



LATVIJAS
UNIVERSITĀTE

Pilsētas attīstības un līdzdalības perspektīvas Rail Baltica lokālplānojuma izstrādes sadarbības memorandā

Studiju pētījums Kultūras un sociālās antropoloģijas programmas kursā “Ievads
pilsētas etnogrāfijā”

Rīga 2021

Publiskās antropoloģijas centrs



Saturs

Ievads: infrastruktūras paradoksi	3
Kārlis Lakševics	
Rail Baltica līdzdalības politika: laiks, iesaistes formas un attīstības diskurss atbildīgo speciālistu redzējumā	8
Māra Aniņa, Alise Krista Lukša, Marta Marija Rupā, Stefānija Stepīņa, Alise Švandere	
Apkaimju biedrību iesaiste Rail Baltica sadarbības memorandā: “Tas ūdens ir izliets, bet tomēr kaut kā viņš ir jāsmel”	21
Annemarija Elīna Dukure, Kristiāna Kampare, Kristiāna Kupfere, Zane Rāta	
Infrastruktūras gaidas un iedzīvotāju iesaiste Rail Baltica Torņkalna lokālplānojuma izstrādē	32
Rita Zariņa, Līne, Anda Juceviča, Helēna Kubila	
Rail Baltica infrastruktūras vērtības: savienotības, pieejamības, vides un līdzdalības perspektīvas	41
Tīna Šipkēvica, Adrija Zena Celmiņa, Jēkabs Staris un Baiba Elksne	
Notes on expert participation: participatory accessibility and cultures of expertise in professional planning	56
Karolīna Auziņa, Cīrule, Holly Jo Goldmane, Laura Lazdāne, Vitālijs Smorodins	
Secinājumi: līdzdalības problematizācijas un Rail Baltica kā indikators	69
Kārlis Lakševics, Kristians Zalāns	

Prologs

Pandēmija. 2020. gads. Darbadiena. Microsoft Teams. 17:00. Diskusija par šķērsojumu nu jau norit divas stundas. Paceltajām rokām ir aktīva rinda un vairāki jautājumi jau kādu laiku sēž. Viens no dalībniekiem raksta čātā, ka viņam ir pacelta roka. Līdz kompromisam izskatās tālāk kā līdz tikšanās beigām, bet saruna ir centrāla. Gan vienai, gan otrai pusei ir savi grafiki ar transporta plūsmu modelēšanu. Viens no tiem uzrunā vairāk. Viegla risinājuma nav. Tika pieminēti iedzīvotāji, ko risinājumi varētu skart. Viņu izskatās šeit nav. Vai atkal būs runa par estakādi? Ir vairāki aktīvākie runātāji. Ko domā pārējie? Dalībnieki ir daudz. Nav vienprātības arī par joslu skaitu. Te atkal ir lieli stratēģiski lēmumi, kas pieņemti daudzus gadus atpakaļ. Ne visiem tie šodien šķiet pieņemami. Sajūta gan ir tāda, ka šī ir pirmā reize, kad šis jautājums ir ticis pacelts. Vai šāda diskusija notiktu pirms vairākiem gadiem, kad nebija tagad te aktīvāko biedrību? Čātā tika pieminētas ilūzijas par zaļu pilsētu. Ir atkal jautājums par tiešām zaļu politiku, dalībnieki ne mazāk runā par sarkanajām līnijām. Dalībnieki pieprasa ciparus. Plūsmām un finansējumiem. Tas nosaka joslu skaitu, sabiedriskā transporta risinājumu, šķērsojuma vietu, vienus vai otrs zaudējumus. Viens no dalībniekiem atsaucas, ka dzīvo 300m no plānotā šķērsojuma. Termiņš dzīves kvalitāte ir izskanējis jau 5 reizes. Vēl gadus atpakaļ tā nebija. Visiem tiek izteikts liels paldies par konstruktīvu un profesionālu pieeju.

Lauka piezīmes, 2020. gada nogale

Ievads: infrastruktūras un līdzdalības paradoksi

Kārlis Lakševics

2021. gads ir pasludināts par Eiropas Dzelzceļa gadu¹, kas dzelzceļa infrastruktūru iezīmē kā daļu no Eiropas Savienības stratēģijas sasniegt klimatneitralitāti līdz 2050. gadam. Lai gan kopumā virzība uz klimatneitralitāti tiek uztverta ar bažām par mobilitātes iespēju sarukumu, Latvijā Rail Baltica līnijas celtniecības sākšana ietver arī vīziju par integrāciju Eiropas dzelzceļa tīklā un mobilitātes pieaugumu. Tas gan arī rada izaicinājumus uzturēt divu veidu sliežu platuma infrastruktūru, kur viena vēsturiski kā ar sadarbības centru savienojusi ar austrumiem. Līdzīga veida spriedze starp savienotību un sašķelšanu raksturīga arī diskusijās par vietām, kur plānota Rail Baltica trase. Te atklājas viens no infrastruktūras paradoksiem – infrastruktūras, kas savieno, arī sašķeļ (Graham & Marvin, 2001).

Īpaši aktuāla šī spriedze ir Rīgā, kur Rail Baltica trasei plānots šķērsot plašu pilsētas teritoriju, aktualizējot jautājumus par to, kā tā sadalīs un savienos nākotnes pilsētu. Tas iet roku rokā ar jautājumiem, kā plānotāju, ekspertu un iedzīvotāju redzējumi par pilsētvides attīstību ir integrējami ar dzelzceļa līnijas drošības prasībām un vajadzībām, kā arī kā risināt vēsturiskos dzelzceļa radītos šķēlumus Rīgā. Kopš 2007. gadā Rīgā tika ieviesta apkaimju ideja² šie jautājumi tiek aktualizēti arī konkrētu apkaimju līmenī. Turklāt pēc Rīgas apkaimju alianses datiem 2021. gada sākumā iedzīvotāju biedrības ir nodibinātas jau vairāk nekā pusē no 58 iedalītajām apkaimēm³.

Tādējādi ne vienam vien pilsētas lietotājam rodas jautājums, kā šīs vīzijas, līmeņus un intereses salāgot. Sekojot 2019. 5 septembrī noslēgtajam memorandam starp Rail Baltica projekta ieviesējiem un vairākām nevalstiskajām organizācijām⁴, 2020. gada 21. janvārī memorandu par sadarbību dzelzceļa līnijas lokālpāņojuma izstrādē noslēdza arī Rīgas pašvaldība⁵. Process līdz tam nebija viegls un ietvēra gan sabiedriskās apspriešanas, gan neformālas tikšanās, gan dažāda veida publicitāti un bažas sabiedrībā, tādēļ meklējumi pēc jaunas līdzdalības formas situācijā, kad Rīgā ir audzis apkaimju biedrību skaits, bet projektam ir potenciāli būtiskas sekas uz apkaimju nākotni, zināmā mērā ir likumsakarīgi.

No otras puses, kā norāda Providus pētnieki (2020), Latvijā attīstības plānošanas dokumentu izstrādē līdzdalības kapacitātei atvēlētais finansējums ir neliels, izpratne par līdzdalību starp pašvaldībām un pat to departamentiem ir atšķirīga, izmantotās līdzdalības metodes lielākoties iedzīvotājiem atvēl pasīvu lomu, savukārt arī aktīvākās darba grupās dalībnieku skaits ir zems. Sadarbības memorands ar biedrību

¹ ES padome. [Eiropas Dzelzceļa gads \(2021\) – neformāla vienošanās ar Eiropas Parlamentu.](#)

² [58 Rīgas apkaimēs – katra ar savu identitāti un raksturu.](#)

³ Rīgas Apkaimju alianse. [Februāris 2021.](#)

⁴ Rail Baltica. [Paraksta memorandu par sabiedrības iesaisti Rail Baltica projektēšanas un būvniecības laikā.](#)

⁵ Rīgas Domes Pilsētas attīstības departaments. [Sadarbības memorands.](#)

iesaisti lokālplānojumā, kas skar plašu pilsētas teritoriju, līdz ar to Rīgā un Latvijā kopumā ir zināma veida eksperiments. Tādējādi tā konteksta padziļināta izpēte paver iespējas analizēt gan iesaistīto pušu redzējumu par pilsētvides attīstību un līdzdalības lomu tajā, gan ekspertīzes sniegšanas un aktīvās pilsonības darbu biedrību dalības formātā, gan arī plašākus iedzīvotāju interešu reprezentācijas izaicinājumus starptautiskas nozīmes un nacionālo interešu objekta teritorijā⁶. Turklāt apspriešanu norisi ir sarežģījuši Covid-19 epidemioloģiskās drošības ierobežojumi, tās pārceļot digitālajā vidē ar atbilstošiem formāta pielāgojumiem. Šajos apstākļos arī tapa šis pētījums.

Ziņojums ir daļa no pētniecībā balstītas mācīšanās darba, ko kursā “Ievads pilsētas etnogrāfijā” veic Latvijas Universitātes kultūras un sociālās antropoloģijas bakalaura programmas studenti. Ziņojums tapa sadarbībā ar memoranda tikšanos organizētāju Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentu, nodrošinot mūsu iespēju piedalīties sanāksmēs, kā arī asistējot ar kontaktu iegūšanu. Tajā pašā laikā ziņojums saglabā neatkarīgu pozīciju, nesāņemot par to finansējumu, bet sadarbībā ar iesaistītajām biedrībām, plānotajiem un attīstītajiem ziņojumā tiecāmies pēc līdzvērtīga iesaistīto pušu perspektīvu un pieredzes atspoguļojuma. Ziņojuma mērķi ir balstīti līdzdalības un pilsētvides ekspektāciju fundamentāli antropoloģiskajā izpētē, nevis lietīšķā konkrētu rekomendāciju izstrādē pēc kādas no iesaistīto pušu pieprasījuma. Tajā pašā laikā pētījumā iegūtie bagātīgie dati un veiktā analīze piedāvā skatījumu, kas iesaistītajām pusēm var ļaut izdarīt secinājumus par plašākām pilsētplānošanas tendencēm Rīgā gan izpratnes, gan prakses, gan pieredzes dimensijās.

Pētījums ir balstīts kvalitatīvajās intervijās ar memoranda dalībniekiem, organizētājiem un partneriem, kā arī novērojumā, kas tika veikts, piedaloties memoranda diskusijās. 2020. gada rudenī kopumā veicām 18 intervijas. Tā kā lauka darba laiks sakrita ar Pārdaugavas un Torņakalna diskusijām, tad ziņojumā ir pastiprināts fokuss uz šo Rail Baltica posmu, un, lai analizētu arī plašākas sabiedrības pieredzi un skatījumu uz Rail Baltica rosinātajām pārmaiņām, veicām 17 mikro-intervijas Torņakalna apkaimē. Ziņojuma nodaļas ir strukturētas atbilstoši intervēto organizāciju darbības fokusam, kur katrā nodaļā padziļinātāk pievēršamies organizāciju perspektīvu specifikai, tomēr pētījuma ietvaru veido kopīgi jautājumi, uz kuriem nodaļās tiecāmies atbildēt:

1. Kā Rail Baltica sadarbības formāts un tā pieredze izgaismo līdzdalīgās plānošanas ekspektācijas, diskursus un prakses Rīgā?
2. Kādas konkurējošas pilsētvides attīstības perspektīvas, politikas virzieni un ilgtermiņa plāni veido saspīlējumus lēmumu pieņemšanā?

⁶ Ministru kabineta noteikumi Nr. 91. [Noteikumi par nacionālo interešu objekta – Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras Rail Baltica – teritorijas izmantošanas nosacījumiem.](#)

3. Kā sadarbības formātu ietekmē pašvaldības, plānotāju, attīstītāju un biedrību darba kapacitāte tajā iesaistīties?

4. Kāda veida ekspertīze ir nepieciešama pilnvērtīgai dalībai memorandā, kāda tās formātā tiek novērtēta augstu un kā tas ietekmē iedzīvotāju līdzdalības iespējas?

Pētījumā līdz ar to izmantojam arī vienotu teorētisko ietvaru, kuru veido vairāki pamatpieņēmumi, kas balstīti noteiktās pilsētplānošanas izpētes tradīcijās. Pirmkārt, līdzdalību mēs aplūkojam kā vienu no attīstības plānošanas modeļiem (Cornwall, 2008; Blakeley 2010), kas veidojies vēsturiski un kam atkarībā no konteksta var būt dažādas formas: tas var būt gan emancipācijas rīks, gan potenciāli “tirānisks” rīks, tādējādi neiegūstot vērtību pats par sevi (Fung, 2006; Hickey & Mohan 2005). Šajā ziņojumā mēs primāri pievēršamies tam, kā pētījuma dalībnieki problematizē līdzdalību, kādā formā to pieredz un kādā formā to atzīst par optimālu (Kelty, 2019). Otrkārt, uz infrastruktūru mēs skatāmies kā materiālu formu, caur kuru tiek realizētas dažādas vērtības un ekspektācijas (Appel, Anand, Gupta 2018; Di Nunzio, 2018). Tā kā pētījuma objekts ir plānojuma izstrāde un jautājumi par projektēšanu, tad mēs primāri pievēršamies infrastruktūras iztēlei un tam, kādas perspektīvas to veido. Treškārt, ekspertīze mūsu skatījumā ir ikdienas un tehnoloģiskās zināšanas, kas iegūst leģitimitāti tikai konkrētos kontekstos un vienmēr ietver politiska rakstura jautājumus pilsētvides plānošanā (Stefanelli, 2020). Līdz ar to arī iespējas būt aktīvam pilsonim (Cornwall, 2008; Koster 2015), aktualizējot savas zināšanas un reprezentējot noteiktas sabiedrības intereses, mēs skatām gan kā konkrētu darbu, gan pieredzi, kas veidojas atbilstoši līdzdalības formātam un tajā paredzētajai rīcībspējai.

Darbu kopā sastāda 5 nodaļas, kur katrā autori padziļinātāk pievēršas konkrētas memoranda dalībnieku grupas perspektīvai.

1. Pirmajā nodaļā Aniņa, Lukša, Rupā, Stepiņa un Švandere iepazīstina ar projekta un memoranda atbildīgo īstenotāju perspektīvu: projekta temporālo dimensiju, plānošanas pieejas, redzējumu par iedzīvotāju iesaisti un kopējo pilsētas un sadarbības attīstības diskursu.

2. Otrajā nodaļā Dukure, Kampare, Kupfere un Rāta analizē apkaimju biedrību organizēšanās prakses, redzējumu par apkaimju attīstību saistībā ar Rail Baltica, kā arī vērtējumu par biedrību rīcībspēju, piedaloties memoranda diskusijās.

3. Trešajā nodaļā Zariņa, Līne, Juceviča un Kubila detalizētāk pievēršas Torņakalna apkaimei, tās attīstības vīzijām un iesaistīto pušu problematizētajiem jautājumiem memoranda ietvaros.

4. Ceturtajā nodaļā Šipkēvica, Celmiņa, Staris un Elksne aplūko pārvietošanās infrastruktūras un vides biedrību redzējumu par līdzdalību plānošanā un Rīgas transporta un pilsētvides attīstību, tās vertikālās dimensijas Rail Baltica šķērsojumos, kā arī savienojamības un pieejamības jautājumus.

5. Piektajā nodaļā Auziņa, Cīrule, Goldmane, Lazdāne un Smorodins pievēršas pilsētvides profesionālo organizāciju redzējumam par līdzdalību, ekspertīzi un publiskās telpas attīstību Rīgā saistībā ar Rail Baltica. Lai nodrošinātu autoru līdzvērtīgu dalību, šī nodaļa ir rakstīta angļu valodā.

Atsauces

- Appel, H., N. Anand, and A. Gupta. (2018). Introduction: Temporality, Politics, and the Promise of Infrastructure. In *The Promise of Infrastructure* edited by H. Appel, N. Anand, and A. Gupta, 1–37. Durham, NC: Duke University Press.
- Blakeley, G. (2010). Governing ourselves: citizen participation and governance in Barcelona and Manchester. *International Journal of Urban and Regional Research*, 34(1), 130-145.
- Cornwall, A. (2008). Unpacking ‘Participation’: models, meanings and practices. *Community Development Journal*, 43(3), 269-283.
- Di Nunzio, M. (2018). Anthropology of Infrastructure. *Governing Infrastructure Interfaces, Research Note 01 (June)*.
- Fung, A. (2004). *Empowered Participation: Reinventing Urban Democracy*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Graham, S. and Marvin, S. (2001). *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London: Routledge.
- Hickey, S. and Mohan, G. (2004). Towards participation as transformation: critical themes and challenges. In *Participation: From Tyranny to Transformation* edited by S. Hickey and G. Mohan, 3–24. London: Zed Books.
- Kelty, C. M. (2019). *The participant: A century of participation in four stories*. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- Koster, M. (2015). Citizenship agendas, urban governance and social housing in the Netherlands: An assemblage approach. *Citizenship Studies*, 19(2), 214-228.
- Stafecka, L., Frīdenberga, A., Tarasova, S. (2020). *Sabiedrības līdzdalība pašvaldību attīstības plānošanas dokumentu izstrādē: Latvijas pašvaldību prakses izvērtējums*. Rīga: Providus.
- Stefanelli, A. (2020). Beyond the Organic Intellectual: Politics and Contestation in the Planning Practice. *City & Society*, 32(3), 649-669.

1

Rail Baltica līdzdalības politika: laiks, iesaistes formas un attīstības diskurss atbildīgo speciālistu redzējumā

Māra Aniņa, Alise Krista Lukša, Marta Rupā, Stefānija Stepīņa, Alise Švandere

Ievads

Ziņojuma rakstīšanas laikā (2021. gada janvāris) turpinās publiskās lietošanas dzelzceļa līnijas Rail Baltica lokālpilnvarojuma izstrāde⁷. Lokālpilnvarojuma risinājumi tiek meklēti paralēli Rail Baltica būvprojektēšanai. Rail Baltica ir nacionālas nozīmes infrastruktūras projekts. Tā trases un saistītās infrastruktūras izbūvei ir potenciāls izmainīt Rīgu tā, ka tas ietekmēs lielas pilsētas iedzīvotāju daļas ikdienu. Tādēļ vairākas ieinteresētās puses ir izvirzījušas interesi ieguldīt resursus veiksmīga un sabiedrībai ērta lokālpilnvarojuma izstrādē. Šajā nodaļā mēs pievēršamies sadarbības memoranda organizatoru un atbildīgo plānotāju perspektīvai uz Rail Baltica risinājumiem Rīgā un sadarbību to plānošanā. No plānošanas perspektīvas, aktuālie jautājumi ir saistīti ar to, kā veiksmīgāk iesaistīt iedzīvotājus un apkaimju biedrību pārstāvjus, kuru profesionālā darbība nav saistīta ar inženiertehnisko nozari un kuru darbs nav lokālpilnvarojuma izstrāde, bet kuriem ir priekšstats par to, kādu viņi vēlētos redzēt savu pilsētu. Taču kā plānošanu un risinājumu meklēšanu veikt tā, lai pēc iespējas vairāk lēmumu pieņemšanā līdzdarbotos visas iesaistītās puses?

Mūsu **pētnieciskie jautājumi** bija šādi: (1) kā Rail Baltica atbildīgie speciālisti pieredz sadarbību savā starpā un sadarbību ar biedrībām un apkaimju iedzīvotājiem ne-speciālistiem, (2) kāds ir vadošais sabiedrības iesaistes diskurss un prakses plānošanā? Šīs nodaļas **mērķis** ir analizēt speciālistu viedokļus, perspektīvas un iniciatīvas saistībā ar sadarbību šajā nacionālas nozīmes projektā un izprast viņu redzējumu par sabiedrības iesaisti lokālpilnvarojuma risinājumu apspriešanā un izstrādē, koncentrējoties tieši uz Torņakalna apkaimi⁸. Lai šo mērķi sasniegtu, veicām šādus **darba uzdevumus**: ievācām kvalitatīvos datus piecās daļēji strukturētās intervijās ar Rail Baltica attīstītājiem un atbildīgajiem pašvaldības ekspertiem, iepazīnāties ar

⁷ RD PAD. [Rail Baltica trases teritorijas lokālpilnvarojums](#).

⁸ Rail Baltica trases posms: Friča Brīvzemnieka iela - Jelgavas iela.

akadēmiskiem rakstiem par pilsētas projektu plānošanu un sabiedrības līdzdalību, analizējām iegūtos datus ar apkopotās teorijas palīdzību, reflektējām par darba ētiku un savu pozicionalitāti laukā, kā arī veicām galvenos secinājumus par iegūtajiem datiem. Ziņojumu strukturējām šādi: ievads, teorija, metodoloģija, datu analīze un secinājumi.

Plānošana un līdzdalības modeļi

Lai veiktu iegūto etnogrāfisko datu analīzi un atbildētu uz izvirzītajiem pētnieciskajiem jautājumiem par speciālistu sadarbības pieredzi un sabiedrības iesaistes diskursu un praksēm, mēs apkopojām teorētiskās idejas gan par pilsētplānošanu vispārīgi, gan konkrēti par sabiedrības iesaisti un tās viedokļu lomu lielizmēra projektu plānošanā.

Sāksim ar pašas plānošanas teoretizēšanu. Plānošana, pirmkārt, ir veids, “kā konceptualizēt laiku un telpu, kā arī iespējas, ko laiks piedāvā telpai” (Abram & Weszkalnys, 2013: 2-3). Plānošana ir ikdienišķa un to var raksturot ar dažādām praksēm un vārdiem. Proti, tā neietver globāli universālas taktikas. Un tomēr kopīgais plānošanu raksturojošais aspekts ir centieni ar tagadnes pārvaldīšanu un pārveidošanu kontrolēt nākotnes procesus. Tā ir ne vien uz nākotni orientēta, bet arī optimistiska aktivitāte. Respektīvi, nākotnes solījumi vienmēr šķiet mazliet neaizsniedzami un idealizēti. Valsts līmenī plānošana attiecīgi ietver sabiedrības un valsts sektora attiecību pārvaldīšanu laikā un telpā, kā arī sabiedrības kārtības organizēšanu. Šo plānošanu raksturo publiskā un privātā sektora salāgošana, vairāku nozaru sadarbības pārvaldība un attiecīgi arī optimistisku solījumu sniegšana. Turklāt ir svarīgi pievērst uzmanību tam, kas ir tie, kuri stāsta par cilvēces progresu (Harvey, Jensen & Morita, 2017: 7), jo nākotnes modelēšana ir sociāli kompleksa un tajā jāņem vērā domāšanas veidu atšķirības un nevienlīdzības, kas slēpjas aiz it kā universālās balss.

Problematizējot universalitāti, nonākam pie lēmumu pieņemšanas sarežģītības. Lēmumu pieņemšana, mūsaprāt, ir galvenā un izaicinošākā projektu plānošanas daļa. Lai samazinātu varas attiecību ietekmi un attīstītu vienlīdzību starp projekta izstrādātājiem un skartās zonas iedzīvotājiem, radikālās demokrātijas piekritēji ir izvirzījuši ideju par konfliktu un viedokļu atšķirībām kā vienu no galvenajiem lēmumu pieņemšanas enkuriem (Beaumont & Nicholls, 2008: 88, 90). Balstoties šajā teorētiskajā idejā, konflikts un viedokļu nesakritības ir lietas, ko ir nepieciešams atpazīt un sagaidīt, jo tikai tad tās var attiecīgi risināt un attīstīt skarto zonu

ilgtspējīgi un pieņemami visām iesaistītajām pusēm. Vārds “radikālā” pirms “demokrātija” lietots, lai norādītu, ka bieži racionālas lēmumu pieņemšanas prakses, kas uzskatītas par demokrātiskām, balstās vienošanās procesā, kurā tiek nostiprinātas jau esošās varas attiecības un kas “izdzēs” dažādību. Proti, kur ir vispārīgā vienošanās, turpat ir arī noklusējuma daļa. Tātad, sekojot šai perspektīvai, lai veiksmīgi un ilgtspējīgi īstenotu lielizmēra projekta mērķi (šajā gadījumā: izbūvētu Rail Baltica trasi), ir svarīgi lēmumu pieņemšanas procesā ne vien iesaistīt visus tos dalībniekus, kurus šis projekts iespaidos, bet arī ieplānot attiecīgi laiku un finansiālos resursus potenciālo konfliktsituāciju risināšanai.

Dažādu pušu iesaistīšanai var būt atšķirīgi tipi un mērķi. Tā kā mūs šajā pētījumā vairāk interesē iedzīvotāju iesaiste, tad piedāvājam aplūkot dažādos modeļus sabiedrības līdzdalības kontekstā. Šie modeļi (Pretty, citēts Cornwall, 2008: 272) ir **(a)** manipulatīva līdzdalība (caur ievēlētu pārstāvi); **(b)** pasīva līdzdalība (iesaistītajiem tikai paziņo pieņemtos lēmumus un veikumus); **(c)** konsultējoša līdzdalība; **(d)** materiāla atbalsta līdzdalība; **(e)** funkcionālā līdzdalība (ar nolūku sasniegt projekta mērķi; tā var būt interaktīva un ietvert kopīgu lēmumu pieņemšanu, taču tas bieži parādās, kad jau svarīgākie lēmumi ir pieņemti); **(f)** interaktīva līdzdalība (cilvēki kopīgi piedalās plāna radīšanā, analizē, attīstībā, stiprināšanā, iekļaujot dažādas perspektīvas; dalība tiek uztverta kā tiesības, nevis vienkārši mērķa sasniegšanas sastāvdaļa); **(g)** pašmobilizācija (iedzīvotāji iesaistās, izrādot iniciatīvu, t. i., neatkarīgi no citām institūcijām, tā kā būt iesaistītam nenozīmē radīt ietekmi). Salīdzinot iesaistes modeļus, būtiski, ka “līdzdalība ir vairāk politisks process nekā tehnika” (Cornwall, 2008: 281). Ņemot vērā, ka modeļu kategoriju robežas praksē ir plūstošas atkarībā no tā, kā un kad tās tiek problematizētas, šajā nodaļā mūsu mērķis ir analizēt, uz kuru no modeļiem tiecas atbildīgās puses un kā to vērtē.

Būtiski arī aplūkot, kā tiek pamatota nepieciešamība iedzīvotāju iesaistei un kā tiek veicināta dažādu sabiedrības grupu locekļu līdzdalību. Piemēram, ieguvums no iedzīvotāju iesaistes var tikt pamatots kā vērtīgs projektam lokālo perspektīvu dēļ. Lai arī visu iedzīvotāju intereses un vēlmes saistībā ar projektu izpildīt nav iespējams, lielākās sabiedrības daļas apmierinātība ar projektā izdarītajām izvēlēm ir viens no kritērijiem, kas nodrošina tā veiksmīgu īstenošanu nākotnē. Protams, jāņem vērā, ka iedzīvotāju iesaistē fundamentāli svarīga ir ekspertu spēja ieklausīties un ieklausīto iestrādāt risinājumos (Petts & Brooks, 2006: 1046). Tāpat arī ir nepieciešams apzināties, ka sabiedrības kapacitāte apspriest plānojuma risinājumus nav tiek liela kā ekspertiem, un tas ekspertiem var būt liels izaicinājums un diskomforts (p.

