

*HAMMARBY-SKARNÄCK HEMBYGDSFÖRENING*

## **HEMBYGDSVANDRINGAR MED SKARNÄCKS HEMBYGD**

**16 oktober 20121, Studiebesök i SL:s Hammarbydepå**

*Av Torbjörn Hallström*

*Fotograf: Lennart Elovsson*

*Länk till filmen i Youtube (52 minuter):*

<https://www.youtube.com/watch?v=uoO6i2UJ6uY>

Torbjörn Hallström välkomnar deltagarna till denna unika visning av SL:s vagnreparationshallar, här vid Blåsuts T-station. Bakom oss finns ett relativt nybyggt område med omkring 600 lägenheter, mest med bostadsrätt. Här var tidigare, förutom en infartsparkering vid tunnelbanan, ett upplag för material för tunnelbanans underhåll. Området tillhör faktiskt stadsdelen Skarpnäck och området Hammarbyhöjden.

Enligt nuvarande planer ska byggandet i samma stil som denna fortsätta över delar av Nytorps Gärde. Nästa år planerar vår hembygdsförening en vandring här, i Blåsut-området. Vi ska nu promenera några hundra meter längs Fyrväktarkroken till depån, målet för dagens vandring.

Torbjörn presenterar MTR:s platschef Karl Erik Arvidsson, med kommentaren att en skylt här utanför anger "Underhåll i världsklass", något som vi hoppas få exempel på. Kalle, som han benämns till dagligdags, har jobbat med tunnelbanan i 14 år. MTR har haft kontrakt på driften sedan 2009. Det utgår 2023, då en ny upphandling kommer att ske. MTR har även ansvar för spårvägsnätet i staden, liksom även på tågtrafiken på Mäljarbanan.

MTR har sin bas i Hongkong, och är helt inriktad på kollektivtrafik, förutom fastigheter i hemlandet. SL:s område här är idag helt ägnat åt tunnelbanan. Tidigare har det även använts för underhåll av bussar ("Busskroken"), och även för spårvagnsunderhåll. Området förvärvades i samband med planerandet av tunnelbanan på 40-talet. Tidigare har här varit koloniområde, sotpip, och till och med en grisfarm under en tid. I gamla tidningsartiklar nämns att spårvägsresenärer klagat på grislukten när Blåsut passeras.

1947 öppnades här en bussdepå, och ett par år senare drogs T-spåren hit, för att serva den nya linjen till Hökarängen. 1953 förlades SL:s centrala underhållsavdelning hit, och sedan dess har verksamheten skiftat många gånger. Vi ska nu gå runt till några stationer och berätta om nuvarande, men också något om tidigare verksamheter.

Nu är vi i motorverkstaden, där reparationer och underhåll på maskinella delar sker. MTR har också uppdrag till andra verksamheter med spårbunden trafik. Här borta sker underhåll av motorer till T-banevagnar typ C20, modellen som kom i drift på 90-talet. Till höger servas motorer till Reginatåg, som går i fjärrtrafik.

Frågan om vilken spänning motorerna drivs med besvaras lite svävande. T-banetågen drivs med 700 V likström, medan fjärrtåg har betydligt högre spänning.

Nu är vi på en plats som skulle kunna rymma en fotbollsplan, men är ett spårområde under tak. Här finns stora brandgula redskap för att kunna flytta vagnar mellan olika spår.

Längre bort syns en nybyggd del, där verksamheten är underhåll av spåren i T-banenätet, och även av de fordon som används för spårunderhåll, som tidigare haft verkstad i Slakthusområdet. Där var tidigare en hall för uppställning av T-vagnar, den revs 2012 för att något senare ge plats för den nuvarande.

Den här depån är lite udda. Tunnelbanan har ytterligare fem depåer, varav 2 för grön, en för blå och två för röd linje. Alla de andra är i första hand avsedda för uppställning av vagnar, vagntvätt m m.

Nu står vi framför en av de ca 270 vagnarna av typ C20. Dessa, drifttagna i slutet av 90-talet, är planerade för en livslängd av ca 30 år. Nästa år ska här startas en ny verksamhet där behov av nyrekrytering av ca 50 yrkesarbetare krävs, ett roligt uppdrag, även om det är svårt att få tag på kompetent arbetskraft. Målet är att förlänga drifttiden för tågen så mycket som är ekonomiskt. En stor del av underhållet avser sprickbildning, som uppkommer genom vibrationerna mellan vagn och räls under drift.

Några frågor från deltagarna besvarades: SL, eller rättare sagt Trafikkontoret, äger byggnaden, liksom även tunnelbanans räls, stationer och vagnar, och MTR har uppdrag att driva och underhålla verksamheten.

Vagnarna är tillverkade delvis i Västerås och delvis i Kalmar.

När tågen bromsar häftigt är det för att automatiken säger att det är för kort avstånd till tåget framför.

Även vagnarna från 90-talet är förberedda för att kunna köras förarlöst. I automatikläge gör föraren ingenting, bara sitter där.

