

Bakı metropoliteni: dünəndən sabaha

Yeraltı dünyanın tıxacsız yolları

Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin yanvarın 7-də yerli televiziya kanallarına müsahibəsində səsləndirdiyi tapşırığa uyğun olaraq, 2030-cu ilə qədər Bakıda 10 yeni metro stansiyası tikilməlidir. Bu stansiyalar Bakı şəhərində nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına, eləcə də şəhərdə tıxac probleminin, avtobus nəqliyyatını metro ilə uzlaşdırmaq kimi mühüm məsələlərin həllinə xidmət göstərəcəkdir. Ölkə rəhbəri, eyni zamanda, bildirib ki, bu ildən sözügedən sahəyə investisiyaların qoyulacağı da nəzərdə tutulur.

Dövlətimizin başçısı yanvarın 28-də nəqliyyat məsələlərinə həsr olunmuş müşavirədə isə qeyd edib ki, son 30 il ərzində Azərbaycan əhalisi 10 milyon nəfəri keçib. Bakıda yeni metro stansiyaları istifadəyə verilməklə böyük layihələr icra edilərsə də, şəhər yol infrastrukturunu, o cümlədən metro imkanları bu artıma uyğun deyil. 2008-ci ildən metronun 7 stansiyası tikilsə də, dövrün çəğirishlərinə uyğun olaraq, bu istiqamətdə yeni qərarlara ehtiyac var.

Azərbaycan Respublikasının Prezidentinin yanvarın 30-da imzaladığı sərəncamla isə “Bakı şəhərində və ətraf ərazilərdə nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsinə dair 2025–2030-cu illər üçün Dövlət Proqramı” təsdiq edilib. Sənəddə yeni 10 stansiyanın, “İçərişəhər” stansiyasında keçid kamerasının inşası, “Qırmızı” və “Yaşıl” xətlərin ayrılması, 2 elektrik deposunun tikintisinin tamamlanması, enerji sisteminin etibarlılığının artırılması və s. mühüm məsələlər nəzərdə tutulub. Eyni

qarşıdakı müddətdə görülcəyi nəzərdə tutulur.

Ümumiyyətlə, 10 stansiyanın inşası metropolitenin genişləndirilməsinə, mövcud infrastruktur problemlərinin mərhələli şəkildə aradan qaldırılmasına, sərnişinlərə xidmət keyfiyyətinin artırılmasına əhəmiyyətli təsir göstərəcək. Həmin stansiyaların inşası şəhərdə mobillik planının həyata keçirilməsini sürətləndirəcək və metropolitenin nəqliyyat sistemində ictimai sərnişinlərə baxımından rolunu artıracaq. Lakin qeyd edilənlərlə yanaşı, qarşıda duran ən mühüm vəzifə xətlərin ayrılması layihəsi olacaq.

Xətlər ayrılacaq

“28 May” stansiyasında kəsişərək birleşən “Yaşıl” və “Qırmızı” xətlərin ayrıl-



zamanda, “Bənövşəyi” xətdə 6, “Yaşıl” xətdə isə 4 stansiyanın inşa edilməsi planlaşdırılıb.

Bu işlərin tərkib hissəsində kompleks tədbirləri özündə ehtiva edən mühüm vəzifələrdən biri də xətlərin ayrılması layihəsidir.

10 yeni stansiya

Yerli və xarici mütəxəssislərin iştirakı ilə paytaxtın nəqliyyat layihəsi hazırlanıb. İşlərə ən qısa müddətdə başlanılacağı nəzərdə tutulub. 2030-cu ilə qədər 10 stansiyanın inşasının başa çatdırılması qarşıya əsas vəzifə kimi qoyulub. Mütəxəssislər tərəfindən metropolitenlər üçün hər xəttin müstəqil fəaliyyətinin çox vacib olduğu bildirilib. Bu stansiyaların isə Bakıda nəqliyyat sıxlığının azaldılmasına təkan verəcəyi proqnozlaşdırılıb.

Ümumiyyətlə, nəzərdə tutulan layihələrin icrası paytaxtımızda mobilliyin inkişafına mühüm təsir göstərəcək. Metro və digər ictimai nəqliyyat vasitələri inteqrasiya olunacaq. Bu, eyni zamanda, insanlar üçün ictimai nəqliyyatın daha münasib, əlçatan və rahat olmasına xidmət edəcək. Belə halda isə “Qırmızı” və “Yaşıl” xətlərin mütləq şəkildə ayrılması qarşıda duran hədəfin gerçəkləşdirilməsini şərtləndirəcək.

