

Bakı Metropoliteni-51

Bakı metrosunun ikinci yarıməsrinin ilk ili də artıq geridə qaldı. Ötən ilin bu günlərində 50 illik yubileyini qeyd edən metropoliten 1 il də yaşadı. "Bakı Metropoliteni" QSC-nin yaradılmasından sonrakı 5 ilin hər biri kimi, bu son ilin də öz rəngi, nəfəsi, yaddaşı, ahəngi var. Bakı Metropoliteni yarıməsrlik fəaliyyəti dövründə şərfli yol keçib. Bu yolun sət enişləri, uca yoxşuları, ciddi çətinlikləri olub. Bütün bunlar ölkəmizdəki iqtisadi-siyasi durumun təzahürü kimi yaşanıb. Amma yeni əsrin ilk illərindən respublika həyatının bütün sahələrində, eləcə də iqtisadiyyatdakı vüsətli dirçəliş metronun fəaliyyətinə də təsirini göstərib.



Əsrin ilk onilliyinin ikinci yarısında yeraltı yollarımızın uzunluğunda, stansiyalarımızın sayında artım müşahidə olundu. Bakı Metropoliteninin perspektiv inkişafı üzrə Dövlət Proqramının icrasına başlandı. Amma yeniləşmə müasirlik ruhu, dövrün nəbzine uyğun strateji yanaşma, perspektivə daha aydın baxış tələb edirdi. 2014-cü il fevralın 27-də dövlət başçısının "Bakı Metropoliteni" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradılması barədə sərəncamı da məhz bu səbəbdən irəli gəldi. Sərəncama əsasən, Bakı Metropoliteni və "Azartunelmetro-tikinti" Səhmdar Cəmiyyətinin yenedən təşkilatı yolu ilə səhmləri dövlətə məxsus "Bakı Metropoliteni" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti yaradıldı və bundan sonrakı 5 ilə yaxın müddət göstərdi ki, dövlət başçısı Bakı metrosunun inkişafında daha yüksək sürətə nail olmağın yolunu qeyd-şərtsiz düzün müəyyən edib. Azərbaycan Prezidenti cənab İlham Əliyevin yeni quruma təyin edilən rəhbərliyin qarşısına qoyduğu məsələlərdən ən başlıcası isə yeraltı yollarda təhlükəsizliyin yüksək səviyyəyə çatdırılması idi.

Bütün rels nəqliyyatında olduğu kimi, metropolitenə də təhlükəsizlik daha çox yol və lokomotiv təsərrüfatları ilə bağlıdır. Həmin dövrdə Bakı Metropolitenində hər iki sahədə böyük islahatların aparılmasına kəskin ehtiyac yaranmışdı.

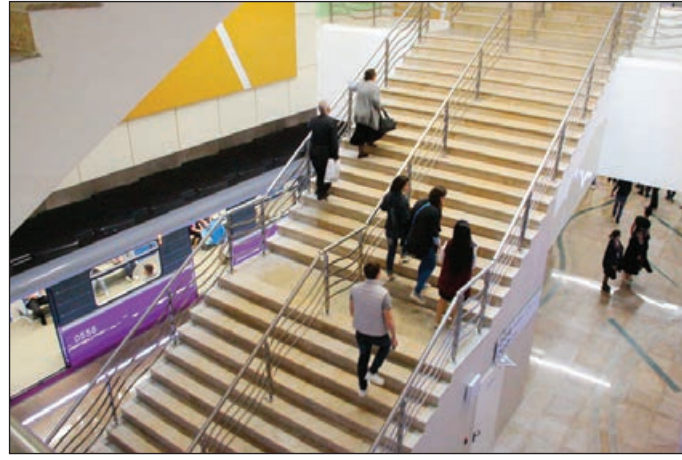
QSC rəhbərliyi hərəkətin təşkilatı ilə bilavasitə bağlı olan sahələrin texniki vəziyyətinin dəqiq təhlili və qiymətləndirilməsinin əhəmiyyətini nəzərə alaraq, bu sahədə ən müasir üsulların metroya gətirilməsini bütün işlərin başlanğıcı hesab etdi. 2014-cü ilin payızında dünyanın aparıcı ölkələri, o cümlədən Almaniya, Fransa, ABS-in sahə mütəxəssisləri ilə sıx əməkdaşlıq edən Rusiyanın TVEMA şirkətinin Bakı Metropoliteninin mütəxəssisləri ilə yerli şəraitdə yığıldığı diaqnostika kompleksi təkcə yolun deyil, tunel qurğularının, tunel geyimləri arxasındakı mühitin, elektrik şəbəkəsinin, işarəvermə və rabitə sistemlərinin, kablərlərin, tunellərin endazə ölçülərinin, təmas relsinin, rels dövrəsinin, qızmaya məruz qalma ehtimalı olan bütün avadanlıq və texniki qurğuların vəziyyətini öyrənmək, istilik ölçmələri aparır.

