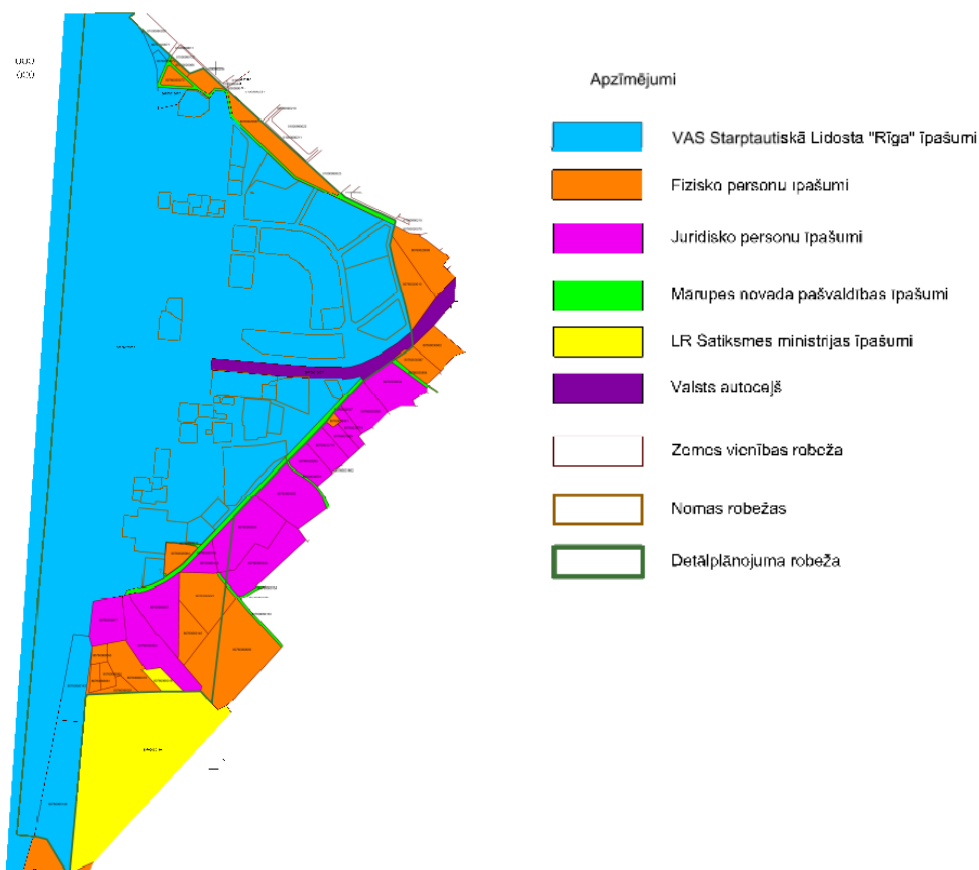
Lidostas teritorijas daļai ir izstrādāts, šobrīd spēkā esošs detālpārplānojums, kas jau daļēji realizēts.

Attēls Nr. 3 Detālpārplānojuma teritorijas attēlojums Mārupes novada teritorijas plānojumā



Avots. Mārupes pagasta teritorijas plānojums 2002.-2014.gadam ar grozījumiem

Attēls Nr.4. Detālpārplānojuma teritorijas zemes īpašumu piederība

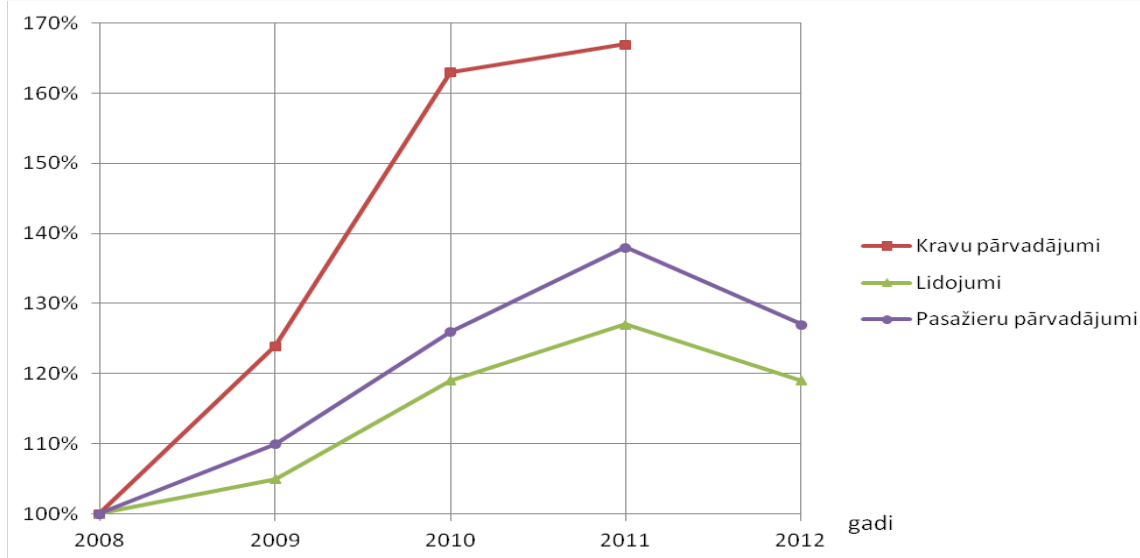


Detālpārplānojuma teritorijas attīstības nepieciešamība ir pamatojama ar pasažieru plūsmas palielināšanos Starptautiskajā lidostā „Rīga”. 5 gadu laikā (2006.-2011.) lidostā apkalpoto pasažieru skaits pieaudzis 2 reizes - no 2,5 milj. (2006.) līdz 5,1 milj. (2011.) pasažieriem gadā. Ikgadējais pieaugums ir stabilizējies pēdējos 3 gados – 1,1 reizes gadā. Sakarā ar Latvijas iestāšanos Eiropas Savienībā un robežu vieglāku šķērsošanu, vērojams politisko, sociālo un komerciālo kontaktu pieaugums, turklāt, kopš 2004. gada, Latvijā ierodas aizvien vairāk ārvalstu tūristu, sevišķi no Krievijas un NVS valstīm. Svarīgs faktors, kas sekmē tūristu skaita straujāku pieaugumu, ir vairāku jaunu lidsabiedrību darbība Latvijā.

Saskaņā ar lidostas administrācijas pārstāvju datiem, lidostā strādājošo skaits pašlaik ir 1230 cilvēki. (t.i. 265 strādājošo uz 1 milj. visu pārvadāto pasažieru gadā vai 410 strādājošie uz 1 milj. vietējo pasažieru gadā), no tiem 75% (920 cilvēki) strādā maksimālās noslodzes maiņā.

Laika posmā līdz 2020.gadam, lai nodrošinātu lielāku reisu skaitu un pasažieru apkalpošanu, ir paredzēts izbūvēt jaunu pietātni jeb Ziemeļu pietātni un termināļa piebūvi (5.kārta), kas ietver pasažieru reģistrācijas, bagāžas automātiskās apstrādes, bagāžas un pasažieru drošības pārbaužu, bagāžas saņemšanas un pasažieru sagaidīšanas funkcijas, vienlaikus paredzot izbūvēt īslaicīgas lietošanas daudzstāvu autostāvvietas. Laika posmā līdz 2026.gadam iespējams izveidot Dienvidu pietātni. Laika posmā līdz 2036.gadam iespējams izveidot otru skrejceļu.

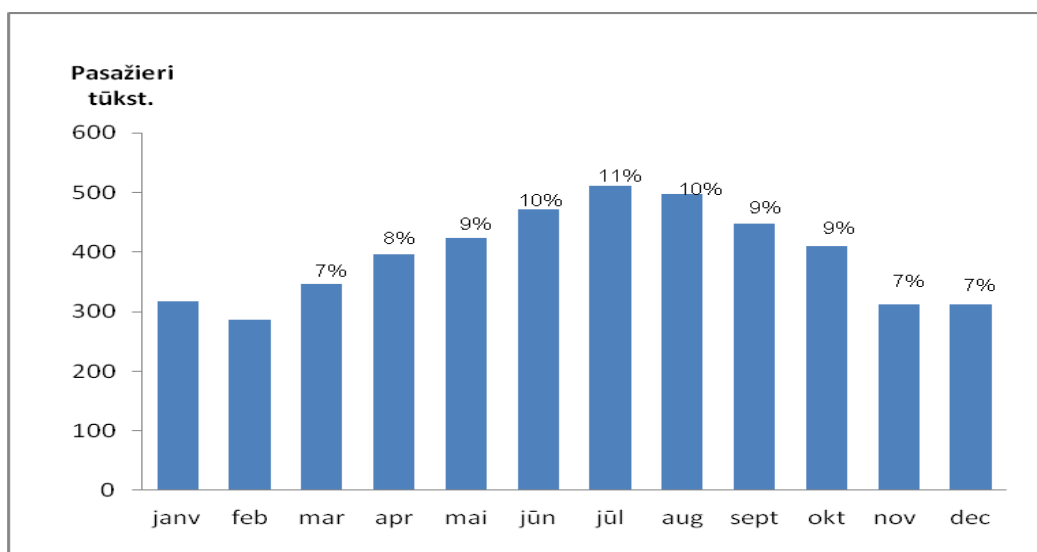
Shēma nr. 1. Lidostas "Rīga" pasažieru un kravas plūsmu dinamika 2008.- 2012.gados



1.1.tabula Lidostas "Rīga" pasažieru un kravas plūsmu dinamika 2008.- 2012.gadā (salīdzinājumā ar 2008.gadu) (Avots: <http://www.riga-airport.com/lv/main/partneriem/aviacija/statistika>)

Gadi	Kravas (tūkst. tonnu)	% pret 2008.gadu	Lidojumi (tūkst.)	% pret 2008.gadu	Pasažieri (milj.)	% pret 2008. gadu
2008	7,6	100%	57,2	100%	3,69	100%
2009	9,4	124%	60	105%	4,06	110%
2010	12,3	162%	68,1	119%	4,66	126%
2011	12,7	167%	72,9	127%	5,1	138%
2012	33,0	434%	68,6	120%	4,8	130%

Shēma nr. 2. Pārvadāto pasažieru skaits pa mēnešiem 2012.gads (Avots: <http://www.riga-airport.com/lv/main/partneriem/aviacija/statistika>)



4. TERITORIJAS ATTĪSTĪBAS PRIEKŠLIKUMI UN ARHITEKTONISKI TĒLPISKĀ STRUKTŪRA

Detālplānojums ir izstrādāts saskaņā ar Mārupes novada teritorijas plānojumu un saskaņā ar VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” lidostas attīstības plānu 2012.-2036.gadam, kas izstrādāts, ņemot vērā Eiropas Savienības, Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) un nacionālās pamatnostādnes transporta attīstībā.

Saskaņā ar VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” lidostas attīstības pamatnostādnēm, perspektīvo attīstību var iedalīt divos lielos posmos:

1. Attīstība līdz 2020.gadam

Paredzamā infrastruktūras attīstība līdz laika periodam 2020. gadam balstīta uz pieņēmumu, ka lidostas pasažieru skaits sasniegs 8 miljonus, saglabājot šī brīža attiecību starp gala un tranzīta pasažieriem. Lai nodrošinātu 8 miljonu pasažieru apkalpošanu, ir jāpalielina gaisa kuģu apkalpošanas kapacitāte un pasažieru apkalpošanas kapacitāte.

Lidostas terminālī veicams paplašinājums pasažieru reģistrācijas zālei un bagāžas apstrādes zonai, paredzot šī termināla maksimālās kapacitātes robežas - 10 miljoni pasažieru gadā ar iespēju apkalpot līdz 12 miljoniem pasažieru, zaudējot servisa līmeni.

Veicama Aviācijas muzeja pārvietošana.

Laika periodā līdz 2020.gadam paredzēts peronu zonu paplašinājums Dienvidu virzienā (šobrīd privātīpašumi), infrastruktūras paplašinājums šajā virzienā, lai varētu nodrošināt aviosabiedrību interesi veidot savas bāzes Starptautiskās lidostas „Rīga” teritorijā. Paredzēti pasākumi zemes īpašumu tiesību sakārtošanai teritorijas Ziemeļu daļā, lai nākotnē varētu attīstīt kravu apkalpošanas (CARGO) teritoriju un funkciju paplašinājumu.

Atbilstoši pasažieru plūsmas pieaugumam, lai nodrošinātu nepieciešamo īstermiņa un ilgtermiņa autostāvvietu skaitu, paredzēts izbūvēt daudzlīmeņu autostāvvietas. Autostāvvietu izbūve paredzēta kārtās.

1.kārta - īstermiņa autostāvvietu izbūve. Aprēķini liecina, ka, izbūvējot 1500 vietu īstermiņa autostāvvietu būvi, tā nodrošina un atbilst IATA rekomendējamo autostāvvietu skaita diapazonam atbilstoši prognozējamam pasažieru plūsmas pieaugumam.

2.kārta (jeb kārtas) - ilgtermiņa autostāvvietas- daudzstāvu autostāvvietas, izbūvējamas pakāpeniski, lai atbrīvotu teritorijas lidostas nākotnes attīstībai un nodrošinātu salīdzinoši īsu distanci līdz terminālim.

Viesnīcas, biznesa un izklaides centri ir izvietojami viegli sasniedzamā attālumā no termināla ēkas, šāds risinājums palielina pasažieru apmierinātības līmeni un nodrošina papildfunkciju klātbūtni tiešā termināla tuvumā.

Lai veidotu teritorijas inženiertehnisko komunikāciju optimālu nodrošinājumu, paredzēts atrisināt elektroapgādes jautājumu, izveidojot 110 kV apakšstaciju lidostas teritorijā vai arī kopīgi ar Mārupes novada pašvaldību izveidojot 110 kV apakšstaciju Mārupes novada teritorijā. Bez tam, ir risināma lietusskanalizācija. Visas inženierkomunikācijas ir morāli un fiziski novecojušas un nolietoties. Lai turpmāk nodrošinātu drošu funkcionēšanu, ir

paredzēta to rekonstrukcija. Paredzēts pieslēgums Rīgas pilsētas ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmai.

2. Attīstība pēc 2020.gada.

Pasažieru skaitam pieaugot virs 8 miljoniem, galvenokārt tiks risināti jautājumi, kas saistīti ar gaisa kuģu un pasažieru apkalpošanu saistītām problēmām. Teritorijās D daļā ir veidojama inženiertehniskās zonas paplašināšana un gaisa kuģu servisa zonas palielināšana.

