

66-3

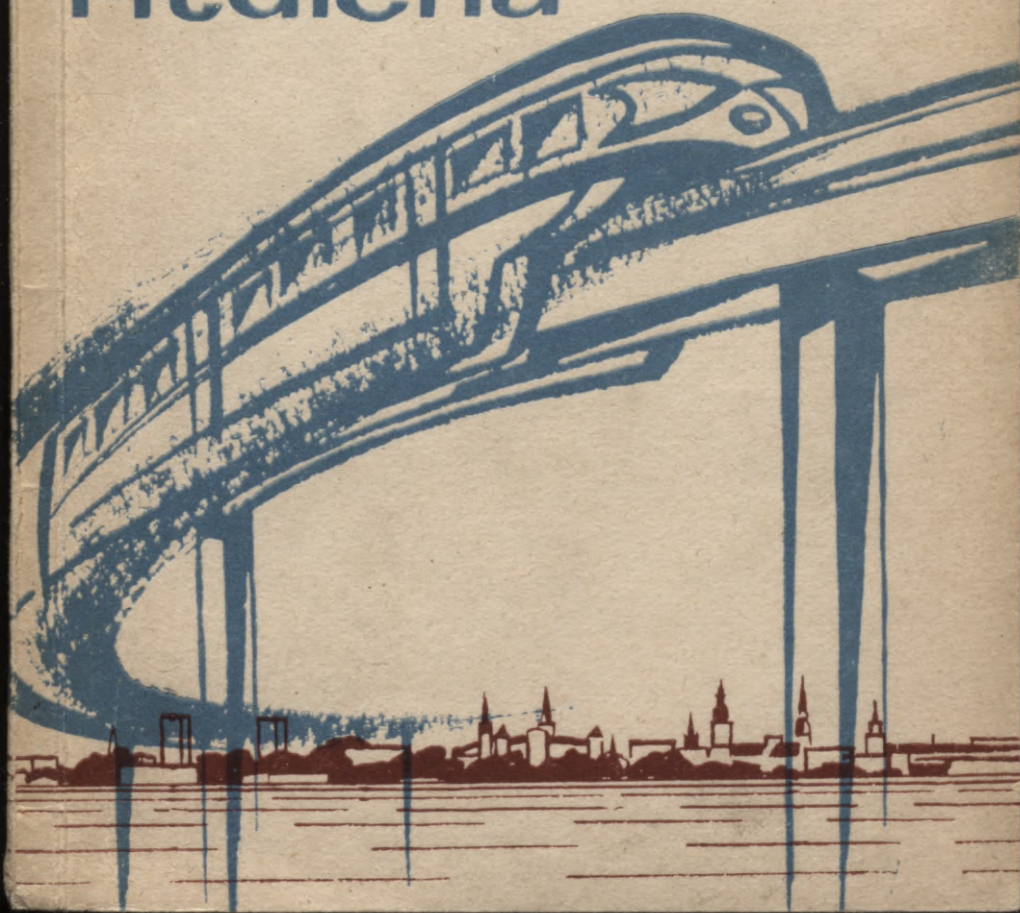
3

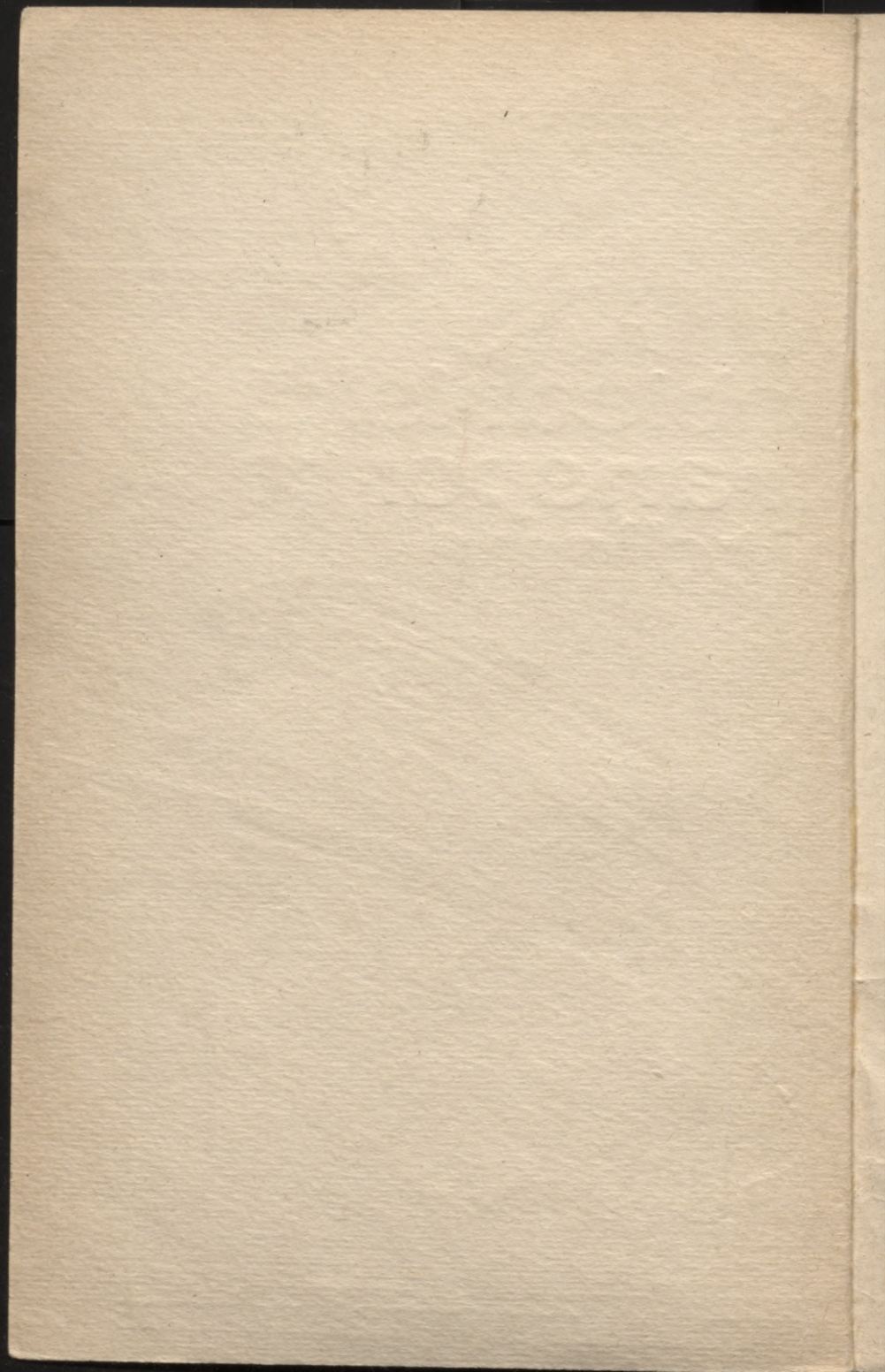
E. SLĒDE



RĪGAS

sabiedriskā
transporta
rītiena





L $\frac{66-3}{3}$

Publ
L
625

E. SLĒDE

RĪGAS
SABIEDRISKĀ
TRANSPORTA
RĪTDIENA



IZDEVNIECĪBA «LIESMA»
RĪGĀ 1965

B-1
T-1
L-3

6T3
S1300

Vija Lāča Latv. PSR
Valsts bibliotēka

~~71-42.357~~

0309068805

I No Rīgas sabiedriskā transporta vēstures

Šodien mūsu republikas galvaspilsēta jau kļuvusi par istu lielpilsētu. Rīgas iedzīvotāju skaits 1965. gadā jau pārsniedza 650 tūkstošus.

Vēl pirms divsimt gadiem Rīga bija tikai dažu kvadrātkilometru plaša pilsētiņa, kuru apjoza senlaicīgi skanšu mūri, bet šodien Rīga izplešas 231 km² platībā.

Ilgus gadsimtus Rīgu dažādos attēlos zīmēja ar tradicionālu siluetu — pāris Vecrīgas baznīcu torņu, pils apaļais mucveida korpuss, pāris Daugavmalas nameļu kvartāli, un — vairāk nekas.

Sobrīd Rīgas panorāmu pat no lidmašīnas augstā lidojuma tik ātri nepārskatīs. Uz kuru debesu pusi vēries, visur jauni dzīvojamo namu kvartāli, skolas, slimnīcas un citas sabiedrībai vajadzīgas iestādes. Un visur pretī debesīm slejas celtnu strēles!

Nomales... Jā, tādas bija pat vēl pirms 10—15 gadiem. Tur vējš dzenāja smiltis, gludākajos laukumīņos zēni sita bumbu un vienīgais pamanītais satiksmes līdzeklis te bija iemaldījies rets motocikls vai automašīna. Nomale — tā bija vēl tā pati Aleksandra Čaka apdzējtā pilsētas sērdienīte! Tagad tā zudusi, jo visur straujiem soļiem aizstaigājuši celtnieki un likuši visur uzslieties jaunceltnu masīviem — Āgenskalna priedēs, Juglā, Grīvas un Tīrzas ielu rajonā... Tikai 5 gados (laikā no 1960. līdz 1964. gadam) vien uzcelti dzīvojamie nami vairāk nekā 1 miljons m² kopplatībā.

Jau nodoti ekspluatācijā pirmie nami pilsētas pašreiz vislielākajā dzīvojamā masīvā — Maskavas ielā. Šeit Ķengaraga rajonā tikai līdz 1967. gadam vien paredzēts uzcelt 56 lielpaneļu namus, kas aizpildīs līdzšinējo kluso

klajumu Daugavas krastā. Te pacelsies vairāki bērnu dārzi un mazbērnu novietnes, skolas, universālveikali, ēdnīcas, kinoteātris, poliklīnika, komunālo un sadzīves pakalpojumu uzņēmumi...

Ķīpsalā uzcelš moderno Rīgas Politehniskā institūta kompleksu un citas iespaidīgas celtnes.

Daugavas labajā krastā — starp Gorkija un Miķeļa ielām parādīsies Republikāniskais laukums ar 12 stāvu augstu Valdības namu, ar Republikānisko bibliotēku, ar Jūrnieku namu...

Nepieredzēti straujā rūpniecības attīstība un dzīvokļu celtniecība septiņgadē, arvien pieaugošais iedzīvotāju skaits un pilsētas apbūvētās teritorijas paplašināšanās prasa satiksmes nepārtrauktu attīstību un uzlabošanu.

«Kāda mums būs satiksme ar jauno dzīvojamo masīvu, ar darba vietu?» — tā pašā pirmajā brīdī jautā gandrīz ikviens jaunā dzīvokļa īpašnieks, tikko tas paveras pa logu uz ielas pusi.

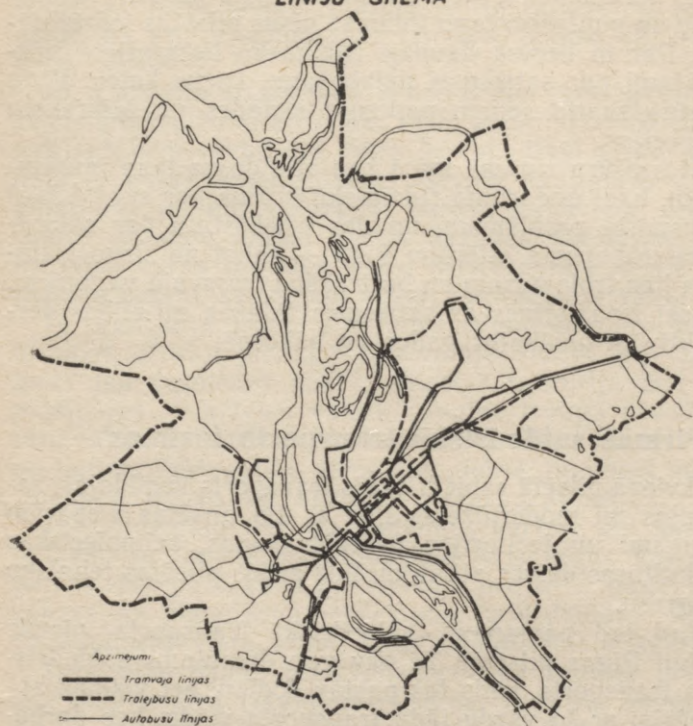
Daudz rīdzinieku dzīvo patālu no savām darbavietām. Tāpēc ritos un pēc darba maiņām visā pilsētā vērojama īsta «tautu staigāšana» — daudzi VEFa un Rīgas vagonu rūpnīcas darbinieki cauri visai pilsētai dodas uz Āgenskalna priekšu rajonu, Zasuļauka manufaktūras audējas — uz Juglas dzīvojamo masīvu...

Agrākajos gadsimtos rīdzinieki nemaz nespētu, uz darbu dodoties, katru dienu veikt tādus attālumus. Ja mūsu dienās visi rīdzinieki laikus un precīzi ierodas savās darba vietās, tad te liels nopelns ir pilsētas sabiedriskās satiksmes līdzekļiem.

Brīdi ielūkosimies Rīgas kartē, lai gūtu priekšstatu — kā tad sazarojas pa pilsētu sabiedriskais transports — tramvajs, trolejbuss, autobuss un elektriskais dzelzceļš (1. att.).

It kā biezi saausts zirnekļa tīkls pilsētas sabiedriskā transporta līnijas pārklāj visu pilsētas teritoriju, savieno pilsētas centru ar agrākajām visattālākajām nomalēm, sasaista visdažādākos rajonus. Katru dienu visi minētie sabiedriskā transporta veidi pārvadā vienu miljonu pasažieru! Turklāt jāņem vērā šo satiksmes līdzekļu parocīgais izkārtojums: izdarot tikai vienu pārsēšanos (ja tāda vispār vajadzīga) citā sabiedriskā

RĪGAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA LĪNIJU SHĒMA



1. att. Rīgas sabiedriskā transporta līniju izvietojums

transporta līdzekli, no jebkura punkta pilsētā var ātri nokļūt vajadzīgajā vietā!

Taču šodien sabiedriskā transporta darbība Rīgā reizēm vēl neapmierina pasažierus. Sevišķi jārunā par ērtībām, labāk sakot — neērtībām, jo rītos un pievakarēs sabiedriskos satiksmes līdzekļos ir pārāk liels pasažieru sablīvējums.

Vēl jāveic daudzi svarīgi pasākumi, lai iedzīvotāji gan no darba vietām, gan arī no skolām, teātriem un citām sabiedriskām iestādēm savā dzīves vietā varētu nokļūt ērti un bez pārsēšanās.

Problēma par sabiedriskā transporta aizvien parocīgāku izkārtošanu, par satiksmes tīkla tālāku sazarošanu un paplašināšanu interesē visus pilsētas iedzīvotājus. Par to liecina daudzie rīdzinieku lietpratīgie ierosinājumi par satiksmes uzlabošanu, kurus katru dienu krietnā skaitā saņem padomju iestādes un laikrakstu redakcijas.

Šī brošūra zināmā mērā būs atbilde uz tiem jautājumiem, kādi nodarbina rīdzinieku prātus par sabiedriskā transporta problēmām, un dos priekšstatu par sabiedriskā transporta attīstību Rīgā — sākot no zirgu tramvaja līdz trolejbusam un beztrokšņa tramvaja vagoniem, kā arī iepazīstinās ar satiksmes tālākās attīstības perspektīvēm tuvākajos gados un nākotnē.

Pirmās sabiedriskā transporta iezīmes

Ikvienā pilsētā sabiedriskais transports izveidojas, sazarojas un modernizējas līdz ar šīs pilsētas vispārējo izaugsmi un teritorijas paplašināšanos, saimnieciskās un kultūras dzīves attīstību, līdz ar šīs pilsētas tehnisko progresu.

Kad tad pamanāmi sabiedriskā transporta pirmie iedīgļi Rīgas pilsētā? Te nav gan domājams sabiedriskais transports, kāds tas pastāv šodien, bet vismaz apzīmēsim ar šo vārdu tādu transporta veidu, kas darbojas puslīdz regulāri un par attiecīgu samaksu pārvadā pilsētas iedzīvotājus. Tā sakot — kurā darbojas profesionāli važoni, kas kalpo visiem pilsētas iedzīvotājiem un nevis tikai kādam baronam vai bagātam tirgonim. 15. ... 16. ... 17. ... gadsimti... Ne vēsts no tāda transporta veida!

Varbūt 18. gadsimtā? ... Arī tad vēl Rīgas teritorija nepārsniedza dažus kvadrātkilometrus — tagad gandrīz katrs jaunais Rīgas dzīvojamais masīvs ir tikpat liels, kā tanī laikā visa pilsēta! Pat ejot kājām, toreizējie Rīgas iedzīvotāji 15—20 minūšu laikā varēja nokļūt no vienas pilsētas malas līdz citai — visattālākajai!

Kad ielūkojamies seno hroniku apdzeltējušajās lapās, varam konstatēt, ka vēl 1723. gadā Rīgā bija tikai

7087 iedzīvotāji, un pilsēta, kuru ieskāva biezie mūra vaļņi, aizņēma nelielu platību — to norobežoja Daugava, kā arī tagadējās 13. janvāra, Vaļņu un Torņa ielas.

18. gadsimta otrajā pusē ārpus Rīgas aizsargvaļņiem sākās priekšpilsētu attīstība. 1806. gadā no 33665 Rīgas iedzīvotājiem vecpilsētā vairs dzīvoja tikai viena trešā daļa — 11197. Priekšpilsētās dzīvoja strādnieki, sīkāki amatnieki un citi «plebeji», kuriem vajadzēja iet uz centru un ostu darbā, kārtot dažādas darīšanas rātē un citos varas orgānos. Taču pilsētas rāte toreiz nedomāja par to, kā viņiem nokļūt vajadzīgajā vietā!

19. gadsimtā Rīgā, attīstoties rūpniecībai un tirdzniecībai, strauji pieauga iedzīvotāju skaits, kas 1852. gadā jau sasniedza 65777. Pilsētas teritorija ātri paplašinājās — aizvien vairāk rūpnīcu izauga priekšpilsētu rajonos. Tāpēc radās nepieciešamība saliedēt veco un jauno pilsētas daļu vienā kompleksā, nojaucot apcietinājuma mūrus un aizberot aizsarggrāvjus.

Ja salīdzinām dažādu gadsimtu kartes, tad skaidri redzam, ka tagadējais Rīgas ielu tīkls ārpus Vecrīgas palicis tāds pats, kādu to izveidoja pēc 1812. gada, kad, sakarā ar Napoleona iebrukumu, nodedzināto Rīgas priekšpilsētu vietā atkal izauga jauni namu kvartāli.

Toreizējās Rīgas priekšpilsētās tika radītas jaunas ielu maģistrāles (tagadējās Ļeņina, Gorkija, Suvorova un Kr. Barona ielas), kas savienoja pilsētas jauno daļu ar veco daļu.

19. gadsimta astoņdesmitajos gados Rīgā sevišķi strauji pieauga fabriku un rūpnīcu skaits — Krievijas industriālā attīstība atbalsojās arī Baltijas lielākajā pilsētā. 1881. gadā rīdzinieku skaits jau pārsniedza 170 000. Lai gan sākot ar 19. gadsimta vidu Rīga teritoriālā ziņā sāka izveidoties par lielpilsētu, pilsētas iedzīvotāju satiksmes vajadzības apmierināja vienīgi privātie ormaņi — to skaits ap 1880. gadu pārsniedza tūkstoti (2. att.).

Ziemā iedzīvotāji varēja izmantot arī tā saucamās «butes» — vieglas vienkārši darinātas kamaniņas. Tānīs bez darba palikušie Daugavas zvejnieki un enkurnieki par pāris grašiem pārvadāja pasažierus uz Pār-



2. att. Viegļie ormaņi tag. Ļeņina ielas un Pádomju bulv. krustojumā (1878. gads)

daugavu pa speciālu ledū iezīmētu skrejceļu — no Jaur-nās ielas gala līdz kuģišu piestātnei Āgenskalna licī. Bet bija milzums tādu, kam pietrūka pat pāris grašu, un tādi gāja kājām pāri Daugavai, lai gan pēc smagā darba fabrikā vai pie ogļu grēdām ostā vairs nebija spēka cilāt kājas, ejot pa slideno ledu...

Un tad 1874. gadā Rīgas ielās parādījās vēl neredzēts satiksmes līdzeklis — zirgu omnibuss, kuru kāds veikls darbonis, vārdā Kazackis, bija atvedis no Vīnes.

Kāds tad bija šis zirgu omnibuss? — Vienpadsmitvietīgs, zili melnos krāsu toņos, ar dzeltenu svītru sānos. Zirgu omnibusam sēdekļi bija sarindoti divos stāvos, un omnibusa iekšējā telpa sadalīta dažādiem pasažieriem — smēķētājiem un nesmēķētājiem (3. att.).

Pilsētas rātes vīri ilgi un pamatīgi sprieda, kā iekārtot zirgu omnibusa satiksmi, līdz beidzot pilsētas kartē ievilkā pirmās omnibusa maršruta līnijas. Vispirms

iekārtoja 2 omnibusa līnijas: pirmo — tagadējā Ļeņina ielā no bijušā Rātslaukuma līdz Lielajam pumpim (tagadējai Tallinas ielai), otru — no Amatnieku biedrības Vaļņu ielā (Audēju ielas stūrī) pa Kr. Barona ielu līdz Revolūcijas ielai. 1880. gadā zirgu omnibusa līnijas iekārtoja arī Pārdaugavā — no tilta gala Akmeņu ielā uz Tornakalnu, Ķīpsalu, Cementa fabriku un Ilģuciemu. 1880. gadā tika izdoti arī pirmie Rīgas ielu satiksmes noteikumi.

Tā šo zirgu omnibusu varam uzskatīt kā Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta pirmsākumu. Tomēr tas bija visai primitīvs satiksmes līdzeklis, ka pa pilsētas putekļainajām ielām pārvietojās ar nelielu ātrumu — 5—6 km stundā.

Lielāka nozīme tālākiem braucieniem joprojām bija starppilsētu zirgu pastam, kura kantoris un stalli līdz 1881. gadam atradās Pasta ielā pie Kārļa vārtiem, bet vēlāk — tagadējā Fr. Engelsa ielā.



3. att. Zirgu omnibuss Rīgas Rātslaukumā (1875. gads)

Pirmās zirgu tramvaja līnijas

19. gadsimta beigās Krievijā sāka attīstīties dzelzceļu būvniecība — 1850. gadā to kopgarums jau pārsniedza 660 km. Nebija grūti pierādīt, cik lielas priekšrocības ir sliežu transportam. Tāpēc inženieri sāka prātot:

— Vai arī pa pilsētas ielām nebūtu lietderīgi iekārtot sliežu ceļus?

1864. gadā Pēterburgā un 1872. gadā Maskavā tika atklāta regulāra zirgu vilkmes ielu dzelzceļa satiksme.

Zirgu tramvajs salīdzinājumā ar zirgu omnibusu jau bija solis uz priekšu. Vagonu ietilpība jau vien krasi atšķīrās, jo zirgu tramvaja vagonā bija iespējams novietoties ap 40 pasažieriem. Ātrums arī bija lielāks — turpat 10 km stundā. Tāpēc drīz vien zirgu tramvajs izkonkurēja omnibusu. Īsā laikā tas jau bija kļuvis par visu Eiropas lielāko pilsētu dzīves neatņemamu sastāvdaļu.

Rīgā pirmo zirgu tramvaju uzņēmās uzbūvēt speciālisti no Šveices. 1882. gadā Rīgas pilsētas valde noslēdza ar Šveices ģenerālkonsulu Krievijā — inženieri E. Diponu līgumu uz 32 gadiem par zirgu tramvaja jeb tā saucamās «konkas» līniju izbūvi 4177 metru kopgarumā.

1882. gada 4. septembrī svinīgi atklāja zirgu tramvaja kustību pa trim līnijām. «A» līnijas vagoni devās no tagadējā Padomju bulvāra pa Ļeņina ielu līdz Tallinas ielai (4. att.), «B» līnijas — pa Padomju bulvāri, 13. janvāra ielu un Komjaunatnes krastmalu līdz tiltam, «C» līnijas — no tilta pa Komjaunatnes krastmalu, Maskavas ielu līdz Daugavpils ielai.

Patlaban mums ir simtiem moderna tipa lieljaudas motorvagonu, bet toreiz visas līnijas apkalpoja 19 vagoniņi, kurus drīzāk varēja nosaukt par platformiņām ar plivojošiem gariem drānu aizsegjiem. Viss «vilces spēks» bija 95 zirgi. Vagonus būvēja Krievu-Baltijas vagonu fabrika, bet zirgus iepirka Tambovas guberņā.

1885. gadā atklāja jaunu zirgu tramvaja līniju no tagadējā Padomju bulvāra pa Suvorova un Fr. Engelsa ielām līdz Avotu ielai. 1887. gadā «A» līniju pagarināja līdz tagadējam Gaisa tiltam, kur tolaik atradās tā saucamie Aleksandra Vārti (tagad kā vēstures piemineklis



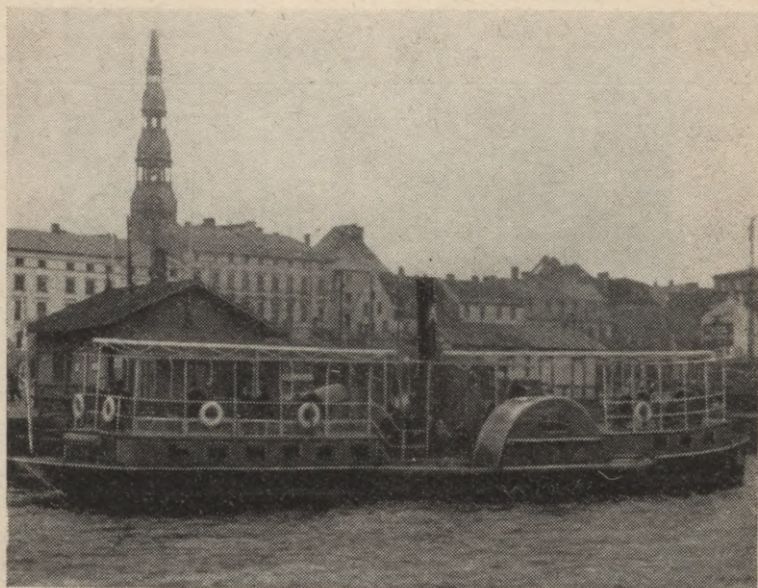
4. att. Pirmie zīrgu tramvaji tag. Leņina ielas un Padomju bulv. krustojumā (1883. gads)

novietoti Viestura dārzā). Tad tur vēl nebija nekāda pāri dzelzceļam pacelta tilta, bet gan gluda šoseja uz Pēterpili. Tramvaja vadītājs te apstājās līnijas galapunktā, pārjūdza zirgus vagona otrā galā un atkal sāka atpakaļceļu pa pilsētas galveno maģistrāli virzienā uz Pētera I pieminēkli (atradās tur, kur tagad ir trolejbusu 8. un 9. līniju pagrieziens cilpa).

1887. gadā E. Dipons pārveidoja savu nodibināto Rīgas pilsētas zirgu tramvaja uzņēmumu akciju sabiedrībā ar 400 tūkstošiem rubļu lielu pamatkapitālu. 1888. gadā atklāja vēl vienu zirgu tramvaja līniju — pa Kr. Barona ielu līdz Sarkanarmijas ielai.