2015-ci il aprel ayının 16-da Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin iştirakı ilə "Nərimanov" elektrik deposunda innovasiyalar baxımından ən yüksək 4-cü nəslə mənsub qatarlara və ilk müasir diaqnostika kompleksinə baxış keçirildi. Həmin ilin oktyabrın 16-da metropoliten infrastrukturunun çoxfunksiyalı diaqnostika kompleksi rəsmi fəaliyyətə başladı və qısa müddətdə beynəlxalq səviyyədə mütəxəssislərin diqqətini cəlb edərək böyük nüfuz qazandı. Fəaliyyətinin ilk ilində kompleks Moskvada keçirilən diaqnostik vasitələrin beynəlxalq sergi-simpoziumunda dünyada analoqu olmayan diaqnostika qurğusu kimi

qiymətləndirildi. Bu ilin sentyabrında Berlinə keçirilən nüfuzlu "Innotrans" sergisində diaqnostika vasitələrinin fəaliyyətinə həsr olunmuş videoçarxın əsas hissəsi məhz Bakı Metropoliteninin diaqnostika kompleksinə həsr olunmuşdu. İtaliyanın, Hindistanın, Gürcüstanın sahə mütəxəssisləri, eləcə də Ümumrusiya Dəmiryol Nəqliyyatı Elmi-Tədqiqat İnstitutu bəhəslərini bu sahədə təc-

İkinci yarıməsrin başlanğıcında

Metropolitenə iki sahənin yenilikləri bütün nailiyyətlərin miqyasını əyani nümayiş etdirir



rübəsini öyrənmək məqsədilə Bakı Metropolitenində olublar.

Hərəkətin təhlükəsizliyi baxımından yolun texniki vəziyyəti daha böyük diqqət tələb edir. Statistika göstərir ki, dünyada baş verən demir yolu qəzalarının 60-65 faizi demir yollarında nasazlıqlar səbəbindən baş verir. Rels nəqliyyatında daimi nəzarət tələb edən yolun alt yatağı, üst quruluşu müxtəlif parametrlər üzrə müvafiq ölçülərə uyğun olmalıdır. Burada isə söhbət ən kiçik ölçü vahidləri nə qədər dəqiqlikdən gedir. Bu ölçülərin normalara uyğunluğuna görə yolun vəziyyəti qiymətləndirilir. Son 4 ildə yeraltı yolların cari və əsaslı təmiri sahəsindəki köklü tədbirlərlə bu işin daha məqsədyönlü şəkildə aparılması təzliklə bəhrəsini verdi. Belə ki, 2014-cü ilin əvvəlində 72 km-ə bərabər olan yeraltı yolların cəmi 400 m-i "əla" qiymətə layiq idi. Müqayisə üçün deyək ki, bu gün yolun 65 km-i əla vəziyyətə gətirilib. Kafi və qeyri-kafi yollar tamamilə ləğv edilib. Cəmi 4 il ərzində belə yüksək nailiyyətin əldə olunması "Bakı Metropoliteni" QSC-də yeraltı yollarla bağlı aparılan islahatların

həyata keçirilməsində strateji istiqamətin düzgün seçilməsinin nəticəsidir.

