



# Bakı Metropoliteni - 53



tər tikintidə, istərsə də istismarda problemlərin yaşanmadığını söyləmək olmaz. Bu illər ərzində Bakıda 19 stansiya istifadəyə verildi ki, bu da indiki nisbətə götürüldükdə 76 faizə bərabərdir. Bütün bu işlərin əsas hissəsi 1969-cu ilin iyul ayından sonra, Heydər Əliyevin Azərbaycan Kommunist Partiyasının Mərkəzi Komitəsinə birinci katib seçildəndən sonra həyata keçirilib. Ulu Öndər Bakı metrosunun fəaliyyətinə, yeni xətlərin tikintisinə xüsusi bir diqqətə yanaşdı. O, şəhərin inkişafında metronun rolunu çox yüksək qiymətləndirirdi. İstər həmin illərdə, istərsə də ondan sonrakı müstəqillik dövründə yeraltı yolların davamiyyətli inkişafı Ümummilli Liderin və onun siyasi varisi, müasir Azərbaycanın quruculuğunda Ulu Öndərin siyasi kursunun layiqli davamçısı İlham Əliyevin daimi qayğısı və diqqəti altında olub.

sos avadanlıqlarına və yüzlərlə profil üzrə hissə və detallara olan ehtiyacla bağlı idi. İttifaq miqyasında iqtisadi əlaqələrin tamam kəsildiyi bir şəraitdə, ölkə xaricindəki müəssisələrlə lazımı münasibətlərin hələ qurulmadığı bir dövrdə bu materialları əldə etmək olduqca çətin idi. Amma rəsmi əlaqələr pozulsa da, postsoset dövrünün metropolitenləri, xüsusən də Moskva, Xarkov, Sankt-Peterburq metropolitenləri, Mitişşi, Sankt-Peterburqun Yeşorov adına Vaqonqayırma zavodları ilə dostluq münasibətləri saxlanılırdı. Elə bunun nəticəsi idi ki, Moskva metropolitençiləri bakılı hamkarlarını çətinlikdə qoymadılar. Moskva-Bakı sərnişin qatarının tərkibində Moskvağa gələn Bakı metrosunun poçt dəmiryolu vaqonu bir neçə dəfə ehtiyat hissələri ilə doldurulub, yola salındı. Əksər hallarda moskvalılar əvvəlcədən ödəniş də tələb etmirdi, bakılı hamkarlarının sadəcə vədlərinə etdi-

## Yeraltı şəhərin tarixində mühüm mərhələ

### İnkişafın keşməkeşli yolları ilə yüksəlişə doğru

**B**akı Metropoliteninin istismara verilməsinin 53-cü il tamam olur. 2006-cı ildə Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İlham Əliyevin sərəncamı ilə hər il 8 Noyabr tarixi Bakı Metropoliteni İşçilərinin Peşə Bayramı Günü kimi qeyd olunur.

Bakıda yeraltı nəqliyyatın işə başlanması şəhər sərnişindəşimlərinin gərginliyi aradan qaldırdı, insanların şəhərdaxili hərəkətlərə sərf etdikləri vaxt itkisini nəzərəcarpacaq dərəcədə azaltdı. Şəhərin mərkəzindən aralı rayonları bir-biri ilə, eləcə də mərkəzin özü ilə yaxınlaşdırdı. O vaxt 10 km-ə yaxın yol və 6 stansiya ilə istifadəyə verilən metronun bu illər ərzində xətlərinin uzunluğu 3 dəfədən, stansiyaların sayı isə 4 dəfədən çox artı.

Hazırda Bakı metrosu dünyanın yeraltı nəqliyyat sistemində özünəməxsus yeri olan mükəmməl texniki təchizata, ən müasir texnologiyalarla təmin olunmuş vaqon parkına, yol şəbəkəsinə, enerji təchizatı, işarəvermə və rabitə, tunel avadanlığı və ventilyasiya qurğularına, hər bir sahədə güclü maddi-texniki bazaya və yüksək xidmət mədəniyyətinə malik müəssisədir. Yarım əsrdən artıq olan bu inkişaf yolu illərin keşməkeşindən, məhrumiyətindən, siyasi-iqtisadi böhranların burulğanından keçib. Amma hər bir dövrün bütün çətinliklərinə mətanətlə sinə gərib, ölkənin ən ağır günlərində belə xalqa gərəkli olan xidmətdən əl çəkməyib, işini davandırmayıb.