Vagonu skaits nu bija palielinājies līdz 34 un zirgu skaits — līdz 183. Biļešu cenu noteica šādu: 5 kapeikas par vietu vagona iekšpusē, bet 3 kapeikas — par braukšanu uz priekšējās platformas, kur stāvēja važonis. Visu piecu līniju kopgarums bija 7890 metri. Ar to tad arī zirgu tramvaja attīstība Rīgā bija pabeigta, un pilsētas dome nolēma koncesijas citu līniju ierīkošanai vairāk neizsniegt, jo citās Krievijas pilsētās jau bija parādījušies tramvaji ar elektriskās strāvas piedziņu.

Tomēr vēl dažus turpmākos gadus Rīgai vajadzēja samierināties ar zirgu tramvaju. Pilsētas iedzīvotājiem



5. att. Pasažieru tvaikonīši satiksmei ar Pārdaugavu un Jaunciemu
(19. gs. beigas)

arī bija iepatiesies zirgu tramvajs, un tie labprāt un ikdienas jo paļāvīgāk uzticējās tā pakalpojumiem. Par satiksmes nemītīgu pieaugumu liecina šādi skaitļi: 1883. gadā 19 vagonos pārvadāti 3,11 miljoni pasažieru, 1886. gadā 26 vagonos — 3,39 miljoni, 1892. gadā 31 vagonā — 3,75 miljoni, 1896. gadā 31 vagonā — 5,26 miljoni un 1898. gadā arī tāpat 31 vagonā — jau 6,57 miljoni pasažieru.

Ar zirgu tramvaju vēl šodien daudziem sirmiņiem rīdniekiem saistās jaunības dienu atmiņas. Vēl pirms dažiem gadiem par tramvaju pārmijnieku pie Gaisa tilta strādāja viens no visvecākajiem Rīgas satiksmes veterāniem — Jāzeps Tumovičs, kas kādreiz vadījis zirgu tramvaju pa «A» līniju. Viņš bieži stāstīja, kādas nedienas vagona vadītājam bijušas ar toreizējiem iedomīgajiem pasažieriem, kas spēja samaksāt 5 kapeikas par labākajām vietām un tāpēc iedomājās, ka viņiem tie-

sības tramvajnieku visvisādi komandēt. Nebija nekāda prieka tikties ceļā arī ar citiem tā laika satiksmes līdzekļiem. Te pabrauc garām siena tirdzinieki, un no viņu kupli piekrautajiem ratiem kūp siena smalkumi, ka viss samērā atklātais tramvaja vagonš pieput, bet pasažieri baras — it kā važonis būtu vainīgs!

Zirgu tramvajs deva lielus ienākumus akciju sabiedrības locekļiem ar šveicieti E. Diponu priekšgalā. Aizvien augošajā pilsētā zirgu tramvajs drīz vairs nespēja apmierināt Rīgas iedzīvotāju prasības. Dažādi rūpniecības uzņēmumi cits pēc cita radās Pārdaugavā, tur aizvien vairāk cēla dzīvojamus namus. Lai uzlabotu satiksmi ar Pārdaugavu, 1882. gadā Rīgas pilsētas valde nolēma pasūtīt kuģu būves uzņēmumam sešus satiksmes tvaikonīšus. Tie 1884. gadā bija arī gatavi, un 1. jūlijā tika atklāta kuģīšu satiksme pasažieru pārvadāšanai uz Āgenskalnu, Iļģuciemu un Klīversalu, bet 1895.



6. att. Plostu tilts pāri Daugavai (atradās ekspluatācijā līdz 1896. gadam)

gadā — arī uz Jaunciemu (5. att.). Citāda veida satiksmi ar Pārdaugavu nebija iespējams iekārtot, jo pa 1701. gadā zviedru valdības iekārtoto plostu tiltu pāri Daugavai (6. att.) varēja ar grūtībām pārvietoties vienīgi pajūgi un gājēji, bet ziemā pat šo tiltu izņēma no ekspluatācijas. Šo primitīvo plostu tiltu modernāks pontonu tilts nomainīja tikai 1896. gadā, un tam jau būvēšanas laikā uzlika tramvaja sliedes.

Tramvaja vados sāk strāvēt elektrība

19. gadsimta 80-jos gados Krievijā bija radīti visi tehniskie priekšnoteikumi, lai elektrisko vilkmes spēku izmantotu pilsētā. 1892. gadā Kijevā atklāja pirmo elektrisko ielu dzelzceļa līniju, un drīz vien tās parādījās arī citās Krievijas pilsētās.

Rīga jau toreiz bija kļuvusi par vienu no lielākajiem Krievijas rūpniecības centriem. Mūsu pilsētā darbojās lielas fabrikas, kuras ar saviem augstvērtīgajiem ražojumiem bija pazīstamas tuvu un tālu. Pilsētas saimnieciskās dzīves pulss bija tik straujš, ka te vairs nepietika ar zirgu tramvaju. Vajadzība pēc elektriskā tramvaja izraisījās kā pilnīgi dabiska prasība visas pilsētas attīstībai. Tāpēc 1900. gadā Rīgas pilsētas valde noslēdza līgumu ar jau minēto zirgu tramvaju akciju sabiedrību par elektriskā tramvaja līniju celtniecību. Līgumā bija paredzēts, ka tuvāko pusotra gada laikā uzbūvēs deviņas līnijas 25 verstu kopgarumā. Tālāk otrajā un trešajā desmitgadē šī akciju sabiedrība apņēmas regulāri paplašināt tramvaju tīklu ik desmit gadus pa 8 verstīm. Līgums bija tāli izplānots un pēdējais termiņš beidzās 1931. gadā, kad tramvaju saimniecību akciju sabiedrība paredzēja nodot pilsētas īpašumā.

Jāņem vērā, ka elektriskā tramvaja ierīkošanu Rīgā lielā mērā atviegloja tāds ļoti svarīgs apstāklis, ka tepat pilsētā atradās vairākas rūpnīcas, kas varēja jaunās līnijas apgādāt ar vagoniem. Krievu-Baltijas vagonu fabrika jau ar lieliskiem panākumiem bija piedalījusies Viskrievijas izstādēs Maskavā un Nižnijnovgorodā, saņemot pēc tam aizvien lielākus pasūtījumus. Šī



7. att. Tādi izskatījās pirmie rūpnīcā «Fēnikss» ražotie tramvaju motorvagoni tag. Gorkija ielā uz kanāla tilta 1902. gadā

fabrika ražoja vagonus ne vien dzelzceļiem, bet arī visas Krievijas elektrisko tramvaja līniju vajadzībām. Savukārt fabrika «Unions» bija slavena ar rūpīgi izgatavotiem un spēcīgiem tramvaju motoriem.

Kad 1901. gadā Esplanādē (tagadējā Komunāru laukumā) rīkoja Rīgas 700 gadu jubilejai par godu plašu izstādi, tad Rīgā būvētie tramvaju vagoni bija viens no izstādes labākajiem eksponātiem, un tos vienmēr ielienca ciešs apmeklētāju loks. Jau minētais tramvajnieku veterāns Jāzeps Tumovičs bija atvadījies no saviem meļņiem, iemācījies vadīt tramvaju un pa izstādes laukumā ierīkotām sliedēm demonstrēja, kā darbojas Rīgas rūpnīcas «Fēnikss» produkcija — uzlabotas konstrukcijas motorvagoni.

Tanī pašā 1901. gadā, sakarā ar Rīgas 700 gadu jubilejas svinībām, atklāja toreizējās Aleksandra (tagadējās Leņina) ielas līniju. Vienā no pirmajiem vagoniem par vadītāju brauca arī J. Tumovičs, un pēc teicami veiktajiem izstādes eksponātu demonstrētāja pienākumiem viņam pat uzticēja apmācīt jaunus vagonu vadītājus.

Ātri attīstījās elektriskā tramvaja kustība pilsētā (7. att.). 1902. gadā jau ekspluatācijā bija 59 motoru

vagoni un 18 piekabes, kas gadā pārvadāja 15,7 miljonus pasažieru. Darbojās šādas līnijas: 1. — no Daugavas krasta pa tagadējo Gorkija ielu, Komunāru bulvāri un Ganību dambi līdz dzelzceļa viaduktam (vēlāk — līdz Sarkandaugavas tiltam); 2. — no Pontona tilta pa tā saucamo «loku», tad tālāk pa tagadējo Ļeņina ielu, Tallinas un Miera ielām līdz Lielajiem kapiem; 3. — no Pontona tilta pa «loka» trasi, tālāk atkal pa Ļeņina ielu līdz toreizējiem Aleksandra vārtiem (Gaisa tiltam); 4. — no toreizējā Biržas laukuma (tagad — 17. jūnija laukuma) pa Smilšu ielu, Padomju bulvāri, pa Kr. Barona ielu līdz Sarkanarmijas ielai; 5. — no Daugavas krasta pa 13. janvāra, Suvorova, Fr. Engelsa, Avotu un J. Asara ielām līdz Pērnavas ielai; 6. — no Daugavas krasta pa Maskavas ielu līdz Grēdu ielai.

Kā redzams, tramvajs devies no tādiem galapunktiem un pa dažām tādām ielām, kur šodien mums pat prātā vairs nevar iešauties, ka te bijuši kādreiz sliežu ceļi. Tā, pretim Zinātnes un tehnikas namam (kādreizējai Biržai) atradās tramvaja galapunkts! Toreiz šis laukums bija daudz pieblīvētāks namiem, tāpēc tramvajam te nebija nekāda ērtā kustības vieta. Taču jāņem vērā, ko toreizējie tramvaja vagoni bija daudz mazāki nekā tagadējie modernie lieltilpuma «RVR-6» vagoni.

Par pabērniem satiksmes ziņā bija atstāti Torņakalna un Āgenskalna iedzīvotāji, kas šais Pārdaugavas vietās bija jau izveidojuši itin blīvus dzīvojamo māju kvartālus. Pārdaugavas tramvaju līniju izbūvei vajadzētu veikt lielus un ar ievērojamiem izdevumiem saistītus priekšdarbus, piemēram, izveidot dambjus stabiliu ielu iekārtošanai no tagadējā Uzvaras bulvāra gala pāri purvainām pļavām līdz Altonavas un Dārtas ielai. Tādēļ pirmo tramvaja līniju pāri Daugavas tiltam uz Pārdaugavu atklāja 1902. gada 29. novembrī tikai līdz Raņķa dambim (tagadējam Majakovska bulvārim). Torņakalna un Zasuļauka līnijas sāka darboties tikai 1903. gadā.

Jau pirmajos Rīgas elektriskā tramvaja ekspluatācijas gados sevi no labākās puses parādīja Krievu-Baltijas rūpnīcas un «Fēniksa» ražotie vagoni.

Elektrisko enerģiju tramvajam apgādāja 1901. gadā

uzceltā spēkstacija Miķeļa ielā ar četriem spēka agregātiem. Vagonu novietošanas bāzes atradās tajās pašās vietās, kur gadu ritumā izveidojās tagadējie tramvaju depo korpusi. Tā pie Aleksandra vārtiem tika likti pamati tagadējam 1. depo, bet paligdepo ēkas uzcēla Maskavas ielā (tur tagad 3. depo). Toreizējā Jelgavas priekšpilsētā ierādīja vietu, kur zem jumta mūra šķūnī pēc darba maiņas novietot Pārdaugavā kursējošos vagonus, un tas bija turpat, kur tagad atrodas 4. depo (Torņakalna depo). Sinī vagonu novietošanas teritorijā 1909. gadā uzcēla dīzelelektrostaciju, bet 1912. gadā tādu pašu staciju uzcēla 1. depo teritorijā, Jāatzīmē, ka 1912. gadā elektroenerģijas patēriņš satiksmei jau bija 5,8 miljoni kilovatstundu gadā.

Pasažieru pārvadājums ar katru gadu pieauga. 1903. gadā pārvadāja 19,76 miljonus, 1906. gadā — 20,24 miljonus, 1908. gadā — 29,40 miljonus, 1912. gadā — 46,66 miljonus, 1913. gadā — 52,13 miljonus pasažieru.

Visu tramvaju maršrutu sliežu ceļu kopgarums 1914. gadā bija 48,9 kilometri.

Visa pilsēta bija sadalīta speciālos astoņos rajonos — lai vieglie ormaņi zinātu, kādā rajonā katram pienākas darboties. Pavisam Rīgā tolaik bija 1600 vieglo ormaņu. Tas bija stingrs likums, ka katram ormanim tiesības kursēt tikai vienā noteiktā rajonā. Ormaņu darba instrukcijās bija ierakstīts arī šāds paragrafs: «Pārvadājot pasažierus, ormanim jāizvēlas vistaisnākais ceļš».

Protams, ka vieglo ormaņu pakalpojumus maz spēja izmantot pilsētas darbaļaudis. Tiem izdevīgāka bija tramvaju kustība. Tā kā strādniecība bija pilsētas iedzīvotāju lielākā daļa, tad vienīgi tramvajs bija tāds satiksmes līdzeklis, kura praktiskā nozīme aizvien palielinājās. Turpretī vieglajiem ormaņiem līdz ar tramvaja attīstību sākās darbības noriets, kaut arī vēl lēni un it kā nemanāmi.

Tramvaju satiksmes tālāku attīstību pārtrauca pirmais pasaules karš. Kara laikā lielāko daļu vagonu un citas tramvaju iekārtas aizveda uz Maskavu un Pēterburgu.

Buržuāziskās varas divdesmit gados

Pilsētas tramvaju saimniecība vēl ilgi palika privātās beļģu kapitālistu vadītās firmas rokās. Un tai bija tikai viena interese — lai izspiestu vairāk peļņas! Par to, lai pasažieriem sagādātu ērtākus vagonus, lai vagonu vadītājiem ierīkotu slēgtu kabīnes veidīgu nostūri, kas pasargāts no vēja, sala un slapjdraņķa — par to šiem naudas alkatīgajiem firmas īpašniekiem pat prātā neienāca. Tāpēc līdz pat 1927. gadam satiksmi pa pilsētu uzturēja ar tiem nedaudzajiem tramvaja vagoniem, kādi bija palikuši pēc kara. Bet citur Eiropā tanī laikā sabiedriskā satiksmē jau bija ieviesti dažādi uzlabojumi. Protams, ka arī beļģu firmai bija pietiekami ienākumi, lai tādus ieviestu arī Rīgā. Bet to nedarija! Beidzot 1927.—1929. gados rīdziniekiem tika parādīta negaidīta «žēlsirdība» — no Beļģijas atsūtīja 75 jaunus vagonus, kas tomēr nebija nekāds lielais skaits salīdzinājumā ar iedzīvotāju vajadzībām.

Arī fēniksieši kopā ar Liepājas vagonu būvētājiem Rīgas satiksmes vajadzībām uzbūvēja 40 tramvaja piekabvagonus.

Kā tas bija kādreiz nolīgts kontraktu parakstot, 1931. gadā pienāca brīdis, kad privātajai beļģu firmai jāatdod tramvaju saimniecība pilsētas valdes rīcībā. Tramvaju saimniecības tehniskais stāvoklis nu beidzot sāka uzlaboties.

1. depo teritorijā tika izveidotas pietiekami plašas Galvenās vagonu remontu darbnīcas, un tanīs sāka arī jaunu motorvagonu būvi, ievērojami uzlabojās sliežu ceļu stāvoklis. Buržuāziskās varas apstākļos rūpniecība Rīgā bija tā degradējusies, ka šī pilsēta vairs nespēja tramvajus apgādāt ar motoriem. Tāpēc motorus nācās iepirkt Vācijā un Beļģijā. Un to darīja pilsēta, kuras «Union» fabrikas motori pirms pirmā pasaules kara bija slaveni Viskrievijas izstādēs!

Savu tiesu tomēr deva «Fēnikss»: jaunajiem motorvagoniem uzbūvēja papildinājumu — piekabvagonus.

Buržuāziskās Latvijas periodā tramvajos pārvadāto pasažieru skaits bija samērā mazs un līdz pat padomju varas atjaunošanai nevienu gadu nerasniedza 1912.—

1913. gada līmeni. 1935. gadā tika pārvadāts tikai 38,1 miljons pasažieru, 1936. gadā — 38 miljoni, 1937. gadā — 40,1 miljons pasažieru, 1938. gadā — 43,3 miljoni, 1939. gadā — 44,4 miljoni.

*

Līdz ar padomju varas atjaunošanu Latvijā 1940. gadā arī Rīgas saimnieciskā dzīve ieguva pavisam citu vērīenu. Tarifs sabiedriskos satiksmes līdzekļos bija noteikts tik zems, ka braukšana tramvajā tagad vairs neradīja nekādu jūtamu robu katra pilsētas darba cilvēka budžetā. Tāpēc arī strauji pieauga pasažieru skaits — jau 1940. gadā Rīgas tramvajs pārvadāja 64 miljonus pasažieru, pārsniedzot pat 1913. gadā konstatēto pasažieru pārvadāšanas līmeni.

Hitleriešu iebrukums pārtrauca sekmīgo pilsētas satiksmes attīstību. Okupācijas laikā tramvaju saimniecība tika galīgi nolaista. Daudzi vagoni kursēja bez logu stikliem, kuru vietā labākā gadījumā uzsita kaut kur sameklētus saplākšņa gabalus. Sēdvietas tika likvidētas un soli no vagoniem izņemti.

1944. gadā kustībai derīgi bija vairs tikai daži desmiti nožēlojama izskata vagoni... Pasažieriem reizēm nācās gaidīt pat stundu, kad beidzot parādīsies kāds vientuļš vagonš.

Okupantu saimniekošanas rezultātā pēc Rīgas atbrīvošanas pilsētas tramvaju saimniecība bija galīgi izpostīta. Visas elektriskās strāvas pārveidotājas stacijas bija izvestas no ierindas, tramvaju ritošais sastāvs stāvēja nožēlojams depo teritorijās bez motoriem un bandedzēm. Pirmajā brīdī braukšanai bija iespējams sakārtot tikai 6 divvagonu tramvaju vilcienus. Naudas summā aprēķinot, hitlerieši Rīgas tramvaju saimniecībai bija nodarījuši zaudējumus 38 miljonu rubļu apmērā.

Ar jaunās dzīves vērīenu

...1944. gada oktobris. Rīgā palikušie darbaļaudis iznāca no slēptuvēm, lai saulainajās rudens dienās sveiktu savus atbrīvotājus — Padomju Armijas cīnītā-

jus. Pārdaugavā vēl notika kaujas ar fašistiskās armijas daļām, kad Daugavas labajā krastā tramvajnieki jau sāka savas izpostītās saimniecības atjaunošanu.

Tramvaju līniju atjaunošana bija viens no rīdzinieku pirmajiem darbiem, un tajā piedalījās gan vecie tramvajnieki, gan talkā nāca Padomju Armijas sapieru daļas, skolu audzēkņi, dažādu iestāžu un uzņēmumu darbinieki. Atjaunošana veicās naski, un jau pēc mēneša — 1944. gada 15. novembrī 8 divasu vilcieni uzsāka kustību pirmajā atjaunotā tramvaju līnijas posmā: Gaisa tilts (1. depo) — Padomju bulvāris.

— Kur ņemt elektroenerģiju? — Pilsētas elektrostaciju un strāvas pievades iekārtas hitlerieši taču bija uzspridzinājuši. Vēl bija saglabājusies tikai fabrikas «Boļševička» elektrostacija, kuru okupanti atkāpšanās skubā nepaspēja iznīcināt. Vēlāk strāvu Rīgas tramvajam saņēma no Slokas papīra un celulozes kombināta un energovilcieniem.

Elektriskās strāvas tanīs dienās bija ļoti maz un tāpēc elektroenerģija bija jātaupa, cik vien iespējams. Vagoni kursēja tikai deviņas stundas dienā — rītos un vakaros. Vēl tagad daudziem rīdziniekiem atmiņā saglabājušies pirmie mēneši pēc Rīgas atbrīvošanas, kad nācās kājām mērot daudzus kilometrus, lai nokļūtu pilsētas centrā vai darba vietā. Tramvajs vēl varēja aizvest tikai nelielu gabalu. Tik ļoti okupantu iznīcinošās ķetnas bija kaitējušas pilsētas satiksmei, ka līniju atjaunošana bija nenogurstoša cīņa, kurā no postažas jāatkaro metrs pēc metra saārdīto sliežu ceļu.

Tie, kuriem uzticēts gādāt par pilsētas sabiedrisko transportu, jau līdztekus tramvaju saimniecības atjaunošanas darbiem izplānoja jaunu līniju izbūvi. Jau 1945. gadā tika izbūvēta jauna — «A» loka līnija pa Pērnavas ielu uz 1905. gada parku, kā arī izbūvēti sliežu ceļi Revolūcijas ielā.

1946. gada janvārī atklāja jaunu līniju uz «Sarkano kvadrātu», bet 1946. gada augustā — uz Juglu. Tramvajnieku kolektīvs strādāja ļoti pašreizējīgi. Gan sliežu ceļu būvētāji, gan tie, kam Galvenajās remontu darbnīcās bija jā rūpējas par ritošā sastāva jo ātrāku

savešanu kārtībā — neviens nerēķinājās ar noteikto darba laiku.

Tomēr ar savām rokām un radošo domu rīdzinieki vieni paši nedz iespētu atjaunot savu tramvaju, nedz ievirzīt to straujā tālākās attīstības trasē. Jau pirmajos pēckara gados Rīgas tramvajnieki izjuta, kāds varens spēks ir padomju tautu draudzībai. No Ļeņingradas, Maskavas, Kijevas, Taškentas un citām padomju pilsētām ar katru gadu vairāk tika saņemts viss nepieciešamais tramvaju saimniecībai, sākot ar kontakta vara vadiem līdz modernām virpām un jaunām elektrostaciju iekārtām. Tāpat arī citu padomju pilsētu satiksmes darba speciālisti nesavtīgi deva padomus, dalījās savā bagātajā pieredzē.

Tā ar brālīgo republiku palīdzību jau 1946. gada beigās Rīgas tramvaju saimniecības atjaunošanas darbi bija pabeigti un varēja sākt nepieciešamos darbus elektrottransporta tālākai rekonstruēšanai un kustības uzlabošanai, lai tā atbilstu sociālisma zemes pilsētu dzīves prasībām.

Vēl šodien — atceroties veikumu pirms 20 gadiem — TTP ļaudis ar cieņu piemin tos, kam bija sevišķi nopelni tagadējās TTP bāzes kaldināšanai — ilggadējo galveno inženieri Smirnovu, kā arī Keneciusu, Lāci, Tamani, Leimani, Subatjalo, Bogdanovu, Arāju, Suhoručenko, brāļus Ūdrus, Lisenko un daudzus citus.

Līdz 1948. gadam visos Rīgas tramvaju galapunktos bija izbūvētas cilpas, kas deva iespēju ievērojami uzlabot tramvaju vilcienu manevrēšanu, kā arī pārkārtot visu ritošo sastāvu vienvirziena kustībai. Šī pasākuma pozitīvie rezultāti tūliņ kļuva acīm redzami — vagonu apgrozība palielinājās vidēji par 15 procentiem. Lai spētu pārvadāt augošo pasažieru skaitu, bija nepieciešams paātrināt tramvaju ātrumu. Visi tramvaja vagoni, kam bija mazas jaudas motori, tagad tika apgādāti ar jauniem — Padomju Savienībā ražotiem DTI-60 motoriem, kas deva iespēju formēt pat trīsvagonu vilcienu sastāvu. Tramvaja līnijas tika pagarinātas diametrālos maršrutos, kas ievērojami uzlaboja tramvaju kustību.

* *

*

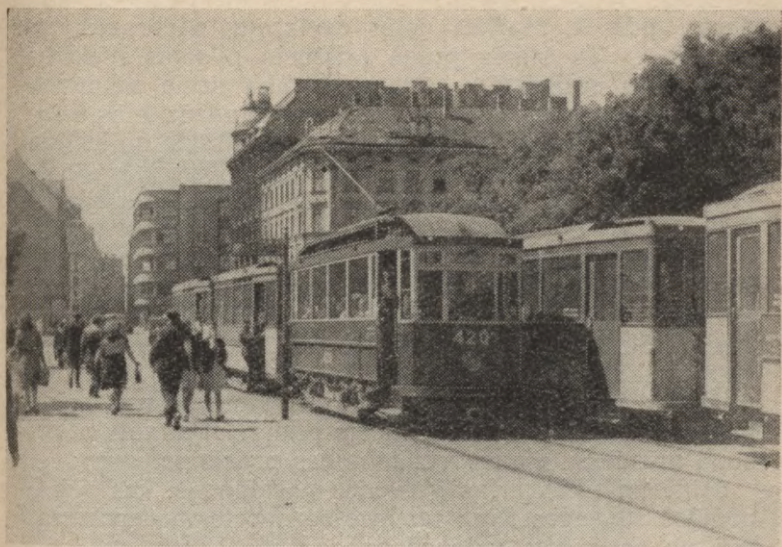


8. att. Ar šiem trolejbusiem 1947. g. 6. novembrī atklāja pirmo trolejbusu līniju Rīgā

Ilgus jo ilgus gadus tramvajs Rīgā bija galvenais sabiedriskā transporta līdzeklis. Bet tad 1947. gadā tramvajam parādījās nopietns konkurents — trolejbuss. Šis daudz modernākais satiksmes līdzeklis daudzās citās mūsu dzimtenes pilsētās jau bija ieguvis visplašāko atzinību.

— Kas vēlas braukt uz Ļeņingradu? Tur apmācīs par trolejbusu vadītāju! — tāda vēsts 1947. gada sākumā aplidoja tramvajnieku kolektīvu. Un pieteicās itin krietns skaits. Rīgas trolejbusu satiksmes pirmos pionierus — Kumermani, Dakstiņu, Linkēviču u. c. Ļeņingradā uzņēma ļoti viesmīlīgi, viņiem ātri ierādīja trolejbusa vadīšanas māku, kā arī deva metodiskus norādījumus — kā tālāk mācīt vēl citus. Tā arī bija — tiklīdz šie pirmie trolejbusu vadīšanas pratēji atgriezās Rīgā, tūlīt viņiem nācās kļūt par instruktoriem. Lielajā Klijānu ielā izbūvēja speciālu mācību līniju.

Maskavas un Ļeņingradas trolejbusnieki dāvāja Rīgai 3 trolejbusus, un ar tiem 1947. gada novembrī atklāja satiksmi pa pirmo trolejbusu līniju — no Viestur-



9. att. Tā izskatījās Leņina iela, kad pa to vēl kursēja tramvaji...



9.a att. ... un tā šodien

dārza līdz K. Marksa ielas dzelzceļu pārbrauktuvei (8. att.). Tā sākās jauns laikmets pilsētas elektrotransporta satiksmē — tramvajs bija sācis atkāpties no pilsētas centra, lai atbrīvotu vietu daudzās ielās ērtākajai un ātrākajai trolejbusu kustībai. Tika nojauktas tramvaju līnijas Leņina ielā (9. att.), Komunāru bulvārī un Sverdlova ielā, lai to vietā atklātu trolejbusu līnijas.

Jaunas trolejbusu līnijas atklāja gandrīz katru gadu. Tagad rīdzinieki jau izmanto 12 trolejbusu līnijas, kas pārvadā 120 miljonus pasažieru gadā, tas ir — 2,3 reizes vairāk, nekā 1939. gadā pārvadāja visi Rīgas tramvaji un autobusi kopā!