Yeniliklərin miqyası isə ən yüksək dünya standartlarına doğru gedir. Həyata keçirilən başlıca yeniliklərdən biri yollarda taxta şpalların demir-beton konstruksiyalı analoqları ilə əvəzlənməsidir. Demir-beton şpallar istismar xüsusiyyətlərinə görə daha sərfəli və uzunömürlüdür, bütün texniki tələblərə əməl olunduqda az qulluq tələb edir. Bu da, öz növbəsində, işçi qüvvəsindən daha səmərəli istifadə etməyə imkan verir. Digər tərəfdən, demir-beton şpallar kənarından alınırsa, 2016-cı ilin sonunda "Bakı Metropoliteni" QSC özünün demir-beton konstruksiyalı istehsalatı sahəsində dünyanı aparıcı müəssisələrindən olan "Vollert" şirkəti ilə işbirliyi nəticəsində beton blokların istehsalı sexi fəaliyyətə başlayıb. Sexin fəaliyyəti isə yalnız yerli kadrlar tərəfindən təmin edilir. Ümumiyyətlə, gələcəkdə istehsal gücünün artırılması da mümkün olan bu sexin məhsulu "Made in Azerbaijan" brendinə bir töhfədir. Burada istehsal olunan beton bloklar ilk olaraq "Nərimanov"

elektrik deposunda çəkilən yeni cinsə qatarda istifadə ediləcək olub, təcrübəsi öyrənilib. Hazırda isə bu beton bloklar Banövşəyi xəttin yeni inşa olunan "Memar Əcəmi-B-03" mənzilində uğurla tətbiq olunur və artıq tunellərdə quraşdırma işləri başa çatıb.

Sadə, daha uzunömürlü və səmərəli beton şpallara keçilməsi depo və park yollarında da mərhələlərlə davam etdirilir. Burada Ələt şpəl zavodunun məhsullarından istifadə olunur.

Onu da qeyd edək ki, bu yollarda yolun digər üstüquruluş elementləri də texnoloji innovasiya məhsullarıdır. "Vossloh" şirkətinin 300 UTS yol bəndlərinin tətbiqi, yeni tipli İspaniya istehsalı olan yoldəyişdiricilərin funksionallığı ilə seçilir. Bu yoldəyişdiricilər daha uzun, qatarlara daha geniş və sürətli manevar, yoldan yola keçmək imkanı yaradır. Yeni tətbiq olunan təmas relsi isə alüminium materialdan hazırlanmaqla gövdəsi poladdandır. Bu tip təmas relsləri elektrik enerjisinə 25 faiz qənaət etməyə imkan verir. Bütün bunlar yolla bağlı həyata keçirilən yeniliklərin sadəcə bir qismidir. Bununla yanaşı, iş prinsipləri

nə gətirilən yenilikləri də qeyd etmək olar. Yola xidmət, qulluq göstərən heyətlər artıq planşet və notbuklar vasitəsilə yollara birləşməyə başlayıb, əldə olunan materialları yerində təhlil edərək, yoxlanılan sahələrin, nöqsanın yerini dəqiq müəyyən edə və onun aradan qaldırılması yollarını avtomatik müəyyən edə bilərlər.

Yolla bağlı təhlükəsizliyin digər vacib tərəfi lokomotiv təsərrüfatıdır. 5 il əvvəllə müqayisədə irəliləmiş ölçüyə gəlməzdir. Hər həftə 15-20 qatar yolda işini başa çatdırmaq üçün nasazlığa görə depoya qayırdı. İndi isə belə halların sayı 4 dəfəyə yaxın azalıb. Hətta ələ həftələr olur ki, nasazlığa görə xətdən çıxarılan qatar olmur.