Paredzēta 3. pietātnes izbūve uz dienvidiem no termināla ēkas. Jaunas pietātnes izbūve ļautu apkalpot papildus 2,5 – 3 miljonus pasažieru gadā.

Jauna skrejceļa izbūve un jauna termināla izbūve palielinās iespēju piesaistīt ievērojamu skaitu pasažieru.

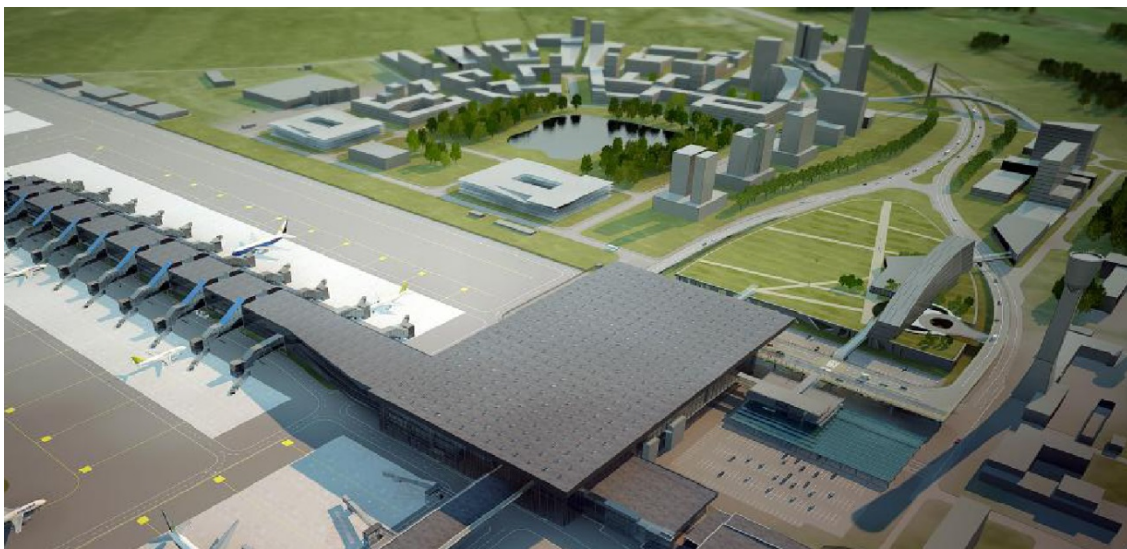
Lai detālplānojuma teritorijas telpiskais un funkcionālais risinājums atbilstu VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” attīstības pamatnostādņiem, detālplānojuma teritorijai ir veidojama nosacīti simetriska telpiskā kompozīcija, kur galveno kompozīcijas asi veido divu līmeņu transporta mezgls, kas nodrošina galveno piekļūšanu lidostas terminālim. Teritorijas centrālajā daļā-piebraucamo ceļu loka vidusdaļā ir izvietojams biznesa parks, kur galvenokārt izvietojami lidostas funkcionēšanai nepieciešami reprezentabli apkalpes objekti - viesnīcas, biroji, konferenču centri un autostāvvietas. Veicama augstvērtīga apbūve ar palielinātu stāvu skaitu, kā arī tai jābūt saistītai ar lidostas „Rīga” galveno termināli. Kompozīcijas ass noslēgumā ir saglabājama vēsturiski izveidojusies vieta lidostas galvenajam terminālim, kas perspektīvās attīstības gaitā ir paplašināms. Uz Z no galvenā termināļa veidojami objekti, kas saistīti ar kravu pārvadājumiem.

Pie termināļa ir veidojams multifunkcionāls transporta mezgls ar sabiedriskā transporta pieturvietām un autostāvvietām, kas apkalpos gan lidostas termināli, gan reprezentablos apkalpes objektus. Transporta mezgla kompleksā ir iekļaujams arī perspektīvās tramvaja līnijas, kā arī dzelzceļa līnijas ievads un pieturvietas.

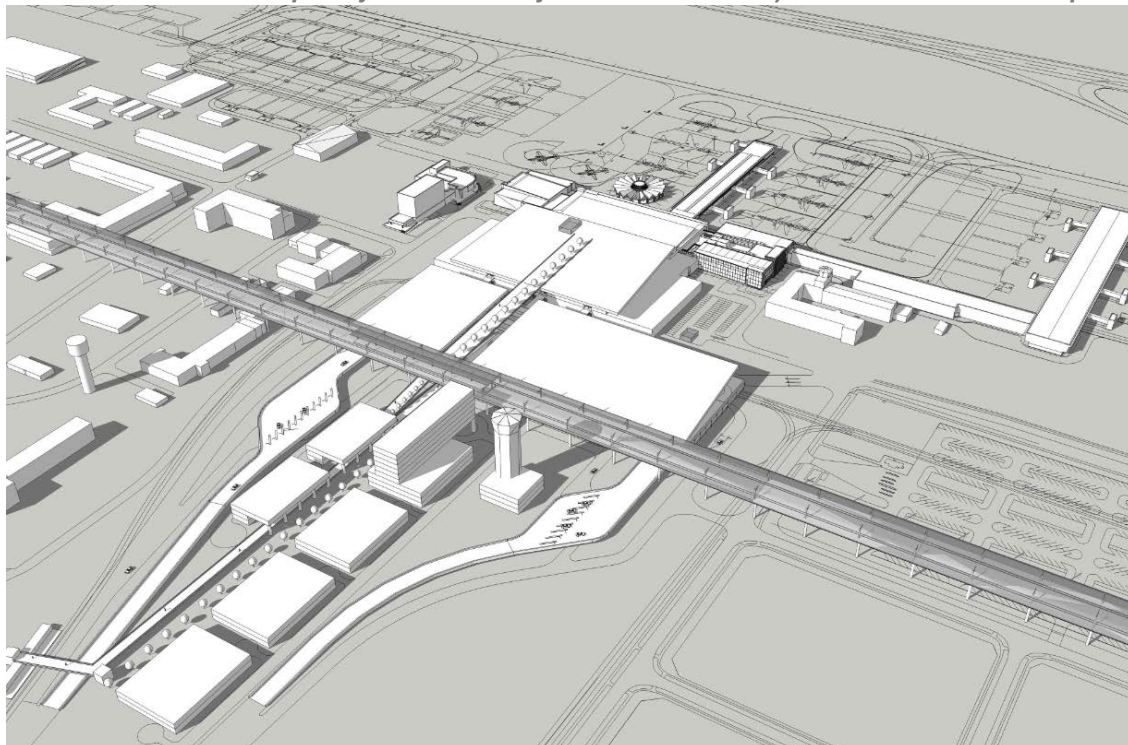
No galvenās kompozīcijas ass labajā pusē (teritorijas Z daļa) ir attīstāms biznesa parks. Biznesa parka daļā, kas atrodas tuvināti krustojumam ar P133 ir izvietojami darījuma objekti, kas papildina lidostas funkciju. Tuvināti lidostas teritorijai ir izvietojami lidostas funkcionēšanai nepieciešami darījuma objekti, tajā skaitā vairākstāvu autostāvvietas. Apbūve biznesa parkā veidojama arhitektoniski augstvērtīga, pieļaujama paaugstināta stāvu skaita pielietošana ēkām. Biznesa parka vidusdaļā ir saglabājama rekreācijas teritorija, kas nepieciešama teritorijā strādājošo un viesu īslaicīgai atpūtai, kā arī funkcionāli nepieciešamai ūdenstilpnei.

Detālplānojuma teritorijas Z daļas apbūve veicama saskaņā ar Projektēšanas biroja „Arhis” 2003.gadā izstrādātā VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” ZA sektora detālā plānojuma arhitektoniski telpisko izpēti.

Attēls Nr.5. Starptautiskās lidostas „Rīga” ZA sektora apbūves telpiskās attīstības vīzija



Avots Mārupes novada būvvaldes arhīvs. Autors. Projektēšanas birojs „Arhis” 2003



Avots SIA „Projektēšanas birojs ARHIS” objekta „VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” termināla paplašināšanas 6.kārtas – bagāžas komplektācija, pasažieru reģistrēšanās zona un autostāvvietas” sīku projekts

Ziemeļu iela, kas nodrošina biznesa parka funkcionēšanu, nodrošinās arī galveno piekļūšanu kravu terminālim un ar to saistītajiem loģistikas uzņēmumiem. Ziemeļu iela veidojama kā novada nozīmes iela. Biznesa parka un lidostas pasažieru apkalpes uzlabošanai pa Ziemeļu ielu ir veidojama tramvaja līnija. Perspektīvā tramvaja līnija ir veidojama no Rīgas pilsētas, šķērsojot Mārupes novadu, detālpārplānojuma teritorijā virzāma pa Ziemeļu ielu, paralēli Muzeja ielai līdz galvenajam lidostas terminālim. Virzienā no Starptautiskās lidostas „Rīga” uz Rīgas pilsētu tramvaja līniju paredzēts izvietot, izmantojot jaunveidojamo transporta mezglu, valsts autoceļu P133, Mārupes novada un Rīgas pilsētas ielu tīklu.

Perspektīvais dzelzceļa līnijas ievads ir veidojams no Rīgas pilsētas puses detālpārplānojuma Z daļā paralēli Pilotu ielai. Pie lidostas termināļa ir veidojama gala pietura. Manevrēšanas vajadzībām dzelzceļa līnija ir izvietojama arī detālpārplānojuma teritorijas D daļā.

No galvenās kompozīcijas ass kreisajā pusē (teritorijas D daļā) ir izvietojami darījuma un ražošanas objekti lidostas infrastruktūras nodrošināšanai. Daļa teritorijas ir paredzēta publiski nepieejama. Apbūve ir veidojama funkcionāla, ēku maksimālais stāvu skaits ir 3 stāvi. Piekļūšana D daļai ir nodrošināma no jaunveidojamā transporta mezgla, kas veido valsts autoceļa P133 noslēgumu, un no Dzirnieku ielas.

Detālpārplānojuma D daļā esošie zemesgabali, līdz nepieciešamībai paplašināt starptautiskās lidostas „Rīga” skrejceļu, ir izmantojami saimnieciskai darbībai.

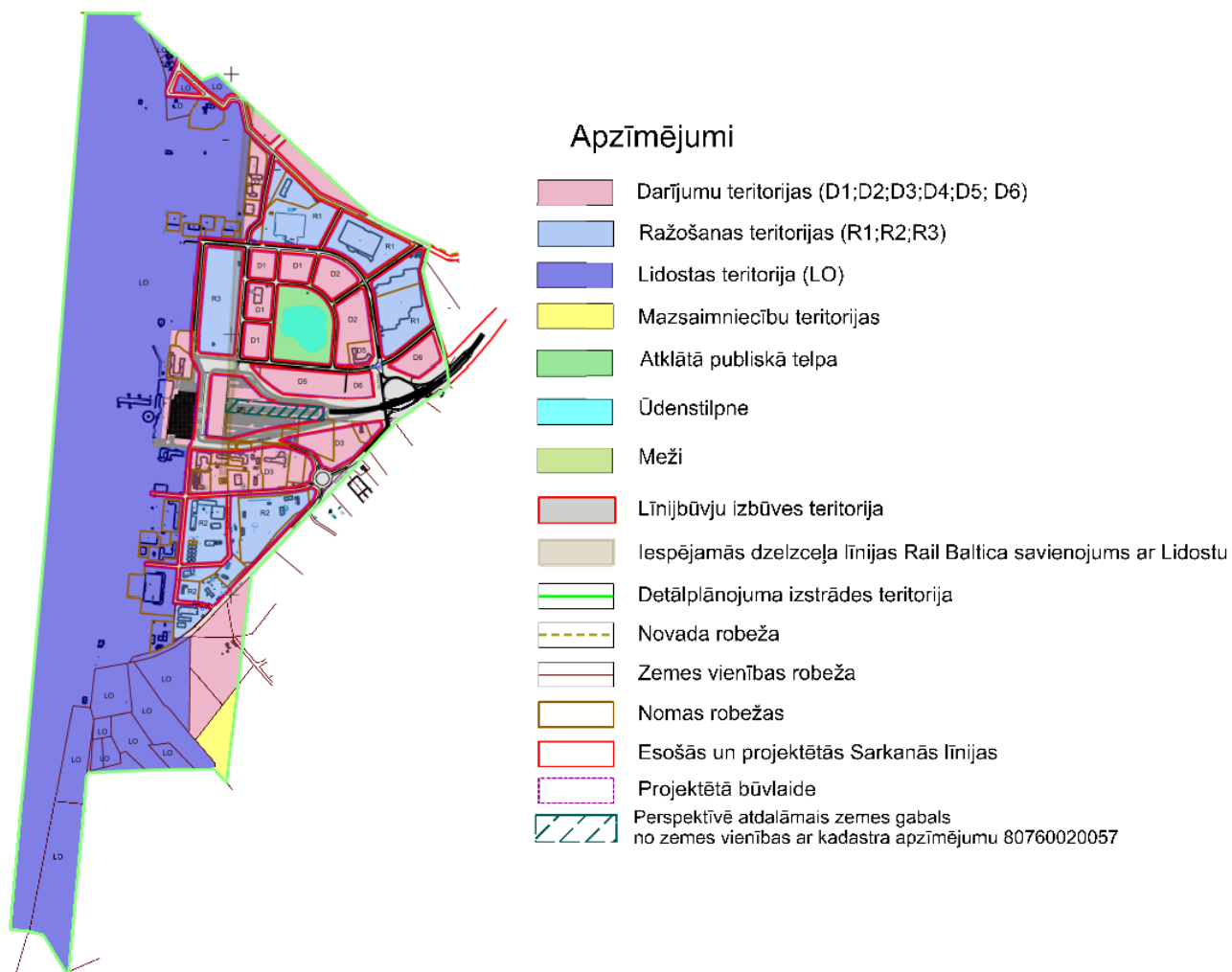
Dzirnieku iela veidojama kā novada nozīmes maģistrāle. Iekšējās ielu struktūras pieslēgums Dzirnieku ielai ir veidojams regulējams un izvietojams vienā līmenī.