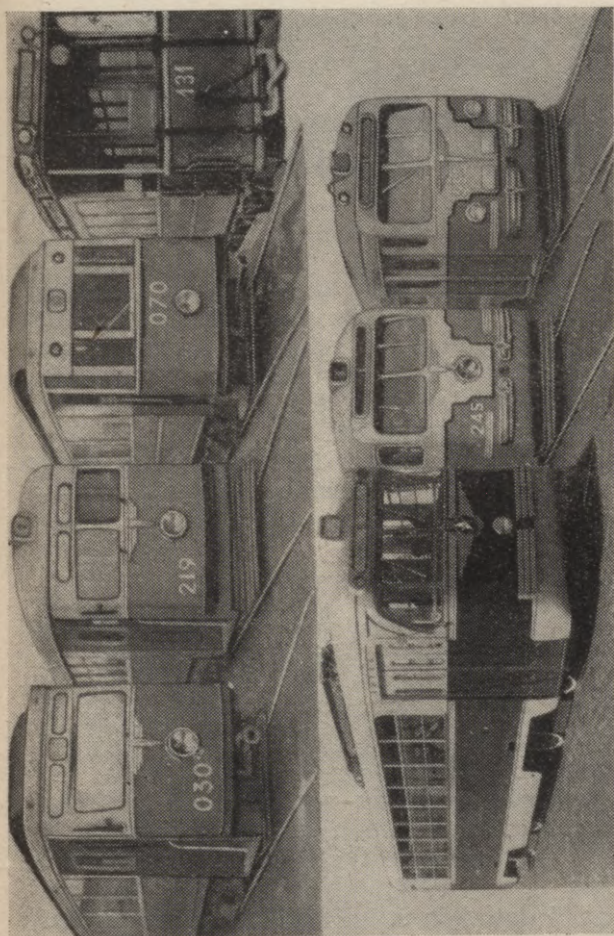
Aizvadītajos 20 gados pēc Rīgas atbrīvošanas mūsu pilsētas sabiedriskais transports pilnīgi atjaunots atbilstoši mūsdienu transporta tehnikas prasībām.

Minēsim tikai pašus galvenos pasākumus, kas veikti pēdējos 10 gados Rīgas elektrotransporta modernizēšanai un satiksmes uzlabošanai.

Gandrīz pilnīgi nomainīts tramvaju ritošais sastāvs (10. att.). No Rīgas vagonu rūpnīcas saņemti 63 lieltilpuma četrasu motorvagoni. TTP ļaudis 9 gados (no 1956. gada) pašu spēkiem savās Galvenajās vagonu remonta darbnīcās uzbūvējuši 166 lieltilpuma motorvagonus un 32 četrasu piekarvagonus. Šie pasākumi deva iespēju pēdējo 8 gadu laikā pasažieru vietu skaitu tramvajos palielināt 1,9 reizes, un 1964. gada beigās tas sasniedza 33540.

Vēlākais 1966. gadā Rīga jau būs pirmā pilsēta Padomju Savienībā un arī Eiropā, kuras ielās neredzēs nevienu mazietilpīgo divasu tramvaju vagonu — 1966. gadā pēdējais divasu piekarvagonis tiks nomainīts pret lieltilpuma četrasu piekarvagonu. Katru gadu TTP ļaudis savās darbnīcās uzbūvē 20—25 četrasu vagonus.

Attīstības vēriens redzams arī citās darbības rādītāju ailēs. Sliežu ceļu kopgarums tagad palielināts līdz 110 km. No jauna uzceltas 8 un rekonstruētas 4 agrākās, pirms kara celtās vilces apakšstacijas. Visās apakšstacijās uzstādītas modernas Padomju Savienībā ražotas iekārtas. Šo apakšstaciju jauda, salīdzinājumā ar 1939. gadu, tagad palielinājusies seškārtīgi.



10. att. Tāda ir Rīgas tramvaju vagonu attīstība (no labās uz kreiso):

- 131 — 1905. g.—1910. g. rūpnīcas «Feniks» būvētie piekarvagoni
- 70 — 1935. g.—1940. g. TTP vagonu remontu darbnīcas būvētie motorvagoni
- 219 — RT-48 tipa motorvagoni (būvēti 1948. g.—52. g. TTP vagonu remontu darbnīcās)
- 30 — trīssasu motorvagoni (pārbūvēti TTP vagonu remontu darbnīcās 1952.—57. g. no Belģijas būvētajiem vagoniem)
- 335 — MTV-82 tipa motorvagoni (būvēti RVR 1951. g.—1961. g.)
- bez numura — RVR-6 tipa motorvagoni (būvēti RVR no 1962. gada)



11. att. Trolejbusu parks agrā rīta stundā...

Ir radīta spēcīga tramvaju un trolejbusu remontu bāze TTP Galvenajās remontu darbnīcās. Trolejbusu parka saimniecībā 1964. gada beigās bija jau 210 mašīnas. 1965. gadā uzsāka otrā trolejbusa parka būvi Jelgavas ielā, kas būs daudz plašāks un modernāks nekā patreizējais parks Ganību dambī. (11. att.)

Vēl varētu minēt neskaitāmus citus faktus, kas liecina par Rīgas elektrotransporta strauju un aizvien tālāku izaugsmi.

Arī citi — pārvadā pasažierus

Pilsētas sabiedriskais transports nav tikai tramvaji un trolejbusi. Ja arī mūsdienās vieglie ormaņi jau pilnīgi izzuduši no Rīgas ielām, tad vēl ir citi sabiedriskā transporta veidi, kam jūtama nozīme rīdzinieku šīsdienas dzīvē — autobusi, taksometri, upju kuģīši, elektrodzelzceļi...

Pirmās regulārās autobusu satiksmes līnijas Rīgā atklāja 1924. gadā, lai savienotu pilsētas nomaļu rajonus ar centru — piemēram, Čiekurkalnu, Juglu, Šampēteri un citus.

Ja 1924. gadā darbojās 9 līnijas 55,3 km kopgarumā, tad pēc gada (1925. gadā) jau ekspluatēja 21 autobusu līniju 112,3 km kopgarumā un pasažierus pārvadāja 76 autobusi. 1938. gadā 19 autobusu līnijās kursēja 151 autobuss un tika pārvadāti 29,25 miljoni pasažieru.

Līdz pat 1938. gadam visas autobusu līnijas piederēja

privātiem uzņēmējiem. Tikai 1938. gadā autobusu satiksmi pakāpeniski sāka pārņemt Rīgas pilsētas valde. Uz visām pilsētas pārņemtajām līnijām kursēja dizel-autobusi — gan somu «Sisu», gan šveiciešu «Saurer», gan angļu «Leyland».

Taču privāto autobusu sabiedrību likvidēšana notika ļoti gausi. Tikai padomju varas laikā — 1941. gada janvārī tika nacionalizēti pēdējie 70 privātie autobusi. 1941. gadā darbojās 23 autobusu līnijas 198,6 km kopgarumā, un tās apkalpoja 123 autobusi.

Jāpiebilst, ka pirms 25 gadiem autobusu līniju vidējais garums bija ievērojami mazāks nekā tagad un sasniedza tikai 8,5 km (1964. gadā — 16,3 km).

Hitleriešu okupācijas laikā Rīgā kursēja tikai 20 veci gāzģeneratora autobusi, kas uzturēja satiksmi pa piecām īsām līnijām. Šie autobusi izskatījās pavisam nožēlojami — dzinējspēku tie saņēma no mašīnā iebūvētām apajām krāsnīm, kurās tika dedzināti nelieli koka kluciši. Ar benzīnu darbināmos autobusus patvarīgi pievāca hitlerieši — vai tad tāds tehnikas iestādījums vajadzīgs «Ostlandes iezemiešiem»! Lai bauru pēcteči ir vēl laimīgi, ja viņiem dod iespēju braukt ar malku dzenamās sagrabējušās skārda kastēs!



12. att. Jaunā Rīgas autoosta

Autobusu saimniecība okupantu laikos tika izpostīta līdz pēdējam. Pēc Rīgas atbrīvošanas 1944. gadā vairs varēja atrast tikai 4 autobusus, kurus kaut kā salāpīja un sakārtoja braukšanai. Novembrī varēja uzsākt satiksmi tikai pa vienu autobusu līniju — no Gaisa tilta līdz Raiņa bulvārim. Savu palīdzību atkal sniedza citas mūsu dzimtenes pilsētas. Kaut arī tām pašām vajadzēja milzu līdzekļus, lai likvidētu kara postījumus, Rīga netika piemirsta. Tā 1945. gadā autobusi kursēja jau pa 3 līnijām — uz Juglu, Pleskodāli un Solitūdi. 1946. gadā atklāja vēl 4 līnijas — uz Biķerniekiem, Bolderāju, Vecmilgrāvi un Jaunciemu.

Turpmāk ik gadus atklāja 1—2 autobusu līnijas. 1965. gada 1. janvārī Rīgā darbojās 36 pilsētas autobusu līnijas ar 585,5 km kopgarumu. Katru dienu uz maršrutiem izbrauc vairāk nekā 200 mašīnas. Vestienas ielā uzcelti milzīgi autobusu parka angāri. Autobusu parka gludi asfaltētajā teritorijā katru ienācēju pārņem plašuma noskaņa. Te ierīkotas ērtas telpas remontētājiem, šoferu atpūtai, kā arī citām vajadzībām.

Tagad uzcelta arī jauna Rīgas autoosta (blakus Centrālajam kolhozu tirgum), un par šo moderno celtni (12. att.) mūs var apskaust ikviens Eiropas lielpilsēta. Rīgas un piepilsētas autobusu skaita palielināšanā un modernizēšanā joprojām mums palīdz Kirovas, Lvovas, Maskavas un citu mūsu dzimtenes pilsētu darbaļaudis.

Pirmie taksometri parādījās jau pirms pirmā pasaules kara, tomēr to skaits bija niecīgs. Tāpat kā autobusi, arī taksometri līdz pat 1940. gadam piederēja vienīgi privātiem īpašniekiem (1939. gadā Rīgā kursēja 385 privātie taksometri). Līdz pat 1940. gadam dārgā braukšanas tarifa dēļ taksometri bija tikai «kungu» satiksmes līdzeklis, parastam darba cilvēkam tas nebija pieejams.

Padomju varas gados arī taksometri kļuviši par pilsētas saimniecības īpašumu. Pēc Rīgas atbrīvošanas taksometros pārvadāto pasažieru skaits ar katru gadu strauji pieaudzis, un 1964. gadā jau tika pārvadāti 19,3 miljoni pasažieru, tas ir — gandrīz $\frac{1}{2}$ no tā pasažieru daudzuma, kādu 1939. gadā pārvadāja visi Rīgas tramvaji!

Taksometru lietošanas tarifs jau vairākkārtīgi pazemināts, un tagad šo satiksmes veidu spēj izmantot katrs rīdzinieks vai pilsētā iebraucis kolhoziņieks.

Cik labprāt rīdzinieki izmanto taksometrus, liecina mašīnu skaits — 1964. gadā Rīgā bija vairāk nekā 500 taksometru, kas visi intensīvi strādāja pat vairākās maiņās.

Ja kāds «motorizēts» satiksmes līdzeklis Rīgā zaudējis savu kādreizējo nozīmīgumu, tad tas ir Daugavas kuģītis. Tas ir sens satiksmes veids, jo kuģīšu satiksme uz Pārdaugavu tika atklāta 1884. gadā. Kādreiz bija tādi kuģīši, kas Daugavas ūdeņus kūla ar milzīgiem riteņiem, vēlāk kuģīšu konstrukcija modernizējās. Šodien pa Daugavu braukā glīta izskata upju tramvaji, kam blakus vēl pirms desmit gadiem lietotie kuģīši izskatītos kā aizvēsturiski muzeja eksponāti. Lai arī cik dekoratīvs rotājums Daugavai vai Ķīšezeram ir baltie upju tramvaji, tomēr tie vairs nespēj sacensties pasažieru pārvadājuma ziņā ar sauszemes transporta veidiem. Tagad upju transports jau gandrīz zaudējis savu nozīmi kā ikdienā darbaļaudīm vajadzīgs ātrs satiksmes līdzeklis un kalpo galvenokārt atpūtas un ekskursiju vajadzībām. Upju transportā pārvadāto pasažieru skaits 1963. gadā bija tikai 300 tūkstoši, 1965. gadā darbojās 7 kuģīšu līnijas, kurās kursēja 12 upju satiksmes līdzekļi.

Elektriskajiem vilcieniem ir sava noteikta vieta pilsētas sabiedriskajā transportā, kaut gan tas galvenokārt liederīgs piepilsētas zonās dzīvojošo darbaļaudžu nokļūšanai Rīgas centra rajonos. 1965. gadā katru dienu ar piepilsētas kurorta zonām (Ķemeriem, Saulkrastiem, Ogrī u. c.) satiksmi uzturēja 150—200 pāri elektrovilcieni. Tomēr dzelzceļa pasažieru plūsma tieši pilsētas robežās, salīdzinot ar tramvaju un trolejbusu pasažieru pārvadājumiem, ir stipri niecīga, un 1964. gadā bija 1,1 miljons pasažieru.

*

Tāda ir šodienas Rīgas pasažieru sabiedriskā transporta izaugsme — no zirgu omnibusa līdz trolejbusam un elektrovilcienam. No zirgu tramvaja 1882. gadā pārvadātajiem 5400 pasažieriem līdz 1 miljonam pasažieru

dienā, ko visi sabiedriskā transporta veidi pārvadājuši 1964. gadā.

Rīgas sabiedriskais pasažieru transports šodien apkalpo ne vien pilsētas 650 tūkstošus iedzīvotājus, bet ar elektrodzelzeļa un piepilsētas autobusu palīdzību arī tos 23 tūkstošus cilvēkus, kas dzīvo ārpus Rīgas administratīvajām robežām un pastāvīgi strādā pilsētā. Tāpat arī šis transports gādā par tiem apmēram 35 tūkstošiem piepilsētas zonu iedzīvotāju, kas diezgan bieži un regulāri ierodas Rīgā sakarā ar savām sadzīves un kultūras vajadzībām. Un kur tad vēl Jūrmalas atpūtnieki un tūristu tūkstoši, kas vasarā apmeklē mūsu republikas galvaspilsētu un arī nevar iztikt bez sabiedriskā transporta pakalpojumiem!

Rīgas sabiedriskā transporta attīstību un pasažieru pārvadājumu pieaugumu padomju varas laikā (1940.—1964. g.) uzskatāmi parāda 1. tabula.

Salīdzinot pasažieru pārvadājumus Rīgā 1964. gadā ar 1940. gada pārvadājumiem, redzam, ka tie pieauguši 7 reizes!

Galvenie masu pārvadāšanas veidi Rīgā ir tramvajs, trolejbuss un autobuss. Ievērojami mazāka nozīme Rīgā ir taksometriem, individuālajām vieglajām automašīnām, elektrodzelzeļam un upju transportam, — visos tajos pārvadātie pasažieri ir tikai 6 procenti no kopējā pasažieru pārvadājuma.

Aplūkojot 1. tabulu, redzam, ka pēdējos 10—12 gados ievērojami izmainījusies pasažieru pārvadāšanas dinamika atsevišķos sabiedrisko masu transporta veidos. Vēl 1950. gadā 83% no kopējā pasažieru skaita pārvadāja tramvajs, bet autobuss un trolejbuss kopā tikai 17%. 1960. gadā tramvaji pārvadāja vairs tikai 58%, trolejbusi jau 29%, bet autobusi — 13% no kopējā pasažieru skaita.

Arī nākamajos trijos gados turpinājies straujš trolejbusu pasažieru skaita pieaugums, kas 1964. gadā jau sasniedza $\frac{1}{3}$ daļu no kopējā pasažieru skaita. Šāds trolejbusu pasažieru skaita pieaugums arī saprotams — gandrīz katru gadu tiek atklāta jauna trolejbusu līnija, tāpat katru gadu trolejbusu skaits pieaug par 20—30 mašīnām. Izplānojot trolejbusu attīstības tālākās per-

Pārvadāto pasažieru skaits (miljonos gadā)

	1940.	1950.	1955.	1958.	1959.	1960.	1961.	1962.	1963.	1964.
Pilsētas sabiedriskā transporta veids										
Tramvajs	41,6	151,5	150,9	172,0	178,6	183,2	179,5	178,2	172,7	178,0
Trolejbuss	—	21,1	51,7	72,0	80,5	90,5	97,3	103,8	114,4	122,9
Autobuss (ar piepilsētas pasažieriem)	15,4	9,3	27,0	39,6	38,1	40,0	46,4	49,5	56,3	63,3
Taksometri	—	0,6	5,0	9,6	11,9	13,4	14,1	14,1	14,9	19,3
Individuālās viegļas automašīnas	—	0,7	2,5	3,4	4,0	4,3	4,7	5,1	5,5	5,8
Dienesta vieglās automašīnas	—	1,0	1,2	1,2	1,3	1,1	1,3	1,4	1,5	1,6
Dzelzceļš	—	—	—	—	—	—	—	0,9	1,0	1,1
Ūpju transports	—	—	—	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4
Kopā:	57,0	184,2	38,3	298,0	314,6	336,8	343,6	353,3	366,0	392,4

spektīvas, rūpīgi tiek pārdomāts — lai jau esošās, kā arī pagarinātās un pilnīgi no jauna iekārtotās līnijas iesniegtos visbiežāk apdzīvotos pilsētas rajonos. Tāpēc par pasažieru trūkumu neviens trolejbusu maršruts nevar sūdzēties nedz rīta, nedz vakara maiņās. Jaunas tramvaju līnijas jau ilgāku laiku netiek būvētas, un zināmu līdzšinējās tramvaju pasažieru plūsmas daļu tagad pārņem jauno trolejbusa līniju tīkls, kas šķērso vai iet paralēli esošajām tramvaju līnijām. Tomēr par spīti aizvien pieaugošajai trolejbusu «konkurencei», pēdējos gados tramvajos pārvadāto pasažieru skaits nostabilizējies 170 miljonu robežās.

Autobusu pārvadājumi pēdējos gados nedaudz pieauguši — tie ir 16% no kopējā sabiedrisko transporta līdzekļos pārvadāto pasažieru skaita (te gan ieskaitīti arī piepilsētas autobusu pasažieri). Tas panākts tāpēc, ka daudzās līnijās lielākie intervāli samazināti, atklātas jaunas līnijas.

Tomēr galvenā slodze pasažieru pārvadāšanā joprojām jāiznes pilsētas elektrotransportam (tramvajam un trolejbusam — 84% no kopējā pasažieru daudzuma).

Braucienų skaita ziņā (aprēķinot uz vienu iedzīvotāju 600 braucienų gadā) Rīga ieņem 2. vietu Padomju Savienībā — tūlīt aiz Maskavas!

Elektrotransportā (tramvajos un trolejbusos) vidējie intervāli šodien jau sasnieguši gandrīz maksimāli iespējamo, t. i., svarīgākajās līnijās mazāk par 3 minūtēm. Tāpēc jūtama tālāka intervālu samazināšana lielākā daļā līniju turpmāk nebūs iespējama. It sevišķi tas attiecas uz tramvaju. Pēc sliežu ceļu noņemšanas Suvo-rova ielā minimālos intervālos noteiks Kr. Barona ielas caurlaides spējas. Turpretim autobusu vidējie intervāli pasažieru ērtības labad turpmāk ievērojami jāsamazina, jo tie šodien vēl vidēji pārsniedz 10 minūtes.

Tāds ir Rīgas sabiedriskā transporta pašreizējais raksturojums. Tālāk pievērsīsimies jautājumam, kā risināsies sabiedriskā transporta problēmas tuvākajā nākotnē.

Rīgas centrālās daļas ielu tīkls, kas — kā jau minēts — izveidojies 19. gs., ir raksturīgs ar savām šaurajām, bet kapitāli apbūvētajām ielām, ar nelielajiem dzi-

vojamiem kvartāliem un biežiem ielu krustojumiem. Tāds ielu tīkls šodien kļūst par traucēkli normālai transporta kustībai. Tāpēc pilnīgi dabiski, ka Rīgas transporta tālākajā attīstībā galvenā uzmanība tiks veltīta pašreizējā ielu tīkla rekonstrukcijai un iespējamai modernizēšanai, jaunu transporta maģistrāļu, dažādu inženierbūvju, kustības pārvadu, tuneļu un citu tamlīdzīgu darinājumu celtniecībai. Tas viss jādara, lai palielinātu ielu caurlaides spējas un paaugstinātu visu transporta līdzekļu ekspluatācijas ātrumu.

Jāatzīst, ka ielu rekonstrukcija, jaunu transporta maģistrāļu, un it sevišķi tiltu un kustības pārvadu būvniecība pēdējos gados Rīgā ir atpalikusi no straujā transporta kustības pieauguma tempa. Tāpēc transporta tālākās attīstības problēma šodien kļuvusi par vienu no akūtākajām Rīgas tālākas izaugsmes problēmām.

Jau tuvākajā nākotnē jāveic neatliekami darbi, lai jūtami virzītu uz priekšu pilsētas transporta tālāku pilnveidošanu un modernizēšanu. Protams, tas prasīs milzīgus kapitālieguldījumus un darba apjomus.

Tuvākā nākotnē Rīgai jāizveidojas par tādu pilsētu, kurā visos dzīvojamos rajonos galvenokārt būs tikai gājēju un sabiedrisko transporta līdzekļu kustība, bet visas pārējās autotransporta plūsmas virzīsies ārpus šiem rajoniem. Tāpēc jārada jaunas, plašas apvadu un radiālās transporta maģistrāles, pa kurām autotransporta plūsmas, nešķērsojot dzīvojamos rajonus, ar lieliem ātrumiem varēs traukties dažādos virzienos.

Isumā apskatīsim, kā risinās šīs problēmas, kā pārveidos Rīgas ielu tīklu, kā izmainīsies un paplašināsies pilsētas sabiedriskais transports.

II Pašreizējais Rīgas ielu tīkla, sabiedriskā transporta un pasažieru plūsmas raksturojums

1964. gada 1. janvārī Rīgā bija 1595 ielas, kuru kopgarums sasniedza 981 kilometru.

Ielu tīkla biežība Rīgā ir 4,15 km/km², kas pārsniedz vidējos rādītājus pilsētām, kuru iedzīvotāju skaits sniežas pāri 500 tūkstošiem. Tas izskaidrojams tādejādi, ka Rīgā ir nelieli dzīvojamo ēku kvartāli, kuru platība parasti nepārsniedz 4 ha.

Ar kapitālu segu ir ielas 456,8 km kopgarumā, taņī skaitā:

asfaltbetona segas	— 147,3 km,
cementbetona segas	— 10,8 km,
kalto akmeņu bruģa segas	— 73,0 km,
apaļo akmeņu bruģa segas	— 128,4 km,
melno šķembu segas	— 97,3 km.

Pilsētas nomalēs pēdējos gados izbūvētas vienkāršas grants segas ielām 50,2 km kopgarumā, bet pārējām nomales ielām 475 km kopgarumā nav uzlabota seguma.

Ielu ar kapitālajām segām pilsētas centrālajā daļā ir vairāk nekā 90%, bet nomalēs — tikai 15—20% no visa ielu kopgaruma

Rīgas ielu tīkls izveidojies pēc t. s. radiālās sistēmas — galvenās ielas sākas no Vecrīgas radiālos virzienos uz visām pusēm. Tas viss jāņem vērā, lai lietpratīgi un mērķtiecīgi risinātu pilsētas sabiedriskā transporta attīstības problēmas.

Rīgas ģenerālā plāna biroja izdarītās transporta kustības analīzes rāda, ka gandrīz visas galvenās transporta maģistrāles — centra ielas maksimālās kustības

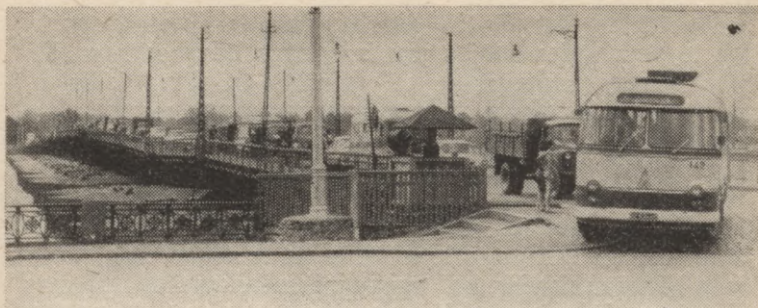
intensitātes stundās tā pārslogotas ar autotransportu, ka to caurlaides spējas jau izsmeltas līdz pēdējam. Tāpēc pilnīgi saprotams, ka vairākās pilsētas ielās un punktos bieži gadās transportlīdzekļu sastrēgumi (Ļeņina ielā — Gaisa tilta rajonā, krustojumos ar Padomju bulvāri vai Revolūcijas ielu; Maskavas ielā — posmā no Stahanoviešu līdz Turgeņeva ielām; Komjaunatnes krastmalas un 13. janvāra ielas krustojumā; Duntē, Bauskas un Daugavgrīvas ielās un it sevišķi pie dzelzceļa pārbrauktuvēm A. Deglava, Stahanoviešu, Lubānas, Tiltā un Kalnciema ielās un citur).

Šobrīd Rīgā vēl nav īstu apvadmaģistrāļu, kas atvīrītu transporta plūsmas no pilsētas centra. Lielākais šķērslis Rīgas transporta problēmas patrinātam atrisinājumam ir Daugavas tiltu (Oktobra un pontonu tilti) visai neizdevīgais novietojums, tāpēc visām pasažieru un kravas pārvadājumu transporta plūsmām jāvirzās cauri pilsētas centra šaurajām ielām, tās pārmērīgi pārslogojot.

Lai šķērsotu Daugavu, visam kravas transportam upes labajā krastā jāveic apkārtceļš ap Vecrīgu, jo tās šaurās un likumotās ieliņas, kas izplānotas jau viduslaikos, vispār vairs neatbilst mūsdienu transporta prasībām.

Sevišķi nepatīkamas ir kravas mašīnu straumes pa pilsētas centrālās daļas galvenajām ielām — Ļeņina, Gorkija, P. Stučkas, Kr. Barona un Suvorova ielām. Tās ir tipiskas dzīvojamo namu un tirdzniecības profila ielas ar nemitīgu, intensīvu gājēju plūsmu. Vēl jāņem vērā, ka minēto ielu — galveno transportmaģistrāļu braucamās daļas platums, ievērojot mūsdienu pilsētu transporta prasības, ir pārāk mazs, dažās vietās 11 metri, citur — 10, 9 un pat 8 metri. Vienīgi Ļeņina ielā braucamās daļas platums no 14 līdz 18 metriem piemērots intensīvai satiksmei.

Vai kādā no šīm ielām vēl iespējams palielināt autotransporta intensitāti? — Autotransporta caurlaides spēju rezerves vēl palikušas Ļeņina, Kr. Barona un pēc tramvaja līnijas noņemšanas — arī Suvorova ielā. Taču izrādās, ka uz šo caurlaides rezervju izmantošanu visvairāk tiko smagās automašīnas. Salīdzinājumā ar visu



13. att. Arī pontonu tiltu šodien maksimāli izmanto

kopējo transporta līdzekļu skaitu, šajās ielās braucošo smago automašīnu skaits ir 60—80% (procentuāli vislielākais kravas automašīnu skaits 1964. gadā bija Suvorova ielā).

Nav jau nekāds patīkamais skats, kad cauri pašam pilsētas centram dodas ar kāstēm, saiņiem un citu kravu pieblīvētas kravas mašīnas. Tāpēc jau tuvāko 2—3 gadu laikā nepieciešams atbrīvot šīs ielas no pilsētas centrālajai daļai caurbraucošām tranzīta kravas automašīnām, novirzot tās pa speciāli šim nolūkam izbūvējamo apvadmaģistrāli — t. s. Pērnavas loku. Tas radīs labākus apstākļus centra ielās kursējošam sabiedriskam transportam (tramvajiem, trolejbusiem, autobusiem).

