



Bakı Metropoliteni - 53



Metronun yaşadığı hazırkı 3-cü dövr 28 fevral 2014-cü ildən başlayır. Həmin gün Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İlham Əliyevin sərəncamı ilə Bakı Metropoliteninin və "Azertunelmetrotikinti" Səhmdar Cəmiyyətinin yenidən təşkil yolu ilə "Bakı Metropoliteni" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin təməli qoyuldu. Dövrün yeni iqtisadi münasibətlərinin tələblərindən irəli gələn bu qərar metropolitenin inkişafında fərqli bir dövrün başladığını bildirdi. Həmin vaxtdan keçən 7 ilə yaxın bir müddətdə metropolitenin istismarı və yeni xətlərin tikintisi sahəsində indiyə kimi görünməmiş bir vəsət yaşandı. Dövlət başçısının yuxarıda qeyd olunan sərəncamı ilə yeni quruma təyin edilən yeni rəhbərlik müasir iqtisadi münasibətlərin təməl prinsiplərinə uyğun olan proseslərin həyata keçirilməsinə başladı. Bu prinsiplərə uyğun olmayan istehsal sahələrinin yenidən qurulması, kadrın düzgün yerləşdirilməsi və yeni kadrların hazırlığı, vaqon təmirinin maddi-texniki bazasının möhkəmləndirilməsi, təmirin keyfiyyətinin yüksəldilməsi, istismar müddətinə başa vurmuş avadanlıqların daha müasir analoqları ilə əvəz edilməsi, vaqon parkının sağlamlaşdırılması və yeniləndirilməsi, hərəkət təşkilinin müasir sistemlərinin tətbiqi üzrə işlərin başlanması, sosial sahədə tətbiq edilən yeniliklər metronun inkişafının yeni mərhələsinin ilk illərində daha böyük diqqət ayrılan istiqamətlər idi. Bu yeniliklərin bəhrəsinə çox gözəlmək lazım gəlmədi. Vaqon təmiri sahəsində ayrılan diqqətin nəticəsində depoyun, xüsusən də təmir heyətinin nöqsanları, işdə yol verilən çıxışların sayı kəskin şəkildə azaldı. Bunu nasazlığa görə vaxtdan əvvəl xətəndən çıxarılan qatarların sayındakı azalma da təsdiq edirdi.

Bakı Metropoliteninin lokomotiv təsərrüfatında vaqon parkının yenilənməsi 2015-ci ildən başlayıb. 2019-cu ilin oktyabrında "Transmaşholding"lə bağlanmış müqaviləyə uyğun olaraq, müəssisənin tərkibinə daxil olan Mitişsi "Metroyaqonmaş" Səhmdar Cəmiyyəti Bakı metrosunu növbəti iki il ərzində də, 40 vaqon olmaqla, ümumilikdə, 8 qatar tərkibi ilə təmin edəcək. Yeni qatarların istismar sürəti 90 km/saat, mühərriklərinin gücü 170 kilovattdır. Baş vaqonun çəkisi 38, orta vaqonun isə 36 tonudur. Baş vaqon 38, orta vaqon 44 oturmaçığıdır. Vaqonların ümumi səmişin tutumu müvafiq olaraq 315, orta vaqonlarda isə 329 səmişdir. Vaqonlararası birbaşa keçid salınması 15 faiz genişləndirməklə daha çox səmişin daşımağa imkan verir. Eyni zamanda səmişlərin qatar boyunca bərabər paylanması səmişlərin rahatlığını və təhlükəsizliyini artırır. Qapıların əvvəlki nəsil vaqonların qapılarından daha enli olması səmişlərin minib-düşmə intensivliyinə də xüsusi təsir edir. Ayaq üstə dayanacaq səmişləri üçün çoxfunksiyalı zonalar da var. İri yükükləri, uşaqların arabaları olanlar



ropolitenində mərhələli şəkildə həyata keçirilir. "Nərimanov" elektrik deposunda başlanmış bu işin daha bir mərhələsi başa çatıb. Park yollarında köhnə bixətli rels dövrlərini ox sayğacları əvəz edib. İşlərin icrası prosesində depoda ən müasir avadanlıqla təchiz olunmuş yeni blok-post tikilib. Oradan park yollarında hərəkətə ən müasir kompüter programları ilə nəzarət edilir. Park yollarında 60 yoldayışdırıcı, 16 birləşdirici qutu, 54 gödək, 19 küllüli svetofor yenilənib, 9 svetoqonda istiqamət göstərici, yollarda 98 ox saygacı quraşdırılıb. Bu işlərin mühüm tərkib hissəsi depo ərazisində inşa olunmuş dispetçer mərkəzində işləməyə başlamasıdır. Unikal layihə əsasında inşa olunmuş 5 mərtəbəli bina hərəkətin təşkil edilməsi sistem və avadanlıqları, depo ərazisində videomüşahidə mərkəzinə, ən əsası, qatarların hərəkətinin idarə olunması, nizamlanması və tənzimlənməsinin həyata keçirildiyi mərkəzləşmə məntəqəsinin özündə birləşdirir. Məntəqə növbətçisi bu funksiyaları ən müasir sistemlərlə təchiz edilmiş idarəetmə pultu ilə həyata keçirməklə, eyni zamanda, ona park yollarını ayarı olaraq vizual müşahidə etməsi üçün də şərait yaradır. Bu səbəbdən bina dairəvi olaraq inşa olunub, otaq şübhənd formasında qurulub.

