

## Pilsētas lidosta vai lidostas pilsēta?

**Esam pārliecināti, ka atkarībā no tā, kā tiks virzīts lidostas Rīga paplašināšanas projekts, tāda arī būs Rīga pēc divdesmit gadiem**

**Kultūras forums, 2008. gada 3.-10. oktobris**  
(Intervija ar Evelīnu Ozolu, Oskaru Redbergu,  
Viesturu Celmiņu un Zandu Redbergu)

Mārīte SKUDRA

Domājot par šobrīd Latvijā vērienīgāko iecerēto projektu – lidostas Rīga paplašināšanu, fonds starpdisciplinārai sadarbībai *mt15*, ko veido arhitektu domubiedru grupa, ir uzņēmies iniciatīvu radīt konstruktīvu diskusiju platformu visām lidostas attīstības procesā iesaistītajām pusēm. Starptautiskās arhitektūras dienas Rīgā ietvaros 6. oktobrī pulksten 16 *Mājā Torņa ielā 15* atklās izstādi *Rīga pēc 20 000 000 – Kāda varētu būt Rīga tad, kad lidosta apkalpos 20 miljonus pasažieru gadā?*, kas sabiedrību iepazīstina ar arhitektu un projektētāju skatījumu uz šo jautājumu. Savukārt 8. oktobrī pulksten 18 Latvijas Mākslas akadēmijā norisināsies priekšlasījumi un domu apmaiņa par lidostas un pilsētas iespējamo attīstību, kurā piedalīsies ārvalstu un pašmāju profesionāļi. Par projekta ideju un tā gaidāmajiem ieguvumiem sarunā ar *Kultūras Forumu* stāsta arhitekti Oskars Redbergs, Zanda Redberga un Evelīna Ozola un sociologs Viesturs Celmiņš.

**Mārīte Skudra: – Kā radās iecere veidot projektu *Rīga pēc 20 miljoniem?***

**Oskars Redbergs: –** Lidostas Rīga paplašināšana ir lielākais projekts, kāds līdz šim ir bijis Latvijā, un nevis tikai tā fizisko izmēru dēļ, bet gan daudz vairāk pateicoties tās nepieredzēti lielajai ietekmei uz valsti, reģionu un galu galā mūsu dzīvēm un dzīvesvietām.

Šādu projektu attīstība notiek pa kārtām daudzu gadu desmitu garumā. Tas ir process, kura laikā jānotiek domu apmaiņai un interešu saskaņošanai visām iesaistītajām pusēm, un tas ir ļoti sarežģīti. Lidostas attīstītājiem, projektētājiem un arī pašvaldībām trūkst pieredzes par to, kā šāds projekts būtu jāīsteno. Šādi projekti prasa integrētu pieeju un jauna veida organizatoriskus modeļus. Projekta virzība ir jābalsta uz izpēti, analīzi un stratēģisku modelēšanu.

Arhitektūra noteikti šī nav projekta nozīmīgākais aspekts, taču, manuprāt, mēs varam šeit izmantot visaptverošo arhitektu/plānotāju- domāšanas un prakses modeli darbā ar kompleksām sistēmām.

Mēs uzskatām, ka kādam ir nepieciešams konsolidēt visu labo pašmāju un ārvalstu pieredzi un zināšanas, tāpēc mēģināsim veicināt normālu šī projekta virzību. *mt15* ir laba sadarbības pieredze ar ārvalstu un vietējām universitātēm.

Mūsu kapacitāte ir tāda, ka mēs spējam veidot starpdisciplinārus projektus, piesaistot gan pašvaldību institūcijas, gan akadēmiskās iestādes, arī biznesa jomas pārstāvjus – projektu attīstītājus. Sākumā bijām iecerējuši tikai diskusiju Starptautiskās arhitektūras dienas ietvaros, uzaicinot arhitektus, plānotājus un sociologus uz kopīgām sarunām, laika gaitā mūsu idejai radās daudz atbalstītāju, un jo

vairāk mēs pētījām lidostas un pilsētas attīstības tēmu, jo vairāk neatbildētu jautājumu izskanēja, tāpēc gribam paplašināt savu kompetenci un turpināt veidot diskusiju platformu.

