

KOLUMBIJAS UNIVERSITĀTE
ŅUJORKAS PILSĒTĀ
ARHITEKTŪRAS PLĀNOŠANAS UN SAGLABĀŠANAS
ASPIRANTŪRA

2006. gada 15. decembris

Kam: **Jānim Dripem**, Rīgas galvenajam arhitektam
No: **Sigurda Gravas**
Priekšmets: **Komentāri par Riga Port City ziņojumiem**

Riga Port City plānošanas grupas iesniegtais ir iespaidīgs darbs, kas ietver modernas idejas un koncepcijas attiecībā uz urbanizāciju šodien un tuvākajās desmitgadēs. Diskusijas visaptverošums un dažādu jautājumu pētījums veido piemēru visām plānošanas studijām. Šāda veida ziņojumi Rīgā līdz šim nav redzēti, un autoru reputācijas dēļ materiāls, visticamāk, pelna starptautisku uzmanību.

Sekojošo novērojumu mērķis ir:

1. **Izcelt dažas no principiālām pilsētas attīstības idejām, piedāvāto pilsētas struktūru un programmas vispārējās pilsētvides veidošanai un vadībai,**

Šajā sektorā materiāli ir bagāti un domu provocējoši

2. **Izpētīt, kā analīze un piedāvājumi attiecas uz Rīgas realitāti, pilsētas iespējām un vēlmēm šodien un nākotnē.**

Pēc maniem ieskatiem, ir nepieciešams veikt dažus labojumus un papildinājumus, lai padarītu materiālu pilnībā atbilstošu vietējiem apstākļiem.

Plānošanas grupa vispirms ir sagatavojusi pirmo sējumu – **Izpēti**, lai iepazītos ar esošo situāciju Rīgā un Latvijā. Šis materiāls ir nevainojams, un pat lasītājiem, kas ir pilnībā iepazinušies ar vietējo situāciju, var būt interesanti paskatīties, kā ārējie novērotāji uztver notikumus un to ietekmi šeit. Var rast dažus jautājumus, kas var būt debatējami attiecībā uz to interpretāciju, bet tam būtu ļoti maza praktiska nozīme.

Šeit arī ir visinteresantāko faktu un pieredzes kopums attiecībā uz citiem **ostas rajonu**¹ pārveidošanas projektiem pasaules mērogā. Ir jāpieņem, ka pētījuma autori ir daudz iemācījušies no šī materiāla un atraduši specifisku piemērojumu situācijai Rīgā. Taču viņi nedalās šajos ieskatos ar ziņojuma lasītājiem – secinājumu vai nu trūkst, vai arī tie neizrādās pārāk nozīmīgi. Komanda ir jāapsveic par atsevišķa jauna tipa pilsētas rajona definējumu, kas pelna vispārēju uzmanību – **industriālās teritorijas, kas kādreiz kalpojušas svarīgajai jūras tirdzniecības funkcijai to dzimtajās pilsētās**. Vai šeit ir kādas kopīgas mācības, ko vajadzētu atzīmēt?

¹ *Docklands jeb „ostu piestātnes” ir britu termins; amerikāņi lieto krasta līnijas attīstības pārstrukturēšanu. Stingri runājot, doks ir baseins, kurā ir ietverti vārti, kuros kuģi var pietautoties pie dokiem mierīgā ūdenī ostās ar augstu paisuma-bēguma līmeni. Londonā un dažās citās vietās pastāv nosacījumi, bet ne visās ostās.

(Iespējams, ka darbos ir pilna pētījuma publikācija.) Citādi mēs varam izdarīt tikai vienu secinājumu, ka šādi ostas rajonu projekti parādās vietās, kas ir sasniegušas noteiktu labklājības līmeni un pārvieto un modernizē savas ostas aktivitātes (un, kur runā angļu valodā).

Pētījuma galvenais komponents ir **Scenāriju** nospraušana. Tā ir pilnībā pieņemama metode, domājot par nākotnes attīstību jebkurā jautājumā, ne tikai pilsētas plānošana, un tas bieži tiek praktizēts, galvenokārt, kad nav pieejamas uzticamas prognozes un dati. Taču ir jāsaprot, ka **scenārijs ir ticams izgudrojums; tā nav prognoze, novērtējums vai plānojums**. Tie tiek lietoti, lai izpētītu dažādu situāciju, kas var rasties, sarežģītību, kas tad ļauj izdarīt secinājums vai izlasi, kas ir jāizdara, un izveidot programmas, kas ir jāsaprot. Autori iziet ievērojami garu posmu, lai uzsvērtu šos punktus, bet vienmēr pastāv draudi, ka neuzmanīgs lasītājs varētu interpretēt scenāriju, kā pamata programmatisku pieņēmumu.