2020-ci il bütün dünya üçün yeni növ (COVID-19) pandemiyasının yaratdığı gərgin il kimi yadda qalacaq və dünya hələ də bəşəri bəlaya çevrilmiş bu virusla mübarizə yollarını axtırır. Onun təsirləri, təbii ki, Azərbaycandan da yan ötməyib. Lakin bu virusla mübarizədə ən ali beynəlxalq qurumların da etiraf etdiyi kimi, sistemli və uğurlu mübarizə apararaq Azərbaycan Respublikası üçün 2020-ci il həm də 30 ildən artıq davam edən Ermənistan-Azərbaycan Dağlıq Qarabağ münaqişəsində həlledici dönüşü il kimi daha çox xatırlanacaq. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti və Silahlı Qüvvələrin Ali Baş Komandanı İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə müzəffər Azərbaycan Ordusu sentyabr ayının 27-də düşmənin dinc sakinləri də hədəfə almaqla cəbhə boyu hücumu keçərək, mənfur Ermənistan silahlı qüvvələrinin növbəti təxribatına cavab kimi əks-həmlə ilə torpaqlarımızın azad edilməsi uğrunda mübarizəsinə başladı. Şanlı ordumuz tərəfindən Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq hüquq normaları çərçivəsində tanınmış torpaqların azad edilməsi "Bakı Metropoliteni" QSC-nin də çoxminlik kollektivində böyük ruh yüksəkliyi ilə qarşılanıb. Hər zaman olduğu kimi, metropolitençilər bütün xalqın ən ümdə arzusu olan torpaqlarımızın işğaldan azad və ərəzi bütövlüymüzün təmin edilməsində dövlət başçısına dəstəyini birmənalı şəkildə ifadə edir.



Əlbəttə, bununla əlaqədar cənab Prezident İlham Əliyevin çağırışına məmnuniyyətlə hazır olan və qələbəmizə naminə qüvvəsini əsərgəməyəcəyini bəyan edən metropoliten kollektivi koronavirus pandemiyasının dikte etdiyi şərtlərə və çətinliklərə rəğmən bu əhəmiyyətli günlərdə də öz sahəsində xüsusi ovqatla çalışır və 2020-ci ildə də qarşıda duran vəzifələri layiqincə yerinə yetirəcək.

Virusun xüsusiyyətləri və yayılma arealına görə xüsusi risk qrupunda olaraq zərər alan sahələrin sırasında nəqliyyat, xüsusən yeraltı qapalı məkan olan Bakı Metropoliteni də var. Virusun yayılmasının minimuma endirmək üçün Bakı Metropoliteni yanvar ayının son günlərindən başlayaraq, işçiləri və sərnişinləri arasında öz xüsusi təbliğat, geniş maarifləndirmə şəbəkəsi qurdu. Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabineti yanında Operativ Qərargahın fəaliyyəti başlaması ilə bu

məsələ ölkənin bütün digər sahələri ilə vahid mərkəzdən idarə olunur. Fevral ayının son dekadasından stansiyalarda, qatarlarda və müəssisənin digər obyektlərində qabaqçılıq tədbir kimi geniş spektrli dezinfeksiya işlərinə başlanıldı. Stansiyalarda gün ərzində bir neçə dəfə olmaqla əllə təmas olunan bütün səthlərin dezinfeksiyaedici vasitələrlə təmizlənməsi, gün ərzində depoya daxil olan qatarların elektrik deposu şəraitində sanitariya-gigiyenik normaların tələblərinə uyğun gücləndirilmiş qulluğu təmin edildi. Bu tədbirlər mərhələlərlə gücləndirilsə də, mart ayının 19-31-i tarixlərində səhər 2, axşam isə 3 saat olmaqla, metropolitenə sərnişindəşimə fəaliyyəti məhdudlaşdırıldı. Aprel ayının 1-dən isə bu fəaliyyət tamamilə dayandırıldı. May ayının 9-da fəaliyyətini bərpa edən metropoliten sərnişinlər ictimai nəqliyyatda müvafiq metodiki göstərişə uyğun olaraq, məcburi qaydada tib-

bi qoruyucu vasitələri taxmalı, sosial məsafənin qorunmasına riayət etməli oldular. Sonrakı dövrlərdə virus təhlükəsinin genişlənməsi nəticəsində metropoliten iyul ayının 4-dən sentyabr ayının 14-nə kimi sərnişinlərini qəbul etmədi. Oktyabr ayının 19-da sərnişindəşimə fəaliyyəti bir daha dayandırıldı. Beləliklə, **142 gün (2 noyabr tarixinə)** sərnişinlərinə daşıma xidməti göstərməyən Bakı Metropoliteni tarixində ilk dəfə bu qədər müddətə bağlı qaldı. Lakin bu müddət heç də səmərəsiz ötürmədi. Metropoliten Nazirlər Kabineti yanında Operativ Qərargahın qəbul etdiyi qərarlara, müəyyən etdiyi məhdudlaşdırıcı tövsiyələrə, eləcə də sanitariya-gigiyenik tələblərə və metodiki göstərişlərin tələblərinə uyğun olaraq, sərnişinsiz qaldığı gecə növbələrində aparıldığı bir sıra yeniləşmə, sağlamlaşdırma tədbirlərini davamlı şəkildə apardı, belə bir şəraitdə infrastrukturun, tunel geyimi və avadanlıqlarının qorunma-

si, eləcə də tikinti sahələrində optimal iş şəraitini qura bildi.