“Bənövşəyi” xəttin inşa ediləcək 6 stansiyasından 2-si isə “Yaşıl” xəttə (“Nizami” və “Xətai” stansiyalarında), daha 1-i “Qırmızı” xəttə (“Sahil” stansiyasında) keçid olacaq. Bu layihə sərnişin axını və hərəkət istiqamətlərinə əsaslı dəyişiklik gətirəcək. Eyni zamanda, Sumqayıt, Xırdalan, Bakı-Şamaxı yolunda yerləşən qəsəbələrə şəhər mərkəzinə hərəkət yaxınlaşacaq. Başqa sözlə, metropolitenin tranzit rolu artacaq. Və xətt üzrə daşıyan sərnişinlərin sayı əsaslı şəkildə çoxalacaq.

Stansiyalardan birinin 2026-cı ilin sonuna qədər istifadəyə verilməsi nəzərdə tutulub. Bənövşəyi xəttin layihə adı “B-04” olan stansiyasında inşaatın əsas mərhələsi tamamlanıb.

Hazırda keçidlərin tikintisi ilə yanaşı, daxili xidməti sahələrin və otaqların, arakəsmələrin tikintisi aparılır. Təchizat məsələləri istiqamətində də layihələr gerçəkləşdirilir. Eyni zamanda, təchizat, qurashdırma, hərəkətin təşkili və s. işlərin də

ması layihəsinin icrasına yaxın vaxtlarda başlanacaq. Bu xətlərin müstəqil fəaliyyəti hər birinin öz infrastrukturunu çərçivəsində fəaliyyətinin, idarəetmə prinsiplərinin, sərnişindəşımaya xidmətinin və texniki quruculuğunun daha səmərəli və keyfiyyətli təchilini yoll açacaq.

Layihəyə “28 May” stansiyası yaxınlığında qazıntı işləri ilə başlanılacaq. Ərazinin ağır geoloji mühitə malik olması səbəbindən ərazidə ən optimal qazma üsulu ilə inşaatın texniki təhlükəsizliyi təmin ediləcək. Bu işlər “Cəfər Cabbarlı–Nizami” mənzilini birləşdirəcək 200 metrə yaxın tunelin inşası ilə tamamlanacaq. Həmin müddət ərzində geoloji təsirlər nəticəsində “Nizami” stansiyası istiqamətində tunel geyimində meydana gəlmiş və yoll mənzilində qatarların sürət həddinin aşağı salınmasına səbəb olmuş texniki çatışmazlıqlar da aradan qaldırılacaq.

Tunelin qazılması ilə əlaqədar artıq ilkin hazırlıq tədbirləri görülür. Bu məqsədlə hazırda iki istiqamətdə hazırlıq layihələri reallaşdırılır. Yeni ildən isə tunel qazıntısına başlanılması planlaşdırılır.

2 stansiya keçidi

Layihə çərçivəsində “28 May” stansiyasından “Cəfər Cabbarlı” stansiyasına daha bir keçid tikiləcək. Bu isə sərnişin axını gur olan “28 May” stansiyasından “Cəfər Cabbarlı” stansiyasına və əksinə, sərnişin axımının parçalanmasına və hərəkətin daha intensiv tənzimlənməsinə, təhlükəsizliyin daha da artırılmasına əsaslı şəkildə təsir göstərəcək. 2026-cı ildə tamamlanması nəzərdə tutulan bu işlər zamanı əsas tunel qazıntısı müddətində “28 May–Nizami” yoll mənzilində qatarların hərəkəti dayandırılacaq. Lakin layihənin icrası, sadəcə, tunelin və keçidin tikintisi ilə məhdudlaşmayacaq.

Mürəkkəb və kompleks tədbirlərin tərkib hissəsinə xətlərin fəaliyyətini və idarəetməsinin təmin edən əsas infrastruktur layihələrinin həlli də daxildir. İlk növbədə, dünya praktikasında olduğu kimi, qatarlara qulluq, xidmət, təmirin təşkili və tunel, yoll, hərəkətin təşkili və digər mühüm sahələrin fəaliyyətinin təşkili, texniki məsələlərin həlli baxımından hər xəttin özünün deposu olmalıdır. Hazırda Bakı metropoliteninin 3



“Qırmızı” xəttin 1967-ci ildən fəaliyyət göstərən və fiziki-mənəvi cəhətdən köhnəlməmiş 1 saylı dartı elektrik yarımstansiyasının tamamilə yenidən qurulması zəruri və qaçılmazdır.

Tezlik, sürət

Xətlər ayrıldıqdan sonra hər birinin səmərəli fəaliyyəti, sərnişinə nümunəvi xidmətin təşkili, daha çox sərnişindəşımaya gücü və mövcud sıxlığın tənzimlənməsi optimal hərəkət cədvəlinin təşkilindən və minimal intervallların tətbiqindən aslıdır. Bu səbəbdən hərəkətin təşkili prinsiplərinə uyğun olaraq sonuncu stansiyalarda dalan infrastrukturunu və ya dönmə kamerasının olması xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Buna görə “Qırmızı” xətdə hərəkətin mümkün ən minimal interval hədlərinə çatdırılması üçün “İçərişəhər” stansiyasının arxasından qatarların geri qaytarılması məqsədilə dönmə kamerasının inşası planlaşdırılıb. Bununla bağlı müvafiq işlərin aparılması üçün ilkin tədbirlər görülür.