Visa tā rezultātā scenārija metode var nebūt pilnībā pieņemams pamatojums PLĀNAM – VĪZIJAI, jā! Tas nav slikts rezultāts, un, izvērtējot pārējos Rīga Port City koncepcijas centienus, tas var būt tieši tas, kas ir sasniegts. Vai visiem patiks šī vīzija? Protams, nē, bet process uzsāk konstruktīvu dialogu un var dot iedvesmu un atbalstu inovatīvām pieejām.

Tas, ko tas patiesi nozīmē, ir, ka tiek izmantota „**KAS – JA?**” metode. (Kas notiks, ja notiks noteikti notikumi? Ko mēs gribētu redzēt, ja radīsies noteiktas iespējas?)

Scenāriju nevar kritizēt, jo tās ir analītiķu/plānotāju personīgas konstrukcijas. Taču tos var apšaubīt:

1. scenārijs

Kāpēc pilsētām vajadzētu būt līdzīgam galveno izmantošanu platību īpatsvaram uz vienu cilvēku?² Neapšaubāmi, Roterdamai ir atšķirīgas rādītāju attiecības nekā Utrehtai.

2. scenārijs.

Noteikti, ir interesanti redzēt, ciklāl Rīga visumā atpaliēk no Rietumeiropas vidējiem rādītājiem, bet ko mēs šajā sakarā darīsim? Dzīvojamās telpas sektorā atšķirība ir īpaši spilgta. Tieši uz kāda pamata autori ir pazeminājuši šo faktoru? (domāts lietotais Rīgas dzīvokļu platības nodrošinājuma zemais rādītājs. Tulk.)

3. scenārijs.

Ārkārtējus ekonomiskās izaugsmes rādītājus nevar nodrošināt ilgstošā laika periodā, un tas var novest pie nopietniem traucējumiem. Ekonomisko aktivitāšu pieaugums tieši nepārvēršas apdzīvotas vietas izaugsmes darbībā vai pat nodarbinātības pieaugumā. Vajadzētu konsultēties ar dažiem kompetentiem ekonomistiem.

4. scenārijs.

Heroiski pieņēmumi par „sakariem ar Ķīnu” liekas nedabiski, lai gan šeit ir plašs pārskats par Ķīnas kā jaunas lielvaras parādīšanos un par tās ārējās tirdzniecības politiku, alternatīva tirdzniecības ceļa efektivitātes analīze globālā mērogā, Krievijas-

² Informācijai, kas tiek lietota, lai atbalstītu scenāriju ziņojumā, trūkst atsauksmes uz avotiem. Tādējādi, ir gandrīz neiespējami to apstiprināt, un materiāls, tādējādi, nav kvalificējams kā dati. Pirmajā izdevumā šī ziņojuma nodaļa ietver dažas nopietnas kļūdas un nepareizus pārvedumus, kā to ir atzinuši autori. Man šobrīd nav nekādas informācijas, kā labojumi tika veikti un kā tie ietekmē secinājumus un palāvību uz scenāriju.

Latvijas starptautisko attiecību izpēte, sauszemes ceļa kvalitātes un dzelzceļa savienojumu cauri Krievijai izpēte, konkurējošas situācijas starp Baltijas jūras Austrumu krasta ostām vispārējs apskats, ieskats Austrumeiropas *reālajā politikā* u.t.t. Tie ir vismaz Ekonomikas Ministrijas un Ārlietu Ministrijas jautājumi.

Tālāk, pat ja tūkstošiem tonnu Ķīnas preču būtu jāvirzās caur Rīgu, tas nenozīmē, ka būtu nepieciešamība pēc tūkstošiem jaunu strādnieku, jo kravas šodien tiek pārkrautas ar mehāniskiem līdzekļiem.