1055). Līdzdalības pamatošana bieži izriet arī no liberālās un demokrātiskās ideoloģijas. Viens no uzskatiem ir, ka patiesi demokrātiskos apstākļos katram pilsētas iedzīvotājam vajadzētu būt iespējai piedalīties pilsētas publiskajā dzīvē un arī plānošanā, neatkarīgi no viņa specifiskās kapacitātes vai sociālā statusa (Valkenburg, 2012: 480). Šāda līdzdalība pieprasa specifiskas prasmes un zināšanas, piemēram, tādā nozarē kā būvinženierija vai vides zinātne. Ir grūti komunicēt, ja šo zināšanu nav un ja eksperti nav padarījuši informāciju (dokumentus, prezentācijas, vizuāļus) saprotamu.

Īsi apkopojot teorētiskās idejas: plānošana ir attiecīgam kontekstam specifiska vietas un laika konceptualizēšana. To veido optimistiski centieni kontrolēt nākotnes procesus, ietekmējot tagadni. Salāgojot dažādas intereses, plānošana ir kompleksa un pieprasa apzināšanos, ka starp iesaistītajiem pastāv varas attiecības, kas var apslāpēt alternatīvas perspektīvas plānojuma izstrādē, un ka iesaistītajiem ir dažādas kapacitātes iesaistīties diskusijās.

Metodoloģija

Dalībnieki

Intervēšanu mēs sākām 2020. gada novembrī. Datu ieguvei piecās intervijās tika intervēti seši speciālisti: dzelzceļa līnijas un lokālplānojuma ietekmēto teritoriju attīstītāji, pašvaldības eksperts, memoranda organizēšanā iesaistīta persona un plānošanas pakalpojumu sniedzējs. Lai ziņojumā atšķirtu šo grupu no ekspertiem un biedrībām, lietojam apzīmētāju atbildīgie speciālisti, kas norāda uz nodarbināto iesaisti plānošanas procesā un organizatorisko lomu. Pētījuma dalībniekiem ielūgumi uz interviju tika sūtīti e-pastā vai īsziņā. Tā kā intervijas bija plānotas valstī izsludinātās ārkārtas situācijas laikā epidemioloģisko apsvērumu dēļ, speciālisti tika aicināti uz sarunu tiešsaistē video zvanā. Zvaniem un ierakstiem tika lietotas aplikācijas *Zoom* vai *MS Teams*. Zvanu laikā vairākkārt bija grūtības ar interneta savienojumu, tomēr tā ietekme uz iegūtu datu kvalitāti bija neliela.

Intervijas

Intervijas kopumā ilga no 40 minūtēm līdz 1 stundai. Visas intervijas bija daļēji strukturētas, kas ļāva intervētajiem projekta pārstāvjiem gan atbildēt uz jau sagatavotiem jautājumiem projekta interviju scenārijā, gan brīvi stāstīt un komentēt par projektu. Tā kā uzaicinājām dalībniekus kā savas jomas speciālistu pārstāvjus, tad arī attiecīgi katram tika

pielāgotas interviju vadlīnijas savai lomai projektā. Kopumā ievācām kvalitatīvos datus par to, kāda tieši ir intervēto institūciju un organizāciju loma plānošanā, kāds ir viņu viedoklis par sadarbību un kā Rail Baltica, viņuprāt, ietekmēs Rīgas pilsētas nākotni.

Pozicionalitāte un ētika

Kopumā mūsu grupai, piecām antropoloģijas studentēm, sākotnēji bija neitrāla attieksme pret šo projektu, tā kā Rail Baltica trases izbūve nenorisināsies netālu no mūsu dzīvesvietām. Taču, veicot pētījumu, sapratām, ka šis projekts tomēr veicinās pārmaiņas teju ikviena Rīgas pilsētas iedzīvotāja ikdienā. Un tomēr tas daudz neietekmēja mūsu pozicionalitāti, varbūt tikai pozitīvi. Respektīvi, augot interesei, ievācām bagātīgākus datus un labāk orientējāmies pašā Rail Baltica projekta plānošanā un risinājumos.

Intervijas tika ierakstītas ar dalībnieku informētu piekrišanu. Interviju veikšanas kontekstā jāmin vēl viens pozicionalitātes aspekts. Tā kā esam studentes, turklāt bakalaura līmeņa, mums bija vieglāk uzdot naivus jautājumus. Lielākoties dalībnieki nesagaidīja, ka būsīm jau ar lielu pieredzi pētniecībā vai lielu izpratni par projektu jau pētījuma sākumā, tādēļ neuztvēra mūs kā draudu, bet tieši pretēji – bija vieglāk atklāt savu personisko viedokli, nebaidoties no nosodījuma.

Taču, kas bija lielāks izaicinājums, bija pieciem cilvēkiem strādāt kopā pie viena pētījuma un kopā rakstīt ziņojumu. Mūsu katras priekšstati par to, kā jāapraksta teorija vai jāveic datu interpretācija, protams nedaudz atšķīrās. Arī mūsu pētījuma veikšanas pieredzes ir nedaudz atšķirīgos līmeņos. Tomēr mēs to centāmies risināt, aktīvi sazvanoties, pārrunājot pētījuma gaitu un pārskatot cita citas uzrakstīto.

Datu apstrāde un analīze

Ierakstītās intervijas vispirms transkribējām, tad ar tām dalījāmies savā starpā. Trīs no piecām grupas dalībniecēm veica datu analīzi. Iegūtos datus analizējām ar šādiem kodiem: (1) temporalitāte un resursi, kas palīdz saprast, kā dalībnieki konceptualizē laiku un pieredz materiālu resursu ietekmi uz plānošanas procesu; (2) plānošanas pieejas, kas parāda, kā dalībnieki saprot plānošanu un kādas metodes tiek lietotas interešu mediēšanā; 3) iedzīvotāju iesaiste, kas dod ieskatu gan motivācijā iesaistīt sabiedrību, gan iesaistes īstenošanas praksēs; 4) attīstības diskurss, kas atspoguļo viedokļus par Torņkalna apkaimi un plānošanas kultūras attīstību. Šī kodu sistēma arī veido datu analīzes struktūru.

Datu analīze

Temporalitāte un resursi

Atbildīgo speciālistu vidū bieži tika uzsvērts, ka Rail Baltica ir gan laikietilpīgs, gan resursietilpīgs projekts, kurā dažādi procesi notiek paralēli, lai to izveidotu ilgtspējīgu. Šāda izmēra projektā plānošana ilgstot gadiem, un nozīmīgi plānošanas lēmumi (piemēram, trases novietojums) Rail Baltica gadījumā jau ir pieņemti 2016. gadā. Kā tika reflektēts, šī iemesla dēļ, apkaimju iedzīvotāji spēj ietekmēt projekta virzību tikai lokālpilnojamu līmenī, kur tiek apspriesti pārvadi, gājēju ceļi utt. Tikmēr jau apstiprinātās projekta daļas tiek izpildītas, balstoties darba grafikā. Speciālisti skaidroja, ka šī ir arī situācija, kur iedzīvotāju ierosinājumi nav izpildāmi uzreiz, bet gan vairāku mēnešu vai gadu laikā, kas, viņuprāt, rada iespaidu, ka apkaimju biedrību vēlmes netiek ņemtas vērā. Speciālistu redzējumā projekta sarežģītības un nepieciešamās izpildes laika dēļ, rodas grūtības iesaistīties procesā, ja nav sekots līdz iepriekšējiem lēmumiem, kas sākotnēji arī nebija viegli pieejami, tādēļ projekta daļas “ievelkas”, kad tiek apspriesti lēmumi, kas vairs nav maināmi. Kā vērtēja organizētāji, temporālie un materiālie resursi tiek patērēti arī tad, ja dalībnieki nav skaidri definējuši savas vēlmes, tādējādi diskusijas mēdz “iet uz riņķi”. Organizētāju vērtējumā apspriešanas procesos komunikācija bija uzlabojusies, kļuvusi “raitāka, veiklāka”, bet, viņuprāt, memorandu struktūra pieprasīja gan vairāk laika, gan resursu, lai nodrošinātu visu pušu intensīvu iesaisti. No atbildīgo speciālistu puses, nepieciešamība turēties laikā tika pieredzēta satraukti:

“Es domāju, ka tie riski pastāv visu laiku, jo plānam ir jāturas laikā, mums ir jābūt sekmīgiem, lai varētu startēt uz nākamajām finanšu kārtām. Visa nauda jau vēl nav kabatā! Un mēs reizēm uzvedamies tā, it kā viņa būtu.”

No attīstītāju un plānotāju puses, atkāpšanās no iepriekš pieņemtajiem lēmumiem, ņemot vērā iedzīvotāju vēlmes, nozīmēja papildus resursu (laika un kapitāla) patēriņu, kas paralēli var palēnināt projekta virzību uz priekšu. Vairāki notikumi, kas tika minēti saistībā ar Rail Baltica “buktēšanu” laikā, bija Rail Baltica vadības maiņa, Rīgas Domes ārkārtas vēlēšanu process, kā arī LU rektora vēlēšanu rezultātu izvērtēšanas aizkavēšanās saistībā ar Torņakalna plānu saskaņošanu. Projekta laika grafiks un tā saistītie jautājumi par finansējuma iegūšanu tādējādi tika redzēti kā limitācija pilnvērtīgai iesaistei un kā cēlonis tam, ka ir mazāka kapacitāte diskutēt memoranda diskusiju dalībnieku interesējošos jautājumus.

Plānošanas pieejas

Atbildīgo speciālistu redzējumā galvenais mērķis memoranda diskusijās ir interešu uzklaušanās un produktīvs kompromiss, kurā piedāvājumi gan tiek, gan netiek ņemti vērā. Tajā pašā laikā speciālisti arī uzskatīja, ka sadarbība varētu būt labāka. Tas tika raksturots kā “sadarbības kultūra”, kas, viņuprāt, ir sākusi attīstīties salīdzinoši nesen un ko būtu nepieciešams attīstīt. Tika sagaidīts, ka komunikācija no dalībnieku puses varētu būt precīzāka un dalībnieku pozīcijas un vēlmes – “skaidrākas”.

No otras puses, atbildīgie speciālisti apzinās, ka lielāka varbūtība ir, ka tiks ņemti vērā aktīvāko cilvēku viedokļi, tādēļ redz kā nepieciešamību iesaistīt masu medijus informācijas izplatīšanā. Tāpat arī daudzbalsīguma un vienlīdzīguma dēļ vairākas organizācijas pirms diskusijām, aptaujājot savus apkaimju iedzīvotājus un pēc tam informē par saviem lēmumiem speciālistus memoranda diskusijās. Tika novērtēts tas, ka biedrības atklāja, ka arī iedzīvotāju starpā kādā jautājumā nav vienprātības. Speciālisti savukārt vērtēja, ka viņu pusē pastāv izaicinājums dot atgriezenisko saiti lielās laika atstarpes starp diskusijām un lēmumiem dēļ. Arī esošā epidemioloģiskā situācija kopumā apgrūtina jebkāda veida komunikāciju – izmantotās tehnikas un tiešā kontakta trūkuma dēļ rodas pārpratumi un iedzīvotāji nespēj efektīvi izteikt savu viedokli.

Iedzīvotāju iesaiste

Lai arī intervijās tika minēts, ka Rail Baltica trases plānošanā iedzīvotāji memoranda formā tika iesaistīti tikai tad, kad vairāki svarīgi konceptuālie lēmumi jau bija pieņemti, nodrošinot drīzāk funkcionālo plānošanas modeli, tomēr no atbildīgo teiktā varēja saklausīt, ka kā plānošanas ideālam ir vairākas demokrātiskas un interaktīvas pārvaldes iezīmes. Turklāt tika atzīmēts, ka Rail Baltica modelī līdzdalība ir agrīnāka kā citos gadījumos un to nenosaka normatīvais regulējums. Salīdzinot ar, viņuprāt, citiem publisko apspriešanu formātu, viens no atbildīgajiem minēja, ka: “Šis nav tāds klausīšanās formāts, tur ir aktīvas diskusijas”. Arī sadarbības formāta izveidē tika plānota līdzdalība:

“[Organizētājs] izsludināja, veica aptauju par to, kā tad mūsu memoranda dalībnieki saredz šo te sadarbību. Par veidiem, gan formātiem, par tikšanās biežumiem. Jāsaka tā, ka, tie viedokļi nebija nu tādi ļoti viennozīmīgi. Katram tomēr bija vairāk vai mazāk savs priekšlikums, bet mēs izvilkām tādu vidējo aritmētisko un rezultātā šobrīd sadarbība notiek vairākos formātos.”

Te vērojama arī sajūta, ka iesaistīto pušu priekšlikumi ir neviennozīmīgi un ka apmierināt visu intereses nav iespējams. Tomēr te redzams arī, ka viedokļu dažādība liek un ļauj diversificēt formātus. Tāpat šajā intervijā tika izcelts, ka lielā mērā jaunākie risinājumi ir “iedzīvotāju nopelni” un, ka, “kurš gan labāk zinās”, kas iedzīvotājiem pilsētā ir nepieciešams kā paši iedzīvotāji.

Lai gan raksturotais modelis, pat, ja praksē ne viss izdodas kā sākotnēji plānots, vīzijā pārstāv demokrātijai un pozitīvai iesaistei atbilstošus principus, pastāv arī daudz problemātisku faktoru un grūtību, ar kurām atbildīgie speciālisti ir saskārušies. Šāds sabiedrības līdzdalības modelis rada grūtības, jo bieži vien jāskaidro pašiem jau sen zināmais, taču ne-ekspertiem vēl nezināmais vai nesaprotamais. Intervētie speciālisti arī norādīja, ka sarunas noteikti ir daudz “izstieptākas” un noris daudz ilgāk publikas iesaistes dēļ. Dalībnieki norādīja arī to, ka bieži vien tiek atkārtoti diskutēti par jau it kā nolemtu. Un, vēl jo vairāk, tika iezīmētas arī bažas, ka projekts varētu tikt apdraudēts un nenovests līdz galam tieši šo iemeslu dēļ. No šī var secināt, ka atbildīgie speciālisti uzskatīja, ka iedzīvotāju iesaiste var radīt arī zināmus riskus, kas apdraud projektu, ja attiecīgi sabiedrības iesaistei jau laikus netiek atvēlēti nepieciešamie laika un finansiālie līdzekļi.

Intervijās saskārāmies arī ar redzējumu par grūtībām un kritiku attiecībā pret memoranda tikšanos norisi un praktiskiem jautājumiem. Piemēram, viens no atbildīgajiem speciālistiem norādīja, ka, viņaprāt, memorandu tikšanās ir par biežu, kas pēc iepriekš minētās aptaujas tika nolemts vismaz reizi divos mēnešos. Tas tika pieredzēts kā papildu spriedze risinājumu projektēšanā. Atbildīgie speciālisti arī norādīja, ka ne-ekspertu iesaistīšanas kontekstā ir jāpielāgo materiāli, prezentāciju noformējums un valodas stils, lai tas būtu saprotams visiem, ne tikai ekspertiem. Piemēram, tika atzīts, ka “kamēr notiek publiskās diskusijas, tur vairāk jābūt vizualizācijām”.

Turpinot to, ka bieži vien atbildīgajiem speciālistiem ir jāskaidro, viņuprāt, pašsaprotamas lietas un jāpielāgo materiāli ne-ekspertu zināšanām, intervijās parādījās arī vēlme paaugstināt ne-ekspertu kapacitāti piedalīties, ko viens no intervētajiem raksturoja kā “tehnoloģisko pilsonību”. Tās trūkums tika redzēts kā grūtību veidojošs gan ekspertiem, gan ne-ekspertiem, gan apspriešanu norisei kopumā. Te atkal tika reflektēts, ka speciālistiem ir jācenšas izvairīties no pārlietu “sarežģītas valodas” un jāskaidro lietas ne-ekspertiem saprotamā veidā – nevar no iedzīvotājiem sagaidīt neesošu zināšanu un prasmju kapacitāti. Piemēram, viens no

organizētājiem norādīja, ka “Rail Baltica no pilsoņa pagēr iepriekšējās prasmes un spējas, kuras tam nemaz nav”. Tehnoloģiskās pilsonības trūkums un tās neapzināšanās tika saistīta arī ar lēmumu pieņemšanu. Piemēram, viens no atbildīgajiem speciālistiem atzina, ka, iespējams, kaut kādā ziņā iedzīvotājiem tiek pateikts priekšā, ko plānotāji redz un kādus uzlabojumus vajadzētu veikt. Tomēr intervijās parādās arī pozitīvāki naratīvi šajā kontekstā. Intervētie uzskatīja, ka stratēģiskos un sarežģītos jautājumos norisinās informēšana un skaidrošana un ka projekta ietvaros ne-ekspertu zināšanas progresē.

Lai gan memorands un iedzīvotāju līdzdalība sevī ietver vairākus aspektus, ko atbildīgie vērtēja kā tādus, kas to nepadara par ideālu, jāuzsver, ka kopumā atbildīgo vērtējums iedzīvotāju iesaistei Rail Baltica memoranda diskusiju formā bija pozitīvs. Visi intervētie norādīja, ka interaktīvā iedzīvotāju iesaiste ir nepieciešama un tik efektīva, cik dotajos apstākļos var būt, nodrošinot Rail Baltica projekta atklātību un caurspīdīgumu un, kā jau iepriekš minēts, iedzīvotāju vēlmēm atbilstošāku un ilgtspējīgāku lēmumu pieņemšanu, kam normatīvais regulējums vēl nav ticis līdzī. Par to liecina arī vārdi, ar kādiem sadarbība tika aprakstīta: “cieņa”, “ieklausīšanās”, “izpratne” u.tml.

Attīstības diskurss

Torņkalns

Runājot par Torņkalna apkaimi, pētījuma dalībnieku teiktajā visbiežāk izskan idejas par mobilitāti: piekļuvi Latvijas Universitātes Akadēmiskajam centram, infrastruktūras pielāgošanu gājējiem, velosipēdistiem un tās saskaņošanu ar dzelzceļa līniju un auto satiksmi. Laikā, kad veicām intervijas, aktuāli bija jautājumi par Raņķa dambi un Vienības gatvi, pārvadu vai tuneli, sabiedrisko transportu, par veloceļiem, gājēju ietvēm, vīzijas līmenī par promenādi u. tml. Visu dalībnieku teikto par Torņkalnu varētu ierakstīt vides sakārtošanas un attīstīšanas naratīvā, salīdzinot ar tā stāvokli šobrīd. Viena dalībiece šodienas Torņkalnu raksturoja kā “visneattīstītāko teritoriju no transporta viedokļa”. Kas attiecas uz Rail Baltica dzelzceļa plānošanu un būvniecību – atbildīgie speciālisti to uztvēra gan kā iespēju, gan līdzekli šo vidi sakārtot un uzlabot, proti, padarīt to patīkamāku, ērtāku, drošāku, pieejamāku cilvēkiem, padarīt to apdzīvotāku. Vieni no minētajiem iemesliem padarīt šo vietu apdzīvotāku, ir Latvijas Nacionālās bibliotēkas esamība Torņkalna apkaimē un “zināšanu jūdze”, kā to dēvē vairāki pētījuma dalībnieki. Respektīvi, kopā ar bibliotēku un Latvijas universitāti kreisajā Daugavas krastā atrodas arī Rīgas Tehniskā universitāte (Kļīpsalā) un Rīgas Stradiņa universitāte

(Dzirciemā).

Kopumā projekta eksperti Torņkalna nākotni konceptualizē optimistiski un redz Rail Baltica projekta ietekmē veidotos infrastruktūras risinājumus kā šīs apkaimes attīstības dzinējspēku un veidu, kā to transformēt par Pārdaugavas centru. Viens no dalībniekiem to raksturoja šādi:

Vēl tas, ka ar visu šo Rail Baltic mezgla izstrādi, tā ir kā tāds grūdiens uz priekšu citām lietām, grūdiens izdarīt un sakārtot lietas. Ne tikai LU, bet arī pašai pilsētai. Grūdiens uztaisīt un sakārtot ielas. Viss notiek paralēli, un viss iet uz priekšu.

Ideja par Rail Baltica kā dzinējspēku ne vien motivē “sakārtot vidi”, bet savā ziņā arī uzliek lielu atbildību uz pašiem projekta īstenotājiem. Būtiski, ka no plānošanas un attīstīšanas viedokļa Torņakalnā tiek redzēta nepieciešamība pēc lielām pārmaiņām, kas jāņem vērā, salīdzinot ar iedzīvotāju viedokli (*skat. 3 nodaļu ziņojumā*).

Sarunu kultūra

Domājot par to, kā Rail Baltica projekta plānošana tiek īstenota, var tikai turpināt analizēt ideju par projekta nozīmīgumu – ne tikai Torņkalna apkaimē, bet visā pilsētā un tās publisko “sarunu kultūrā”. Rail Baltica tiek skatīts kā lielākais projekts, kāds Latvijā līdz šim bijis, tā kā tas “caurvij pilsētas audumu” un skar apkaimes, pilsētas infrastruktūru aktorus un vidi. No dalībnieku teiktā rodas iespaids, ka komunikācijas prakšu ziņā projekts ir daudz “audzis” (šo vārdu lieto vairāki eksperti) pēdējo sešu gadu laikā. Šobrīd komunikācija projektā notiek dažādos formātos: memorandi, publiskās diskusijas, apskērojumi, aptaujas, e-pasti utt. Piemēram, viens no atbildīgajiem atklāja, ka saziņa organizatoru starpā viņam esot fundamentāli svarīga un ir “īknedēļas kalendāra sastāvdaļa”. Tātad arī komunikācija starp atbildīgajiem ir kļuvusi biežāka. Tas ir ietekmējis arī dažādu iesaistīto pušu attiecības – tās kļūst arvien atklātākas, uzticamākas ne tikai profesionāļu starpā, bet arī apkaimju iedzīvotāji ir motivētāki iesaistīties un uzdot jautājumus, jo Rail Baltica kopumā ir redzama lielāka iesaiste, tajā skaitā no politiķu puses. Te jāmin, ka īstenojas arī pašmobilizācijas līdzdalības modelis, par ko liecina, piemēram tas, ka atbildīgie organizētāji redzēja, ka biedrībām ir konkrēti, detalizēti priekšlikumi, kuri tiek izvirzīti arī ārpus piedāvātās dienas kārtības un risināmo jautājumu klāsta. Lai arī atbildīgie apgalvoja, ka uz visiem uzdotajiem jautājumiem teju nepagūst atbildēt “spraiģo apstākļu” (laika resursu) dēļ, tomēr bija redzams arī uzskats, ka ir panākts iespējami vienlīdzīgāks iesaistīto pušu stāvoklis ar dažādām komunikācijas formām arī ārpus publiskajām

diskusijām.

Viens no organizētājiem projektu kopumā pielīdzināja remontam, kura veikšanas laikā atklājas visādas nepilnības ne vien pilsētas infrastruktūrā, bet arī sadarbības praksēs. Viņš apgalvoja, ka projekta īstenotāji vienlaicīgi dibina “sadarbības kultūru” un cenšas tajā apspriest projektu. Tādējādi plānošanas laikā attīstās publisko apspriešanu protokols un tajā ietvertās vērtības un normas:

“Šis protokols Latvijā ir ļoti, ļoti vājš. Tas, ka mēs viņu Rail Balticā vienlaicīgi veidojam un arī izmantojam, – tas ir fundamentāls ieguvums. Nākošajos projektos visām pusēm būs skaidrāk, kā operēt. Un, dod Dievs, ka mēs būsīm no viņa kļuvuši gudrāki, attapīgāki un zinošāki. Uzstājīgāki un precīzāki tajā komunikācijā.”

Un tomēr, lai arī Rail Baltica projekts tika skatīts kā attīstījis sarunu un sadarbības kultūru augstākā līmenī, tā plānošanai un īstenošanai tika redzētas vēl lielas izaugsmes iespējas. Pirmkārt, dalībnieki daudz atsaucās uz informācijas pieejamību un saprotamību. Informācijas nesēji, piemēram, vizuāļi, varētu būt vēl vienkāršotāki, kā arī tika vērtēts, ka sabiedrība joprojām neesot pietiekami informēta par projektu. Viens ierosinājums bija stāstīt par projektu, piemēram, kāda ziņu dienesta izveidotā jaunā sekcijā, kas veltīta šim nacionāla mēroga projektam. Papildu tam, bija ieteikumi arī censties uzdot precīzākus jautājumus iedzīvotājiem rīkotajās diskusijās. Tāpat arī censties viņu atbildes ne vien sadzirdēt, bet arī ieklausīties tajās un dot iespēju iesaistītajiem ko mainīt – būt gataviem kādās situācijās iespēju robežās mainīt arī jau pieņemtus lēmumus, kas jau dažos gadījumos esot noticis. Šāda rīcība veidotu interaktīvu, nevis funkcionālu iedzīvotāju līdzdalību, kā arī rosinātu viņos pārliecību, ka viņu viedoklim ir ietekme.

Secinājumi

No atbildīgo plānotāju un ieviesēju puses, sadarbības memoranda uzstādījums ir veidot interaktīvās plānošanas modeli, kā rezultāts ir – kompromiss. Tajā pašā laikā atbildīgie speciālisti atzina dažāda veida ierobežojumus tā īstenošanā. Kopumā sabiedrības iesaiste tika pamatota kā būtiska, lai pieņemtu jaunus, ilgtspējīgākus un iedzīvotājiem piemērotākus lēmumus, ko iesaistītie uzskatīja par vairākās situācijās panāktu. Speciālisti uzsvēra arī strādāšanu pie komunikācijas veida, kur atbildīgajiem kā organizētājiem bija ekspektācijas par sadarbību kā balstītu cieņpilnā un “skaidrā” komunikācijā, paredzot mazākā mērogā iesaistošu, bet efektīvāku un profesionalizētāku sadarbību. No speciālistu sacītā rodas arī priekšstats, ka

pašreizējā formātā iedzīvotāji tiek iesaistīti lēmumu pieņemšanā, nevis vienkārši uzklausi.

Atbildīgie speciālisti vērtēja, ka informācijas skaidrošana un iedzīvotāju iepazīstināšana ar tehniski sarežģītiem jautājumiem ir izaicinoša un varētu kļūt efektīvāka, vienkāršojot lietoto valodu un lietojot vairāk vizualizāciju, kas, viņuprāt, ne vienmēr izdevās. Speciālisti arī redzēja, ka optimālāks modelis, uz ko būtu jātiecas, ir sabiedrības iesaiste agrīnākā lēmumu pieņemšanā. Arī atgriezeniskā saites sniegšana iedzīvotājiem, viņuprāt, varētu būt vēl efektīvāka. Kā izaicinājumus sabiedrības iesaistē un atgriezeniskās saites sniegšanā galvenokārt speciālisti minēja laika un finansiālo resursu trūkumu, kā arī, viņuprāt “neattīstīto publisko apspriešanu kultūru” Latvijā. Sadarbības memorands savukārt tika vērtēts kā to attīstošs, kāpinot visu iesaistīto prasmes un ekspektācijas.

