

Es esmu lielu pilsētu puika

Intervija ar pilsētplānotāju, Kolumbijas universitātes profesoru Sigurdu Gravu (1934–2009).

Rīga, 2005. gada septembris

Vai jūsu profesija paredz stingru turēšanos pie transporta plānošanas, vai arī tai ir plašāks konteksts?

Nē, nu es esmu pilsētplānotājs, un pilsētplānotāji skatās uz lietām diezgan plaši. Jāskatās uz visiem aspektiem, kas saistās ar pilsētas dzīvi. Lai gan savu maizi es galvenokārt pelnu transporta plānošanā.

Kolumbijas universitātē jūs lasāt lekcijas?

Es strādāju Kolumbijas universitātē jau kopš 1960. gada. Sāku kā jauns instruktors, un visu laiku tur esmu bijis, neviens mani ārā nav izmetis.

Kādi ir lielākie projekti, pie kuriem jūs esat strādājis?

Nu, piemēram, Ņujorkas olimpiāde, ko mēs nupat pazaudējām – to dabūja Londona –, bet viss plāns bija izstrādāts. Stadiona novietojums, stadiona meti, transporta kustība – viss bija jau saplānots. Bet nu – Ņujorkai neveicās, jo mēs nevarējām atrast vietu tam galvenajam stadionam. Un tad esmu strādājis pie Ņujorkas pazemes sistēmas diezgan daudz, stacijām, pie Ņujorkas izstāžu un konvenciju centra izbūves, Libānā pie Beirutas centra apbūves, es esmu strādājis kādas 25 atsevišķās valstīs pie plānošanas projektiem.

Un kāda ir jūsu iesaistīšanās Rīgas plānošanā?

Nu, Rīgā es darbojos jau kopš, ja nemaldos, 1974. gada. Kad padomju laikā bija tehniskās apmaiņas programmas starp amerikāņu un padomju valdību, vairākas reizes brauca tādās tehniskās vizītēs – skatīties, ko viens un otrs dara. Un viena no tām vizītēm bija uz Rīgu, kad es tikos ar pilsētplānotājiem šeit, un tā bija viena interesanta sanāksme – man bija jārunā angļiski, bet maniem latviešu kolēģiem – krieviski. Un tad mūs tulkoja. Un lielais Rīgas plāns pie sienas bija ar aizkariem aizvilks ciet. Un kopš tā laika es esmu braucis šad un tad, un 80. gadu beigās sākām tā nopietni sadarboties, sākām runāt par plānu veidošanu, cīnījāmies pret Rīgas metro būvi, tas bija 80. gadu beigās. Es rakstīju rakstus Amerikas presē, profesionālos žurnālos. Un cik es zinu, tad šeit bija biedri tos rakstus dabūjuši, aizveduši Rubikam, un Rubiks bija teicis – nu, ko tas amerikānis zina par Rīgas lietām! Un ar deviņdesmito gadu sākumu sāka veidot to Rīgas koncepcijas plānu, kur es piedalījos, 1994. gadā bija Rīgas ģenerālplāns, kurā es arī piedalījos, un pašreiz galvenais iemesls, kāpēc es esmu Rīgā, šo mēnesi, mēs mēģinām nobeigt Rīgas attīstības plānu, nākošo, kas būs līdz 2012. gadam, varbūt ilgāk – 20. gadam.

Un jūs esat dzimis...

Es dzimu Liepājā, 1934. gadā. Pirmajā Liepājas slimnīcā. Kas tagad ir diezgan švakā stāvoklī. Mana ģimene izbēga 1944. gadā, pirms bija Kurzemes katls. Vācijā mēs devāmies cik tālu uz rietumiem vien var, sagaidot, ka mūs okupēs sabiedrotie – ne krievi. Un tā tas arī notika, mēs nonācām britu okupācijas zonā, un pēc kādiem pieciem gadiem mēs aizbraucām uz Ameriku. Un kaut kur piecdesmit gadus es esmu dzīvojis Ņujorkā.

Atgriežoties pie jūsu cīņšanās pret metro, vai jūs esat pārliecināts, ka tas bija pareizs lēmums – to necelt?

Jā, tas bija pareizs lēmums. Tur gan, protams, ir vairākas dimensijas. Viena no tām ir tā politiskā, ka būtu liela imigrācija utt. Bet tā ir cita lieta. Bet mani iebildumi bija

saistīti galvenokārt ar funkcionāliem iemesliem. Jo Rīga, atklāti sakot, ir par mazu, lai tai būtu šāda masīva transporta sistēma, tas vienkārši neatmaksājas. To vienkārši nevar uzturēt. Un, otrkārt, Rīga ir apaļa, tā ir riņķveidīga, tā kā sīpols, viens riņķis pēc otra. Bet metro sistēma ir lineāra, un to līniju tādā aplī ir grūti izvietot, izņemot, ja nu sataisa ļoti daudz līniju. Tāpēc, ja to izdarītu, tas mainītu Rīgas kompozīciju, visu tās formu, un tāpēc tai nebūtu piemērota. Bet mans slēdziens ir, ka ir ļoti daudz dažādi satiksmes veidi, un visi tie ir labi, taču katram jāatrod tiem piemērota vieta. Un metro nav piemērots tāda lieluma pilsētai kā Rīgai – tas ir piemērots Londonai, Ņujorkai, daudzām citām vietām, bet ne Rīgai.

Un kāds, jūsuprāt, ir piemērotākais transporta veids Rīgai?

