

1967-ci il noyabrın 6-da SSRİ-də beşinci olan Bakı Metropolitininin rəsmi açılışı oldu. Sərnişinlər üçün isə metro qatarlarının müntəzəm hərəkəti 1967-ci il noyabrın 25-dən başladı. Bakı metrosunun birinci növbəsinin istismara verilən sahəsinin uzunluğu 9,2 kilometr idi və beş stasiyanı birləşdirirdi. Bundan sonra tikinti işləri “28 Aprel – Nizami” sahəsində davam etdi. Lakin bu xətdə yaranmış texniki çətinliklər inşaatçıları diqqəti “Nərimanov – Neftçilər” istiqamətinə yönəltməyə məcbur etdi. Bu xətdə ilk stasiya – “Ulduz” 1970-ci ildə bakılıların ixtiyarına verildi. Bu hadisə onunla da əlamətdardır ki, Bakı metrosunun bu mühüm obyektini təntənəli şərətdə ilk dəfə Azərbaycanın gənc lideri, ümummilli liderimiz Heydər Əliyev açmışdı. 1972-ci ildə daha üç stasiya – “Əzizbəyov”, “Qara Qarayev”, “Neftçilər” istifadəyə verildi.

1975-ci ildə Metropoliten Bakı İcrayyə Komitəsinin tabeliyindən Dəmir Yolları Nazirliyinin ixtiyarına verildi və beləliklə, sərnişin daşıyan dəmir yolu müəssisəsinə çevrildi. Artıq növbəti ildə sərnişinlərə Bakı metrosunun ikinci xəttinin birinci stasiyası – “Nizami” xidmət göstərməyə başladı. “Nərimanov” stansiyasından depoya gedən metro xətti üzərində Məişət kondisionerləri zavodu yaxınlı-

stansiyası rekonstruksiya olunmuş, yerüstü hissəsi şüşə piramida şəklində qurulduqdan sonra yeni adı – “İçərişəhər” oldu. 2009-cu il dekabrın 30-da “Azadlıq” stansiyası və ayrıca yerüstü binası olan “28 May” stansiyasının ikinci giriş-çixışı açıldı; 2011-ci il iyunun 29-da “Dərnəgül” stansiyası, dekabrın 30-da rekonstruksiyadan sonra şüşə piramida şəklində yerüstü hissəsi inşa edilmiş “Koroğlu” stansiyası (əvvəlki adı “Məşədi Əzizbəyov”);

ro qatarları vasitəsi ilə istədikləri stansiyalara çatdırır. Metro stansiyalarından 7-si böyük dərinlikdə yerləşir və onların bir qismi yüksək sürətli – saniyədə 0,9 sürəti olan eskalatorlarla təchiz olunmuşlar. Ümumiyyətlə, bizim “yeraltı yolu-muzun” stansiyalarında 95 eskalator quraşdırılmışdır.



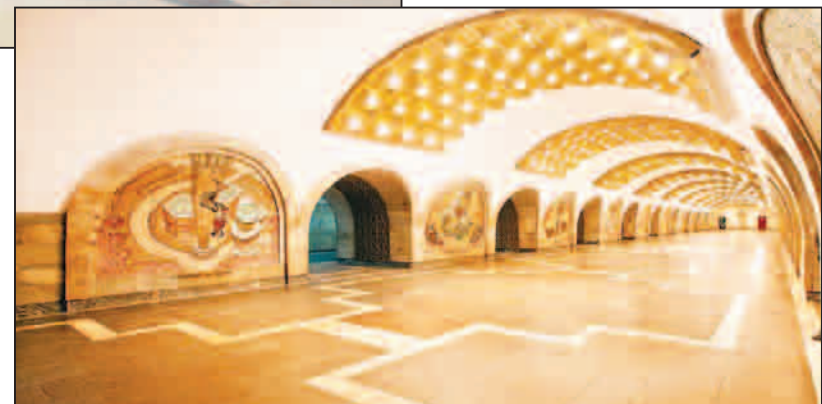
Müasir rabitə, xəbərdarlıq, elektrik avadanlığı ilə təchiz olunmuş, uzunluğu 76 kilometrə çatan polad yollar üzərində olan yuxarı tunel tikililərinin ümumi uzunluğu 80 kilometrəndən artıqdır.

Yeraltı magistral şəhərin bütün mərkəzi hissəsindən keçərək dəmir yolu vağzalını, iri sənaye rayonlarını və əhəlinin sıx məskunlaşdığı yaşayış massivlərini əhatə edir. Metropolitenin xətləri təpəlik ərazidə yerləşən şəhərin bir-biri ilə kəsilən terrasvari relyefi üzrə salınmışdır, burada 40 və 60 faizlik mailliklər və kiçik radiuslu çoxlu əyrilər mövcuddur. Metropolitenin baş yolu Bakı buxtasına paralel surətdə çəkilmişdir və bəzi yerlərdə “yerin altında” dəniz sahilindən



ğında “Depo” sərnişin platforması inşa edildi ki, o da 1979-cu ildə “Bakmil” stansiyasına çevrildi.