Vairāku svarīgu pilsētas transportmaģistrāļu caurlaides spējas palielināt lielā mērā kavē kustības pārvaldi (viaduktu) trūkums pāri dzelzceļa līnijām. Arī agrāk celto tiltu (Gaisa tilta, Sarkandaugavas, Radiotehnikas ielas un citu tiltu), bet jo sevišķi kustības pārvaldi zemtilta gabarīti (Duntes, Jelgavas, Radiotehnikas un Maskavas ielās) vairs neatbilst mūsdienu transporta kustības prasībām. Vienīgais izņēmums ir 1959. gadā atklātais Oktobra tilts ar brauktuves platumu 20 m.

Sabiedriskā transporta līniju biežība Rīgā ir 3,4 km/km². Šis fakts liecina, ka pilsētā ir bieži sazarots sabiedriskā transporta tīkls (vidējie attālumi līdz pieturas vietām svārstās no 350 līdz 400 m).

Rīgas sabiedriskā transporta tīklam salīdzinājumā ar citām PSRS lielākajām pilsētām, ir spilgta atšķi-

ribs — proti, gandrīz visas sabiedriskā transporta līnijas šķērso pašu pilsētas centru (visas tramvaja līnijas un ne mazāk kā 90% trolejbusu un autobusu līnijas). Tas nozīmē, ka apm. 500 sabiedriskā transporta vienības neskaitāmas reizes dienā pa 2—3 ielām šķērso pašu pilsētas centru, tādējādi radot šī transporta mezgla maksimālu pārslodzi.

So stāvokli turpmāk vēl zināmā mērā pasliktina 1964. g. uzbūvētā starppilsētu autoosta Prāgas ielā. Uz jauno autoostu pa jau tā noslogotām centra ielām — 13. janvāra ielu, Komjaunatnes krastmalu, Padomju bulvāri, katru diennakti dodas 350 ārpuspilsētas līniju autobusi. Pēc pieredzes materiāliem aprēķināts, ka Rīgas centra ielu maksimālā caurlaides spēja ir 80 tramvaja vilcienu stundā vienā virzienā. Taču 1964. gadā 13. janvāra ielā jau kursēja 84 un Kr. Barona ielā 78 vilcieni stundā vienā virzienā.

Gaisa tilts ar savu pašreizējo brauktuves platumu vairs nemaz neatļauj palielināt tramvaju, trolejbusu un autobusu skaitu, kas šķērso šo tiltu (14. att.).



14. att. Gaisa tilta caurlaides spējas var palielināt tikai likvidējot sliežu ceļus

Tramvajs ļoti kavē autotransporta caurlaides spēju palielināšanu Kr. Barona un Suvorova ielā — tāds atziņums dzirdams sanāksmēs, kurās piedalās pilsētas satiksmes speciālisti. Un tāds apgalvojums ir pilnīgi pamatots. Tāpēc automašīnu ātrums šajās ielās, sakarā ar biežām tramvaju pieturvietām, nepārsniedz tramvaja ātrumu, proti, 12—15 km stundā.

Pilnīgi skaidrs, ka tramvajs pilsētas centrā kavē pārējo satiksmes līdzekļu kustību, traucē ielu tālāku labiekārtošanu. Lai uzlabotu autotransporta caurlaides spējas tādās maģistrālās ielās, kādas, piemēram, ir Kr. Barona un Suvorova ielas, tad no tām vajadzētu noņemt tramvaju. Tas nozīmē, ka vajadzētu tramvaju strauji nomainīt pret trolejbusiem un autobusiem, kā tas pēckara gados tika izdarīts vairākās Rietumeiropas lielpilsētās.

Vai tad mums nepieciešams atvadīties no rīdzinieku sensenā drauga — tramvaja? Lai dotu noteiktu slēdzienu, vispirms jāpārskata visu sabiedriskā transporta veidu labās un sliktās īpašības. Salīdzinot ar trolejbusu, tramvajs, protams, nav tik komfortabls, ir daudz trokšņaināks nekā bezsliežu transporta līdzekļi un prasa papildus izdevumus sliežu ceļu uzturēšanai. Tomēr tramvajam ir arī lielas priekšrocības. Tas spēj pārvadāt daudz vairāk pasažieru, respektīvi — tramvaja vilcieniem ir krietni lielāka ietilpība nekā bezsliežu transporta līdzekļiem. Tramvajam salīdzinājumā ar trolejbusu un autobusu ir vizuālā viena pasažiera pārvadāšanas pašizmaksa. Tas viss kompensē tramvaja trūkumus, sevišķi ārpuscentra līnijās ar atsevišķā joslā izveidotiem sliežu ceļiem.

Trolejbusu līnijas būves izmaksa ir vairākas reizes mazāka par tramvaju līnijas izmaksu (tikai gadījumos, kad ielai, kurā izbūvē jaunu līniju, jau ir asfaltbetona vai kalto akmeņu sega). Trolejbusam ir arī labākas manevrēšanās spējas, jo tas nav piesaistīts sliežu ceļiem. Tāpēc arī trolejbusu kustību dažādi satiksmes negadījumi ielās neietekmē tā, kā tas notiek ar tramvaju kustību. Un vēl viena trolejbusu priekšrocība: tas uzņem pasažierus pie ietves apmales, tādējādi neaizkavējot pārējo satiksmes līdzekļu kustību. Trolejbuss brauc bez

trokšņa, un tā salonā pasažieriem ir patikama un pat komfortabla izjūta, sevišķi ziemas apstākļos.

Vai varbūt trolejbuss pilnīgi ir bez jebkādiem trūkumiem, salīdzinot ar tramvaju? — Nē, arī trolejbusam ir savas «vājās puses» — tam, kā jau minēts, ir daudz mazāka ietilpība un tas patērē vairāk elektroenerģijas.

Vēl jāapskata trešais pilsētas pasažieru transporta veids — autobuss. Tam pat ir vēl lielākas manevrēšanas spējas nekā trolejbusam. Autobusiem nav vajadzīgas nedz vilkmes apakšstacijas, nedz kabeļu un kontaktvadu tīkli, kas ir elektrotransporta dzīvības devēji. Un tomēr autobusa trūkumi ir ievērojami lielāki: to ietilpība ir vēl mazāka nekā trolejbusam, bet viena pasažiera pārvadāšanas pašizmaksa lielāka. Turklāt autobusu motori rada troksni, gaiss tiek piesārņots ar motoru atstrādātām gāzēm, kuru nelabvēlīgā ietekme sevišķi jūtama pilsētas centra šaurajās dzīvojamo kvartālu ielās.

Salīdzināsim, kāds ir vidējais ekspluatācijas ātrums dažādiem sabiedriskā transporta līdzekļu veidiem, un redzēsim — tiem ekspluatācijas ātrums gandrīz neatšķiras. Tramvajam tas ir 15,9 km/st., trolejbusam — 15,6 km/st., autobusam 18,0 km/st.

Pēckara gados Padomju Savienībā ir ievērojami paplašinājušās autobusu parku saimniecības. Taču pašos pēdējos gados mūsu dzimtenes lielākajos centros galvenokārt attīstās tikai elektrotransporta (trolejbusi, tramvaji).

Šis nelielais pārskats par dažādiem pilsētas sabiedriskā transporta veidiem bija nepieciešams tāpēc, lai iegūtu secinājumu, vai Rīgā pasažieru pārvadājumus jau tuvākajā nākotnē varētu veikt bez sliežu transporta pakalpojumiem. Tas nozīmē, ka mēs gribam risināt problēmu, vai varēsim iztikt bez tā satiksmes līdzekļa, kurš pārvadā visvairāk pasažieru. 1964. gada beigās Rīgas ielās maksimālajās pasažieru pieplūduma stundās kursēja 240 tramvaju vagoni, turpretim trolejbusi un autobusi krietni mazāk — 180 trolejbusi un 190 autobusi.

Lai pierādītu, ka tramvajs kā satiksmes līdzeklis Rīgā šodien vēl ir nepieciešams, atkal jāpiemin daži piemēri konkrētos skaitļos. Vienā stundā vienā virzienā (mini-

mālais intervāls 45 sekundes starp cits citam sekojošiem vienādiem satiksmes līdzekļiem) var pārvadāt: ar autobusiem — 6000 pasažieru, ar trolejbusiem — 8000, ar vienvagona tramvaja vilcieniem — 11000. Turpretim, ja izmanto divvagonu tramvaju vilcienus, tad vienā stundā vienā virzienā var pārvadāt 21 tūkstoši pasažieru. Tādi divvagonu tramvaju vilcieni jau trīs gadus kursē 6. līnijā, un diendienā pārvadā milzumu pasažieru.

Kas tad secināms pēc izdarītiem aprēķiniem? — Gadījumā, ja Rīgā likvidētu tramvaja līnijas, tad, aizvien pieaugot pasažieru skaitam, 1970. gadā jau rastos tāds stāvoklis, ka vienlaicīgi vajadzētu atrasties uz līnijām turpat 1700 trolejbusiem un autobusiem. Ikvienam skaidrs, ka šaurajās Rīgas galvenajās ielās, kuru caurlaides spējas šodien jau gandrīz izsmeltas, tik liels sabiedriskā transporta līdzekļu daudzums nevarēs uzturēt regulāru satiksmi.

Tāpēc var būt tikai viena atziņa — Rīgas pilsētas satiksme bez tāda ietilpīga sabiedriskā transporta veida, kāds ir tramvajs, šodien nemaz nav iedomājama!

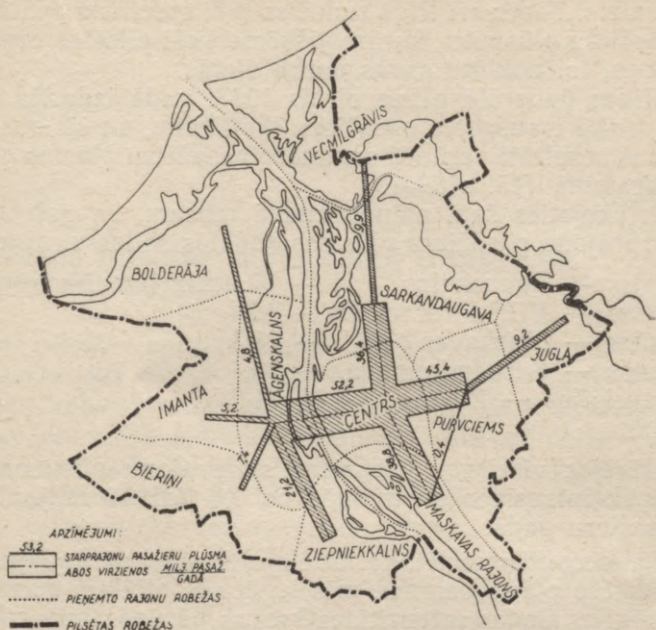
Arī turpmāk tramvajs jāatstāj tādos kustības virzienos, kur trolejbusa un autobusa pārvadāšanas spējas ir nepietiekamas, proti — visos lielākajos dzīvojamo namu masīvos (Juglas, Maskavas un Elvīras ielu masīvos), kā arī rūpniecības rajonos (Sarkandaugava, VEFa rajons un citi).

Tikai rūpīgi apsverot visas tālākās transporta attīstības iespējas, tika pieņemts lēmums 1965. gada rudenī likvidēt tramvaju sliežu ceļus Suvorova ielā, lai varētu palielināt tās autotransporta caurlaides spējas. Lai arī turpmāk tramvajs, šķērsodams pilsētas centru, varētu savienot dažādus pilsētas rajonus, tā rīcībā arī uz priekšu atstāta Kr. Barona iela.

Pašreizējo 3. tramvaja līniju no Suvorova ielas novirzīs pa Kr. Barona ielu pāri Gaisa tiltam, garam VEFam līdz 1. tramvaja galapunktam Gagarina ielā.

Kā jau minēts, Kr. Barona ielas sliežu transporta caurlaides spējas ar vienvagonu tramvaju vilcieniem ir pilnīgi izsmeltas. Tāpēc jau ar 1964. gadu arī pārējās tramvaja līnijas, kas kursē pa Kr. Barona ielu, pakāpeniski (apmēram trīs gadu laikā) pārvēd uz lieltilpuma

SUMMĀRO PASAŽIERPLŪSMU PLĀNOGRAMMA (1962.g.)



15. att. Summāro pasažierplūsmu plānoграмма

divvagonu vilcienu kustību. Tādējādi, nepalielinot vilcienu skaitu, varēs gandrīz divkārtīgi palielināt šīs ielas caurlaides spējas un sekmīgi pārvadāt arī tos pasažierus, kuri līdz šim brauca ar tramvaju pa Suvorova ielu.

Pasažieru plūsma Rīgas pilsētas dažādos rajonos ir diezgan atšķirīga. Tas arī pilnīgi saprotams. Daugava sadala Rīgu teritoriālā ziņā gandrīz divās vienādās daļās. Taču apdzīvotības biežums upes labajā krastā ir trīs reizes lielāks nekā kreisajā. Rīdžinieku dzīvē ir ļoti raksturīga parādība: daudzi darbaļaudis, kas strādā VEFa rajonā, dzīvo Pārdaugavā. Un notiek arī otrādi. Piemēram, uz «Zasulauka manufaktūru» brauc audējas no Juglas vai Purvciema un citiem labā krasta rajoniem.

Lielākie rūpniecības uzņēmumi pilsētā gan sakoncentrēti diezgan kompakti — teritorijā ar 5,5 km rādiusu ir

izvietoti turpat 97 procenti no visiem rūpniecības uzņēmumiem. Tāpēc arī Rīgā radušies tādi specifiski apstākļi pasažieru plūsmām, kurām jāšķērso tieši pilsētas centra rajons, lai nokļūtu savās darba vietās.

Rīgas ģenerālā plāna birojs 1963. gadā izdarīja sabiedriskā transporta pasažieru skaitīšanu, un šis skaitīšanas rezultāti parādīti summāro pasažieru plūsmu plānogrammā (15. attēls).

Ielūkojoties šajā plānogrammā redzam, ka galvenās starprajonu pasažieru plūsmas sadalās šādos virzienos:

Centrs — Āgenskalns	—	52,2	milj. pasažieru gadā
Centrs — VEF—Purvciems	—	45,4	„ „ „
Centrs — Maskavas raj.	—	38,8	„ „ „
Centrs — Sarkandaugava	—	36,4	„ „ „
Āgenskalns — Ziepniekkalns	—	21,2	„ „ „

Pārējos virzienos pasažieru starprajonu plūsmas ir mazāk intensīvas un mainās no 0,4 līdz 10 miljoniem pasažieru gadā.

Interesanti atzīmēt, ka, attēlojot kravas pārvadājumu summāro plānogrammu, mēs iegūtu 5. attēlam gandrīz pilnīgi analogas intensitātes kravas pārvadājumu plūsmas starp attiecīgiem pilsētas rajoniem.

Sādu pilsētas centra rajona pārslodzi ar pasažieru un kravas pārvadājumu plūsmām lielā mērā izraisa jau iepriekš minētie iemesli — Daugavas tiltu izvietojums un apvadmaģistrāļu trūkums, kas kavē pasažieru un kravas pārvadājumu tranzītplūsmas atvirzīšanu no pilsētas centra.

Tomēr svarīgākā nozīme pilsētas centra noslogošanā ir centra rajona iekšējai pasažieru plūsmai. Centra rajonā izvietoti lielākā daļa lielo tirdzniecības uzņēmumu un administratīvo iestāžu, te dzīvo turpat 40% no visiem rīdziniekiem. Kā to pierāda skaitīšanas dati, centrā rajonā ir visrosīgākā pasažieru apmaiņa sabiedriskā transporta pieturas vietās — 51,7% no visas kopējās pilsētas satiksmes līdzekļu pasažieru apmaiņas.

Šie nule minētie dati vēl jo stingrāk pasvīturo nepieciešamību vissteidzīgākā kārtā sākt transporta kustības reorganizāciju Rīgā un jo sevišķi pilsētas centrā.

III Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta turpmākā attīstība

Lai pilnībā izprastu Rīgas jauno transporta kustības organizācijas shēmu un pilsētas transporta problēmas atrisināšanas secību, nepietiek ar to, ka esam iepazinuši Rīgas ielu un sabiedriskā transporta tīkla pašreizējo stāvokli, izpētījuši datus par pasažieru un kravas plūsmām 1963. gadā. Jāzina arī, kā turpmāk izskatīsies mūsu pilsētas ielas un kā veidosies tās izbūve.

Rīgas pilsētas ģenerālā plāna birojs 1964. gadā pa-beidza mūsu republikas metropoles ģenerālā attīstības un rekonstrukcijas plāna tehniski-ekonomisko pamatojumu izstrādāšanu. Šī perspektīvā attīstības plāna īstenošanas gaitā Rīgai jāpārvēršas par modernu, mūsdienu pilsētu celtniecības prasībām atbilstošu pilsētu, īstu padomju republikas metropoli.

Ģenerālajā perspektīvās attīstības plānā paredzētas principiālas Rīgas dzīvojamā zonu izmaiņas. Ja agrāk dzīvojamās ēkas cēla ļoti kompaktos kvartālos pilsētas centrā, tad tagad ap pilsētas centru izveido atsevišķus jaunus, plašus namu masīvus, kuros dzīvos desmitiem tūkstoši rīdzinieku. «Vairāk saules un svaiga gaisa, vairāk plašuma izjūtas jauno kvartālu ielās, skvēros un bērņu rotaļu laukumos!» — tāds ir mūsdienu jaunās celtniecības sauklis.

Jaunie dzīvojamie rajoni tiek izvietoti pēc principa «Darbs—dzīvoklis—atpūta», jo tikai šāds izkārtojums atbilst sociālistiskas pilsētas plānošanas galvenajam principam.

Rīgas pilsētas jaunos dzīvojamos rajonus (Jugla, Ķengarags, Purvciems, Imanta, Bolderāja, t. s. «A» zona Vecmīlgrāvī) izveidos noslēgtu mikrorajonu veidā ar pabeigtu apkalpojošo, kultūras un sadzīves iestāžu sistēmu (vidusskolas, bērnu iestādes, universālveikals, kinoteātris, poliklīnika, stadions, rajona parks u. c.). Tāds vispusīgi apgādāts mikrorajons radīs saviem iemītniekiem ērtus dzīves apstākļus, tātad ar uzviju tiks kompensētas tās neērtības, kādas rada braucieni uz attālinātām darba vietām un pilsētas centru.

Nosakot jauno dzīvojamo masīvu apbūves termiņus, priekšroka jādod tiem rajoniem, kuru apgūšana ir vieglāka, lētāka un saistīta ar visas pilsētas saimniecības aktuālu uzdevumu atrisināšanu (inženierbūvju, apakšzemes komunikāciju un transporta tīkla celtniecība un ierīkošana). Tāpēc par pirmās kārtas objektiem līdz 1970. gadam izraudzīti lielie Juglas, Ķengaraga un Purvciema masīvi (ar dzīvojamo platību katrā pa 150—500 tūkstošiem kv. m.).

Protams, tas nenozīmē, ka turpmāk dzīvojamās ēkas tiks celtas vienīgi lielajos masīvos. Ipatnējais darba vietu izvietojums pilsētā diktē prasību izvietot vairākus mazākus masīvus arī citos pilsētas rajonos (Ieriķu un Elvīras ielu masīvi, Vecmīlgrāvis, Bolderāja, kuros uzcels 30—100 tūkstošus kv. m. dzīvojamās platības).

Ja 1964. gadā 6 km rādiusā ap pilsētas centru dzīvoja 90% no visiem Rīgas iedzīvotājiem, tad turpmāk jaunajos dzīvojamajos masīvos, kuru attālums līdz centram pārsniedz 6 km, jau dzīvos $\frac{1}{3}$ Rīgas iedzīvotāju.

Arī visi nākotnē jauncelāmie rūpniecības uzņēmumi tiks attālināti no pilsētas centra.

Protams, ka šāds Rīgas tuvākās nākotnes apbūves risinājums izvirza jaunas prasības, kas jāievēro, tālāk projektējot ielu tīklu un gādājot par pilsētas sabiedriskā transporta pilnveidošanu. Jārada plašs modernu transporta maģistrāļu — ielu tīkls, pa kuru sabiedriskā un autotransporta plūsmas varēs traukties lielos ātrumos dažādos virzienos. Atsevišķu jauno dzīvojamo rajonu — masīvu attālums līdz pilsētas centram būs šāds: Jugla — 7,7 km, Ķengarags — 7,5 km, Purvciems — 7,5 km,

Imanta — 7,6 km, «A» zona Vecmīlgrāvī — 9,7 km un Bolderājas masīvs — 11,5 km. Tas jāņem vērā jau šodien, plānojot jaunu satiksmes līniju izbūvi, lai nodrošinātu šo lielo masīvu iedzīvotājus ar ērtu satiksmi.

Rīgas ielu tīkls nākotnē būs jāpārkārtot tā, lai ar sabiedriskā transporta ātruma palielināšanu rīdiniem jūtami samazinātu tā laika patēriņu, kāds vajadzīgs, dodoties uz darba vietām vai centru. Tāpat arī jāraugās, lai samazinātu visu veidu transporta līdzekļu ekspluatācijas izdevumus, lai sasniegtu nevainojamu kustības drošību.

Kad Rīga tiks bagātināta ar jaunu transporta maģistrāļu tīklu, pilsētas dzīvē radīsies pilnīgi jaunas iezīmes — centra un jauno dzīvojamo masīvu ielas pakāpeniski pārvērtīsies galvenokārt par gājēju kustības ielām, pa kurām kursēs tikai sabiedriskā transporta līdzekļi un šos kvartālus apkalpojošais kravas transports.

Tā arī jau nolemts, pārspriežot pilsētas izbūves ģenerālo plānu, ka galvenie centra rajoni vispār būs slēgti caurbraucošai transporta kustībai, un tie izveidosies par bulvāriem rīdiniem atpūtai un pastaigām ar plašām ietvēm un zaļumu joslām. Ne jau tik viegli veiksies ar Rīgas ielu tīkla rekonstrukciju, lai to izkārtotu atbilstoši mūsdienu transporta prasībām. Tā ir ļoti sarežģīta problēma, kuras risināšanu gandrīz vai visos pilsētas centra kvartālos kavē agrāk uzcelto namu blīvums un līdzšinējo ielu šaurība. Tāpēc vajadzēs pat nojaukt daudzas kapitālas ēkas.

Transporta maģistrāļu tīkla pilnveidošana — tas ir viens no kardinālākajiem rītdienas Rīgas uzdevumiem. Tāpēc par sabiedriskā transporta attīstības problēmu jāparunā vēl tuvāk.

Īsi par to, kas jau paveikts

Rīgas ģenerālā plāna biroja izstrādātās jaunās transporta kustības reorganizācijas shēmas īstenošana faktiski jau sāka pirms 3—4 gadiem. Šajā laika posmā pabeigta Rīgas galvenās maģistrāles — Ļeņina ielas

rekonstrukcija posmā no Biķernieku ielas līdz Juglai. Šajā posmā Leņina iela jau ieguvusi mūsdienu transporta prasībām atbilstošu veidu — tagadējais braucamās daļas platums ir no 14 līdz 19 metriem.

Iesākta arī Maskavas ielas rekonstrukcija posmā no Stahanoviešu ielas līdz pilsētas administratīvajai robežai (šos rekonstrukcijas darbus pabeigs 1966. gadā). Minētajā Maskavas ielas posmā tagad izbūvētas atdalītas braucamās daļas katram kustības virzienam ($2 \times 10,5$ m), kā arī tramvaju sliežu ceļi atsevišķā joslā. Tāpēc šo posmu jau var atzīt par modernu un visām transporta prasībām atbilstošu pievadmagistrāli, kas ir uzskatāms piemērs, kādām ērtību ziņā, tuvākajā nākotnē jāizskatās Rīgas galvenajām transporta magistrālēm.

1964. g. nodots ekspluatācijā dzelzbetona tilts pār Mīlgrāvja attekai. Jaunais tilts beidzot likvidēja tik ilgi neatrisināto Vecmīlgrāvja iedzīvotāju satiksmes problēmu un izbeidza autotransporta sastrēgumus šajā pilsētas rajonā.

Paveikts darbs savu mūžu jau nodzīvojušā Gaisa tilta laiduma konstrukcijas uzlabošanā — tilta nolietotās metāla sijas apmainītas pret dzelzbetona konstrukcijām, uzbrauktuviņu braucamā daļa paplašināta par 110—120 cm. Tāpēc tagad uz Gaisa tilta autotransportam dota brīva iespēja apbraukt tramvaju, un tādējādi autotransporta caurlaides spēja palielinājusies par 20—30%.

Tomēr vislielāko labumu pilsētas transporta kustības uzlabošanā ir devis 1964. gadā pabeigtais kustības izkārtojums divos līmeņos Daugavas kreisajā krastā — Uzvaras bulvārī. Mums visiem, un īpaši Pārdaugavas iedzīvotājiem, spilgtā atmiņā tā nesenā pagātne, kad bija redzams transporta līdzekļu sastrēgums Uzvaras bulvārī rīta un pievakares stundās. To sevišķi izjuta šoferi, kam te nācās vēltīgi kavēt laiku, lai sagaidītu, kamēr mašīna pavirzīsies dažus metrus uz priekšu un atkal no jauna apstātos. Šādi transporta līdzekļu sastrēgumi bija kļuvuši par tipisku parādību sevišķi pavasaros, kad izņēma pontonu tiltu. Lai izdarītu kreiso pagriezienu no Uzvaras bulvāra uz Valguma ielu, transporta līdzekļiem bieži vien bija diezgan ilgi jāgaida.



16. att. Kustības izkārtojums Daugavas kreisajā krastā Uzvaras bulvārī

Tagad šis neērtības un gausā satiksmes līdzekļu kustība likvidēta.

1964. gada rudens bija saspringts darba laiks Tiltā būves vilciena Nr. 410 un Rīgas ceļu būvniecības pārvaldes kolektīviem. Sagaidot Rīgas atbrīvošanas 20. gadadienu — 1964. g. 13. oktobri, šie kolektīvi veica lielus darba apjomus un nodeva ekspluatācijā modernu kustības izkārtojuma kompleksu divos līmeņos (16. attēls). Kompleksi sāktas risināt arī vairākas citas neatliekamas transporta maģistrāļu problēmas.

Ja pārskatām pilsētas galveno maģistrāļu izveidošanos, tad redzam, ka autotransportam visneatbilstošākā stāvoklī līdz 1964. gadam bija Bauskas iela, kuras braucamā daļa bija tikai 5,8—6,5 m plata. Intensīvai divvirziena autotransporta kustībai šāds braucamās daļas platums ir vairāk kā nepietiekams un liek transporta līdzekļiem gabalu pēc gabala samazināt ātrumu pretimbraucošo mašīnu dēļ.

Bauskas ielas rekonstrukcijas jautājums prasīja radošu izdomu. Lai paplašinātu šīs ielas braucamo daļu vismaz līdz 10,5 m, bija dažādas iespējas. Varbūt noņemt tramvaja sliedes un atklāt šeit trolejbusu kustību? Bet te tūlīņ radās iebildums, ka pašreiz jāierīko citas

svarīgākas trolejbusu līnijas, un turklāt tādās pilsētas daļās, kur trolejbuss vairāk vajadzīgs!

Varbūt tad nojaukt Bauskas ielā krietnu skaitu dzīvojamo māju? Taču arī šī otrā iespēja nebija lietderīga pašreiz, kad rīdzinieki vēl nevar būt tik izšķērdīgi ar dzīvojamām platībām.

Pēc rūpīgiem apsvērumiem tika nolemts, ka, lai atrisinātu Bauskas ielas rekonstrukcijas problēmu (posmā no Telts ielas līdz Ziepniekkalna ielai), jārealizē šāds vienkāršs vienvirziena autotransporta kustības variants. Bauskas ielu šajā posmā pārvērta par vienvirziena kustības ielu (virzienā uz pilsētas centru). Transporta kustībai uz Bausku ar asfaltu noklāja Garozas, Putnu un Stērstu ielu apaļakmeņu bruģa segas, vienlaicīgi paplašinot šo ielu braucamās daļas līdz 7 metriem.

