

“Bakı Metropoliteni” QSC-nin yaradılmasından 5 il keçir

“Bakı Metropoliteni” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin yaradıldığı ötən 5 illik dövr ərzində paytaxtın yeraltı sənəsinə konveyeri böyük yeniliklər, texnologiyalar, quruculuq meydanına çevrilib. Bu iş sənəsinin təhlükəsizliyi və rahatlığını daha da gücləndirməklə, Metropolitenin inkişafına yeni nəfəs gətirib.

Bakı metrosunun son 5 illi stansiyalarda aparılan təmir işləri, yeraltı sarayların yenidən qurulması, bir neçə stansiyada istismar müddətini başa vurmuş eskalatorların dəyişdirilməsi ilə yanaşı, yolların yenidən qurulması, tunellərin mühafizəsi üzrə işlərin həcm genişliyi ilə yanaşı, yeni sahələrdə tikintinin davam etdirilməsi ilə seçilyənlər. Bütün bunlar barədə ətraflı danışmaq bir məqalənin imkanları xaricindədir. Buna görə də bu işlərin mahiyyəti barədə qısa məlumatlı kifayət olmaq məcburiyyətindəyik.

Təmirin keyfiyyətinin yüksəldilməsi üzrə görülən tədbirlər təkcə maddi-texniki təchizatın yaxşılaşdırılmasının nəticəsi deyildi. Səxələrdə təmirçilər üçün əlverişli əmək şəraitinin yaradılması, onların sosial-məişət məsələlərinə diqqət artırılması da öz sözünü dedi. Qaldırma təmiri səxə əsaslı şəkildə təmir edilməklə yanaşı, orada istehsal prosesinin təkmilləşdirilməsi, əl əməyi həcmının azaldılması üçün tədbirlər görüldü. Arabacıqların, vaqon hissələrinin yuyulması üçün yeni qurğular alındı, vaqonları qaldırma domkratları yeniləndi, təkər cütlərinin təmiri səxində işin keyfiyyətini artıran tədbirlər tez bir zamanda öz bəhrəsini verdi.

Rəhbərlik lokomotiv təsərrüfatı üzrə planlarında daha uzaq hədəfləri nişan almışdı. Vaqon parkında əsaslı təmirə qədər qaçış müddətini başa vurmuş qatarlar var idi. MDB ölkələrinin əksər metropolitenləri kimi, Bakı metrosunun da deposu bu təmir həcmi üçün nəzərdə tutulmadığından əsaslı təmir işləri bir qayda olaraq, keçmiş SSRİ məkanının sahə mütəxəssislərində, Moskva, Xarkov, Tbilisi zavodlarında aparıldı və son illər bu işi Moskva elektrik qatarlarının təmiri üzrə zavodun Tbilisi filialı yerinə yetirirdi. Bakıda belə təmir həcmının aparılması üçün “Dərnəgül” deposunun istismara verilməsi gözləmək lazım idi. Amma artıq 2015-ci ildən başlayaraq, əsaslı təmir həcminin bir neçə prosesinin icrasına yerli şəraitdə başlanıldı. İki il sonra isə metropolitenin 50 illik yubileyi ərəfəsində vaqonların əsaslı təmiri üçün xüsusi olaraq inşa edilmiş səx istifadəyə verildi. 2018-ci ilin iyul ayında Bakı Metropoliteninin tarixində ilk dəfə yerli şəraitdə əsaslı şəkildə təmir olunmuş ilk qatar xəttə çıxdı. Artıq bu günə qədər səx 15 vaqondan ən böyük təmir ilə yanaşı, həm də müasir tələblərə uyğun olaraq modernləşdirilmə işləri aparılıb.