Resursu trūkuma apstākļos pārāk intensīvi iesaistīt sabiedrību un spriest par alternatīviem risinājumiem atbildīgajiem gan dažubrīd šķita projektu apdraudoši, proti – radot risku, ka dzelzceļš var netikt izbūvēts ar paredzēto finansējumu. Tomēr, tā kā sabiedrības līdzdalība tiek skatīta kā nepieciešama, tiek meklēti risinājumi to īstenot attiecīgajos apstākļos. Šo projektu atbildīgie tādēļ redzēja arī kā ieguldījumu sarunu kultūras attīstībā tādā izpratnē, ka tā ir iespēja mācīties no kļūdām – laicīgi paredzēt vairāk resursu konfliktu risināšanai un iedzīvotāju informēšanai, kā arī atklāt jaunas sadarbības formas, veidot uzticamākas, atklātākas attiecības ar sadarbības partneriem pilsētas plānošanas projektos.

Rail Baltica lokālpilānošana izstrādi speciālisti uzlūkoja arī kā “remontu” vai zināma veida kolektīvu auditu – atklājot jau esošas problēmas pilsētas infrastruktūrā un projektu organizēšanā, kas ļauj izveidot jaunas normas un vērtības sadarbības modelī, ļauj izstrādāt jaunu “sarunu higiēnu” un attīstīt vai sakārtot attiecīgās apkaimes, ko dzelzceļa līnija skars. Piemēram, Torņakalnā speciālistu motivācija ir “sakārtot” mobilitātes jautājumus un padarīt apkaimi apdzīvotāku, it īpaši kreisā krasta “zināšanu jūdzes” dēļ. Šie Torņkalna nākotnes redzējumi kopumā ir ļoti optimistiski un Rail Baltica projekts šai kontekstā tiek skatīts kā dzinējspēks.

Vēl viena joma, kurā, pēc atbildīgo domām, Rail Baltica plānošana varētu sniegt ieguldījumu un ko vēl ir nepieciešams attīstīt, ir plašāka pilsētplānošanas aktualizēšana medijos. Tā kā projekts ir nacionāli nozīmīgs un skar vairākas Rīgas apkaimes, speciālisti atzina, ka par to ir nepieciešams vairāk informēt sabiedrību kā tas, viņuprāt, tiek darīts. Parādījās arī vēlme padarīt ziņas par Rail Baltica projektu vairāk saistītas ar cilvēku ikdienu. Atbildīgo skatījumā lielāka klātbūtne medijos veidotu iedzīvotājus arī kā aktīvus “tehnoloģiskos pilsoņus” un

rosinātu viņus intensīvāk iesaistīties publiskajās diskusijās, kas tika redzēts kā svarīga projekta daļa.

Atsauces

- Abram, S., & Weszkalnys, S. (2013). *Elusive Promises: Planning in the Contemporary World*. New York: Berghahn Books, p. 2-3.
- Beaumont, J., & Nicholls, W. (2008). Plural governance, participation and democracy in cities. *International Journal of Urban and Regional Research*. Volume 32.1, March, p. 88, 90.
- Cornwall, A. (2008). Unpacking “Participation”: models, meanings and practices. *Community Development Journal*. Volume 43, 3 July, p. 272, 281.
- Harvey, P., Jensen, C. B., & Morita, A. (2017). *Infrastructures and Social Complexity: A companion*. London: Routledge, p. 7.
- Petts, J., & Brooks, C. (2006). Expert conceptualisations of the role of lay knowledge in environmental decisionmaking: challenges for deliberative democracy. *Environment and Planning A*, Volume 38, p. 1046, 1055.
- Valkenburg, G. (2012) Sustainable technological citizenship. *European Journal of Social Theory*, Volume 15, April, p. 480.

2

Apkaimju biedrību iesaiste Rail Baltica sadarbības memorandā: “Tas ūdens ir izliets, bet tomēr kaut kā viņš ir jāsamel”

Annemarija Elīna Dukure, Kristiāna Kampare, Kristiāna Kupfere, Zane Rāta

Ievads

Pētījuma ziņojums veikts, intervējot četras apkaimju nevalstiskās organizācijas, kuras ir Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta Rail Baltica Rīgas posma lokālpilnojumā izstrādes sadarbības memoranda dalībnieces, un veicot interviju analīzi un pēc tam to apkopojot. Ziņojums sadalīts trīs nodaļās, aprakstot (1) apkaimju biedrību ekspertīzes darbu, (2) apkaimju lokālās intereses un (3) biedrību rīcībspēju un sadarbību ar sadarbības memorandu.

Metodoloģija

Pētījums tika veikts izmantojot daļēji strukturētas intervijas. Tā kā pētījums tika veikts COVID-19 izraisītās pandēmijas un noteikto ierobežojumu laikā, intervijas tika rīkotas attālināti. Pirms interviju veikšanas tika izveidotas vadlīnijas, kas iekļāva jautājumus par apkaimju biedrībām, sadarbības memorandu un Rail Baltica projektu. Vadlīnijas palīdzēja veikt daļēji strukturētas intervijas ar gataviem jautājumiem, bet atstāja vietu iespējamām diskusijām (Bernard, 2011).

Pētījumā tika veiktas 4 intervijas, pirms kurām tika uzrunāti vairāki cilvēki, kas atbilst vienīgajam pētījuma dalībnieku izvēles kritērijam - dalība apkaimes biedrībā. Pētījumā piedalījās Āgenskalna apkaimes biedrības, “Riga Annen Hof”, Bieriņu apkaimes attīstības biedrības un “Zasulaukam un Šampēterim” apkaimes biedrību locekļi un pārstāvji. Izvēlētā teorijas daļa, kas ir izmatota pētījumā tika atlasīta, lai palīdzētu skaidrot gūtos datus.

Ētika

Atsaucoties uz 1999. gadā apstiprināto “Association of Social Anthropologists of the UK and the Commonwealth” ētikas kodeksu, viens no pirmajiem punktiem, kas jāatzīmē, ir drošas vides nodrošināšana gan sev, gan pētījuma dalībniekiem (ASA, 2019). Kā minēts metodoloģijā, Covid-19 dēļ intervijas notika telefoniski, lai nevienam iesaistītajam cilvēkam nebūtu lieks veselības apdraudējums pētījuma veikšanas dēļ. Otrā lieta, kurai jāpievērš uzmanība, ir pētījuma dalībnieku anonimitātes nodrošināšana (Ibid, 2019). Tā kā pētījumā iesaistītie dalībnieki pārstāv nevalstiskās organizācijas, kurām ir tieša saskare ar Rail Baltica projekta īstenošanu un to anonimizēšana diskutējamo jautājumu dēļ ir problemātiska, nevalstisko organizāciju nosaukumi netiek anonimizēti, taču konkrēti intervētie cilvēki ētikas apsvērumu dēļ netiek saukti vārdos.

Pirms intervijām visi dalībnieki tika informēti par pētījuma dizainu un gaitu, to, kādiem cilvēkiem būs atļauta piekļuve interviju transkriptiem un tika lūgtas atļaujas intervijas ierakstīt un tās iekļaut pētījuma ziņojumā. Tā kā biedrību locekļi ieņem konkrētas lomas un ir konkrētu jomu pārstāvji, pastāv iespēja, ka viņi tiek atpazīti personiski, tāpēc, pirms interviju veikšanas, dalībniekiem tika atgādināts, ka simtprocentīgu anonimitāti nodrošināt nav iespējams, taču tas tiks darīts iespēju robežās.

Pozicionalitāte

Jāatzīmē, ka interviju procesu un tam sekojošo interviju analīzi iespaido mūsu pašu pozicionalitāte – esam konkrēto apkaimju iedzīvotājas vai tranzībraucējas ikdienā. Zinot, par ko ir runa, interviju laikā bija vieglāk veidot atvērtu sarunu un iegūt pētījuma dalībnieka uzticību. Tāpat pastāv iespēja, ka interviju laikā atrunātie temati, piemēram, tranzīts cauri apkaimēm, Rail Baltica un citi tieši vai netieši ietekmē arī mūs ne tikai kā pētījuma veicējus, bet arī kā Rīgas iedzīvotājus. Lai arī pētījuma ziņojumu centāties uzrakstīt pēc iespējas objektīvāk izvairoties no priekšspieņēmumiem, ir jāņem vērā mūsu studenta-iedzīvotāja pozicionalitāte, kas iespaido to, kas mums, analizējot intervijas, liekas vissvarīgākais, tāpat kā to, ko pētījuma dalībnieki izvēlas mums teikt.

“Ļoti prasītos, lai nāk arī, nu, jūs esat augstākās izglītības iestāde, ka nāk tā kā vēl kompetento pušu rekomendācijas, lai būtu iemesls mainīt to taktiku un retoriku, nu, tā. Tas būtu vērtīgi.”
Biedrības pārstāvis

Šis citāts liek noprast, ka akadēmiskā klātbūtne sadarbības procesā pēc intervētā domām varētu palīdzēt biedrībām tikt vairāk sadzirdētām, un nostāda mūs pētnieciski akadēmiskā lomā, kas, kā iepriekš minēts, konfliktē ar iedzīvotāja lomu.

**Apkaimju biedrību ekspertīzes darbs:
“Sabiedrībai ir stereotipi par vārdu
“biedrība” - viņi domā, ka tie ir tie trakie,
kuriem atkal kaut kas nepatīk”**

Pārdaugavas apkaimju biedrības (Anniņmuižas apkaimes biedrība “Riga Annenhof”, Āgenskalna apkaimes biedrība, Bieriņu apkaimes attīstības biedrība, biedrība “Zasulaukam un Šampēterim”) izveidotas pēdējo trīs gadu laikā, un sākotnēji katrai biedrībai bijusi sava dibināšanas motivācija. “Riga Annenhof” sākotnējais mērķis bijis bagātināt kultūras notikumu programmu Imantas un Zolitūdes apkaimēs; Bieriņu apkaimes attīstības biedrībai bijis nepieciešams juridisks iemesls Lielās talkas organizēšanas uzlabojumiem; biedrība “Zasulaukam un Šampēterim” izveidojusies, jo savulaik jau nācies risināt problēmas ar dzelzceļa radītajām vibrācijām dzīvojamo māju tuvumā. Biedru skaits šajās nevalstiskajās organizācijās ir no 21 līdz 77, taču aktīvo biedru ir mazāk. Biedru intereses un prioritātes, tāpat kā viņu nodarbošanās, ir dažādas.

“[...] es pati esmu arhitekte, plānotāja, kādi mums ir vairāki biedri, mums ir vides speciālisti, žurnālisti, mākslinieki, mediju speciālisti, tas ir tā, kurus es visvairāk zinu, bet noteikti ir vēl dažādu jomu pārstāvji, nu, caurmērā katram ir sava, nu, inteliģenti cilvēki, kuram katram ir savs piensums, tai mūsu biedrības darbībai.” Kādas apkaimes biedrības pārstāve

Pārdaugavas apkaimju biedrībām ir līdzīgi galvenie mērķi - iedzīvotāju iesaiste apkaimes attīstībā, apkaimju kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšana, kā arī vides kvalitātes uzlabošana, tomēr var secināt, ka šobrīd lielākā prioritāte ir tieši ar Rail Baltica saistīto jautājumu risināšana. Biedrības pauž, ka ir ir atvērtas komunikācijai, kopīgai jautājumu risināšanai, kā arī kompromisu meklēšanai. Kopumā biedrības par šī projekta īstenošanu izsakās visnotaļ pozitīvi, taču konkrētus jautājumus komentē no ‘risku menedžēšanas’ pozīcijas.

“Mērķis mums ir sekot līdzi pagaidām, nu tas virsmērķis ir dabūt mums labāko iespējamo risinājumu un, protams, grūti nedefinēt, kas būtu vislabākais. Svarīgākais no mūsu apkaimes viedokļa, lai mūsu apkaime ko ļoti daudz nezaudētu no šī projekta. Lai novērstu potenciāli ļoti vides degradējošus risinājumus un ātri uzķert ja tādi tiek plānoti un novērst.” Kādas apkaimes biedrības pārstāvis

Kā min Fungs, veiksmīgai lokālās darbības norisei ir nepieciešami ārējie resursi kā finansēšana, kooperācija, eksperti, kuri palīdzētu darbam ritēt straujāk un biedrībai tikt vairāk sadzirdētai (Fung, 2006). Saskaņā ar šo teoriju pārvaldei, šajā gadījumā, Rīgas Domei, ir nepieciešams sistemātisks rīcības plāns sabiedriskā darba asistēšanā un organizēšanā, kurā, pēc Zasulaukam un Šampēterim biedrības pārstāves novērojumiem ir daudz trūkumu. Arī Providus veiktais pētījums vēsta, ka šobrīd atsaucība no iesaistītās sabiedrības ir vāja un nepietiekoša, kad runa ir par cilvēku iesaisti un dialogu pašvaldības dokumentu izstrādē (Stafecka, Frīdenberga, Tarasova, 2020). Tā kā apkaimju biedrībām ir salīdzinoši ciešāka sadarbība ar pārvaldes institūcijām, nekā parastam iedzīvotājam, un tās ir novērojušas, ka sadarbība nav tik tuva un pretimnākoša, cik, viņuprāt, būtu nepieciešams, pastāv iespēja, procesā iztrūkst svarīgu komunikācijas elementu, kurus nepieciešams identificēt, lai sadarbību uzlabotu.

Situācija ar iedzīvotāju informēšanu par gaidāmajām pārmaiņām apkaimēs ir dažāda. Bierīņu apkaimes attīstības biedrība par katru sapulci ar sadarbības memorandu informē biedrības Facebook lapā, kā arī vēsturiski tikušas veiktas iedzīvotāju aptaujas par aktuālajām problēmām, taču biedrības pārstāvis atzīst, ka Rail Baltica projekts iedzīvotāju vidū lielākoties tiek uztverts diezgan vieglprātīgi. Arī biedrības “Zasulaukam un Šampēterim” pārstāvis apkaimes iedzīvotāju interesi par projektu vērtē kā vidēji zemu. Āgenskalna apkaimes biedrība novērojusi neviennozīmīgu informētību iedzīvotāju vidū - daži vispār nav informēti, daži ir informēti, taču nezina, kā tieši tas notiks, tāpat biedrība redz nepieciešamību pēc lielākas informatīvās kampaņas. Kopumā biedrības uzskatīja, ka no Rail Baltica puses komunikācija ar iedzīvotājiem ir ievērojami jāuzlabo.

“[...] Tas jautājums ir tik nenormāli sarežģīts, ka, lai noinformētu visus uzrunājošā veidā, ir nepieciešami papildus resursi, lai kaut ko vizualizētu un tādā garā un vienmēr esam atdūrušies pret to, ka pietrūkst laika un iesaistīto cilvēku, kas varētu to informāciju tā kā apstrādāt un padarīt uztveramu, jo tas projekts ir tik sarežģīts, ka man bieži vien liekas, ka kādam, nezina, izstāsta to rakstā, neviens neko nesapratīs. Tas ir tik kompleksi, tas nav tik vienkārši uztverams.”

Anņīmuižas biedrības pārstāve uzskata, ka Imantas un Zolitūdes iedzīvotāji vispār nav informēti par plānotajām pārmaiņām vērienīgā projekta sakarā. Tāpat viņa atgādina, ka Imantā dzīvo 60% krievvalodīgo, bet Zolitūdē - 70%, no kuriem daudzi pat nezina par biedrības pastāvēšanu un tās centieniem informēt iedzīvotājus par notikumiem apkaimē, tāpēc ir jāmeklē arī citi informācijas nodošanas kanāli.

“Mums, visticamāk, būs jārīko kaut kādas iedzīvotāju mikrosapulces katrā no šiem mazajiem kvartāliem un tā. Jāskaidro viņiem. Pirmais, ko viņi pasaka, kad tu sāc runāt par Rail Baltica, - “tādas nebūs!”. Es nezinu, no kuriem politiķiem tas ir aizgājis, bet tas ir aizgājis automātiski, kad jebkuram cilvēkam pasaka par Rail Baltica - “nu viņu taču nebūvēs, viņa nekad nepienāks, par to nav vērts vispār runāt!” Rīga Annenhof pārstāve

Apkaimju lokālās intereses: “Mēs neesam caurbrauktuve”

Biedrības aicina orientēties uz izvairīšanos no tranzīta zonām, tā vietā veidojot daudzfunkcionālu, zaļu vidi, kas draudzīga mikromobilitātes veidiem, nevis koncentrēties uz autotranzītu, pamatojoties uz to, ka iedzīvotāju intereses ir mierīga, klusa dzīvojamā vide, kas, autotranzīta ietekmē kļūtu trokšņaina un nedroša. Visu apkaimju pārstāvji pauda ar autotransporta kustību saistītas bažas.

Zasulauku un Šampēteri atdala dzelzceļa līnija, apkaimes biedrība iekļauj abas apkaimes vienotā biedrībā. Saskaņā ar biedrību pausto abās dzelzceļa pusēs tiks celtas dzelzceļa konstrukcijas un tiks mainīti šķērsošanas maršruti. Viena no lielākajām bažām, ko uzsvēra biedrības valdes locekļi ir ierasto pastaigu ceļu krasā mainīšanās un no dzelzceļa nākošo skaņu daudzuma potenciālā paaugstināšanās. Biedrības pārstāvis uzskatīja, ka Rail Baltica projekts var personīgi skart iedzīvotājus, kā arī norobežot apkaimes ar projektā iekļautajām maiņām.

“Nu tas, ka nav viennozīmīgi skaidrs, vai tie risinājumi, kas būs Rail Baltica rezultātā nesašķels Rīgu un Rīgas apkaimes, kas ir pie dzelzceļa un tā ir pati galvenā problēma, ka tas var radīt mākslīgu šķērslī, diezgan nepārvaramu. Un otra lieta, ka būs kaut kāda iedzīvotāju daļa, kuru tas projekts ietekmēs personīgi un būs radīts noteikts konflikts.” Zasulaukam un Šampēterim

Svarīgākais, ko Bierīņu apkaimes attīstības biedrības pārstāvis minēja kā ietekmējamu faktoru Rail Baltica projekta ietvaros, bija Mārupīte un tās apkārtnē. Tika minēti gadījumi, kad upīte ir applūdusi un tika izteiktas bažas par apkaimes atkārtotu applūšanu, ja tiks lemts par labu garajam tunelim, kas būtu jārok zem upītes.

“[...] mēs esam par to, lai saglabā Mārupītes dabisko upes plūdumu. Respektīvi, lai nejaucās iekšā, jo tajā brīdī vēl bija plāns par garo tuneli vai īso tuneli. Ja tas ir garais tunelis, tad viņš iet zem upītes, un, ja viņš iet zem upītes, tad es tur redzu problēmas. Jo pasaulē ir ļoti daudzi piemēri, kur tas ir labi īstenots, bet man šķiet, ka Latvijā mēs to vēl neesam iemācījušies un ka tur būtu kaut kādas problēmas. Savukārt, ja tas ir īsais tunelis, tad viņš mūs tik ļoti neskar.

Dzelzceļš jau ir iznācis virszemē, pirms viņš ir atnācis līdz, piemēram, Mārupītei. Šajā gadījumā viņš iet te jau pa augšu. Nu lūk, līdz ar to atrisināts tiktu jautājums par to, ka mēs esam par to, lai Mārupītes biotops tiek saglabāts, kā arī velociņš paliktu.” Bieriņu apkaimes attīstības biedrība

Biedrības pārstāvis identificēja arī konkrētas problemātiskās zonas saistībā ar satiksmes organizāciju, kas tiek uzskatīta par vienu no aktuālākajām problēmām Bieriņu apkaimē. Tiek minēts Liepājas ielas un K. Ulmaņa gatves krustojums, kur no rītiem bieži vien vērojami lieli sastrēgumi. Tā kā šis ceļš tālāk ved pāri dzelzceļam, tas varot tikt ietekmēts Rail Baltica būvniecības procesā, taču tas ir viens no diviem galvenajiem ceļiem ne tikai uz Āgenskalnu, bet arī uz centru. Otrs ceļš, kā arī problemātiskā zona biedrības pārstāvja ieskatā ir Altonavas ielas tiltiņš. Pēc biedrības pārstāvja novērojumiem, tas ievērojami kavē satiksmi, kā arī tiek pārslogots.

Kā problemātisku satiksmes organizācijas piemēru Āgenskalna apkaimes biedrības pārstāve min Rail Baltica plānotās transporta novirzes izmaiņas, kas paredzētu Liepājas ielā veidot tuneli, kurš garantētu bezkonflikta iebraukšanu apkaimē.

“Pierīga vēlēšies pa šo Liepājas ielu iekļūt, aizkļūt uz pilsētas centru, un mūsu apkaimei uzskatīs par tādu caurbraucamu zonu, un, atšķirībā no Kalnciema ielas, kas ir viena iela, kas ir liela un uzreiz aizved uz tiltu, Liepājas ielas turpinājumā nav šādas vienas ielas uz Akmens tiltu, ir ļoti daudzas mazas ieliņas, kurās dzīvo cilvēki, un mums ir bažas, ka, ja tiešām tiks būvēts šāds tunelis, visas šīs ieliņas būs pilnas ar mašīnām un visi mēģinās aizspiesties līdz Akmens tiltam caur mūsu dzīvojamo zonu.” Āgenskalna apkaimes biedrība

Ar līdzīgu problēmu saskārusies Anniņmuižas apkaimes biedrība, kas šobrīd galvenokārt iebilst pret piedāvāto dzelzceļa trases šķērsojumu Anniņmuižas bulvārī, kam jāsavieno Imantas un Zolitūdes apkaimes, tādējādi slēdzot šī brīža vienlīmeņa šķērsojumu Zolitūdes ielā, lai gan projekta plānos esot ticis piedāvāts variants šķērsojumu būvēt turpat. Šķērsojums Anniņmuižas bulvārī jo īpaši uztrauc biedrību tādēļ, ka šobrīd tam blakus atrodas ne tikai dzīvojamās zonas, bet arī mežs, parki un citas aktīvās atpūtas zonas, kuras plaši izmanto abu tuvējo apkaimju iedzīvotāji. Biedrības pārstāvji uzskata, ka auto satiksmes pārvirzīšana cauri šai zaļajai zonai negatīvi ietekmēs iedzīvotāju komfortu, cels piesārņojuma līmeni un Imantas iedzīvotājiem radīs grūtības pārvietoties. Tāpat viņi ir pārliecināti, ka satiksmes plūsmas izmaiņas dzīvojamajā rajonā var kopumā to padarīt nepievilcīgu dzīvošanai un daudzi vēlēšies mainīt dzīvesvietu, turklāt dzīvokļiem Imantā un Zolitūdē jau būs nokritis vērtība.

“Tas sanāk tā kā zaļajai sirdi izbraukt cauri, un tas nekad nav bijis projektētāju un dzīvojamo masīvu vispār, nu, nodoms - ievest zaļajā bulvāra lokā visu satiksmes plūsmu. [...] Tad mēs,

visi gājēji, stāvēsim Anniņmuižas bulvārim abās pusēs un čupiņām sāksies gājēju sastrēgumi, lai mēs tiktu pāri ielai? Jo tas būs autobānis, kur nevarēs tikt pāri? Tas tā kā centrā, pie centrālās stacijas, kur luksofors pārslēdzas un gājēji tādās čupiņās, bariņos sapulcējas un tad viņi visi reizē iet pāri ielai. Un tagad mums šitā Imantā būs jāiet pāri ielai? Tas ir ļoti smieklīgi, tikai tāpēc vien, lai kādam būtu dažas minūtes ātrāk aizbraukt - mēs par dīzeļgalvām saucam viņus. Tie, kas tur reāli dzīvo uz vietas, tiem būs jāstāv gājēju sastrēgumā, lai tiktu pāri uz poliklīniku, uz mežu.” Rīga Annenhof

“Tad jau dzīvojamajam rajonam zūd jēga. Daudzi ir teikuši, ka tādā gadījumā tiešām jāapsver doma mainīt dzīvesvietu. Tādā gadījumā pilnīgi pārvēršas būtība, kāpēc tad mēs vispār tur esam. It īpaši tiem, kam tas iet tieši zem logiem. Pilnīgi jāpārdomā dzīve tādā gadījumā. Kurš spēs pārdot dzīvokli, kamēr tā vērtība nebūs uz pusi nokritusies. Sanāk, ka tagad jāsteidzas pārdot, kamēr vēl visa sabiedrība nezina. Kad uzzinās un jau būs plašumā visa šī lieta aizgājusi, tad vairs dzīvokli pārdot nespēs, vērtība kritīs. Un šo vērtību Rail Baltica nekad nekompensēs. Tiem cilvēkiem, kuru īpašumi tiek atsavināti, Rail Baltica viņiem visiem kompensē un tās summas ir labas. Mums arī ir informācija, ka tie cilvēki ir apmierināti, tās nav kapeikas, atsavina un ir miers. Bet tiem, kuriem tieši gar degunu kaut kas iet, tiem neko nekompensē un nekompensēs. Varbūt laimīgāks ir tas, kuram atsavina, un viņam uz to vairs nav jāskatās, viņš vēl kompensāciju saņem.” Kādas biedrības pārstāve

Anniņmuižas apkaimes biedrība cer uz šķērsojuma izbūvi Zolitūdes ielā, kas, viņsprāt, būtu gan labāks satiksmes organizācijas rīks, gan veicinātu iekļaujošāku infrastruktūru apkaimes zaļajās zonās, turpinot tranzītsatiksmes novirzīšanu pa apkaimes perimetru, nevis sūtot to tieši pa vidu.

“Mēs gribam Zolitūdes ielas tuneli un gribam arī mazo tuneli Anniņmuižas ielas galā, bet kā tādu mikromobilitātes tuneli, kur gājēji, velosipēdisti, skūteri un visi pārējie, un ārkārtas gadījumā brauks arī ātrās palīdzības cauri un policija varēs braukt cauri. Un, ja būs kāda avārija vai evakuācija, arī vieglie varēs izbraukt cauri.” Rīga Annenhof

Biedrību nostāja pret tranzīta transportu ir saprotama apkaimes iedzīvotāju interešu kontekstā, taču tajā pašā laikā pilnīga izvairīšanās no caurbraucēju autotranzīta Rīgā, arī tās apkaimēs, nav iespējama. Gandrīz visās apkaimēs Rīgā ir sastopama pretošanās pret jaunu ceļu, caurbrauktuvju un sliežu posmu būvi, jo ikvienas apkaimes interesēs ir nodrošināt sev zaļu un drošu dzīvojamo vidi. Tas veido diskursu, kurā apkaime tiek nostādīta pret kopējo pilsētvidi. Šeit iedzīvotāju skatījumā būtu jāmeklē cits risinājums, kas apmierinātu abas iesaistītās puses – tranzībraucējus un konkrētās apkaimes iedzīvotājus.