1985-ci ildə metro qatarları şəhərin şimal-şərqində yerləşmiş yaşayış massivlərinə gəldi və bu da buradakı nəqliyyat probleminin kəskinliyini xeyli azaltdı. Beş ilə yaxın müddət keçdikdən sonra şəhərin daha çoxsaylı əhalisi yaşayan rayonunda “Xalqlar dostluğu” və “Əhmədli” stansiyaları istismara verildi. 2002-ci il dekabrın 10-dan müstəqillik dövründə istifadəyə verilmiş “Həzi Aslanov” stansiyası bakılılara və şəhərimizin qonaqlarına xidmət etməyə başladı. Daha sonra aşağıdakı ardıcılıqla Bakı metropolitininin yeni və yenidən qurulmuş stansiyaları bakılılara və şəhərimizin qonaqlarına xidmət etməyə başladı: 2008-ci il oktyabrın 9-da “Nəsimi” stansiyası; 2008-ci il dekabrın 16-da “Cəfər Cabbarlı” stansiyasının ikinci platforması istifadəyə verildi və ikinci yolla “Xətai” stansiyasına qatarlar yola salındı; 2008-ci il dekabrın 29-da keçmiş “Bakı Soveti”



2015-ci il – mayın 5-də rekonstruksiya olunmuş, yeniləndirilmiş “28 May” stansiyası, dekabrın 28-də isə “Elmlər Akademiyası” stansiyasının ikinci giriş-çixışı işə düşdü; 2016-cı il aprelin 19-da “Memar Əcəmi-2” - “Avtovağzal” stansiyaları istifadəyə verildi. 2016-cı il sentyabrın 15-də təmirdən sonra “Elmlər Akademiyası” stansiyası açıldı.

50 il ərzində istismar olunan Bakı metropolitininin iki xəttinin ümumi uzunluğu 36,6 kilometrə çatır və onun 25 metro stansiyası səhər saat 6-dan gecə yarısınaqədər sərnişinlərə xidmət edir, onları met-



cəmi 500-700 metr aralı uzanıb gedir.

Sərnişinlərin rahatlığı üçün şəhər və şəhəratrafi sərnişin nəqliyyatının marşrutları metro stansiyalarına çatdırılmışdır. Baxmayaraq ki, metropoliten hələlik Bakının əsas sərnişin daşıyıcısının yalnız 30 faizini təmin edir,

Metropoliten müasir qurğularla – avtomatlaşdırılmış bloklanma, siqnal avadanlıqları və sistemləri, videomüşahidə və nəzarət təhlükəsizlik sistemləri ilə təmin edilmişdir. Əsas yollarda döşənməmiş relslər böyük hərəkət gərginliyinə hesablanmışdır. Elektrik qatarları Rusiya

ildə Londonda tikilmişdi, qatarlar buxar qüvvəsi ilə hərəkətə gətirilirdi və yolun uzunluğu 3,6 kilometr idi. Sonra Nyu-Yorkda (1868-ci il), Budapeştdə (1896-cı il), Vyanada (1898-ci il), Parisdə (1900-cü il) metro xətləri istifadəyə verilmişdir. 1902-ci

genişlənməsi, seyrək əhalili rayonların sıx məskunlaşması metropolitenin perspektiv inkişaf planının yenidən işlənməsi zərurəti yaratdığından, yeni xətlərin şərti sxemi tərtib olunaraq ölkə hökumətinə təqdim edilmişdir. Tərtib olunmuş sxemdə

Bakı Metropoliteni: 50 il xalqın xidmətində



artıq əhalidə belə fikir formalaşmış ki, biz onsuz keçinə bilmərik. Bu, ən tutumlu və sürətli, rahat və komfortlu olub, hərəkət qrafikində dəqiq riayət edən və hərəkətin təhlükəsizliyi təmin olunmuş şəhər nəqliyyatı növüdür. Gün ərzində Bakı metrosu orta hesabla 500-700 mindən çox sərnişin daşıyır.

Son illərdə metroda sərnişinlərə xidmət mədəniyyəti nəzərəcərpəcə dəyərdə artmışdır. Təmiz, rahat vaqonlar, qatarların hərəkətinin müntəzəmliyi və yüksək sürəti, nəzarət-kassa əməliyyatlarının avtomatlaşdırılması, müasir keçid turniketləri, gediş haqqının ödənişinin elektron kartları, gözəl stansiyalar, metropoliten işçilərinin sərnişinlərə diqqəti – bütün bu amillər metroya başqa şəhər nəqliyyatı vasitələrinə, o cümlədən, bir çox hallarda “tixacalar” yaradan “marşrut avtobuslarına” nisbətən böyük üstünlük verir.