Pamatojoties uz transporta plūsmas izpētes rezultātiem, Ziemeļu ielas un Valsts reģionālā autoceļa P133 krustojums sākotnējā risinājumā veidojams kā vienlīmeņa savienojums, kura funkcionēšanu iespējams nodrošināt ar satiksmes organizācijas izmaiņām. Palielinoties Starptautiskās lidostas „Rīga” pasažieru skaitam un attīstoties darījuma objektiem pie valsts autoceļa P133, pie Dzirnietu ielas un Ziemeļu ielas ir veidojams divlīmeņu valsts autoceļa P133 un Ziemeļu ielas savienojums.

Dzirnietu iela ir veidojama kā galvenā Starptautiskās lidostas „Rīga” sasaiste ar Mārupes novadu. Dzirnietu ielai pie Starptautiskās lidostas „Rīga” publiski nepieejamās teritorijas ir veicama trases izmaiņa, lai nodrošinātu Skultes ciema tiešu sasaisti ar lidostu un Mārupes ciemu. Dzirnietu ielas trases ir novirzāma D virzienā un saslēdzama ar pašvaldības ceļu C12.

Detālpplānojumā ir noteikti teritorijas izmantošanas aprobežojumi, kas nepieciešami detālpplānojuma teritorijas esošai funkcionēšanai un perspektīvās attīstības nodrošināšanai. Teritorijas izmantošanas aprobežojumus nosaka Starptautiskās lidostas „Rīga” teritorijas izmantošanas specifika, aizsargjoslas un turpmākai teritorijas attīstībai nepieciešamie nosacījumi.

Attēls Nr. 7. Detālpplānojuma teritorijas funkcionālais zonējums un telpiskā uzbūve



5. TRANSPORTA ORGANIZĀCIJA

5.1. ESOŠĀ SITUĀCIJA

Starptautiskās lidostas „Rīga” saikni ar pilsētu nodrošina valsts reģionālais autoceļš P133 ar turpinājumu Rīgas pilsētas teritorijā pa Jūrkalnes ielu un K.Ulmaņa gatvi, kā arī sabiedriskā transporta (autobusa) līnija līdz pilsētas centram.

Detālplānojumā ir izveidots ielu tīkls. Ielu tīkla noslodzi rada:

- 1) Lidostas pasažieru transports,
- 2) Lidostas darbinieku transports,
- 3) Lidostas apkalpes transports,
- 4) Darījuma teritoriju darbinieku transports,
- 5) Mārupes iedzīvotāju un strādājošo transports,
- 6) Kravu pārvadājumu transports.

Teritorijas ielu tīkla kritiskais punkts ir autoceļa P133 un Ziemeļu ielas krustojums, kurā koncentrētas transporta plūsmas, kas saistītas ar lidostu, biznesa parku, Mārupes ciema dzīvojamām un ražošanas teritorijām. Transporta kustības intensitāte analizēta pamatojoties uz SIA „BRD projekts” 2010. gada septembrī veiktās apsekošanas rezultātiem. Detālplānojuma teritorijas ielu tīkls visvairāk noslogots darbadienu vakara stundās, kad summējas visu veidu transporta plūsmas. Virzienā uz starptautiskās lidostas „Rīga” ēkām kravas transports praktiski nepārvietojas, bet Ziemeļu ielā kravas transporta sastāda līdz pat 10% (skaitot reducētajās vienībās) - pārsvarā ar biznesa parka darbību saistītie pārvadājumi.

Analizējot transporta plūsmas konstatēts:

- 1) darbadienās rīta maksimumstundas ir plkst. 8.00-9.00, bet vakaros – 17.00-18.00, ko nosaka lidostas pasažieru pieplūduma, darbalaika sākuma un beigu periodi,
- 2) maksimālā stundas slodze novērojama plkst.17.00-18.00,
- 3) atšķirības transporta kustības apjomos starp atsevišķām darbadienām ir 5-10%;
- 4) lidostas virzienā intensitāte vakarā ir 1,3 reizes lielāka, nekā no rīta,
- 5) no lidostas uz pilsētas pusi vakarā intensitāte 2,8 reizes lielāka, nekā no rīta,
- 6) no krustojumā uzskaitīto automašīnu daudzuma ar lidostu saistīto automašīnu īpatsvars sastāda 40-60% (atkarībā no laikiem).

(Transporta kustības intensitātes uzskaitē veikta autoceļa P133 un Ziemeļu ielas krustojumā 2011.gada marta darbadienās).

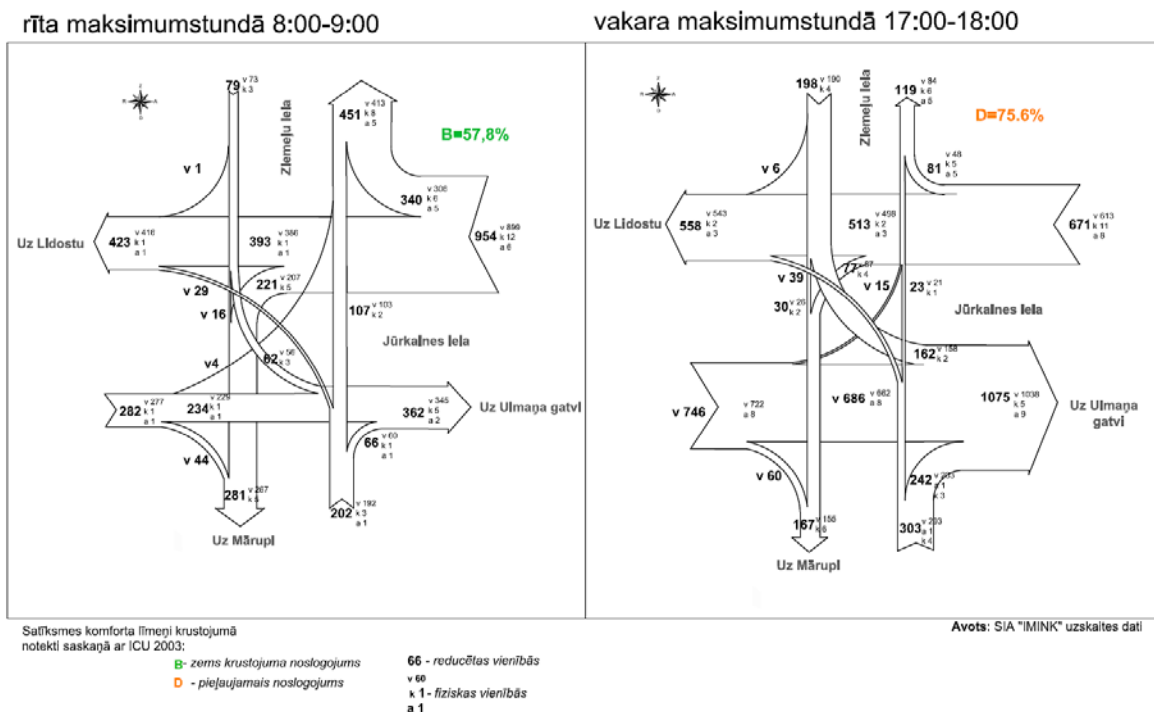
Krustojumā novērtēts satiksmes komforta līmenis (LOS) 2011.g. pēc ICU 2003 metodikas. Rīta stundās novērojams zems krustojuma noslogojums - "B" līmenis, bet vakara maksimumstundā tas ir pieļaujama robežās jeb "D" līmenis.

Pasažieru pārvadājumu sadalījums pa transporta veidiem (novērtēts pēc uzskaites datiem darbadienas maksimumstundās):

- plkst. 800-900 virzienā uz lidostu pasažieru plūsma ir ap 1,3-1,5 tūkst.cilv./stundā,

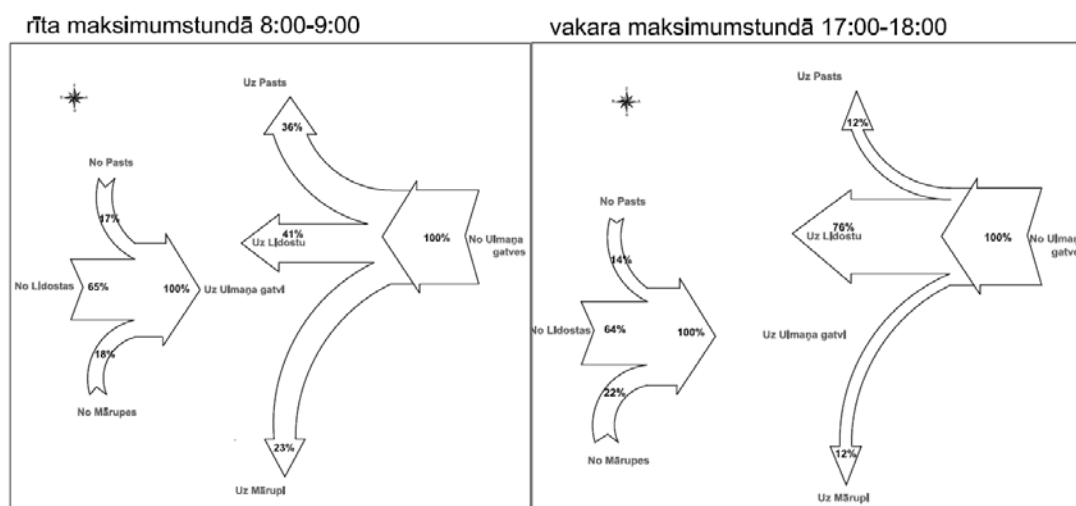
- plkst.1700-1800 virzienā uz pilsētu - ap 1,4 -1,6 tūkst.cilv./stundā, no tiem ar sabiedrisko transportu (autobusiem) tiek pārvadāti ap 9-11% no kopējā skaita.

Attēls Nr.8. Valsts autoceļa P133 un Ziemeļu ielas krustojums. Transporta plūsmu sadalījums pa virzieniem darba dienā (10.03.2011)



Avots: SIA "Imink1" Transporta plūsmu izpēte VAS Starptautiskās lidostas "Rīga" teritorijā

Attēls Nr. 9. Valsts autoceļa P133 un Ziemeļu ielas krustojums. Transporta plūsmu procentuālais sadalījums darba dienā (10.03.2011)



Avots: SIA "Imink1" Transporta plūsmu izpēte VAS Starptautiskās lidostas "Rīga" teritorijā

Sabiedriskais transports

Detālpilnījuma teritoriju apkalpo Rīgas pilsētas autobusa maršruts Nr.22 (Abrenes iela-Lidosta). Attālumu līdz pilsētas centram tas veic 31-32 minūtēs. Darbadienu maksimumstundās 7.00-9.00 un 16.00-19.00 tas kursē ar intervālu 10-15 min. Pie ieejas lidostas ēkā izvietota pietura izkāpšanai, iekāpšanas pietura atrodas ap 100 m attālumā no ēkas izejas durvīm. Pasažieru plūsmu novērtējuma analīze liecina, ka maršrutu apkalpojošie autobusi ("Solāris" tipa, četrdurvju un trīsdurvju, ar ietilpību līdz 183 pasažieriem) rīta maksimumstundā no Rīgas centra līdz lidostai pārvadā 270- 300 pasažierus, savukārt vakaros no lidostas uz Rīgas centru 400-450 pasažierus. *NO LIDOSTAS UZ PILSĒTAS CENTRU IESPĒJAMS NOKĻŪT ARĪ AR MARŠRUTA MIKROAUTOBUSU „AIRPORT EXPRESS”*. Iekāpšana un izkāpšana notiek lidostas īstermiņa stāvvietā P1. Kopējā sabiedriskā transporta pārvadāšanas spēja ir pietiekoša.

Autostāvvietas

Autostāvvietā P1 – īstermiņa autotransporta novietošanai, tā atrodas iepretī lidostas ēkai, stāvvietas ietilpība - ap 330 vietām, pārsvarā to izmanto pasažieru pavadītāji un sagaidītāji (piebraukšanai izmanto P133);

Autostāvvietā P2 - transporta ilgtermiņa novietošanai. Stāvvietā atrodas aptuveni 300 m attālumā no lidostas ēkas. Ietilpība ap 500 vietām, galvenokārt izmanto lidostas personāls, un lidostas pasažieri.

Autostāvvietā P3 - autotransporta ilgtermiņa novietošanai. Stāvvietā atrodas pretī aviācijas muzejam, tās ietilpība ir ap 1600 vietām, no tām ap trešo daļu izmanto lidostas personāls, pārējās tiek novietots lidostas pasažieru transports. Piekļūšana no Ziemeļu un Muzeja ielām.

Tiešā detālpilnījuma teritorijas tuvumā, gar autoceļu P133, ir ierīkotas divas privātās ilgtermiņa automašīnu stāvvietas.

Īstermiņa un ilgtermiņa glabāšanas autostāvvietu kopējā ietilpība ir pietiekoša. Dienas laikā rezerve ir apmēram 20 – 30% no kopējas ietilpības.

Taksometru pieturas izvietotas tieši pie lidostas ēkas. Pasažieru apkalpošanas laikā, pēc dispečera izsaukuma, tur vienlaicīgi atrodas 5-8 automašīnas.

Gājēji un velosatiksmē

Gājējiem ietves izveidotas tikai gar ēkām un autostāvvietām. Velosatiksmes izpētes teritorijā praktiski nav, šobrīd nav speciāli izveidotu veloceliņu.

Galvenās problēmas

1. Pētījuma robežās noslogotākais ir autoceļa P133 un Ziemeļu ielas krustojums. Vakara maksimumstundās satiksmes komforta līmenis LOS ir "D" (pēc ISU 2003 rādītājiem), tas ir pieļaujama robežās.
2. Sabiedriskajam transportam nav pietiekoši attīstīts maršrutu tīkls Rīgas pilsētas teritorijā.
3. Sabiedriskā transporta iekāpšanas pieturvietā atrodas ap 100 m attālumā no lidostas ēkas izejas, tā ir grūti atrodamā, nav ērti un droši izvietota.
4. Pilsētas centrā nav izveidota transfera bāze, kas nodrošinātu ērtākai sabiedriskā transporta satiksmi līdz lidostai un sniegtu iespēju nodot bagāžu.