Sadarbības memorands un apkaimju biedrību rīcībspēja: “Mēs gribam turēt roku uz pulsa par Rail Baltica attīstību”

Sākoties Rail Baltica projektam, Āgenskalna apkaimes biedrība izrādīja iniciatīvu projekta starpstaciju ieviesējam “RB Rail”, lūdzot izveidot sabiedrības memorandu arī ar teritoriālo pārstāvju interešu grupām, nevis tikai sabiedrisko interešu grupām, kā tas sākotnēji plānots. Tāpat biedrība komentēja sadarbības memorandu, paužot, ka, lai tiktu vairāk iesaistīti spriešanā un plānošanā, apkaimē pašai tas esot bijis jālūdz projekta vadītājiem, jo periodā no pavasara līdz vasarai komunikācijas trūkums esot bijis īpaši liels. Intervijā tika pausts, ka apkaimē trūcis informācijas par notiekošo un jaunu informāciju par projektu tā esot uzzinājusi nevis tiešā komunikācijā no RDPAD, bet gan lasot informāciju medijos. Pēc lūguma ticis izstrādāts sadarbības grafiks, kas esot strādājis labi, aicinot apkaimju biedrības piedalīties darba grupās un šaurākās diskusijās, bet arī tur sadarbība neesot bijusi, kāda sākotnēji iecerēta.

“[...] RB Rail vadītājs piekrita, pāris sarunu gaitā mēs viņu tā kā noslēdzām, un, tad kad viņš bija piekritis, mēs uzrunājām arī pārējās apkaimes, tā kā aktivizējām Pārdaugavas apkaimes biedrības, lai mums būtu lielāks spēks. Jo, ja mēs cīnīsimies tikai par Āgenskalnu, tad tam nebūs tāda jauda, kā, ja visas apkaimes iesaistās, un, attiecīgi, visas apkaimes iesaistījās un parakstīja to memorandu.” Āgenskalna apkaimes biedrība

Kopumā, piemēram, viens no apkaimju biedrību pārstāvjiem sadarbību ar Rail Baltica projekta organizatoriem memorandā raksturo kā apmierinošu un min, ka sākotnēji viņam memoranda darbība šķitusi kā izrādīšanās ar savām iespējām un pieeju dažādiem projekta dokumentiem. Kad lūgts precizēt, kāpēc šādas sajūtas radušās, pētījuma dalībnieks min sākotnējos uzstādījumus, kuru doma bijusi, ka izmaiņas iecerētajā nav iespējamas. Biedrības pārstāvis pauž, ka sākotnēji neesot spējis saprast memoranda un apkaimju biedrību iesaistes nepieciešamību – “ja neko nav iespējams mainīt, tad kāpēc vispār biedrības lūgtas piedalīties?” Kā pozitīvu sadarbības memoranda aspektu pārstāvis min dažādu nozaru pārstāvniecību vienuviet, kā arī iespēju visus aktuālos jautājumus uzreiz uzdot par tiem atbildīgajām institūcijām. Pētījuma dalībnieks pauž, ka pagaidām biedrības intereses tiek uzklautas, taču uzskata, ka to izpilde ir kas pavisam cits, tāpēc savā retorikā ieņem nogaidošu pozīciju.

Līdzīgas sajūtas vērojamas arī citā biedrībā, kuras pārstāvis pauž, ka memorandā uzklautas biedrības intereses. Intervijā tika minēts, ka tās tiek arī ņemtas vērā. Taču tika teikts, ka vispārējā komunikācijas ar biedrībām efektivitāte ir apšaubāma. Biedrības pārstāvis atzina, ka šis projekts

ir pārāk liela mēroga, lai memorands efektīvi darbotos. Arī trešā apkaimes biedrība pret sadarbības memorandu īpašus iebildumus neceļ, tomēr uzskata to par formalitāti.

“Un apspriešana ir tikai tīri priekš memoranda. Apspriet īsti neko nevar. Tas ir pārāk komplicēts projekts, lai pilnīgi visus iedzīvotājus ņemtu vērā.”

Apkaimēm būtiski bija adresēt to, kas projektā jau ir apstiprināts pirms memoranda izveides:

“Kaut kādi ačgārnī, pēc laika grafika viņiem jābūt otrādāk - sākumā pieņem lēmumus un tad būvē. Mums ir tā, ka būvē un tad pieņem lēmumus. Šajā brīdī esam sapratuši to, ka mēs uzlabot vairs neko nevaram, jo mēs esam dibinājušies 2019. gadā, bet visi lēmumi bija pieņemti jau 2018. gadā. 2018. gadā bija pieņemts lēmums, ka jāgroza lokālpilnvarojums teritorijā, 2018. gadā pieņēma Eiropas dzelzceļa līnijas -- to projektēšanu veica Mūkupurva posmam. Un uz to brīdī 2018. gada pavasarī viss jau bija izlemts, ka Zolitūdes ielas pārvada vieta tiek kā tāda slēgta. Tas viss tika izlemts 2018. gadā. Un tajā brīdī, 2018. gada pavasarī, mēs neviens te nebijām, neko nerakstījām, nedarījām, nezinājām. Un tad viss tika izlemts. Šobrīd mums jautā - “kur jūs bijāt agrāk un kāpēc neko nedarījāt 2018. gadā?”

Redzot, ka iesaiste sadarbības memorandā nesniedz cerēto, piemēram, Anniņmuižas biedrība iesniegusi iniciatīvu pilsoniskās aktivitātes platformā ManaBalss.lv, kurā ziņojuma rakstīšanas brīdī savākti 1106 paraksti un iniciatīva iesniegta Satiksmes ministrijai un RDPAD. Šobrīd biedrība īsteno projektu “Demokrātijas vilciens”, kuru atbalsta Islandes, Lihtenšteinas un Norvēģijas Aktīvo iedzīvotāju fonds. Biedrība saņēmusi 9900 EUR Imantas un Zolitūdes iedzīvotāju interešu pārstāvēšanai, un ziņojuma rakstīšanas laikā projekta īstenošana notiek Facebook lapā ar tādu pašu nosaukumu, lai pievērstu gan projekta izpildītāju, gan plašāku iedzīvotāju uzmanību.

“Ja mēs nevaram dabūt labi, tad vismaz izdariat tā, lai nepaliek slikti. Vismaz lai tajā gadījumā nekas nemainās, lai šīs pārmaiņas būtu neitrālas. Mēs esam nonākuši līdz tam punktam, kad visi mūsu uzlabojumi, ko cenšamies no projekta dabūt, tiek mums atteikti. Tiek atteikti tūkstoš un viena iemesla dēļ. Mēs saprotam un samierināties, jo mums arī nav laika domāt caurām dienām. Bet tad, lūdzu, vismaz nekritīsim zem tā punkta, no kura sāksies mūsu dzīves pasliktināšanās. To gan mēs nepieļausim un to robežu mēs gribam nosargāt. Tādu domu gribam tajā ManaBalss uzsaukumā, lai cilvēki no apkārtnes sāk to saprast. Tas ūdens ir izliets, bet tomēr kaut kā viņš ir jāsasmeļ.”

Te biedrības mobilizējoties un sadarbojoties arī uzsvēra, ka tām, viņuprāt, ir izdevies radīt kvalitatīvu izmaiņu piedāvājumu, lielākoties balstoties brīvprātīgajā darbā, kas tika pretstatīts atbildīgo speciālistu darbam:

“Un par šo visu ir brīvprātīgais darbs - cilvēki veltījuši savus vakarus, naktis, rakstījuši, aprēķinus veikuši, modelējuši. Mums ir tapusi divdesmit septiņu lapu gara vēstule. Tā Rīgas Domes prezentācija pagājušonedēļ bija vienpadsmit lapas, tik sausa, tik primitīva. Vēstule, ko mēs šodien izsūtījām, tā ir tik kvalitatīva, cepuri nost. Tomēr cilvēki var, ja grib. Var diezgan ātri uzcept kvalitatīvu produktu, ja grib. Ja mēs to varam izdarīt nedēļas laikā, tad pīkstēt no Domes puses, ka viņiem ir grūti kaut ko grozīt... Nu grozīs, dzīve ir grūta, bet par to arī ierēdnim maksā algu. Cilvēks nevar kalpot infrastruktūrai. Lai tie dzelži, tā infrastruktūra kalpo cilvēkam. Zaudēt cīņā, kad ir izdarīts viss, ko mēs spējam, nemaz nav kauns.”

Līdzīga retorika parādās arī citās intervijās biedrību pārstāvjiem, kurās arī tiek izmantota “cīņas” metafora, liekot noprast biedrību pozīciju un sajūtu par dalību memorandā. Šīs metaforas izmantošana apzīmē to, ka biedrības nejūtas sadzirdētas un uztvertas pietiekami nopietni.

“[...] mēs, nu, vairāk par tām lokālajām interesēm, kā lai saka, cīnāmies.”

“Es uzreiz pasaku, es nezinu, kā būs, jo visi lēmumi vēl nav pieņemti, bet tas, kas mūs rada bažīgus, kāpēc mēs aktīvi iesaistāmies un cīnāmies par to, kā mēs gribētu, ir, ka tunelis ir saīsināts līdz Mārupītei.”

“[...] bet mēs esam diezgan ļoti pacīnījušies, izskatās, ka viņi tomēr būs pazemē, tie šķērsojumi.”

“[...] es ļoti ceru, ka galu galā viss notiks vislabākajā veidā, jo, nu, lāpsta vēl zemē nav iedurta, cīņa turpinās.”

Šim aspektam vēl tika pievienots arī tas, ka bieži radās sajūtas, ka “spāņu” projektētāji īsteno savu projektu, esot atsvešināti no apkaimēm, līdz galam neiedziļinoties katras apkaimes lokālajās problēmās un īpatnībās.

Secinājumi

Kopumā apkaimju biedrības ir ar līdzīgiem mērķiem, kas pašlaik ir koncentrēti uz Rail Baltica projekta attīstību. Interese no iedzīvotājiem, pēc apkaimju biedrību domām, nav pārāk liela. Apkaimes biedrības savā veidā veic sabiedrības informēšanu par gaidāmajām izmaiņām

sakarā ar Rail Baltica projektu, tomēr uzskata, ka iedzīvotāji nav pietiekami daudz informēti par pašreizējo situāciju.

Apkopojot apkaimju lokālās intereses, biedrības ir ieinteresētas drošā vidē, kas netiek caurbraukta vai norobežota. Mierīga un klusa vide apkaimju biedrību izpratnē tiek vienādota ar to, ka autotranzīts cauri apkaimēm ir neliels un iespēju robežās ir nepieciešams no tāda izvairīties. Satiksmes organizācijas izmaiņas tiek uzskatīta kā galvenā Rail Baltica trašu problemātika, jo tā, pēc biedrību domām, nav pārdomāta un paaugstinātā autotranzīta plūsma padarītu rajonus nepiemērotus apdzīvošanai, liktu dzīvokļu vērtībām kristies un esošie apkaimju iemītnieki izvēlētos mainīt dzīvesvietu jauno pārvietošanās apgrūtinājumu dēļ.

Sadarbība ar sadarbības memorandu kopumā tiek vērtēta kā nedaudz apgrūtināta. Biedrībās izplatītas izjūtas ir saistītas ar nepietiekami aktīvu memoranda iniciatīvu iesaistītos cilvēkus informēt par aktualitātēm saistībā ar projektu. Tiek minētas arī sajūtas, ka ir jācīnās, lai sasniegtu vēlamo, kā arī apziņa par projektā iesaistīto ļaužu atsvešinātību no konkrētajām apkaimēm, un viņu interesēm. Tajā pat laikā, biedrību pārstāvji nenoliedz, ka vismaz projekta pašreizējā stadijā viņu intereses tiek uzklaustītas.

Izmantotā literatūra

- Association of Social Anthropologists. 1999. Ethical Guidelines for Good Research Practice. Piekļuve veikta 2021. gada 21. janvārī, <https://www.theasa.org/ethics/guidelines.html>
- Bernard, H. Russell. 2011. *Research Methods in Anthropology*. Lanham: AltaMira Press.
- Fung, Archon. 2004. *Empowered Participation: Reinventing Urban Democracy*. Oxford: Princeton University Press.
- Stafecka, Līga, Frīdenberga, Agnese, Tarasova, Sintija. 2020. *Sabiedrības līdzdalība pašvaldību attīstības plānošanas dokumentu izstrādē: Latvijas pašvaldību prakses izvērtējums*. Rīga: Providus.

3

Infrastruktūras gaidas un iedzīvotāju iesaiste Rail Baltica Torņakalna lokālpilnojumuma izstrādē

Rita Zariņa, Anna Rēzija Līne, Anda Juceviča, Helēna Kubila

Ievads

Nodaļas mērķis

Kopējais pētījuma mērķis ir “izvērtēt sabiedrības līdzdalības diskursu, prakses un ekspektācijas Rail Baltica posma Friča Brīvzemnieka iela - Jelgavas iela apspriešanā un pielāgošanā, analizējot iedzīvotāju, NVO un iesaistīto speciālistu viedokļus, iniciatīvas un perspektīvas lokālpilnojumuma izstrādē.”

Šajā nodaļā tiks apskatīts un izvērtēts tieši Torņakalna iedzīvotāju un apkaimes biedrību līdzdalības diskurss, prakses un ekspektācijas Rail Baltica posma Friča Brīvzemnieka iela – Jelgavas iela apspriešanā un pielāgošanā. Tiks analizēti dati no divām publiskām diskusijām un divām intervijām - ar Torņakalna attīstības biedrības un biedrības Good Mood Art pārstāvjiem. Nodaļas mērķis ir noskaidrot Torņakalna iedzīvotāju viedokļus, iniciatīvas un perspektīvas par Rail Baltica memorandu un lokālpilnojumuma izstrādi, kā arī to, kā noris komunikācija starp iesaistītajām pusēm.

Metodoloģija un Ētika

Pētījuma laikā tika ņemti vērā Amerikāņu Antropoloģijas Asociācijas (AAA Ethics Forum, 2012) ētikas noteikumi. Visi iesaistītie dalībnieki tika brīdināti par sarunas ierakstīšanu un par iegūto datu izmantošanu šim projektam. Dalībnieku vārdi paliks anonīmi, taču ziņojumā tiks minēti organizāciju nosaukumi, kuru dalībnieki tika intervēti.

Šīs nodaļas tapšanas procesā tika veiktas divas daļēji strukturētas intervijas ar Torņakalna biedrību pārstāvjiem, intervēti Torņakalna iedzīvotāji kā arī novērotas publiski organizētās diskusijas, kuras notika tiešsaistē. Veiktās intervijas, kā arī diskusijas tika ierakstītas un transkribētas, lai pēc tam veiktu datu analīzi.

COVID-19 situācijas dēļ, publiskās diskusijas notika tiešsaistē. Kultūras un sociālās antropoloģijas studentiem bija iespēja klausīties šīs diskusijas attālināti, piedaloties videozvanā

MS Teams un vērojot tiešsaistes ierakstu. Intervijas ar biedrību pārstāvjiem tika veiktas tiešsaitē, lai nodrošinātu gan pētījuma dalībnieku, gan pētījuma realizētāju drošību.

Iegūto datu analīze

Transporta infrastruktūra

Transporta infrastruktūras organizēšana un izmaiņas Rail Baltica izbūves laikā un pēc projekta pabeigšanas ir viena no tēmām, kas bieži parādās organizētajās diskusijās un intervijā ar Torņakalna attīstības biedrību. Galvenokārt, tiek uzsvērtas neskaidrības par projekta ietekmi uz sabiedriskā transporta maršrutiem, auto transporta plūsmu, ceļiem un tiltiem.

Diskusiju laikā tika izteiktas vairākas bažas par satiksmes infrastruktūru (veloceliņiem, sabiedrisko transportu, gājēju ceļiem), un to, kā Rail Baltica projekts ietekmēs ceļus un autobusu sarakstus. Dažādos veidos diskusijās tiek uzdots jautājums, vai būs iespējams veidot infrastruktūru, kurā gan gājēji, gan velosipēdisti, gan sabiedriskais un privātais transports spēs pārvietoties cauri Torņakalnam bez sarežģījumiem. Diskusijā ar projekta pārstāvjiem viens no izteiktajiem ierosinājumiem bija ceļu, kas atrodas pie LU ēkām Torņakalnā, pārveidot par publiskā transporta bāzētu, samazinot privāto transportu plūsmu tajā. Prezentāciju laikā tika rādītas potenciālās kartes, kā Torņakalna transporta infrastruktūra izskatītot pēc Rail Baltica. Interviju laikā ar Torņakalna grupu pārstāvjiem šīs infrastruktūras idejas tika apspriestas.

Publiskās diskusijas laikā, kas arī ir pieejama vietnē “Facebook”, ne tikai memoranda dalībnieki, bet arī iedzīvotāji varēja iesaistīties un uzdot jautājumus. Diskusiju laikā arī tika plaši pārrunāti sabiedrisko transportu maršruti un to izmaiņas, kā arī jautājumi par vispārējo ietekmi uz ceļu satiksmi pēc projekta. Šeit viena no paustajām bažām bija saistībā ar sabiedriskā transporta ērtībām:

“ Bet tad cilvēkiem jābrauc ar diviem transportiem, lieki jāpārsēžas, piedodiet.”

“ Jā, tā tad jautājums un komentārs vietā, ja mēs sakām, ka sabiedriskais transports tuvākajā dekādē būtu pilsētas mugurkauls, mums būtu jā dara viss iespējama, lai viņš būtu pēc iespējas ērtāks, un savienojums ne tikai topošajai Ziepniekkalna un Vienības gatves savienojumam, bet arī esošajiem iedzīvotājiem.”

Abu novēroto diskusiju laikā tikai pārrunātas tēmas par gājēju un velobraucēju ērtībām, vairākas reizes minot to, ka, iespējams, būtu jāveic plāna grozījumi, piemēram, par gājēju ietves platumu, taču to, līdzīgi kā citus problēmu risinājumus, ietekmējot pieejamais finansējums. Izskanēja vairāki jautājumi saistībā ar Torņakalna stacijas izbūvi, piekļuvi Latvijas Universitātes

ēkām, tramvaja kustības izmaiņām, kā arī piekļuvi tādām ēkām, kā, piemēram, poliklīnikai Kokles ielā. Uzsvars diskusijās tika likts uz minētajām sabiedriskā transporta izmaiņām, kā arī uz kravas transporta novirzīšanu. Transporta plūsmas aprēķināšana ir minēta kā viena no problēmām infrastruktūras plānošanā. Vairākos gadījumos tieši plūsmas noteikšana ir svarīgākais aspekts transporta infrastruktūras plānošanā, taču tā vairākkārt tiek minēta kā vēl neaprēķināta vai neparedzama saistībā ar Torņakalna attīstību un iedzīvotāju, kā arī Latvijas Universitātes ēku attīstības ietekmēto studentu plūsmu.

Plūstamība un vienotība tiek sagaidīta ne tikai transporta kustībā, bet arī sadarbībā ar citiem Rail Baltica skartajiem rajoniem un kopējo plānojumu. Vienā no intervijām tika izteikta nepārlicinātība, ka projekta plānošana notiek pietiekami vienoti. Tika minēts piemērs attiecībā uz transportu plūsmu starp apkaimēm. Piemēram, ja uz kāda no Torņakalna tiltiem izveidojas sastrēgums, tas tālāk ietekmē satiksmi uz Liepājas ielas. Vēl viens piemērs bija par garāku tuneli no Torņakalna, kas būtu optimalāks, saudzējošāks Āgenskalna kultūrtelpai, taču pakļautu Bierīņus lielākam riskam. Iedzīvotāji sagaida, ka, ja vienā apkaimē tiek kaut kas ieviests, tad tas ir saskaņā ar blakus rajonu plānojumiem, un būs redzama kopaina. Organizācijas pārstāvju uztverē no RailBaltica projektu izstrādātāju puses tiek sagaidīta izteikta skaidrība par to, kādas tieši izmaiņas tiks veiktas. Izmaiņas saistībā ar tuneli un tiltiem ir viens no faktoriem, kuru dēļ notiks vislielākās pārmaiņas Torņakalnā. Biedrībām ir aptuveni skaidrs, kas varētu tikt mainīts un kas varētu tikt ietekmēts, tomēr kā tieši tas notiks – par to skaidrības trūkst.

“Rail Baltica kā projekts Rīgas attīstībai” diskusijas laikā izskan vairākas idejas par nākotnes plāniem, kuras ne vienmēr ir skaidras un konkrētas organizāciju acīs. Piemēram, Raņķa dambja savienojums, kurā vairāki aspekti plānojumā ir neskaidri, jo atkarīgi no citu infrastruktūru darbības un gaidāmā finansējuma apjoma.

Vēl saistībā ar plāniem, šī projekta ietvaros tiek minēti arī jēdzieni kā “zaļais koridors”, “zemā emisija”, un “plūsmas kontrole”, kas skaidro ne tikai apkaimes iedzīvotāju ērtību nodrošināšanu, bet arī kājām gājēju, velo braucēju un auto transporta vadītāju drošību, atbalstot arī Eiropas izvirzītos mērķus par oglekļa samazināšanu pilsētas vidē (Eiropas Parlaments, 2018). Tika runāts par tādas pilsētvides attīstīšanu, kas ir draudzīgāka dabai, neradot pārāk lielu satiksmi ar mazinot CO2 piesārņojumu, kā arī veidojot vidi, kas apmierinātu vietējos iedzīvotājus, piemēram, veidojot ceļu, kas paredzēts tikai gājējiem un velobraucējiem.

Vides piesārņojuma jautājumi tika saistīti arī ar sabiedriskā transporta pieejamību un izmantošanas popularizēšanu. Sabiedrības iesaiste sabiedriskā transporta projektu attīstībā izskanēja kā nozīmīga, lai attīstītu veiksmīgus projektus, kas apmierina vismaz lielāko daļu apkaimes iedzīvotāju. Diskusijas laikā tika apgalvots, ka sabiedriskā transporta pieejamība jau

šobrīd ir kritiska un neatbilst plūsmas līmenim, tāpēc šī problēma tika aktualizēta gan veiksmīgas transporta infrastruktūras izveidei, gan sabiedrības ērtību un pieejamības veicināšanai.

Rīcībspēja un komunikācija

Lai nodrošinātu komunikāciju un interesentu iesaisti no Rail Baltica puses, tiek rīkotas publiskās diskusijas, kā arī tikšanās reizes memoranda dalībniekiem. Sākotnēji šīs diskusijas tika organizētas klātienē, tomēr valstī esošo Covid-19 ierobežojumu dēļ, tās tika pārveidotas par tiešsaistes diskusijām, kurās savu viedokli varēja izteikt diskusijas dalībnieki, kā arī tiešraides skatītāji komentāru sadaļā. Lai gan piekļuve internetam un informācijas tehnoloģijām sabiedrībā ir nevienlīdzīga, iepriekšējie pētījumi rāda, ka internets kopumā veicina sabiedrības iesaisti dažādos projektos (Casello, Towns, Bélanger & Kassiedass, 2015), tātad šī diskusiju publicēšana internetā, kā arī pāreja tiešsaistes režīmā nevar tikt vērtēta kā negatīva sabiedrības iesaistes projekta gaitas procesā. Tieši pretēji – tā var tikt vērtēta kā sekmīga, nodrošinot salīdzinoši plašāku sabiedrības loka iesaisti.

Tā iemesla dēļ, ka visas iedzīvotāju intereses un vēlmes apmierināt var būt problemātiski, viens no veidiem, kā tās ņemt vērā un apkopot veiksmīgi ir, sadarbojoties ar nevalstiskām organizācijām (Casello, Towns, Bélanger & Kassiedass, 2015), kas tiek darīts arī Rail Baltica projektā, sadarbojoties ar memorandā iesaistītajām organizācijām. Diskusijas laikā jautājumu un komentāru formātā memoranda dalībniekiem bija iespēja iesaistīties un mēģināt rast atbildes par sev un iedzīvotājiem interesējošiem jautājumiem.

Tomēr no biedrību puses ir manāmas šaubas un nenoteiktība runājot par iegūtajiem skaidrojumiem un atbildēm šo diskusiju laikā. Intervēto biedrību pārstāvju atbildēs gan tiešā, gan netiešā veidā tās parādās runājot par dažādiem aspektiem. Tēmas par kurām ir radušās šīs izjūtas ir vispārīga Torņakalna apkaimes nākotne, sevišķi transporta plūsmu un infrastruktūras izmaiņas, gan arī Rail Baltica projekta izpilde, sadarbības memorands un tā lietderīgums, sadarbība ar Rīgas domes departamentiem, Satiksmes ministriju. Diskusijas laikā tiek sniegtas atbildes uz uzdotajiem jautājumiem, taču, kā tiek minēts intervijās:

“..jautājumi ir atbildēti, bet ne atrisināti.”

Torņakalna attīstības biedrības pārstāvis intervijā min:

“Nu, mēs redzēsim, man ir pilnīga sajūta par to, ka mūsu intereses tiek uzklausītas. Viņas tiek ļoti labi uzklausītas. Vai viņas tiks ņemtas vērā, to rādīs pats projekts. Tad kad tiks zināms projekta risinājums, to tad mēs arī redzēsim.”

Būtisks iemesls šādām šaubām varētu būt faktors, ka plāna grozījumi tiek apspriesti atsevišķi, saskaņojot tos ar gan finanšu pieejamību, gan arī trases izbūvēšanas iespējām. Tādējādi norādot uz to, ka citviet apspriestā informācija un pieņemtie lēmumi netiek pilnvērtīgi komunicēti atpakaļ memoranda dalībniekiem un iedzīvotājiem. Tādēļ var rasties sajūta, ka viņu intereses netiek risinātas.

Pētījumā par Zviedrijas rietumu krastā esošās dzelzceļa līnijas plānošanu un izbūvēšanu, Boholma (2013) ir dēvējusi dzelzceļa infrastruktūras projektēšanu un izstrādi kā "hiperkompleksu" ("hypercomplex"). Rail Baltica projektu pēc šī piemēra arī varētu saukt par hiperkompleksu, ņemot vērā, ka tas ir apjomīgs projekts ar daudz iesaistītām pusēm un dažādiem to ietekmējošiem aspektiem. Šo iemeslu dēļ ir jūtams, ka dažādi projekta kontekstā mazāk nozīmīgi jautājumi un problēmas netiek apskatīti vai precīzas atbildes uz tiem netiek sniegtas, lai gan šie jautājumi var būt nozīmīgi apkaimes kontekstā. Ir redzams, ka Rail Baltica pārstāvji informē memoranda dalībniekus un iedzīvotājus par lielākajiem notikumiem tikšanās reizēs un diskusijās, tātad ir novērojami centieni iesaistīt vietējos iedzīvotājus un viņu intereses projekta izstrādē. Tomēr pagaidām tā iemesla dēļ, ka daži projekta jautājumi vēl nav līdz galam izstrādāti un izlemti, kā dēļ Rail Baltica pārstāvji nespēj dot precīzas atbildes dažādu pušu izpaustajām interesēm, iesaistītajās organizācijās, kā piemēram Torņakalna attīstības biedrība, ir radusies nepārlicinātība par projekta izstrādi, par viņu interešu iesaisti tajā un apkaimes nākotni projekta ietekmē. Tajā pat laikā tiek paustas cerības, ka pēc projekta izstrādes būs redzams, ka intereses ir tikušas ņemtas vērā, piemēram, Torņakalna biedrības pārstāvim uzsverot, ka biedrība savas attiecības ar Rail Baltica pārstāvjiem šobrīd raksturo kā labas.