Vaqon parkının yenilənməsi ilə bağlı ən son məlumat isə ötən ayın son günlərinə aiddir. Belə ki, “Transmaşholding” Səhmdar Cəmiyyəti 2019-cu il ərzində Bakı Metropoliteni üçün 30 yeni nəsil vaqonlar istehsal edəcək. Bu barədə müqaviləni şirkətin tərkibinə daxil olan “Metrovaqonmaş” Səhmdar Cəmiyyətinin direktoru Boris Boqatirov və “Bakı Metropoliteni” QSC-nin sədri Zaur Hüseynov imzalayıblar. İstehsal olunacaq 81-765.B/766.B modeli vaqonlar innovasiyalar baxımından ən müasir - 4-cü nəslə aiddir. 2017-ci ildən istehsal olunan yeni vaqonlar Bakı Metropoliteninin istismar parkındakı eyni modellərin sayını artıracaq. İndi alınacaq vaqonlar şifarişinin təklif etdiyi texniki şərtlər əsasında hazırlanır. Əvvəlki nümunələri ilə müqayisə-

“Metro ən rahat, ən ucuz nəqliyyat vasitəsidir. Elə etməlilik ki, köhnə stansiyaları da bərpa etməklə, orada yenidənqurma işlərini sürətlə aparmaqla yeni stansiyaların tikintisinə nail olaq”.

İlham ƏLİYEV

də indiki vaqonların qapıları daha enlidir, qapıların açılıb-bağlanması işıqlı xəbərdarlıq sistemi ilə təmin edilib. Vaqonların konstruksiyası sə-s-küy və istilik izolyasiyasına, kondisioner, ventilyasiya sistemine, sənəsinin elektron qurğularının doldurulması üçün rozetkələrə malikdir. Baş vaqonlarda əlil arabacıqları üçün yerlər ayrılıb. Orijinal qrafikali işıq sxemi yerli informasiya sistemine uyğunlaşdırılıb.

Stansiyaların yenidən qurulması üzrə işlərə gəldikdə isə bu proses “İçərişəhər” stansiyasından başlayıb. Bundan sonra eyni proses “Koroğlu” stansiyasında aparıldı. “28 May” stansiyasında eyni həcmli təmir işləri tam başa çatdıqdan sonra, əsas vestibülün girişi 2015-ci ilin may ayında, Birinci Avropa Oyunları ərəfəsində qapılarını yenidən sənəsinlərin üzünə açdı.

Avropa Oyunları isə metrodan xidmət mədəniyyətinin səviyyəsinin monitorinqinə, sınağına çev-

kameralarının funksionallığı genişləndirilmiş, xidmət heyəti, xüsusən də sənəsinlərlə bərbəsa təmasda olan işçilər uniformalarla təmin edilmiş, oyunların təşkilatçılara dəstək olacaq könüllülərlə təmin edilmişdi. Mühafizə şöbəsinin işçiləri Bakı Metropoliteni üzrə polis şöbəsinin və Fövqəladə Hallar Nazirliyi əməkdaşları ilə təlim-məşqlərdə xüsusi hazırlıq keçmişdilər. “Bakı Metropoliteni” QSC-nin dəvəti ilə bu məsələlərdə 2012-ci ilin London Yay Olimpiya Oyunları zamanı böyük təcrübə toplanmış Böyük Britaniya paytaxtı Londonun ən böyük sənəsinə şirkəti olan “Transport for London”un mütəxəssisləri Bakıya gələrkən birgə təlimlər keçmişdilər.

Avropa Oyunları ərəfəsində stansiyaların sanitariya-gigiyenik vəziyyətinə, xidmət heyətinin zahirli görkəminə, xidmət mədəniyyətinin yüksəldilməsinə, metrodan istifadə qaydalarına ciddi əməl olunmasına nəzarət qat-qat artırılıb.



Yenilik, quruculuq və müasir texnologiyalar



rildi. Həmin günlər metropolitenin günün 19 saati ərzində - səhər saat 6-dan gecə 1-ə kimi qapılarını sənəsinlərin üzünə açmışdı. Oyunların açılış günü qatarlar gecə saat 2-yə kimi, bağlansın gün isə Olimpiya stadionunun sonuncu tamaşaçısı qatara minənə kimi işlədi. Hər iki təntənəli mərasimin nəqliyyat təminatı sarıdan ən ağır yükü metronun üzünə düşdü. Olimpiya stadionundakı açılış mərasimində tamaşaçıların yardan çoxunu metro qatarları aparıb-gətirdi. Həmin günlər xüsusi rejimdə işləyən yeraltı sənəsin konveyerinin bütün xidmətləri səfərbər olunmuş, lazımı təhlükəsizlik tədbirləri görülmüşdü.

