

Bakı Metropoliteni - 55:

Yaxın Şərqdə birinci

Bakıda metro tikintisi ideyası şəhər baş planına daxil edildi. 1932-ci ildə Avropanın bir neçə böyük şəhərində - Londonda, Budapeştdə, Berlinə, Parisdə, Okeanın o tayında Nyu-Yorkda, Bostonda, Çikaqoda, Cənubi Amerikada Buenos Ayresdə, Uzaq Şərqdə İse Tokioda şəhər rəls nəqliyyatı var idi. Moskvada SSRİ-nin birinci metropoliteninin tikintisi davam edir, Leningradda tikintinin başlamasına 6 il qalır.

İkinci Dünya müharibəsi Moskvada işləri qısa müddətə saxladı. SSRİ-nin cənub sərhədində böyük neft şəhərinin mövcudluğunun tələb etdiyi strateji, yarımhərbi obyekt kimi metro məsələsi müharibədən sonra - 1947-ci ildə gündəmə gəldi.

Bakı Metropoliteninin tikintisi üzrə rəsmi qərar 1948-ci ildə verildi və 1949-cu ilin aprelində layihə işlərinə başlandı. Həmin il Metropoliten və Nəqliyyat Qurğularının Tikintisi üzrə Dövlət Layihə-Axtarış İnstitutunun ("Metrogiprotans") Bakı filialı "Bakimetrolayihə" yaradıldı. 1951-ci ildə uzunluğu 10 kilometrə yaxın olan birinci növbənin ilk buraxılış sahəsinin texniki layihəsi təsdiq olunmaqla tikinti işləri start verildi. İlk mərhələdə saxta qüllələr və onlara bitişik qazma sahələri yaradıldı, sanitariya-texniki komplekslər, inşaatçılar üçün məişət otaqları tikildi. Ağır hidrogeoloji şəraitdə aparılan qazma işlərini 2 il sonra dayandırmaq barədə qərar verildi. İ. Stalinin ölümündən sonra Sov. İKP MK-nin Baş katibi vəzifəsinə gələn N.S. Xruşşov Bakı üçün metro nu çox bahalı təməraq, israfçılıq hesab edirdi. Onun göstərişi ilə tikinti donduruldu, 7 ilə yaxın bir müddətdə qazma sahələrinin bir hissəsi sıradan çıxdı. 1960-cı ildə Azərbaycanda Sovet hökumətinin 40 illik yubileyi ilə əlaqədar tədbirlərdə iştirak etmək üçün Bakıya gələn Baş katibi respublika rəhbərliyi metro tikintisinin bərpası olmasının vacibliyinə inandıra bildi. Nəhayət, metropolitençilərin, metro inşaatçıların, ümumiyyətlə, bütün baxılırların həsrətlə gözlədikləri gün gəlib çatdı. Sovetlər birliyinin 5-ci, Şərqdə isə ilk şəhər olan yeraltı dəmiryol nəqliyyatı - Bakı metrosunun ilk 5 stansiyası - "Bakı Soveti" ("İçərişəhər"), "26 Bakı Komissarı" ("Sahil"), "28 Aprel" ("28 May"), "Gənclik" və "Nərimanov" stansiyaları 1967-ci il noyabrın 6-da istifadəyə verildi. Təntənəli tədbir başa çatdıqdan sonra qonaqlar stansiyanın yerüstü vestibülündən eskalatorlarla platformaya endilər. Saat 10:15 dəqiqədə maşinist Salman Ələkbərov və onun köməkçisi Arif Mirzəyevdən ibarət lokomotiv briqadasının idarə etdiyi qatar hərəkətli alqışlarla hər stansiya-

Respublika rəhbərinin metroya bu münasibəti tikinti işlərinin sürətinə və keyfiyyətinə öz təsirini göstərirdi. 1970-ci ilin aprelində şəhərin ən böyük sənaye rayonlarının birində metronun 7-ci stansiyası "Ulduz" istifadəyə verildi və aprelin 22-dən Heydər Əliyevin iştirakı ilə açılan ilk stansiyada müntəzəm sərnişin daşımaları başladı.