5. Nepilnības sabiedriskā transporta organizācijā veicina aktīvu autotransporta izmantošanu.

5.2. PERSPEKTĪVA

Perspektīvo transporta plūsmu aplēsēs pieņemts:

1. **Automobilizācijas līmenis** palielināsies 1,4 reizes (SIA "IMINK" aprēķini).
2. **Sabiedriskais transports.** Transporta plūsmu aplēses veiktas, ņemot vērā, ka perspektīvā līdz 2020.gadam no sabiedriskā transporta veidiem attīstīsies autobusu un mikroautobusu satiksme. Tālākā perspektīvē sabiedrisko transportu papildinās tramvaja līnija. Pēc pasaules prakses pieņemts, ka sabiedrisko transportu izmantos:
 - ap 20% no lidostas pasažieriem (pašlaik tādu ir ap 10%);
 - ap 40% lidostā un biznesparkā strādājošo (līdzīgi kā Rīgas pilsētā).
3. **Kravas transportam** palielināsies lidostas "cargo" zonas kravas apgrozījums 5-10 reizes;

5.2.1. Transporta plūsmu struktūra

Izpētes teritorijā (IT) perspektīvās transporta plūsmas veido:

- lidostas "Rīga" pasažieri un sagaidītāji/pavadītāji, strādājošie, kravas;
- darījumu zonas biznesa parka strādājošie un kravas;
- plūsmas no a/c P133 jaunbūvējamā turpinājuma pa Dzirnieku ielu (saikne starp K.Ulmaņa gatvi, Rīgas un Pierīgas dienvidu rajoniem un Mārupi).

Šobrīd nav iespējams prognozēt kvantitatīvus attīstības rādītājus konkrētiem termiņiem, tāpēc aplēses periodam transporta plūsmu apjomos nav iekļauta ārpus izpētes teritorijas esošo objektu (ziemeļu pusē gar Kalnciema ielu, ieskaitot starptautisko izstāžu kompleksu) ietekme.

5.2.2. Izejas dati aplēsēm

Lidostas darbība

Ar lidostu saistīto transporta plūsmu lielumi aprēķināti, balstoties uz statistikas datiem par pārvadājumu apjomiem līdzšinējos gados un to dinamiku (SIA „Ramboll Latvija” starptautiskās lidostas "Rīga" attīstības prognozes), kā arī izmantojot pasaules prakses pieredzi par lidostās strādājošo skaitu uz 1 milj. pasažieru gadā (lidostas "Rīga" Masterplāns).

Aplēses termiņš 2018.-2020. gadam pieņemts, izejot no sekojošiem parametriem:

- lidostas pasažieru apgrozījuma dinamika – ap 10% ik gadu
- vienas skrejceļa joslas caurlaides spējas,
- tranzīta pasažieru daļa - ap 50% no kopējā pasažieru skaita.

Transporta plūsmu aplēses ceļiem veiktas, izmantojot datus par vietējo pasažieru apkalpošanu (kuriem lidojuma sākuma vai galapunkts ir lidosta "Rīga").

Lidostā strādājošo skaits transporta plūsmu aplēsēm pieņemts, izejot no normas 440 darbinieki uz 1 milj. pasažieru/gadā - pasažieru servisa uzlabošanai (pašlaik šis rādītājs ir 265 darbinieki uz 1 milj. pasažieru/gadā).

2.1.tabula Lidostas pasažieru pārvadājumu prognoze (saglabājoties pēdējo gadu pieauguma tempiem)

Gads	Pasažieri, milj.	Pieaugums
2020.	11,7	1,1
2019.	10,6	1,1
2018.	9,7	1,1
2017.	8,8	1,1
2016.	8,0	1,1
2015.	7,3	1,1
2014.	6,7	1,1
2013.	6,1	1,1
2012.*	5,6	1,1
2011.	5,1	1,1
2010.	4,7	1,1
2009.	4,1	1,1
2008.	3,7	1,2
2007.	3,2	1,3

2.2. tabula. Lidostas pasažieru apgrozījuma un strādājošo skaita dinamika un struktūra

Gadi	Pasažieri (milj./gadā)			Strādājošie	
	Vietējie pasažieri	Tranzīts (transfer)	Kopā	Darbinieku skaits (tūkst.)	Darbinieku skaits uz 1milj. pasaž. gadā
2011. / 2012.	3,2 / 3,0	1,9 / 1,7	5,1 / 4,7	1,3	265
2020.	5,0	5,0	10,0	4,4	440

Avots: Starptautiskās lidostas „Rīga“ statistikas dati

Transporta plūsmas, kas saistītas ar lidostas pasažieru apkalpošanu.

Noslogotākajā stundā ielidojošo vai izlidojošo pasažieru skaits var sasniegt 2600 pasaž./stundā, no tiem vietējie - 50% , tātad 1300 pasaž./st. izbrauks no lidostas, kopā ar pavadītājiem – līdz 1700 pasaž./st.

Pasažieru plūsmu sadalījums pa transporta veidiem:

- ar sabiedrisko transportu – 20% - ap 340 pas./st. - atbilst 3-4 autobusiem/st.
- ar vieglajiem auto – ap 1400 pas./st.; pie vidēji 3 pasažieriem automašīnā, - līdz 500 auto/st.

Maksimālā slodze uz ceļiem no pasažieriem veidojas:

- virzienā uz lidostu – plkst. 6⁰⁰ -7⁰⁰ un 20⁰⁰-21⁰⁰ - 500 auto/st.;

- virzienā no lidostas - plkst. 21³⁰-22³⁰ – 500 auto/st.

Plūsmas, kas saistītas ar lidostā strādājošo apkalpošanu.

Tiek pieņemts, ka pasažieru servisa uzlabošanai lidostā strādājošo skaitam jābūt 440 cilv. uz 1 milj. pasažieru gadā, tātad, lidostā "Rīga" pavisam 4,4 tūkst. strādājošo.

Strādājošo sadalījums pēc darba sākuma (beigu) laikiem:

- no visiem lidostas darbiniekiem: 1. (maksimālajā) maiņā strādā 60-61% - 2650-2700 cilv.,
- no tiem vienas stundas laikā (6⁰⁰ -7⁰⁰) atbrauc uz darbu 70% - ap 1900 cilv./stundā

Sadalījums pa transporta veidiem:

- Sabiedrisko transportu izmanto 40% - 760 cilv./st. (7-8 autobusi = 20-25 reduc.vien./st.);
- ar vieglajiem auto - 60% - 1140 cilv./st. (950-1000 auto/st.).

Ar darījumu zonu saistītie pārvadājumi

Aplēsēs novērtēti divi iespējami teritorijas izmantošanas varianti: "ekstensīvais" (ņemot par paraugu gar K.Ulmaņa gatvi esošās apbūves blīvumu) un „intensīvais”:

- Teritorijas izmantošanas "ekstensīvajā" variantā esošais un perspektīvais strādājošo skaits izpētes teritorijā aprēķināts, pieņemot 1 strādājošo uz 100 m² zemesgabala platības ("Teritorijas dienvidaustrumos no K.Ulmaņa gatves, Lielirbes un Lielās ielas krustojuma Mārupē detālplānojums" satiksmes plūsmu izpēte, "IMINK", 2009.), ņemot par pamatu, ka kopējā apbūvējamo zemesgabalu platība - 350 000 m², t.sk. pašlaik apbūvētu zemesgabalu platība novērtēta ap 130 000 m².
- „Intensīvas" teritorijas apgūšanas variantā strādājošo skaits aprēķināts saskaņā ar detālplānojumā noteikto pieļaujamo apbūves intensitāti.

Lidostas ZA sektora teritorijas biznesa parka ģenerētās transporta plūsmas

ZA sektora detālplānojuma teritorijā			2012.gads	2020.gads
Zemesgabalu teritorija, m ²			130 000	200 000
Ēku stāvu kopējā platība, m ²			75 000	340 000
Ekstensīva apbūve	<u>Aplēsei pieņemtie normatīvi:</u> <u>1 darbin./100 m² zemes platības</u>	Strādājošo skaits, tūkst.cilv	1,3	2,0
		Piebraucošo automobiļu skaits maks.stundā	450	<u>830</u>
Intensīva apbūve	Pie normatīva: 3,8 darbin./100 m ² stāvu platības (detālplānojuma apbūves intensit.)	Strādājošo skaits, tūkst.cilv.	2,8	12,1
		Piebraucošo automobiļu skaits maks.stundā	fakt. 450	2 600

Transporta plūsmas no Dzirnieku ielas.

P133 un Dzirnieku ielas šķērsojuma rajonā transporta plūsmu lielumi un virzieni atkarīgi no Pierīgas kopējas transporta infrastruktūras attīstības.

Nozīmīgākie faktori, kas iespaido transporta plūsmas Dzirnieku ielā:

- Dienvidu tilta III kārtas (Rīgas teritorijā) savienojums ar IV kārtu (Mārupes novada teritorijā) ar divlīmeņu transporta mezgliem pāri Vienības gatvei un dzelzceļa līnijai,
- Lielās ielas izveidošana par novada maģistrāli ar transporta mezglu šķērsojumā ar K.Ulmaņa gatvi.
- Transporta plūsmu lielumus iespaidos arī automobilizācijas līmeņa pieaugums: salīdzinājumā ar 2010. gadu - 1,4 reizes 2020. gadā (SIA "IMINK")

Aplēses termiņam 2020.gads veikta transporta plūsmu modelēšana ar mērķi pārbaudīt sagaidāmo satiksmes komforta līmeni lidostai "Rīga" pieguļošajā ceļu tīklā atšķirīgiem infrastruktūras attīstības scenārijiem

Tika izstrādāti divu grupu scenāriji:

- **1. grupa** (modelēšanas 1.-10. scenāriji), kuriem par pamatu pieņemtas SIA "BRD Projekts" darbā aplēstās plūsmas – situācijai, kad ir realizēta jaunā trase a/c P133 turpinājumā līdz Vienības gatvei (Dienvidu tilta IV kārtā) un Dienvidu tilta III kārtas pieejas līdz Vienības gatvei,
- **2.grupa** – reāls attīstības scenārijs (modelēšanas 11.scenārijs), kad transporta infrastruktūrā tiks realizēts Lielās ielas posms no Daugavas ielas līdz K.Ulmaņa gatvei - kā novada maģistrāle, ar transporta mezglu šķērsojumā ar K.Ulmaņa gatvi un jaunā trase a/c P133 turpinājumā pa Dzirnieku ielu un Bašēnu ceļu līdz Daugavas ielai.

Transporta plūsmas aplēstas ar noteikumu:

- esošās vieglā transporta plūsmas palielināsies sakarā ar automobilizācijas līmeņa pieaugumu -1,4 reizes, bet no tām 70-80% izmantos Lielās ielas trasi,
- esošās kravas transporta plūsmas var palielināties sakarā ar lidostas "cargo" zonas darbības attīstību 5 -10 reizes.

Rezultātā summārā transporta plūsma Dzirnieku ielā var sasniegt līdz 150 - 200 reducētām vienībām maksimuma stundās.

Summārās transporta plūsmas

Aprēķinātajām transporta plūsmu sastāvdaļām diennakts laikā ir atšķirīgas maksimuma stundas

	Rīta maksimuma stundā virzienā uz lidostu, plkst.	Vakara maksimuma stundā virzienā no lidostas uz Rīgu, plkst.
Lidosta:		
pasažieri	6:00-7:00	21:30 – 22:30
strādājošie	5:30-6:30	22:00 – 23:00
Biznesa parks:	8:00-9:00	17:00-18:00
Tranzīts vienā virzienā	8:00-9:00	17:00-18:00

Ziemeļu ielas un P133 šķērsojuma noslogojums aplēsts vairākām diennakts stundām (plkst. 6-7, 8-9, 17-18, 22-23), apbūves un transporta infrastruktūras attīstības variantiem.

Sākotnēji novērtējot sagaidāmās transporta slodzes krustojumā un iepazīstoties ar ekspertu (no RD PAD un Mārupes novada) viedokļiem, secināts, ka situācijas krustojumā modelēšana ir jāveic pie sekojošiem nosacījumiem:

- biznesa parka teritorija tiks apbūvēta ekstensīvi,
- maksimālais krustojuma noslogojums sagaidāms darbadienās periodā 17⁰⁰-18⁰⁰ (beidzoties darba dienai biznesa parkā),
- ar lidostu saistītās maksimālās transporta plūsmas (pasažieri un strādājošie) veidojas plkst. 21³⁰- 22³⁰.

Ziemeļu ielas un P133 nosloqojums dažādās diennakts stundās

Va-rianta numurs	Transporta kustības intensitāte, reducetas vienībās stundā								scenāriju numuri mode-lēšanai
	Maksi-muma stundas	biznesa parka apbūve	lebrauc krustojumā kopā	konflikta punktos				LOS	
				uz lidostu		no lidostas			
				pa kreisi	taisni	pa kreisi	taisni		
1	6:00-7:00	ekstensivais	1970	100	445	130	60	C=72%	
2	21:30-22:30	ekstensivais	2150	1050	235	100	425	G=100%	12.
3	8:00-	ekstensivais	2145	50	235	410	235	C=71,6%	
4	9:00	intensivais	3915	50	235	410	235	H=171,2%	
5	15:00-	ekstensivais	2025	30	235	240	270	C=64,7%	
6	16:00	intensivais	2135	50	235	240	280	C=69%	
7	17:00-18:00	ekstensivais	2125	900	235	160	235	H=118%	1.-10.
8		intensivais	3875	2540	230	160	335	H=205%	
9		ekstensivais	1910	900	235	160	235	F=99,4%	11.

5.2.3. Modelēšanas rezultāti

Modelēšanas rezultāti liecina par to, ka Ziemeļu ielas un P133 krustojums var apkalpot transporta plūsmas vienā līmenī ar nosacījumu, ka:

- lidosta apkalpo līdz 10 milj. pasažieru gadā;
- biznesa parka teritorija tiek apbūvēta ekstensīvi;
- transporta infrastruktūrā tiek realizēts Lielās ielas posms no Daugavas ielas līdz K.Ulmaņa gatvei - kā novada maģistrāle, ar transporta mezglu šķērsojumā ar K.Ulmaņa gatvi un jaunā trase a/c P133 turpinājumā pa Dzirnietu ielu un Bašēnu ceļu līdz Daugavas ielai.

Attēls Nr.10. Pēc Ziemeļu ielas un P133 krustojuma modelēšanas rezultātiem piedāvātās transporta organizācijas izmaiņas.