Rīgā to sauc par tramvaju, mēs Amerikā to saucam par *light rail transit*, vieglais sliežu dzelzeļš. Tā kā tas pats tramvajs, izņemot to, ka tas būtu tehniski uzlabots. Es domāju, ka Rīgā ir ļoti interesanta un laba situācija, ka, runājot par transportu, pēc manām domām, tā pašreizējā sistēma darbojas ļoti labi. Taisnību sakot, tā gan ir visai primitīva, bet viņa darbojas, un cilvēki tiek tur, kur viņiem jātiek. Un labākā lieta ir, ka šo sistēmu var modernizēt un uzlabot pakāpeniski – tas nav viss jādara uzreiz. Jānovāc vecais un jābūvē kaut kas jauns, to var pakāpeniski pārveidot, pagarināt, paplašināt, mainīt ritošo sastāvu, un tādā veidā novest to pie 21. gadsimta vajadzībām un standartiem.

Runa joprojām ir par tramvaju?

Kaut kāds sliežu rīks, kas kustas pa noteiktu maršrutu. Un kustās veikli, ērti un pēc iespējas ātri. Un tas nozīmē – pa sliedēm, un tam dod priekšroku.

Varbūt vajadzēja kaut ko tādu, ka Čikāgā – vilciens pa estakādēm?

Man arī nebūtu iebildumu, bet citiem gan tas nepatīk. Rīgā būtu briesmīgs tracis, ja kāds to ieteiktu. Kur tad nu – mēs tagad nevarēsim sauli redzēt!

Es pārvietojos ar velosipēdu, lai gan grūti ar to pa Rīgu pārvietoties.

Tas ir princips, kuru mēs gribam izvest cauri pašreizējā plānā – jo Rīga ir plakana, nav kalnu, un pa to var ērti braukt ar velosipēdu, klimats arī – nu ziemā ir draņķīgs, bet nav tik traki. Bet nav tie celiņi – ir bīstami, nav kur riteņus novietot, vienkārši tā pilsēta vēl pie tā nav pieradusi. Tas ir jāattīsta, jā.

Kas tad ir galvenās iezīmes Rīgas pašreizējā attīstības plānā?

Es domāju, ka tas galvenais uzdevums ir sagatavot Rīgu, lai Rīga no 19. gadsimta nonāktu 21. gadsimtā. Jo 20. gadsimtā Rīgā nekas labs daudz nav noticis. Tā Rīgā, ko mēs redzam, lielākoties ir 19. gadsimta Rīga. Mazliet sākums līdz 1. pasaules karam, tad nekas daudz nav, un tad ir padomju mikrorajoni, visi tie lielie rajoni. Un uzreiz Rietumvalstīs un Ziemeļamerikā 20. gadsimtā ir bijusi pakāpeniska pārveidošanās. Tās pilsētas ir pārveidojušās, ļoti spēcīgi ienākuši automobiļi – kas tagad Rīgā notiek, bet daudz vēlāk. Pilsētas ir izpletušās uz ārpusi, kas visos aspektos nav labi, taču tas ir noticis, un Rīgā tagad beidzamos 15 gados viss notiek uzreiz. Automobiļi milzīgi nāk iekšā, sāk cilvēki būvēt viengimeņu mājas, centrā rodas problēmas, un viss tas tiek uzgāzts pilsētai virsū īsā laika sprīdī. Un ļoti grūti tagad ir izvest tās pareizās atbildes. Tagad vajag pareizu politiku, kā darboties ar centru, ne tikai Vecrīgu pašu, bet centru vismaz līdz Ģertrūdes baznīcai un tā tālāk, un acīmredzot, kā tas noticis visās pasaules pilsētās, iepirkšanās pamazām sāk iet uz ārpusi. Lielie iepirkšanās centri izvietoti pa pilsētas malām. Uz ārpusi sāk pārvākties arī biroji, šeit ir ļoti grūti iekārtot klases birojus, Rīgā nav tikpat kā neviens *Ist class A* biroja telpām, tās jāsāk būvēt ārpusē, un, ja Rīgas iedzīvotāju skaits paliek tas pats vai samazinās, tad tomēr pieprasījums būs pēc lielākas telpas, jo pašreiz rīdzinieki dzīvo uz ļoti šauras grīdas platības, kas ir puse no tā, kas ir Rietumeiropā, un jāizveido pilsēta, kas patur tās vēsturiskās vērtības, bet tās ir jāpatur, lai tās būtu nozīmīgas un lietojamas 21. nevis

17. vai 18. gadsimtā. Un jāpierod pie tās situācijas, kas notiek ārpusē. Jo daudzi pieprasa viengimeņu mājas. Un viņiem ir automobiļi, un viņi tos lieto un jāizveido ceļu sistēma – bez tā tramvaja, un jāizveido apkalpes centri un tā. Un līdz ar to rodas krietnas pašvaldības problēmas, jo ir kāds ducis pagastu apkārt Rīgai un nekādas sadarbības nav. Katrs velk uz savu pusi. Tā gan ir normāla parādība arī Amerikā, bet tā ir diezgan negatīva, destruktīva parādība. Jo pilsēta ir daudz daudz lielāka, nekā tās administratīvās robežas.

Kā jums šķiet, kas šajā gadsimtā pilsētā mainīsies?

Es nekāds pareģis neesmu, taču katrā ziņā Rīgā es varu uzstāties kā pareģis, jo tas, kas notiks Rīgā, jau iepriekš ir noticis Amerikā. Un tas ir tas, ko es jau teicu – darbavietas sāk pārvietoties uz ārpusi, biroja darbavietas, jo tām nav jābūt visām vienā čupā, tās var būt katra atsevišķi, elektroniskie sakari – tie var būt vienalga kur. Tie var būt Rīgas centrā, ārpus Rīgas, var būt Tukumā, var būt Honkongā. Rūpniecība jau sen ir izgājusi ārā no centra. Tas rūpniecības loks, kas te mums ir ap dzelzceļu – tas ir nelietojams, to nekad neatjaunos. Un cilvēki, tikko viņi sasniedz zināmu pārticību, kas Latvijā arī pamazām notiek, viņi vispirms nopērk automobili, un, otrkārt, viņi prasa lielāku dzīvojamo platību. Ko centrā ir grūti dabūt, ārpusē to var dabūt vieglāk, un tā tas notiek. Tāpēc tās pilsētas izplešas horizontāli, mazākā blīvumā, tas nozīmē, ka visas lietas kļūst dārgākas, lai tās apsaimniekotu, jo ir lielāki attālumi. Un centrs paliek atpūtai, izpriecai un kultūrai. Un mēs atnākam uz pilsētu, uz krogu, restorānu, muzeju vai vienalga ko.