Bu, tikintinin birinci buraxılış növbəsinin üçüncü sahəsində işlərin qızgın vaxtı idi. İkinci buraxılış sahəsinə aid olan "28 May" və "Nizami" stansiyaları arasında tunellərin qazıntısında ortaya çıxan çətinliklər, hidrogeoloji əngəllər inşaat işlərinin planında dəyişiklik etməyi məcburiyyətə çevirdi. Burada işlərin daha çox vaxt, vəsait və böyük işçi qüvvəsi tələb etməsi "8-ci kilometr" qəsəbəsinin şəhər mərkəzi ilə birləşdirilmək planının icrasını ləngidə bilərdi. Üçüncü buraxılış sahəsində işlərin yüksək sürətlə aparılması nəticəsində 1972-ci il noyabrın 6-da "Əzizbəyov" ("Koroğlu"), "Aurora" ("Qara Qarayev") və "Neftçilər" stansiyaları ilk sərnişinlərini qəbul etdi. Bu, şəhərin sərnişin nəqliyyatında bir çox problemlərin aradan qaldırılmasında əhəmiyyətli rol oynadı.

"Nizami" stansiyası metro xətlərinin şimala istiqamətləndirilməsinin, tikintinin 2-ci növbəsinin start xətti idi. 1,5 km uzunluğunda olan xəttin inşaat işləri çox böyük çətinliklərlə, bəzi sahələrdə kesson üsulları istifadə etməklə başa çatdırıldı.



barlı" stansiyalarında da iş mürəkkəbləşən dövrdə dayanmadan başa çatdırıldı. Həmin vaxt inşası yarımqırıq qalmış "Həzi Aslanov" stansiyasının da inşasının 2003-cü ildə tamamlanması məhz ulu öndərin göstərişi ilə ayrılmış dövlət vəsaiti və onun nüfuzu sayəsində Avropa Birliyinin ayırdığı maliyyə yardımı hesabına mümkün oldu.

Yeni əsrin əvvəllərində Bakı Metropoliteninin istismar parkının yeni sərnişin vaqonlarına böyük ehtiyacı var idi. Bu məsələ də Heydər Əliyevin bilavasitə müdaxiləsi ilə tədricən həllini tapdı. Ulu öndərin o vaxt Moskvada rəhbər vəzifəsi yox idi. O, müstəqil Azərbaycanın Prezidenti idi. Amma keçmiş Sovetlər Birliyinin ali idarəetmə sis-

sonuna qədər şərti adları "Xocəsən" olan metropoliten tarixinin elektrik deposu və yerüstü stansiyası istismara hazır olacaq. Bakı Metropoliteninin inkişaf tarixində ən mühüm mərhələlərdən biri öz başlanğıcını 2014-cü il fevralın 27-də ölkə başçısının Sərəncamı ilə Bakı Metropoliteni və "Azertunelmetro tikinti" Səhmdar Cəmiyyətinin yenidən təşkilatı yolu ilə "Bakı Metropoliteni" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılmasında götürür. Bu mərhələnin əsas vəzifələri, ilk növbədə, metronun inkişafı üzrə Dövlət Proqramının reallaşdırılması, istismarda olan xətlərin müasir texnologiyaların tətbiqi ilə dövrün tələblərinə uyğunlaşdırılması, istismar müddətini başa vurmuş vaqon və avadanlıqların yeniləşdirilməsi,

