

## **”Bristande kompetens riskerar tågkvaliteten”, Ny teknik, 28 februari 2017**

**LÄSARBREV: Den järnvägstekniska kompetensen i Sverige håller på att försvinna, vilket innebär en stor risk inför kommande upphandlingar, skriver ingenjören Tomas Larsson.**

Nyligen publicerade SJ sina planer för nästa generation fjärrtåg. Frågan har diskuterats under en längre tid och de gamla X2000-tågen, som beställdes sensommaren 1986, har börjat få ålderskrämpor. Ett annat problem är att den järnvägstekniska kompetensen i Sverige håller på att försvinna, vilket innebär en stor risk inför kommande upphandlingar.

SJ har sedan 1950-talet satt ett antal generationer fjärrtåg i trafik. De första generationerna hade oftast separata lokomotiv, främst Ra och Rc, och personvagnar. Så sent som under mitten av 1980-talet levererades konventionella, elektriska tåg till SJ med en låg investeringskostnad.

Samma år som de första vagnarna i 1970-talsserien levererades så stiftades lag om att kollektivtrafiken ska vara handikappanpassad. Lagen är tydlig och säger bland annat att ”När kollektivtrafik planeras och genomförs skall funktionshinderade särskilda behov beaktas”.

1989 lanserades en ny generation personvagnar som till skillnad mot tidigare vagnar inte kunde kopplas loss. Den nya generationen fjärrtåg döptes senare till X2000. Trots att den nya lagen från 1979 ställde tydliga krav på handikappvänlighet, så klarade i praktiken rullstolsbundna resenärer inte att själva ta sig ombord på X2000. Även resenärer utan rörelsesvårigheter men med bagage upplevde det som svårt att ta sig ombord på grund av den halvmeter stora nivåskillnaden. Väl inne i vagnen visade det sig att sätena var trånga och utrymmet för bagaget var kraftigt begränsat.

Under 2012 lanserades, efter kraftiga förseningar, det nya fjärrtåget SJ 3000 men problembilden kvarstod.

Sittkomforten har sedan 1970-talet varit undermålig i SJs fjärrtågsvagnar. Trånga och felaktigt utformade säten är huvudproblemet. Även säkerheten har ifrågasatts då passagerarna i X2000 och SJ 3000 befinner sig endast 3-5 meter från fronten i tåget som rusar fram i uppemot 200 km/h. Det kan jämföras med ett konventionellt tåg där lokomotivet är cirka 15-20 meter långt och väger drygt 80 ton.

Det är glädjande att SJ planerar för en ny generation fjärrtåg. Men det är viktigt att de nya tågen verkligen blir ”framtidssäkrade” så att även äldre, barnfamiljer och rörelsehinderade kan åka tåg. Det vore därför önskvärt att representanter för handikapporganisationer, samt expertis från utlandet inom fordonsrelaterade komfortfrågor, släpptes in i den kommande upphandlingsprocessen. Kvalitén måste säkras.

De gamla problemen med bristande handikappanpassning och undermålig sittkomfort måste elimineras. De nya vagnarna måste få vagnolv och plattform i samma nivå, utan några stora ”gap” vid ingångarna (likt tunnelbanan och fjärrtågen i Japan och USA). Stolarna bör få samma avstånd som hos de amerikanska fjärrtågen, vilket i andra klass innebär en ökning av stolavståndet från 90 cm (X40) till 106 cm. Dessa krav måste statens representanter klargöra för SJ snarast, så att vi inte får fler tåg på våra spår som inte uppfyller kraven på god handikappanpassning och god komfort.

**Tomas Larsson**, ingenjör och vän av järnväg