Vai jums patīk dzīvot šeit, Rīgas centrā, nu kaut vai salīdzinot ar Ņujorku?

Tāpēc jau es dzīvoju centrā šeit un tāpēc dzīvoju arī centrā Ņujorkā. Bet es esmu lielā mazākumā. Lielākā daļa cilvēku tā nedomā. Mani draugi, mana ģimene dzīvo ārpus centra.

Es dzīvoju arī centrā, bet mani tracina tas troksnis, tūristi – viss tā skan...

Bet te ir pilsēta, te jāskan, kā citādāk? Es atkal, ja es aizbraucu uz laukiem un sāk tie velna putni čivināt piecos no rīta, tas ir kaut kāds ārprāts! Bet te brauc smagā mašīna – ļoti labi!

Vai jūs neuztrauc tas, ka Rīgā grūti piekļūt pie Daugavas?

Tā ir problēma, kas ir atzīta kā problēma, bet tam vēl nav tāda laba atrisinājuma. Jo Daugava, pirmkārt, ir ļoti plata, tā nav tā kā Temza vai Sēna, kur viegli pāriet no viena krasta uz otru. Un tam, kas notiek vienā upes pusē, tam nav liela sakara ar to, kas notiek otrā pusē. Un diemžēl līdz šim – tas nav tikai Rīgā, bet tas ir daudzās pasaules pilsētās – pilsētas ir aizgājušas prom no tās upes. Senos laikos tur bija burukuģi, tur bija ļoti aktīvs tirgus, tas viss ir aizgājis projām, palikusi tā platā josla, kas ir lietojama tikai automašīnām. Un tas tā ir iegājies, un tas ir jālabo.

Vai jūs redzat reālu iespēju novākt to transporta maģistrāli, kas iet pa šo Daugavas krastu?

Tā reālā iespēja ir, izbūvējot tā saucamo Austrumu maģistrāli. Tur pie VEF, tai jānāk no Maskavas ielas cauri pilsētai līdz Vecmīlgrāvim. Estakādes, viadukti, pārbrauktuves un tā tālāk. Un tas novāks nost lielu daļu no tās satiksmes, ir bijuši vairāki priekšlikumi to krastmalas brauktuvi padziļināt un pārlikt pāri tādu platformu, ko varētu darīt – ne visai krastmalai, bet vismaz dažās vietās, teiksim, no Centrāltirgus līdz citadelei, bet jāizveido labāki iemesli, kāpēc cilvēki gribētu pie tās ūdensmalas aiziet. Jo pašreiz tur nekā nav. Tur jāizveido kafejnīcas, tur jāizveido laivu piestātnes, viss kaut kas, ko var iedomāties.

Un klasiskais Rīgas siluets?

Jā, to aiztikt nevar. Jā bet te paceļas tā problēma, kas pašreiz ir praktiska un politiska, un tas ir, ka pēc maniem ieskatiem, Rīgā pašreiz valda mežonīgo Rietumu sindroms.

Wild West. Katrs dara, ko viņš grib. Katrs būvē, ko viņš grib – tikpat kā. Nav kontroles, ir aizdomas, ka dod kukuļus, lai gan es to nevaru pierādīt, tāpēc nevaru teikt. Un tāpēc notiek ļoti daudz nebūšanu, kas sakārtotā valstī, kur darbojas pēc likuma, tādas lietas nedrīkstētu notikt. Un tāpēc mēs varam runāt, un taisīt plānus, un teikt, kas būtu vajadzīgs, bet nepārtraukti parādās lietas, kas ir ja ne gluži pretlikumīgas, bet katrā ziņā tādas, kas neatbilst noteikumiem, neatbilst tām idejām, kas būtu labas. Nu, Triangula bastions, Hanzas ēka, *Stockmann*, pilns ar piemēriem, kur lietas notikušas tā, kā nevajadzētu notikt, un visi ir bezspēcīgi. Plāta rokas un saka – žēl.

Kā jūs vērtējat to, kas noticis ar Dzelzceļa staciju, kas bija tāds savdabīgs padomju laiku arhitektūras piemineklis?

Es biju ļoti pretī tam, jo domāju, ka Dzelzceļa stacija pazudīs, bet tagad es uzskatu, ka nav tik traki. Manas galvenās rūpes bija, lai tur būtu pietiekami plašas telpas tiem, kas brauc ar dzelzceļu. Lai tur var tikt iekšā un ārā, un tas, kā man liekas, darbojas.

Bet daudzas dzelzceļa stacijas ir greznas, tādas kā pilsētas vizītkartes...

Jā, tādas tās būvēja 19. gadsimtā.

Un šeit, kā daudz kur citur, tu it kā ie brauc pa taisno pilsētas centrā, bez šīs īpašās stacijas telpas.

Jā, bet tas novietojums nav tik slikts. Tā ēka pati par sevi – nu viņa ir tāda kā šoppingcentrs. Bet vairāk un vairāk par pilsētas vērtiem kļūst nevis dzelzceļa stacija, bet lidlauks. Un lielie ceļi, kas ievēd pilsētā – tur ir tie pilsētas vērti.

Sakiet, ja Rīgā ir grūti darboties pilsētplānotājam, jo bieži tiek apieti noteikumi, vai līdzīgas problēmas nav arī, teiksim, Ņujorkā?