İstismar sahəsinin maddi-texniki bazasının gücləndirilməsinin, hərəkətin təşkilatı və idarə olunmasında yeni texnologiyaların tətbiqi miqyasının genişləndirilməsi üzrə işlər gündən-günə sürətini artırmaqdadır. "Nərimanov" elektrik deposunda vaqon ehtiyat hissələrinin tədarükündə, detal, maşın və mexanizmlərlə təchizatda köklü dəyişikliklərə nail olunur, günün tələblərinə uyğun iş norması və prinsipləri qurulur. Təmirin keyfiyyətinin yüksəldilməsi üzrə görülən tədbirlər təkcə maddi-texniki təchizatın yaxşılaşdırılması ilə məhdudlaşmır. Səxələrdə təmirçilər üçün əlverişli əmək şəraiti yaradılır. Bir neçə il əvvəl qaldırma təmiri sexi əsaslı şəkildə yenidən quruldu, orada istehsal prosesinin təkmilləşdi-

vaqondan başqasına rahat keçmək mümkündür. Bütün vaqonlar mükməlləndirilmişdir. Bütün vaqonlar mükməlləndirilmişdir. Sərnişin informasiya sistemi mükməlləndirilmişdir. Salondakı "qaçan sətir" lövhəsi, müşahidə kameraları qoyulub. Yeniliklər hərəkətin təşkilatı ilə bağlı olan bütün təsərrüfat sahələrində mütmədi şəkildə həyata keçirilir. Tunellərdə 2014-cü ilin sonundan başlayan sağlamlaşdırma, əsaslı təmir işləri planlı şəkildə davam edir. Yol təsərrüfatında görülən işlər Bakı Metropoliteninin tarixində yeni bir eranın başlanğıcından xəbər verir. Uzun illər yolda tətbiq edilən ağac şpalları iqtisadi cəhətdən daha sərfəli və ömrü bir neçə dəfə uzun olan beton şpallar əvəz edir. Deponun park yollarında bu işin həzrətdə 70 faizi yerinə yetirilib. Tünel yollarında isə gödək ağac şpalları əvəzinə QSC-nin öz istehsal sahəsi olan dəmir-beton konstruksiyaları istehsal sahəsində hazırlanan konstruksiyalardan istifadə olunur. Bu yenilik metronun yeni tikilən xətlərində, o cümlədən Bənövşəyi xəttin "8 Noyabr" stansiyasının tikintisində tətbiq edilib. Orada müasir texnologiya üzrə ballastsız yol salınıb ki, bu da dünyanın əsas demir yollarında geniş sürətdə tətbiq olunan, iqtisadi cəhətdən sərfəli və təhlükəsizlik baxımından daha etibarlıdır. İstismar sahəsində isə yol təsərrüfatının işçiləri bu üsulun mənim-sənəlməsi üçün təcür-bəni depo ərazisində keçiblər. Orada vaqonların təmirindən sonra si-



da qarşılandı. Bundan 3 ay 10 gün sonra 1968-ci il fevralın 22-də birinci buraxılış sahəsinin sonuncu "Xətai" stansiyası istismara verilməklə metronun tikintisi tarixinin başlanğıcı dövrü sona çatdı. Metro inşaatçılarının fədakar əməyi 40 ordu və 60 medalla dəyərləndirildi.

Birinci növbənin ilk buraxılış sahəsinin istifadəyə verilməsindən sonra vaxt itirmədən növbəti mərhələnin tikintisinə başlamaq lazımdır. Belə bir vaxtda Azərbaycanda Heydər Əliyevin rəhbərliyə gəlməsi metro tikintisi tarixində ulu öndərin adı ilə bağlı yeni bir dövrün başlanğıcı oldu. Metro tikintisinin maddi-texniki bazasının möhkəmləndirilməsi, yeraltı xətlərin genişləndirilməsi üçün SSRİ hökumətindən kifayət qədər maliyyənin ayrılması asanlıqla başa gəlmirdi. Ulu öndər bu barədə belə deyirdi: "Haraya vəsait vermək olar, hara vermək olmaz - bunu Moskva, Nazirlər Soveti, Mərkəzi Komitə müəyyən edirdi. Hər il gələn il üçün metronun tikintisinin vəsaitini almağa görə biz mərkəzə nə qədər iş aparırıq. Məhz bizim apardığımız o gərgin işlərin nəticəsində vəsaitləri ala bilərdik".