Bununla yanaşı, “Yaşıl” xətdə də funksional fəaliyyət “Xətai” stansiyasından sonra xəttin inşasının davam etdiriləməsidir. Nəzərdə tutulmuş 10 stansiyadan 4-ü məhz bu istiqamətdə tikiləcək. Xətlərin ayrılması layihəsi üçün mühüm olan infrastruktur şərti adı “Y-15” olan stansiyadır. Bu səbəbdən konseptual inkişaf sxemində nəzərdə tutulmuş inşaat işlərinə müvafiq dalan infrastrukturunu ilə təmin edilməsi nəzərdə tutulmuş “Y-15” stansiyasından başlayaraq, “Xətai” stansiyası istiqamətində aparılacaq. Bu inşaat sahəsində 8 Noyabr prospektində Nizami Gəncəvi parkının yaxınlığında yerləşən şərti adı “Y-14” olan stansiyanın inşası da tamamlanmalıdır.

Daha nələrlə olacaq?

Qeyd olunan işlərin mərhələli şəkildə tamamlanması paytaxtda nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı, tıxacların azaldılması, ictimai sərnişindəşımaya sektorunun səmərəli fəaliyyəti fərdi avtomobillərdən imtinaya gətirib çıxaracaq. Şəhər mərkəzində ictimai nəqliyyatın üstünlüyü, eyni zamanda, mikromobilliyin daha sürətli inkişafına xüsusi təkan verəcək. Mobillik proqramının uğurla tamamlanması və onun ən qonaqbox modelinin qurulması həm də şəhəratrafi yaşayış və sənaye sahələrinin, eləcə də aqlomerasiyaya daxil olaraq böyüyən şəhər və qəsəbələrə doğru nəqliyyat infrastrukturunun optimallaşması istiqamətində ən mühüm addımlardan biridir.

“Yaşıl” və “Qırmızı” xətlərin müstəqil infrastrukturunu qurulmaqla hər birinin optimal hərəkət cədvəli olacaq. Belə də “Yaşıl” və “Qırmızı” xətlərdə daha dayanıqlı, daha təhlükəsiz hərəkət təmin ediləcək. Intervallar ən minimum həddə çatdırılacaq. Həminin “Yaşıl” və “Qırmızı” xətlərin hazırda birləşdiyi (“Dərnəgül–28 May” və “İçərişəhər–28 May”), lakin gələcəkdə ayrılacaq “28 May” stansiyasına qədər sahələrdə mövcud olan 4 dəqiqə və daha yuxarı interval azaldılacaq.

Bakı metropolitenində sərnişinlərin təhlükəsizliyi hərəkəti, rahatlığı və məmnunluğu əsas hədəfidir. Yeniləşmə tədbirləri sayəsində əldə olunacaq üstünlüklər hesabına sərnişin axımının optimallaşdırılması və daha çox sərnişin daşınması imkanları rahat tənzimlənəcək. Görüləcək işlər, bununla yanaşı, “Yaşıl” və “Qırmızı” xətlər üzrə, “28 May–Cəfər Cabbarlı” keçid qovşağında sərnişinlərin paylanmasına, bölünməsinə təsir edəcək. “28 May” stansiyasına hazırda daxil olan sərnişinlər ayrı-ayrı xətlər üzrə bölünəcək, stansiyanın sərnişin yükü normaya salınacaq. Sərnişinlərin stansiyaya axını istiqamətlər üzrə keçidlərdə bölünəcəyindən bir xətt üzrə

hərəkət cədvəlində yaranan problem digərində təsir etməyəcək.

Ümumilikdə, metropolitenə il ərzində yenidənqurma işlərinin icrasına başlanılması nəzərdə tutulub. Prezident İlham Əliyevin tapşırıqlarına əsasən, paytaxtın yerüstü ictimai nəqliyyat və mübadilə mərkəzləri ilə əlaqəli şəkildə təchil olunaçağını nəzərə alsaq, şəhərin sərnişindəşımaya dinamikası, mobillik planı sürətlənəcək.

Yeni qatarlar da alınacaq

Hazırda Bakı metropolitenində 347 vagon və ya 67 qatar sərnişindəşımaya prosesinə cəlb edilir. “Bənövşəyi” xətdə 7 vagonlu, “Yaşıl” və “Qırmızı” xətlərdə 5 vagonlu qatarlar hərəkət edir. Vagonların xətdən tam çıxarmaq üçün istismar müddəti bitməlidir. Bu müddət 30-31 ildir. 30 qatar məhz yeni nəsil qatarıdır.