Tās problēmas ir tās pašas, jo cilvēki ir tādi paši arī visur citur, izņemot, ka Ņujorkā un citur, ja tu izdari kaut ko nepareizi, un to atrod, tad tu dabū sodu, un to, kas izdarīts nepareizi, tas ir jānojauc. Te Rīgā skatās – re, to viņš ir nepareizi izdarījis, ko mēs tagad darīsim? Kas tur par jautājumu! Jānojauc, tas viss! Tagad avīzē – lasu, māja pie Papes, lietuvieši uzcēlušī, un jautā – ko tagad darīt? Kā var tik muļķīgi jautāt?! Jānojauc! Acīmredzot, kāds ir piekukuļots.

Un ko jūs liktu priekšā šeit, Rīgā, nojaukt?

Es *Stockmann* nocirstu kādu gabalu nost, kas uzcelts nelikumīgi, Hanzas ēku es paturētu, kaut gan tā ir izbīdīta mazliet nelikumīgi, Hanzas rajonā – es piekrītu, tur būtu vieta vairāk augstceltnēm, tā lielākā problēma pašreiz ir nezināšana, vai atļaut būvēt pagalmos, kvartālu iekšpusē un tā tālāk. Un tur ir notikušas visādas nebūšanas. Ne tik lielas kā *Stockmann*, bet tādas mazākas.

Kā jums šķiet – jūs esat strādājis tik daudzās pasaules pilsētās – vai Rīgai piemīt kāda īpaša pilsētas savdabība?

Es jau minēju – es esmu dzimis liepājnieks, Liepājā Uldis Grava – mans brālis – ir domnieks. Nu, protams, zināmā mērā jau tā nostalgija ir – pret Latviju, tās pilsētām, utt. Bet es mēģinu to tā racionāli darīt un pārdomāt. Un būtiski es atrodu, ka es esmu lielu pilsētu puika. Es tiešām nevaru panest mazas pilsētas, piepilsētas. Ja man jāiet apciemot piepilsēta, es to daru vienīgi, ja man iedod džinu ar toniku rokā. Bet man patīk lielas pilsētas. Un galvenokārt tāpēc, ka lielās pilsētās tu vari atrast, ko tu gribi. Piemēram, Ņujorkā tu vari atrast jebkāda veida restorānu, vai kultūras iestādi, vienalga, ko. Varbūt tas nav pārāk lēti, bet var to atrast. Un es domāju, ka man Rīga patīk tāpēc, ka tā ir ne gluži mana dzimtene, bet tomēr tāds nacionāls centrs, bet Rīgā ir ļoti daudz kultūras iestāžu – daudz vairāk, nekā varētu būt, runājot par tās lielumu. Daudz vairāk, kā tas, teiksim, būtu Amerikas pilsētās. Amerikas pilsētās ar vienu miljonu cilvēkiem nekas nenotiek. Šeit, Rīgā tomēr daudz kas notiek. No futbola un hokeja spēlēm, līdz cirkum – viss kaut kas notiek. Un viss ir labi un kompakti, un tā.

Kur jūs Ņujorkā dzīvojat?

Es dzīvoju 118. ielā, tas ir pie Kolumbijas universitātes, Manhetenā.

Ņujorkā man patīk tās iespējas, ne jau tā, ka es tās katru dienu lietoju, bet tā apziņa, ka tās tur ir. Vakarā, ja tu gribi aiziet uz teātri, ir teātris, vai kino, vai restorāns, vai vienalga kas, tur tas ir.

Taču tādas lielas pilsētas kā Ņujorka jau sadalās rajonos. Un uz visiem neaiziesi.

Jā, bet tāda situācija bija jau klasiskā Romā. Arī Pekinā – senos laikos. Lielās pilsētās ir grūtības aiziet no vienas malas līdz otrai. Rīgā arī nevar aiziet no viena gala līdz otram tik viegli. Un tāpēc izveidojas situācija, kur ikdienas vajadzības – nopirkt maizi un kartupeļus, to tu dari uz vietas. Un pamatskolas ir uz vietas, un mazi spēļu laukumi ir uz vietas, bet tanī pašā laikā katram cilvēkam jābūt kustības brīvībai, lai viņš var darīt lietas visas pilsētas apmēros. Lai tu neesi piesiets tikai savam rajonam.

Bet, teiksim, par Ņujorku – ar mašīnu tur tomēr ir grūti pārvietoties. Bet ja jūs braucat centrā ar mašīnu, tad visas jūsu sāpes bija pelnītas. Nevajadzēja tur braukt ar mašīnu.

Jā, braukšanas ziņā nevarētu teikt, ka Ņujorka ir sakārtota pilsēta.

Ņujorka nav pabeigta, viņa nav sakārtota, bet, ja zina, ko dara, man Ņujorkā nav nekādu grūtību pārvietoties. Pārvietoties pa pazemi, kas dažiem cilvēkiem ir bail, man nav, un zināmās vietās var staigāt, dažās – nevar, bet pa pazemi, ar taksometriem – tas, protams, maksā naudu, bet nekādas problēmas īsti nav. Man pieder Ņujorkā mašīna, bet man mašīna ir novietota vienu jūdzi no mana dzīvokļa, un es lietoju to mašīnu, lai es brauktu uz ārpusi, un es ar to braucu ļoti ļoti reti.

Ar mašīnu novietošanu Ņujorkā ir acīmredzamas grūtības.

Ņujorkas centrā nav nevienas vietas, kur var legāli novietot mašīnu, jāliek garāžā. Bet tas tiek darīts tīšām. Jo Ņujorka negrib pievilkt automašīnas centrā, Ņujorka nedomā taisīt lielākus ceļus, lai ievestu vairāk automašīnu, Ņujorka nebūvēs vairāk stāvvietu centrā, vienkārši tāpēc, lai cilvēki nebrauktu ar mašīnām. Un kas notiek – tas nozīmē, ka tas centrs fiziski vairāk nepieaug. Birojiem tur vairs nav vietas, un viņi iet uz ārpusi. Tā tas notiek.