Garozas un Putnu ielas stiepjas gandrīz paralēli Bauskas ielai (150—200 m attālumā). Tāpēc te varēja ļoti izdevīgi iekārtot vienvirziena kustību. Jau minēto iemeslu dēļ Bauskas ielas braucamo daļu (no Ziepniekkalna ielas līdz pilsētas robežai) nebija iespējams paplašināt. Tāpēc rekonstruēja līdz šim kluso Ziepniekkalna ielu, noklājot to ar asfaltbetona segu un paplašinot līdz 7 metru platumam, kā arī savienojot ar Bauskas šosejas jauno posmu. Un te nu jāuzsver, ka Bauskas šosejas iztaisnojums posmā no Ziepniekkalna līdz Baložu kūdras fabrikai sāisinājis autotransportam ceļu uz Bausku turpat par 3 km. Turklāt pa iztaisnotu šoseju satiksmes līdzekļiem daudz drošāka braukšana, nav vairs līdzšinējo aso pagriezienu, var ieturēt vienmērīgu ātrumu.

Vispār Pārdaugavā pēdējos gados rekonstruētas vairākas ielas, un tas darīts tāpēc, lai atbrīvotu Ļeņina rajona centru no tranzīta satiksmes līdzekļu kustības. Pēc kustības pārvada brauktuves paplašināšanas un noasfaltēšanas Torņakalna iela tagad kļuvusi par maģistrāli, kas savieno Torņakalnu ar Āgenskalnu. Kad ieguldīs maģistrālo gāzes vadu Robežu un Mārupes ielās, arī tās noasfaltēs. Un tad Torņakalnu un Āgenskalnu savienos divas vienvirziena maģistrāles. Virzienam uz Āgenskalnu: Bauskas—Satiksmes—Torņakalna—L. Altonavas—M. Nometņu ielas—Āgenskalna kolhozu tirgus;

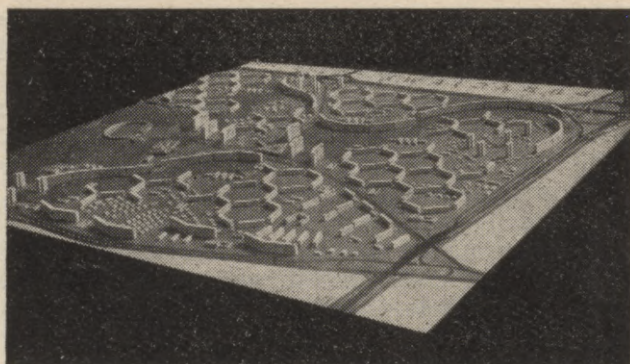
virzienam uz Torņakalnu: Āgenskalna kolhozu tirgus—
—Mārupes, M. Altonavas—Ārlavas—R. Pelšes—Ro-
bežu—Telts—Garozas ielas.

Arī pilsētas centrā jau izdarīti pirmie mēģinājumi, lai iekārtotu vienvirziena kustību dublējošās ielās. Vispirms 1963. gadā par vienvirziena kustības ielām izveidoja Dzirnavu un Lāčplēša ielas visā to garumā. Ja Dzirnavu ielā šis pasākums izrādījās lietderīgs, tad Lāčplēša ielā (posmā no Suvorova ielas līdz Maskavas ielai) tas nedeva cerētos rezultātus, jo šeit 10—14 metrus platā braucamā daļa netika izmantota pilnīgi. Tāpēc šajā Lāčplēša ielas posmā atkal atjaunoja divvirziena kustību.

Lai labāk varētu regulēt transporta plūsmas pašā pilsētas centrā, tad 1965. gada rudenī atklās vienvirziena kustību Raiņa bulvārī un Komunāru bulvārī—Merķeļa ielā. Sāds izkārtojums radīs iespēju labāk organizēt transporta plūsmas Centrālās stacijas laukumā. Vienvirziena kustība šajās ielās un smago kravas automašīnu kustības noliegšana Ļeņina ielas Vecrīgas posmā radīs krasas izmaiņas kravas pārvadājumu plūsmā. 1966. gadā vairs neredzēs smagās automašīnas dodamies pa pilsētas centru uz Daugavas pusi. Tie kravas satiksmes līdzekļi, kam jānokļūst Pārdaugavā, vai arī otrādi — jādodas no Pārdaugavas uz Juglu, Vidzemi un tālāk, visi tiks novirzīti pa apkārtceļu — pa Lāčplēša un Hanzas ielu uz Eksporta ielu vai Suvorova — 13. janvāra ielu un tālāk uz Oktobra tiltu.

Svarīgas pārmaiņas notiks Vecrīgā.

Trolejbusiem nākas cieši braukt gar šaurajām Vecrīgas ietvītēm, apdraudot gājējus. Tāpēc nolemts: lai uzlabotu trolejbusa līniju darbību un pēc iespējas vairāk atbrīvotu Vecrīgu no tranzīta autokustības, 1966. gadā visi tie trolejbusi, kas līkumojas pa Vecrīgu, turpmāk abos virzienos kursēs tikai pa Ļeņina ielu. Šāda nodoma realizēšana prasīs atkal lielāka apjoma būvdarbus, jo Ļeņina ielas minētā posma braucamā daļa jāpaplašina vismaz līdz 6,5 m. Vairākos ielas posmos nāksies likvidēt pastāvošās ietves, izbūvējot to vietā gājējiem jaunu ietvju ceļu pa ēkas pirmajos stāvos izveidotu nišveidīgu gaiteni.



17. att. Tāds pēc 10—15 gadiem izskatīsies Purvciema mikrorajons

Vaļņu iela pēc trolejbusu līnijas vadu noņemšanas pārvērtīsies par īstu tirdzniecības ielu ar platām ietvēm, un tanī nenotiks nekāda caurbraucoša autokustība.

Sodien nevar uzskatīt par normālu tādu stāvokli, ka lielo VEF rūpniecības rajonu apkalpo tikai viena maģistrāle — Ļeņina iela.

Tāpēc tuvākajos gados šim rajonam jārada jauna, dublējoša pieeja caur Purvciemu, it sevišķi, ja atceramies, ka Purvciemā tuvākajā nākotnē uzsāks liela dzīvojamā masīva būvniecību (17. att.).

Šo problēmu var atrisināt, izbūvējot kustības pārvadu pāri dzelzceļam Aug. Deglava ielā, kas vienlaicīgi pārveidos šo ielu par īstu pievadmaģistrāli pilsētas iekšējam un ārējam transporta lokiem un dos iespēju nokļūt autotransporta plūsmām VEF rajonā vai Juglā arī nešķērsojot Gaisa tiltu.

Aug. Deglava ielas kustības pārvada būvi pabeigs 1967. gadā.

Kustības pārvada izmaksa — 1,4 milj. rubļu; tā brauktuves platums — 16,0 m.

Par to, ko veiks nākošajos 2—3 gados un tuvākajā nākotnē

Sobrīd kravas automašīnu kustība visintensīvāk norit Ganību dambī, kur nepārtrauktā virknē izvietojušies pēckara gados izaugušie lielie rūpniecības uzņēmumi. Šajā rajonā ir nelabvēlīgi hidroģeoloģiskie apstākļi (augsts gruntsūdens līmenis, kūdras slānis), kas laika gaitā ir atstājuši savu nelabvēlīgo ietekmi uz kalto akmeņu bruģa segu un radījuši tanī nevienmērīgus iesēdumus. Turklāt jau nolietojusies kalto akmeņu bruģa sega ir vairākkārtīgi bojāta tajos gadījumos, kad Ganību dambī ieguldītas vai remontētas dažādas apakšzemes komunikācijas. Tāpēc šī sega vairs neatbilst tiem uzdevumiem, kādus nosaka ļoti intensīvā smago automašīnu kustība.

Ganību dambis ir galvenā ziemeļu virzienā ejošā pilsētas transporta maģistrāle. Tāpēc tā steidzīgi jārekonstruē, pārvēršot par 14 m platu ātrgaitas maģistrāli, kas jānoklāj ar asfaltbetona segumu. Šīs rekonstrukcijas gaitā jāsakārto nolietotais apakšzemes komunikāciju tīkls, braucamās daļas atzīme jāpaceļ par 50—70 cm, kā arī jāizbūvē kanalizācija lietus ūdeņiem.

Ja tik plaši rekonstruēs Ganību dambī, tad līdzšinējā stāvoklī nevar arī atstāt tā turpinājumu — Sverdlova ielu. Tāpēc vienlaicīgi ar darbiem Ganību dambī līdz 14 m platumam jāpaplašina arī Sverdlova iela. Ganību dambja rekonstrukcijas laikā, kuru paredzēts uzsākt 1966. gadā, autotransporta kustība šīs ielas dažos posmos būs jāpārtrauc, tāpēc vispirms bija jārekonstruē paralēli ejošā maģistrāle, kas savieno Sarkandaugavu ar pilsētas centru — Duntē iela, lai visu transportu rekonstrukcijas laikā varētu novirzīt pa šo ielu.

Duntē ielas rekonstrukciju pabeidza 1965. gada jūlijā, vienlaicīgi līdz 10,5 m paplašinot arī Gorkija ielu posmā no Šarlotes līdz Upes ielai. Jāpiebilst, ka Duntē ielas rekonstrukcija bija saistīta ar ļoti plašiem zemes darbiem: lai iztaisnotu un izveidotu transporta un gājēju kustībai atbilstošu maģistrāli ar trim kustības joslām, pašreizējā Duntē ielas zemes klātne bija jāpaplašina par 10—15 m uz Sarkandaugavas attekas rēķina.

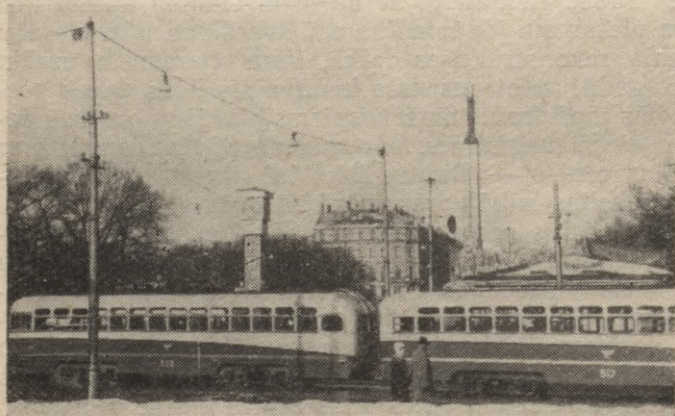
Jau tuvākajos gados jāsāk Duntē ielas dzelzceļa kus-

tības pārvada rekonstrukcija, lai izveidotu dzelzceļa uz-
bērumā vēl otru ailu autotransporta un gājēju vajadzī-
bām. Pašreizējā kustības pārvada aila 7,50 m platumā
vairs nespēj pietiekami kalpot intensīvai divvirzienu
kustībai Dunties ielā.

Juglas rajonā 1966. gadā sāks jauna dzelzsbetona
tilta būvi Leņina ielā pār Juglu. Tas ir nepieciešams,
jo vecais dēļu kopņu tilts ir jau galīgi nolietots.

Kā jau minēts, ja Gaisa tilta braucamā daļā atstāj
sliežu ceļus, tad autotransporta caurlaides spējas nā-
kotnē vairs nav iespējams palielināt, un šeit vienmēr
radīsies satiksmes sastrēgumi. Tātad ir jālikvidē tram-
vaju sliežu ceļi uz Gaisa tilta un jānodod tilts vienīgi
bezsliežu transporta vajadzībām — tikai tādējādi iespē-
jams palielināt autotransporta caurlaides spēju. Paš-
reizējā stāvoklī vienīgā iespēja sabiedrisko transportli-
dzekļu skaita palielināšanai, kas šķērso Gaisa tiltu, ir
divvagonu tramvaja vilcienu ieviešana (18. att.). Bet
kur tad turpmāk novirzīt tramvaju, kas dodas uz VEF,
RVR un Juglas rajonu? Tramvaja sliežu ceļa pārvietoša-
nai no Gaisa tilta izstrādāti divi varianti:

1. Šķērsojot dzelzceļa līniju ar speciālas, tikai tram-
vaju kustībai paredzētas, estakādes palīdzību.



18. att. Rīgā arvien vairāk parādās šādi divvagonu
tramvaju vilcieni, kuru ietilpība pārsniedz 300 vietas

2. Dzelzceļa šķērsošanai izbūvējot seklu tuneli.

Un šķiet, ka vispiemērotākais ir otrs variants. 1964. gadā PSRS Valsts plāna komiteja akceptēja Rīgas ģenerālā plāna biroja izstrādāto pilsētas apakšzemes tramvaja shēmu. Ir nolemts, ka jau līdz 1970. gadam sāks pirmā apakšzemes tramvaja posma (apm. 1000 m garumā) būvdarbus, lai no Gaisa tilta noņemtu sliežu ceļus.

Sis pirmais apakšzemes tramvaja posms virzīsies no Pērnavas ielas pa Kr. Barona ielu, tālāk zem dzelzceļa līnijas gar rūpnīcu «Sarkanā zvaigzne», vēl tālāk pa Leņina ielu līdz Biķernieku ielai.

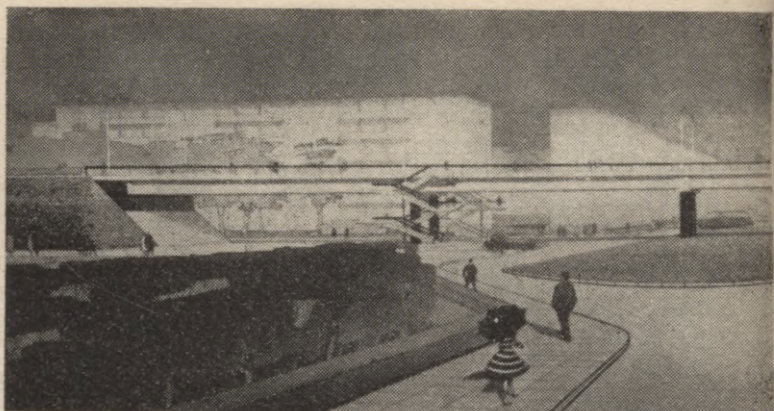
Tramvaja līnijas noņemšana no Gaisa tilta jācenšas pabeigt līdz tam laikam, kad pabeigs Pērnavas ielas loka galīgo izbūvi. Tas jā dara tāpēc, ka Leņina iela, tāpat kā A. Deglava, Gorkija iela un Ganību dambis, kļūs par galveno pievadmaģistrāli pilsētas iekšējā transporta kustības lokam.

Kā to liecina pieredze, šodien lielās pilsētās vairs nav iespējams atrisināt sarežģītas transporta problēmas, ja netiek izbūvētas speciālas loka vai apvadmaģistrāles centra atslogošanai no pārāk blīvas autokustības. Tikai tad, ja visas tranzīta un pilsētas starprajonu automašīnu plūsmas dodas pa šādām apvadmaģistrālēm, izdošas atslogot pilsētas centru.

Doma par Rīgas transporta apvadmaģistrāļu izveidošanu nav jauna — pati pilsētas kūsājošā dzīve to izraisījusi jau apmēram pirms desmit gadiem. Šai laikā izstrādāti daudzi varianti, kā labāk Rīgas centru atslogot no tranzīta un starprajonu transporta plūsmām.

Aplūkosim Daugavas labā krasta daļu. Jau šodien šajā Rīgas daļā pastāv tā saucamais ārējais transporta loks, kaut arī tas vēl ir visai primitīvi izveidots. Sis loks savieno Leņina ielu kinoteātra «Teika» rajonā ar Maskavas ielu Porcelāna un fajansa rūpnīcas rajonā.

Šī ārējā transporta loka trase virzās pa Lielvārdes—Stirnu—Dārziema—Stahanoviešu ielu. Braucamās daļas platums trasē ir 7—8 m, tātad pilnīgi atbilst pašreizējai kustības intensitātei, un ir visas iespējas to nākamībā vēl paplašināt. Taču šodien šo ārējā loka trasi



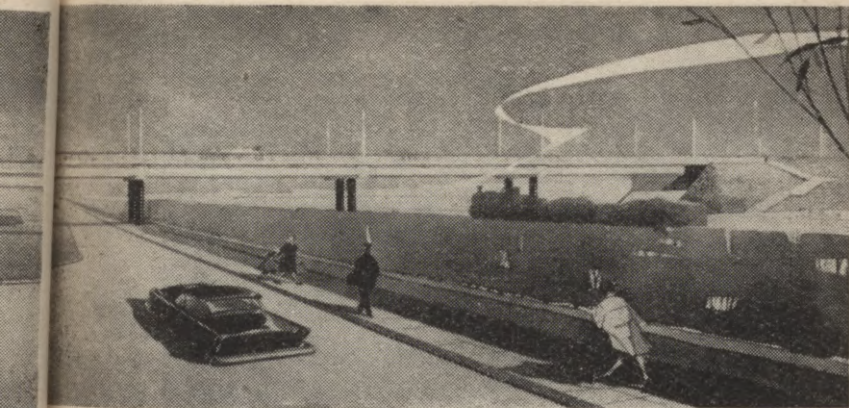
19. att. Tāds būs jaunceļamais

izmanto nepilnīgi tikai viena iemesla dēļ. Stahanoviešu ielā, šķērsojot dzelzceļu, nav kustības pārvada. Tāpēc autotransporta kolonām bieži jāgaida pie slēgtas pārbrauktuves 15—20 minūtes, jo šajā dzelzceļa līnijā posmā norit nepārtraukti vilcienu sastāvu manevri.

Tāpēc neatliekami Stahanoviešu ielā ir jāuzceļ kustības pārvads, jo vienīgi tas dos pilnīgu atrisinājumu Daugavas labā krasta ārējā transporta loka līdz šim sasāpējušai problēmai. Stahanoviešu ielas kustības pārvada būvi paredzēts pabeigt līdz 1970. gadam (19. att.).

Ir skaidrs, ka visas tās transporta plūsmas, kam no Maskavas ielas rajona jānokļūst Gaisa tilta, Juglas vai Sarkandaugavas rūpniecības rajonā, pa ārējo loku nokļūtu šajos rajonos daudz ātrāk nekā tad, ja tās šķērsos gājējiem un transporta līdzekļiem pieblīvoto pilsētas centru.

Šodien vēl nav atrisināts jautājums, kā atvirzīt no pilsētas centra tās transporta plūsmas, kam no Rumbulas puses jānokļūst Daugavas kreisajā krastā, respektīvi — Ļeņina rajonā. Tāpēc nākamajā piecgadē katrā ziņā jā-sāk Kojusalas — Krasta ielas rekonstrukcija (posmā no Lāčplēša ielas līdz Maskavas ielas jaunajam pos-



Stahaniešu ielas kustības pārvads

am iepretim Stahaniešu ielai). Šīs ielas pēc rekonstrukcijas pārvērtīsies par modernām transporta pievadmaģistrālēm jaunajam Salu tiltam (ielu braucamās daļas platums būs 14 m).

Tagad lasītāji mazliet jāiepazīstina ar jauno Salu tiltu. 1966. gadā specializētā Ļeņingradas projektēšanas organizācija «Ļengiprotransmost» pabeigs šī jaunā tilta projektēšanas darbus. Izvēloties jaunā tilta pārejas trasi, noteicošais faktors bija ērtu un izdevīgu tilta pieeju nodrošināšana, lai ar pievadceļiem neatkārtotu Oktobra tilta trases izvēlē pieļautās kļūdas. Tāpēc jaunā Salu tilta būvei ir izraudzīta vieta, kas no tilta izbūves un izmaksas viedokļa gan liekas visai neizdevīga — pāri Zvirgzdu salai, Zaķu salai un Lucavsalai. Toties ar šādu tilta novietni panāk labas pieejas Daugavas labajā krastā pa Dzirnau un Lāčplēša ielām, transporta plūsmas tālāk novadot pa t. s. Pērnavas jeb iekšējo transporta loku. Tāpat arī Daugavas kreisajā krastā satiksmes līdzekļus paredzēts ērti novadīt pa Telts ielu un tālāk pa Pārdaugavas iekšējo loku — Robežu—Krūzes— Irlavas ielu.

Šāda jaunā tilta vietas izvēle gan ievērojami palielina būvniecības darbu izmaksu — salīdzinājumā ar Oktobra



20. att. Pērnavas loka sākums — 13. janvāra iela — galvenā pilsētas sabiedriskā transporta maģistrāle

tiltu, gandrīz divas reizes palielināsies tilta pārejas garums. Tas ir pašreiz vienīgais pieņemamais variants, lai ar šādu Salu tilta novietni ievērojamā mērā atrisinātu pilsētas transporta tālākas attīstības problēmu.

Salu tilta būvi uzsāks nākamajā piecgadē (paredzams, ka celtniecības darbus pabeigs ap 1972. gadu). Tilta brauktuvē tiks izkārtotas sešas kustības joslas. Paredzēts, ka tramvaju sliežu ceļus uz jaunā tilta neizbūvēs. Pieeju Dzirnavu, Lāčplēša un Telts ielu pieslēgumos tiltam abos Daugavas krastos izbūvēs kustības izkārtojumus divos līmeņos.

Pilsētas centra atslogošanai no pārāk blīvās auto-transporta kustības vēl svarīgāka nozīme nekā ārējam lokam ir transporta iekšējam lokam. Arī iekšējā loka trase jau izplānota — tai it kā noslēgtā puslokā jāaptver visa Rīgas centrālā daļa. Iekšējais loks radīs iespēju transporta līdzekļiem racionāli izmantot pastāvošo ielu tīklu, daudz ātrāk nokļūt vajadzīgajā vietā pilsētas centrā.

1964. gadā uzsāka Rīgas iekšējā transporta loka, t. s. Pērnavas loka, izbūvi. Šis loks virzīsies pa trasi: 13. janvāra iela—Stacijas laukums—caurlauzums dzīvo-

jamā masīvā no Kirova ielas līdz Satekles ielai—Satekles iela—Valmieras iela—Pērnavas iela—Senču iela—caurlauzums, šķērsojot bijušos Lielos kapus,—Zirņu iela—jaunprojektējamā iela, kas šķērsos brīvo teritoriju hípodroma apkārtņē,—Hanzas iela līdz Eksporta ielas krustojumam, kur nākotnē paredzēts uzcelt t. s. Ziemeļu tiltu. Visa Pērnavas loka garums pārsniegs 8 km (20. att.).

Saprotams, ka Rīgas iekšējā loka transporta maģistrāles izbūves darbos nāksies sadurties ar ievērojamām grūtībām, lai paplašinātu jau esošo ielu braucamās daļas blīvi apbūvētajos pilsētas centra dzīvojamajos rajonos. Pašreizējās ciešās kvartālu apbūves rezultātā Pērnavas loka izbūvi nevarēs veikt uzreiz. Tāpēc vairākos jaunās apvadmaģistrāles posmos izbūves darbi paredzēti cits citam sekojošās kārtās. Lai īstenotu projektā paredzētos pirmās kārtas izbūves darbus, tad Pērnavas loka braucamās daļas paplašināšana vispirms jāveic šādos posmos un platumā: posmā no Centrālās stacijas laukuma līdz Pērnavas ielai (Satekles un Valmieras ielas) — pagaidām 10,5 m, bet tālāk no Pērnavas līdz Hanzas ielai — 14 m. Loka pirmās kārtas izbūve vien maksās vairāk nekā divi miljoni rubļu.

Izdevumi ir lieli, bet tos pilnā mērā attaisnos jaunbūvētā loka priekšrocības. Transporta plūsmas no Pērnavas loka uz Mīlgrāvi vai Sarkandaugavu aizvadīs pa Miera un Dunties ielām vai arī pa Ganību dambi.

Jau līdz 1967. gadam pabeigs Pērnavas loka izbūvi posmā no Centrālās stacijas laukuma līdz Pērnavas ielai.

Caurlauzuma izbūve no Centrālās stacijas laukuma līdz Satekles ielai ir saistīta ar vairāku kapitālu dzīvojamo ēku nojaukšanu un to jau veiks tuvākajos gados, tāpēc loka trase šajā posmā pagaidām virzīsies šādi: Centrālās stacijas laukums—Kirova iela—Birznieka-Upīša iela—Lāčplēša iela—Satekles iela.

Aptuveni ielānoti šādi tālākie Pērnavas loka izbūves termiņi:

1966. gadā — loka posms Pērnavas ielā (no Valmieras ielas līdz Leņina ielai).

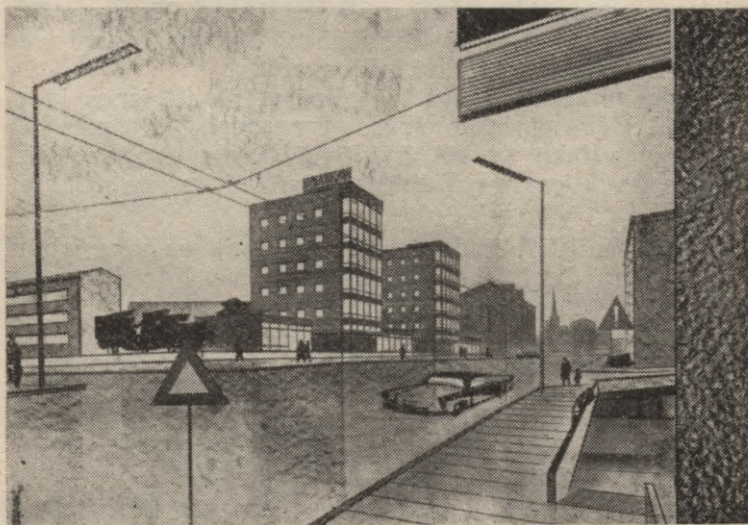
1967. gadā — loka posms no Ļeņina ielas līdz Gorkija ielai.

1968./69. gados — loka posms no Gorkija ielas līdz Hanzas ielai.

Tātad aptuveni līdz 1969. gada beigām Pērnavas loka pirmās kārtas izbūve būs pabeigta.

Pērnavas loka otrās kārtas būvdarbus sāks pēc 1970. gada. Tajos paredzēts transporta kustības izkārtojums divos līmeņos loka krustojumos ar Ļeņina (21. att.), Gorkija, Suvorova un Dzirnāvu ielām. Tas nozīmē, ka transporta līdzekļi pa šo apvadmaģistrāli varēs virzīties ar daudz lielākiem ātrumiem, jo nebūs vairs vajadzīgi regulējamie ielu krustojumi un kreisie pagriezieni vienā līmenī.

Ir arī padomāts par gājēju ērtībām Pērnavas loka projektā — gājēju kustība galvenos ielu krustojumos notiks pa apakšzemes tuneļiem. Paredzēts, ka Pērnavas loka perspektīvais platums starp apbūves līnijām sasnies 33—70 m.



21. att. Ļeņina ielas un Pērnavas loka krustojumā transporta kustību nākotnē izkārtos divos līmeņos

Arī Daugavas kreisajā krastā — Leņina rajonā izbūvēs iekšējo transporta loku. Tomēr jāpiebilst, ka šis loks kā apvadmaģistrāle pilnā mērā spēs uzsākt savu «dzīvi» tikai pēc tam, kad būs uzcelts Salu tilts. Paredzams, ka kreisā krasta iekšējā transporta loka trase virzīsies pa šādām ielām: Telts iela—Robežu iela—caurlauzums Līdaku un Lībagu ielu rajonā—Krūzes iela—caurlauzums no Kalnciema ielas līdz Irlavas ielai—Irlavas iela—Čuguna iela un paralēli Rīgas-Jūrmalas dzelzceļam līdz Babītei.

