

Yeraltı Bakı 10 ildən sonra

5 xətt, 76 stansiya, 6 depo, 119,1 kilometr uzunluğunda yol

Bakının nəqliyyat problemləri həmişə aktual olub. Hazırda isə ictimai nəqliyyat sistemində yaşanan gərginlik bu sahədə ciddi islahatların aparılmasını tələb edir. Bakının inkişafı üzrə 1985-ci ildə qəbul olunmuş Baş planda yol-nəqliyyat sisteminin yenidən qurulması da nəzərdə tutulmuşdu. Lakin sonrakı illərin məlum reallığı bu planın həyata keçirilməsini mümkünəş etdi. O cümlədən metro tikintisində nəzərdə tutulan işlər demək olar ki, arxa plana keçdi.

Hələ sovetlər dönəmində Bakı metropoliteninin inkişafının əsas memarı və bu infrastrukturun paytaxtın aparıcı nəqliyyat vasitəsinə çevrilməsinin müəllifi olan Heydər Əliyevin 1993-cü ildə hakimiyyətə qayıdışı ilə məsələyə yenidən baxıldı. O dövr nə qədər mü-rəkkəb, iqtisadi çətinliklərlə dolu olsa da, metro tikintisi gündəliyə gəldi. Metropolitenin fəaliyyətində ciddi dönüşün yaradılması üçün ilk növbədə tikintisi yarımçıq qalan, unudulan işlər tamamlanmalı idi. "28 May" stansiyasının yenidən qurulması üzrə layihənin birinci mərhələsinə daxil olan "Cəfər Cabbarlı" stansiyası 1993-cü il oktyabrın 27-də istifadəyə verildi və metropolitendə daha geniş işlərin görülməsinə start verildi.

Həmin dövrdə Ümummilli Lider "Metro bizim müstəqil dövlətimizə keçmişdən gəlib çatmış mirasdır. Biz bunu qorumalıyıq, saxlamalıyıq, inkişaf etdir-məliyik. Bu, bizim hamımızın vəzifəsidir" ismarıcını dilə gətirdi. Heydər Əliyevin bütün ümidlərini, arzularını reallaşdıran Prezident İlham Əliyev Ulu Öndərin bu ismarıcına da əməl etməyə başladı. 2008-ci ildə dövlət başçısının sərəncamı ilə sənişin nəqliyyatı sisteminin təkmilləşdirilməsi istiqamətində metronun genişləndirilməsi üçün "Bakı metropoliteni xətlərinin konseptual inkişaf sxemi" hazırlandı. 2011-ci ildə təsdiq edilmiş sxemə uyğun olaraq "bə-növşəyi" adlandırılan ilk metro xəttinin 2 stansiyası 4 il sonra istifadəyə verildi. Bununla metropolitenin fəaliyyətinin yaxşılaşdırılması, yeni yeraltı xətlərin tikintisi ölkənin daxili iqtisadi siyasəti-nin prioritet istiqamətinə çevrildi.

Amma ilk növbədə metro tikintisi-nin şimal sahəsində 20 ilə yaxın yarım-çıq qalmış işlər tamamlanmalıydı və ta-mamlandı da. 2008-2011-ci illər ərzin-də yaşıl xəttin 3 yeni - "Nəsimi", "Azadlıq prospekti", "Dərnəgül" stan-siyaları istismara verildi. Stansiyaların açılışında Prezident İlham Əliyev işti-rak edərək, metro inşaatçılarına gələ-cək işlərində uğurlar arzuladı. Bu o de-mək idi ki, yeni metrostansiyaların ti-kintisi davam edəcək. Dövlət başçısı-nın bu günlər nəqliyyatla bağlı keçiril-miş müşavirədə söylədiyi sözlər də bu-nu təsdiq edir: "2008-ci ildən bu günə qədər metronun 7 yeni stansiyası tikilib və qəbul ediləcək Dövlət proqramında yeni 10 metro stansiyasının tikintisi nə-zərdə tutulur. 266 yeni nəsil metro va-qonu alınmış və bu proses davam etdiri-lir. Ölkəyə yüzlərlə yeni sənişin avto-busu gətirilib və bu ildən başlayaraq ilin sonunda elektrobusların yığımı, on-dan sonra lokalizasiyanın artımı işləri də başlanacaq. Şəhərimizə artıq 161 yeni elektrik avtobusu gətirilib və yaxın gələcəkdə Bakı sakinləri bunun xeyrini görəcəklər. Çünki havanı ən çox çir-kəndirən nəqliyyat vasitələridir, xüsusi-lə böyük nəqliyyat vasitələridir. Ona görə biz, əlbəttə ki, bu işdə də insan-ların narahatlığını nəzərə alırıq". Ümumən "Bakı Metropoliteni Xətlə-rinin Konseptual İnkişaf Sxemi" çər-çivəsində metropolitenin hazırda ümumi şəbəkəsi 40,7 kilometr uzun-luqda olan 3 mövcud (qırmızı, yaşıl və bənövşəyi) və 2 əlavə yeni xətti (ma-vi və sarı) gələcəkdə 5 xəttə, stan-siyaların sayı 76-ya, elektrik depoları