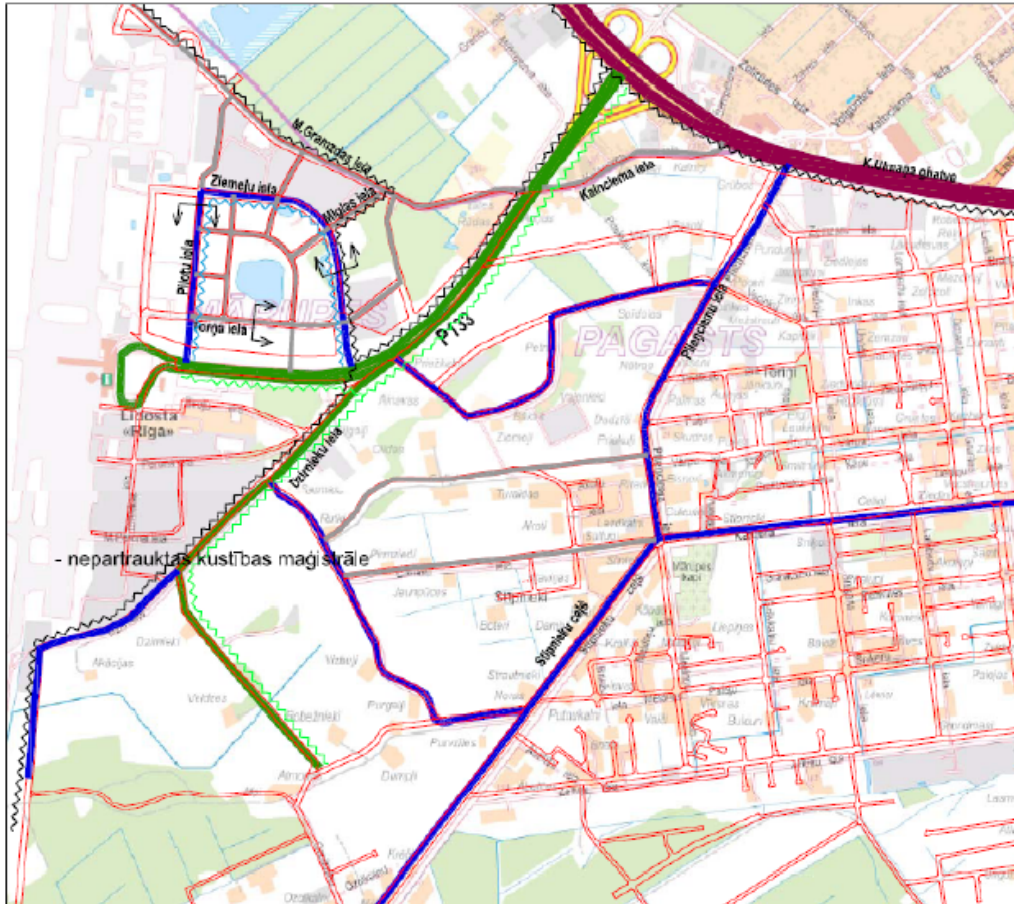
Avots SIA „Imink1” Ziemeļu ielas un P133 krustojuma caurlaides spēju izpēte

5.2.4. Ielu tīkla klasifikācija un šķērsprofili

Lidostas "Rīga" ZA sektora un tam pieguļošas teritorijas ielu tīklam izstrādāta ielu klasifikācija balstoties uz Mārupes novada Apbūves noteikumos pieņemto ielu klasifikāciju, un ņemot vērā SIA "BRD projekts" "Starptautiskās lidostas "Rīga" sasaistes ar valsts galveno autoceļu tīklu un pilsētas maģistrālajām ielām izpēti" aplēses un priekšlikumus.

Aplēstā transporta kustības intensitāte ļauj secināt, ka novada ielās (Ziemeļu, Pilotu un Miglas ielās) ir jānodrošina uz brauktuves pa divām braukšanas joslām katrā virzienā, vietējās ielās – pa vienai braukšanas joslai.

Attēls Nr. 11. Ielu un ceļu klasifikācija



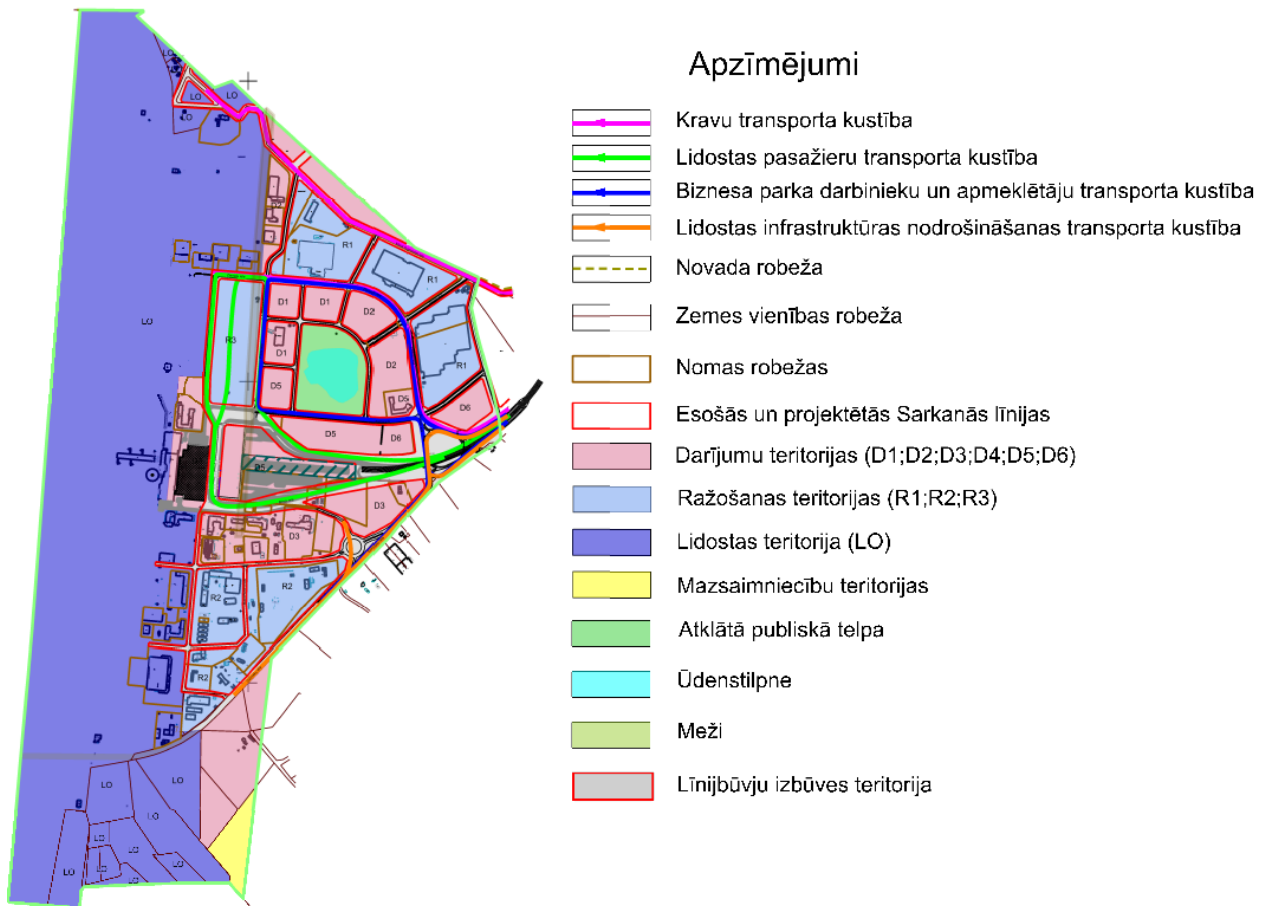
Apzīmējumi:

- - nepārtrauktas kustības maģistrāles
- - novada maģistrāle
- - novada ielas
- - vietējās ielas
- ~ - kravas transporta kustība
- ~ - velosliņi atdalīti no brauktuves
- ~ - velojoslās atdalītas no ietves
- ↑ - šķersprofilu izvietojums

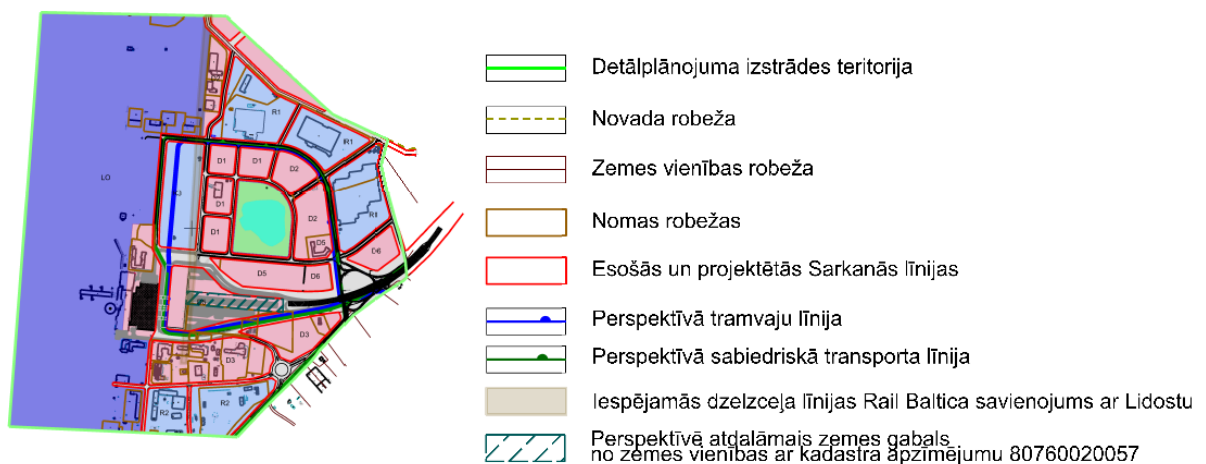
Avots.

SIA "Imink1" Transporta plūsmu izpēte starptautiskās lidostas "Rīga" teritorijā

Attēls Nr. 12. Perspektīvā transporta plūsma

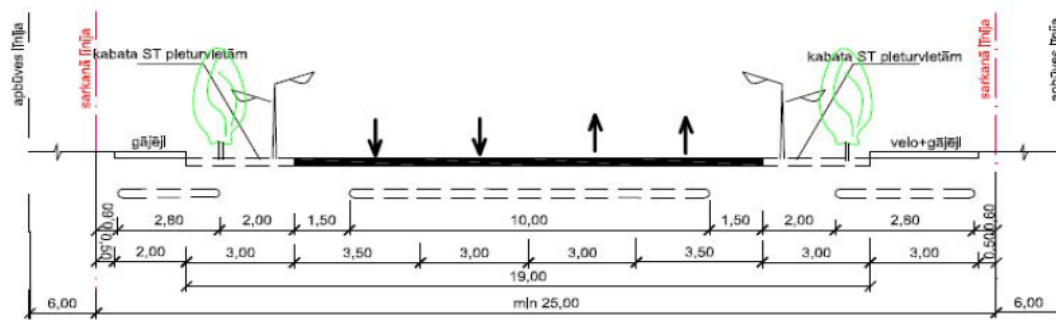


Perspektīvā sabiedriskā transporta plūsma

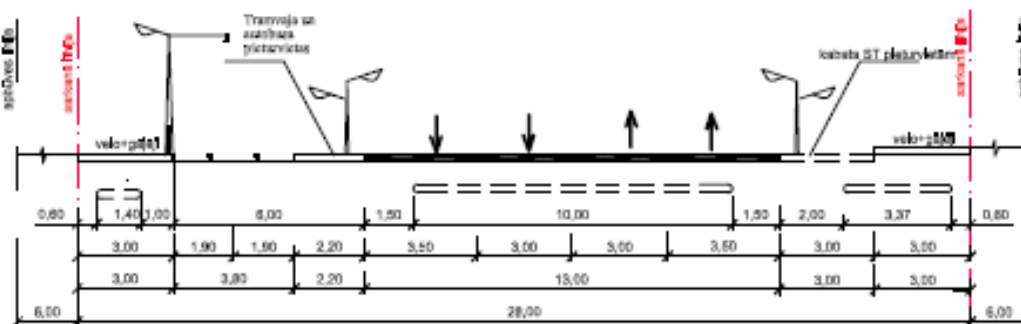


Attēls Nr. 13. Ielu šķēršprofili

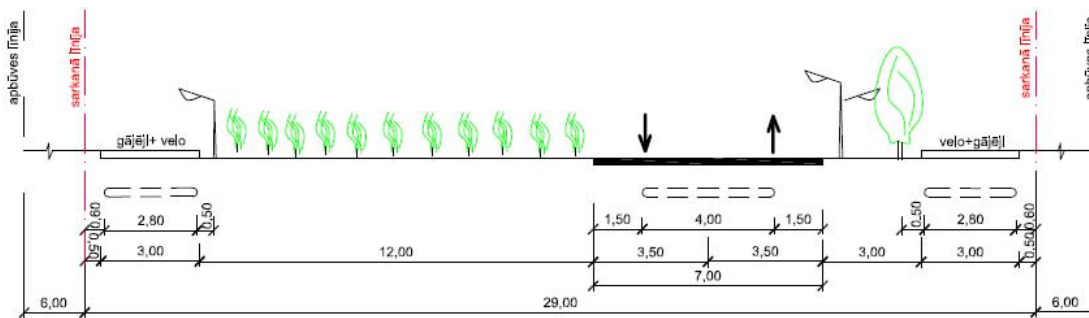
Novada maģistrāles šķēršprofils



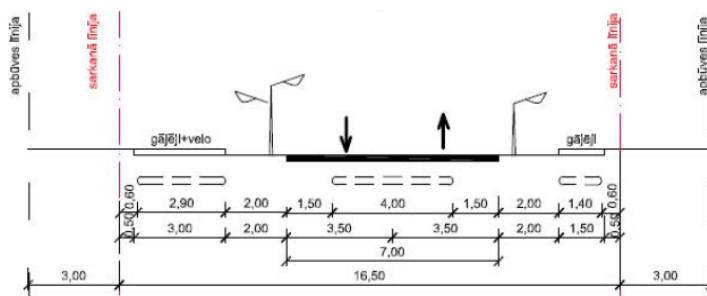
Ziemeļu ielas šķēršprofils



Torņa ielas šķēršprofils



Vietējo ielu šķēršprofils



Avots. SIA "Imink1" Transporta plūsmu izpēte VAS Starptautiskās lidostas "Rīga" teritorijai

5.2.5. Veloceļi

Vietējās ielās velosatiksmē paredzama kopējā plūsmā ar autotransportu vai uz ietves, atdalīta ar horizontālu apzīmējumu.