Ir jāgādā arī par Pārdaugavas iekšējā transportloka pievienošanu Leņina rajona centra galvenajai maģistrālei — Kalnciema ielai. Tāpēc nākamajā piecgadē noteikti jāizbūvē kustības pārvads pār dzelzceļu, vienlaicīgi izveidojot Kalnciema ielas un loka kustības izkārtojumu divos līmeņos.

Tālākajā nākotnē (pēc 1970. gada) Pārdaugavas iekšējo loku pagarinās. To izdarīs, šķērsojot Rīgas-Jūrmalas dzelzceļu, līdz Bolderājai ar pievienojumu Daugavgrīvas ielai pašreizējā Hapaka grāvja tilta rajonā.

Nākotnē Stahanoviešu ielas turpinājumā pāri Daugavai paredzēts uzcelt vēl vienu jaunu tiltu — t. s. Dienvidu tiltu, tad labā krasta ārējo loku (Dārzciema—Stirnu—Lielvārdes ielas) varēs savienot ar Pārdaugavas ārējo loku, kas virzīsies gar pilsētas administratīvo robežu.

No sacītā redzams, ka visgrūtākais un sarežģītākais uzdevums jauno transporta apvadmaģistrāļu izbūvē ir un paliek krustojumi ar dzelzceļu. Pašreizējās apsargājamās dzelzceļa pārbauktuves, kas atrodas A. Deglava, Stahanoviešu, Nākotnes, Kalnciema, Ezera, Robežu un Tilta ielās, ir vislielākais šķērslis intensīvās autotransporta plūsmas ātruma palielināšanai. Tāpēc kustības pārvadu celtniecībai nākamajā piecgadē tiks veltīta vislielākā uzmanība.

Gājēju tuneli un kustības regulēšanas jautājumi

Ielu caurlaides spēju palielināšanā svarīga loma ir pareizai gājēju plūsmu organizēšanai.

Septiņgadē Rīgā veikti dažādi pasākumi gājēju kustī-

bas uzlabošanā. Vairākās ielās ieviesta vienvirziena autotransporta kustība; izvietotas gaismas signālu ierīces, no jauna iekārtotas daudzas apzīmētās gājēju pārejas.

Diemžēl, nevar neminēt daudzu rīdzinieku nedisciplinētību, šķērsojot ielas: pārāk maz tiek ievērotas apzīmētās gājēju pārejas ielu krustojumos un citās vietās.

Joprojām daudzi rīdzinieki šķērso ielu jebkurā vietā, lai pa taisnāko ceļu nokļūtu vajadzīgajā punktā ielas otrā pusē.

Gājēji, šķērsojot ielu braucamo daļu starp ielu krustojumiem, traucē transporta līdzekļu kustību, kā rezultātā samazinās to braukšanas ātrums, tiek apdraudēta gājēju drošība.

Pirms šķērsot ielu, katrs gājējs nogaida un «aprēķina», kad transporta līdzekļu straumē radīsies nepieciešamā sprauga, resp. vajadzīgais attālums starp automašīnām, lai pārietu vismaz viena virziena kustības joslu līdz ielas asij.

Jo intensīvāka transporta kustība, jo gājējiem ilgāk jāgaida, lai šķērsotu braucamo daļu starp ielu krustojumiem.

Katrs rīdzinieks savā ikdienas «praksē» var pārliicināties, ka, šķērsojot 12 m platu ielas braucamo daļu, nāksies vidēji patērēt 9 sekundes, bet 15 m platu ielu — 11 sekundes, turpretī šī pašā laika sprīdī automašīna ar ātrumu 60 km/st nobrauc attiecīgi 150 un 180 m.

Šie piemēri lieku reizi pierāda, ka turpmāk daudz asāk jāizvērsē cīņa par to, lai gājēji nešķērsotu ielas neparedzētās vietās.

Rīgas centra šaurās ielas šodien radījušas lielas pretrunas starp transporta līdzekļu plūsmām un intensīvo gājēju kustību.

Centra galvenajās ielās — Ļeņina, Kr. Barona, Suvoņova, P. Stučkas, Vaļņu, Kirova u. c. ielās gājēju kustības intensitāte no plkst. 14 līdz 18 jau gandrīz sasniegusi galējo robežu un relatīvi šauru ietvju caurlaides spējas vairs nav pietiekamas arvien pieaugošajai gājēju plūsmai.

Skaitīšanas dati, piemēram, rāda, ka Ļeņina ielā (starp Kirova un Dzirnavu ielām) maksimālā gājēju

pieplūduma laikā abos virzienos stundā aizplūst 22—25 tūkstoši gājēju.

Nākamajā piegadē tāpēc neatliekami jāatrisina un jākārtoti tādi sarežģīti transporta un gājēju kustības mezgli, kā 13. janvāra ielā iepretim Prāgas ielai, Ļeņina ielas krustojumos ar Kirova un Revolūcijas ielām, pie VEF, Suvorova ielā iepretim stacijai u. c.

Šajās vietās izbūvēs gājēju tuneļus.

Līdz Padomju Latvijas 25. gadadienai jau uzbūvēja pirmo gājēju tuneli Komjaunatnes krastmalā iepretim I. Sudmaļa ielai, kur gājējiem, kas steigšus uz tramvaja pietātni, bieži vien nebija iespējams pāriet braucamo daļu, neriskējot pakļūt zem blīvā straumē plūstošo automašīnu riteņiem.

Jāpiezīmē, ka, izbūvējot gājēju tuneļus, Ļeņina, Suvorova un 13. janvāra ielā nāksies sadurties ar lielām grūtībām, kuras radīs sarežģītās apakšzemes komunikācijas (gāzes, kanalizācijas un ūdensvadi, siltuma tīkli), kā arī transporta līdzekļu kustības ierobežošana, vai dažos gadījumos — pat slēgšana.

Gājēju tuneļu aizvietošana ar viegliem gājēju tiltiņiem 5,5 m augstumā virs braucamās daļas Rīgas šauro ielu apstākļos nav iespējama (pārāk augstas kāpnes, to apledošana ziemā, sliktais arhitektoniskais izskats u. c.).

Turpmāk ielās ar intensīvu gājēju kustību ietvju platumu pakāpeniski palielinās, sašaurinot namu pirmos stāvus, kā to tuvākā laikā izdarīs Ļeņina ielas Vecrīgas posmā.

Ievērojami palielinās iezīmēto gājēju pāreju skaitu ielās, papildus uzstādīs daudzas automātiskās gaismas signālu regulēšanas ierīces. Transporta kustības traucējumi neregulējamu ielu krustojumos rada lielus ekonomiskus zaudējumus, jo samazinās ielas caurlaides spējas, rodas laika zudumi, degvielu pārtēriņš, kā arī relatīvi pieaug avāriju skaits.

Tāpēc svarīgs faktors gājēju un transportlīdzekļu kustības regulēšanā nenoliedzami ir automātiskiem gaismas signāliem.

Pēc Maskavas un Ļeņingradas galveno transporta maģistrāļu kustības regulēšanas piemēra arī Rīgas dzīvākajās ielās (vispirms Ļeņina, pēc tam Suvorova ielā

un Pērnavas lokā) drīzumā atklās kustību pēc t. s. «zaļā viļņa» principa.

Transporta līdzekļu kustībai pēc «zaļā viļņa» principa visas automātiskās gaismas regulēšanas ierīces vienā ielā darbosies saskaņoti, jo to darbību vadīs no viena centrālā dispečera punkta. Gaismas signālus visā ielā nomainīs vienlaicīgi pēc noteikta laika sprīža, tāpēc transporta līdzekļiem starp regulējamo ielu krustojumiem būs jābrauc ar noteiktu vidējo ātrumu.

Piemēram, Ļeņina ielā lietainā laikā visas gaismas regulēšanas ierīces darbosies pēc vienotas programmas, paredzot vidējo braukšanas ātrumu 35 km/st. Ja laika apstākļi uzlabojas — no dispečeru punkta tiek dota jauna kustības regulēšanas programma — vidējais ātrums palielinās līdz 45—50 km/st. utt.

Braukšanai patērējamais laiks pa Ļeņina ielu (no Kirova ielas līdz Gaisa tiltam) pēc «zaļā viļņa» kustības principa salīdzinājumā ar pašreizējo kustības režīmu samazināsies par 1/4.

Nākotnē arvien lielāka loma kustības regulēšanā būs automātiskai un telemehānikai, kas dos iespēju noregulēt automātisko gaismas signālu intervālus tā, lai tie maksimāli atbilstu gājēju un transporta līdzekļu vadītāju interesēm.

IV Rīgas sabiedriskā transporta attīstības perspektīvas līdz 1970. gadam

Rīgas pilsētas elektrotransporta septiņgades attīstības plāns (1959.—1965. gadam) jau sekmīgi īstenots. Šinī septiņgades plānā bija noteikti tādi darba uzdevumi, kas izplānoti, ievērojot pasažieru prasības, proti — izbūvēt jaunas trolejbusa līnijas, ievērojami palielināt pasažieru vietu skaitu tramvajos, nomainīt vecos maztūpuma divāsu vagonus pret lieltūpuma četrasu tramvaja vagoniem, tos uzbūvējot TTP darbnīcās.

Lai gan septiņgades pirmajos trīs gados Rīga ik gadus saņēma tikai 15 trolejbusus, tomēr trolejbusa līniju tīkla attīstība noritēja sekmīgi. Septiņgades rezultātus apkopojot, 1965. gada beigās varēsīm konstatēt: no jauna ekspluatācijā nodoto trolejbusa līniju kopgarums ir 39,1 km, bet pagarinātas jau esošās līnijas 9,6 km kopgarumā (te ieskaitīta arī 1965. gada beigās atklājamā līnija «Centrālais kolhozu tirgus — Daugavas stadions»). Trolejbusu parks palielinājies par 169 trolejbusiem, tādējādi ar uzviju pārsniedzot septiņgades plānā nospraustos uzdevumus.

Atcerēsimies, kādas trolejbusa līnijas tika izbūvētas šajā septiņgadē. Vispirms līnijas, kas savieno pilsētas centru ar Āgenskalna priedēm, Torņakalnu un Grīvas ielas dzīvojamo masīvu. Tāpat arī izbūvēta otra diametrālā līnija — 10. līnija, kas savieno ostas rajonu ar «Daugavas» stadionu. Lai samazinātu attālumu līdz pieturām un tuvinātu trolejbusa līnijas pasažieru plūsmas veidojošiem punktiem, tad līdz Smerlim pagarināta 4. trolejbusa līnija, kā arī atklāti jauni trolejbusa līniju

atzarojumi līdz Zinātņu akadēmijas pilsētiņai un Ebelmuižai (Līvcieņa ielai).

Tā kā no 1963. gada Rīga ik gadus saņem 30—35 trolejbusus, tad tagad jau ir radīti nepieciešamie priekšnoteikumi, lai sāktu risināt sen iecerētu un neatliekamu transporta problēmu — tramvaja noņemšanu Suvorova ielā. Veicot šo pasākumu, Suvorova ielā ievērojami palielināsies bezsliežu transporta līdzekļu caurlaides spējas.

Tramvaja līniju noņemšana ir ļoti sarežģīts uzdevums. Jāņem vērā plašās un nemitīgās pasažieru plūsmas un blīvi apbūvētie dzīvojamo namu kvartāli šīnī ielā. Suvorova ielu pat neilgu laiku nevar atstāt bez sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Pašreiz ielas braucamās daļas platums ir 12,0—14,0 m, tā ir par šauru, lai vienlaicīgi varētu demontēt tramvaja sliežu ceļus un iekārtot trolejbusu kustību. Turklāt Suvorova ielā (posmā no stacijas līdz Revolūcijas ielai) pašreiz ir nolietota kalto akmeņu bruģa sega, kuru vēl vairāk sabojās, nojaucot sliežu ceļus un izbūvējot jaunu maģistrālo gāzes vadu ar nepieciešamajiem ēku pievadiem.

Tāpēc nolemts šo centra maģistrāli noasfaltēt visā platumā. Vienlaicīgi ar ielas braucamās daļas asfaltēšanu posmā no Kirova līdz Lāčplēša ielai, kurā izvietota nepārtraukta tirdzniecības uzņēmumu virkne, kā arī notiek ļoti intensīva gājēju kustība, vairākās vietās vajadzēs paplašināt pārāk šaurās ietves.

Pēc noasfaltēšanas Suvorova iela pārvērtīsies par labiekārtotu transporta maģistrāli, kas savienos 13. janvāra ielu ar Pērnavas ielu.

Lai pienācīgi apkalpotu pasažieru plūsmas, kas virzās no Gaisa tilta rūpniecības rajona uz Maskavas ielu, 3. tramvaja līniju turpmāk novirzīs pa Kr. Barona ielu līdz gala punktam Gagarina ielā.

Ņemot vērā šos apstākļus, nācās iecerēt citus variantus jaunās trolejbusa līnijas trasei, jo tai būs jāuzņem apm. 50% no tā pasažieru daudzuma, kuru līdz šim pārvadāja 3. un 4. tramvaja līnijas Suvorova, Fr. Engelsa un Avotu ielās.

Tāpēc vajadzēja izvēlēties variantu, kas paredz trolejbusa līniju Suvorova ielā (līdz Oškalnu stacijai) izbūvēt

tikai pēc sliežu ceļu demontāžas, kad būs pabeigta ielas asfaltēšana, bet vienlaicīgi ar tramvaju kustības pārtraukšanu atklāt šādu trolejbusa līniju: Centrālais kolhozu tirgus—stacijas laukums—Birznieka Upīša iela—Lāčplēša iela—Avotu iela—J. Asara iela—Tallinas iela—Daugavas stadiona gala punkts.

Šādam jaunās trolejbusa līnijas maršrutam ir tā priekšrocība, ka gandrīz netiek mainītas gadu gaitā nostiprinājušās pasažierplūsmas.

1966. gadā būs pabeigta Pērnavas ielas rekonstrukcija līdz Ļeņina ielai — arī šeit, lai iegūtu apvadmaģistrālei nepieciešamo braucamās daļas platumu — 14,0 m, vajadzēs likvidēt tramvaja sliežu ceļus. Un pēc tam varēs atklāt jaunu loka trolejbusa līniju pa Suvorova ielu—Pērnavas ielu—Ļeņina ielu līdz stacijai.

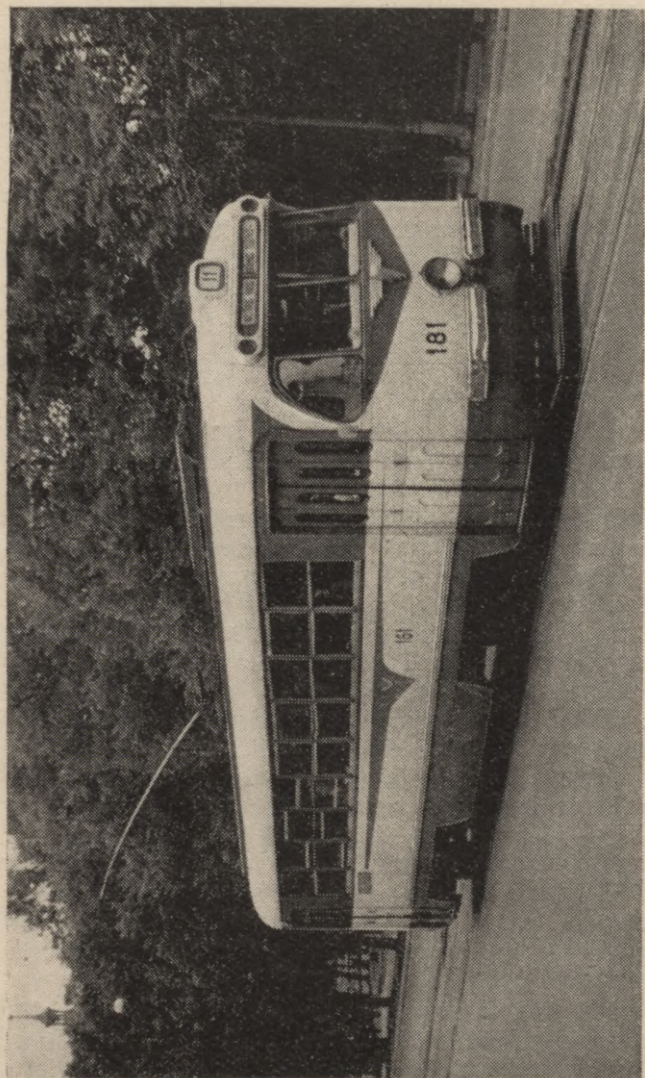
Tiklīdz tiks pabeigta A. Deglava ielas kustības pārvada izbūve, tūlīt vienu no šīm trolejbusa līnijām pagarinās caur Purvciemu līdz VEFA rūpniecības rajonam.

Tiek pārspriests arī vēl cits variants: trolejbusa līniju «Centrālais kolhozu tirgus—Daugavas stadions» pārveidot par loka līniju, virzot to pa Pērnavas ielu līdz Ļeņina ielai, un tad atpakaļ līdz stacijas laukumam.

Kuru no šiem variantiem izvēlēties? To vislabāk parādīs pasažieru plūsmas Pērnavas ielas rajonā tad, kad tur likvidēs tramvaja kustību.

1964. gadā Maskavas ielā starp Ķengaraga un Krāces ielām tika uzsākta pašreiz lielākā Rīgas dzīvojamā masīva būve. Pašreizējais 8. tramvaja līnijas viensliežu ceļš ar izmaiņas vietām (kas nosaka minimālo intervālu — 6 minūtes) nespēs nodrošināt masveida pasažieru pārvadājumus uz minēto dzīvojamo masīvu. Tāpēc 1965. gadā šajā rajonā sāka sliežu ceļu dubultošanas darbus, kurus pabeigs 1966. gadā. Jau sākot ar 1965. gadu 8. līniju apkalpos divvagonu tramvaja vilcieni.

Lūk, kāds līdz tramvaja noņemšanai Suvorova ielā, t. i. septiņgades beigās 1965. gada 1. janvārī, izskatījās tramvaju līniju kustības saraksts (ar pasažieru vietu skaitu un vilcienu sastāvu intervāliem) salīdzinājumā ar 1959. gadu (2. tabula).



22 att. Katru gadu TTP darbnīcās pašu spēkiem uzbūvē 20—25 šādus RT-62 tipa lieltelpuma vagonus

Tramvajs

Linijas Nr.	Maršruts	Linijas garums km	Braukš. ilgums rīņķim min.	Intervāls min.		Vietu skaits vagonos (stundā virzienā)	
				1959. g.	1965. g. I. I.	1959. g.	1965. g. I. I.
1.	Gagarina iela — Iļģuciems	23,0	84	3	3	2800	2800
2.	Brasa — Zaslauks	20,7	80	5	4	1680	2100
3.	Keramikas fabr. — Gagarina iela	23,0	88	4	4	2100	3300
4.	1905. g. parks — Aldaris	20,7	75	3—4	2	2380	4200
5.	Milgrāvis — Torņakalns	28,4	100	5	5	960	1680
6.	Jugla — Drāmas teātris	21,0	73	4	3	2100	6000
7.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8.	Sark. Kvadrāts — Zaslauks (1959. g. — S. Kvadr. — Centr. kolh. tirgus)	24,5 (14,7)	90 (60)	6 —	6 —	1400 —	1400 —
9.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10.	Bišumuiža — Centr. kolh. tirgus	16,6	66	6	6	1400	1400
11.	Kultūras un atpūtas parks — Radio iela	17,2	60	5	3	1680	2800
12.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kopā:						16500	25680

Lai nodrošinātu kustību pēc šāda saraksta, TTP ļaudīm jāveic liela apjoma darbi jaunu vagonu būvniecībā un ritošā sastāva pārbūvē.

Divvagonu vilcienu skaita palielināšanai septiņgades pēdējo 2 gadu laikā (līdz 1966. gada 1. janvārim) 31 divmotoru motorvagonu MTV-82 jāpārbūvē par 4 motoru motorvagoniem, no jauna TTP darbnīcās jāuzbūvē 37 četrasu divmotoru vagoni RT-62 (22. att.). Bet 26 RT-56 četrasu motorvagoni, kas jau krietni novecojuši, jāpārbūvē par piekarvagoniem.

Trolejbuss

Līnijas Nr.	Maršruts	Līnijas garums km	Braukš. ilgums rīņķim min.	Intervāls min.		Vietu skaits trolejbusos (stundā vienā virzienā)	
				1959. g.	1965. g. I. I	1959. g.	1965. g. I. I
1.	Daugavpils iela — Pētersalas iela	8,6	34	2—3	2—3	2000	2500
2.	Sarkandaugava — Saules dārzs	6,3	30	15	15	320	320
3.	Sarkandaugava — Stac. laukums	14,4	55	3—4	3	1360	1600
4.	Smerlis — Centr. kolh. tirgus (1959. g. — 21. jūl. lauk. — Centr. kolh. t.)	15,8 (12,8)	59 (52)	3—4	2—3	1360	2500
5.	Daugavas stad. — Lauvas iela	16,6	70	3—4	2—3	1360	3000
6.	Klīn. slimnīca — VEF (1959. — Klīn. slimn. — Raiņa bulv.)	19,4 (12,2)	73 (52)	6—7	4	720	1200
7.	Āgenskalna priedes — Ķeguma iela	19,8	74	—	3—4	—	1360
8.	Ābolu iela — Raiņa bulvāris (atklāta 1960. g. jūlijā)	13,6	47	—	3—4	—	1360
9.	Tereškovas iela — Raiņa bulv. (atklāta 1961. g. jūlijā)	15,4	56	—	4	—	1500
10.	Daugavas stad. — Fabriciusa lauk. (atklāta 1963. g. jūlijā)	10,7	47	—	4—5	—	1040
11.	Zinātņu akadēmijas pilsētiņa — Centrālais kolhozu tirgus (atklāta 1964. g. decembrī)	14,5	56	—	4—5	—	1560
Kopā:						7120	17940

Pilsētas elektrotransporta pārvadājspēja
galvenajās ielās un punktos

Ielas vai punkta nosaukums	Elektrotrans- porta veids	Kustība 1959. g. I. I		Kustība 1965. g. 31. XII	
		vilcienu skaits stundā	pasažieru vietu skaits	vilcienu skaits stundā	pasažieru vietu skaits
Gaisa tilts	tramvajs	55	7000	55	10100
	trolejbuss	26	2080	57	5060
13. janvāra iela	tramvajs	79	10340	82	12680
Leņina iela					
Padomju bulvāris	trolejbuss	26	2080	57	5060
	tramvajs	61	7820	97	13580
Sarkandaugava	tramvajs	27	3340	42	5880
	trolejbuss	21	2680	24	2920
Oktobra tilts	tramvajs	54	6840	67	9380
	trolejbuss	9	720	64	5420
Maskavas iela	tramvajs	25	3500	25	4700
Kr. Barona iela	tramvajs	59	8260	75	13700

Tikai tādā gadījumā, ja 1965. gada beigās, kā to prasa Kr. Barona ielas caurlaides spējas, 3., 4., 6. un 11. līnijās kursēs 68 divvagonu sastāvi (tanī skaitā jau 45 četrasu lieltilpuma piekarvagoni), tie spēs pārvadāt aizvien pieaugošo pasažieru skaitu.

Trolejbasa līniju intervāli un pasažieru vietu skaits 1965. g. 1. janvārī, salīdzinot ar 1959. gadu, sakopoti 3. tabulā.

Vēl ir interesanti salīdzināt, kā aizvadītajā septiņgadē pieaugusi pilsētas elektrotransporta pārvadājspēja galvenajās pilsētas maģistrālēs (4. tabula). Pasažieru vietu skaits elektrotransportā aizvadītajos septiņos gados ir pieaudzis 1,85 reizes, bet pasažieru pārvadājumi 1,23 reizes. Ikgadējais pasažieru pārvadājumu pieaugums pārsniedzis 5—10 miljonus pasažieru.

Izstrādājot elektrotransporta perspektīvo attīstības plānu nākamajai piecgadei (1966.—70. g.), par pamatu pieņemti šādi svarīgi nosacījumi:

1) sliežu transportu — tramvaju turpmāk saglabāt tajos virzienos, kur pasažieru pieplūde ir lielāka par

trolejbusa pārvadājspēju — t. i. jaunos dzīvojamo namu masīvos un lielākajos rūpniecības rajonos,

2) radīt biežu trolejbusu līniju tīklu visos tanīs rajonos, kur veidojas intensīvas pasažieru plūsmas — lai maksimāli samazinātu attālumus līdz trolejbusu pieturvietām.

TTP vagonu remontu bāze jau šodien ir maksimāli noslogota ar darbiem. Tas pats sakāms arī par visiem trīs tramvaju depo — to novietojums ciešā apbūves zonā nedod iespēju depo teritorijas paplašināt, t. i., neatļauj ievērojami palielināt ritošā sastāva vienību skaitu.

Tādējādi, no vienas puses, tālāka tramvaja vagonu skaita palielināšanās gadījumā vajadzētu celt jaunas vagonu remontu darbnīcas un iekārtot jauna depo teritoriju, bet tas prasītu lielus kapitālieguldījumus.

No otras puses, kā jau iepriekš minēts, jācenšas visur, kur vien tas iespējams, nomainīt trokšņaino tramvaju pret kluso un daudz ērtāko trolejbusu. Tāpēc piecgadu plāns paredz līdz 1970. g. samazināt tramvaju sliežu ceļu garumu par apm. 10—12% (salīdzinot ar 1964. gadu) un tikai nedaudz palielināt vagonu skaitu.

Septiņgades beigās, 1966. g. 1. janvārī, Rīgas tramvaju saimniecībā varēs saskaitīt 309 vagonus. Tie sadalīsies šādās grupās: pēdējos desmit gados uzbūvētie 281 četrasu lieltilpuma vagoni, jau novecojušie 14 četrasu motorvagoni un 14 divasu piekarvagoni.

Lai nodrošinātu pasažieru pārvadājumus un uzlabotu braukšanas ērtības, 1970. gada beigās tramvaja parka inventārā jābūt 346 četrasu lieltilpuma vagoniem.

Jau 1966. gadā Rīga būs pirmā pilsēta ne tikai Padomju Savienībā, bet arī Eiropā, kuras ielās kursēs tikai četrasu lieltilpuma tramvaja vagoni ar metāla virsbūvēm.

Paredzēts, sākot ar 1970. gadu, tramvaja līnijas pakāpeniski pārveidot par apakšzemes vai no ielas braucamās daļas atsevišķā joslā atdalītām ātrgaitas tramvaja līnijām, kas netraucēs pārējo satiksmes līdzekļu kustību, apm. 2 reizes palielinās tramvaja ekspluatācijas ātrumu, vienlaicīgi radīs pasažieriem daudz lielākas braukšanas ērtības.

Tuvākā nākotnē gaidāma arī pašreizējo lieltilpuma

tramvaju vagonu tālāka modernizēšana un, turklāt, visai ievērojama. Jau 1966. gadā pabeigs visu vagonu ratiņu pārbūvi uz buksēm ar rullišu gultņiem, lai līdz 1970. gadam pārietu uz t. s. beztrokšņu tramvaja vagoniem.

Lai samazinātu troksni kustības laikā, kas jo sevišķi svarīgi apakšzemes tramvaja posmos, vagonu ratiņus pārbūvēs uz gumijas uzkarī (sākot ar 1966. gadu).

Kad rūpnieciskā veidā būs apgūta pietiekoši izturīgu gumijas elementu ražošana, ieviesīs gumijotos riteņus, kas ievērojami samazinās troksni kustības laikā un sliežu ceļu nolietošanas.