Metronun bütün stansiyaları ən yeni texnika ilə təchiz olunmuşdur. Güclü ventilyatorlar və sanitariya-texniki qurğular yerin altında müsbət 17-18 dərəcə mikroiklim saxlamağa imkan verir. Hətta ən isti günlərdə “yeraltı yolda” temperatur 24 dərəcəni aşmır. Təmizləmə qurğuları havanın zəruri təzəliyini və təravətini təmin edir.

istehsalı olan komfortlu müasir vaqonlardan tərtib olunmuşdur ki, bunlar 90 kilometrə qədər sürətə malikdir və hərəkətin ehməl sürətlənməsinə və azaldılmasına imkan verən sistemlərlə təchiz olunmuşlar.

Maraqlıdır ki, Bakı metropolitininin birinci növbəsinin inşası texniki problemlərin həlli üçün çox böyük səylər tələb etmişdi. Bu, öncə mürəkkəb mühəndis-geoloji şəraitlə əlaqədar idi. Trassın bir çox sahələrində yüksək hidrostatik təzyiqli, üzəgən-süxurlara, lil və axar qumlarla rast gəlinirdi.

Mürəkkəb hidrogeoloji şərait hərəkət tunellərinin inşası zamanı başlıca olaraq “sit”-siper üsulu ilə yanaşı, işlərin görülməsinin xüsusi üsulları – kesson, su səviyyəsinin kəskin azaldılması, maye azotla dondurma və sementləşmə üsullarının tətbiqini zəruri edirdi. Xüsusi üsulların (kesson və su səviyyəsinin azaldılması) istifadəsi ilə inşa edilmiş tunellərin uzunluğu 7 kilometrəndən artıq idi, bu məsafənin 2 kilometrəndən çoxu, yalnız yüksək hava təzyiqli altında keçilmişdi. “Sahil” – “28 May” stansiyaları arasında tunellərin inşası zamanı yüksək hidrostatik təzyiqli (4 atmosferdən yuxarı) üzgün lil, qum, üzgün süxur sahələrini keçərkən kesson qazma üsulu ilə, su səviyyəsinin kəskin azaldılması usulunun birgə istifadəsini nəzərdə tutan xüsusi texnologiya hazırlandı və SSRİ-də ilk dəfə burada tətbiq olundu.

Bu gün Bakı da daxil olmaqla dünyanın 62 ölkəsinin 174 şəhərində metropoliten mövcuddur. O cümlədən, onların ən çoxu Çindədir (Tayvan da daxil olmaqla) –28. O cümlədən, ABŞ-da – 15, Braziliyada, Yaponiyada – hərəsində 8, Rusiyada – 7, Almaniyada, Fransada, Koreyada (Şimali Koreya daxil olmaqla) – 6, Türkiyədə, Ukraynada, İranda – hərəsində 4.

Dünyada ilk metro 1863-cü



ildə Berlin metropolitininin ilk xəttinin istismarına başlanılmışdır.

Bakı Metropoliteni zamanla ayaqlaşaraq inkişaf edir. Ölkəmizdə bərqərar olmuş ictimai-siyasi sabitlik, neft və qaz satışından daxil olan gəlirlər, iqtisadiyyatın inkişafı metronun da fəaliyyətində öz müsbət əksini tapır. Metropolitençilərin qayğıları və ehtiyacları ölkə rəhbərliyi, şəxsən Prezident İlham Əliyev diqqətlə nəzərə alınır. Metroda gediş haqqı minimal olaraq qalır. Stansiyaların yenidən qurulması, yenilərinin tikilməsi, perspektiv hərəkət sahələrinin inşası üçün vəsait ayrılır.

Bakı Metropoliteni artıq 50 ildir xalqımıza xidmət edir. Lakin o yerində saymır, daim təkmilləşir və inkişaf edir, bəzi köhnə stansiyalar müasirləşdirilir, yeni avadanlıq və sistemlərlə təmin edilir, təmir olunur.

Müstəqillik illərində şəhərimizin infrastrukturunda baş vermiş irimiqyaslı dəyişikliklər, əhəlinin artması, şəhərin

“Xətai” – “Həzi Aslanov”, “Həzi Aslanov” – “Günəşli” – “Bakıxanov”, “İçərişəhər” – “Parlament prospekti” – “Badamdar”, “Azadlıq” – “Əzizbəyov” – “Sabunçu” istiqamətlərində metronun tikintisi nəzərdə tutulmuşdur və lazımi vəsait ayrıldıqda bu planlar reallaşacaq.

İnanırıq ki, metroya, onun əhəmiyyətinə ən dəqiq və düzgün qiyməti vaxtilə Bakı metrosunun inşaatçıları və bütün metropoliten işçiləri üçün ən yaxşı təbrik kimi səslənmiş, ulu öndərimiz Heydər Əliyevin onlara ünvanladığı unudulmaz, dərin mənalı, gözəl sözlərdir: “Bakı Metropoliteni – Azərbaycan xalqının qiymətli milli sərvətidir!”

Xalqımızın ümumi borcu bu sərvəti qoruyub artırmaqdır. Metropoliten işçilərini 50 illik yubileyi münasibəti ilə təbrik edir, onlara uğurlar arzulayıyıq.

Nizami AĞAYEV,
Azərbaycan Jurnalistlər
Birliyinin üzvü