Novada ielās velosatiksmē paredzama uz ietves, atdalīta ar horizontālu apzīmējumu.

5.2.6. Autostāvvietas

Atbilstoši pasažieru plūsmas pieaugumam, lai nodrošinātu nepieciešamo **īstermiņa un ilgtermiņa autostāvvietu skaitu**, ir **nepieciešams izbūvēt daudzlīmeņa autostāvvietas**. Autostāvvietu izbūve jāparedz kārtās –

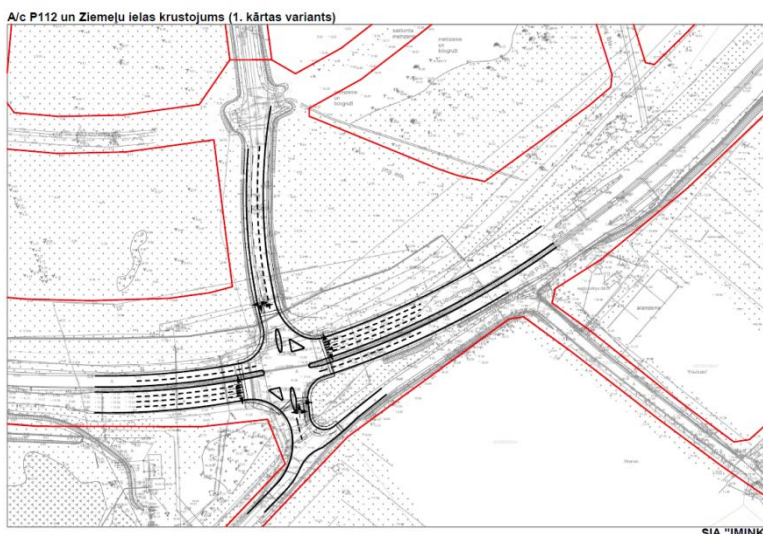
- **1.kārta** īstermiņa autostāvvietu izbūve. Aprēķini liecina, ka izbūvējot **1500 vietu īstermiņa** autostāvvietu būvi, tā nodrošina un atbilst IATA (International Air Transport Association) rekomendējamo autostāvvietu skaita diapozonam atbilstoši prognozējamam pasažieru plūsmas pieaugumam,
- **2.kārta** (jeb kārtas) - **ilgtermiņa autostāvvietas** (attīstības plānā paredzētas kā automātiskās daudzlīmeņu autostāvvietas), izbūvējamas pakāpeniski, lai atbrīvotu teritorijas lidostas nākotnes attīstībai un nodrošinātu salīdzinoši īsu distanci līdz terminālam.

5.3. SECINĀJUMI UN REKOMENDĀCIJAS TURPMĀKAI PROJEKTĒŠANAI

Modelēšanas rezultāti liecina par to, ka Ziemeļu ielas un P133 krustojums var apkalpot transporta plūsmas vienā līmenī ar nosacījumu, ka:

- lidosta apkalpo līdz 10 milj. pasažieru gadā;
- biznesparka teritorija tiek apbūvēta ekstensīvi;
- pasažieru apkalpošana lidostā – tiek uzlabota (400 darbinieki uz 1milj. pas./gadā
- transporta infrastruktūrā tiek realizēts Lielās ielas posms no Daugavas ielas līdz K.Ulmaņa gatvei - kā novada maģistrāle, ar transporta mezglu šķērsojumā ar K.Ulmaņa gatvi, un jaunā trase a/c P133 turpinājumā pa Dzirnīku ielu un Bašēnu ceļu līdz Daugavas ielai.

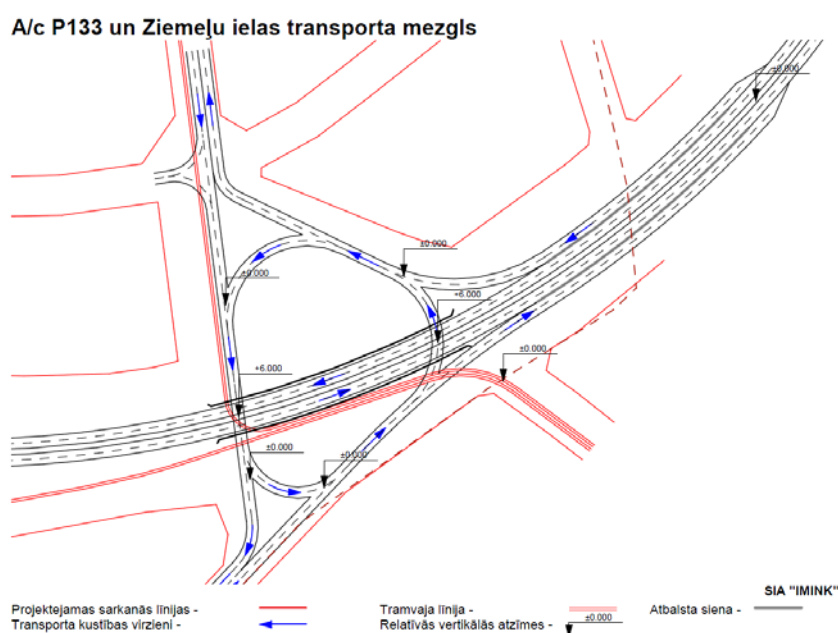
Attēls Nr. 14. Valsts autoceļa P133 un Ziemeļu ielas krustojuma satiksmes organizācijas pārkārtojumi (1.kārta), kas ietver papildus joslu izbūvi.



Avots. SIA "Imink1" Transporta plūsmu izpēte starptautiskās lidostas "Rīga" teritorijai

Ja netiek nodrošināts kāds no iepriekšminētajiem nosacījumiem, ir jāveic krustojuma radikāla pārbūve, veidojot to divos līmeņos.

Attēls Nr. 15. Valsts autoceļa P133 un Ziemeļu ielas divlīmeņu krustojums.



Avots. SIA "Imink1" Transporta plūsmu izpēte VAS Starptautiskās lidostas "Rīga" teritorijai

Ziemeļu ielas transporta caurlaides spējas rezervēta teritorija nodrošināšanās:

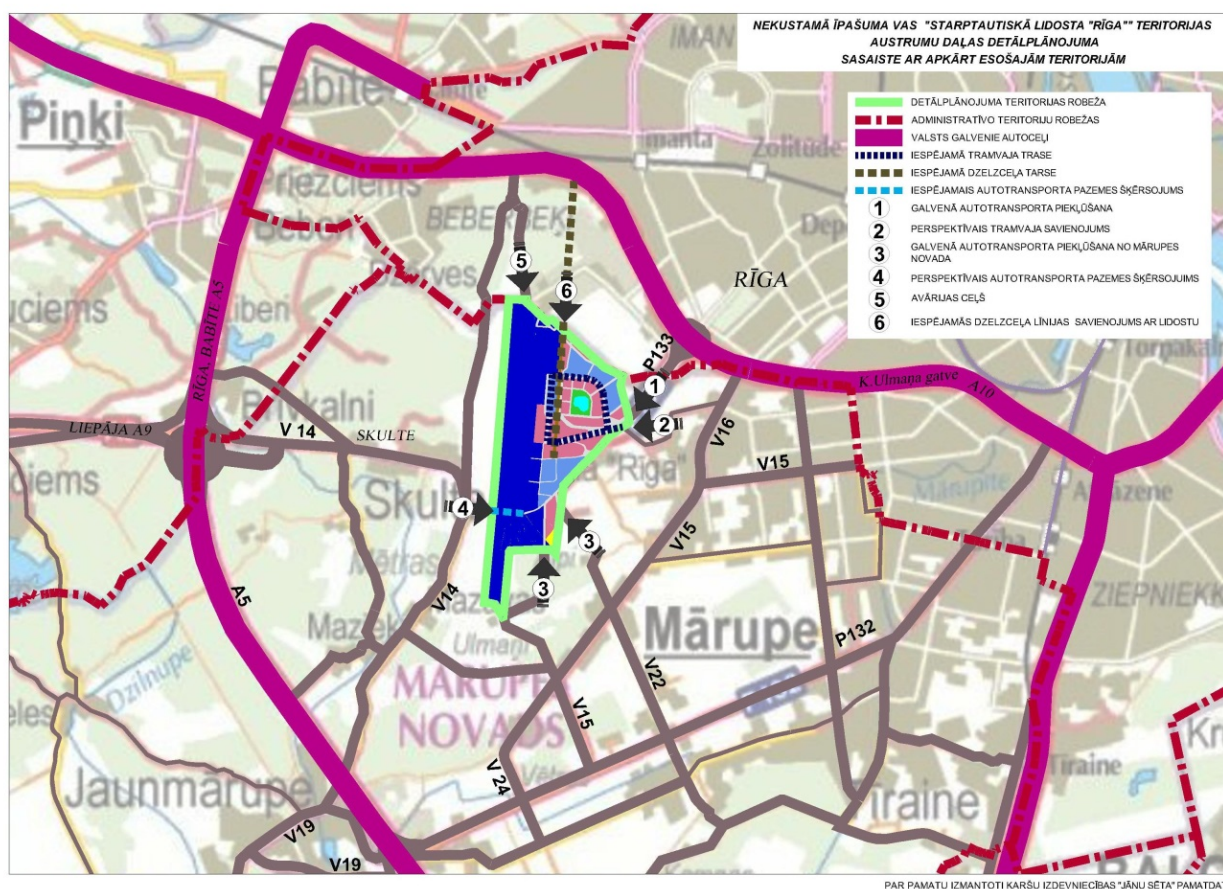
- posmā starp autoceļu P133 un Torņa ielu – līdz 3 joslām katrā virzienā,
- posmā starp Torņa ielu un 2. termināli – līdz 2 joslām katrā virzienā.

Perspektīvo transporta plūsmu aprēķinos par pamatu pieņemti daudzi priekšnosacījumi, kurus esošajā situācijā nevar pietiekami ticami prognozēt, t.sk.:

- tautsaimniecības attīstības tempi, tai skaitā IKP dinamika;
- biznesa parka teritoriju attīstības tempi un apbūves intensitāte;
- ārpus izpētes teritorijas apbūves objektu novietojuma apjomi un to ietekme uz pētāmās teritorijas transporta infrastruktūru;
- transporta infrastruktūras lielāko objektu attīstības termiņi u.tml.

Situācijas precizēšanas gadījumā transporta plūsmu aplēses ir jākorrigē. Nākamajās projektēšanas stadijās salīdzinājumā ar šī darba uzdevuma robežām, nepieciešams paplašināt transporta plūsmu izpētes teritoriju, īpaši var būt pārslogots K.Ulmaņa gatves un autoceļš P133 (Jūrkalnes ielas) transporta mezgls.

Attēls Nr. 16. Detālplānojuma teritorijas sasaiste ar apkārt esošajām teritorijām



6. INŽENIERTEHNISKAIS NODROŠINĀJUMS

Detālplānojuma teritorija ir nodrošināta ar visa veida inženierkomunikācijām. Liela daļa inženierkomunikāciju ir fiziski un morāli novecojušas.

Teritorijas inženiertehniskajai apgādei ir saglabājamās esošās inženiertehniskās komunikācijas, kurām ir noteiktas aizsargjoslas, un veidojamas jaunas komunikācijas, kas izvietojamas ielu sarkanajās līnijās vai inženierkomunikāciju koridoros.

Ūdensapgāde detālplānojuma teritorijā tiek nodrošināta no pazemes ūdeņu atradnes „Lidosta”. Ūdens apgāde saimnieciskām un sadzīves vajadzībām tiek nodrošināta no 3 artēziskiem urbumiem, kur divi urbumi atrodas rezervē. Atļautais ūdens ieguves daudzums pilnībā nodrošina lidostas ūdens apgādes vajadzības. Biznesa parka teritorijā ūdensapgāde ir nodrošināta ar lokveida maģistrāli pa Ziemeļu ielu, Torņa ielu un Muzeju ielu. Ugunsdzēsības vajadzībām ir izbūvēti ugunsdzēsības hidranti.

Sadzīves kanalizācijas notekūdeņi tiek novadīti uz divām kanalizācijas sūkņu stacijām. Abas sūkņu stacijas caur vienu spiedvadu novada sadzīves notekūdeņus uz Rīgas pilsētas kanalizācijas tīkliem ar pieslēguma vietu Jūrkalnes ielā.

Perspektīvo apbūves teritoriju pieslēgums veidojams pieslēdzoties Mārupes novada centralizētajai kanalizācijas sistēmai, kam paredzēts pieslēgums Rīgas centralizētajām komunikācijām.

VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” teritorija atrodas valsts nozīmes ūdensnotekas Neriņa sateces baseinā. Notekūdeņi no skrejceļa, perona un stāvvietām tiek novadīti uz naftas notekūdeņu attīrīšanas iekārtām. Tālāk notekūdeņi tiek nogādāti meliorācijas grāvī. Notekūdeņi, kuru sastāvā nav naftas produkti, bez attīrīšanas tiek novadīti meliorācijas grāvī. Lidostas terminālā, zem autostāvvietām, lielākajā daļā ielu ir izbūvēti lietus ūdens kolektori.

Sliktā stāvoklī vai arī neizbūvēta ir lietus kanalizācija. Mazās Gramzdas ielas rajonā ir izveidota grāvju sistēma. Ziemeļu ielā ir izbūvēts kanalizācijas kolektors. Daļu lietus ūdens iespējams savākt un novadīt mākslīgi izveidotajā dīķī.

Lietus ūdens detālplānojuma teritorijā tiek aizvadīts ar agrāk izbūvētām ūdensnotekām, ka arī veidojot jaunu lietus kanalizācijas sistēmu. Visām esošajām ūdensnotekām noteiktas ekspluatācijas aizsargjoslas - 10 m. no grāvja kroles. Detālplānojuma teritorijā neapbūvētajā daļā ir saglabājama esošā meliorācijas sistēma. Jaunas būvniecības gadījumā, ja nepieciešams, ir veicama esošās sistēmas pārkārtošana.

Jauns risinājums paredzēts teritorijas elektroapgādei. Šim nolūkam Mārupes novadā Zeltiņu ielā ir veidojama jauna 110/20kV transformatoru apakšstacija, no kuras paredzētas elektropārvades kabeļu līnijas pa pašvaldības ceļiem C16 vai C19 un Dzirnieku ielu.

Elektronisko sakaru kabeļu līnijas ir izbūvētas Ziemeļu un Torņa ielās, kā arī būs tīkls ir izbūvēts lidostas dispečeru vadības darbības nodrošināšanai.