Yeraltı şəhərin tarixində mühüm mərhələ

İnkişafın keşməkeşli yolları ilə yüksəlişə doğru

Vaqon təmiri sahəsində nəzərdə tutulan planlar təkə miqyasına görə deyil, həm də köhnə təfəkkür tərzinin sərnişinlərə sığmazlığı ilə fərqlənirdi. Məqsəd depoyun layihə imkanlarında nəzərdə tutulmayan təmir həcmlərini yerinə yetirmək idi. Belə ki, o vaxta qədər vaqonların orta və əsaslı təmiri Moskva Elektrik Qatarlarının Təmiri Zavodunun Tbilisi filialında, Moskva və Xarkov metropolitenlərində yerinə yetirilirdi. Bu da istismar xərclərinin böyük bir hissəsi hesabına başa gəlirdi. Yeni rəhbərlik əsaslı təmirin yerli şəraitdə aparılması üçün imkanları araşdırılmasından, mühəndis-texniki heyətə ətraflı müzakirələrdən sonra, bu işin yerli şəraitdə aparılmasının texniki iqtisadi əsasları söykəndiyinə əmin olmaqla, qəti tədbirlərə başladı. İlk dövrlər Tbilisi zavodunda yerinə yetirilən təmir işləri, eləcə də vaqonların modernləşdirilməsi mövcud istehsal şəraiti və texniki imkanlar çərçivəsində yerinə yetirildi. Sonradan bu işlə daha peşəkər səviyyədə məşğul olmaq üçün vacib olan istehsalat sahəsi yaradıldı. Depoyun ərazisində, sonradan bütöv bir təsərrüfat vahidinə çevrilən, vaqonların əsaslı təmiri sexi inşa edildi. Hazırda bu təmir həcminə daxil olan bütün proseslər bu xidmət vaqon təmirçiləri tərəfindən yerinə yetirilir.



Burada vaqonlar qum şırnağı ilə korroziyadan təmizlənməyə rənglər, salınları tamamilə yenilənib, vaqonaltı avadanlıqlar ən müasir qurğularla əvəz olunur, baş vaqonların ön hissələri modernləşdirilir, maşinist kabinaları genişləndirilir, yeni avadanlıqlarla təmin edilir. Hazırda xidmət bütün bu işləri yüksək səviyyədə yerinə yetirməyə qadir olan işçi heyətinə malikdir. Orta və əsaslı təmirə uyğun məsafə normasını başa vurmuş vaqonlar burada planlı surətdə təmir olunaraq istismara verilir. Bu ilin 9 ayı ərzində bir qatar tərkibi modernizasiya olunmaqla orta təmirdən keçib, bir qatar əsaslı şəkildə təmir olunub və modernləşdirilmiş edilmiş halda istismara verilib. Həm də bu qatarda aparılan işlər pandemiya dövrünün tələblərinə uyğun bütün sistemlərin quraşdırılması təchizatçı şirkətlə birlikdə internet üzərindən müasir kommunikasiya texnologiyaları vasitəsilə həyata keçirildi. Hazırda daha bir qatarda eyni həcmli işlər aparılmaqdadır. "B-3" stansiyasının yaxın vaxtlarda istifadəyə verilməsi ilə əlaqədar olaraq, "Bənövşəyi" xəttə lazımı sayda hərəkət vahidi vermək üçün Vaqonların əsaslı təmiri xidməti Depolar üzrə iş departamentinə yardım məqsədilə bir qatardan 2 sayılı cari təmir işlərini də öz üzərinə götürüb. Bu iş metropolitenində təmir bazasının optimal səviyyədə və qarşılıqlı təşkilinin də nümunəsidir.

Vaqon parkının sağlamlaşdırılması ilə yanaşı, onun yeniləndirilməsi üzrə də işlər davamlı şəkildə aparılır. Şəhərimizin yeraltı yollarında müasir tipli qatarların sayı ildən-ildən artırmaqdadır. Bu gün onların sayı 15-ə çatıb. Onlardan 4-ü bu il xəttə buraxılıb. Ümumiyyətlə, dan ötrü xüsusi sahələr ayrılıb. Tutacaqlar da səmişin sıxlığı nəzərə alınmaqla layihələndirilib. Baş vaqonların maşinist kabinasına yaxın hissəsində əlil arabaları üçün yerlər var.