Vienas no memoranda dalīborganizācijām, Good Mood Art, pārstāve, runājot par rīcībspēju, iezīmēja, ka ir lietas, kuras NVO var ietekmēt. Piemēram, kad memoranda biedri nebija apmierināti ar komunikāciju un to pauda organizatoriem, tā tika uzlabota. Kad tika runāts par velociņu izbūvi, biedri prasīja kopainu par veloceļiem Pārdaugavā, kuru arī saņēma. Tomēr Good Mood Art pārstāve atklāj, ka diskusijās daudz tiek apspriesti mazāka mēroga jautājumi, taču fundamentālas lietas tiek adresētas retāk. Tas rada sajūtu, ka memoranda dalībniekiem ir rīcībspēja izmainīt, korigēt mazas lietas projekta izstrādē, vizuālajā izskatā, taču fundamentālas lietas ir izlemtas un tās izmainīt vairs nav iespējams. Biedrības pārstāve minēja piemēru, ka ir izlemts

nojaukt tiltu un iedzīvotāji to nevar ietekmēt, taču ar memoranda palīdzību var ietekmēt jaunā tiltu izskatu.

Sabiedrības rīcībspēja atspoguļojas arī sasniedzamajā cilvēku lokā. Lai gan memoranda dalībnieki pārstāv apkaimju un sabiedrības intereses, šo biedrību iesaiste ir daļēja, kā arī viņu jautājumi, komentāri nepārstāv visas sabiedrības intereses. Biedrību parstāvji intervijās min, ka komunikācija ar Torņakalna iedzīvotājiem notiek galvenokārt “Facebook” grupā. Tas nozīmē, ka iedzīvotāji, kuri nav “Facebook”, nesaņem šo informāciju vai saņem šo informāciju novēloti no citiem avotiem. Tādējādi, informētības līmenis ir salīdzinoši zemāks šādās grupās: cilvēki, kuri regulāri nelieto internetu, cilvēki, kuri nav daļa no kādas biedrības, tie, kuri aktīvi neseko līdzi kādas no biedrības darbībām vai Rail Baltica projekta attīstībai internetā un sociālajos tīklos, kā arī cilvēki, kuri nerunā latviešu valodā.

Viens no piemēriem, kas pierāda iedzīvotāju interesi par šo projektu ir 2019. gada novembra pasākums, kurā visi interesenti bija aicināti kopā ar RailBaltica pārstāvjiem iziet plānoto dzelzceļa trasi no Torņakalna stacijas līdz Altanavas tiltam. Šis pasākums tiek vērtēts kā izdevies no visām iesaistītajām pusēm. Pasākumā piedalījās ap 50 cilvēku, kas liecina par iedzīvotāju vēlmi iesaistīties, ja viņiem šādas iespējas tiek dotas.

Good Mood Art pārstāve intervijā adresēja informācijas pārrāvumu un pauda raizes par cilvēku grupām, kuras netiek sasniegtas. Viņa pieminēja sajūtu, ka no biedrībām tiek sagaidīts, ka tās apziņos visus apkaimes iedzīvotājus un reprezentēs visu intereses. Taču no biedrību skatu punkta, tas ir projekta veidotāju pienākums. Šis piemērs izgaismo nesaprašanos starp projekta veidotājiem un memoranda dalībniekiem. Memoranda dalībniekiem nav pilnībā skaidrs, kas no viņiem tiek sagaidīts. Diskusijās tiek minēti arī publisko diskusiju un komunikācijas ar sabiedrību trūkumi, paužot nepieciešamību precīzi definēt publisko diskusiju tēmu rāmi, kā arī nepieciešamību aktīvāk nodot sabiedrībai savlaicīgu informāciju par projekta attīstības gaitu un izmaiņām tā plānā. Good Mood Art pārstāve pauda, ka vairākos gadījumos trūkst kopējā plāna, piemēram, par vizuālo dizainu. Viņa minēja arī, ka nav zināms Torņakalna stacijas kopējā vizuālā veidola plāns. Kopainas trūkums neļauj objektīvi komentēt konkrētus jautājumus, tādēļ rodas nepārlicinātība par pašu rīcībspēju.

Torņakalna attīstības biedrības pārstāvji pamatoja biedrībā jūtamo nepārlicinātības sajūtu ar atgriezeniskās saites vai pierādījumu trūkumu, ka tik tiešām biedrības intereses atspoguļosies gala projektā. Šādu sajūtu radījuši argumenti no Rail Baltica puses, pamatojoties uz vēl līdz galam nezināmiem datiem, nepabeigtiem projektiem, dokumentācijām, kuru dēļ vietējie Rail Baltica pārstāvji nespējot dot konkrētas atbildes uz biedrību teikto, jo viņi esot atkarīgi no šiem iepriekšminētajiem faktoriem. Biedrības pārstāve pauž izjūtu, ka diskusijā visi jautājumi netiek

pilnīgi un skaidri izrunāti, piemēram, publiskās diskusijas sākumā uzdotais jautājums par sabiedrības informēšanu F. Brīvzemnieka tilta izbūvēšanu izmaiņu rezultātā, kas tā arī netiek atbildēts. Lai gan no biedrību puses tiek pausta neliela bezspēcības sajūta un šaubas, ka viņiem ir rīcībspēja ietekmēt notikumu attīstību, tiek paustas arī cerības, vairākkārt uzsverot, ka darīts un izteikts tiek viss iespējama un vienīgā rīcībspēja, kas pašiem atlikusi ir uzticēties un gaidīt.

Pārstāvji no Torņakalna attīstības biedrības, runājot par rajona nākotni, intervijā galvenokārt min Rail Baltica un izmaiņas saistībā ar šo projektu, kas liecina par Rail Baltica nozīmīgumu biedrības perspektīvā. Tomēr, jāņem vērā, ka šī biedrība ir izveidojusies Rail Baltica projekta rezultātā, tādēļ tās galvenais darbības mērķis ir problēmu saistībā ar šo projektu apskate un risināšana. Biedrības izveide tieši šī iemesla dēļ norāda uz to, cik vismaz daļa apkaimes iedzīvotāju uztver Rail Baltica projektu kā nozīmīgu rajona iedzīvotājiem un nākotnei.

Rail Baltica dzelzceļa līnijas izbūve ievērojami mainīs pilsētas ainavu un infrastruktūru. Dažādu pušu diskusija un, mijiedarbība ir veids, kā vienoties par pārmaiņām pilsētas kontekstā. Izstrādājot jaunus projektus starp jau esošo un jauno var rasties saspīlējumi, kuru rašanās viens no iemesliem var būt uztraukums par vietas izjūtas (sense of place) izmaiņām, iespējams, zaudējot kādu daļu rajona būtības (Martinez, 2018). Intervijā ar Torņakalna attīstības biedrības pārstāvjiem šādas bažas ir jūtamas pieminētajā Altonavas tilta gadījumā. Savukārt Good Mood Art pārstāve intervijā pauž bažas par Torņakalna “vaibsta” izmaiņām un vēlmi to saglabāt. Organizācijas diskusijās iedrošina publiku saistībā ar vēsturiskajām ēkām un pieminekļiem, minot, ka tie netiks skarti vai nojaukti RailBaltica būvniecības laikā. No memoranda dalībnieku puses tiek paustas arī cerības par rajona labiekārtošanu un atjaunošanu un projekta pozitīvajiem pienesumiem.

Secinājumi

Gan intervijās ar biedrību pārstāvjiem, gan diskusijās biedrības vairākkārt pauda neskaidrības un šaubas par pašu rīcībspēju, visbiežāk par to, vai viņu teiktais tiks ņemts vērā un kā tas tiks iekļauts projekta īstenošanas procesā. Brīžiem jūtama neskaidrība par to, kas tiek sagaidīts no memoranda dalībniekiem un neskaidrība par pienākumu sadali, kontekstā ar iedzīvotāju informēšanu un viedokļa apzināšanu. Vairākkārt tiek minēta saņemto atbilžu un skaidrojumu nenoteiktība, kā arī kopainas trūkums jautājumos par lokālplanojumu, transporta infrastruktūru un pilsētas gala izskatu.

Var secināt, ka ir nepieciešama lielāka skaidrība par to, kā iedzīvotāji tiek uzklauti un par turpmāko projektā. Ir jūtama vajadzība pēc rūpīgākas atgriezeniskās saites šo neskaidrību dēļ.

Transporta infrastruktūras jautājumā tiek sagaidīts, ka gan gājēji, gan velosipēdisti, gan sabiedriskais un privātais transports spēs pārvietoties cauri Torņakalnam bez sarežģījumiem. Iedzīvotāji ne tikai nevēlas lielas izmaiņas ikdienas dzīvē, kas ietekmētu viņu pārvietošanos, bet arī cer un sagaida, ka rajona reljefs, vizuālais izskats netiks pilnībā izmainīts. Neskatoties uz neskaidrībām, iedzīvotāji cer redzēt rajona labiekārtošanu, atjaunošanu un projekta pozitīvos pienesumus.

Iedzīvotāju pārstāvošo organizāciju vērtējums par sadarbības memorandu kopumā var tikt vērtēts kā gan pozitīvs, gan negatīvs. Intervijās ar organizācijām tika noprasts, ka svarīgākais, kas viņuprāt izrūkst, ir padziļināta savstarpējā komunikācija ar pašu Rail Baltica. Lai gan organizācijas un to idejas tiek uzklausītas, organizācijām rodas bažas, vai tās tiks uzklausītas un ņemtas vērā pilnībā. Tajā pat laikā tiek paustas cerības, ka pēc projekta izstrādes būs redzams, ka intereses ir ņemtas vērā. Šīs cerības Torņakalna attīstības biedrībā tiek balstītas šī brīža attiecību ar projekta pārstāvjiem raksturojumā – ja sajūta par attiecībām ir laba, ir vilkme cerēt, ka uzticēšanās netiks pievilta.

Atsauces

- AAA Ethics Forum. (2012). Principles of Professional Responsibility. Apskatīts 20.12.2020, tiešsaistē <http://ethics.americananthro.org/ethics-statement-0-preamble/>
- Abram, S. (2014). The time it takes: Temporalities of planning. *The Journal of the Royal Anthropological Institute*, 129-147. Apskatīts 13.01.2021, tiešsaistē <http://www.jstor.org/stable/43907802>
- Casello, J., Towns, W., Bélanger, J., & Kassiedass, S. (2015). Public Engagement in Public Transportation Projects. *Transportation Research Record: Journal Of The Transportation Research Board*, 2537(1), 88-95. doi: 10.3141/2537-10
- Eiropas Parlaments. (2018). Klimata pārmaiņas: kompensēt oglekļa emisijas, izmantojot ES mežus | Aktuāli | Eiropas Parlaments. Apskatīts 03.01.2021, tiešsaistē <https://www.europarl.europa.eu/news/lv/headlines/society/20170711STO79506/klimata-parmainas-kompenset-oglekla-emisijas-izmantojot-es-mezus>

Martínez, F. (2018). Tallinn 2017 chronotope. In *Remains of the Soviet Past in Estonia: An Anthropology of Forgetting, Repair and Urban Traces* (pp. 135-154). London: UCL Press.
Apskatīts 13.01.2021, tiešsaistē <http://www.jstor.org/stable/j.ctv3hh4dr.10>

4

Rail Baltica infrastruktūras vērtības: savienotības, pieejamības, vides un līdzdalības perspektīvas

Tīna Šipkēvica, Adrija Celmiņa, Jēkabs Staris, Baiba Elksne

Ievads

Infrastruktūra ir viens no centrālajiem pilsētvides elementiem, kas, lai arī sākotnēji var šķist garlaicīgs vai nepamanāms (Di Nunzio, 2018), patiesībā veido gan ikdienas dzīvi pilsētā, gan materializē konkrētas vērtības. Pētot infrastruktūru ar kvalitatīvām metodēm, pētnieki var atklāt jaunus aspektus par politiskās varas dimensijām pilsētvidē (Di Nunzio, 2018), par pilsētas savienojamību, kas radusies (vai tieši zudusi) infrastruktūras ietekmē, par cilvēku ikdienu konfigurāciju, kuri viena vai otra veida infrastruktūras aptvertajā apkaimē dzīvo vai uzturas (Harvey, et al., 2017). Nereti starp antropologiem ir veidojies uzskats, ka infrastruktūra ietekmē arī to kā cilvēki uztver savas apkārtējās vides estētiku un kā saista sevi ar to (Di Nunzio, 2018), veidojot kolektīvu eksistenci ap infrastruktūras būvēm un radot pilsētvidi kā tādu.

Šīs nodaļas centrālā problēma ir infrastruktūras un vides biedrību, kas piedalās sadarbības memorandā, redzējumi un iztēles par Rail Baltica infrastruktūru un sajūta par iespēju līdzdarboties risinājumu pieņemšanā. **No tās izrietošie pētījuma jautājumi:** (1) kā ar infrastruktūru un vidi saistītās nevalstiskās organizācijas (turpmāk tekstā – NVO) redz Rail Baltica infrastruktūras risinājumu pieejamību, ietekmi uz vidi un pilsētas savienojamību? (2) kā NVO redz Rail Baltica infrastruktūras ietekmi uz konkrētiem pilsētvides un transporta tīkla aspektiem? (3) kā ar infrastruktūru saistītās NVO piedalās Rail Baltica infrastruktūras plānošanā?

Pētījuma mērķis ir, analizējot dažādu NVO pārstāvju redzējumu par viņu interesēm un pieredzi saistībā ar Rail Baltica infrastruktūru, gūt priekšstatu par izplatītajiem redzējumiem par infrastruktūru un vidi pilsētā un sabiedrības līdzdalības praksēm.

Šajā nodaļā aplūkojam, kā Rail Baltica projekta infrastruktūras ienākšana Rīgā (ar fokusu uz posmu no Friča Brīvzemnieka ielas līdz Jelgavas ielai) ietekmēs pilsētvidi no dažādām perspektīvām, kā arī analizējam jautājumus, kas skar pieejamību, savienojamību, pārvietošanos un vidi. Datu analīzes pirmajā sadaļā apskatām dažādu NVO pārstāvju viedokļi par infrastruktūras pieejamību un pilsētas savienojamību un pārrāvumiem. Otrajā daļā aplūkojam, kā tiek uztverts tas, kā Rail Baltica celtniecība mainīs Rīgas pilsētvidi un transporta plūsmas tajā, kā arī, kā tiek

uztverta ar projektu saistīto objektu šķērsošanas iespējas. Trešā nodaļa apraksta, kā Rail Baltica infrastruktūras izstrādē tiek realizēta līdzdalīgā plānošana, resursi, ko prasa šī plānošana, kā arī kādam pētījuma dalībnieku skatījumā jāizskatās aktīvajam pilsonim, kas tur pulsu uz infrastruktūrā iestrādātajām vērtībām.

Metodoloģija

Lai veiksmīgi izstrādātu pētījumu un rastu atbildes uz izvirzītajiem pētījuma jautājumiem, veicām četras daļēji strukturētas intervijas ar četru dažādu NVO pārstāvjiem, kuru NVO ir saistītas ar infrastruktūru un kuru pārstāvētā NVO piedalās Rail Baltica sadarbības memorandā. Visas intervijas tika veiktas attālināti (telefonsarunā), iepriekš ar attiecīgo pārstāvi saskaņojot laiku. Visām intervijām tika izmantotas saskaņotas jautājumu vadlīnijas, nedaudz tās pielāgojot katras NVO darbības jomai. Intervijās tika uzdoti jautājumi par pašu biedrību un tās pirmsākumiem, biedrības sadarbību ar citām biedrībām, redzējumu par līdzdalības nozīmi Rail Baltica sadarbības memorandā, kā arī pieredzēm un stāstiem par darbību tajā.

Intervijas tika ierakstītas un transkribētas, iepriekš to saskaņojot ar intervējamo pārstāvi. Tāpat intervējamie tika iepazīstināti ar datu izmantošanu un anonimitāti, kuru pilnībā nodrošināt nav iespējams, ņemot vērā memoranda dalībnieku publisko pieejamību, taču konkrētu NVO nosaukumus un pārstāvju vārdus darbā neminam, lai saglabāto konkrēto redzējumu un vērtējumu brīvāku izpaušanu.

Iegūtos datus apkopojām trīs datu analīzes nodaļās, veidojot tematiskas sekcijas un aptverot dažādus ar infrastruktūru un Rail Baltica sadarbības memorandu saistītus aspektus, kuri paveras no intervēto sniegtās informācijas apvienojumā ar teorētisko perspektīvu. Datu analīzē iekļauti dati un citāti arī no citu grupu veiktajām intervijām, bet primāri fokuss ir uz ar infrastruktūru saistīto NVO redzējumu.

Rail Baltica infrastruktūras pieejamība un savienojamība

Ziņo: Tīna Šipkēvica

Infrastruktūra un vertikālitate

Līdz ar tādas apjomīgas un kompleksas infrastruktūras kopas kā Rail Baltica ienākšanu pilsētvidē, veidojas nepieciešamība pēc vertikālas infrastruktūras risinājumiem, lai pēc iespējas

efektīvāk izmantotu gaisa un pazemes telpu, veicinātu savienojamību un atsevišķu pilsētvides elementu pieejamību dažādām transporta grupām, kā arī visiem sabiedrības locekļiem. Šādu infrastruktūras paplašinājumu ieviešana pa virsu esošajai infrastruktūrai ir gana sarežģīts process. Turklāt arī apjomīgs, ko parāda tas, ka Rīgā ziņojuma rakstīšanas laikā Rail Baltica trasei konceptuāli atbalstītas 44 šķērsojumu vietas. Šajā apakšnodaļā pievērsīšos Rail Baltica vertikālās infrastruktūras ieviešanas izaicinājumiem Torņakalnā, kurus minēja intervētie NVO pārstāvji.

Daugavas kreisajā krastā tiek plānoti šādi vertikālās infrastruktūras elementi: (1) satiksmes tunelis (autotransportam, velosipēdiem, un gājējiem), kurš savieno Raņķa dambi un Vienības gatvi; (2) dzelzceļa tunelis no Torņakalna līdz Friča Brīvzemnieka ielai; (3) satiksmes tunelis Liepājas ielā; (4) ielu pārvadi Friča Brīvzemnieka, Torņakalna un Altonavas ielā. Būtiski, ka par daudziem vertikālās infrastruktūras risinājumiem tika paustas bažas, ka daudzas detaļas ir nepārdomātas un neskaidras:

“Bet ļoti svarīgas ir tās detaļas, kā saka – velns slēpjas detaļās! Un tad tieši tās detaļas nosaka to, cik garš būs, piemēram, konkrētais tunelis – vai viņš ietekmēs Liepājas ielas vēsturisko daļu, vai neietekmēs.”

Vairākos gadījumos intervētie NVO pārstāvji bija nobažījušies tieši par vertikālo infrastruktūras risinājumu detaļām, nevis to esamības faktu. Torņakalns tika aplūkots kā vēsturisks Rīgas rajons, bet Liepājas ielā tika uzsvērts skaistais bruģis, kuru NVO pārstāvis aicina novērtēt un saglabāt. Līdzīgi arī par ielu pārvadu izbūvi: Torņakalna un Friča Brīvzemnieka ielu pārvadu tilti tika raksturoti kā ar lielu arhitektūras, kultūras mantojuma nozīmi, ietilpstot jūgendstila mantojumā. Tā kā šo tiltu saglabāšana, ieviešot Rail Baltica infrastruktūru, netika apsvērta kā iespējama, to zaudēšana izraisīja bažas vairāku memoranda dalībnieku pusē. Līdz šim Rail Baltica piedāvāto risinājumu – tiltu repliku uzbūvēšanu – kādas NVO pārstāvis vērtē kritiski: “*Replika ir replika, tas nav oriģināls jebkurā gadījumā.*” Piedāvātais risinājums bija iespēju robežās saglabāt esošos tiltus, taču veikt satiksmes organizācijas izmaiņas, pielāgojot vienu tiltu transportam vienā virzienā, otru – otrā.

Minētie vertikālās infrastruktūras ieviešanas komentāri no NVO pārstāvjiem liecina par vertikālītātes sarežģīto ieviešanu jau esošā infrastruktūrā, jo tās izbūve nozīmē kādu iepriekšējo infrastruktūras elementu nojaukšanu vai pārbūvi. Šajā gadījumā to pastiprina arī izpratne par tiltiem un ielām kā vēsturisko mantojumu.

Vēl viens aspekts, kas tika akcentēts saistībā ar vertikālajiem risinājumiem, bija drošība:

“(..) interesanti, ja dzelzceļš ir zemes līmenī, tad nekādi žogi nepasargā cilvēku tomēr šķērsot dzelzceļu zemes līmenī – tas ir tāpat kā cīnīties pret ūdeni. Ja tur takai jābūt, viņa tur būs un cilvēki riskēs ar savām dzīvībām.”

Piemēram, šis dzelzceļa radītais nedrošības faktors attiecīgas infrastruktūras (gājēju pārvadu) neesamības dēļ tika redzēts kā atrisināts ar dzelzceļa pārvietošanu zem zemes. Tāpat intervētais minēja, ka šādu risinājumu vajadzētu ieviest arī esošajā Latvijas dzelzceļa infrastruktūras posmā no Grīziņkalna līdz Brasas tiltam: atbrīvotos papildu zeme, kā arī tiktu sapludinātas mikrorajonu robežas. Saistībā ar drošību, ņemot vērā jautājumus par cilvēku patvaļīgu trases šķērsošanu, aktualizēts tika arī jautājums par vilciena braukšanas ātrumu pilsētā, par ko vairākiem pētījuma dalībniekiem Rīgas teritorijā nebija skaidrības un pārāk liels ātrums tika redzēts kā risks.

Infrastruktūra un pieejamība

Infrastruktūra ir elements, kas ir daļa no personu iekļaušanas un integrācijas sabiedrībā, domājot par tās pieejamību dažādām sabiedrības grupām (Di Nunzio, 2018). Pētījuma dalībnieku skatījumā pieejamība tika uzsvēta gan dažādiem sabiedrības locekļiem, gan dažādiem transportu veidiem, lai infrastruktūra varētu veiksmīgi funkcionēt kā praktiska un efektīva pilsētvides sastāvdaļa. Šajā apakšnodalā aplūkošu infrastruktūras pieejamību gan visiem cilvēkiem, gan transporta veidiem.

Kā uzsvēra vairāki pētījuma dalībnieki, iepriekš minētajiem vertikālās infrastruktūras risinājumiem ir nepieciešams nodrošināt visu sabiedrības grupu pieejamību – lai izveidotie tuneļi, pārvadi, dzelzceļa šķērsojumi un stacijas būtu ērti ne tikai dzelzceļam un autosatiksmei, bet lai tie būtu pieejami gan kājāmgājējiem, gan cilvēkiem ratiņkrēslos, gan cilvēkiem ar bērnu ratiņiem, gan riteņbraucējiem. Biedrību pārstāvji uzsvēra, ka šādas detaļas ir būtiski iekļaut jau sākotnējā plānā un projektēšanā, nevis risināt un pielāgot jau uzprojektētu vai uzbūvētu infrastruktūru. Piemēram, šādi, ne vienmēr veiksmīgi esošās infrastruktūras pielāgojumi velosatiksmei tika raksturoti kā manāmi daudzviet Rīgā. No riteņbraucēju perspektīvas, lielākās bažas bija par to, ka risinājumos varētu tikt atkārtots tas, ka Rīgā nereti jāsaskaras ar apziņu, ka par viņiem nav padomāts – gājēju ietvēs viņiem ir par šauru vai viņi traucē gājēju plūsmai, taču autojoslās vieta nav atvēlēta, un braukt ir bīstami. Līdz ar to, riteņbraucējiem ir svarīgi, lai, būvējot jaunu infrastruktūru

Torņakalnā, šādi gadījumi tiktu novērsti un laicīgi tiktu ieplānota kvalitatīva pārvietošanās vieta arī velosipēdistiem:

“Būvējot šos tiltus, mēs arī sakām, ka viņiem jābūt platākiem, vismaz tādējādi, lai gan sabiedriskais transports vismaz normāli tiek pāri, jo šobrīd Altonavas tiltam divi sabiedriskie nevar apmainīties, tātad varēs nākotnē gan tie, gan ērtāk, protams, visam autotransportam. Plus, paredzēt iespējas velotransportam un gājējiem, jo šobrīd, nu, divi gājēji tur var apmainīties tikai tā, ka spraucas viens otram garām. Normāli nevar. Nu, tur ir, nepateikšu cik, bet *uz dullo* 80 cm plati.”

“Bet ļoti svarīgs savienojums ir gar Mārupīti un tur, piemēram, ir plānots to tiltu pārbūvēt. Tur ļoti svarīgi, lai viņš būtu pēc iespējas atklātāks, platāks, lai viņš būtu pēc iespējas izmantojamāks. Jo šobrīd tur ir ļoti asi leņķi, kad riteņbraucēji tur brauc, nevar izgriezties ērti.”

Līdzīgas bažas ir arī par tuneļu izbūvi:

“Ja, pieņemsim, būvē kādu tuneli un aizšķērso ceļu, un ceļu paredz tikai automašīnām, apakšā, pieņemsim, tunelī pa apakšu brauc tikai mašīnas, nu, kā piemērs, vienmēr, vai pa augšu iet tikai gājēji, tad mēs sakām: "nu pagaidiet, tas viss neder, domājiet tā, lai pa tuneli, vai pa augšu, vai apakšu var tikt arī riteņbraucēji." Šodien viņi tiek. Respektīvi, lai tas, kas ir šodien netiek nākotnē pasliktināts, bet vēl uzlabots. Ja neder, tad uztaisām priekš nākotnes, nevis sliktāk nekā ir šodien.”

Šajos citātos izkristalizējas svarīga nianse – problēmas ir jau esošajā infrastruktūrā, taču dalība memorandā un plānošanā ir brīdis, kad šīs kļūdas un nepilnības labot, lai topošā infrastruktūra būtu labāka un ērtāka. Šādu ideju par to, ka Rail Baltica tikai izceļ gaismā jau esošas problēmas min arī viens no intervētajiem ekspertiem:

“Lūk, vienu vārdu sakot, tas Rail Baltica projekts vienkārši atspoguļo problēmas kas tur bija, tikai viņas vienkārši padara skaidrākas un uztveramākas.”