Rīga jau arī ir nonākusi pie tās pašas problēmas, jo pa tiltiem ir grūti tikt iekšā, biroju telpas šeit nav – nu tās būs ārpusē. Uz Krasta ielas, Ulmaņa gatvē, citur.

Mana teorija ir, ka pašreiz visas pasaules pilsētas – transporta un apbūves problēmas ir gluži tādas pašas. Mēs visi dzīvojam tajā pašā tehnoloģijā, tajā pašā dzīves stilā, visi pasaules cilvēki, kas skaitās vidusšķiras cilvēki, dzīvo tieši tāpat. Viņiem ir tāda pati vannas istaba, tāds pats automobilis, tāda pati tualete, tādas pašas grāmatas, tāpat viņi apģērbjas, izņemot dažreiz svētkos, viss ir tas pats. Un tā starpība ir, ka Rietumeiropā un Ziemeļamerikā tas pārmaiņu process ir gājis gadsimtu, šeit Rīgā tas notiek 20 gados.

Vai jums šķiet, ka Rīgā ir kāds tāds pievilksanas punkts, ap ko turpināsies Rīgas attīstība?

To ir grūti atbildēt, bet pilsētas eksistē tāpēc, ka viņas koncentrē iespējas. Iespējas, lai nodarbotos ar biznesu, pārdotu lietas, lai ražotu lietas, lai notiku informācija apmaiņa, lai veidotu izklaides lietas, lai cilvēki sanāktu kopā. Un pirms elektroniskiem laikiem bija nepieciešams, lai cilvēki sanāktu kopā. Tagad, kad mums ir elektroniskās datu sistēmas, tā vajadzība sanākt kopā paliek mazāka un mazāka. Nav vairs nepieciešams, ka visi dzīvo un strādā centrā. To mēs redzam Ņujorkā, to mēs redzam Rīgā. Bet – paliek kaut kāds smaguma punkts, ap ko tās lietas grozās, un tas bieži vien ir šis vēsturiskais centrs. Kas nav tieši tas darbību centrs, bet kas ir tas simboliskais centrs, ap ko tas notiek. Ir zināma veida pilsētas, jau minētā Šartra, Venēcija utt., kas ir kultūras pieminekļi paši par sevi, bet tā ir cita klase. Parasti pilsētas apkalpo zināmus apgabalus. Ir dažas globālas pilsētas. Ņujorka, Londona, Honkonga. Tās darbojas

nepārtraukti 24 stundas. Un tām centrā ir grupējums, kur visas tās globālās funkcijas sanāk kopā. Rīga, es domāju, nekad tāda īsti globāla pilsēta nebūs. Jo viņas sfēra ir krietni mazāka. Rīga, protams, ir Latvijas apmērā, bet tā ir arī kaut kas vairāk – lai gan igauņi un lietuvieši, to, protams, negriba atzīt. Baltijas rajona centrs. Bet tas nenozīmē, ka visām funkcijām jābūt novietotām fiziski Rīgā. Šis ir centrs, ap ko lietas grozās, tā kā Vecrīga, viesnīca, centrs, opera utt. Un tās darbības notiek tieši apkārt – tādā mākonī.

Kā jums šķiet, kā būtu atrisināms padomju laikā uzcelto mikrorajonu, sauktu arī par guļamrajoniem, jautājums?

Tā ciniskā atbilde ir, ka tas atrisināsies pats no sevis, jo tās mājas agrāk vai vēlāk vienkārši sabruks. Bet es domāju, ka dažas no šīm bloku mājām ir atjaunojamas. Tur ir lielas problēmas, bet tas tā pamazām notiek. Un kas notiks? Tas, ko padomju vara mēģināja sasniegt – ka cilvēki tur dzīvo un darbavieta atrodas turpat blakus. Tas jau šur un tur notiek. Runājot par Pārdaugavu, Ulmaņa gatve – tur tagad daudzas darbavietas rodas, tur ir Pleskodāle, Zolitūde un tā tālāk. Uz Ķengaraga pusi notiek lietas, pie Juglas notiek lietas, iepirkšanās centri, tā ka tas tā izveidojas.

Tādā gadījumā vienas pilsētas robežās rodas tādi kā daudzi ciemati, ne vairs vienots organisms.

Tur ir atsevišķa teorija, ko es atbalstu. Mūslaiku apstākļos, kad mums ir ļoti plašas komunikāciju iespējas, dzīvokļi un darbavietas nav vairāk fiziski piesaistītas centram. Mums nav jābūt šeit, mēs varam būt kaut kur ārpusē. Un tāpēc mēs vairs nerunājam par pilsētām kā tādām, mēs nerunājam vairs par metropoli un *areas*, kā to sauc angļiski, mēs runājam par pilsētnieciskiem laukiem. Pilsētnieciskām telpām. *Urban fields*. Un tai pilsētnieciskajā laukā ir novietoti mājokļi vienā vietā, darbavietas – citur, bez jebkāda tāda liela mustura jeb raksta, tās var atrasties vienalga kur, pieņemot, ka tās ir savienotas. Ar ceļiem un transporta sistēmām, jo visiem ir kustības brīvība uz visām pusēm. Un tie centri – iepirkšanās centri, izklaides centri, mācību, universitātes centri, un cilvēkiem nav jābrauc katru rītu uz centru, lai strādātu, viņi brauc citos virzienos. Viņiem nav jābrauc uz centru, lai iepirktos, viņi var braukt visos citos virzienos. Un līdz ar to tā ļoti stingri noteiktā pilsētas struktūra pazūd. Izņemot, ka mēs gribam paturēt tos vēsturiskos centrus, kur tāda struktūra vēl ir, bet tas tad paliek kā speciālu nolūku centrs, tas ir tas atpūtas un kultūras centrs. Un līdz ar to mēs varam runāt par Rīgas pilsētniecisko telpu, kas stiepjas, teiksim, vismaz līdz Ogresi, Jelgavai, Tukumam utt.