6-ya, xətlərin uzunluğu isə 119,1 ki-lometrə çatdırılacaq.

Bakı Metropoliteni QSC-nin məlu-matına görə, bu gün yerin altında - metrodə yeni xəttin qazintısından tex-niki təchizatına qədər dünyanın qa-baqcıl texnologiyaları tətbiq edilir. Yeni xəttin stansiyaları 7 vaqonlu qa-tarları qəbul etməyə hesablanmış: "Stansiyalarda müasir SCADA, qatar-larda isə gələcəkdə radiodalğalarla idarəetmə prinsipləri əsas götürülüb. Yeraltı stansiyalar sənişin məmnun-luğu baxımından ən həssas təbəqənin maraqları nəzərə alınaraq liftlərlə təc-hiz edilib. Xəttin enerji məsələləri də müasir 35 kVt paylayıcı yarımstansi-yaların inşası üzərində qurulmaqla texniki təhlükəsizlik məsələlərində optimal həllər tətbiq olunub. Ümu-miyyətlə, metropolitendə qatarların hərəkətinin əsas təminatçısı olan ener-jisi sisteminin dayanıqlılığının artırılması, texniki təhlükəsizlik tələblərinin tə-min edilməsi və yeni standartların tət-biqi baxımından yaşıl və qırmızı xə-tlərdə 4 yarımstansiya tikilib, 6-sı ta-mamilə yenidən qurulub. Enerji təhlü-kəsizliyi baxımından hər 3 xətti əhatə edən 21 dizel-generator quraşdırıl-maqla, enerjinin verilişində fasilələr olmadıqda, hətta minimal tələblər çərçi-vəsində qatarların da hərəkətini təmin edən alternativ mənbə yaradılıb". Bū-

tün bunlar təbii ki, müasir texnologi-yalar və innovasiyalar tətbiq edilmək-lə həyata keçirilib.

Qeyd edək ki, son 20 il ərzində ya-şıl və bənövşəyi xətlər üzrə 7 yeni stan-siya inşa edilib. Metropoliten üçün xə-tlərin fəaliyyətini təmin edən nəhəng in-frastruktur kimi "Xocəsən" elektrik de-posu isə nəinki müstəqillik dövründə, ümumilikdə Bakı metrosunun tarixində yetişmiş yerli mütəxəssislərin mühən-dis-texniki bilik və bacarığının əyani nümayişidir. Bundan başqa, dərin özül-lü 2 stansiyanın ikinci giriş-çıxışları ti-kilib. Hazırda "Həzi Aslanov" stansiya-sında əsaslı təmir və yenidənqurma iş-ləri aparılır, "Cəfər Cabbarlı"da bu işlər isə yekunlaşmaq üzrədir.

Paytaxtı piyadalar şəhərinə çevir-mək üçün bu gün metropoliteni geniş-ləndirmək qaçılmazdır. Həm də bu əvəzsiz ictimai nəqliyyat növünü sözün birbaşa mənasında "Əlçatan metro"ya çevirmək lazımdır. Çünki metro həm də stansiyalarda keçirilən sosial xarak-terli layihələr, maarifləndirmə kampa-niyaları və kütləvi-mədəni tədbirlər məkanıdır. Bu isə metronun tarixi-me-marlıq abidəsi kimi məşhurlaşan sima-sına yeni bir missiyanın əlavə edilməsi deməkdir.

Züleyxa ƏLİYEVƏ,
"Azərbaycan"