**Zanda Redberga:** – Mēs pozitīvi vērtējam šo Satiksmes ministrijas un Rīgas lidostas administrācijas ambīciju – lidostas paplašināšanas plānu, bet mūsu vēlme ir, lai tā īstenošanas process būtu integrēts, jo par izvēlēm, kas ir jāizdara šajā procesā, ir atbildīga arī sabiedrība. Vajadzīgs, lai šim pirmajam drosmīgajam lēmumam sekotu adekvātu reakciju ķēde. Mūsu kā profesionāļu vēlme ir ieguldīt savas zināšanas un kompetenci šajā posmā starp lēmuma pieņemšanu un projekta īstenošanas sākšanu. Šobrīd ir ārkārtīgi svarīgi definēt pasūtījumu – secīgi izdarīt izvēles, kas attiecas uz drošības noteikumiem, cilvēku plūsmu utt. Ja projekts tiks pareizi vadīts, tad varēs sākt runāt arī par arhitektūru.

**Evelīna Ozola:** – Latvijā bieži vien notiek tā, ka tiklīdz rodas ideja vai vajadzība pēc kā jauna, uzreiz tiek zīmētas skices un sākas projekta realizācija. Ideāli, ja pa vidu ir vēl arī konceptualizācijas fāze – pārdomas, diskusijas, konsultācijas, kuru īstenošanu šinī gadījumā ir uzņēmis fonds mT15. Diskusijas par lidostas projektu ir vajadzīgas, bet ir nepieciešams arī fiksēt pārrunāto. Visu šo plānošanas un sadarbības pieredzi varētu apkopot vienā izdevumā.

**Viesturs Celmiņš:** – Mēs esam pārliecināti, ka atkarībā no tā, kā tiks virzīts lidostas paplašināšanas projekts, tāda arī būs Rīga pēc divdesmit gadiem. Proti, ja šī projekta attīstība būs lielā mērā stihiska – sāksies būvniecība, bet integrēta vides un teritorijas attīstība būs atlikta un vēlāku laiku, iespaids uz pilsētu būs neprognozējams. Eiropā ir tādas lidostas, kas dzīvo savu dzīvi, piemēram, Amsterdamas lidostai nav tiešas sasaistes ar pilsētu, un ir tādas lidostas kā Hitrova, kas apkalpo galvenokārt pašu pilsētu. Lidosta ir ne tikai transporta mezgls, kur cilvēki pārsēstas no vienas lidmašīnas otrā, bet viņi atbrauc arī uz pilsētu. Par lidostu *Rīga* vēl nav skaidrības, vai tā būs tikai transporta mezgls un tranzīta lidosta, vai arī apkalpos vietējo tirgu.

**Mārīte Skudra:** – **Kāda ir arhitektu, pašvaldību u. c. iesaistīto pušu atsauce uz jūsu projektu?**

**Zanda Redberga:** – Nevaru teikt, ka projekta pašreizējā virzība mums ir pārsteigums, bet tas notiek savādāk un plašāk, nekā mēs bijām gaidījuši. Šobrīd vislielākā atsauce ir no mūsu kolēģiem, kurus patiešām interesē lidostas paplašināšanas projekts un kas būtu gatavi iesaistīties arī tā īstenošanas fāzēs. To lieliski parādīja mūsu projekta ievada pasākumus 22. septembrī, kur plašāk informējām interesentus par izstādei *Rīga pēc 20 miljoniem* iesniedzamajiem vizuālajiem darbiem un saņēmām lielu kolēģu, pašvaldību plānotāju, kā arī žurnālistu un universitāšu pārstāvju uzticību mūsu iesāktajam darbam. Tādējādi esam guvuši arī atbalstu priekšlasījumiem un domu apmaiņai par lidostas projektu, kas notiks 8. oktobrī Latvijas Mākslas akadēmijā. Vismazākā interese šobrīd ir no lidostas projekta pasūtītāja, t. i. atbildīgo valsts struktūru puses, ar kurām mēs vēl neesam izveidojuši kontaktus, bet ceram, ka turpmāk tas izdosies, jo projekts nebeigsies ar šiem diviem pasākumiem šonedēļ.