Dahi Azərbaycanı, Şərq poeziyasının güneşi, böyük Nizami Gəncəvinin adını daşıyan, memarlıq tərtibatına görə dünya metropolitenləri arasında seçilən yeraltı saray 1976-cı ilin son gecəsi baxılırlara yeni il hədiyyəsi oldu. Bakı Metropoliteninin tikintisinin sonrakı növbəsi inşaatçıların qarşısına həlli müskül problemlər çıxardı. "Elmlər Akademiyası" ilə "İnşaatçılar" arasındakı sahədə yeraltı sular, əlverişsiz qrunt qazma işlərinin sürətini kəskin şəkildə azaldırdı. Qazmaçılar belə bir şəraitdə 250 metr irəliləmişdilər ki, güclü su axını qru tu yarab, hazır tunelin üçdəiki hissəsini ləğla-palçıqla doldurdu. Sonradan itirilmiş tunelin bərpası üçün istiqaməti dəyişilmiş başqa bir tunel tikildi. SSRİ-nin süqutundan başlandıq illərdə metro tikintisində işlərin nəzərdə tutulmuş plan üzrə davam etməsi Sovet hökumətinin ali idarəetmə orqanında yüksək vəzifə sahibi olan Heydər Əliyevin səy və uzaqgörənliklə düşünlü tədbirləri nəticəsində mümkün oldu. Sov.KP MK Siyasi Bürosunun üzvü, SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini kimi, demiryol nəqliyyatı, metropolitenlər, nəqliyyat tikintisi sahələrini onun idarəçiliyi altında idi. Bakıda metro tikintisində işlərin vəziyyətini Moskvada çalışdığı vaxtlarda da nəzərdə tutulan kənarında qoymayan ulu öndər, tikintini lazım olan materiallarla, xüsusən də istehsalında böyük çətinliklər yaşayan tütünqələrlə təmin edirdi. Şimal sahəsinin 4 stansiyası - "Elmlər Akademiyası", "İnşaatçılar", "XI Qizil Ordu meydanı" ("20 Yanvar") və "Memar Əcəmi" stansiyaları və 5,6 kilometrlik yeni xətt 1985-ci il dekabrın 31-də açıldı. Məhz həmin dövrdə ulu öndərin vaxtında göstərdiyi kömək sayəsində 1989-cu ilin aprelində "Xalqlar dostluğu" və "Əhmədli", 1993-cü ildə "Cəfər Cab-



temində rəhbər vəzifədə işləyərək qazandı nüfuz, hörmət var idi. Mitişsi metro vaqonlarının istehsalı zavodunun rəhbərliyi Heydər Əliyevin bu zavod üçün etdiklərini bu gün də unutmayla. Bu gün zavodun ("Transmaşholding"ın tərkibinə daxil olan "Metrovaqonmaş" Səhmdar Cəmiyyəti) həyatında Heydər Əliyevin köməyi ilə tikilən səxin divarında ulu öndərin bərelyefi bu hörmətin nişanəsidir. Ölkəmizin ilk müstəqillik illərində - çətin iqtisadi böhran çərçivəsində olduğu illərdə Mitişsi vaqon istehsalçıları Heydər Əliyevin nüfuzu, onun bir vaxtlar zavod üçün etdiklərini unutmadıqlarının təsdiqi kimi Bakı üçün daxil qiymətlərlə 136 vaqon hazırladılar.

"Metro bizim müstəqil dövlətimizə keçmişdən çatmış mirasdır" - bunu Heydər Əliyev 20 il bundan əvvəl Bakı Metropoliteninin 35 illiyi münasibətlə keçirilən təntənəli yığıncaqda söyləyib, - "Biz bunu qorunulmuş, saxlamalıyıq, inkişaf etdirməliyik. Bu, bizim hamımızın vəzifəsidir". Bu sözlər də ulu öndərin həmin tarixi çıxışında fikrinin davamıdır: "Mən bunu edəcəyəm və gümən edərəm ki, mənədən sonra gələn insanlar da bunu mütləq etməlidirlər". Bu, Heydər Əliyevin Bakının gələcəyi üçün həyat əhəmiyyətli olan metropoliteni diqqətdə saxlamağı xələflərinə, onun siyasətini davam etdirəcək varislərinə vəsiyyəti idi.