Metropolitençilər Avropa Oyunlarına layiqli nəqliyyat dəstəyi vermək üçün işlərə bir il əvvəldən başlamışdılar. Bu müddət ərzində stansiyalarda, piyada keçidlərində təmir işləri aparılmış, xidmət mədəniyyətinin yüksəldilməsi məqsədilə yeni sənəsin məlumat sistemləri tətbiq edilmiş, stansiyalarda yarışların keçirildiyi idman obyektləri, təhlükəsizlik tədbirləri barədə Azərbaycan və ingilis dillərində məlumatlar səsləndirilmiş, təhlükəsizlik tədbirlərinin gücləndirilməsi üçün sənəsin axınının bütün istiqamətlərində və vaqonlarda videomüşahidə



mışdı. Qatarlarda stansiyaların adlarının ilk dəfə olaraq ingilis dilində səsləndirilməsi də ələ həmin vaxtdan başladı. Oyunların açılış və bağlansın günlərində metropolitençilərin yüksək təşkilatçılığı, peşəkərliliyi sayəsində bütün sənəsinlər mənzil başına rahat və təhlükəsiz çatdırıldı. O gecə metropolitençilər bütün xətlərdə Birinci Avropa Oyunlarının tamaşaçılarına daşıyan qatarlara yaşıl işıq yandırdılar.

QSC-nin yaradıldığı ilk 3 il ərzində “20 Yanvar” və “İnşaatçılar” stansiyalarının eskalatorları yeniləri ilə əvəz olundu, altı stansiyanın (“Nəriman Nərimanov”, “Gənclik”, “Qara Qarayev”, “Neftçilər”, “Xalqlar dostluğu”, “İnşaatçılar”) keçidləri əsaslı təmir edildi, “Elmlər Akademiyası” stansiyasında yeni giriş-çıxışın inşasından sonra 1-ci vestibül yenidən qurularaq eskalatorları dəyişdirildi. Stansiyaların əsaslı şəkildə təmiri sonrakı illərdə də planlı şəkildə davam etdirildi. “Nizami” stansiyasında əsaslı təmir işləri yerüstü vestibüldən başqa, hər yerdə aparıldı. Vestibül

əzində isə bu işlər eskalatorların dəyişdirilməsi vaxta saxlanıldı. Bu işlərin görülməsi eskalatorların istismar müddətini başa çatdıcağı vaxt mümkün olacaq.

Orta zalın əsas bezağı olan Nizami poemalarının süjetlərini əks etdirən mozaik pannolar bərpa edildi. Hər iki yolun divarları, orta zalın mərmər libasını dəyişdi. Orta zalın tavanında işıqlanma sistemi yenidən quruldu.

“Elmlər Akademiyası” stansiyasında isə əsas vestibüldə təmir işlərini aparmaq üçün imkan eskalatorlarının yenilənməsi ilə əlaqədar olaraq yarandı. 2015-ci ilin dekabrında Azərbaycan Prezidentinin iştirakı ilə bu stansiyanın ikinci çıxışı açılmasaydı, stansiyaya tam bağlanmadan eskalatorları dəyişmək mümkün olmayacaqdı.

2014-cü ilin sonunda “Xətai-Cəfər Cabbarlı” mənzilinin birinci yolunda tunelin sağlama işlərinin başlanması stansiyanın birinci platformasında və orta zalın həmin platformaya yaxın hissəsində əsaslı təmir işlərinin başlanmasına imkan verdi. 2016-cı ilin dekabr ayında bu işlər başa

çatdı. Ötən ilin sentyabrın 27-dən isə stansiya istismar müddətində başa çatmış eskalatorların dəyişdirilməsi ilə əlaqədar olaraq tamamlanmış təmir işlərini ikinci mərhələdə davam etdirmək mümkün oldu. Hazırda stansiyada işlər davam edir. Stansiyanın 1968-ci ildən istifadədə olan 3 eskalatoru artıq söküldü. Onların əvəzinə Almaniyadan “Thyssen Krupp Fahr-treppe” şirkətinin “Victoria Tube” tipli 4 eskalatorunun quraşdırılmasına başlanılıb.