Bet tomēr – nav jau vienalga tas, ko redz, kad iziet uz ielas vai skatās pa logu, tās var būt zināmas estētiskas prasības, un pat ja man būtu ļoti izdevīgs darbs, teiksim, Plaviniekos, baidos, ka es nelabprāt tur dzīvotu.

Bet tas nav svarīgi, ko jūs domājat. Jo jūs acīmredzot neesat caurmēra cilvēks. Un es domāju, ka es arī neesmu. Un es tāpat domāju, kā jūs, taču tas neko nenosaka. Mēs, teiksim, esam divi no simts, un mums taču ir tā iespēja – dzīvot šeit. Ja gribat braukt ar velosipēdu – labi, ļoti labi.

Čikāgā bija iespēja dzīvot piepilsētā, kur dzīvo galvenokārt spāņu emigranti. Un šī piepilsēta fundamentāli atšķirās no pilsētas pašas, ja runa ir vairāk vai mazāk par centru.

Ja mēs runājam par Čikāgu, tad runa ir pa *loop*, tas ir biznesa centrs, bet ziemeļos – *North shore*, tur dzīvo augstāku ienākumu cilvēki. Milzīgi liela Čikāgas daļa ir pilnīgi izpostīta, tās nav vairāk. Tukša – kur kādreiz dzīvoja zemāku ienākumu cilvēki. Un tad vēl ir tie vecie rajoni, kur cilvēki vēl turas tajā dzīves stilā, un pēc tam ir milzīgi apriņķi, milzīgas joslas, kur cilvēki dzīvo viengimeņu mājās. Un tiem cilvēkiem, kas dzīvo viengimeņu mājās, vienalga, ko viņi grib izdarīt, viņiem jābrauc ar automobili,

viņi bieži vien stāv satiksmes sastrēgumos, 20 vai 30 minūtes, un viņi saka – tā mēs gribam dzīvot, mēs esam ļoti apmierināti, mums patīk. Un nav nekādu šaubu, ka viņi tā arī grib dzīvot. Un vēl viens – tā nav anekdote, kāpēc cilvēki stāv un pacieš to – 20 minūtes stāvēt sastrēgumā? Un tā atbilde nav joks. Tāpēc, ka tas ir vienīgais brīdis viņu dienā, kad viņi ir pilnīgi vieni, atsevišķi, savrupi – ne sieva, ne bērni, ne suņi, nekas viņus netraucē, un viņi jūtas labi.

Kad es no laukiem atgriežos pilsētā, es sev uzdodu jautājumu – bet ko es šeit daru? Un viena atbilde ir patiešām – te ir kino, teātris, koncerts, kur varu aiziet, un otrs – ka tu tomēr atrodi starp cilvēkiem, vari satikt draugus un paziņas, ka tu, aizejot uz pazīstamu būru, atrodi kādā pierastā cilvēku lokā. Un tā ir zināma kopība, kas nav anonimitāte.

Tas ir taisnība un tāpēc ir nepieciešams, ka tajā nākotnes pilsētā būtu iespējams darīt to un visas citas lietas, ir cilvēki, kas uzskata to par ļoti svarīgu, un viņiem jādod iespēja tā dzīvot. Bet pēdējā laikā bijušas daudzas sociālas, sabiedriskas analīzes – kas notiek ar tiem nabaga cilvēkiem, kas tur dzīvo, maza blīvuma viengimeņu mājās. Vai viņi paliek vai nē dulli, vientuļi un tā tālāk. Nebūt nē! Viņi izveido savus draugu pulkus, un citādā veidā, ko mēs nedarām, kas dzīvo centrā. Viņi apmeklē viens otru, viņiem ir citas intereses, viņi dara lietas, un viņi nav izolēti, un viņi nepaliek traki. Viņi izveido savu dzīves stilu. Viņu galvenais mērķis ir dabūt zem savas kontroles pēc iespējas lielu privātu telpu. Tas nozīmē māju un aizmugures pagalmu...

Pilsētai jau var būt arī citādas problēmas – atceros, kādreiz bija problēma, piemēram, Ogrē, kur bija trikotāžas kombināts, kurā strādāja galvenokārt tikai sievietes, un problēma bija tāda, ka pilsētā nebija atbilstoša atsvara vīriešu ziņā. Jūs varbūt zināt – Liepājā, Karaostā, bija daudz jūrnieku, tūkstošiem jūrnieku, jauni puisi, un padomju valdība nolēma nolikt tieši blakus Laimas trikotāžas rūpnīcu, kas bija pilna ar meitenēm. Protams, ka visādas stulbas lietas notiek pilsētās, jo pilsētas attīstās pašas par sevi. Un ir tāda iejaukšanās dabiskos procesos, kas ir plānošana, cerībā tās uzlabot – tas zināmā mērā ir jauns pasākums. Pirms simts gadiem vēl neviens tā nedarīja. Tas ir sācies tikai ar pagājušā gadsimta vidu. Pilsētas aug un attīstās pašas par sevi – vienalga, ko tu dari. Bet bieži vien tās aiziet nepareizos virzienos. Nepareiza kompozīcija, nepareiza apkalpes lietas, un tad tās ir jālabo – ar lielām izmaksām. Galvenokārt, ko pilsētplānotāji mēģina darīt, ir, lai tas augšanas process būtu labvēlīgs, nevis tikai tā kā vēža šūnas aug, un lai tas augšanas process tiktu atbalstīts ar pienācīgām apkalpēm. Kanalizāciju, ūdeni, transportu, skolām, bibliotēkām...

Ja mēs pieņemam, ka pilsēta ir organisms, kas aug pats par sevi...

Un kādreiz mirst.