Tāpat biedrību eksperti uzsvēra kļūdas esošajā dzelzceļa infrastruktūrā, no kurām mācīties, piemēram, par iespēju ērti velosipēdu novietot stacijās vai pārvadāt: pašreizējos pasažieru vilcienos, lai arī vagoni ir aprīkoti ar velosipēdu turētājiem, to iecelšana un izcelšana no vagona ir sarežģīta. Tādēļ, būvējot jaunu dzelzceļa un staciju infrastruktūru, dalībnieki uzsvēra plašāku

vīziju, kurā ņemt vērā nepieciešamības kvalitatīvai riteņbraucēju ikdienai, tādējādi arī veicinot velosipēdistu skaita palielināšanos un tuvinot Rīgu klimata neitrālas pilsētas vīzijai.

“Un, lai nebūtu tā, ka, būvējot šobrīd no nulles jaunas stacijas, tiks uzbūvēts pilnīgi nepiemēroti velosipēdistiem, bet mēs vienmēr skatāmies plašāk, nedomājot tikai par velosipēdu kā tādu un riteņbraucējiem. Mums tāpat ir sadarbības līgums ar "Apeironu" kā piemēru, kur visur mēs runājam par kaut kādām velo interesēm, mēs neaizmirstam arī cilvēkus ar kustību traucējumiem, respektīvi, nav tā, ka tikai riteņbraucējiem vajag, ja mēs runājam, pieņemsim, par kaut kādu rampu, tad tai rampai jābūt arī invalīdu prasībām, nevis tikai riteņbraucēju prasībām, un tad mūs nekas cits neinteresē. Bet, ja viņas atbilst arī riteņbraucēju prasībām, viņas visdrīzāk atbilst visu, un invalīdu vajadzībām drīzāk atbilst gandrīz visu citu sabiedrības grupu interesēm. Tas nav pretrunā. Tas nav tā, ka uztaisa riteņbraucējiem, un neder vairs vecākiem cilvēkiem. Tieši pretēji. Arī tiem tas ir daudz labāk un ērtāk. Mēs skatāmies plašāk.”

Cilvēki ar kustību traucējumiem esot līdzīgā situācijā: pašreizējā Rīgas dzelzceļa stacija ir nepiemērota gan no sliežu šķērsošanas viedokļa, gan arī iekštelņu elementu izvietojums (piem. tablo) nav piemērots personām ar invaliditāti – vājredzību. Tajā pašā laikā skats uz staciju pielāgošanu bija optimistisks, atklājot arī sajūtu, ka izpratne plānošanas līmenī ir mainījusies:

“Tādā ziņā, man šķiet, centrālā dzelzceļa stacija šobrīd arī ir ļoti smagnēji pieejama, pēc tā projekta īstenošanas būs mūsdienīgāk, atbilstoši tai pieejamībai. Vilcieni arī būs jauni, cerams, ka viss saliksies savās vietās, varēs braukt jebkurā brīdī, iekāpt, izkāpt. Tādā ziņā, tā vides pieejamība uzlabosies, it īpaši cilvēkiem ar dažādu veidu kustību traucējumiem.”

Tāpat uzsvērts tika arī pieejamības ērtums – novērst situācijas, kurās kāds konkrēts infrastruktūras elements ir ērti pieejams tikai no vienas puses. Jādomā par risinājumiem, kā katru elementu maksimāli efektīvi integrēt esošajā infrastruktūrā.

“Tā kā ļoti svarīgs ir katrs aspekts – tieši kā tos tuneļus uztaisīs, cik ērti. Piemēram, kaut vai tāds nieks kā – kā pie tā tuneļa var piekļūt no tuvējām vietām, lai nebūtu tā, ka no vienas vieta ejot tev ir ļoti tuvu, bet turpat blakus tev ir jāmet kaut kāds liels loks, lai nokļūtu tai pašā tunelī.”

Infrastruktūras pieejamība tika minēta arī kā būtiska mehānisko transportlīdzekļu vadītājiem, domājot par autobraucēju maršrutu un piebraukšanas iespēju integrēšanu dzelzceļa tīklā. Viens no

šādiem uztraucošajiem aspektiem bija jaunās dzelzceļa stacijas Imantā pieejamība tieši autotransportam.

“Es pateikšu tā, ka, piemēram, Imantā tiek plānota starptautiskā stacija un šobrīd izskatās, ka viņa, lai cik jocīgi neizklausītos, viņa būs ļoti slikti pieejama tieši konkrēti autotransportam, kas, manuprāt, ir ļoti nevēlami, jo tā būs reģionālā stacija, kas nozīmē, ka no stacijas varēs arī uz Baldoni aizbraukt, vai, piemēram, uz Vangažiem vai kaut kur tālāk. Tā kā iespējams, ka šī brīža risinājums Anniņmuižā to nenodrošina.”

Šeit loģika ietvēra arī interesi par to, lai dzelzceļa infrastruktūra tiktu pēc iespējas plaši lietota. Ņemot vērā, ka stacijas daudzi cilvēki izmantos ikdienā, to pieejamība un ērtums dažādiem transporta līdzekļiem noteiks to, vai cilvēks šajā gadījumā izvēlēsies jaunus vilcienu tīklus kā savu pārvietošanās veidu vai nē. Līdzīgi tika uzsvērti arī integrācija ar cita veida sabiedrisko transportu:

“Ja esošā sistēma paredz, ka tramvajs iet tur, kur viņš iet, tad jaunajai Torņakalna stacijai tramvajs būs vēl nepieejamāks kā šobrīd esošajai Torņakalna stacijai, kas, manuprāt, ir nepieņemami. Jo tā būs viena no lielajām dzelzceļa stacijām, kuru apkalpos Rail Baltica, kurai nebūs tieša pieeja sabiedriskajam transportam, piedevām tādā transportam kā tramvajs, kurš ir maģistrālais transporta veids. (..) Atkal no Rīgas Satiksmes puses Anniņmuižā nav piedāvāts, kā risināt sabiedrisko transportu gadījumā, ja Anniņmuižas pārvads tiks uzbūvēts, tur ir skaidrs, ka tās sistēmas, iespējams, būs diezgan briesmīgas.”

Tādējādi pētījuma dalībnieki mudināja veicināt cilvēkus aizvien vairāk izmantot sabiedrisko transportu personīgā auto vietā, īpaši Latvijā, kur velosipēds ne vienmēr tiek skatīts kā risinājums, pirmkārt, zemā līmeņa infrastruktūras dēļ, otrkārt, laikapstākļu un gadalaiku maiņu dēļ. Taču, viņuprāt, ja sabiedriskā transporta tīkls nav izveidots tā, lai tas būtu pēc iespējas ērtāks un sniegtu pēc iespējas vairāk cilvēkiem ērtu pieeju jaunajām stacijām, tas samazina tā izmantošanas potenciālu, apdraudot tā patērētāju skaitu. Līdz ar to pieejamības efektivitāte lielā mērā tika saistīta arī ar klimata mērķiem.

Infrastruktūra un savienojamība

Gluži kā pieejamība viena no infrastruktūras funkcijām ir savienošana. Infrastruktūra ļauj ieraudzīt jaunas savienojamības iespējas pilsētā, padarot pilsētvidi ērtāku un pārredzamāku (Harvey, et al., 2017). Un savienojamība, savukārt, veido indivīda pilsētvides pieredzi un mobilitāti tajā (Di Nunzio, 2018).

Lai gan dzelzceļš tika skatīts kā viens no veidiem, kā īstenot klimata mērķus, dzelzceļš tika attēlots arī kā liela, skaļa un cilvēkam bīstama infrastruktūra. Tāpēc dzelzceļa veiksmīgai integrācijai pilsētā tiek meklēti dažādi vertikālītātes risinājumi (uzbērumi, pazemes tunēļi), kā arī tā trases izvietojumam ir būtiska nozīme apkaimju attīstībā un kopējās atmosfēras radīšanā. Viens no šādiem jau esošiem piemēriem Rīgā, kur dzelzceļš ir krietni nodalījis un definējis kādu apkaimi – Maskavas forštati – apraksta viens no NVO pārstāvjiem:

“(..) tas uzbērums, kas nošķir Centrāltirgu no Vecrīgas. Tā ir viena vieta, kas ļoti ietekmē pilsētas attīstību, jo, ja mēs paskatāmies, kā pilsētas centrs ir izveidojies ap Vecrīgu, tad viņš ir izveidojies tikai dzelzceļa loka ietvaros un Maskavas priekšpilsēta ir tāda kā atstumta. To robežu mēs jūtam. Tas rajons, kas ir blakus vecpilsētai, viņa attīstība ir traucēta – tur cilvēki nelabprāt apmetās uz dzīvi, business tur neiet, tur ir visādi nīkulīgi veikaliņi un samērā daudz pamestu māju.”

Tāpat Rail Baltica ietvaros plānots izbūvēt jaunus savienojumus, piemēram, Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumu, kurš tiek veidots ar domu kopējo pilsētas savienojamību veicināt un atslogot citas ielas, taču vairāki dalībnieki uz to skatījās arī kritiski, minot, ka reālās *“izmaiņas ir neparedzamas”* un *“ir daudz nezināmo”*. Īpaši tiek uzsvērts jautājums par kravas automašīnu virzību Rīgā. Šādas lielas infrastruktūras izmaiņas bieži tiek asociētas ar pilsētas šķelšanu, sadalīšanu, jo līdzīgi piemēri (kā iepriekšējā citātā) tālu nav jāmeklē.

“Vai varēs kaut kā regulēt to, ka tur nebrauc tik daudz tie smagie transporti, jo Rīgas, saproti, pilsētas plāni ir maksimāli virzīt smago transportu pa apkārtceļiem pilsētai – pa nomalēm, bet, ja šo te posmu savienojumu izveidos, vai tas nepārdalīs mūsu apkaimi, un cik tā lielā iela būs...cik veikli viņa būs pārejama. Un jā, kāda būs tā kustība. Es nevaru saprast vai tas būtu ieguvums vai zaudējums apkaimei, neesmu droša, jo atkal nav līdz galam tā vīzija.”

“Otrs, es esmu pietiekoši piesardzīgs par Raņķa dambja profilu. Ir šis jaunais ... starp Raņķa dambi un Vienības gatvi. Manuprāt viņš ir pārāk liels, viņš neatspoguļo nākošo 20 gadu pilsētplānošanas tendences.”

Šajā citātā arī tiek apšaubīts, vai risinājums atbildīs pilsētvides vajadzībām pēc 20 gadiem. Bailes par sašķeltu pilsētu un apkaimēm vienlaikus raisa arī bailes par to, kāda būs apkaimju atmosfēra

un kā tā atšķirsies no esošās. Vairāku NVO pārstāvji min *Rail Baltica* infrastruktūru kā nozīmīgu pārmaiņu tieši šīs atmosfēras graušānā. Tāpat šis projekts izgaismo jau esošo plaisu Rīgā starp autobraucējiem, kājāmgājējiem un velosipēdistiem.

“Vienkārši Torņakalnu padarīs pilnīgi savādāku, jo pa Vienības gatvi brauks tur četru joslu autostrāde cauri, nu, ar turpinājumu, kas iet tur pāri Ulmaņa gatvei. Tā kā, nu, tie ir tieši tādi pilsētvides jautājumi, kā saglabāt to pilsētvides sajūtu un katras konkrētās pilsētvietas to īpašo garšu. Tas man liekas ļoti svarīgi un bieži vien ļoti slikti izdiskutēti jautājumi ar tieši pašiem cilvēkiem, jo bieži vien ir tā, ka autovadītāji teiks, ka “jā, mums to vajag”, bet nu apkaimē nesastāv tikai no autovadītājiem un arī pilsēta neveidojas tikai pēc autobraucējiem. Un, man liekas, šie lēmumi ļoti spēcīgi ietekmēs nākotnes Rīgas veidolu.”

Kādas citas NVO pārstāvis, savukārt, uztraucās ne tikai par Daugavas kreiso krastu, bet arī par gaidāmajām pārmaiņām labajā krastā. Turklāt neskaidrs ir arī jautājums, kas notiks ar satiksmi būvniecības laikā. Gan šo neskaidrību dēļ, gan esošo plānu dēļ vairāki pētījuma dalībnieki uzsvēra laicīgu komunikāciju par būvniecības laikā veidotajiem šķēlumiem:

“Rīgas pilsētvidi tas ietekmēs ļoti radikāli. Pilsētu gaida tādas pārmaiņas, kādas mēs vispār. Par to jau liecina kreisais krasts. Kas ir domāts labajā krastā mēs jau pagaidām tiešām vēl nezinām. Nekur nav prezentēts nekas. (..) Tiešām Rīga tiks sašķelta un ir ļoti jāpiestrādā pie tādiem veiksmīgiem risinājumiem, lai pārliecinātu kādēļ rīdziniekiem jāpiecieš neērtības. Stipri ilgi jāpiecieš neērtības tiem, kas ikdienā lieto vilcienu. Jāpiecieš neērtības tiem, kam Torņakalnā trīs tilti pār dzelzceļam, kā viņi tiks pāri tagad nav zināms būvniecības laikā. Pārliecināt sabiedrību, lai divreiz gadā aizbrauktu uz Tallinu vai Viļņu.”

Būtiska ir arī pēdējā piebilde, kas atklāj, ka savienotība Baltijas ietvaros tiek uzskatīta par mazāk būtisku lielākajai daļai Rīgas iedzīvotāju.

Vides diskurss Rail Baltica infrastruktūras kontekstā

Ziņo: Jēkabs Staris

Tā kā Rail Baltica ietekmētās vietējās transporta infrastruktūras jautājumi lielākoties saistās ar objektu šķērsošanas iespējām un transporta infrastruktūras savienojumiem, vides diskursu raksturo

transporta plūsmu problematizācija. Veiktajās intervijās izceļas daudz tehniska rakstura jautājumu par to, kāda ir noslodzes ietekme uz vidi:

“Tā kā tur ir ļoti daudz šādi nelieli aspekti, kuri parāda to, cik svarīgi un kādi tie savienojumi būs, teiksim, tas pats Liepājas ielas savienojums. Tur ir ļoti svarīgi tieši pēc iespējas mazāk iesaistīt Liepājas ielai jaunas transporta plūsmas, jo tas arī pašu slodzi uz Liepājas ielu palielinās, ja mēs tur pastiprināsim transporta plūsmas. Tur jādomā risinājumi, vai tomēr, neskatoties uz to, ka tur būs tunelis, vai satiksmes plūsma, kas ietu caur šo tuneli nepalielinātos, bet gan samazinātos, lai slodzi no Liepājas ielas noņemtu. Tas ir svarīgs savienojums priekš Stradiņu slimnīcas, bet priekš pārējiem iedzīvotājiem tā slodze tieši no auto viedokļa būtu jāsamazina. Bet būtu jāuzlabo tieši velosipēdu savienojumi, iespējams, veidojot Āgenskalna, Bierīņu apkaimes jaunu kaut kādu savienojumu ar dzelzceļu.”

Šīs tehniskās problēmas, kas saistītas ar šķērsojumiem un savienojumiem, aktualizē arī ar to ietverošo vidi saistītās iespējamās problēmas, kas paplašina perspektīvu uz projekta vides ietekmi.

“Mūs vairāk faktiski satrauc taisot to tuneli, kā izmainīsies gruntsūdeņi. Vai neparādīsies jaunās vietās, teiksim, ūdens ezeri, vai lielas peļķes, kas neizžūs pat karstākajā vasarā, un vai pagrabi būs sausi vai nebūs sausi, jo pamainās gruntsūdens rakšanas pēc, nu tas kaut ko izmaina.”

Šis piemērs ieskicē svarīgus punktus plašākā vides izpratnē, taču biežāk minēti problēmjautājumi, kas vairāk saistīti tieši ar pilsētas un tranzīta plūsmu plānošanu.

“Mēs gribam Zolitūdes ielas tuneli, un gribam arī Anniņmuižas mazo tuneli ielas galā, bet kā tādu mobilitātes tuneli, kur gājēji, velosipēdisti, skūteri un visi pārējie, un ārkārtas gadījumā brauks arī ātrās palīdzības cauri, un policija varēs braukt cauri. [...] Bet ikdienā tur nebraukās vieglie un nepārvērtis to zaļo sirdi par tādu sastrēgumu centru.”

Šajā citātā iezīmējas “zaļās sirds” metafora, kas raksturo priekšstatu par pilsētas “zaļu” attīstību, kurā priekšroka dota transportlīdzekļiem, kas nav vieglie auto. Šajā gadījumā Rail Baltica projekts

tiek konceptualizēts kā šādu attīstību kavējošs. Līdz ar to vietās, kur Rail Baltica šķērsojumi tiek redzēti kā veidojot risinājumus, kas apdraud ūdens plūsmas pazemē, zaļo infrastruktūru vai palielina transporta plūsmas – infrastruktūra tika redzēts kā videi nedraudzīga.

NVO iesaiste Rail Baltica infrastruktūras plānošanā

Ziņo: Adrija Celmiņa

Idejas par līdzdalīgu plānošanu

Iesākumā būtu noderīgi aplūkot intervēto NVO uzskatus un idejas par to kā izskatās un kā vajadzētu izskatīties līdzdalīgai pilsētvides plānošanai. Svarīgi iezīmēt, ka termins līdzdalība var nozīmēt un ietvert dažādas izpratnes un definīcijas, par to, kas tad ir nepieciešamā vai vēlamā līdzdalība pilsētvides plānošanā (Cornwall, 2008). Tādēļ šī datu analīzes daļa centīsies noskaidrot kāda ir memoranda dalībnieku izpratne par sadarbības modeli, kā arī kāds būtu, viņuprāt, vislabākais sadarbības modelis. Šajā daļā aplūkosim arī esošā sadarbības modeļa aspektus, kas dalībnieku ieskatos ir izdevušies, kā arī tos, kas varētu tikt uzlaboti.

Pārsvarā memoranda dalībnieki šo pieeju idejiskā līmenī vērtēja kā ļoti pozitīvu. Kāds no dalībniekiem apgalvoja – “kopumā es teikšu tā, ka ļoti labi, ka šāds memorands ir, ļoti labi, ka mums ir sanāksmes[...]”. Vairāki NVO uzsvēra, ka tā ir laba pieeja, pie kuras ir jāstrādā, lai nodrošinātu sākotnējo mērķu un ieceru izpildi lietojot šo sadarbības modeli. Kā vienu no svarīgākajiem memoranda uzdevumiem uzskatīja informācijas efektīvu un aktīvu apmaiņu. Skaidrojot, ka tas neizceļ tieši kādas vienas biedrības viedokli vai vajadzības, bet gan savā ziņā tieši uzliek atbildību, kas paredz komunikācijas nodrošināšanu savās kopienās. Jāuzsver, ka tika minēti daži gadījumi, kad intervētā skatījumā tika prioritizētas kāda cita intereses un ekspertīze.

Apskatot jautājumus, kas varētu tikt uzlaboti nākotnē pārsvarā atbildes bija līdzīgas. Tika minētas idejas par laiku, kad izveidots memorands, informācijas izplatīšanu un tās saprotamību, kā arī projekta caurspīdīgumu. Daļa no intervētajiem atzina, ka vēlētos būt iesaistīti šāda mēroga projektā jau agrākā posmā. Kāds no dalībniekiem minēja kā piemērotu laiku divus gadus pirms šī memoranda izveides. Tika minēti piemēri, kādēļ šāda veida pieeja būtu bijusi noderīga un veicinātu sabiedrības locekļu vēlmi iesaistīties šādos projektos.

Jautājums par sabiedrības plašāku informēšanu ar vidējam iedzīvotājam saprotamu un viegli pārskatāmu materiālu bija vēl viens aspekts, kas vairāku NVO skatījumā varētu tikt uzlabots. Dažiem likās, ka informācija netiek pietiekoši izdalīta un paliek neskaidrības. Komentēja arī par to, ka līdz šim veidotā izplatīšanas metode zināmā mērā izslēdz daļu no sabiedrības. Ar to varēja saprast, ka biedrības uztrauc gados vecāku cilvēku iespējas piekļūt informācijai vai diskusijām, kas ir pārgājušas uz interneta vidi, kas varētu būt diezgan problemātiski. Turklāt sarežģīta ir arī sanāksmju valoda, kur arī no biedrību puses piedalās personas, kas sevi redz arī kā ekspertus.

Runājot par ideālo modeli sadarbībai, tas no dalībnieku perspektīvas iekļautu šo te minēto negatīvo aspektu izlabošanu. Kā arī vairāki NVO minēja tādu sadarbības modeli, ko bija redzējuši ārzemēs, kur plānošana 'iet no apakšas'. Kā metaforisks piemērs tika dots salīdzinājums, ka "vecos laikos parka celiņus pavisam vienkārši plānoja. Vispirms uztaisām teritoriju un skatāmies, kur cilvēki, kur viņi iemīda to celiņu". Idejiski ideālais modelis nozīmētu, ka projektētāji vērstos pie iedzīvotājiem un uzklautu idejas, kas pēc tam tiktu pārveidotas izpildāmos projektos, kur turpinātos aktīva iedzīvotāju iesaiste. Tāpat kā vēl viens piemērs tika minēta "agile" un zibenīga turp-atpakaļ komentāros balstīta sadarbība.

Aktīvais pilsonis

Šī sadaļa pievērsīsies aktīvu iedzīvotāju iniciatīvai un sava laika ziedošanai, lai radītu pārmaiņas, kas var labvēlīgi ietekmēt daudz lielāku sabiedrības daļu nekā tikai to grupu vai biedrību, ko pārstāv šie iedzīvotāji. Ar terminu "aktīvs pilsonis" šeit tiek saprasts, ka tie ir cilvēki, "starpnieki, kas identificēti kā pilsoņi, kuri oficiāli 'runā' un 'rīkojas savu līdzpilsoņu vārdā' attiecībā pret valsti un arvien vairāk piedalās demokrātiskajā pilsētu pārvaldībā visā pasaulē" (Koster, 2016).

No vienas puses, intervētie NVO pārstāvji sevi neredzēja kā kaut kā īpaši vai atdalītus no citiem. Vairāki dalībnieki uzsvēra to, ka memoranda pieeja ir pilnīgi brīvprātīga un iesaistās cilvēki, kam apskatāmie jautājumi šķiet īpaši svarīgi. No otras puses, viens no NVO pārstāvjiem paskaidroja, ka viņi savu grupu redz kā 'pilsētaktivistus', kas ar neko daudz no parastiem iedzīvotājiem neatšķiras, vienīgi varbūt ar to, ka ir nedaudz vairāk profesionālu zināšanu kādos jautājumos par ko tiek lemts. Tajā pašā laikā šī nianse ir būtiska, kas parāda, ka dalību lielā mērā iespējo gan aktīva interese, gan profesionālās zināšanas. Jāņem vērā, ka vairākas no grupām, kas

šobrīd pārstāv dažādas iedzīvotāju grupas ir izveidotas salīdzinoši nesen, kas atkarīgā no turpmākajām darbībām nākotnē varētu gan profesionalizēties, gan paplašināt līdzdalību.

NVO pārstāvju skatījumā, gan ne vienmēr šī iesaiste un piedalīšanās nes tādus rezultātus kā NVO būtu iecerējuši. Viens no pārstāvjiem minēja, ka iespēja ietekmēt lēmumus detaļās tiek ļoti novērtēta gan no projektētāju un institūciju puses, gan no biedrību puses. Līdz ar to mazās infrastruktūras detaļas kļūst par telpu, kur saskaras iesaistīto pušu intereses un augstu tiek novērtēta visa veida ekspertīze un informācija. Tātad, ja nav iespējams iesaistīties lielo lēmumu pieņemšanā, tad vismaz ir iespēja procesa gaitā jautājumos par to, kā viss beigās izskatīsies un kāds būs gala tehniskais risinājums un tajā iestrādātās vērtības.

Lai atbildētu uz jautājumu kāpēc tikai kāda daļa no sabiedrības aktīvi iesaistās šādos projektos un velta savu brīvo laiku, ir jāsaprot, ka Latvijā uzskats par parastu iedzīvotāju iesaisti neko nemainīs lēmumu pieņemšanā vēljoprojām ir ļoti populārs. Kāds dalībnieks arī norādīja uz to, ka šķietami tas ir lielākais iemesls, kāpēc vairāk cilvēku neiesaistās un nedara zināmus savus ieteikumus vai iebildumus par projektiem. Uzsverot arī, ka “galvenais ir, ja cilvēki redz, ka kāds no viņu priekšlikumiem tiek realizēts. Ja redz, ka priekšlikums tiek realizēts, tad jau arī tā līdzdalība notiek. Mums jau tāda liela to priekšlikumu realizēšana nav notikusi”.

Resursi

No dalībnieku perspektīvām varēja noprast, ka resursu pieejamība gan no NVO puses, gan no institūciju puses ir posms procesā, kas sagādā izaicinājumus. Šeit domājot vairāk par pieejamo laiku, cilvēku daudzumu un to informācijas apjomu, ar ko ir jāstrādā šāda projekta ietvaros. Šāda tipa sadarbības modelis arī tika redzēts kā izveidots, lai šo informācijas apjomu varētu vieglāk apkopot. Kā vienu no iemesliem, kas traucē piedalīties veidotos pasākumos vai diskusijās, kur tiek gaidīti šie te dalībnieki ir laiks, kad tās notiek. Kāds pārstāvis minēja, ka bieži vien tiek dotas iespējas piedalīties, bet pasākums notiek darba laikā. Tā kā pārsvarā visi NVO dalībnieki ar to nodarbojas brīvprātīgi un papildus saviem ierastajiem darbiem, ir grūti to apvienot ar šo pasākumu apmeklēšanu. Lai gan kopumā izvēlētais laiks ir pēcpusdiena pēc iespējas tuvāk darba laika beigām, tika norādīts, ka līdz šim dalībnieks nav novērojis apspriešanas, kas tiktu organizētas pēc darba laika, kad, viņaprāt, būtu iespējama plašāka līdzdalība.

Kāds no dalībniekiem arī paskaidroja, ka gatavošanās pasākumiem, diskusijām, kā arī interviju sniegšana medijiem paņem daudz resursu. Katras projektā iesaistītās puses kapacitāte ir

ierobežota un tā ir neatņemama sastāvdaļa no organizāciju darbības “[...] šī projekta mērogs, vienalga kurā pusē skatītos, tas ir tik liels, ka viņš ir arī birokrātiski ļoti sarežģīts, un komanda dedzina ļoti daudz resursus [...] šīs birokrātijas izpildei”. Par informācijas atjaunošanu, pamatojoties uz to, ka bieži šādos projektos lēmumi tiek kustināti un koriģēti dažas biedrības atzina, ka “[...] materiāli, kam būtu jābalstās uz iepriekšējo sapulci, netiek atjaunoti, tādējādi radot tādu trauksmes sajūtu, vai vispār mūsu viedoklis tiek ņemts vērā” . Šis tātad norāda, ka brīžiem arī institūcijas otrā pusē, iespējams, cīnās ar līdzīgu resursu nepietiekamību.