Təmirin bu mərhələsində yerüstü vestibül, stansiyasının 2-ci baş yolunun və platformasının, orta zalın ikinci hissəsinin təmiri, “Xətai-Cəfər Cabbarlı” mənzilinin 2-ci yolunun sağlama işləri aparılıb.

Hazırda təmir işlərinin aparıldığı ikinci stansiya “Bakmil”dir. Metropolitenin yeganə yerüstü stansiyası yaxın günlərdə tam başqa bir gərəkmə öz sənəsinlərini qəbul edəcək.

2018-ci ildə “Sahil” stansiyası da əsaslı təmindən sonra yenidən

görülmüş işlərdir. Hətta təmir zamanı tamam bağlanan stansiyalarda aparılan işlərin gərginliyini, miqyasını oradan dayanmadan keçən qatarlarda belə hiss etmək olub.

Yeniilinin ab-havası tunellərdə, yollarda da görünməyə başlamışdı. Tunel divarlarının bərkildirməsinə istifadə olunan dəmir-beton və metal konstruksiyaların istismar müddəti 100 il və daha artıq müddət olsa da, bu həm də yeraltı mühitin geoloji vəziyyətindən, qruntun fiziki xassələrindən və kimyəvi tərkibindən asılıdır.

Bakı Metropoliteninin tunelləri çox mürəkkəb hidrogeoloji şəraitdə tikilib və tunel örtükləri bəzi yerlərdə artıq yarım əsrə yaxındır ki, aqressiv mühitin təsirinə məruz qaldığı üçün keyfiyyətini itirib. Bu, özünü “Cəfər Cabbarlı” və “Xətai” stansiyalarını birləşdirən tunellərdə daha kəskin şəkildə büruzə verməkdə idi. Tikintisi 1949-cu ildən başlayan tunellər, tunel avadanlıqları bütün bu illər ərzində aqressiv mühitin təsiri altında kəskin aşılınmaya məruz qalmışdı. Qruntun qələvi-turşu zənginliyi, eləcə də həmin sahədə hərəkətin uzun illər yalnız bir yolla təşkil edilməsindən havalandırma effektivliyinin olmaması öz nəticəsini gec-tez göstərməli idi. Tunel geyimlərinin vəziyyəti hərəkət üçün artıq ciddi təhlükə mənbəyinə çevrilmişdi və təxirəsalınmaz tədbirlər görülməli idi.

“Bakı Metropoliteni” QSC sədrinin əmri ilə hazırlanan plan əsasında 2015-ci ilin yanvar ayından baş mənzildə sağlama işləri başlandı. 1-ci yolda 127 m sahədə tunel divarlarını bərkiltmək üçün köhnə örtük səth müzilləndirib, tunelin içərisindən yeni səth yığıldı. Yeni tunel köynəkləri korroziya əleyhinə boya ilə rəngləndi. Eyni zamanda, yolun özü də yeniləndi.

Stansiyanın birinci yolunun platforma hissəsində aparılan təmir işlərini yuxarıda qeyd etmişdik. Deyənlərə onu əlavə edə bilərik ki, orta zal və platformada “Durlum GmbH” şirkəti tərəfindən korroziyaya davamlı əzəl metal platforma tavanı, 3D divar lövhələri və LED işıqlandırma sistemləri quruldu. Stansiyaya havalandırma 26 sayılı şaxtada gücləndirilmə və təmir işləri aparılıb, avadanlıqlar yenilənilib.

“Bakı Metropoliteni” QSC-nin daxili imkanları və müvafiq strukturları tərəfindən həyata keçirilən işlər zamanı daha qənaətcil və keyfiyyətli material və avadanlıqlardan istifadəyə üstünlük verilib.

Bəxtiyar ƏZİZLİ,
“Azərbaycan”