Un kādreiz mirst. Kas ir tas vitālais spēks, kas liek pilsētai augt?

Business, darbavietas, ražošana. Cilvēkiem bāziski vajag ienākumu, lai sevi uzturētu. Cilvēki, pirmkārt, iet uz pilsētām, lai atrastu darbu. Otrkārt, atrastu labāk atalgotu darbu, treškārt, atrastu patīkamāku darbu. Tāpēc jūs esat pilsētā, un tāpēc es esmu pilsētā. Es dzīvoju 100 jardus no Kolumbijas universitātes. Un es arī visu mūžu tur būšu nodzīvojis. Un tad, ja mēs to darba vajadzību esam apmierinājuši, tad mēs skatāmies tālāk. Vai mums ir iespējas laist bērnus skolā, vai mums pašiem ir iespēja aiziet uz krogu un restorānu, vai teātri, vai kaut ko citu. Bet pilsētas – vēsturiski un vēl tagad saistās ar darbu. Un darbavietas vēsturiski koncentrējās pilsētas apjomos, jo tad tās varēja labāk strādāt. Rūpniecība bija pilsētās, jo tur bija tvaika spēks, tur bija pievadsistēmas, tur bija darbaspēks, bet tagad rūpnīcas iziet ārā. Jo tās tiek apkalpotas ar ceļiem. Biroji arī iziet ārpusē, bet cilvēki vēl vienmēr iet uz to darbavietu pusi. Un tas it sevišķi labi ir redzams attīstošās zemēs – Āfrikā, Āzijā utt., kur pilsētas milzīgi

eksplozīvi aug, tāpēc ka nabaga zemnieki no kalniem un citām vietām nāk lejā, lai dabūtu kaut kādu darbu.

Šai ziņā pilsētas šķiet tieši kaitnieciskas.

Pilsētas tiek pārslogotas. Pirms pāris nedēļām es biju Āfrikā, Kenijā, un Kenija nav tik slikta, taču tas stāvoklis ir traģisks.

Vai cilvēku priekšstati tādās Āfrikas valstīs, piemēram, par to, kas pilsētās ir galvenais, atšķiras no cilvēku priekšstatiem par to šeit?

Tas atšķiras atkarībā no tā, kā tas tiek iespaidots no ekonomiskām iespējām. Tā problēma pašreiz Āzijas valstīs, ka cilvēki vēl aizvien panikā bēg no laukiem un mežiem. Iet uz pilsētu un redz, ka pilsētā dzīvot tomēr ir mazliet labāk, nekā kaut kur džungļos. Kaut kur ārpusē. Tā problēma Āfrikas valstīs ir, ka Eiropas kolonisti atstāja viņus pilnīgi nesagatavotā stāvoklī, briti, franči, beļģi atstāja vietējos iedzīvotājus neizglītus, teica – ok, tagad jūs esat neatkarīgi, dariet, ko jūs gribat, un aizgāja projām. Un tam sekoja neatkarība un Āfrikas politisko vadoņu savtība un nespēja darboties savas tautas un valsts interesēs. Un tā galvenā problēma ar Āfrikas valstu situāciju ir bijusi, ka daži cilvēki korumpētā veidā nosmeļ visas tās vērtības, bet valsti neattīsta. Un kādreiz es saku – velns ar ārā! Ko jūs te, Latvijā darāt, vai nav zināma līdzība. Jautājums ir, vai valsts un tautas vadoņi uzskata, ka viņu pirmā atbildība ir darboties tautas nevis paši savā labā. Vai tiek pie tās siles un tad sarauš, cik tad nu var.

Kad es domāju par Ulanbatoru ar jurtu piepilsētām, vai Deli ar tās graustu rajoniem, tad šie iecelotāji pilsētā – viņi lielā mērā neprot dzīvot pilsētā, tomēr sāk mainīt tās vaibstus.

Un kas viņiem būtu jāsaprot?

Nu, viņiem būtu jāsaprot, ka pilsētas celtnēm var piemist vēsturiska vērtība, ka kokus nevajag zāģēt vai ķert putnus, ka kakāt nav jāiet uz diķa malu vai krūmiem...

Un jūs domājat – tad kad bērni mirst badā, kāds domā par vēsturiskām vērtībām? Vai ja es nevaru dabūt kaut cik tīru ūdeni? Ka es tagad skatīšos, kas estētiski varētu būt labāks vai sliktāks? Cilvēkiem ir jādzīvo. Mums ir pa priekšu jāpaēd. Jādabū kaut kāds jumts virs galvas.

Bet, teiksim, kad mēs runājam par tādu simpātisku pilsētu kā Tartu, tad tās seju nosaka universitāte un studenti.

Bet kas tad universitāte ir? Universitāte ir ekonomiskais motors. Tā universitāte dod darbu, tā universitāte ir pilsētas eksistences nagla. Un ja tev ir tāda sabiedrība kā studenti un profesori, tad viņi pieprasa zināmu apkalpi. Kas ir kafejnīcas un bibliotēkas. Un ja uzbūvē rūpniecības pilsētu, tad tie iedzīvotāji pieprasa kaut ko citu. Un rūpniecības pilsētas izskatās ļoti atšķirīgi no Tartu. Bet tas pilsētas sākums ir ekonomisks uzņēmums, šinī gadījumā tā ir universitāte.

Ja jums būtu jāplāno pilsēta pilnīgi un sākuma, utopiski, bet tomēr – tukšā laukā, teiksim, pie jūras, kas būtu tas, ar ko jūs sāktu to plānot?

Man būtu nepieciešams atrast šīs pilsētas ekonomisko bāzi. Kāpēc viņa tur eksistē. Un tā kā tas ir pie jūras, es, protams, izvēlētos kaut kādu kūrorta vietu. Bet tas būtu attiecībā pret to novietojumu, pret to situāciju. Bet lai pilsēta izdzīvotu, tai vajadzīga ekonomiskā bāze. Un tā kā es sāktu ar kūrortu, un, tā kā es esmu profesors, es ieplānotu klāt kādu universitāti vai koledžu, un – ko vēl varētu? Cirku labu, vai kaut ko tamlīdzīgu.