Secinājumi

Infrastruktūras, mobilitātes un vides interešu NVO vertikālās infrastruktūras risinājumus redz kā risinot klimatneitralitātes un drošības jautājumus, taču, viņuprāt, tie izgaismo citas problēmas, kuras, kā min NVO pārstāvji, pārsvarā slēpjas detaļās (piemēram, joslu platums, tuneļa garums, transporta intensitātes pieaugums, piekļuve no dažādām vietām, staciju pieejamība ar dažādiem transporta līdzekļiem u.c.), kuras līdz šim daudzviet ir neskaidras. Dzelzceļa infrastruktūras pieejamība riteņbraucējiem un personām ar invaliditāti ir jau esoša problēma, kuras atkārtotā NVO pārstāvji cer nepieļaut jaunās infrastruktūras izveidē.

Vairākos jautājumos jaunā infrastruktūra tika aplūkota kā potenciāli vairāk pilsētu šķeļoša, nekā savienojosa. Galvenokārt tajos tika redzēti daudz nezināmi un līdz ar to – neparedzami, faktori. Akcentēta tika ne vien velo, bet autotransporta un sabiedriskā transporta salāgošana ar dzelzceļa infrastruktūru saistībā ar vietējām līnijām un kopējo dzelzceļa attīstību, kas kopumā tika redzēta kā pozitīva. Jāņem vērā, ka intervētās NVO kopumā ideoloģiski bija vērstas uz zaļas, dzīvojamās un dažādām iedzīvotāju grupām pieejamas pilsētas aizstāvību. Lai gan pētījuma dalībnieku prioritātes atšķiras, intervijās iegūtos datus caurvij kopīgs priekšstats par “zaļu” pilsētu, kurā priekšroka dota gājējiem, velobraucējiem un sabiedriskajam transportam.

NVO pārstāvji vēlas, ka biedrības tiek uztvertas kā līdzvērtīgi sadarbības partneri risinājumu izstrādē. Būtiski, ka vairāku NVO pārstāvji uzsvēra, ka šobrīd tā nav realitāte un ka dažas biedrības, viņuprāt, tiek uzklautas vairāk nekā citas. Dažkārt varēja novērot sajūtas par to, ka sapulces un diskusijas veidotas vairāk “ķeksīša pēc”, nevis lai uzklautu un ņemtu vērā ieteikumus. Biedrību pārstāvji tajā pašā laikā savu dalību redzēja kā būtisku un savu pienesumu kā sociāli un tehniski pamatotu ekspertīzi. Kopumā gan sadarbības modelis tiek vērtēts kā pozitīva

parādība. Tika minētas vairākas nianšes, kuras varētu uzlabot, piemēram, iesaisti vēl agrākā projekta posmā, vairāk vizuālo materiālu un viegli saprotamu materiālu izplatīšanu. Kopumā var secināt, ka NVO pārstāvji ir iepriecināti redzēt šādu sadarbības iniciatīvu un vēlētos ar tāda veida pieeju (ar iespējamiem uzlabojumiem) strādāt arī nākotnē.

Atsauces

- Abram, S., Weszkalnys G., and Bokholm A. “From Within a Community of Planners: Hypercomplexity in Railway Design Work.” In *Elusive Promises: Planning in the Contemporary World*. New York: Berghahn, 2016.
- Cornwall, Andrea. *Unpacking ‘Participation’: models, meanings and practices*. Oxford University Press, 2008.
- Di Nunzio, Marco. Anthropology of Infrastructure. *Governing Infrastructure Interfaces – Research Note 01. LSE Cities*, 2018.
- Harvey, P., Jensen, C. B. & Morita, A., 2017. Introduction: Infrastructural complications. In: P. Harvey, C. B. Jensen & A. Morita, eds. *Infrastructures and Social Complexity*. London & New York: Routledge.
- Jensen, C. B., Morita, A., and Fisch, M.. “Remediating Infrastructure: Tokyo's Commuter Train Network and the New Autonomy.” In *Infrastructures and Social Complexity: a Companion*. London: Routledge, Taylor & Francis Group, 2017.
- Koster, Martijn. *Brokers in Participatory Urban Governance: Assembling Formal and Informal Politics*, 2016.

Notes on expert participation: participatory accessibility and cultures of expertise in professional planning

Karolīna Auziņa, Laima Cīrule, Holly Jo Goldmane, Laura Lazdāne, Vitālijs Smorodins

Introduction

This report has been written under a larger project of Rail Baltica participation, which is conducted by the students of the University of Latvia's second and third year students of Social and Cultural Anthropology, along with their supervisors. The focus of this report will be the professional participation perspective within the Rail Baltica project. The Rail Baltica project is a project that is being conducted in collaboration with the City Development Department of Riga City Council and Neighbourhood Associations. The project purpose is to research the forms of collaboration and participation in public discussions around Rail Baltica local plan solutions. This report was written by five students, four of which conducted interviews with professionals, the fifth gathering theoretical data that would prove helpful on analysis. A majority of this group's starting analysis has been inductive research as we have not started with a specific hypothesis. We have however began with the larger group research questions:

1. How the RB approach to participatory planning illuminates the discourse and practices of community participation in urban planning in Riga?
2. How is the cooperation memorandum practiced by the stakeholders involved? What kinds of labour does the participation involve?
3. What methods of collaborative planning are applied in designing and discussing possible solutions?
4. What models of cooperation the involved stakeholders ascribe to and how do they practice them on their side?

To develop on these research questions could prove difficult as our focus on professional participation may answer only part of a question. As suggested by Russell Bernard, we have decided to consult a grounded-theory approach in our analysis, where we will identify categories and concepts that emerge from the interviews and attempt to link them to larger, substantive and formal theories (Bernard 2006, 492). We hope the identified concepts can be used in conjunction with other group focuses to answer the project research questions.

This report will examine professional actors' cultures of expertise and development discourse in the larger framework of public participation. It is important to note that the criticisms and suggestions of the research participants have not been taken as face value by the authors of this report. Rather, the purpose of recognizing the criticisms and suggestions has been to explore the narratives of the participants and contextualize them within larger anthropological debates related to urban planning.

Ethics, Positionality and Methodology

This research has been conducted in accordance with the American Anthropology Association's code of ethics, as defined on their website as Principles of Professional Responsibility (AAA 2012). Due to the public nature of the involvement the interviewed stakeholders have with the project, ensuring full anonymity would not be possible. While we will not include names of our research participants, the names of the organisations they represent will be included.

We recognize that as students, there could be a possible obligation among the participants to provide us with data that would be beneficial to our studies, or speak to us at all as they are professionals in their field and we are still completing our studies. To avoid the encouragement of these forced obligations, we made each participant aware of our affiliation within the larger Rail Baltica participation project that has been requested of our supervisors by the City Council to contribute to their understanding of public participation in city projects.

Due to Covid-19, our collection of data was affected. The interviews that we were able to conduct were conducted online. The collaboration of group members had to be completed online as well.

Four interviews were conducted with current and former members of the following organizations: Latvijas Ainavu Arhitektu asociācija, Latvijas Arhitektu savienība, Latvijas Teritoriālpilnvarotāju asociācija and Jauno arhitektu kustība. The online apparatuses used ranged from a telephone call, Zoom and Microsoft Teams. The interviews were recorded and once completed they were then transcribed by the interview conductor and shared with the group, where we compiled a table of notes and most interesting quotations of the interviews that later proved extremely helpful in recognizing similar themes among the gathered data. It was unfortunately the case that coding was not possible primarily due to budgetary restrictions. The table worked in place of coding.

Cultures of Expertise

As described by Simone Abram and Gisa Weszkalnys, the contemporary promise of planning is bounded within corporate form, among dichotomies of promisor and promisee. Whether that be the state and citizenry, or the council and the public. Within these dualities, are conditions which permit the emergence of new types of understanding amongst reformulation. Planning occurs under different political and economic parameters and specific types of sociality are produced. To some extent planning involves both state and non-state actors, experts and lay people, planners, citizens and private investors, and those who can and cannot influence decisions. It is in this paper's interest to explore how the experts, those of which who are not state affiliated, encroach upon planning and contribute to Abram and Weszkalnys claim of state bodies using corporate form to assert their agency (Abram and Weszkalnys 2013).

It is this encroachment performed by experts that we recognize in this essay, to be a result of cultures of expertise that justify the experts' critique of the state approach to public participation in urban regeneration. The poles of state and experts are both equipped with levels of technical expertise, yet one is in a position of power to act and the other is in a position to critique via expertise. We can look at the case described in Alice Stefanelli's paper, of the Fouad Boutros campaign, in which numerous professionals spoke of their disapproval of the Beirut city councils plans of building a bridge that could solve a long running traffic issue, but at the cost of cultural and environmental heritage. It was argued by the experts that the building of the bridge stemmed from economic and political interest, disguised as a project designed to better the lives of citizens which was justified to the people of Beirut through technical expertise. Expertise which was picked apart by the experts who disapproved, explained by its protestors as an example of hegemony of private interests and political motives (Stefanelli 2020). We can recognize that those, in this case, that are professionals, who are not state affiliated, yet are trained in technical expertise feel obligated to raise objections and provide their professional opinion in order to expose ill-intended interests or inconsistencies behind projects. In the case of expert opinion on Rail Baltica, the critiques have not been so severe to accuse the city councils of ill intentions. However, there is a prevalent expert critique of the ways in which public participation has been conducted within the project.

“Proper” participation

In an interview conducted with a former member of an NGO concerned with urban planning, there was a stated recognition the memorandum works as a 1) mechanism to confirm decisions for bureaucratic reasons, 2) a political agreement between organizations and municipalities that represents a wide range of interests. The memorandum does consist of a contract between a variety

of organizations, dedicated to the project, the amount of individual and communal interests considered can be high. However, memorandum was often critiqued as a public participation tool. The memorandum is open for signatures from NGOs that *support* the goals and values of the memorandum. Its purpose is to ensure public involvement in local planning and the development process by creating a network of associations, unions, and partners that will be able to gather local information and relay it to the top, working as ambassadors and communication resources in their communities. Its critique lies in what one participant described as insufficiency in the culture of public involvement within Riga, describing a common goal, yet a lack of information on organization of the project or knowledge on how to act.

“... mums tikai jāattīsta šī iesaistes kultūra un ja tas ir memorands, un ja mēs to apzīmējam ar memorandu, tad ne tikai kāds ir mērķis, bet kādā veidā mēs organizējamies, kā mēs darbojamies, kā mēs tad to vērtību aiznesam, nevis mēs esam tikai parakstījušies tur apakšā. Tas ir droši vien tas lielākais, kā, nevis kas, memorands, bet kā, kādā veidā mēs to varam izdarīt” NVO pārstāvis

It can be assumed that this participant's technical expertise provides them with a sense of what constitutes “adequate” public participation. When asked about how they would address this perceived lack of public involvement, a suggestion was voiced of reducing hierarchy and increasing participatory budgeting initiatives. By doing this, the participant hopes there will be increased involvement allowing a “larger number of people to act on the principle of democracy rather than a representation of it.” This has now become more important in Riga. At the same time, there was also a more radical vision on how to make participation a part of everyday life:

“Sabiedrības iesaiste nav kaut kas īpašs, kur tev ir atsevišķi jāiet, vai tā būtu weblapa, vai tas būtu kantoris, vai nezinu, Rīgas dome, lai tas nav kaut kas atdalīts, lai tā ir daļa no tavas dzīves, tu ej pilsētā, tu ieraugi, tu redzi - o, okei, šodien kaut kas notiek, šeit notiek sabiedriskā apspriešana, notiek ideju vākšana, ideju krāšana, ideju validēšana, un tev uzreiz izlec kaut kas ārā, pasaka, informē tevi, jo neiet runa tikai par cilvēkiem, kas dzīvo tikai tajā konkrētajā apkaimē.” NVO pārstāvis

In order to improve this experience for the inhabitants of the city, for the people who regularly use the infrastructure or public service in question, the research participant believes that a solution for this is simplifying the current process of public participation. In his view this could be done by making community involvement a regular activity that does not require explicitly seeking out

spaces or institutions where that would be possible, but rather including it in the day-to-day city life to ease the process. Whether it would be public events or discussions in spaces that are easy to access for everyone who might just be walking by, so they too could learn of new projects and offer their ideas or make it an everyday activity like giving their feedback on a certain area in the city while having lunch there. It seems that this participant believes creating practical options and platforms (if necessary remote) that embed themselves in peoples' lives will be a key solution in introducing community involvement options to those less aware of the Rail Baltica project.

We argue public participation in different projects can and will vary, but involvement of both the community and experts is important, especially in the design and planning stages, as that is where the most crucial discussions regarding complex situations take place. It should also be where various opinions are voiced on the matter. Thus, it just remains a question of confirming or adapting the final draft rather than going back to square one if the opinion of the local community was not taken into consideration. As Nick Wates makes clear in his guide to community planning, it is necessary to find the balance between the involvement of both sides, giving the community opportunities to share and create, even if they make mistakes during the process (Wates 2000, 19-20). The professionals' experience and expertise is a tool that can help at this stage, to create and manage the environment, so the locals need to be able to use the professionals' knowledge in a way that allows them to remain independent, and that block any expert attempts at inadvertently taking control.

Alongside their previous critiques and suggestions during an interview one of research participants proposed identifying gaps in the current system of public participation. According to this participant we should first ask how accessible and perceivable is the information available. He argued the information must be based in real time and available for everyone at any moment. Another question proposed by him was what are the tools and methods available for providing feedback and interacting with the information? According to him the call for action must be made clear, so that the public knows exactly what is the current situation under discussion. Finally, he asks how valid is the final proposal? In their view, what these three steps have in common is the experience of people being proactively gathered in the entirety of the process, not just at a certain place and time when a public discussion might take place.

Lacking expert accessibility

Another interviewed NGO praises the progress that has been made within public participation. This participant describes the progress he observes as a merit of the era, not necessarily crediting the Riga City Council for it. In his view the previous tradition of sharing information and having

a formal hearing is not nearly enough, and involvement efforts should focus on gathering and implementing feedback – on what they see as actual involvement. However, they describe the observed improvement as a continuous process that needs to be kept up. In this “feedback-focused” approach the main challenge would be not to lose the interest of the people. This participant actively criticized Riga City Council’s cooperation with their organization, arguing the present political environment did not allow active participation from their organization.

“Mēs kā NVO nejutāmies iesaistīti tūri pašvaldības tajā procesā. Es jūtos iesaistīts tas, kas attiecās uz Eiropas dzelzceļa līniju, uz paša dzelzceļa izbūvi, uz to kā centrālā stacija var mainīties, bet tālākais posms jau par lokālpārplānošanu, nu tāds stipri ierobežots, es teiktu. Nav tāds skaidrs modelis izstrādāts un ļoti gribētos redzēt ka būtu kaut kāds saprotams veids, kā tālāk mēs nonāksim ar labākiem risinājumiem ar lokālpārplānošanu. Jā, bija uzaicinājumi piedalīties apspriešanās, pirms kaut kāda laika, par to lokālpārplānošanu. Tas es teikšu vairāk, vienpusēja informācijas pasniegšana par to, kas ir izdarīts, bez tādas baigās atgriezeniskās saites sagaidīšanas.” NVO pārstāvis

This critique of Riga City Council is understood as justified by the participant as they are equipped with technical expertise not only of the field of urban planning but also of the city itself. They recognize their involvement and collaboration within the larger European Rail project but recognize difficulties in cooperation between their organization and the local council. We could recognize this within the larger context of developmental planning and what Abram and Weszkalnys recognized as state bodies using corporate form to assert their agency over the experts (Abram and Weszkalnys 2013). In all levels of state and local planning, there are discrepancies between what is built, what theory is used and what practices take place. These gaps are a major concern for local actors (Abram and Weszkalnys 2013). This research participant proposes the largest gap currently is “silence” from the city council, which leads to a lack of public participation. The organization of this participant tells of their waiting for an opportunity or a public consultation in which their association will be able to express its views and its technical expertise related to planning. One participant made clear their organizations and personal desire to be seen as individuals in this project,

“Drīzāk ir mazliet tāda arogance, es teikšu un no manas puses un varbūt no daļas biedru puses, mēs mēģinām sevi pozicionēt kā temata profesionāļus vides profesionāļus, kuri var izteikt viedokli, kuri labprāt to arī izsaka, bet nebūtu par vadītājiem kaut kādiem procesiem, tad tas atsevišķu projektu ietvaros. Piemēram, tie paši Pilsēta cilvēkiem vai Urban institute, viņi organizē projektus ar Eiropas Savienības līdzfinansējuma naudu un tad tur tā naudiņa ir lai to

varētu kaut kāda veidā iesaistīt cilvēkus un to jau piemēram Urban institūts ir darījis, un es pieņemu, ka viņi jūsu sarakstā arī ir, lai komunicētu.” NVO pārstāvis

In order to be noticed as individuals, they try to position themselves as experts who can and gladly will express their opinion on the respective subjects, not as leaders of certain processes. That they prefer getting professionally involved in smaller, separate projects, where with extra financing, the public could be more involved, similar to projects organized by other organizations who have received co-financing from the European Union.

Expert versus Lay participation

Experts' approach, practices, ways of thinking, and inner professional discourse differs from the ways and modes of thinking of the general population (lay people). The decisions that are made in most development projects are at least partially based on expert opinion and in turn experts have the opportunity to directly affect lives of lay people. However, experts themselves are not fully independent. For example, technical expertise is somewhat subordinate to the interests of project management that has hired the experts. As the member of LTA mentioned, top-down communication is in his view dominating between project participants in Rail Baltica project.

It is our opinion that if the format of public involvement should be problematized, being done so by experts might provide valuable insight, as professional associations are different from other NGOs. The difference we would like to stress is professionals are trying to voice their opinion and provide expertise according to professional and scientific understanding of the matter. Still some of the problems professional organizations are facing are not that different from the problems other NGOs face. The lack of resources professional organizations have access to limits the potential they have for systematically providing valuable insights. During the interviews the main type of constraint mentioned was lack of time and pay to participate in work with the involved sides and public discussions. This was mentioned by all of the people we interviewed. Specifically one research participant stated that their association is small and membership fees, from which the budget of the association is made, does not allow them to represent their organization more efficiently.

“... tad būtu jābūt šai asociācijai daudz lielākai ar konkrētu savu budžetu, jau kur strādātu vismaz viens cilvēks pastāvīgā darbā, uz pusslodzi, vai kaut kā tamlīdzīgi, bet ja tas ir brīvais laiks un es vēl maksāju par to, lai būtu tur dalības nauda, kaut kādus 30 eiro gadā, tad nu piedodiet man nevajag papildus uzslāņojumus.” NVO pārstāvis

People interviewed generally believed there are limited opportunities to provide regular feedback that would be taken into account and could shape the project outcome. Limited expert organization involvement means society will be less likely to recognize the role of NGO professionals in decision making and feel that their needs are not addressed through NGO expert commentary. One of the interviewees suggested a regular communication mechanism should be established between local NGO's, professional NGO's and local inhabitants. As highlighted another interviewee, when merging expertise and experience the results reflect both the local needs, broader national interests and solutions to perceived potential problems.

“Pa cita starpām, kādas divas nedēļas atpakaļ Arhitektu savienība pēc tam, kad bija to vēstuli uzrakstījuši, uzaicināja jaunās Rīgas Domes un Rail Baltica pārstāvjus uz sarunu, lai šo tēmu – vai pilsētai nevajadzētu aktīvāk iesaistīties šajā procesā un uzlabot to, ko var uzlabot.”

Some experts that we interviewed recognized that in Rail Baltica there is a risk of public involvement being only declarative. This NGO mentions experts are in a somewhat privileged position from which they can risk to articulate the importance of making non-popular decisions, politicians are inclined to avoid because of the negative image they might obtain.

“...tomēr šij līderībai, lai kaut kāds projekts, kas ir grūtāki varētu iznest cauri starp deputātu sasaukumiem un piesaistīt viņiem finansējumu, citādi būs tas pats not in my back variants, kad būtībā, jebkura ideja tiks nogalināta ja viņa tiks skatīta tikai tādā šaurā plāksnē. Tā ka tur ir dažādi varianti, rīki, ka tu var uzrunāt citus cilvēkus, personīgāk iesaistīt, piedalīties attālināti ar viedokļiem, ar vienkāršiem jautājumiem, dažādām sociālajām grupām, pēc dažādiem vecumiem. Dažādi tie veidi un iemesli, patiesībā es teikšu, ne tik daudz varbūt iegūt jaunās idejas, cik iesaistīt sabiedrību, lai viņi ar to ideju aprastu, saaugtu un tādejādi iegūt atbalstu. Un tas pat ir iemesls, kāpēc iesaista bērnus vai jauniešus: nevis tāpēc, ka viņi pateiks kaut ko radikāli jaunu, ko 45 gadīgs profesors nebūs iedomājies, bet tāpēc kad viņi saaus ar šo ideju un būs atbalstoši, piederīgi un līdzatbildīgi.” NVO pārstāvis

When considering expert involvement there is a need to acknowledge and manage the risk of experts serving the needs of their employer not the public they are supposed to take into consideration (Cornwall 2005, 78). That being said also the absence of competent representatives of civil society institutions in the planning process is dangerous for lay people who will be the users of project results in their everyday life.

Public space and public participation

Public outdoor space is available for everyone, not only lay people, but also specialists for their idea development, this is a space where the interests of all involved parties lay and need to be considered. The idea of space - specifically outdoor space can fundamentally differ between specialists and lay people. Since the city's construction and maintenance is presided over by several different companies and departments, it is not uncommon for spaces to become unnoticed by the respective parties, creating misunderstandings in regard to who is in charge of them in the context of providing a certain service or activity. This is not only a question of communication between all the involved parties, rather it can be stripped down to the issue of how the work and communication is structured in the first place. A representative of one of the interviewed NGO's pointed out that, currently there is no department in Riga City Council that would have public outdoor space in their name, which prompts him to raise a question whether public outdoor space is being properly organized and who oversees it.

“Un kā tu tikko izej no savas mājas, tev priekšā ir pagalms un iela, un viss. Pagalms, iela, laukums, skvērs, nekad nepaiesi garām, tu obligāti tur būsi, un, ee, tāpat kā mēs visi veidojama savas iekštelpas, tā lai būtu komfortabli un justos droši un patīkami, tieši tāpat ir jāveido ārtelpa. Bet par cik tur satiekas visu intereses, par cik tur satiekas visu vajadzības un visu pretrunas arī, tad par to arī atbild visi – tā tad neviens. Par to neviens negrib domāt, ja tas nav dots uzdevums. Jo, piemēram, Rīgai vēl joprojām nav vārds “publiska ārtelpa” neviena departamenta nodaļas nosaukumā. Pilnīgi nevienā.” NVO pārstāvis

Since the public space is a concern to all the involved parties, it creates a necessity for someone to facilitate and manage the cooperation between these parties. According to a research participant this role is often rather vacant and it is up to experts of various involvement to take this upon themselves.

“Mēs tiekam gala ar visu citu profesiju kaut kādām nesaskaņām, neizpratnēm, kuras sastopas publiskā ārtelpā, jo inženierkomunikāciju turētāji nespēj sarunāt ar Rīgas domi, valsts nekustamie īpašumi ar inženierkomunikāciju turētājiem, un Rīgas domes arhitekti nevar sarunāt ar inženieriem, ar ceļu inženieriem un tad, kad runa ir par ārtelpu, tad atnākam mēs, ainavu arhitekti, un sākām kārtot visas šīs attiecības, ja? Jo mēs kārtojam tās attiecības. Tāpēc, ka mēs nevaram savādāk, jo mums ir jāsaskaņo projekts, un, ja tas attiecības nav sakārtotas, mēs nedabūjam sarkano zīmogu no būvvaldes.” NVO pārstāvis

This quotation shows clearly how the expertise of planners, or architects are employed politically in the sense described by Stefanelli, as a means to meet and advance the needs of urban dwellers, especially in a sociopolitical context where neglect of the public space has taken place (Stefanelli 2020). To some extent this neglect is a result of lack of structured discussion between the different parties. This also paints a picture of the depth of project planning and how hard it is, as it is one thing to create a project on a paper, but another thing to place it in the city. While a particular department and technical specialists can plan how to solve the existing city planning issues, another rather important aspect is a systematic approach towards the project communication (and incorporating feedback back into the project) between involved parties and to the public. According to a research participant there are two different projects simultaneously progressing in conjunction of one another – Rail Baltica and Rigas Domes project. According to him, while Rail Baltica has already created their project in a theoretical plan and are now seeing to creating it in real space, Rigas Dome is ‘behind,’ and catching up on this project. This participant states that lack of cooperation between Rigas Dome and Rail Baltica in the very early stages, the project now is quite tense and intricate.

“Un šī pilsētas interese, pilsētas interešu komunikācija tagad notiek Attīstības departamentā, tātad Attīstības departamentam tika uzdots veidot šo te komunikāciju no pilsētas puses ar pašu projektu sistemātiski, bet, un Attīstības departaments to dara, bet, protams, ļoti liela steiga, projekts Rail Baltica projekts iet pilna sparā kā ātrvilciens, ja. Viņiem ir savi pasūtītāji, savi laiki, savs projektu izstrādes grafiks, un viņi ļoti mērķtiecīgi uz to iet. Un pilsēta mēģina skriet pakaļ tam. Un tāpēc tas darbs, viņu tagad organizēt, paralēli organizēt sistemātiski ir.. nuu, ļoti ļoti grūti, ir.” NVO pārstāvis

The participant recognizes a lack of a systematic and unified approach in project planning and city development. With no institutions taking full responsibility for the maintenance of public outdoor spaces, there is a possibility for festering disagreement or miscommunication among the actors involved, thus creating not only questions of the success of project planning and development, but also calling into question the symbolic meaning of public outdoor spaces. By creating a systematic communication between developers, NGOs, other stakeholders and lay people, it would expand the possibility of receiving feedback or critique for creating public outdoor space in a particular way. Without this feedback city planning becomes in a way a game of chance in regards whether the project will work as it should in real space or not.

“Nu viens mazs piemērs tādai diskomunikācijai un to, ka netiek pārdomātā arī projekta komunikācija uz āru ir tas, kā atklāja būvdarbus, Rail Baltica projektu, viņu atklāja ar 3 koku nociršanu bomžu laukumā, nu ir tāds bomžu skvērs tur otrā pusē, stacijai un.. mums ir.. gadsimta projekts, ja.. un ar ko viņu simboliski atklāj? Atklāj ar to, ka atbrauc traktors vai

ekskavators un nocērt 3 kokus bomžu skvērā. [..] Viņus, protams, ir jānocērt, viss par, projekts ir saskaņots, tas viss tika nokomunicēts, es nesaku, ka viņu nav jācērt tos kokus, bet nedrīkst atklāt simboliski atklāt šo projektu tādā veidā. Būvdarbu sākumu. Un tas jau ir izdarīts, un visos nokomunicēts, visos sociālajos tīklos, un to vairs nevar mainīt. Tas ir tāds faileris, ko mēs vairs nevar izmainīt. Bet, kuru mēs varējām izdarīt savādāk un kurš varētu palikt vēsturē pilnīgi savādāks. Un tas attiecas, tas ir tāds mazs piemērs, kas attiecas, kas ir replicējams visos citos arī procesos. Es domāju, tāds tēlaini izsakoties, bomžu skvēra koku nociršana mums, mūs sagaida arī citās vietās.” NVO pārstāvis

This interview shows the importance of understanding the public outdoor space as a location in which a variety of interests and goals intersect. This conjunction of interests means that it is necessary to take additional steps regarding communication and involvement of different actors. Without exploring a systematic approach for receiving feedback that can be worked on project planning and development can be impacted negatively. The public outdoor space in question has the capacity to become both a place (with a common and shared identity, plenty of uses etc.) and a non-place (that can be engaged with by anyone but hold no shared meaning and simply be a place you need to get through). We conclude, if public participation or feedback is not actively strived for and considered, it creates a loop of identified problems not being solved in a best possible way, and potential problems not being identified in time to find the best solutions. In words of the experts interviewed, by participating in the real public space, experts and lay people are capable of not only locating the existing issues but also discussing the possible real life solutions.