**Mārīte Skudra:** – **Kāpēc rīkojat ne tikai diskusijas, bet arī izstādi *Rīga pēc 20 miljoniem*?**

**Zanda Redberga:** – Attēlu laikmetā, kādā dzīvojam, mēs esam ieinteresēti iegūt arī vizuālu datu bāzi, kas mums palīdzētu komunicēt ar sabiedrību tad, kad mums ir jārunā par ļoti komplicētām lidostas un pilsētas attīstības lietām. Lai saņemtu pirmās atbildes uz šiem jautājumiem, vispirms uzrunājām to profesiju pārstāvjus, kas varētu tās sniegt vizuāli. Mēs gaidījām vairāk vai mazāk emocionālus arhitektūras, dizaina un mākslas studentu darbus, bet saņēmām ārkārtīgi nopietnu savu kolēģu atbildi.

Izstādei ir iesniegti gan arhitektu, gan pilsētplānotāju, gan mākslinieku darbi, kuros jau ir dziļš skatījums uz komplekso lidostas projektu.

**Evelīna Ozola:** – Līdz ar to izstāde būs kā grafisks apkopojums pirmajām diskusijām par lidostas paplašināšanu. Tomēr arī ar izstādi nekas vēl nebeidzas, darbu iesniegšana var turpināties.

**Mārīte Skudra:** – **Raugoties no pilsētībūvniecības viedokļa, vai lidostai Rīga, kas atrodas salīdzinoši tuvu pilsētai, vispār ir iespējas augt tik plaši, kā paredz attīstības ambīcijas?**

**Oskars Redbergs:** – Mūsu beļģu eksperts-socioģeogrāfs *Lomme Devriendt*, kuru esam uzaicinājuši uzstāties mūs 8. oktobra diskusijā ar lekciju uzskata, ka viena no Rīgas priekšrocībām ir brīvās neapbūvētas platības lidostas tuvumā tās attīstībai.

Tas ir jautājums par Rīgas attīstības modeli. Ir jāpēta, kurš modelis Rīgai ir atbilstošāks "pilsētas lidostu" vai arī "lidostas pilsētu", kas ir divi atšķirīgi koncepti. Iespējams, ka tik tuvu pilsētai esošai lidostai kā Rīga atbilstoši klasiskai izpratnei būtu jāorientējas uz tūrisma un biznesa klases pasažieru pārvadāšanu. Taču šādam modelim iespējams trūkst dinamikas, jo Rīgai ir vājas izredzes kļūtu par nozīmīgu centrmezgla (*hub*) lidostu un pievienoties Rietumeiropas lielāko lidostu *-legacy carrier* tīklam (Amsterdama, Antverpene, Parīze), kurus pārstāv un lobē lielās aviokompānijas KLM, SAS, AirFrance.

Citējot mūsu kolēģi Arti Zvirgzdiņu "Kādreizējā, 90.gadu sākuma koncepcija par lidostu kā ekskluzīva dizaina «vērtiem uz Latviju» mainās uz citu — lielu masu «pārpumpēšanas», izklaides un tranzīta lidosta un lētu lidojumu galapunkts, Rīgai kļūstot par otru lielāko lidostu Ziemeļeiropā."

Taču iespējams, ka Rīgas ambīcijas ir vēl lielākas, jo tā iespējams vēlas kļūt par pirmo zemo cenu- *low cost hub* centrmezglu un reģionālo tranzīta centru starp rietumiem un austrumiem — starp Rietumeiropu no vienas puses un Krieviju, bijušajām padomju republikām un, iespējams, Ķīnu, no otras. Rīgai nāktos fokusēties uz zemo cenu lidsabiedrībām, tranzītu, kravu pārkraušanu un to apkalpošanu.

Raugoties uz lidostas attīstību, jāņem vērā tas, ka liela daļa cilvēku, kas būs pavadījuši lidostā dažas stundas, izmantojuši konferenču telpas vai iepirkšanās iespējas, Rīgā nemaz neiegriezīsies. Rīgas, Mārupes un Rīgas rajona pašvaldībai, kopīgi jārisina ir jautājums, ko Rīga un Mārupe iegūst no tā, ka palielinās apkalpoto lidostas pasažieru skaits.