Ulu öndərin tövsiyələrinə əməl edilməsi, onun tapşırıqlarının uğurla yerinə yetirilməsi möhtərəm Prezidentimiz İlham Əliyevin metropolitenin inkişafına göstərdiyi qayğıda təəcəssümünü tapır. Son 18 ildə Bakı Metropoliteninin xətlərinin uzunluğu 32,1 kilometrədən 40,7 kilometrə çatdırılıb. Yaşıl xəttin "Nəsimi", "Azadlıq prospekti", "Dərnəgüli", Bənövşəyi xəttin "Avtovağzal", "Memar Əcəmi", "8 Noyabr" stansiyaları istifadəyə verilib. İlin



hərəkətin təşkilində, yeni xətlərin tikintisində ən son texnologiyaların tətbiqi ilə Bakı metrosunu dünyanın ən qabaqcıl yeraltı nəqliyyat müəssisələri sırasına çıxarmaq idi. Bu, dövlət başçısının sənayenin bütün sahələrində inkişafa nail olmaq üçün irəlilə sürdüüyü vəzifə idi: "Bu gün yeni texnologiyalar tətbiq olunur. Biz Azərbaycanda, Bakıda bu texnologiyalardan istifadə etməliyik. Əvvəlki təcrübə çox qiymətli. Ancaq işlərin daha da böyük səmərə ilə görülməsinə xidmət göstərəcək, həm də maksimum keyfiyyət təmin olunacaqdır".

"Bakı Metropoliteni Xətlərinin Konseptual İnkişaf Sxemi"ne əsasən gələcəkdə metropolitenin ümumi şəbəkəsi 3 mövdu (Qırmızı, Yaşıl və Bənövşəyi) və 2 əlavə yeni xətt (Mavi və Sarı) olmaqla, 5 xətdən, 77 stansiyadan, 6 elektrik deposundan və 120 kilometrə yaxın xətlərdən ibarət olmalıdır.

Dövlət Proqramı mövcud xətlərin inkişafı üzrə də qarşıya mühüm məsələlər qoyub. "Bakı Metropoliteni" QSC-nin fəaliyyəti dövründə stansiyaların yenidən qurulması, oradakı əsaslı təmir işləri daha yüksək sürətlə davam etdirildi. QSC-nin fəaliyyəti dövründə "Gənclik", "Nərimanov", "İnşaatçılar", "Qara Qarayev", "Neftçilər" stansiyalarının vestibül və piyada keçidlərində, "Elmlər Akademiyası", "Nizami", "Sahil", "Xətai", "Bakmil" stansiyalarında isə əsaslı təmir işləri aparıldı. İşlərin aparıldığı "İnşaatçılar", "20 Yanvar", "Elmlər Akademiyası", "Sahil", "Xətai" stansiyalarında istismar müddəti başa çatmış eskalatorlar Almaniyanın "Thyssen Krupp" şirkətinin yeni, daha müasir nümunələri ilə əvəz edildi. "28 May"dan sonra "Xətai", "Sahil" stansiyalarında əvvəlki 3 eskalatorun əvəzinə 4 yeni quraşdırıldı.



rilməsi, əl əməyi həcmnin azaldılması üçün tədbirlər görüldü. Arabacıların, vaqon hissələrinin yuyulması üçün yeni qurğular alındı, vaqonqaldıran domkratlar yeniləndi. Baxış qanovlarının əsaslı təmiri, təkər cütələrinin təmiri səxində işin keyfiyyətini artıran tədbirlər tez bir zamanda öz bəhrəsini verdi. Bunun nəticəsində qatarların nasazlıq səbəbilə xətdən çıxarılması halları kəskin sürətdə azaldı.