Conclusions

Our exploration into how cultures of expertise affects the ways in which professionals view public participation in the Rail Baltica project has come up with a number of main takeaways that we would like to state once more. The first being, experts feel qualified to talk on the matter of right and wrong as they are educated and experienced within fields of development in projects of different scales in Latvia, and abroad. This expertise we recognize, much like the case of Fouad Boutros campaign in Lebanon, experts in Latvia feel a sense of obligation as they are trained to understand and critique projects, something that might prove difficult for lay people. It could be described as a sense of duty to their community, as they voice their opinions on complex matters in settings that are often not available to the general public, such as conferences. They believe their

expertise can be a valuable asset that needs to be included into the Rail Baltica project for it to reach its full potential.

This brings us to the next conclusion. The main issue described by the interviewed experts, was that there are not enough opportunities provided to the professional sector to voice their opinions and affect the urban planning processes in regard to Rail Baltica. A question was raised - if the experts cannot get involved with the project in terms that seem reasonable to them, how can anyone be sure that the voices of the general population are being heard? Implementation of experts as a tool of communication between the general population and the project leaders can be extremely useful, but this approach must be evaluated cautiously. Nick Wates states there is a line that must not to be crossed, between utilizing experts expertise and allowing them to inadvertently take control of project management (Wates 2000).

The realities of structural power models present in the developmental process and their complex interactions lead us to our final conclusion. What we would like to highlight once more, is the city's complex division of development practices between different state departments and non-state actors - NGOs, experts, public. The issue is not rooted in poor communication, but rather can be traced further to an issue of structural nature. Highlighted by our participants, this organizational problem is especially pressing when it comes to public outdoor spaces and in turn to the organizational aspects of Rail Baltica. Our findings implicate that those who are trained in technical expertise have specific opinions on the ways in which public participation should take place, both in the Rail Baltica project and in general circumstances. The findings from our participants imply a lack of systematic communication between practical application of this project and the actuality of planning. According to our research participants there is a pressing need for a refined systematic and organized approach to communication and structuring of this project for it to be coherent and clear. This could be achieved through practical application, where both experts and lay people participate in looking at theoretical planning in real life situations in present time, interacting with the available information, while giving and receiving feedback, so later in the project there would be no problems with validating the final proposal.

Notes

It is important to remind readers that this report, these interviews and the gathering of data, have taken place during an unprecedented world pandemic. One that our society has had to learn how to quickly adapt to, and is still struggling to do so. It can be expected that a few of the critiques, such as a lack of meetings to voice feedback can be semi-explained by looking at Covid-19 and a lack of staff or resources, further provoked by a lack of experience in such a situation. It is not our intention to create threads of negative critique, rather constructive.

References

- AAA, American Anthropological Association. 2012. "Principles of Professional Responsibility." AAA Statement on Ethics. <https://www.americananthro.org/LearnAndTeach/Content.aspx?ItemNumber=22869&navItemNumber=652>.
- Abram, Simone, and Gisa Weszkalnys. 2013. "Introduction." In *Elusive Promises: Planning in a contemporary world*, 1-34. New York: Berghahn Books.
- Bernard, Russell H. 2006. *Research Methods in Anthropology: Qualitative And Quantitative Approaches*. Maryland: Rowman Altamira.
- Cornwall, Andrea. 2005. "Spaces for transformation? reflections on issues of power and difference in participation in development." In *Participation: From Tyranny to Transformation? Exploring New Approaches to Participation in Development*, edited by Samuel Hickey and Giles Mohan. London: Zed.
- Rowe, Gene, and Lynn J. Frewer. 2005. "A Typology of Public Engagement Mechanisms." *Science, Technology, and Human Values* 30, no. 2 (April): 251-290. <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0162243904271724>.
- Stefanelli, Alice. 2020. "Beyond the Organic Intellectual: Politics and Contestation in the Planning Practice." *City & Society* 32 (3): 649-669.
- Tsenkova, Sasha. 2002. "Chapter One." In *Urban Regeneration: Learning from the British Experience*, 1-8. Alberta: University of Calgary.
- Wates, Nick. 2000. *The Community Planning Handbook*. London: Earthscan.
- Zandbergen, Dorien, and Jaffe, Rivke. 2014. "Participation: Citizenship, Democracy and Responsibilization." *Etnofoor* 26 (2): 7-10. <https://www.jstor.org/stable/43264056>.

Secinājumi: līdzdalības problematizācijas un Rail Baltica kā indikators

Kārlis Lakševics, Kristians Zalāns

Ja meklējam vienojošās dzirkstis, tad ir skaidrs, ka pētījuma dalībnieku vērtējumā līdzdalīgās plānošanas Rīgā ir par maz, bet Rail Baltica sadarbības memorandi ir solis tās virzienā. Ne viens vien līdzdalību problematizēja, izmantojot jēdzienus kā “sadarbības kultūra”, “deliberatīvā demokrātija”, “lietotāja perspektīva” un “tehnoloģiskā pilsonība”, tādējādi iezīmējot plašāku vīziju, uz ko, viņaprāt, tiekties. Rail Baltica diskusiju saturu savukārt dalībnieki atklāja kā indikatoru samilzušiem jautājumiem pilsētas plānošanā un attīstībā, kas daudzos gadījumos tādi bijuši jau ilgākā laika periodā. Tādējādi šajā apkopojumā mūsu mērķis ir izcelt tieši ideoloģiskos, infrastruktūrālos un līdzdalības formāta spriedzes punktus, tverot tos kā indikatorus plašāka mēroga izaicinājumiem Rīgas pilsētvides plānošanas politikā. Tajā pašā laikā nodaļas beigās piedāvājam arī nelielu apkopojumu ar galvenajiem ieteikumiem, ko pētījuma dalībnieki sniedza esošā formāta uzlabošanai.

Pilsētas attīstības perspektīvas

Rail Baltica trases specifika, kas pieprasa apspriest savienojumus un šķēlumus, neizbēgami rezultējas viedokļu nesakritībās. Šī spriedze kopumā veidoja galveno retoriku gan apspriežot esošās infrastruktūras sekas, gan iedvešot jaunas vērtības projektēšanas risinājumos. Tajā pašā laikā spriedžu ietvaros mēs identificējam arī dažādu pilsētvides attīstības diskursu klātbūtni:

Mobilitāte pilsētā pret dzīvojamību apkaimēs. No apkaimju perspektīvas, kā būtiskākais šķērsojumu plānošanas aspekts tika izcelts tas, lai šķērsojumi kādu no ielām nepadarītu tādu, kas apkaimei rada caurbrauktuves sajūtu. Joslu platums un ielas centralitāte apkaimē tika kontrastēta ar dzīvojamību. Piemēram, gan Anniņmuižas, gan Raņķa dambja un Vienības gatves savienojumos tika apšaubīta nepieciešamība pēc 4 autotransporta joslām. Būtiski atzīmēt, ka šajos gadījumos tika aicināts domāt ne vien par pašreizējām transporta plūsmu simulācijām, kuras arī esošajā izpildījumā tika apšaubītas, bet arī par nākotnes perspektīvu uz pilsētu, kurā ir mazāka auto dominance. Tādējādi te retoriski saskārās vīzija par zaļām un dzīvojamām apkaimēm nākotnē ar

alternatīvu mobilitāti tagadējai un vīzija par pašreizējā transporta tīkla plūsmu optimizāciju. Būtiski, ka vienā vai otrā pozīcijā atkarībā no situācijas varēja nokļūt jebkurš diskusiju dalībnieks.

Apkaimes šarms pret pilsētas attīstību. Lielākā daļa no pētījuma dalībniekiem bija vienisprātis, ka apkārtnes ap dzelzceļu Rīgā ir veidojušās tā sadalošās ietekmes iespaidā, lietojot tādus apzīmējumus kā “aizmirstā zona”, “viduslaiku cietoksnis” un “degradēta teritorija”. Apkaimēs lielākās bažas bija par to, ka varētu rasties jaunas šādas vietas. Tajā pašā laikā vairākām apkaimēm un dzelzceļam pieguļošajai teritorijai, it īpaši Torņakalnā, tika piedēvēts arī īpašs “šarms”, ko projektā iecerētā attīstība apdraud. Šī spriedze zināmā mērā pārklājās arī ar nedrošību par to, kā jaunas cilvēku un transporta plūsmas varētu ietekmēt apkaimes un konkrētas apkārtnes.

Mantojums pret lietojamību. Līdzīga diskusija veidojās arī par konkrētiem infrastruktūras objektiem un pieminekļiem, kas tika saistīti ar kultūrvēsturisko mantojumu. Te gan jautājumi vairāk skāra infrastruktūras funkcionalitāti un lietojamību, nevis rosības pieaugumu vai attīstību kā tādu. Piemēram, saistībā ar Torņakalna tiltiem diskusijas objekts bija gan vēsturiskā saglabāšana, gan tā pārveidošana jaunām prasībām, kur ne visām iesaistītajām pusēm sakrita viedokļi.

Drošība pret pieejamību. Lai gan drošība un pieejamība tikpat bieži tika saistītas, dažās no diskusijām tās arī tika pretstatītas. Tā kā daudzos gadījumos bija jāizšķiras par to, kurš no savienojumiem ies zem zemes, kurš zemes līmenī un kurš – virs, katrs no risinājumiem varēja tapt apšaubīts kā vienu vai otru plūsmu prioritizējošs vai apdraudošs. Vairākiem pētījuma dalībniekiem aktuāls bija ne vien vilciena ātrums pilsētā kopumā, bet arī mobilitāte būvniecības laikā, drošība tuneļos ikdienā un pieejamība dažādiem transporta līdzekļiem un dažādām sabiedrības grupām, tai skaitā, cilvēkiem funkcionālajiem traucējumiem.

Analizējot dominējošos pilsētas attīstības diskursus kopumā, jāatzīst, ka gan atbildīgo plānotāju, attīstītāju, gan aktīvo biedrību starpā vērojama virzība uz “zaļu”, dzīvojamu, pieejamu, bet arī tehnoloģiski piesātinātu pilsētu. Tāpat ne mazāk liela loma attīstības diskursos tiek piešķirta aktīvai dalībai šādas pilsētas veidošanā, lai tai tiktu virzīts atbilstošs finansējums un apsvērti risinājumi, kas šīs vērtības iemieso.

Līdzdalības racionalitātes

Līdzdalība pētījuma dalībnieku starpā tika redzēta ne vien kā vajadzīga, bet arī kā pienākums, augstu vērtējama ekspertīze un cīņa, kas lielā mērā kalpo par racionalitāti ieguldītajā darbā. Šis darbs tiek īstenots sadarbības memorandos gan no organizēšanas, gan aktīvas dalības puses.

Līdzdalība kā darbs un pienākums. Gan memorandā piedalošās nevalstiskās organizācijas, gan intervētie profesionālo organizāciju plānošanas eksperti, kas nepiedalās memorandā, izjuta pienākumu iesaistīties un komentēt projekta norises, bet norādīja arī uz ierobežoto iespēju ieguldīt neapmaksātu darbu. Arī aktīvākajiem NVO pārstāvjiem iedziļināšanās Rail Baltica inženiertehniskajos un lokālpilnojumā risinājumos prasa lielas pūles, it īpaši, gatavojot pretargumentus risinājumam, tādēļ, viņuprāt, nav pamatoti sagaidīt no plašākas sabiedrības pūles iesaistīties līdzvērtīgā apjomā. Iesaistītie arī norādīja, ka ir limits, pie kura ar entuziasmu nav gana. Līdzīgi – arī organizatoriem bija augsta pienākuma apziņa par memorandu un informācijas sagatavošanu, kā arī atgriezeniskās saites ņemšanu vērā, bet tika atzīts resursu trūkums, lai to īstenotu tādā apjomā, kā tika redzēts par optimālu vai kas atbilstu noteiktām dalībnieku ekspektācijām.

Līdzdalība kā lokālā ekspertīze. Intervētie memorandā piedalošos nevalstisko organizāciju pārstāvji lielākoties redzēja sevi kā lokālos ekspertus, kuriem ir vajadzīgās tematiskās un tehniskās zināšanas, lai sniegtu ieguldījumu un uzlabotu Rail Baltica realizāciju vai nu savās apkaimēs vai saistībā ar savu infrastruktūrālo vai vides ekspertīzi. Līdzīgi – arī no organizatoru puses visaugstāk tika novērtēts, ja dalībnieki piedāvā skaidri formulētas un svarīgas tehniskās zināšanas un norāda uz iepriekš nepamanītām lokālām vajadzībām. Tas arī parāda, ka memorandu norises formāts lielā mērā ir pielāgots tam.

Līdzdalība kā cīņa. Vairāku NVO pārstāvji intervijās dalību memorandā un interešu pārstāvēšanu tikšanās reizēs tieši vai netieši raksturoja kā “cīņu”. Apkaimju vai iedzīvotāju grupu intereses tādējādi tika redzētas kā tādas, par ko ir jāiestājas, šim brīdim rūpīgi un kolektīvi gatavojoties, nevis vienkārši par tām informējot un tās darot zināmas. Līdzīgi arī memoranda tapšana, ko sākotnēji ierosināja tieši biedrību pusē, tika ievietota plašākā “cīņas laukā”, aizstāvot intereses saistībā ar bažas raisošiem Rail Baltica risinājumiem. Šajā kontekstā līdzdalība bija “no apakšas” ierosināta pretošanās, uzsverot gan tās politisko, gan tehnisko dabu.

Līdzdalības problematizācijas

Līdzdalība tika redzēta kā būtiska, bet tās forma tika problematizēta kā tāda, kas ne vienmēr ļauj īstenot dalībnieku intereses.

Līdzdalība kā limitēta ekspertiem. Pirmkārt, tika problematizēta projekta sarežģītība. Kā jau minējām, šķērsojumu risinājumu aplūkošana un diskutēšana ietver kompleksu transporta tīkla un inženiertehnisku risinājumu loku, kas visām iesaistītajām pusēm prasa vai nu pastiprināti tajā iedziļināties vai padarīt to vieglāk uztveramu no prezentētāju puses. Lai gan ekspertīze tika novērtēta visaugstāk, tehniskums tika redzēts kā limitācija, ko risināt ar materiālu maksimālu pielāgošanu plašākam cilvēku lokam un paplašinot iespējas izteikt savas intereses ne-tehniskā formā.

Līdzdalība kā attīstāma kultūra. Tika problematizēta esošā Rīgas iedzīvotāju kapacitāte iesaistīties, kā arī potenciālā negativitāte un nevēlēšanās par to diskutēt. Šeit dalībnieki runāja gan par nepieciešamību mērķtiecīgi veidot “līdzdalības kultūru” caur uz iesaisti tendētām diskusijām, gan stiprināt iedzīvotāju “tehnoloģisko pilsonību”, uzlabojot iedzīvotāju zināšanas par pilsētvidi un iespējām to mainīt. Tāpat intervētie norādīja, ka komunikācijai jābūt cieņpilnai, taču atšķirās izpratne par to, kāda tā ir. No NVO puses, precizējumi par risinājumiem un to apšaubīšana jau automātiski ir potenciāli spriedzi raisošs iebildums. No organizētāju puses, varēja just nepieciešamību konfliktus mediēt un tikšanās ietvaros novērst to eskalāciju. Tādējādi organizētāji salīdzinoši visvairāk uztraucās par cieņpilnumu, kamēr dalībnieki bija gatavi “cīņai”.

Līdzdalība ķeksīša pēc. Treškārt, tika problematizētas situācijas, kurās dalībnieki, it īpaši biedrību pārstāvji, jutās kā bez iespējām ietekmēt kādu no lēmumiem – esot uzaicināti “tikai paklausīties”. Te gan būtiski piebilst, ka gada laikā tikšanās reizēm bija dažādi formāti, kur vienā ir vairāk iespējas izteikties – otrā mazāk. No dalībnieku puses, izteikšanās iespējas daudzos gadījumos tika vērtēta kā par maz vai savstarpēji nevienlīdzīga. Gan organizētāji, gan dalībnieki tomēr lielākoties skaidroja ierobežotas dalībnieku iespējas iesaistīties ar strukturāliem iemesliem. Jāmin, ka prezentāciju formāts, kam raksturīga salīdzinoši mazāka iesaiste, tika novērtēts kā vajadzīgs, ņemot vērā specifiku, taču ne kā vienīgais nepieciešamais.

Līdzdalība par vēlu. Vairākas no intervētajām NVO minēja, ka tām saistībā ar vairākiem projekta kontekstā nozīmīgiem risinājumiem "viss jau ir nokavēts". Piemēram, lēmumi, kas pieņemti pēc ietekmes uz vidi novērtējuma 2016. gadā vai 2018. gadā, kad memoranda procesa vēl nebija. Rezultātā, lai gan biedrība aktīvi iesaistās, tās iespējas ietekmēt tai svarīgākos pieņemtos lēmumus nepastāv vai ir ierobežotas. Saistīti, organizētāju pusē bija nožēla par to, ka atkal un atkal diskusijās ir jāatgriežas pie lēmumiem, kas jau ir izlemti. Tajā pašā laikā jāatzīmē, ka dalībniekiem diskusijās bija būtiski problematizēt to, ka "ir par vēlu" un norādīt, ka, viņuprāt, iepriekš izvēlētais risinājums nav optimāls. Šajā gadījumā arī laiks, kurā izprast risinājumu potenciālo ietekmi uz apkaimi, tika raksturots kā mazs, bet nepieciešamā mobilizācija, lai to mainītu – liela.

Līdzdalības izaicinājumi

Līdzdalība tika ne vien problematizēta, bet tika aktualizēti arī dažādi izaicinājumi tās sasniegšanā.

Iedzīvotāju sasniegšana kā lielākais izaicinājums. Visas intervētās apkaimju biedrības pauda, ka sasniegt iedzīvotājus bez papildu līdzekļiem ir izaicinājums. Tāpat arī no pašvaldības un ieviesēju puses iedzīvotāju plašāka sasniegšana tika redzēta kā mērķis, ko neizdodas sasniegt. Izaicinājumu spektrs bija plašs – no “grūti informēt” projekta sarežģītības dēļ līdz kādas apkaimes biedrības apsekoto iedzīvotāju neticībai, ka projekts realizēsies, tādejādi apšaubot, ka ir vērts iesaistīties. Tātad gan nevalstiskās organizācijas, gan pašvaldība un ieviesēji vērtēja, ka viņiem ir ierobežotas spējas esošajā formātā sasniegt iedzīvotājus, un iedzīvotāju informētība par projektu kopumā no visām iesaistītajām pusēm tika vērtēta kā zema un neatbilstoša. Būtiski, ka zemā informētība attiecās arī uz iedzīvotājiem, kas dzīvo tuvu dzelzceļam. Memoranda formāts ietver profesionalizētu darba grupu darbu pie tehnisku jautājumu detalizācijas, ar ko biedrībām iepazīties prasa pietiekoši lielu darbu. Biedrību apzinātās vajadzības bieži ir tās, kas apzinātas jau ilgākā laika posmā.

Uzticēšanās “politikai” un biedrībām. Gan biedrības, gan pašvaldība vērtēja, ka iedzīvotāju zemā iesaiste ir saistīta ar to, ka sabiedrībā kopumā ir zema uzticība biedrībām, pašvaldībai un politikai. Vairākas iesaistītās puses minēja, ka "virzība" notiek tikai ar politisku (ar to domājot – Domes koalīcijas) atbalstu. Tas tika komentēts ar nožēlu, parādot sajūtu par pilsētplānošanas atrautību no politikas un arī izpratni par politiku kā atrautu no tā, kas notiek memorandā, kas ir

vairāk “tehnisks”. Biedrības savukārt pauda nožēlu, ka, viņuprāt, daudziem iedzīvotājiem ir uzskats, ka būt biedrībā ir vai nu liels darbs vai dziļi iestāties “Pret” kaut ko. Turklāt kā negatīva un noraidoša tika raksturota arī sabiedrības attieksme pret Rail Baltica kopumā, pētījuma dalībniekiem problematizējot sabiedrības neuzticēšanos iespējām tāda mēroga projektos ko ietekmēt.

Uzticēšanās ieteikumu īstenošanai. Intervētajiem memoranda dalībniekiem kopumā bija sajūta, ka viņu intereses tiek uzklausītas. Tomēr ne vienmēr bija pārliecība, ka uzklausītais tiks ņemts vērā. Līdz ar to komentāri tika veikti no "cerošas uz labo" pozīcijas. Dažās no intervijām varēja identificēt sajūtu par atrautību no projektētājiem, tajā skaitā uzsverot fizisko distanci – stāstot, piemēram, ka tie strādā Spānijā un nav “uz vietas”. Tātad te vērojama sajūta, ka lēmumu pieņemēji vai nozīmīgi procesi notiek kaut kur attālināti arī no memoranda un ka paliek kaut kas, kas ir noklusēts. Līdzīgi – tika problematizēta citu dalībnieku skatījumā svarīgu aktoru, piemēram, Latvijas Dzelzceļa, uzņēmēju u.c., nepiedalīšanās diskusijās. Tādējādi memorands kā iniciatīva kopumā tika vērtēts piesardzīgi pozitīvi, jo, lai gan empīriski no dalības tajā šķiet, ka vajadzības ir paustas, nav skaidra apliecinājuma, ka visas vajadzības tiks ņemtas vērā vai ka uz visiem jautājumiem būtu atbildēts.

Memorands kā jauns labais piemērs. Visbeidzot – intervētajiem kopumā nebija cita piemēra, ar ko salīdzināt Rail Baltica memorandu diskusijas. Iespējams, tā rezultātā tika norādīts, ka šim memorandam vai atsevišķām tā izpausmēm ir potenciāls kļūt par jaunu “labo piemēru”.

Dalībnieku ieteikumi

Šajā pētījumā papildu analīze par rekomendācijām sadarbības formāta uzlabošanai netika veikta, taču esam apkopājuši un atlasījuši dažus pētījuma dalībnieku ieteikumus, ko vērtējam kā nozīmīgus, un tādus, kuru īstenošana var īstenoties ar plašāku un kvalitatīvāku sabiedrības iesaisti.

Alternatīvas formas, kā sasniegt iedzīvotājus. Tā kā gan pašvaldības un projekta ieviesēju, gan biedrību kapacitāte sasniegt iedzīvotājus ir limitēta, dalībnieki redzēja nepieciešamību pēc papildu pasākumiem un finansējuma, lai to īstenotu visas iesaistītās puses. Tāpat vairāki dalībnieki uzskatīja, ka memoranda diskusiju ietvaros viņu situācijas izklāstam, konkurējot ar citiem aktīviem runātājiem, nebija pietiekoši liela telpa. Tika piedāvāts, piemēram, ka projekta ieviesēju un

pašvaldības pusē būtu persona, kas ārpus apspriešanas personīgi apzina visus būtiskos jautājumus konkrētā apkaimē, tādējādi apkaimei nodrošinot plašāku pārstāvniecību un pārliecību par to, ka viņu vajadzības ir ņemtas vērā. Kā viena no alternatīvām formām kā sasniegt iedzīvotājus tika minēta arī iespēja izveidot kādā medijā atsevišķu sadaļu, kurā tiktu ievietotas visas ziņas par to, kā projekts progresē. Tām būtu jābūt ikdienišķā, nevis tehniskā valodā.

Telpa iebildumiem. Saskaņā ar NVO pausto, tām ir nepieciešamība pēc "telpas", kurā paust viedokli, tajā skaitā arī neapmierinātību, un to pamatot. Tas ir aktuāli arī par jautājumiem, kuros jau pieņemts daļējs lēmums. Intervijās bija jūtams, ka dalībniekiem ir svarīgi gūt pārliecību, ka arī jau pieņemtajā lēmumā, brīdī, kad tas tiks detalizēts tālāk, visiem prātā būs tās vērtības, kas ir prātā attiecīgajai NVO vai apkaimei, kas bijušas par pamatu iebildumam vai alternatīvam piedāvājumam. Tāpat ir būtiski alternatīvi rīki, ar kuriem gan tehniski, gan sasniedzot iedzīvotājus šos risinājumus īstenot. Anniņmuižas šķērsojuma gadījumā, piemēram, aktivitāti varēja īstenot tikai ar Aktīvo iedzīvotāju fonda palīdzību.

Vizuālāka komunikācija. Pētījuma dalībnieki kopumā rosināja vairāk un vienkāršākas vizuālas komunikācijas gan tikšanos laikā, gan saziņas kanālos (grafiki, foto, plūsmu modelēšana utt.). Vairāki pētījuma dalībnieki norādīja, ka, lai veicinātu sabiedrības iesaisti, svarīgi visiem spēt ērti piekļūt informācijai un tajā orientēties.

Interaktīva sadarbība. Pētījuma dalībnieki rosināja iespēju robežās turpināt interaktīvu sadarbības formu – piemēram, organizējot darbnīcas un darbu mazākās grupās. Tāpat pozitīvas atsauksmes tika paustas par kopīgo trases izstaigāšanas aktivitāti. Tā kā pašas NVO norāda, ka neizdodas sasniegt savu apkaimju iedzīvotājus, būtu vērts vairojot atvērtas, plašākai sabiedrībai viegli pieejamas iespējas iepazīties ar plānoto un izteikt viedokli. Piemēram, ja kāda aktivitāte tiek veikta internetā platformā, svarīgi, lai tai būtu jautāšanas, balsošanas, komentēšanas iespējas. Šo atgriezenisko saiti pēcāk būtu iespējams ņemt vērā. Tāpat, vairojot uzticību, dalībnieku skatījumā jāturpina strādāt pie komunikācijas, kas parāda, kā norādītais ir vai nav ticis ņemts vērā, atstājot iespēju to diskutēt ātras un vieglas apmaiņas formās. Atsevišķi intervētie eksperti uzsvēra nepieciešamību radīt iespējas cilvēkiem iesaistīties pilsētplānošanā pieliekot iespējami maz pūles, vietās, kur iecerētas pārmaiņas - piemēram, novietot publiskajā telpā vides objektu, kur parādītas iecerēto pārmaiņu versijas, un lūgt balsot, lai izvēlētos, kuru risinājumu attīstīt.