Vidējā spiediena gāzes vadi ir izbūvēti visā detālplānojuma teritorijā.

Centralizēta siltumapgādes sistēma detālplānojuma teritorijā nav izveidota, ir izbūvēti fragmentāri siltumtīkli.

Attēls Nr. 17. Inženierkomunikāciju nodrošinājums



7. AIZSARGJOSLAS

Detālplānojumā tiek noteiktas visa veida esošās un perspektīvās aizsargjoslas.

Vides un dabas resursu aizsardzības aizsargjoslas

Aizsargjoslas ap ūdens ņemšanas vietām

Detālplānojuma teritorijā ūdens ņemšanas vietai ir noteikta stingrā režīma aizsargjosla 10 m rādiusā un ķīmiskā aizsargjosla 178 ha platībā. Stingra režīma aizsargjoslā aizliegta jebkāda saimnieciskā darbība, izņemot to, kura saistīta ar ūdens ieguvu konkrētā ūdensapgādes urbumā vai ūdensgūtnē attiecīgo ūdens ieguves un apgādes objektu uzturēšanai un apsaimniekošanai.

Ekspluatācijas aizsargjoslas

Aizsargjoslas gar ielām, autoceļiem ir noteiktas valsts reģionālajam autoceļam P133 60m uz katru pusi no ceļa ass. Detālplānojuma teritorijas attīstības gaitā starptautiskās lidostas pievedceļa, ko daļēji veido valsts autoceļš P133, trases novietojums posmā no Ziemeļu ielas līdz Starptautiskajai lidostai „Rīga” tiek mainīts paredzot divu līmeņu transporta mezglu. Valsts autoceļa P133 aizsargjosla nemainīgā veidā tiek saglabāta posmā līdz Ziemeļu ielai. Pašvaldības ceļiem ir noteikta aizsargjosla 30 m no ceļa ass uz katru pusi. Lidostas teritorijā gar ielām ir noteikta sarkanā līnija un būvlaide, kas ir 6m attālumā no ielas sarkanās līnijas.

Detālplānojuma teritorijā ir noteiktas aizsargjoslas visa veida komunikācijām. Perspektīvās komunikācijas paredzēts izvietot komunikāciju koridorā. Komunikāciju koridori iespēju robežās ir ievietojami ielu sarkanajās līnijās.

Detālplānojuma teritorijā ir noteiktas.

Aizsargjoslas gar elektronisko sakaru tīkliem. Aizsargjoslām gar elektronisko sakaru tīkliem ir šāds minimālais platums:

- gar pazemes elektronisko sakaru tīklu līnijām un kabeļu kanalizāciju — zemes gabals un gaisa telpa, ko norobežo nosacītas vertikālas virsmas elektronisko sakaru tīkla līnijas katrā pusē 1 metra attālumā no elektronisko sakaru tīkla līnijas ass vai kabeļu kanalizācijas caurules ārējās malas;
- gar pazemes elektronisko sakaru tīklu līnijām vai kabeļu kanalizāciju, ja tā atrodas ceļa zemes nodalījuma joslā un tuvāk par 1 metru no ceļa zemes nodalījuma joslas malas, — šajā elektronisko sakaru tīkla līnijas vai kabeļu kanalizācijas pusē aizsargjoslu nosaka līdz ceļa zemes nodalījuma joslas robežai;
- gar pazemes elektronisko sakaru tīklu līnijām vai kabeļu kanalizāciju, ja tā atrodas ceļa, ielas vai piebrauktuves (arī inženierkomunikāciju koridoru) sarkano līniju robežās un tuvāk par 1 metru no sarkanās līnijas, — šajā elektronisko sakaru tīkla līnijas vai kabeļu kanalizācijas pusē aizsargjoslu nosaka līdz ceļa, ielas vai piebrauktuves (arī inženierkomunikāciju koridoru) sarkanajai līnijai;

- gar pazemes elektronisko sakaru tīklu līnijām vai kabeļu kanalizāciju, ja tā atrodas tuvāk par 1 metru no ēkas vai būves, — šajā elektronisko sakaru tīkla līnijas vai kabeļu kanalizācijas pusē aizsargjoslu nosaka līdz ēkas vai būves pamatiem;

- gar pazemes elektronisko sakaru tīklu līnijām vai kabeļu kanalizāciju, ja tā atrodas ceļa, ielas vai piebrauktuves (arī inženierkomunikāciju koridoru) sarkanās līnijas robežās un tuvāk par 1 metru gan no sarkanās līnijas, gan no ēkas vai būves pamatiem, — šajā elektronisko sakaru tīkla līnijas vai kabeļu kanalizācijas pusē aizsargjoslu nosaka līdz sarkanajai līnijai vai ēkas vai būves pamatiem (atkarībā no tā, kas atrodas tuvāk);

- ap ārējiem virszemes un pazemes elektronisko sakaru tīklu līniju neapkalpojamiem pastiprināšanas un reģenerācijas punktiem, ārējiem kabeļu sadales skapjiem un kastēm ar ieraktu pamatni vai skapjiem un kastēm, kas uzstādītas uz atsevišķas pamatnes, kabeļu kanalizācijas akām un optisko kabeļu uzmavām gruntī — zemes gabals un gaisa telpa, ko norobežo nosacīta vertikāla virsma 1 metra attālumā no pastiprināšanas punkta, kabeļu sadales skapja vai kastes, kabeļu kanalizācijas akas un optisko kabeļu uzmavas ārējās malas;

- ap elektronisko sakaru iekārtu ārējiem skapjiem un konteineriem — zemes gabals un gaisa telpa, ko norobežo nosacīta vertikāla virsma 1 metra attālumā no elektronisko sakaru iekārtu skapja vai konteineru nožogojuma (norobežojuma) vai tālāk izvirzīto daļu projekcijas uz zemes vai citas virsmas;

- gar elektronisko sakaru tīklu gaisvadu līnijām — zemes gabals un gaisa telpa, ko norobežo nosacīta vertikāla virsmas elektronisko sakaru tīkla līnijas katrā pusē 2,5 metru attālumā no elektronisko sakaru tīkla līnijas ass

- Aizsargjoslas ap elektronisko sakaru tīklu radiosakaru līniju torņiem, antenu mastiem un to atsaitēm veido: ap elektronisko sakaru tīklu radiosakaru līniju torņiem un antenu mastiem — zemes gabals un gaisa telpa torņa vai masta augstumā, ko norobežo nosacīta vertikāla virsma 1 metra attālumā ārpusē no to nožogojuma vai 5 metru attālumā no to vistālāk izvirzīto daļu projekcijas uz zemes vai citas virsmas, ja tornis vai masts nav nožogots; ap elektronisko sakaru tīklu radiosakaru līniju torņu un antenu mastu atsaitēm — zemes gabals un gaisa telpa torņa vai masta augstumā, ko norobežo nosacīta vertikāla virsma 2,5 metru attālumā no atsaites projekcijas uz zemes virsmas un atsaites nostiprinājuma vietas zemē vai citā virsmā.

Aizsargjoslas gar visu veidu un jebkuras piederības elektriskajiem tīkliem, to iekārtām un būvēm. Aizsargjoslas gar elektriskajiem tīkliem veido

- gar elektrisko tīklu gaisvadu līnijām pilsētās un ciemos — zemes gabals un gaisa telpa, ko norobežo nosacīta vertikāla virsmas abpus līnijai:

- gaisvadu līnijām ar nominālo spriegumu līdz 20 kilovoltiem— 2,5 metru attālumā no līnijas ass,

- gaisvadu līnijām ar nominālo spriegumu 110 kilovoltu — 7 metru attālumā no malējiem vadiem uz ārpusi no līnijas,

- gaisvadu līnijām ar nominālo spriegumu 330 kilovoltu — 12 metru attālumā no malējiem vadiem uz ārpusi no līnijas;

- gar elektrisko tīklu kabeļu līnijām — zemes gabals un gaisa telpa, ko norobežo nosacītas vertikālas virsmas kabeļu līnijas katrā pusē 1 metra attālumā no kabeļu līnijas ass. Ja kabelis atrodas tuvāk par 1 metru no ēkas vai būves, tad šajā kabeļa pusē aizsargjoslu nosaka tikai līdz ēkas vai būves pamatiem;

- ap elektrisko tīklu sadales iekārtām, fīderu punktiem un transformatoru apakšstacijām zemes gabals un gaisa telpa, ko norobežo nosacīta vertikāla virsma 1 metra attālumā ārpus šo iekārtu nožogojuma vai to vistālāk izvirzīto daļu projekcijas uz zemes vai citas virsmas.

Aizsargjoslas gar siltumtīkliem, to iekārtām un būvēm.

Tās veido gar pazemes siltumvadiem, siltumapgādes iekārtām un būvēm zemes gabals, kuru aizņem siltumvadi, iekārtas un būves, kā arī zemes gabals un gaisa telpa, ko norobežo nosacītas vertikālas virsmas 2 metru attālumā katrā pusē no cauruļvada apvalka, kanāla, tuneļa vai citas būves ārmas.

Aizsargjoslas gar ūdensvadu un kanalizācijas tīkliem. Aizsargjoslām gar ūdensvadu un kanalizācijas tīkliem ir šāds platums:

- gar ūdensvadiem un kanalizācijas spiedvadiem, ja tie atrodas līdz 2 metru dziļumam, 3 metri katrā pusē no cauruļvada ārējās malas;

- gar ūdensvadiem un kanalizācijas spiedvadiem, ja tie atrodas dziļāk par 2 metriem, — 5 metri katrā pusē no cauruļvada ārējās malas;

- gar pašteses kanalizācijas vadiem — 3 metri katrā pusē no cauruļvada ārējās malas.

Aizsargjoslas ap navigācijas tehniskajiem līdzekļiem. VAS „Starptautiskās lidostas „Rīga”” teritorijā ir izvietoti navigācijas tehniskie līdzekļi. Saskaņā ar normatīvo aktu prasībām aeronavigācijas iekārtām ir noteiktas iekārtu darbības tuvās ietekmes zonas un iekārtu darbības tālās ietekmes zonas. Aizsargjoslu ap navigācijas tehniskajiem līdzekļiem aizsardzības prasību ievērošanu kontrolē valsts aģentūra "Civilās aviācijas aģentūra".

Ekspluatācijas aizsargjoslas ap gāzesvadiem, gāzapgādes iekārtām un būvēm. Ekspluatācijas aizsargjoslas gar gāzesvadiem, gāzapgādes iekārtām un būvēm, gāzes noliktavām un krātuvēm veido:

- gar gāzesvadiem — zemes gabals un gaisa telpa, ko norobežo nosacītas vertikālas virsmas katrā pusē no gāzesvada ass, gāzesvadam ar spiedienu: līdz 0,4 megapaskāliem — 1 metra attālumā, vairāk par 0,4 megapaskāliem līdz 1,6 megapaskāliem — 5 metru attālumā, vairāk par 1,6 megapaskāliem — 15 metru attālumā;

- gar gāzesvadiem ar spiedienu vairāk par 0,4 megapaskāliem līdz 0,6 megapaskāliem, kas atrodas ceļu zemes nodalījuma joslā tuvāk par 5 metriem no ceļa zemes nodalījuma joslas malas, — līdz ceļa zemes nodalījuma joslas robežai, bet ne mazāk kā 1 metru;

- ap gāzapgādes iekārtām un būvēm — zemes gabals un gaisa telpa, ko norobežo nosacītas vertikālas virsmas ārpus šo objektu būvju ārsienām, iežogojuma vai norobežojošām konstrukcijām: ap kondensāta uzglabāšanas tvertnēm — 25 metru attālumā no tvertnes, ap gāzes regulēšanas stacijām — 6 metru attālumā no iežogojuma, ap dabasgāzes kompresoru stacijām un dabasgāzes savākšanas punktiem — 10 metru attālumā no iežogojuma, ap skapjveida gāzes regulēšanas punktiem un mājas regulatoriem ar gāzes ieejas spiedienu līdz

0,4 megapaskāliem — 1 metra attālumā, ap atsevišķās būvēs novietotiem gāzes regulēšanas punktiem, skapjveida gāzes regulēšanas punktiem un mājas regulatoriem ar gāzes ieejas spiedienu vairāk par 0,4 megapaskāliem līdz 0,6 megapaskāliem — 5 metru attālumā, ap atsevišķās būvēs novietotiem gāzes regulēšanas punktiem, skapjveida gāzes regulēšanas punktiem un mājas regulatoriem ar gāzes ieejas spiedienu vairāk par 0,6 megapaskāliem — 10 metru attālumā, ap automobiļu dabasgāzes uzpildes kompresoru stacijām (AGUKS) — 10 metru attālumā no iežogojuma, ap pretkorozijas elektroķīmiskās aizsardzības iekārtu anodu zemējumiem — 4 metru attālumā no zemējuma kontūras;

Aizsargjoslu platumi ir noteikti atbilstoši Aizsargjoslu likuma un konkrēto aizsargjoslu noteikšanas metodikas prasībām.

8. LĒMUMS PAR DETĀLPLĀNOJUMA APSTIPRINĀŠANU UN ADMINISTRATĪVAIS LĪGUMS



Latvijas Republika

MĀRUPES NOVADA DOME

Daugavas iela 29, Mārupe, Mārupes novads, LV-2167
tālrunis: 67934695, fakss: 67149858, e-pasts: marupe.info@marupe.lv, www.marupe.lv
reģ. Nr. 90000012827, konts: LV69UNLA0003011130405, AS «SEB banka» kods UNLALV2X

2013.gada 3.jūlijā
MĀRUPES NOVADA DOME
SĒDES PROTOKOLA Nr. 3
PIELIKUMS Nr.6.2

LĒMUMS Nr.6.2

Mārupes novadā

Par nekustamā īpašuma „Starptautiskā lidosta „Rīga”” teritorijas austrumu daļas detālā plānojuma apstiprināšanu

Mārupes novada Dome izskatīja PS „Reģionālie projekti un PRO VIA” 2013.gada 20.jūnija iesniegto detālplānojumu zemes gabalam „Starptautiskā lidosta „Rīga”” teritorijas austrumu daļas galīgo redakciju, un konstatēja sekojošo:

1) Saskaņā ar 2011.gada 25.maija Mārupes novada Domes lēmumu (sēdes prot. Nr.7, p.1.1) tika uzsākta detālplānojuma izstrāde nekustamā īpašuma „Starptautiskā lidosta „Rīga”” teritorijas austrumu daļai.