Det finns inte många vagnar i reserv, vid högtrafik är det bara sex vagnar över. Den här vagnstypen, C0, kan man bygga 90 tåg av. De nya, längre vagnarna, modell C30 som nu är beställda, kan man bygga 37 tåg av.

Tvätthallar finns i alla depåer som det utgår trafik ifrån.

Det är väldigt rent i verkstaden här! Kalle svarar att det är för att vi är så bra på att städa och hålla ordning.

Spårvidden är 1435 mm, det är europastandard och samma som spårvägen och även för fjärrtågen. Även saltsjöbanan har samma spårvidd, vissa av vagnarna där är äldre T-banevagnar, typ C6, som byggts om.

Torbjörn inflikar att om en månad är vi inbjudna på studiebesök i Hammarbykyrkan, som syns på höjden här utanför.

Här visar Kalle ett pågående byte av den koppling som vagnarna sitter ihop med. Vagnen är då upplyft någon meter. Det är en mycket avancerad svetsteknik som används.

Nu står vi framför en av de gamla vagnarna, typ C6. Den vagnstypen kommer att fasa ut i den takt som de nya, C30, kommer i drift. De är då ca 50 år gamla. De byggdes av Asea i Västerås och av Hägglunds i Örnsköldsvik.

Innan en sådan här vagn skrotas saneras den från allt miljöfarligt och även från allt som kan återanvändas. Vissa av de här sanerade vagnarna blir sedan konverterade för användning i Saltsjöbanan, som enligt nuvarande planer ska hållas i drift till 2034.

Har ni några ”gröningar” kvar? Nej, de ursprungliga, typ C1, C2 och C4 från 50-talet, är borta sedan länge. Torbjörn inflikar att det visst finns en ”gröning” eller ”Prärievagn” kvar, på spårvägmuseet, som nu är nerpackat men som i sinom tid ska öppna med ny placering i Djurgårdsstaden.

Nu flyttar vi oss och tar en titt på driv- och styranordningen för en vagn, här en C6, ser ut. Anordningen är helt mekanisk, med en drivaxel som ett stort antal valsar och switchar har förbindelse med. Konstruktionen är från 60-talet, tillverkad av General Electric, och är mycket krävande när det kommer till underhåll, både tid och kompetens.

Dörrsystemet måste underhållas med jämna intervall, ca 800 000 km, och är tidskrävande, och många komponenter byts ut av säkerhetsskäl. Varje vagn kräver ca 350 timmars arbete med dörrarna.

Om det sker driftstopp på ett tåg? MTR jobbar hårt för att få ner antalet driftstopp, ändå händer det ett par gånger per månad, att vi får transportera ett tåg eller en vagn till depån för reparation.

Vad är topphastigheten för ett tåg? Svaret är ca 80 km/h, men viktigare för snabbheten är accelerationen. Topphastighet nås bara där det är större avstånd mellan stationerna.

Hur står sig SL och MTR i världskonkurrensen gällande punktlighet och driftsäkerhet? För MTR internationellt är punktlighet en dominerande strävan i konkurrensen, det är alltid en strid om sekunder.

Nu flyttar vi oss till boggieverkstaden, där hjul och boggier servas.

En fråga, hur ofta görs periodiskt underhåll? Här skiljer det sig mellan generationerna. Nyare vagnar, typ C20, tas in varje 3200 km för den tätaste servicen. Äldre vagnar har glesare scheman. Målsättningen är nu att tågen aldrig ska stanna på grund av fel.

Nu står vi vid en massa hjulaxlar som det pågår arbete med. Sedan finns här en ganska stor elektronikverkstad. Servicen här är ganska krävande då den omfattar allt från 60-talssystem till det allra senaste.

En fråga om lövhalka. Det uppstår när fukt faller ut på rälen, samtidigt som lövfällning pågår. Löven har en andel olja, som när den pressas ut av tågens tyngd blir ett mycket effektivt smörjmedel. Halkan gör att hjulen skadas, blir obalanserade. Vid ett tillfälle för ca 15 år sedan var 72 av 270 vagnar i depån på grund av obalanserade hjul. Idag görs stora ansträngningar att undvika att lövhalka ger skador. Bland annat slipas rälsen för att öka friktionen.

Hur ofta sker urspårningar? Mycket sällan ute på spårområdet, men oftare inne på depåområden, där det finns många växlar. En urspårning inträffade 202 på grund av en solkurva, här i närheten av depån.

Torbjörn tar upp problemet med att tåg kör på personer. Tyvärr är de flesta fall orsakade av personen själv, och det är ett problem som handlar om psykisk ohälsa som berör samhället i stort.

Torbjörn tog micken och tackade Kalle för den mycket privilegierade möjlighet vi fått att bese denna unika anläggning. Kalle fick då en stor applåd av de ca 40 närvarande. Kalle tog tillfället att påpeka att anläggningen står inför ett stort behov av fler mekanikkunniga medarbetare, och uppmanade alla att fråga runt i sina nätverk.

Refererat av

Hans Severinson