Metropolitenə ötən müddətdə görülən işlərdən bəhs edərkən yeraltı yolların inkişaf tarixini 3 mərhələyə bölmək mümkündür: Sovet dövrü (1967-1991-ci illər), müstəqilliyin ilk illəri (1991-2014-cü illər) və "Bakı Metropoliteni" QSC-nin yaranmasından sonrakı dövr. Sovet dövründə metronun tikintisi və inkişafı sovetlər ittifaqı miqyasında mərkəzləşmiş idarəetmə şəklinə həyata keçirilirdi. İlk illər şəhər hakimiyyəti orqanlarının idarəçiliyinə verilən metro əslində mərkəzdən maliyyələşdirilirdi üçün 1975-ci ildən SSRİ-nin bütün şəhərlərində olduğu kimi, SSRİ Yollar Nazirliyinin Baş Metropolitenlər İdarəsinə təbə edildi. Bu da maddi-texniki təchizat, planlaşdırma, yeni xətlərin layihələndirilməsi və tikintisindəki çətinlikləri xeyli dərəcədə aradan qaldırdı. Amma elə o vaxtlarda is-

Müstəqilliyin ilk illərində Azərbaycan iqtisadiyyatındakı dərin böhran bir çox müəssisələri iflic vəziyyətinə saldı. Onların əksəriyyəti çətinliklərə dözməyərək, yeni iqtisadi münasibətlərin tələblərinə cavab vermək iqtidarında olmadıqlarına görə fəaliyyətlərini davam etdirə bilmədilər. Şəhər sərnişindəşimə sisteminin mühüm sahəsi olan yerüstü elektrik nəqliyyatı da böhran dalğasının zərbələrinə davam getirmədi.

Metroda ötən əsrin 90-cı illərində, 2000-ci illərin əvvəllərində vəziyyətin son dərəcə çətinliyinə baxmayaraq, bakılılar işində fasilə verməyən stansiyaların qapılırlarını bağlı görmədilər.

Ən böyük çətinliklər yerli istehsalda olmayan spesifik avadanlıqlara, metro vaqonları hissələrinə, elektrik materiallarına, yolun üst quruluşu elementlərinə, işarəvermə və rabitə vasitələrinə, müxtəlif təyinatlı mühərrik və na-

mad etdirdilər. Xarkovun, Sankt-Peterburqun vaqon təmirçiləri əsaslı təmir müddəti yetmiş qatarlarımızın təmirini öz üzərlərinə götürdülər.

1993-cü ildə Ümummilli Lider Heydər Əliyev Azərbaycanda hakimiyyət sükənətinə yenidən keçdikdən sonra, ilk növbədə, diqqət mərkəzindəki müəssisələrdən biri də metropoliten oldu. Keçmiş ittifaqın metropolitenləri ilə əlaqələrin saxlanması da Heydər Əliyevin sovet iqtisadiyyatına rəhbərlik edən orqanda yüksək vəzifədə çalışması bu sahədə göstərdiyi bacarığa, onun yüksək idarəçilik məharətinə olan rəğbətə nəticəsi idi. Heydər Əliyev SSRİ Nazirlər Soveti sədrinin birinci müavini vəzifəsində olduğu illərdə dəmir yolu və metropolitenlərin idarəçiliyinə verilmişdi. Onun SSRİ dəmir yolları və bu sahəyə aid müəssisələrin təkmilləşdirilməsi, inkişafı sahəsində gördüyü işlər bu gün də unudulmayıb. Bunu Mitişşi vaqonqayırma zavodu bir daha əməldə sübut etdi. 1990-cı illərin sonu, 2000-ci illərin əvvəllərində zavod 136 vaqonu dünya bazar qiymətlərindən çox ucuz qiymətdə Bakı Metropoliteninə satdı. Ulu Öndər şəxsiyyətinə hörmət əlaməti olan bu addım vaqon parkımızın möhkəmlənməsində əvəzsiz rol oynadı.

Yeni əsrin ilk onilliyinin ikinci yarısından ölkə iqtisadiyyatının sürətli inkişaf dövrünə qədəm qoyması yeni istehsalat sahələrinin, ölkədə iqtisadi sabitliyin yaranması, işsizlik faizinin aşağı salınması, ümumdaxili məhsulun həcmünün artması, nəqliyyat sektorunun yenidən qurulmasına və inkişafına zəmin yaratdı. İlk növbədə, metronun Şimal sahəsinin tikintisində 1980-ci illərin sonundan yarımqıç qalmış işlər bərpa edildi. Orada 3 stansiya və bir deponun tikintisində sürətli işlər başlandı. 2011-ci ilin ortalarına kimi "Nəsimi", "Azadlıq prospekti", "Dərnəgülü" stansiyaları və "28 May" stansiyasının ikinci çıxışı istifadəyə verildi. Bununla da şəhərin yeraltı yollarının uzunluğu 34,63 km-ə çatdı.

Bakının yeraltı yollarının perspektiv inkişafı üzrə 2008-ci ildə təsdiq edilmiş dövlət proqramının yerinə yetirilməsi üzrə başlanan işlərin sürəti bundan sonra daha da artırıldı. Proqrama görə paytaxtımızın yeraltı yollarının ümumi uzunluğu 119,1 km, stansiyalarının sayı isə 76-ya çatacaq.

(Ardı var)

Bəxtiyar ƏZİZLİ,  
"Azərbaycan"