Bu nəticənin əldə edilməsi vaqonların təmir bazasının gücləndirilməsi ilə qatarların təmirarası qaçış müddətlərinin normalara uyğunlaşdırılması, təmir müddəti ötmüş qatarların xəttdə buraxılması hallarının aradan qaldırılması sayəsində mümkün olub. Metropolitenin yeganə "Nərimanov" elektrik deposunda icrası mümkün olan ən böyük təmir növü 3 saylı cari təmir idi. Əvvəllər il ərzində bu təmir həcmi 20-30 qatar

üzərində yerinə yetirmək mümkün olurdusa, deponun istehsalat sahələrində aparılan yenidənqurma, avadanlıqların yeniləşdirilməsi və istehsalat prosesini sürətləndirən, təmirin keyfiyyətini artıran, əl əməyini minimuma endirən yeni qurğu və avadanlıqların tətbiqi nəticəsində təkcə keçmiş müddətə qatarmıy.

Əsaslı təmirə gəldikdə isə, bir daha qeyd edək ki, Bakı metrosunun depou belə təmir üçün nəzərdə tutulmayıb və ələ bu səbəbdən ki, vaqonların əsaslı təmiri əvvəldən keçmiş SSRİ metropolitenlərində, vaqon təmiri müəssisələrində yerinə yetirilirdi. Təkcə 2013-2015-ci illərdə 6 qatar Moskva Elektrik Qatarlarının Təmiri Zavodunun Tbilisi filialında əsaslı şəkildə yenilənib. İstismar xərclərini qat-qat yüksəldən bu vəziyyət "Bakı Metropoliteni" QSC-nin rəhbərliyini metropoliten tarixində ilk dəfə qatarların əsaslı təmirinin və modernləşdirilməsinin yerli şəraitdə təşkilatı ilə bağlı ciddi addımlar atmaq üzərində düşündürdü. Aydın ki, bu

zərində yerinə yetirmək mümkün olurdusa, deponun istehsalat sahələrində aparılan yenidənqurma, avadanlıqların yeniləşdirilməsi və istehsalat prosesini sürətləndirən, təmirin keyfiyyətini artıran, əl əməyini minimuma endirən yeni qurğu və avadanlıqların tətbiqi nəticəsində təkcə keçmiş müddətə qatarmıy.

Əsaslı təmirə gəldikdə isə, bir daha qeyd edək ki, Bakı metrosunun depou belə təmir üçün nəzərdə tutulmayıb və ələ bu səbəbdən ki, vaqonların əsaslı təmiri əvvəldən keçmiş SSRİ metropolitenlərində, vaqon təmiri müəssisələrində yerinə yetirilirdi. Təkcə 2013-2015-ci illərdə 6 qatar Moskva Elektrik Qatarlarının Təmiri Zavodunun Tbilisi filialında əsaslı şəkildə yenilənib. İstismar xərclərini qat-qat yüksəldən bu vəziyyət "Bakı Metropoliteni" QSC-nin rəhbərliyini metropoliten tarixində ilk dəfə qatarların əsaslı təmirinin və modernləşdirilməsinin yerli şəraitdə təşkilatı ilə bağlı ciddi addımlar atmaq üzərində düşündürdü. Aydın ki, bu

işin ölkə xaricində deyil, məhz yerli şəraitdə təşkilatı külli miqdarda vəsaitə qənaət etməyə imkan yaradı. Vaqonların nəqlinə, gömrük xərclərinə sərf olunan vəsaitə qənaət etməklə yanaşı, təmirin yerli şəraitdə aparılması, həm də daha yüksək keyfiyyət göstəricilərinə və vaqon təmiri sahəsində yüksəkixtisaslı mütəxəssislərin yetişməsinə imkan verdi.