2) Detālplānojumā precīzē tajā noteiktās teritorijas plānoto (atļauto) izmantošanu.

3) Ņemot vērā 2003. gada 10.septembrī apstiprinātā Mārupes pagasta teritorijas plānojuma 2002.-2014. gadam un 2009. gada 20. maija apstiprinātā Mārupes pagasta teritorijas plānojuma 2002.-2014.gada grozījumiem minētais zemes gabals atrodas lidostas, ražošanas, darījumu, rekreācijas, turpmākās izpētes un plānošanas teritorijā.

Saskaņā ar Teritorijas attīstības plānošanas likuma 29.pantu vietējā pašvaldība detālplānojumu apstiprina ar vispārīgo administratīvo aktu, attiecinot to uz zemes vienību, un tas stājas spēkā pēc paziņošanas. Detālplānojums ir spēkā, līdz to atceļ vai atzīst par spēku zaudējušu. Detālplānojums zaudē spēku arī tad, ja ir beidzies termiņš, kurā bija jāuzsāk tā īstenošana, un gada laikā pēc šā termiņa izbeigšanās tas nav pagarināts. Paziņojumu par detālplānojuma apstiprināšanu publicē tādā pašā kārtībā kā paziņojumu par teritorijas plānojuma vai lokālplānojuma apstiprināšanu, izņemot termiņu, kādā publicējami pašvaldības saistošie noteikumi.

Atbilstoši tā paša likuma 31.panta pirmo, otro un trešo daļu detālplānojumu īsteno saskaņā ar administratīvo līgumu, kas noslēgts starp vietējo pašvaldību un detālplānojuma izstrādes īstenoātāju. Līgumā, ievērojot Administratīvā procesa likuma noteikumus, iekļauj dažādus nosacījumus, termiņus un atcelšanas atrunas, kā arī prasības attiecībā uz objektu būvdarbu uzsākšanas termiņu, detālplānojuma teritorijas un publiskās infrastruktūras apsaimniekošanu, izbūves kārtām un to secību. Vietējā pašvaldība var noteikt termiņu, kurā uzsākama detālplānojuma īstenošana — detālplānojuma teritorijas izbūve (izmantošana) atbilstoši detālplānojuma risinājumam un noteiktajām prasībām. Zemes vienību sadalīšana vai apvienošana saskaņā ar detālplānojumu nav uzskatāma par detālplānojuma īstenošanu.

Ievērojot minēto, un pamatojoties uz Teritorijas attīstības plānošanas likuma 29.pantu, 31.panta pirmo daļu, kā arī ņemot vērā 2013. gada 26. jūnija attīstības komitejas atzinumu pieņemot iesniegto lēmuma projektu „Par nekustamā īpašuma „Starptautiskā lidosta „Rīga”” teritorijas austrumu daļas detālā plānojuma apstiprināšanu”, atklāti balsojot ar 14 balsīm „par” (*M.Bojārs, L.Kadiģe, P. Pikše, J. Lagzdkalns, I. Dūduma, A. Kirillovs, A. Mihailovs, A. Puide, N. Orleāns, R.Freibergs, R.Zeltīts, J. Lībietis, J.Rušenieks, E.Jansons*), „pret” nav, „atturas” nav Mārupes novada Dome nolēmj:

1. Apstiprināt nekustamā īpašuma „Starptautiskā lidosta „Rīga”” teritorijas austrumu daļas detaļo plānojumu kā galīgo.
2. Noteikt, ka detaļplānojums īstenojams saskaņā ar sekojošiem nosacījumiem:
 - 2.1. īstenošanas gala termiņš – **līdz 2036.gada 31.decembrim**, nododot ekspluatācijā visu tajā plānoto apbūvi, ārējās inženierkomunikācijas un ielas;
 - 2.2. īstenošanas ierobežojumi – pirms plānotās apbūves uzsākšanas, izbūvēt un nodot ekspluatācijā detaļplānojumā paredzētās ārējās inženierkomunikācijas un ielas;
 - 2.3. Īpaši nosacījumi Detaļplānojuma īstenošanai –
 - 2.3.1. ievērot Detaļplānojumu, veicot tajā plānotās apbūves ārējo inženierkomunikāciju un ielu izbūvi;
 - 2.3.2. pēc iespējas neveikt Detaļplānojumā iekļauto nekustamo īpašumu pilnīgu vai daļēju sadali atbilstoši Detaļplānojuma grafiskajai daļai;
 - 2.3.3. īstenot Detaļplānojumu saskaņā ar Detaļplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem un grafisko daļu;
 - 2.3.4. no paša līdzekļiem segt visus ar detaļplānojuma īstenošanu saistītos izdevumus;
 - 2.3.5. apsaimniekot un uzturēt par saviem finanšu līdzekļiem detaļplānojumā īstenošanas rezultātā izbūvētās inženierkomunikācijas un ielas.
3. Projektēto zemes gabalu platība var mainīties pēc zemes iemērīšanas dabā.
4. Atļaut nekustamā īpašuma „Starptautiskā lidosta „Rīga”” teritorijas austrumu daļas detaļplānojumu realizēt pa daļām.
5. Uzdot Mārupes novada Domes izpilddirektoram slēgt ar VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” (Reģ. Nr. 40003028055) administratīvo līgumu par detaļplānojuma īstenošanas kārtību saskaņā ar Pielikumu, obligāti līgumā iekļaujot lēmuma 2.punkta apakšpunktos minētos detaļplānojuma īstenošanas pamata nosacījumus. .
6. Detaļplānojums stājas spēkā nākamajā dienā pēc administratīvā līguma noslēgšanas ar Detaļplānojuma īstenošanu lēmuma 5.punktā noteiktajā kārtībā.
7. Šo lēmumu viena mēneša laikā no tā spēkā stāšanās dienas var pārsūdzēt Administratīvajā rajona tiesā (Rīgā, Antonijas ielā 6, LV – 1010).

Novada Domes priekšsēdētājs



Mārtiņš Bojārs

1.pielikums
Mārupes novada domes
2013.gada 3.jūlija
lēmumam Nr. 6.2 (prot.Nr.3)

ADMINISTRATĪVAIS LĪGUMS

Par nekustamā īpašuma „Starptautiskā lidosta „Rīga” teritorijas austrumu daļas īstenošanas kārtību

Mārupē

2013.gada 3.jūlija

Mārupes novada pašvaldība, reģ. Nr. 90000012827, juridiskā adrese: Daugavas iela 29, Mārupe, Mārupes novads, LV-2167 (turpmāk – Pašvaldība), tās izpilddirektora Ivara Puncuļa personā, no vienas puses, pamatojoties uz Valsts pārvaldes iekārtas likuma 80.panta pirmās daļas 2.punktu, Teritorijas attīstības plānošanas likuma 31.panta pirmo daļu un

VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga””, reģ. Nr. 40003028055, juridiskā adrese: Lidosta „Rīga”, Lidosta „Rīga”10/1, Mārupes novads tās valdes priekšsēdētāja Alda Mūrnieka personā, kurš rīkojas uz valdes pilnvarojuma pamata (VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” valdes 2012.gada 27.decembra lēmums, protokols Nr.56), personā (turpmāk – Detālplānojuma izstrādes īstenoātājs), no otras puses, (turpmāk tekstā arī Līdzēji, katrs atsevišķi- Līdzējs), ņemot vērā Mārupes novada domes 2013.gada 3.jūlija lēmumu Nr. 6.2 (prot.Nr. 3.) „Par detālplānojuma apstiprināšanu”, ar kuru ir apstiprināts detālplānojums „Nekustamā īpašuma „Starptautiskā lidosta „Rīga” (kadastra Nr. 80760020007) teritorijas austrumu daļai” (turpmāk tekstā – Detālplānojums), noslēdz šāda satura administratīvo līgumu par Detālplānojuma īstenošanu un tā realizācijas termiņiem (turpmāk – Līgums):

1. Līguma priekšmets

1.1.Līdzēji vienojas par Detālplānojuma īstenošanas kārtību, kā arī par prasībām attiecībā uz Detālplānojuma teritorijas un publiskās infrastruktūras apsaimniekošanu, izbūves kārtām un to secību;

1.2. Līgums ir saistošs Līdzējiem un to saistību pārņēmējiem.

2. Līdzēju saistības

2.1. Detālplānojuma izstrādes īstenoātājs apņemas:

2.1.1.ievērot Detālplānojumu, veicot tajā plānotās apbūves ārējo inženierkomunikāciju un ielu izbūvi;

2.1.2. pēc iespējas neveikt Detālplānojumā iekļauto nekustamo īpašumu pilnīgu vai daļēju sadali atbilstoši Detālplānojuma grafiskajai daļai;

2.1.3. īstenot Detālplānojumu saskaņā ar Detālplānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem un grafisko daļu.

2.2. Detālplānojuma izstrādes īstenoātājam ir tiesības:

2.2.1. veikt Detālplānojumā paredzēto zemes vienību sadali pa daļām pēc paša ieskatiem;

2.3. Pašvaldībai ir pienākums:

2.3.1. nodrošināt Detālplānojuma īstenošanas uzraudzību saskaņā ar normatīvajiem aktiem;

2.3.2. izstrādājot jaunu teritorijas plānojumu, iekļaut tajā Detālplānojumā paredzētos risinājumus un teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus, ja uz jauna teritorijas plānojuma izstrādes brīdi ir tikusi uzsākta Detālplānojuma īstenošana saskaņā ar šī Līguma noteikumiem;

2.4. Līdzējiem ir tiesības veikt nepieciešamās tikšanās, pārrunas, kā arī izpildīt citas saskaņotas darbības, kas saistītas ar Līguma izpildi.

3. Līguma darbības termiņš un izbeigšanas kārtība

3.1. Līgums stājas spēkā no Līguma abpusējas parakstīšanas brīža un ir spēkā līdz Detālpārplānojuma īstenošanai vai Līguma izbeigšanai.

4. Citi noteikumi

4.1. Detālpārplānojums uzskatāms par īstenotu pēc plānotās apbūves, ārējo inženierkomunikāciju un ielu nodošanas ekspluatācijā.

4.2. Līguma teksts var tikt grozīts un papildināts, Līdzējiem savstarpēji vienojoties un noformējot to rakstiski. Jebkura šāda rakstiska vienošanās kļūst par Līguma neatņemamu sastāvdaļu.

4.3. Visi paziņojumi, kas vienam Līdzējam jānodod otram Līdzējam, ir jānosūta ierakstītā vēstulē uz attiecīgā Līdzēja juridisko adresi. Līdzēji uzskatīs paziņojumus par saņemtiem 3 (trīs) darba dienu laikā pēc to nosūtīšanas šī punkta noteiktajā kārtībā. Līdzējam ir pienākums paziņot otram Līdzējam par juridiskās adreses maiņu, PVN reģistrācijas numura maiņu/anulēšanu un uzņēmuma darbības pārtraukšanu nekavējoties, bet ne vēlāk kā 5 (piecu) darba dienu laikā no izmaiņu veikšanas atbilstošajos valsts reģistros.

4.4. Visos pārējos Līgumā neatrunātajos jautājumos Līdzēji vadās no Latvijas Republikā spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem.

5. Nepārvarama vara

5.1. Līdzēji ir atbrīvoti no atbildības par Līgumā noteikto pienākumu pilnīgu vai daļēju neizpildi, ja šāda neizpilde radusies nepārvarama, ārkārtēja gadījuma dēļ (nepārvarama vara, force majeure), ko attiecīgais Līdzējs nevarēja paredzēt un novērst. Par nepārvaramu varu uzskatāms karš, dabas katastrofa, vispārējs streiks.

5.2. Līdzējs, kura atsaucas uz nepārvaramu varu, par to jāpaziņo rakstveidā otram Līdzējam, tiklīdz šāda paziņošana kļuvusi attiecīgajam Līdzējam iespējama, bet ne vēlāk kā 14 (četrpadsmit) dienu laikā no nepārvaramas varas apstākļu iestāšanās brīža. Ja šāds paziņojums nav nosūtīts, paziņojumu nenosūtījušai Līdzējs atbild otram Līdzējam par visiem zaudējumiem, kuri pēdējam radusies.

5.3. Ja nepārvaramas varas apstākļi turpinās ilgāk par 45 (četrdesmit piecām) dienām, katram no Līdzējiem, ir tiesības vienpusēji izbeigt šo Līgumu. Šajā gadījumā neviens no Līdzējiem nav atbildīgs par zaudējumiem, kuri radusies otram Līdzējam laika posmā pēc nepārvaramas varas apstākļu iestāšanās.

6. Strīdus izskatīšanas kārtība

6.1. Strīdi, kas rodas Līguma neizpildes gadījumā, tiek risināti sarunu ceļā. Gadījumā, ja Līdzēji nespēj vienoties savstarpējo sarunu ceļā, strīdi risināmi tiesā, atbilstoši Latvijas Republikā spēkā esošajos normatīvajos aktos noteiktai kārtībai.

6.2. Līgums ir izstrādāts un noformēts uz 3 (trīs) lapām, divos eksemplāros, no kuriem vienu eksemplāru glabā Pašvaldība, un otru – Detālpārplānojuma izstrādes īstenotājs.


7. Līdzēju rekvizīti un paraksti:

Pašvaldība:

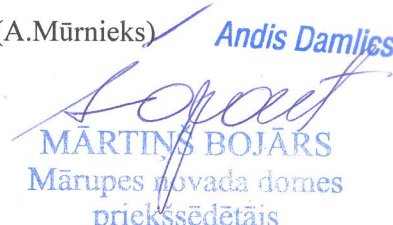
Mārupes novada pašvaldība
PVN reģistrācijas Nr. LV90000012827,
juridiskā adrese: Daugavas iela 29,
Mārupe, Mārupes novads, LV-2167

Detālpārplānojuma izstrādes īstenotājs:

VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”
PVN reģistrācijas Nr. LV40003028055
Juridiskā adrese: Mārupes novads, Lidosta
„Rīga”, Lidosta „Rīga” 10/1, LV -1053
Banka: AS Swedbank
Kods: HABALV22
Konta Nr. LV79HABA0001407030168


(I. Punculis)
Izpilddirektors


(A. Mūrnieks)
Valdes priekšsēdētājs


Andis Damlis
Mārupes novada domes
priekšsēdētājs