Bağlanılmış müqaviləyə əsasən, 2025-ci ildə alınmış 20 yeni vagonun Bakıya gətirilərək, xəttə buraxılması üçün son komplektləşdirmə, sazlama və sınaq işləri aparılır. Əldə olunmuş razılığa əsasən, daha 10 vagon (2 qatar tərkibi) Bakı metrosuna bu il təhvil veriləcək. Dördüncü nəslə mənsub bu qatarların 2025-ci ildə istismar müddəti başa çatmaq üzrə olan vagonların əvəzinə xəttə buraxılması nəzərdə tutulub. Beləliklə, 2025-ci ilin sonuna qədər yeni nəsil vagonların sayı 180-ə (36 qatar tərkibi) çatdırılacaq.

Dövlət Proqramına uyğun olaraq, 2030-cu ilə qədər 300-ə yaxın yeni nəsil vagonun alınaraq metropoliten xətlərinə buraxılması nəzərdə tutulub. Hazırda bu istiqamətdə planlı işlər davam etdirilir, dünyanın aparıcı istehsalçıları ilə müzakirələr davam etdirilir.

Sərnişin sıxlığının tənzimlənməsi və sərnişin məmnunluğunun artırılması baxımından qatarların hərəkətinin intensivləşdirilməsi xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Cari ilin may ayında metropolitenin fəaliyyətinə də mühüm yenilik edilib – son 16 ildə ilk dəfə intervalın azaldılmasına nail olunub. Qatar cütələrinin sayı 30-dan 32-yə yüksəldilərək, yeni, daha sıx hərəkət cədvəli tətbiq edilib. “Cüt qatar” anlayışı – bir saat ərzində müəyyən bir stansiyadan keçən qatar sayını bildirir və bu, infrastrukturunu, xüsusən qatarların hərəkət təhlükəsizliyi sisteminin texniki imkanları ilə müəyyən olunur. Bu dəyişiklik nəticəsində pik saatlarda qatarlararası interval 1 dəqiqə 52 saniyəyə qədər azaldılıb.

Bakı metropoliteni iş günlərində orta hesabla 740 minə yaxın sərnişinə xidmət göstərir. Sentyabrın 15-dən isə payız-qış hərəkət cədvəlinə keçid dövründə bu nailiyyət bir qədər də dərinləşdirildi. Metropoliten tarixində ilk dəfə pik saatlarda qatarlar arasında interval 1 dəqiqə 45 saniyəyə endirildi. Bu göstərici 34 cüt/saat prinsipi (1 saat ərzində 1 stansiyadan hər iki istiqamətdə keçən qatarların sayı) əsasında əldə olunub və bununla da son bir il ərzində artıq ikinci dəfə rekord qeydə alınıb.

Bütün bu yeniliklər mövcud texniki imkanlar daxilində aparılmış təkmilləşmə işləri sayəsində gerçəkləşdirilib. İndi isə görülmüş əlavə tədbirlər, yeniliklər pik saatlarda qatarların hərəkətinin daha da sıxlaşdırılmasına imkan yaradıb.

Yeri gəlmişkən, yeni hərəkət cədvəlinin hazırlanması çərçivəsində:

- Qatarların hərəkətinin təşkilində istifadə edilən köhnə, kağız əsaslı cədvəldən imtina olunaraq yeni rəqəmsal proqram təminatı istifadəyə verilib;
- İşarəvermə və idarəetmə sistemləri təkmilləşdirilib, stansiyalara giriş-çixış və dayanma rejimləri optimallaşdırılıb;
- Maşinistlə həyəətə təlimlər keçirilib, stansiyalarda əlavə nəzarət tədbirləri görüldü.

Beş vagonadan ibarət bir qatarın maksimal tutumunun 1600 nəfər olduğunu nəzərə alsaq, bu hesabla hər iki istiqamətdə əlavə olunan qatarların daşıma gücü eyni vaxtda 6400 sərnişinə çatır. Yeni cədvəl üzrə təchil olunmuş 34 cüt qatarın dövrüyyəsi nəticəsində pik saatların ümumi müddəti ərzində, yəni, təxminən, 4,5 saatda 28 min 800 sərnişinin daşınması mümkün olacaq. İş günlərinin ümumi həcmi ilə birlikdə bu rəqəm illik hesabla 8 milyon dan artıq sərnişinin daşınmasına əlavə imkan yaradacaq.

Bakı metropoliteni bundan sonra da sərnişindəşımada xidmət keyfiyyətinin yüksəldilməsi, sərnişinlərin daha çevik və rahat hərəkətinin təmin olunması istiqamətində ardıcıl tədbirlər həyata keçirəcək.