Əsaslı təmirə keçid 2014-cü ildə mərhələli şəkildə başladı. Birinci mərhələ vaqonların korroziyadan təmizlənmək rənglənməsindən ibarət idi. İlk 10 vaqon qum şırnağı ilə korroziyadan təmizlənmək rəngləndi. 2015-ci ildən başlanan sonrakı mərhələdə təmir işləri vaqonların salonlarına keçdi. Döşəmə və divar örtükləri yeniləndi, qapıların rezinləri dəyişdirildi, havalandırma xətti təmizləndi. Yeni quraşdırılan oturmaqçaların üzərinə həkk edilən "Bakı Metropoliteni" QSC-nin loqotipi sərnişin salonunun görkəminə müsbət təsir edən dizayn elementinə çevrildi. Üçüncü mərhələdə elektrik xətləri və işıqlandırma şəbəkəsi də əsaslı şəkildə yenidən quruldu.

Vaqonların ön hissəsinin dəyişdirilməsi isə daha ciddi və sərfəli tələb edən əməliyyat idi. İlk nümunələr Tbilisidə təmir olunan vaqonların üslubunu saxlasa da, sonradan vaqonların ön hissəsi yeni dizayn üzrə hazırlandı. Xüsusi materialdan hazırlanan ön hissə korroziyaya və fiziki təsirlərə davamlı, yüngül, etibarlı və təhlükəsiz, maşinist üçün daha rahat və əlverişli idarəetmə şəraiti kəsb etdi. Platformaya nəzarət güzgülərinin yeni forması və ölçüsünün böyüklüyü maşinistin görmə dairəsini genişləndirdi. Bu işlər xüsusi hazırlıq, avadanlıq bazası olmayan bir sahədə yerinə yetirildi. Əsas istehsalat sahəsi - qatarların əsaslı təmiri sexinin tikinti işləri bunlara paralel olaraq aparıldı. Sex 2017-ci ilin noyabrında istifadəyə verildi və ilk qatar təmirə qəbul edildi. Bu, Bakı Metropoliteni üçün tarixi bir gün idi. Yeni sex il ərzində 30-a yaxın vaqonu əsaslı şəkildə təmir etmək gücünə malikdir. Bu ilin iyununda sexin ilk məhsulu olan yenilənmiş qatar xəttə çıxdı. Bütün bunlar təkcə metropolitenə lokomotiv briqadalarının peşəkarlığının yüksəldilməsinə, elmi potensialın artırılmasına xidmət etmir. Eyni zamanda, metropoliten tarixinin ən mühüm yeniliklərindən biri olan vaqonların əsaslı təmiri ölkədə vaqonqayırma sənayesinin formalaşması üçün bir başlanğıcdır.

Əlbəttə, ötən dövrün yeniliklərindən çox bəhs etmək olar. İşarəvermə və rabitə, elektrik təchizatı, ventilyasiya sistemləri sahəsində ən müasir texnologiyalar və avadanlıqların tətbiqi ilə gənişlənir.

Onların hər biri barədə ayrıca və geniş söhbət açmaq olar. Amma təkcə onu qeyd etməklə kifayətlənək ki, Bakı Metropoliteninin üzv olduğu Beynəlxalq "Metro" Assosiasiyasının oktyabrın əvvəlində şəhərimizdə keçirilən müşavirəsinin iştirakçılarını yeraltı nəqliyyatımızın texniki inkişafı sahəsində əldə edilən nailiyyətlərin, həqiqətən də, böyük olduğunu təsdiq etdilər. "Metro" Assosiasiyasının daha bir tədbirində - Sankt-Peterburqda metropolitenlərin baş mühəndislərinin müşavirəsində Bakı Metropoliteninin adı təcrübəsi öyrənilməyə layiq metropolitenlər sırasında çəkilib. Bu, bütün metropolitençilərimizdə qürur doğuran bir haldır. Amma Bakı metropolitençiləri nəzərdə tutduqları işlərin çox hissəsini hələ görməyiblər, qarşıda yeraltı magistralların eməkçilərini daha böyük zəfərlər gözləyir.

Bəxtiyar ƏZİZLİ,
"Azərbaycan"