Uzun müddət istismar olunan vaqonların modernləşdirilməsi və əsaslı təmirin yerli şəraitdə həyata keçirilməsinin təməli qoyuldu. Metroloji təminat sistemi yenidən quruldu. Metropoliten infrastrukturunu kompleks şəkildə texniki müayinəsi üçün müasir diaqnostika kompleksi işə başlandı. Depo şəraitində vaqon təmirinin bütün növlərinin yüksək keyfiyyətlə yerinə yetirilməsinə nail olmaqla yanaşı, daha yüksək mərhələ olan əsaslı təmir prosesi üçün də baza yaradıldı. Bu məqsədlə, tikilən xüsusi sex artıq 5 ildir fəaliyyətdədir. İndi Bakı Metropoliteni öz vaqonlarını əsaslı təmir üçün əvvəllər olduğu kimi Moskva, Xarkov və Tbilisi şəhərlərinə göndərmir. Bu işə istismar xərclərini əhəmiyyətli dərəcədə azaltmaqla daşımaları maya dəyərini aşağı salır.

Eyni zamanda, vaqon parkının yeniləşdirilməsi üzrə işlər də mütmədi şəkildə davam etdirilib. 2016-cı ilin aprel ayından başlayaraq bu günə kimi, Rusiyanın "Metrovaqonmaş" müəssisəsindən 115 vaqon alınıb. Texniki innovasiyalar baxımından 4-cü nəslə mənsub olan yeni vaqonların idarə olunma sistemi mikroprosessor əsasında qurulub. Sələflərindən fərqli olaraq, yeni vaqonların dart mühərrikləri dəyişən cərəyanı işləyir. Mühərriklərin gücü əvvəlkilərdən 50 faiz çoxdur. Yeni vaqonlar çəkisinə görə daha yüngüldür, banları paslanmayan metaldandır və bir



nağı məqsədlə inşa edilən yol da ballastsız üsulla çəkilib. Onu da deyək ki, sınaq yolu son 8 ildə "Bakı Metropoliteni" QSC rəhbərliyinin təşəbbüsü ilə həyata keçirilən və son dərəcə böyük əhəmiyyətə malik tədbirlərdəndir. Belə ki, bu vaxta qədər təmirdən çıxan qatarlar sərnişin qatarlarının hərəkəti vaxtı xətdə xoşlanırdı və bu da hərəkətin təşkilatı prosesində problemlərin yaranmasına səbəb olurdu.

Hərəkətin təşkilatı yeni sistemlərin tətbiqinə gəldikdə isə son illərdə bu sahədə böyük addımlar atılıb. Hərəkət prosesinə real vaxt müddətində operativ nəzarətə həyata keçirmək imkanı verən SCADA sistemlərinin tətbiqinə başlanılıb. Bu sistem obyektlə rabitə qurğularında informasiya mübadiləsinin təmin edən, informasiyanın təhlilini monitorada anlaşıqlı şəkildə əks etdirən, texniki göstəriciləri bazasını yaratmaqla qəza signalizasiyasını və digər bu qabildən olan funksiyaları yerinə yetirən proqram paketidir. Bu gün SCADA Bakı Metropoliteninin ancaq yeni Bənövşəyi xəttində, "Xocəsən" deposunda tətbiq olunur.

Bakı Metropoliteninin 55 illik tarixi Azərbaycanımızın istər müstəqillikdən əvvəlki, istərsə də müstəqillik illərində nəqliyyat quruculuğu sahəsində əldə etdiyi nailiyyətləri özündə əks etdirir. Metropoliten qarşısındakı illərdə daha böyük uğurlara köklənib, şəhərimizin yeraltı yolları daha da şaxələnməli, perspektiv inkişaf planını qarşıya qoyduyu vəzifələr yerinə yetirilməlidir. Bu, gündən-günə böyüyən, gözəlləşən Bakımızın sərnişin daşımalarında ildən-ile yaranan artımın tələbidir.

Baxtiyar MƏMMƏDOV,
"Bakı Metropoliteni" QSC-nin
Mətbuat xidməti və ictimaiyyətlə əlaqələr şöbəsinin rəisi.