



RĪGAS STARPTAUTISKĀ
AUTOOSTA

"TAD un TAGAD"
1964 - 2024

2. RAKSTS

RĪGAS AUTOOSTAS CELTNIECĪBA

KAS IR MŪSDIENU AUTOOSTAS ĒKAS ARHITEKTS?

Padomju plānveida tautsaimniecībā projektēšanas darbi nonāca LPSR Valsts pilsētu celtniecības projektēšanas institūtā „Latgiprogorstroj”, kur autoostas projektu uzticēja vispusīgi apdāvinātajam, Latvijā pazīstamas ebreju dzimtas pārstāvim Georgam Micam. Georgs Mincs (īstajā vārdā Cvi Mincs, 20.07.1919.– 09.09.2010.) pirms arhitektūras studijām bija mācījies ievērojamā latviešu avangarda mākslinieka Romāna Sutas mākslas studijā no 1936. līdz 1939. gadam, pēc atgriešanās Rīgā 1951. gadā pabeidza LVU Arhitektūras fakultāti un strādāja dažādās projektēšanas organizācijās, arī institūtā „Latgiprogorstroj” (vēlāk – „Pilsētprojekts”), kur laikā no 1955. līdz 1971. gadam līdztekus Rīgas autoostai projektēja Rakstnieku jaunrades namu Jūrmalā, Dubultos, un pēc sekmīgas dalības projektu konkursā strādāja arī pie Salaspils memoriāla.



Georgs Mincs 2004. gadā Rīgā pie savas projektētās ēkas fotogrāfijas.
No autoostas kolekcijas.

ARHITEKTA ATMIŅAS PAR TO KĀ DZIMA AUTOOSTAS PROJEKTS

Georgs Mincs, ēkas autors atceras: „60. gadu sākumā projektēšanas institūta „Latgiprogorstroj” galvenā inženiera vietnieks Bulgakovs ieaicināja mani savā mazajā kabinetā un teica: „Aizej uz kanāla malu pretim Centrāltirgum, apskati šo teritoriju. Mums tur jāuzbūvē autoosta!” Saņēmis uzdevumu, gāju uz kanāla malu iepretim dzelzceļa uzbērumam, kur jau apmēram 100 gadus iet dzelzceļa sliedes, kas ved pāri Daugavas tiltam virzienā uz rietumiem. Uzbērums bija ar zāli apaugusi nogāzīte, kas aizveda pie tirgus atkritumu piegružota kanāla, t. s. Kārļa baseina. Mana pirmā doma bija: „Kur gan šeit var piebraukt un vispār kursēt autobusi?” Vecais dzelzceļa uzbērums bija man labi pazīstams no bērna kājas. Puikas gados šaurajā iepakā spēlējām futbolu. (..)

Man jau tolaik bija skaidrs, ka esošās dzelzceļa sliedes uz zemes uzbēruma nekur nobīdīt nevarēs... Skaidrs arī tas, ka ar visvareno dzelzceļa saimnieku, ģenerālpulkvedi biedru Krasnobajevu īsti nav par ko runāt. Vienīgā iespēja atrast nepieciešamos „ap” 40 metrus platuma autobusu manevrēšanai bija – „kāpt” virsū kanālam, proti, bija jāpaplašina teritorija 10–12 metrus virs kanāla, lietojot pāļu režģojumu.

Pēc tam studēju literatūru par transporta būvēm mūsu un ārzemju žurnālos. Meklējumi vainagojās ar panākumiem – es atradu viena virziena risinājuma stacijas shēmu! Tajā laikā Romā tika celta jaunā centrālā dzelzceļa stacija Stazione Termini di Roma. To projektēja pazīstamais arhitekts Pjērs Luidži Nervi. Romā dzelzceļa stacijas pasažieru un vilcienu kustība tika iekārtota tā, lai abas kustību plūsmas neatkarīgi un brīvi satiktos, nekur nekrustojoties. Rīgā mums izdevās šo kustības shēmu paturēt pilnībā: no vienas puses, pašā pilsētas centrā pasažieru–prombraucēju ceļš ir secīgi un brīvi organizēts iekāpšanai autobusus. Tajā pašā laikā autobusi, kas pēc saraksta nemitīgi pienāk autoostā, netraucēti nonāk sava ceļa galā. Tur atbraucēji, izkāpjot no autobusiem, pa visīsāko ceļu atstāj autoostu un netraucēti iekļaujas pilsētas transporta tīklā.

Ungāru lielo Ikarus autobusu „iegrozīšanās” problēmu ierobežotajā laukumā atrisinājām šādi: uz asfalta laukuma ar krītu sazīmēju platformas iekāpšanai autobusus dabiskos izmēros, autobusu ceļu līknes atzīmēju ar tukšām pudelēm, un sākām braukāt. Man bija trīs autobusi, kuri braukāja un „grozījās”, es pārliku pudeles un zīmēju uz asfalta no jauna, līdz šoferi beidzot teica: ”Jā, mēs varam izbraukt!””

ARHITEKTA ATMIŅAS PAR TO KĀ DZIMA AUTOOSTAS PROJEKTS

G.Mincs stāsta kā tapa Rīgas autoosta.

Pagāja apmēram divi gadi grūta darba, līdz sāka iezīmēties projekta aprises un pareizā shēma – mazliet „jāpabīda” uzbērums un nedaudz „jāielien” ūdenī – tādējādi veidojas minimālais laukums. Galvenais, lai cilvēki varētu brīvi pārvietoties – sešas platas ieejas, durvis vaļā, biļešu kases viegli pieejamas, un uzgaidāmā zāle ar lielu stiklojumu, kur pasažieri pirms braukšanas var nolūkoties uz autobusu kustību!”

Jaunbūves kvantitatīvos rādītājus varam atrast LPSR Autotransporta un šoseju ministrijas Rīgas autoostas pasē, kas sastādīta 1965. gadā (oriģināls AS „Rīgas starptautiskā autoosta” arhīvā).

„Resoru pakļautība – Rīgas autobusu parks. Nodota ekspluatācijā 1964. gada 1.jūlijā, tāmes izmaksa 819,7 tūkstoši rubļu, autoostas grupa – augstākā, kopējā platība 4200 kv.m.”



Autoostas celtniecība. Pilsētas kanāla aizbēršana.
Foto: N. Sudrabiņš, 1963. gads. RVKM kolekcija.

2.RAKSTS - RĪGAS AUTOOSTAS CELTNECĪBA



Skats uz jaunceļamo autoostu, priekšplānā autobusu pietura pie kanāla.
Foto: N. Sudrabiņš, 1963. gads. RVKM.



Skats uz autoostu no kanāla, priekšplānā monolītā dzelzsbetona nojumes,
nojauktas 2001.gadā.
Foto: F. Izraelsons, 1964. gads. LAM kolekcija.