Kustības ātruma palielināšanai vagonus apgādās ar sliežu bremzēm.

Piecgades beigās tramvaja līniju caurlaides spēju palielināšanai maršrutos ar sevišķi lielām pasažieru plūsmām TTP darbnīcās sāks jaunu divdaļīgo (sakabināto) sešasu vagonu būvniecību, kā arī pakāpeniski pārbūvēs esošos četrasu vagonus, tos tālāk modernizējot.

Divdaļīgo vagonu ekspluatācija ir daudz ērtāka un lētāka par atsevišķu motorvagonu un piekarvagonu ekspluatāciju.

Parādoties apakšzemes tramvaja posmiem, pašreizējā strāvas noņēmēja konstrukcija (stienis) būs jānomaina ar pantogrāfu, kas atļauj līdz minimumam samazināt tuneļu augstumu.

Tādi ir plānotie pasākumi, kas līdz 1970. gadam jāveic tramvaju kustības paplašināšanai un reorganizācijai.

Rīgas pilsētas Izpildu komiteja un laikrakstu redakcijas saņem daudzas Juglas iedzīvotāju vēstules ar lūgumu pagarināt 4. trolejbusa līniju līdz Juglai. Izanalizēsim sīkāk šo jautājumu. Pāravadājot pasažieru plūsmas 4. trolejbusa līnijā rīta un vakara pasažieru maksimālās pieplūdes stundās virzienā uz centru, redzam: visi trolejbusi posmā no gala punkta līdz Biķernieku ielai ir jau maksimāli piepildīti. Tāpēc nav grūti paredzēt, ka, pagarinot 4. trolejbusa līniju līdz Juglai, Juglas iedzīvotāji piepildītu trolejbusus jau Juglas rajonā, un pašreizējiem 4. trolejbusa līnijas pasažieriem, kas dzīvo Ļeņina ielas rajonā no Šmerļa līdz VEFam, vairs

nebūtu iespējas iekļūt trolejbusos, lai dotos centra virzienā.

Tātad varētu iecerēt vienīgi jaunas trolejbusa līnijas «Jugla—Centrs» izveidošanu, atstājot bez izmaiņām 4. trolejbusa līniju.

Ir iespējams, ka apmēram puse no Juglas masīva 35 tūkstošiem iedzīvotāju (gadījumā, ja līdz Juglai atklātu trolejbusa līniju), tāpat kā agrāk, izmantos tramvaja, bet otra puse — trolejbusa pakalpojumu. Tādā gadījumā, ievērojot vidējo braucienu skaitu uz 1 iedzīvotāju gadā (1966. gadā — 600 braucieni), jaunajai Juglas trolejbusa līnijai gadā būtu jāpārvadā:

$$\frac{35\,000 \text{ iedzīv.}}{2} \times 600 \text{ braucienu gadā} = 10,5 \text{ milj. pasažieru.}$$

Šādu pasažieru daudzumu, ievērojot līnijas garumu — 10,5 km, var pārvadāt 45 trolejbusi. Pie kam, kā redzams, aprēķinā vērā ņemti tikai Juglas iedzīvotāji.

Ja šīs jaunās trolejbusa līnijas «Jugla—Centrs» ceļā nebūtu tāds šķērslis caurlaides spēju ziņā, kāds ir Gaisa tilts, tad, ņemot attiecīgu trolejbusu daudzumu, šādu līniju varētu atklāt.

Kā nosacīts tehniskos noteikumos, vērā ņemot Gaisa tilta garenprofilu (kāpumi un kritumi), un ievērojot ļoti intensīvo autotransporta kustību, tā maksimālā caurlaides spēja stundā vienā virzienā ir 60 trolejbusi un 70 tramvaja vilcieni.

Trolejbusu līnijas «Jugla—Centrs» loka (turp un atpakaļ) kopgarums ir 21,0 km, ko ar vidējo ekspluatācijas ātrumu 16,0 km/st. var veikt 80 minūtēs. Tātad šīs līnijas 45 trolejbusiem Gaisa tilts vienā virzienā stundā jāšķērso

$$\frac{45 \times 60}{80} = 34 \text{ reizes.}$$

Jau 1965. gadā vienā virzienā Gaisa tiltu stundā šķērso esošo līniju 52 tramvaja vilcieni un 60 trolejbusi.

Līdz tam laikam, kad tramvaja sliežu ceļus noņems no Gaisa tilta, izbūvējot pirmo apakšzemes tramvaja posmu

no Pērnavas ielas līdz VEFam 800 m garā posmā, kas gaidāms apmēram 1971. gadā, noteikti vajadzēs papildināt esošās 4., 6. un 7. trolejbusa līnijas, samazinot intervālus.

Tātad šodien ir nereāli un neiespējami palielināt Gaisa tilta caurlaides spējas par 34 trolejbusiem stundā, ja atklājam trolejbusu satiksmi ar Juglu.

Turpretī tramvajam Gaisa tilta caurlaides spējas, izmantojot divvagonu vilcienus, atļauj palielināt pārva-dātspēju vēl apmēram 2 reizes.

Lai uzskatāmi redzētu tramvaja priekšrocības, aprēķināsim, cik papildu divvagonu vilcienu būs nepieciešams, lai 1966. gada beigās, kad pabeigs jaunā dzīvojamā masīva būvniecību, nokārtotu visu Juglas iedzīvotāju satiksmi ar centru.

Analogi aprēķinot, redzam, ka 6. tramvaja līnija vēl jāpapildina ar 11 divvagonu sastāviem, un to pilnīgi atļauj Gaisa tilta caurlaides spējas.

Tagad īsumā pastāstīsim par trolejbusa kustības at-tīstību.

1966. gadā jādemontē sliežu ceļi Pērnavas ielā no 1905. gada parka līdz Kr. Barona ielai, lai varētu rekonstruēt Pērnavas ielu kā apvadmaģistrāles sastāv-daļu atbilstoši autotransporta prasībām ar braucamās daļas platumu 14,0 m. Tūlīt pēc Pērnavas ielas rekonstrukcijas pabeigšanas jāatklāj jauna trolejbusa līnija, tādējādi pilnīgi pabeidzot tramvaja aizvietošanu ar trolejbusu Suvorova, Fr. Engelsa, Avotu un Pērnavas ielās.

1966. gadā sāks jauna dzīvojamā masīva būvi Elvīras un Dzirciema ielas rajonā. Šis jaunais masīvs it kā sa-vienos Āgenskalna priežu masīvu ar Grīvas — Tereško-vas ielu masīviem. Šo jauno masīvu paredzēts pabeigt ap 1969. gadu.

Grīvas-Tereškovas ielu dzīvojamo masīvu apkalpo 9. trolejbusa līnija, kas iet pa Dzirciema ielu un ar lie-lām grūtībām, lai gan ir tikai 3 minūšu intervāli starp sekojošām mašīnām, spēj nodrošināt šī dzīvojamā ra-jona pasažierpārvadājumus.

Kad šajā rajonā izbūvēs vēl vienu lielu dzīvojamo masīvu, trolejbuss vairs nevarēs apkalpot strauji pieau-gošās pasažieru plūsmas. Aprēķini rāda, ka, lai savie-

notu šo jauno dzīvojamo masīvu ar centru (līnijas garums — 7,4 km), vajadzētu 52 trolējbusus. Sādu ievērojamu trolējbusu skaita palielināšanu neatļauj Oktobra tilta caurlaides spējas (80 trolējbusi stundā vienā virzienā), jo 1965. gadā to šķērso jau 72 trolējbusi.

Arī šajā gadījumā pasažieru pārvadājumus var nodrošināt tramvajs ar 13 divvagonu vilcieniem, jo to atļaus Oktobra tilta caurlaides spējas. Tikai vienā vai divās esošās Pārdaugavas līnijās jānomaina vagoni — vieniņi pret divvagonu vilcieniem.

Jaunā divsliežu tramvaja līnija, kuru izbūvēs aptuveni 1968./69. gados, būs 2. tramvaja līnijas turpinājums no Zasulauka stacijas pa Tapešu ielu. Līnijas garums — 2,5 km pa ielas asi. Šo tramvaja līniju tālākā nākotnē, attiecīgi palielinot vilcienu skaitu, varēs izmantot arī lielā Imantas dzīvojamā masīva iedzīvotāji (masīva būvniecību sāks pēc 1970. gada).

Pēc Salu tilta nodošanas ekspluatācijā paredzēta tramvaja nomaīņa Bauskas ielā no Telts ielas līdz Gulbju ielai, tur atklājot trolējbuses līniju. Tas jādara tāpēc, lai dotu iespēju rekonstruēt Bauskas ielas braucamo daļu vismaz līdz 10,5 m platumam. Pašreizējā viensliežu 10. tramvaja līnija ar izmaiņas vietām to neatļauj. Ciešā ielas apbūve, izdarot rekonstrukciju un atstājot tramvaju, prasītu daudzu dzīvojamo ēku nojaukšanu, jo pašreizējais Bauskas ielas braucamās daļas platums mainās no 5,8 līdz 6,5 m.

Tā kā jaunajam Salu tiltam sliežu ceļu izbūve nav paredzēta, jauno trolējbuses līniju no Bauskas ielas pārvadīs pāri Salu tiltam, tālāk pa Lāčplēša ielu līdz Suvo-rova ielai un, acīm redzot, savienos ar Purvciemu.

Tas savukārt atslogos Oktobra tiltu citām Pārdaugavas līnijām, kuras nebūs lietderīgi pārvadīt pa Salu tiltu.

Pēc minēto pasākumu īstenošanas tramvaja sliežu ceļu garums pa ielas asi būs samazinājies līdz 98,6 km, bet, neskatoties uz to, ievērojami, par 30% salīdzinot ar 1965. g., palielinājies pasažieru vietu skaits, kas sagādās rīdiniem daudz ērtāku satiksmi ar lielajiem rūpniecības rajoniem un dzīvojamajiem masīviem nekā šodien.

Pretēji tramvajam jaunais elektrotransporta attīstības piecgadu plāns paredz ievērojamu trolējbusu skaitu

pieaugumu un līniju pagarinājumu. Kādu jaunu trolejbusa līniju izbūve tad notiks piecgadē?

1966. gadā izbūvēs trolejbusa līniju pa Suvorova ielu no stacijas laukuma līdz Pērnavas ielai un tālāk pa Pērnavas ielu līdz Leņina ielai. Šīs līnijas garums būs 3,6 km pa ielas asi.

1967. gadā, tūlīt pēc A. Deglava ielas kustības pārvada izbūves pabeigšanas, atklās jaunu trolejbusa līniju caur Purvciemu līdz VEFam.

Tā kā Gaisa tilta sabiedriskā transporta caurlaides spējas neatļaus ierīkot jaunas trolejbusa līnijas pa tiltu, tad pasažieru plūsmu pieaugums turpmāk būs jāapmierina ar jaunām līnijām caur Purvciemu, izmantojot A. Deglava ielas kustības pārvadu.

Ievērojot to apstākli, ka ap 1970. gadu Purvciemā sāks milzīgā dzīvojamā masīva būvniecību (tikai pirmā kārtā vien paredz uzcelt 600 tūkstošus m² dzīvojamās platības), tad trolejbusu tīkls šajā rajonā nākotnē būs jāveido ļoti sazarots.

Pirmās līnijas maršruts Purvciemā izvēlēts šāds: A. Deglava iela—Braslas iela—Ierīķu iela—Ūnijas iela—VEF. Līnijas garums — 3,0 km. So līniju iespējams tālāk virzīt pa 1965. gadā atklātās līnijas «Centrālais kolhozu tirgus—Daugavas stadions» maršrutu.

1968. gadā, kad iedzīvotāju skaits jaunajā Kēngaraga dzīvojamā masīvā Maskavas ielā vien jau sasniegs apmēram 40 tūkstošus, būs nepieciešams afslogot 8. tramvaja līniju, izbūvējot starp dzelzceļu un Maskavas ielu jaunu trolejbusa līniju — esošās 5. trolejbusa līnijas turpinājumu līdz Šķirotavai. Cauri jaunajam masīvam trolejbusa līnija ies pa Ed. Smiltēna ielu. Līnijas garums — 5,5 km.

Kā jau minēts iepriekš, pēc Salu tilta izbūves jāizbūvē jauna trolejbusa līnija pa Lāčplēša ielu no tilta līdz Suvorova ielai, lai Pārdaugavas trolejbusa līnijas, kas šķērsos Salu tiltu, varētu savienot ar centra līnijām pa Avotu vai Suvorova ielu.

Lai varētu nodrošināt trolejbusa strauji pieaugošos pasažieru pārvadājumus, kuriem 1970. gadā jāsasniedz 168—170 miljonu pasažieru (salīdzināsim ar 90,5 miljoniem 1960. gadā), un jaunatklājamās līnijas, tad Rīgas

Elektro- transporta veids	Rādītāji		Vagonu vai trolejbusu izlaidums uz linijas		Vagonu vai trolejbusu skaits uz 1 km līnijas garuma		
	Līniju garums km		1. I 1964. g.	31. XII 1970. g.	1. I 1964. g.	31. XII 1970. g.	1. I 1964. g.	31. XII 1970. g.
Tramvajs	111,1	98,6	235	296	2,12	3,00	
Trolejbuss	104,0	150,2	162	319	1,56	2,12	

trolejbusu parkam būs nepieciešami 385 trolejbusi (1965. gada beigās — 257 trolejbusi). Tātad trolejbusu inventāra skaits jāpapildina ar 128 vienībām. Bez tam vēl jānomaina apm. 50 novecojušies trolejbusi, kas kalpo no 1947.—52. g. (kalpošanas laiku trolejbusiem parasti nosaka 12—15 gadu ilgumā).

Tātad piecgades laikā trolejbusu līnijām pavisam jāsaņem 180 jaunas mašīnas, t. i., ik gadus 35 trolejbusi.

Lai izvietotu šādu trolejbusu daudzumu, jau 1965. gadā uzsāka celt otro trolejbusu parku v. Jelgavas ielā 250 trolejbusiem, jo pašreizējais rekonstruētais trolejbusu parks Ganību dambī var uzņemt maksimums 250 trolejbusus.

Salīdzināsim vidējo kustības biežību tramvaja un trolejbusa līnijās 1964. gadā un piecgades beigās — 1970. gadā (5. tab.).

Tātad līdz 1970. gadam Rīgas elektrotransporta tīkls paplašināsies par 33,1 km un jo sevišķi palielināsies tramvaju un trolejbusu skaits uz līnijām (par 55% salīdzinājumā ar 1964. gadu).

Sakarā ar tramvaja līniju garuma saīsināšanu un straujo trolejbusa līniju tīkla paplašināšanu notiek pakāpeniska pasažieru plūsmu pāreja uz trolejbusu.

Ja 1960. gadā tramvajs pārvadāja 183,2 miljonus pasažieru, bet trolejbuss — 90,5 miljonus, tad 1970. gadā sagaidāms, ka tramvajs pārvadās 160 miljonus, bet trolejbuss — 168 miljonus pasažieru, t. i., — jau vairāk nekā tramvajs.

Lai veiktu piecgadu plānā paredzēto jauno trolejbusa un tramvaja līniju būvi un ievērojamu ritošā sastāva skaita pieaugumu, jāveic lieli darbi TTP elektrosaimniecības tālākai pastiprināšanai.

1970. gadā Rīgas elektrotransporta vilkmes jeb strāvas pārveidotāju apakšstaciju jauda jāpalielina 1,5 reizes. Tāpēc jārekonstruē vairākas no pašreizējām 12 vilkmes apakšstacijām un jāuzceļ 7 jauna tipa vilkmes apakšstacijas rajonos, kur tiks būvētas jaunas līnijas, vai arī esošo apakšstaciju atslogošana pilsētas centrā.

Līdz 1970. gadam pilsētas elektrotransporta līniju tīkls būs aptvēris visus jaunus dzīvojamos masīvus un rūpniecības rajonus, izņemot Mīlgrāvi un Bolderāju. Tā kā rūpnīcas «Degviela» rajonā pāri dzelzceļam nav kustības pārvada (tā celtniecība nav paredzēta līdz 1970. gadam), tad pagaidām arī izpaliek iespēja pagarināt tramvaja līniju Jaunmīlgrāvī aiz dzelzceļa līnijas «Rīga—Saulkrasti». Tāpēc arī turpmāk — līdz kustības pārvada uzcelšanai Ezera ielā, kas jāsāk tūlīt pēc 1970. gada, Mīlgrāvja iedzīvotājus apkalpos elektriskais dzelzceļš un autobusi.

Bolderājas iedzīvotāji līdz 1970. gadam nevarēs izmantot pilsētas elektrotransporta pakalpojumus gandrīz analogu iemeslu dēļ — Bolderājas šoseju vienā līmenī šķērso vairāki dzelzceļa pievadceļi un pasažieru plūsmas līdz 1970. gadam te spēs pārvadāt autobusi.

Septiņgades laikā ievērojami atjaunots un papildinājis pilsētas autobusu parks. Ar 1965. gada 15. maiju katru dienu pilsētas līnijās kursē jau 210 autobusi, bet piepilsētas — 28, kas katru dienu pārvadā vidēji 150 000 pasažierus. 1965. gada vidū uz līnijām izbraucošo autobusu skaits salīdzinājumā ar 1959. gadu palielinājies vairāk nekā par 100 autobusiem, bet pasažieru vietu skaits — divkārt.

Tagad pilsētas autobusi katru dienu veic turpat 4000 braucienu. Šodien Rīgas ielās vēl kursē galvenokārt LAZ-695 markas autobusi (23. att.) ar nelielu ietilpību — 74 pasažieri. 1965. gada aprīlī Rīgas ielās sāka kursēt 50 jauni pilsētas tipa Ikaruss-620 autobusi (24. att), kuru ietilpība ir daudz lielāka — 110 pasažieri. Tas deva iespēju ievērojami palielināt pasažieru



23. att. LAZ-695 markas autobuss

vietu skaitu un kardināli uzlabot satiksmi Bolderājas un Vecmīlgrāvja līnijās. Svarīgākajos maršrutos autobusu kustības intervāli vairs tikai nedaudz atšķiras no pilsētas elektrotransporta līniju intervāliem un svārstās no 5—10 minūtēm (2., 3., 20., 34., u. c. līnijās).



24. att. Jaunais pilsētas tipa «Ikaruss 620» autobuss

Pēdējos gados ievērojami palielināts pilsētas autobusu parks, atklātas jaunas līnijas, tomēr Rīgas autobusu satiksmē vēl ir lieli trūkumi, kas jānovērš tuvākajā nākotnē. Galvenie nosacījumi Rīgas autobusu satiksmes uzlabošanai un attīstībai nākamajā piecgadē ir šādi:

- 1) tālāka intervālu samazināšana,
- 2) autobusu kustības regularitātes ievērojama paaugstināšana,

- 3) jaunu autobusu līniju atklāšana, kas pa taisnāko ceļu savienotu jaunos lielos dzīvojamos masīvus ar lielākajiem rūpniecības rajoniem.

Lai samazinātu intervālus esošajās līnijās, līdz 1970. gadam atklās tikai nedaudzas jaunas līnijas. Katru gadu pilsētas autobusu parkam papildinoties vidēji ar 25—30 autobusiem, radīsies iespēja pakāpeniski samazināt intervālus visās svarīgākajās līnijās.

Tā 1964. gadā par 4—10 minūtēm samazināja intervālus 14., 7., 9., 16., 20. un 25. līnijās. 1965. gada samazināti intervāli 29., 13., 22., 3. un 6. līnijās.

Līdz pat pēdējam laikam ļoti «grēko» pilsētas autobusu kustības regularitāte, radot lielas neērtības pasažieriem.

Viens no galvenajiem iemesliem šādai autobusu kustības neregularitātei ir nepietiekamais dispečeru jeb kontroles punktu skaits pilsētā.

Līdz 1963. gada beigām autobusu kustību pilsētā regulēja vienīgi centrālās autostacijas dispečeru punkts Maskavas ielā pie Centrālā kolhozu tirgus.

Lai ievērojami paaugstinātu kustības regularitāti, autobusu darbinieki pārņēma pilsētas elektrotransporta ilggadīgo pieredzi kontroles punktu organizēšanā un vairākās autobusu maršrutu krustojšanās vietās noorganizēja kontroles dispečeru punktus, lai ik pēc 15—30 minūtēm varētu pārbaudīt, kā tiek ievērota kustības regularitāte. Pašreiz jau atvērti 7 šādi kontrolpunkti un vairākos gala punktos uzstādīti kontrolpulksteņi, kas ceļa zīmēs atzīmēs autobusu piebraukšanas un aizbraukšanas laiku.

1965. gadā atklāja jaunu autobusu līniju, kas savieno Juglas-III dzīvojamo masīvu ar pilsētas centru.

1966. gadā atklās jaunu autobusu līniju, kas savienos

jauno Ķengaraga dzīvojamo masīvu Maskavas rajonā ar Oktobra un Proletāriešu rajonu pa šādu maršrutu:

1) E. Smiltēna iela—Maskavas iela—Lāčplēša iela—Hanzas iela—Jūras osta,

2) Tūlīt pēc Stahanoviešu ielas kustības pārvada izbūves atklās šādu jaunu līniju:

E. Smiltēna iela—Maskavas iela—Stahanoviešu iela—Dārziema iela—Stirnu iela—Lielvārdes iela—kino-teātris «Teika»—VEF.

Šādu līniju atklāšana dos iespēju lielā Maskavas ielas dzīvojamā masīva iedzīvotājiem pa vistaisnāko ceļu ātri nokļūt Sarkandaugavas un VEF rūpniecības rajonos.

Pašreiz Rīgas autobusu parks rūpīgi analizē pasažieru plūsmas visās līnijās, lai ar esošo mašīnu skaitu, izveidojot dažās līnijās atsevišķiem autobusiem saīsinātus maršrutus, samazinātus intervālus un palielinātu autobusu ekspluatācijas ātrumu. Tā, piemēram, 4. līnijas autobusi sevišķi pārslogoti posmā no Solitūdes līdz Āgenskalna kolhozu tirgum. Tāpēc maksimālās pasažieru pieplūdes stundās būtu lietderīgi atklāt arī šādu saīsinātu maršrutu, kurā, nepalielinot pašreiz kursējošo autobusu skaitu, varētu ievērojami samazināt intervālus.

Pasažieru lielum lielai daļai tiktu radītas lielākas ērtības, ja atklātu vēl citus saīsinātus maršrutus. Piemēram — 1., 1-ā., 17., 18. un 21. līnijas dažiem autobusiem līdz VEF vai līdz Vidzemes kolhoza tirgum, jo ne vairāk kā 1/3 daļa pasažieru brauc tālāk par šiem punktiem līdz Vecrīgai.

Šādus piemērus varētu minēt gandrīz visās autobusu līnijās. Līdzšinējais stāvoklis, kad visu līniju autobusi brauc līdz vienai centrālai autoostai pa maksimāli noslogotām centra ielām, noteikti jārevidē. Tāpēc līdzšinējās vienas autoostas vietā (Centrālā kolhoza tirgus rajonā), kurā pašreiz sabrauc visu pilsētas līniju autobusi, tuvāko divu gadu laikā izbūvēs 4 dispečeru punktus — autostacijas.

Centrālo dispečeru punktu, kas koordinēs visu autobusu kustību pilsētā, izbūvēs pie dzelzceļa starp Lāčplēša un Dzirnnavu ielām, Pērnavas loka tiešā tuvumā.

Pārējie dispečeru punkti tiks izvietoti Prāgas ielā, bij. Siena tirgus vietā (arī pašreiz šajās vietās ir vai-



25. att. Taksometru stāvvietā Stacijas laukumā

rāku autobusu līniju galapunkti) un Eksporta ielas rajonā pie Viesturdārza. Visu šo pasākumu rezultātā palielināsies arī autobusu ekspluatācijas ātrums, samazināsies intervāli un vienlaicīgi varēs atslogot pilsētas centra ielas.

Pasažieru pārvadājumi līdz 1970. gadam palielināsies par gandrīz 25%, un tikai pilsētas līnijās vien sasniegs 62 miljonus.

Vēl lielā mērā pasažieru ērtības uzlabosies, kad pakāpeniski nomainīs pašreizējos LAZ markas autobusus, kas nav piemēroti pilsētas transportam (nelielā ietilpība, šaurā eja un durvis utt.). Šo autobusu vietā pilsētas līnijās arvien vairāk kursēs ietilpīgie «Ikaruss». Bez tam tuvākajā laikā sāks ražot un ieviesīs ietilpīgos Likinas automobiļu rūpnīcas LIAZ-677 markas autobusus, kas paredzēti tieši pilsētu satiksmei. Šo autobusu garums — 11 m, ietilpība — 105 pasažieri; salona eja ievērojami paplašināta, jo tikai vienā pusē būs divvietīgie sēdekļi, divreiz platākas būs arī durvis pasažieru iekāpšanai un izkāpšanai.

Visi šie pasākumi līdz 1970. gadam ievērojami uzlabos pilsētas autobusu satiksmi.

Ar katru gadu strauji pieaug taksometru pakalpojumi. 1965. gadā Rīgas ielās kursē jau vairāk nekā 500 takso-

metru. 1964. gadā Rīgas taksometri pārvadāja vairāk nekā 19 miljonus pasažieru.

Līdz 1970. gadam taksometru skaits pieaugš līdz 650 un pārvadāto pasažieru skaits pārsniegs 22 miljonus.

Upju pasažieru transports arī turpmāk galvenokārt kalpos tikai ekskursiju vajadzībām. Upju kuģniecības flotile piecgades laikā papildināsies ar 3 ekskursiju kuģiem, t. s. «Raķetēm» un paredzams, ka pasažierpārvādājumi 1970. gadā sasniegs 580 tūkstošus pasažieru.

Nobeigumā vēl jāpieskaras daudzajiem rīdzinieku ierosinājumiem par sabiedriskā transporta līniju pārkārtošanu. Daļa šo ierosinājumu ir lietpratīgi un palīdz labāk izvēlēties jauno trolejbusu un autobusu līniju maršrutus. Tomēr vairums priekšlikumu tiek izteikti tīri subjektīvi esošo līniju tālākai pagarināšanai vai novirzīšanai pa citu līniju maršrutiem, lai attiecīgā priekšlikuma iesniedzējs bez pārsēšanās varētu nokļūt vajadzīgajā vietā.

Lūk, šāda «tipa» raksturīgākie priekšlikumi: pagarināt esošos 6., 8. un 9. trolejbusa maršrutus pa Leņina ielu līdz Šmerlim, pagarināt trolejbusa 4. maršrutu līdz Juglai, pagarināt 6. tramvaja līniju līdz Sarkandaugavai, 10. tramvaja līniju — līdz Ilģuciemam vai VEFam, 8. tramvaja līniju pagarināt līdz VEFam vai Sarkandaugavai utt.

Vēl dažādāki ir priekšlikumi mainīt esošos autobusu maršrutus, novirzot tos pa tām ielām, kuros dzīvo priekšlikumu autori.

Nav grūti pierādīt, cik kļūdaini ir šādi priekšlikumi. Tikai nespeciālists var iedomāties ka, ja kontaktvads vai tramvaja sliedes iekārtotas, tad pa tiem var novirzīt jebkuru trolejbusa un tramvaja līniju.

Kā jau minēts iepriekš, Rīga tramvaju, trolejbusu un autobusu līniju vidējā garuma ziņā ieņem vienu no pirmajām vietām PSRS.

Sodien mēs vēl nevaram arī piemirst ekonomiskos jaunājumus — pilsētas elektrotransportam jāstrādā bez zaudējumiem (bet jau tagad, piemēram, tramvaja 1 pasažiera pašizmaksa sasniedz 2,9 kapeikas, t. i., līdzinās biļetes cenai).