Cita kritiska pirmā sējuma nodaļa ir Riga Port City teritorijas pievilcības analīze salīdzinājumā ar citām iespējamām vietām jaunai attīstībai. Tiek lietota novērtējuma matrica³, kas izvērtē dažādas novietnes rakstura iezīmes, kas ir balstītas uz novērtējumu. Problēma ir tā, ka, lai gan var būt vienošanās par vērtībām, rezultāti, šķiet, ir diskutējami. Tas jau notiek starp tiem, kas ir lasījuši ziņojumu. Cita problēma ir tā, ka autori novērtē Riga Port City tikai salīdzinājumā ar septiņām citām vietām, kuru attīstībai Rīgā pēdējā laikā ir pievērsta uzmanība. Faktiski, Rīgā un ārpus tās ir neskaitāmi daudz vietu, kur varētu veikt jaunu attīstību.

Visnopietnākais jautājums ir fakts, ka liels uzsvars attīstības procesā ir likts uz **pieejamību**. Riga Port City šajā sektorā saņem augstu vērtējumu, kas ir balstīts uz pakalpojumiem, ko vajadzētu nodrošināt Hanzas ielai un Daugavas Ziemeļu šķērsojumam. Protams, tie neeksistē, un nav datuma, kad kāds varētu solīt to atklāšanu. Līdz ar to loģiskam secinājumam būtu jābūt tādām, ka projektam ir ļoti ierobežots potenciāls bez šiem galvenajiem pilsētas mēroga transporta būvju projektiem.

Neraugoties uz to, nobeigumā autori secina, ka **ap 40% no visām nākotnes attīstības aktivitātēm Rīgā varētu būt/būtu/vajadzētu tikt piesaistītām šai vietai.**

Plānošanas procesa uzmanīgs pārskats, kas šeit seko, atklās, ka visu darbību, t.i., Izpētes sējumu, var nolikt malā, jo novietnes plāni un projekti (2. sējums) ir balstīti uz pilnīgu teritorijas fiziskā potenciāla un regulējošo ierobežojumu izmantošanu kopā ar visiem iepriekšējiem darbiem, kuru pamatmērķis ir vienkārši parādīt, ka tas varētu notikt. Šis pieejas apstiprinājums ir tas, ka ir pieņemami **izpētīt maksimumu**, lai varētu veikt pienācīgu sagatavošanos. Protams, daudzkreiz tāda gudrība ir jau izrādījusies patiesa, bet pašreizējā pieredze (iedzīvotāju skaita samazināšanās) daudzās Eiropas pilsētās un centrālajās pilsētās Amerikā parāda, ka reālā mūsdienu plānošanas „spēku pārbaude” ir **strādāt ar minimumu un decentralizāciju**.

Autori pretendē uz to, ka viņi ir gājuši pa ambiciozu, bet konservatīvu ceļu. Nav šaubu, tas ir ambiciozi, bet grūtības ir pārvaramas ar Riga Port City koncepcijas ievērojamo vērienu, panākot sabiedrības atbalstu Rīgā. Tie, protams, nav konservatīvi centieni, un nav iemesla, kāpēc plānošanas grupai vajadzētu būt konservatīvai. Paliek jautājums, vai pilsēta/sabiedrība, visplašākajā nozīmē, vēlēšies pieņemt šo vīziju, nedevusi ieguldījumu tās programmas izveidē, vai būdama pārliecināta, ka tieši tā ir Rīgas vēlamā nākotne?

Tas ved mūs pie otrā sējuma – **Ģenerālpilāna (Master Plan)**, kas ir visa darba⁴ kulminācija. Tas ir balstīts uz „plašiem slēdzieniem” un „vispārējām stratēģijām”, kas ir

³ To patiesībā sauc par „plānošanas balansa lapu”, kas pirmoreiz ir izveidota 1960. gados britu jauno pilsētu plāniem, ko lieto daudzi, ieskaitot, atkārtoti mani pašu. Lai padarītu šo metodi atbildīgu, jāizsver faktori, jo tiem vienmēr nav vienādas nozīmes.

⁴ Sējums sākas ar citātu par nākotni, kas darbojas. Tā ir frāze, ko daudzi ir lietojuši laiku pa laikam, bet patiesībā to ir darinājis Linkolns Stefens, amerikāņu komunistis, 1931. gadā. Pēc tam, kad viņu bija uzņēmis Staļins un īpaši organizētā ceļojumā iepazinies ar Padomju sasniegumiem. Tādējādi, frāzei ir noteikts politiskas jutības līmenis, vismaz tiem, kas atceras vēsturi.

identificētas attīstības fāzē. Ir vairāki fundamentāli sektori, kur eksistē uzskatāms konflikts starp to, ko iesaka plāns un Rīgas pašreizējo realitāti un politiku:

- Plānā ir paredzēts ievērojams komerciālo un pakalpojumu platību pieaugums, ko pavada nozīmīga iedzīvotāju skaita palielināšanās. Faktiski, iedzīvotāju skaits Rīgā ir samazinājies, un lielākā daļa cilvēku redz to kā pozitīvu un piemērotu attīstību. Pirms 15 un vairāk gadiem Rīga bija daudz lielāka, tā bija Padomju Savienības Rietumu administratīvais un militārās vadības centrs. Tagad tā ir salīdzinoši mazas republikas galvaspilsēta, bet proporcionāli, jebkurā gadījumā, pārāk liela. Diskusijas vairāku gadu garumā tagad mēģina noteikt līmeni, kurā iedzīvotāju skaits stabilizēsies. Iztukšot laukus vai veicināt ārzemju strādnieku un to ģimeņu pieplūdumu, lai palielinātu Rīgas mērogu, ir pilnīgi pretēji nacionālajai politikai.- Rīga tās attīstības gaitā ir bijusi koncentriskā pilsēta ar vienu dominējošo centru. Arī šodien tā ir koncentriska, izņemot to, ka daudzās vietās ir sākuši parādīties perifērijas pakalpojumu centri un var novērot piepilsētu izplešanos. Riga Port City neapšaubāmi ir lineāra, ievērojama ielaušanās gadsimtiem vecā struktūrā. Tas visumā nebūt nav slikti, bet izskatās, ka ir nepieciešama pamatota diskusija par pilsētvides tēla mērķiem un nākotni.

- Rīgas aizstāvju prāti ir ļoti noraizējušies par Vecrīgas siluetu, torņiem un būvju augstumu. Centrs ir UNESCO pasaules mantojuma vieta, kas ir visjūtīgākā par vizuālo kvalitāti tajā un ap to. Esmu ņujorkietis, kuru nesatrauc augstas ēkas, bet te ir organizācijas un eksperti, kam būs daudz ko teikt šajā jautājumā.

Tagad mēs nonākam pie labām ziņām – Riga Port City piedāvātās attīstības koncepcijas un pilsētvides struktūras. Pēc manām domām, šeit ir lieliskas (iespējams, ļoti izcilas) idejas par to, kā īpašu pilsētas rajonu vajadzētu veidot un kā tas varētu darboties 21. gadsimtā. Esmu īpašs **lineāru pilsētu** cienītājs, taču bieži sarūgtināts, ka nav izdevies atrast labus piemērus. Man ir aizdomas, ka šeit ir modelis, kas varētu darboties un ļoti labi iederētos vietējos apstākļos.

Vertikālo joslu izveide nodrošina stipru un skaidru struktūru ar labi definētām funkcijām. Tā ir lineāras shēmas būtība. Horizontālie elementi jeb zonas dod iespējas kontrolējamai dažādībai, mainot principiālo lietojumu gar asīm. Celtniecības gaitā var rasties problēma ieturēt iepriekš noteiktu ritmu, jo dabiskā celtniecības tendence varētu vairāk virzīties Ziemeļu virzienā.

Krasta josla kā mazāk blīva zona, kas ietver pussalas ar brīvi novietotām mazāka mēroga ēkām ir brīnišķīga ideja, jo tas dos iespēju cilvēkiem to maksimāli izmantot saskarē ar krastmalu un ūdeņiem un saglabās zonu caurredzamību no vietām dziļāk iekšzemē. Ir vietā piesardzība, jo no individuālajiem attīstītājiem var sagaidīt spiedienu, lai maksimāli palielinātu izmantošanas intensitāti un ienākumus no īpašumiem, kas atrodas krastmalā. Lai aizsargātu koncepcijas vienotību, būs jāpieliek ievērojamas pūles, jo Rīgā ir diezgan zemi rādītāji par cīņu ar tādu būvniecību, kas neievēro spēkā esošos teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus. Politiskā griba (administratīvā kompetence vai pašlāvība?) ne vienmēr ir bijusi pietiekami stipra, lai nodrošinātu sabiedrībai vēlamu rezultātu sasniegšanu.

Centrālajai joslai kā blīvas un smagnējas apbūves koncentrācijas zonai ir jēga, bet pašlaik nav garantēts, ka mērogs un maksimālā masa, kā tas ir rādīts plānos, var tikt

sasniegta vai atbalstīta. Masīvas ēkas ar galveno apjomu, kas nosedz visu kvartālu, un torni(iem) virs tā var prasīt izmaiņas pašreizējos celtniecības procesos un iedibinātajās finansējuma un īpašumtiesību formās (kam Rīgā ir tendence izpausties daudz neuzkrītošākā mērogā).