Vai pilsēta var ņemt vērā atsevišķu savu iemītnieku, pat ja tas būtu kāda slavenība? Jeb pilsēta rada noteiktu mikroklimatu, un tad jau tur arī kāds parādīsies?

Es šaubos, vai tas ir iespējams – to tā ar nodomu izveidot. Vārdu sakot, mēs tagad izveidosim interesantu un skaistu pilsētu. Pilsētai ir vajadzīga dažādība. Lai būtu visāda veida apstākļi un lai katrs cilvēks varētu atrast to pareizo vietu un lietu. Un tāpēc ir ļoti nepareizi pilsētas būvēt, kā to darīja padomju laikā – visi vienādi. Tur nevar atrast tādas vietas. Tas ir arī viens no iemesliem, kāpēc jāpatur vēsturiskās vietas. Lai būtu tādas vietas un stūrīši, kur cilvēki var satikties un varbūt kādas domas rasties, un tās jāpatur, lai būtu visādas iespējas.

Vai pilsētā jūs spējat ielānot tādas iespējas, kas nav saprotamas tieši funkcionāli, teiksim, kaut ko tādu kā *Philosophenweg Heidelbergā*?

Tas ir viens no uzdevumiem. Pirmkārt, jāatpazīst, ka tādas vietas eksistē un tās ir jāpatur, un varbūt pat jāpaplašina vai jāpavairo, lai gan problēma var rasties, ka tu vari salaist tās lietas dēļ, bet tas ir tieši, ka jārada vide, kas būtu patīkama cilvēkiem, ka viņi tur staigā vai kaut ko dara. Tāpēc arī Rīgā ar Vecrīgu vien nepietiek, jārada gājēju zonas, velosipēdistu celiņi, kaut kas jādara ar Daugavas malu – mēs jau par to runājam. Mums jātiek pāri Daugavai, mums jātiek uz Nacionālo bibliotēku, koncertzāli – kas tur viss varētu būt. Un tas nav tikai Rīgas centrā, tas ir arī citās vietās. Rajonos, kur cilvēki dzīvo, jāspēj atrast tādas vietas, kur cilvēki var kustēties un labi justies.

Pilsēta zaudē savu savdabību, piemēram, izzūd mazās, oriģinālās kafejnīcas, rodas visādi *double coffee*, un citādas kafejnīcu vai restorānu ķēdes utt.

Tā ir ļoti grūta cīņa, un, kā jau jūs to novērojāt, Amerikā masu kultūra ir ļoti zemā līmenī, un tur mēs neko daudz nevaram darīt, viss balstās uz patēriņu un pēc iespējas ātri, un tāpēc Parīze ir daudz patīkamāka nekā, teiksim, Čikāga. Lai paturētu tās interesantās vietas, es domāju, ka pašvaldībām un plānotājiem nav tiesību iejaukties. Un ja tās vietas ir tik interesantas, tad viņiem ir jāizdod nauda, lai tās vietas uzturētu. Un ja nav pietiekoši daudz lietotāju, tad diemžēl tās aiziet dibenā. Un tā tad ir mūsu pašu vaina. Mēs nespējam tās uzturēt. Pietiekoši, lai tās varētu eksistēt. Piemēram, Rīgā, tāpat kā visās citās pilsētās, ir uztraukums, ka tie lielie veikali iznīcina tos mazos un skaistos veikalīņus. Nu labi, tā tas ir. Ko mēs darīsim? Bet tajos lielajos veikalos par dažiem santīmiem tās lietas ir lētākas. Un tas ir tas ekonomiskais spiediens, kurš ir dabīgs.

Tas ir bēdīgi. Bet... Man ļoti patīk tvaika lokomotīves, kas par varenām mašīnām, nāk visādi garaiņi un tā tālāk, un es tā raudu, ka tvaika lokomotīves vairs nav. Nu, un ko es tagad darīšu? Tā tas ir! Man Liepājā patika tas tramvaja zvans. Bet nu vairs nav to zvanu. Un ko es tagad darīšu? Es raudu. Nav mazie veikaliņi vairs. Kāpēc nav? Tāpēc ka es tur savu naudu netērēju.

Kas jūsuprāt, ir pasaules skaistākā pilsēta?

Skaistākā? Nekas oriģināls nav. Parīze. Interesantākā – Ņujorka. Parīze ir skaista tādēļ, ka tā ir ieturējusi savu stilu un zināmu atmosfēru, katrā ziņā – centra rajonos. Tu ej pa ielu un tu zini, ka tu esi Parīzē. Nepārprotami. Un Ņujorka ir interesanta tādēļ, ka tajā sanāk viss kopā, un tajā var atrast visu, ko tu vēlētos. Un Ņujorkā ir vietas, kur pastāv tāda vietējā kultūra, piemēram, Grīnidžvilidžā, tur ir savs stils, tur var sagaidīt, ka būs zināma veida veikali, kafejnīcas un tā tālāk.

Kas varētu būt tas, kas varētu saturēt Rīgu un neļautu tai pārvērsties par vienalga kāda veida pilsētu?

Grūti iedomāties... Ir ļoti liela problēma šinīs laikos, idejas, kas satur sabiedrību kopā. Agrāk varbūt tā bija reliģija, vai varbūt kāds spēcīgs vadonis vai karalis, bet tagad...vienīgais, kas mums palicis, ir futbola komandas. Amerikā it sevišķi. Beisbola vai futbola tīms – un nākošajā dienā visi runā par vakardienas maču. Un tas tā apvieno visus, dod tematu.

Sigurdu Gravu Rīgā 2005. gada septembrī intervēja Uldis Tīrons.