Katrs tālāks sabiedriskā transporta līnijas pagarinājums ir saistīts:

- 1) ar pārvadājumu pašizmaksas palielināšanos;
- 2) kā tas jau pierādīts šajā nodaļā, vairāku ielu vai krustojumu caurlaides spējas arī tehniski neatļauj, piemēram, pagarināt 8. un 9. trolejbusa līnijas pa Ļeņina ielu, jo ievērojami palielinātos trolejbusu skaits, kas šķērsotu Gaisa tiltu.

Tāpat esošo apakšstaciju jauda bieži neatļauj palielināt ritošā sastāva skaitu, piemēram, Sarkandaugavā šodien nevar palielināt tramvaja vagonu skaitu;

- 3) gadījumā, ja atklātu tik garas tramvaja un trolejbusa līnijas, kā, piemēram, Jugla—Sarkandaugava vai Grīvas ielas masīvs—Šmerlis, tad ievērojami izmainītos šo līniju kustības regularitāte (jo garāka līnija, jo grūtāk ievērot intervālus);

- 4) jāievēro arī tāds svarīgs faktors, kāds ir pasažieru plūsmu intensitāte dažādos līnijas posmos. Nevar apvienot vai pagarināt līniju, kurā pasažieru pieplūde krasi atšķirīga tās dažādos posmos. Piemēram, ja 6. tramvaja līniju pagarinātu līdz Sarkandaugavai, tad, saglabājot tādu intervālu, kāds nepieciešams Juglas iedzīvotāju satiksmei ar centru, tramvaja vagoni posmā no Drāmas teātra līdz Sarkandaugavai kursētu pustukši.

V Skats tālākā nākotnē

Kāda būs Rīgas satiksme turpmāk? Kā pēc 10—15 gadiem būs mainījušās pasažierplūsmas starp atsevišķiem pilsētas rajoniem? Kā pārveidos pilsētas galvenās satiksmes maģistrāles? Šādus un līdzīgus jautājumus bieži uzdod rīdzinieki, interesējoties par svarīgākajiem pilsētas satiksmes jautājumiem tālākā nākotnē. Mēģināsim uz tiem atbildēt.

Tuvākajā nākotnē jūtami izmainīsies sabiedriskā transporta uzdevumi, palielināsies tā darbības sfēra.

Aplūkosim vēlreiz pasažierplūsmas 1963. gadā (skat. plānoqrammu 41. lpp.).

Kā liecina Ģenerālā plāna perspektīvie aprēķini, pasažierplūsmas starp atsevišķiem rajoniem, ievērojot jauno dzīvojamo masīvu būvniecību kādreizējās pilsētas nomalēs, pieaugs apmēram 1,4—2 reizes.

Pasažieru plūsmas starprajonu sakariem pār Daugavu pieaugs apm. 1,8 reizes.

Galvenais uzdevums satiksmes maģistrāļu tālākai izbūvei un rekonstrukcijai arī tuvākajos 15—20 gados paliks nodrošināt jaunos, lielos dzīvojamos masīvus ar ērtu satiksmi, lai to iedzīvotāji varētu ātri nokļūt rajona vai pilsētas centrā un savās darba vietās.

Parādīsies jaunas transporta maģistrāles, kurās transporta līdzekļi varēs attīstīt lielus ātrumus (pat līdz 120 km/st.), un kas savstarpēji savienos attālākos pilsētas rajonus vai arī kalpos kā pievadceļi galvenajām apvadmaģistrālēm.

Šādu ātrgaitas maģistrāļu izbūve prasīs likvidēt svarīgāko ielu krustojumus vienā līmenī, tātad vajadzēs izbūvēt daudzus kustības pārvadus.

Pilsētas transporta attīstība neatliekami prasīs izbūvēt nevien Salu tiltu, bet vismaz vēl vienu modernu kapitālu tiltu pāri Daugavai, t. s. Ziemeļu tiltu (šķērsojot upi Hanzas ielas turpinājumā).

Pāri dzelzceļa līnijām būs uzcelti kustības pārvadi Robežu, Ierīku, Tilta, Ezera un Nākotnes ielā, kā arī Jūrmalas gatvē.

Gājēju plūsmu pārvadīšanai pār galvenajām ielām būs izbūvēti daudzi apakšzemes gājēju tuneļi.

Maģistrālo ātrgaitas ielu tīklu nākotnē paredzēts izveidot 3 galvenajos virzienos:

1) Centrs—Jūrmala (Pērnavas loks—Ziemeļu tilts—Jūrmalas gatve);

2) Maskavas rajons—Jūrmala (Pērnavas loks—Salu tilts—Robežu iela—Jūrmalas gatve);

3) Vecmīlgrāvis—Maskavas rajons (Viestura prospekts—Braslas iela—Dārzcietņa iela).

Bez tam ieprojektētas ātrgaitas maģistrāles, kas savienos pilsētas centru pa Daugavgrīvas ielu ar Bolderāju, vai arī kalpos kā galveno starppilsētu autoceļu ievadi pilsētā līdz Rīgas iekšējam transporta lokam (Leņina iela, A. Deglava iela, Maskavas iela, Radiotehnikas iela, Vienības gatve).

Jauno ātrgaitas maģistrāļu izbūve notiks galvenokārt mazapbūvētajās pilsētas nomalēs, retāk bieži apbūvētajos rajonos uz mazvērtīgo ēku nojaukšanas rēķina.

Arī pēc 1970. gada daudz sarežģītāk būs atrisināt pilsētas centra transporta problēmu, lai nodrošinātu katru gadu strauji augošos transporta sakarus centra šaurajās, kapitāli apbūvētajās ielās; tās paplašināt, nojaucot veselu rindu vairākstāvu ēku, nebūtu ekonomiski un lietderīgi.

Tāpēc jārada jauna centra transporta apkalpošanas shēma, kas, saglabājot centra savdabīgo arhitektūru, tomēr nodrošinās nepieciešamās caurlaides spējas intensīvajām pasažieru un kravas transporta plūsmām.

Kā to pierāda aprēķini, centra transporta problēmas atrisināšanai, ievērojot visas šauru ielu potenciālās caurlaides spējas, ir tikai viens ceļš — radīt apakšzemes

transporta līnijas, vispirmām kārtām pasažieru transportam.

Ģenerālā plāna biroja aprēķini rāda, ka nākotnē pasažieru plūsmas galvenajos virzienos maksimālās kustības intensitātes stundās (no rīta un pievakarē) sasniegs apm. 20—25 tūkstošus pasažieru.

Šādu pasažieru daudzuma pārvadāšanu var veikt vieņīgi sliežu transports (trolejbusi ar minimālo intervālu starp mašīnām — 45 sek. stundā var pārvadāt 9 tūkstošus, bet autobusi — tikai 6 tūkstošus).

Tāpēc Rīgas apstākļos arī turpmāk galvenais rīdziņieku masu pārvadāšanas līdzeklis paliks sliežu transports, protams, pakāpeniski pārejot uz modernāko ielu dzelzceļu veidu — ātrgaitas tramvaju.

Kas tad ir ātrgaitas tramvajs?

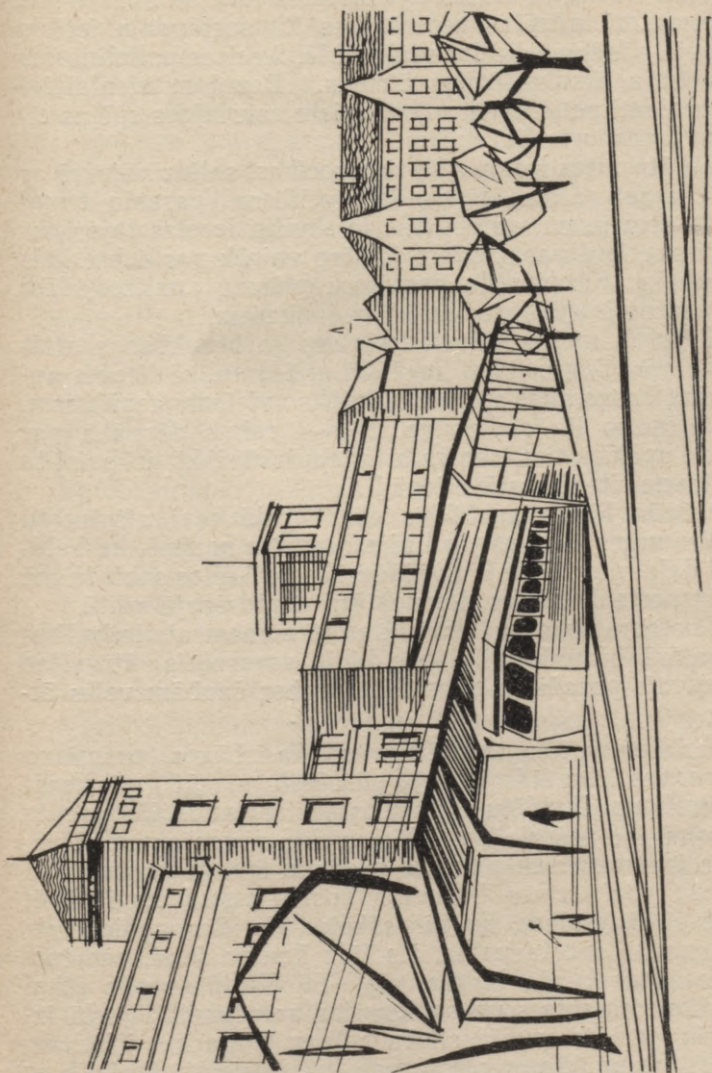
Atcerēsimies, ka šodien, virzoties pa citu transporta līdzekļu papildītājām, šaurajām Rīgas ielām, tramvaja vidējais ekspluatācijas ātrums sasniedz tikai 15,9 km/stundā.

Ja gribam ievērojami palielināt ielu dzelzceļu ekspluatācijas ātrumu, tad jāgādā, lai tas kļūtu no pārējās ielu satiksmes neatkarīgs transporta veids, resp. — pārvērstos par ārpusielu transportu.

Ātrgaitas tramvajs jāvirza ārpuscentra posma atsevišķā joslā (kā tas šodien jau iekārtots Ļeņina ielā, Maskavas ielā, Ganību dambī u. c.), bet Rīgas centrā pakāpeniski jāizveido sekli pazemes tramvaja tuneļi tieši zem ielu seguma vai arī ar estakādēm jāšķērsos galvenās ielas.

Seklu apakšzemes tramvaja tuneļu izveidošana pilsētas centrā (no rūpnīcas VEF pa Ļeņina ielu vai arī pa esošo I. tramvaja līniju līdz Padomju bulvārim un tālāk cauri Vecrīgai līdz Komjaunatnes krastmalai (26. att.), kā arī Uzvaras bulvāra posmā no Oktobra tilta līdz Slokas ielai) dos iespēju palielināt ātrgaitas tramvaja ekspluatācijas ātrumu līdz 25—30 km/stundā (ja pieturvietu savstarpējais attālums 500—550 m).

Salīdzinot, Rīgas apstākļos, ātrgaitas tramvaju ar citiem sabiedriskā transporta veidiem un pazemes metropolitēnu, varam secināt:



26. att. Atrgaitas tramvajs pie Politehniska inŝtitūta

1) tikai nedaudz rekonstruējot esošos tramvaju vagonus un izbūvējot sekus apakšzemes tuneļus apm. 6 km kopgarumā pilsētas centrā, kas kā sastāvdaļa ietilps kopējā pilsētas ielu dzelzceļu tīklā, 2 reizes palielināsies tramvaja ekspluatācijas ātrums. Bez tam vienlaicīgi ievērojami palielināsies centra ielu caurlaides spējas citiem transporta līdzekļiem.

2) ātrgaitas tramvaja priekšrocības, salīdzinājumā ar citiem sabiedriskā transporta veidiem (parasto tramvaju, trolejbusu, autobusu), jo sevišķi izceļas tajos gadījumos, kad pasažieriem jāmēro vairāk par 4 km liels attālums. Kā pierāda pasažieru plūsmu analīzes, šādi braucieni ir 46% no visiem braucieniem.

Turpretī metro būtu izdevīgāks, ja braukšanas attālums pārsniegtu 8 km, un tādā attālumā, kā liecina aprēķini, brauc tikai apmēram 20% no visiem pasažieriem.

3) metro līnijas izbūve ir 3—4 reizes dārgāka par seklo apakšzemes tramvaja tuneļu izbūvi, kā arī saistīta ar jauna ritošā sastāva iegādi.

Vispār Rīgas apstākļos ekonomiski sevi attaisnotu maksimums 1—2 metro līnijas, bet tas nozīmē, ka lielākai daļai pasažieru būtu jāpārsēžas vēl citos sabiedriskā transporta līdzekļos, lai nokļūtu vajadzīgajā vietā.

Protams, kas pasažierus interesē summārais laiks, kas jāpatērē braukšanai, tāpēc bieži sazarotais ātrgaitas tramvajs pasažieru pārvadāšanu, bez šaubām veiks ātrāk.

Lai Ļeņina ielu pēc Pērnavas loka izbūves (posmā no Pērnavas ielas līdz Juglai) pārvērstu par ātrgaitas maģistrāli un likvidētu satiksmes sastrēgumus Gaisa tilta rajonā, tad pašreiz izstrādā projektu pirmajam apakšzemes tramvaja seklā tuneļa posmam 900 m garumā. Šo pirmo apakšzemes tramvaja posmu paredzēts izbūvēt līdz 1970. gadam, un tas sāksies Kr. Barona ielā pie Daugavas sporta nama, ies līdz Ļeņina ielai, pēc tam šķērsos dzelzceļa līnijas, pie VEF Kultūras pils atkal iznāks virs zemes un savienosies ar atsevišķā joslā izbūvētajiem tramvaja sliežu ceļiem Gagarina ielā.

Seklos apakšzemes tramvaja tuneļus Rīgā izbūvēs ar t. s. atklāto paņemienu, t. i., vaļējā būvbedrē (izņemot posmu zem dzelzceļa līnijām Gaisa tilta rajonā).

Pieturvietās iekārtos speciālus gājēju apakšzemes tuneļus.

Pēc šī apakšzemes tuneļa izbūves un sliežu ceļu noņemšanas no Gaisa tilta tiks pilnīgi atrisināta šī svarīgā Rīgas transporta mezgla problēma, jo vēl paliks apm. 30% liela rezerve Ļeņina ielas kustības intensitātes tālākam pieaugumam.

Generālā plāna biroja aprēķinos noteikts, ka pasažieru pārvadājumi Rīgā nākotnē sasniegs apm. 570 miljonu pasažieru gadā. No šiem pasažieriem apm. 40% vajadzēs pārvadāt ātrgaitas tramvajam, apmēram 35% trolejbusam, 10—12% autobusam un 13% pārējiem transporta veidiem (elektrificētais dzelzceļš, upju transports, taksometri, vieglās automašīnas).

Kādi uzdevumi tad paliks trolejbusiem un autobusiem pēc 1970. gada? Trolejbuss apkalpos pasažieru plūsmas starp atsevišķiem rajoniem un nodrošinās iekšējos rajona (it sevišķi pilsētas centra) pārvadājumus.

Autobusu apkalpošanas sfērā paliks nelielas pasažieru plūsmas no pilsētas mazāk apbūvētajiem rajoniem, kā arī atsevišķu, savstarpēji attāli novietotu, rajonu sakari un t. s. eksprešu autobusu līnijas.

Lai ātrgaitas tramvajs sekmīgi varētu izpildīt savu uzdevumu — pārvadāt apm. 40% no kopējā pasažieru daudzuma, protams, mainīsies arī vairāku pašreizējo tramvaja līniju trases un parādīsies jaunas.

Vairāku jaunu līniju izbūvi diktēs jauno, lielo dzīvojamo masīvu izveidošanās Vecmīlgrāvī (t. s. «A» zona — 27. att.), Imantā, Purvciemā u. c.

Paredzēts atklāt šādas ātrgaitas tramvaja līnijas:

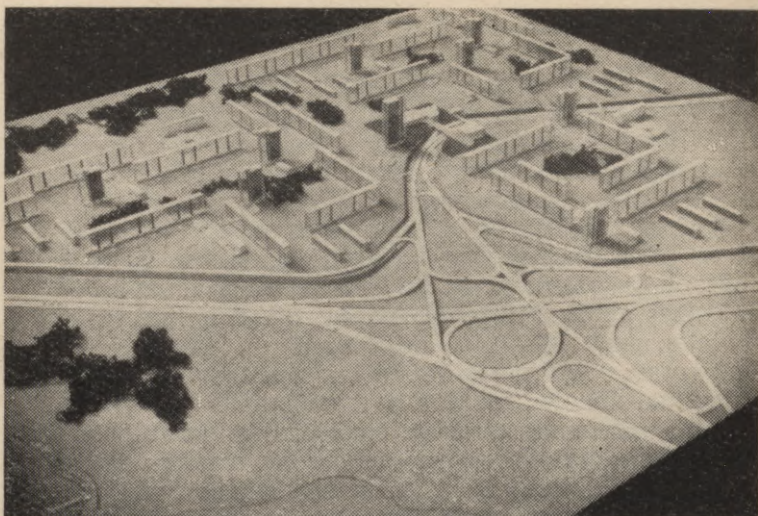
1) Vecmīlgrāvis («A» zona)—Viestura prospekts—Sarkandaugava—Ganību dambis—centrs—Maskavas iela—Ķengarags;

2) «A» zona—Mežaparks—21. jūlija laukums—Mežciems—Jugla;

3) Jugla—Mežciems—21. jūlija laukums—Ļeņina iela—centrs—Oktobra tilts—Āgenskalns—lidosta Kalnciema ielā;

4) Jugla—Mežciems—Purvciems—Salu tilts—Bauskas iela—Ziepniekkalns;

5) Imanta—Āgenskalns—Ziepniekkalns;



27. att. Satiksmes izkārtojums dažādos līmeņos «A» zonā Křišezera krastā (projekts)

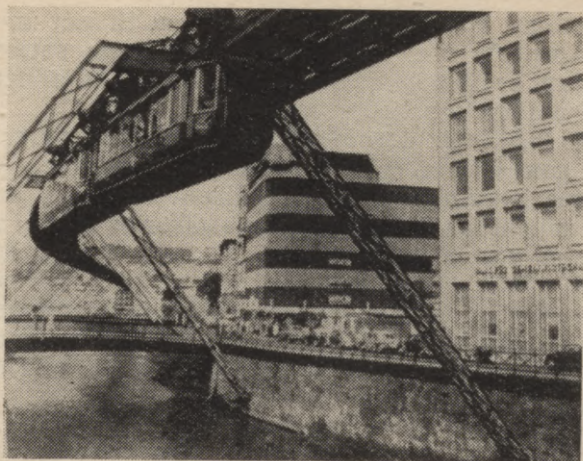
6) Kęngarags—Maskavas iela—centrs—Ziemeļu tilts—Imanta.

Nevar nepieminēt vēl vienu ārpusielu sabiedriskā transporta veidu, kas tālākā nākotnē droši vien parādīsies arī Rīgā, — virszemes viensliedes ceļus, kas tieši pēdējos gados gūst arvien lielāku popularitāti ar savu ātrumu (120—150 km/st.) un samērā nelielo izmaksu (5—6 reizes lētāks nekā metro).

Arī Maskavā jau 1965. gadā uzsāka viensliedes ceļa līnijas būvdarbus. Pirmā līnija savienos metro staciju «Avtozavodskaja» ar Domodjedovas lidostu. Pirmais šīs līnijas posms 8 km garumā tiks nodots ekspluatācijā 1967. gadā.

Viensliedes ceļi balstās uz dzelzbetona vai metāla stabiem ar dzelzbetona vadsliedi, pa kuru virzās speciāli vagoni, kuru ietilpība no 150 līdz 250 pasažieru.

Vagonu mīkstais apriepojums nerada lielāku troksni par trolejbusu vai autobusu. Ar viensliežu ceļu līnijām,



28. att. Viensliedes ceļa līnija šķērso pilsētas centru un kanālu...

kas virzās 10—25 m augstumā, pilsētas apstākļos daudz vienkāršāk šķērsot dzelzceļa līnijas, kā arī dzīvojama un rūpnieciska rakstura celtnes (28. att.).

Viensliežu ceļu līnijas sevišķi izdevīgas, lai savienotu pilsētas centru ar lidostām, rūpniecības un atpūtas zonām.

Tāpēc Rīgā iespējamo pirmo viensliežu ceļu līniju maršruti varētu būt šādi: Centrs—lidosta; Centrs—VEF—Jugla—Mežaparks u. c.

*

Tāds ir mūsu Rīgas sabiedriskā transporta noietais ceļš — no zirgu omnibusa līdz lieltelpuma tramvaja vagoniem un trolejbusiem šodien un ātrgaitas beztrokšņa tramvajiem ar apakšzemes tuneļiem tuvākajā nākotnē.

Tāda ir Rīga šodien — ziedoša, arvien augoša padomju pilsēta, kurā ikviens gads rada brīnumainas pārveības.

Tāda Rīga būs rītdien — ar jauniem tiltiem un plašām transporta maģistrālēm, ar moderniem satiksmes līdzekļiem, ar apakšzemes tramvaja tuneļiem, ar virszemes ātrgaitas viensliedes ceļiem...

Rīgas satiksmes darbiniekiem ir senas, slavenas tradīcijas, kuras tie glabā no paaudzes uz paaudzi. Mūsu satiksmes darbiniekiem ir arī diženi nākotnes mērķi, radoši nodomi par savas pilsētas satiksmes tālāku uzlabošanu un pilnveidošanu.

Tāpēc droši varam teikt, ka, komunisma laikmetam atverot durvis, Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta darbinieki būs pilnā mērā veikuši tos lielos uzdevumus satiksmes uzlabošanā, kādus no tiem prasa rīdzinieki.

SATURS

I No Rīgas sabiedriskā transporta vēstures	3
Pirmās sabiedriskā transporta iezīmes	6
Pirmās zirgu tramvaja līnijas	10
Tramvaja vados sāk strāvēt elektrība	14
Buržuāziskās varas divdesmit gados	18
Ar jaunās dzīves vērienu	19
Arī citi pārvadā pasažierus	26
II Pašreizējā Rīgas ielu tīkla, sabiedriskā transporta un pasažieru plūsmas raksturojums	34
III Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta turpmākā attīstība	43
Īsi par to, kas jau paveikts	45
Par to, ko veiks nākošajos 2—3 gados	51
Gājēju tuneļu un kustības regulēšanas jautājumi	59
IV Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta attīstības perspektīvas līdz 1970. gadam	63
V Skats tālākā nākotnē	84

E. Slēde

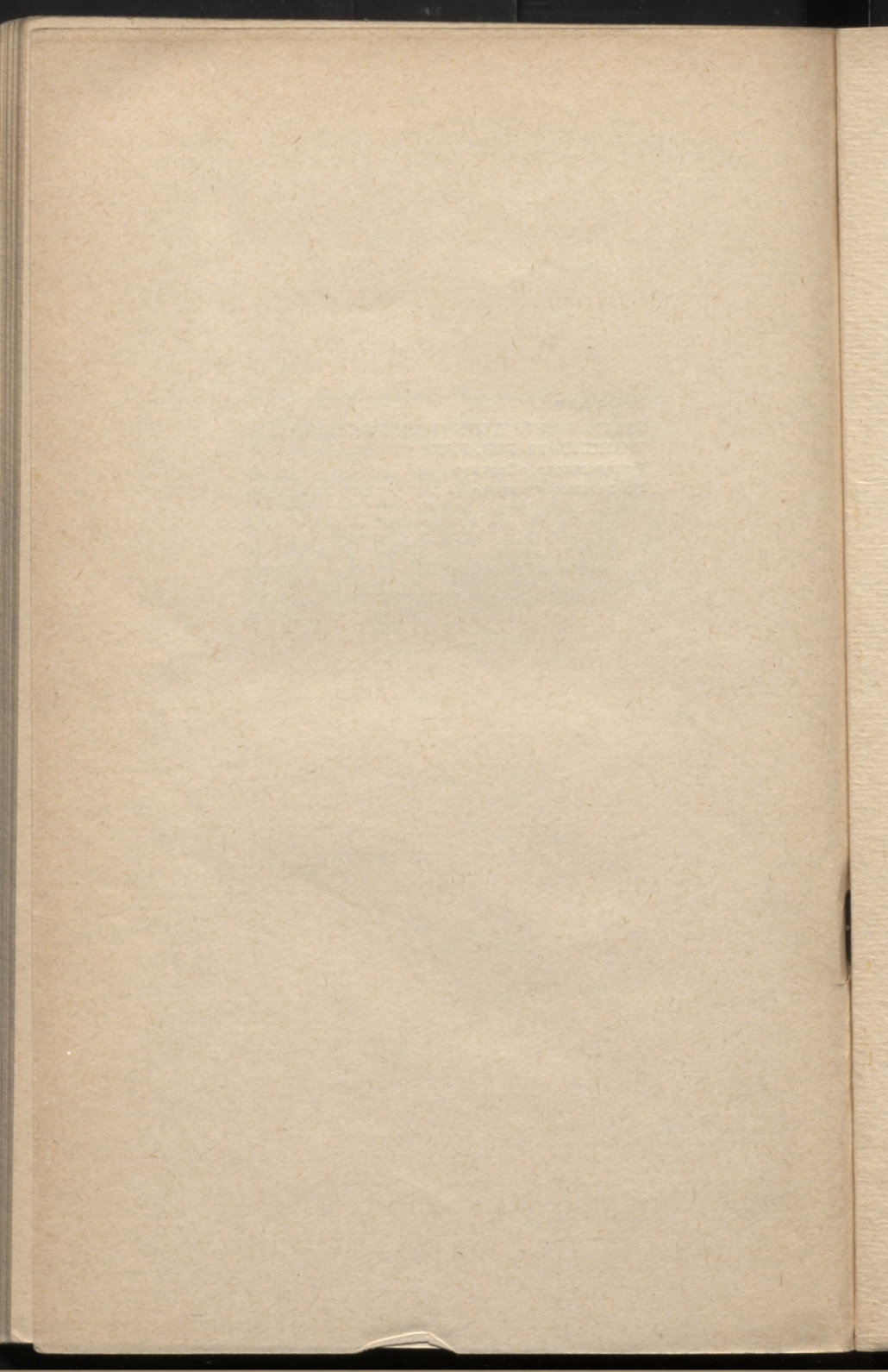
RĪGAS SABIEDRISKĀ TRANSPORTA RITDIENA

Redaktore E. Vulfšone. Māksl. redaktors A. Līpins.
Mākslinieka G. Elera vāks. Tehn. redaktore
G. Sneidermane. Korektors J. Veitners.

Nodota salikšanai 1965. g. 24. jūlijā. Parakstīta
iespiešanai 1965. g. 24. septembrī. Papīra formāts
84×108/32. 3,0 fiz. iespiedl.; 4,92 uzsk. iespiedl.;
4,77 izdevn. l. Metiens 4000 eks. JT 29908. Maksā
14 kap. Izdevniecība «Liesma» Rīgā, Padomju bulv.
24. Izdevn. Nr. 19558/R 1490. Iespiesta Latvijas PSR
Ministru Padomes Valsts preses komitejas Poli-
grāfiskās rūpniecības pārvaldes 23. tipogrāfijā
Jelgavā, Raiņa ielā 27. Pasūt. Nr. 3423

6T3

Э. Следе
ЗАВТРАШНИЙ ДЕНЬ ОБЩЕСТВЕННОГО
ТРАНСПОРТА ГОР. РИГИ
Издательство «Лиезма»
На латышском языке



LATVIJAS NACIONĀLĀ BIBLIOTĒKA



0309068805

14 kap.