Transporta shēma lineārai pilsētai liekas atrisināta ļoti labi. Galvenajiem ceļiem ir nolasāmas primārās funkcijas, ko izsaka to fiziskās iezīmes. Tramvaja līnijas (vai viegla pilsētas sliežu transporta) ieviešana teritorijā ir vislabākais, kas ir pilnībā atbilstoša projekta vajadzībām un harmonijā ar pilsētas sabiedriskā transporta politiku. Noderīgs un pieņemams elements ir izstieptais vidējais kvartāls ar savstarpēji savienoto un iebūvēto gājēju pasāžu. Pieņemot, ka to var īstenot un pienācīgi uzturēt, tas dotu vēlamu atslodzi sliktos laika apstākļos, kas nav tik nepierasti Rīgā.

Viens elements, kas, liekas, nav atrisināts, ir piekļuve ar transportu no ārpuses. Ir pieminēti divi paredzētie **Daugavas šķērsojumi**, bet tad praktiski ignorēti plānojumā. Te var rasties nelielas šaubas par to, ka Riga Port City panākumi lielā mērā būs atkarīgi no šiem savienojumiem – tieša un efektīva savienojuma ar ceļiem, kas ved gar vertikālo joslu. Būtu sagaidāms, ka šī projekta autoriem var būt kas sakāms par šo upes šķērsojumu iespējamo veidu un konfigurāciju.

Plāna / vīzijas autori ir konstruktīvi izpētījuši daudzus pilsētvides veidošanas un pilsētas pakalpojumu sektorus, ko šeit nebūtu vajadzējis sīki izstrādāt. Piemēram, var minēt ainavas veidošanu. Piedāvājums dažādiem dominējošiem augiem un koku tipiēm zonu pa zonai ir intriģējoša koncepcija, kas dotu redzamu identitāti un orientāciju uz katru zonu. Cerēsim, ka pārsvaru gūs nepieciešamais vadības mehānisms, lai uzturētu šo koncepciju.

No otras puses, daži citi specifiski piedāvājumi, kas vietai varbūt ienes krāsu un pilsētas savijojumu, formāli varbūt nav izpildāms. Ir grūti iedomāties, kā Soho (nakts izklaide) un Ķīnas pilsēta (Chinatown) var tikt ierobežota, būvēta un uzturēta ar pārdomātu plānošanu un administratīvu darbību. Tās ir pārejošas un trauslas parādības, kas parādās (un nomirst) spontāni un neparedzami, kad apstākļi ir nejauši. Turklāt, tādas aktivitātes pēc tradīcijas pieder Vecpilsētām.

Es esmu pārliecināts, ka Ģenerālplānam ir jāpiedāvā augsta ELASTĪBAS pakāpe. Nav iespējams zināt, kādas īpašas aktivitātes būs nepieciešamas pēc divdesmit (vai pat desmit) gadiem⁵, kādi ēku izmēri un formas būs piemērotas un pieprasītas. **Plānam** ir jānosaka apkalpes struktūras tāpēc, ka ir nepieciešams ilgs laiks, lai tās uzceltu, un ielas un inženiertehniskās sistēmas savā vietā var pastāvēt mūžīgi (piemēram, Vecrīgā); būtu jānosaka arī primārās zemes izmantošanas zonas un to intensitāte/blīvums, kā arī vēlamais raksturs. Turpretī **Vīzija** – un Port City shēma mūsu priekšā ir tieši tāda - var brīvi izmēģināt īpašas arhitektūras idejas un parādīt, kāds varētu būt rezultāts kopumā. Zonas, kas virzās uz agru attīstības pārstrukturēšanu (Andrejsala, gandrīz noteikti) ir cits stāsts, un tās, nepārprotami vajadzētu projektēt ar īpašu uzmanību.

Tādējādi ostas pilsētas vīzija ir drosmīga, un piedāvātais plāns ietver daudzas izcilas idejas. Nākošais uzdevums ir noteikt, vai Rīgā tas viss ir piemērots.

⁵ Cik daudzi 1990. gadu vidū paredzēja izrietošu iepirkšanās centru bumu? Neminēsim 1980. gadus.