Məlumdur ki, 2019-cu ildən Bakı Metropolitenində əlil arabaların istifadəçiləri, ümumiyyətlə, fiziki imkanları məhduf olan sərnişinlərə xüsusi xidmət növü təqdim olunub. Metropoliten tarixində ən mühüm sosial addımlardan biri kimi dəyərləndirilən "Əlçatan metro" layihəsi çərçivəsində metropolitenin köhnə nəsil qatarlarında da belə yerlər quraşdırılıb. Bu layihə uğurla inkişaf etdirilib və xidmətdən istifadə edənlərin sayı müntəzəm olaraq artır. Layihənin inkişafı işə sərnişinlərə xidmət mədəniyyəti baxımından əhəmiyyətli hadisə kimi qeyd olunmalıdır.

Qatarlar Bakının iqlim şəraitinə hesablanmış kondisioner sistemi avtomatik tənzimlənmə mikroqətim nəzarət funksiyası ilə təchiz edilib. Bu sistem eləcə də ultrabənövşəyi lampalar vaqon salonunda havanı zərərşəzsizlədirir. Həmçinin tambursuz konstruksiya istilik izolyasiyasının effektivliyi artırmaqla, havanın salondakı bərabər paylanması xidmət edir. Texniki tələblər sırasında paytaxtın yeraltı yollarının ağır hidrogeoloji şəraiti, eləcə də Bakı metropoliteninin mürəkkəb xüsusiyyətlərini nəzərə alan konstruktiv dəyişikliklər edilmişdir. Qatar tərkibinin bütün vaqonları dartı müasirliyi təmin olunmaqla yanaşı, burada qəza, sürüşmə, yanğın aleyhinə ən müasir sistemlər qurulub. Vaqonların daxili və xarici vidəmə sahəsində sistemlər maşinist qatırı bütünlüklə nəzərdə saxlanılmalıdır.

mağa, istənilən sahəni qarşısında monitorunda müşahidə etməyə, ətrafındakı vəziyyəti qiymətləndirməyə imkan verir. Sahəsi genişləndirilmiş maşinist kabinası sürücünün sayıqlığına nəzarət edən texniki vasitələr və intellektual desuz sistemləri ilə təchiz edilib. Qatarda, həmçinin məlumatın yığılması, saxlanması və maşinist monitoruna ötürülməsini nəzərdə tutan özünüdiagnostika sistemi tətbiq edilib.

Bakı Metropoliteni tarixinin QSC dövrünü əlamətdar edən əsas məsələlərdən biri də stansiyalarda aparılan yenidənqurma və əsaslı təmir işləri, tunnəllərin sağlamlaşdırılması üzrə həyata keçirilən tədbirlərdir. 2015-ci ildə Bakıda I Avropa Oyunlarının açılış ərfəşində başlanan bu işlər bu gün də davam edir. İlk mərhələdə yenidənqurma işləri "Gənçlik" və "Nəriman Nərimanov", "İnşaatçılar" və "20 Yanvar", "Qara Qarayev", "Nəf-tçilər", "Elmlər Akademiyası" stansiyalarının keçid və vestibullərində aparılıb. Eskalatoru olan bu stansiyalarda istismar müddəti başa çatmış eskalatorlar daha müasir analoqları ilə əvəz edilib. Əsaslı təmir işləri "Nizami", "Xətai", "Sahil" stansiyalarında aparılıb, metronun yeganə yərüstü stansiyası olan "Bakmir" tamamı ilə yenidən qurulub. Bu gün irimiqyaslı təmir işləri "Cəfər Cabbarlı" stansiyasının 2-cü yolunda başa çatmaq üzrədir. Bu stansiya ilə "Xətai" stansiyasını birləşdirən tunnəllərdə böyük həcmli bərpə işləri aparılıb. Stansiyaların uzun illər istismar olunmayan birinci yolunda və ona bitişik tunel sahəsində aparılan sağlamladma işləri tunel, demək olar ki, tam ya-

ransız və qəza halına düşməkdən xilas edib.

Yeni texnologiyaların tətbiqi, texniki müasirləşmə prosesi vaqon parkı ilə yanaşı, metropoliten təsərrüfatının hər bir sahəsinə əhatə edib. İstər hərəkətin təşkil və idarə olunmasında, istərsə də yol təsərrüfatında, ventilyasiya sistemində, elektrik enerjisi ilə təminat sahəsində həyata keçirilən yeniliklər hərəkətin təhlükəsizliyinin, səmişlərin xidmət mədəniyyətinin səviyyəsini xeyli dərəcədə yüksəldib, səmişlərin rahatlığının təminatına çevrilib. Hərəkətin təşkil sahəsində bu gün metropoliten təchiz edilən SCADA (dispetçer idarəetmə sistemi) və onun tərkib hissəsi CBTC (qatarların hərəkətinin radiokanal əsasında təşkil) dünya dərəcəli demir yolları sisteminin ən son nailiyyəti sayılır. Bu proses Bakı Met-

(Əvvəlki qazetin 6 noyabr tarixli nömrəsində)

(Ardı var)
Bəxtiyar ƏZİZLİ,
"Azərbaycan"