

## Standardtåg hade varit ett alternativ till X2000

(Debattsidan, SIF- tidningen, 6/96)

I artikeln ”X2000 är ett fiasko”, SIF-tidningen nr 3/96, granskas den svenska satsningen på snabbtåget X2000. En kort historik presenteras. Slutsatserna är dystra.

Artikeln är unik i sin kritiska granskning av projektet. Få debattörer i massmedia har ifrågasatt samhällsnyttan med det svenska snabbtågsprojektet.

Det intressanta med det svenska snabbtågsprojektet är på vilka grunder det sattes igång. I artikeln berörs frågeställningen med citaten ”Istället tog en grupp inom SJ 1969 fram en rapport som visade att det borde gå att bygga snabbtåg som passar för det befintliga tågnätet ” och ”...den teknik som gör det möjligt att använda snabba tåg utan att bygga helt nya sträckningar för järnvägen”.

Redan under sextioalet bedrevs reguljär snabbtågstrafik på kontinenten. De kontinentala snabbtågen lockade till sig besökare från Sverige. Både Frankrike och Västtyskland använde tunga, konventionella loktåg med hög axellast. Trafiken gick delvis på skarvspår i toppfarter uppemot 180- 200 km/h. Under sextioalet startade leveranserna av högkomfortabla standardvagnar till den västtyska statsjärnvägen. Topphastigheten höjdes successivt till 200 km/h för dessa standardvagnar.

Senare började nästan identiska 200 km/h- vagnar att rulla även i Schweiz, Frankrike, DDR, Österrike, Italien, Jugoslavien och Irak. I Sverige bröt man tidigt mot de centraleuropeiska idéerna. De svenska tågen skulle vara lätta, av motorvagnstyp och klara högre genomsnittshastigheter. Vagnkorgar av lättmetall diskuterades. Lutningstekniken var given. Så sent som 1981 hette det ”Loktåg ingen lösning” [1]. Loktåg var heller inte bra eftersom ”...man skulle inte kunna använda samma lok för resandetåg som för godståg” [1]. År 1986 lovade SJ:s persontrafikchef att prishöjningen i andra klass bara skulle bli 10 procent och att antalet första klassplatser endast skulle vara 17 procent [2].

Några år senare presenterades X2000. Antalet första klass sittplatser hade ökats till 40 procent [3]. Biljetpriserna steg dramatiskt. Tågets dragkraft utgjordes av ett nästan 70 ton tungt lok. Loket kunde inte kopplas loss för att dra godståg. Karossen var utförd i korrugerad stålplåt. Tomvikten för varje sittplats låg på drygt 1,2 ton och investeringskostnaden var cirka 400 tusen kronor. Intressant att notera var att SJ:s persontrafik sjönk efter X2000- introduktionen.

I Norge anskaffades under början av åttiotalet en ny generation loktåg som klarade att köra betydligt snabbare i kurvorna med en acceptabel reskomfort. De högre kurvastigheterna blev möjliga genom att hjulen var mjukt infästa samt att vagnkorgen var mer rörlig i sidled (boggierna härstammade från Västtyskland).

En svensk delegation besökte Norge 1983 och konstaterade bl a att ”...sidoaccelerationen var jämförbar med den man utsätts för i svenska vagnar...”. Man ansåg till och med att ”Det är inte nödvändigt att använda fordon med korglutningssystem” [4].

En intressant jämförelse av gångtiden med lutningsbara och icke lutningsbara tåg presenterades också [4]:

	X2 [A]	Konv tåg [B]	Tidsvinst X2
Stockholm- Malmö	3:56	4:37	12 %
Stockholm- Göteborg	2:50	3:15	13 %
Stockholm- Linköping	1:37	1:46	8 %

A= numera X2000

B= norskt tåg

Anmärkningsvärt var att jämförelsen mellan lutningsbara och konventionella tåg gjordes med olika topphastigheter. X2 fick köra i 200 km/h medan det norska alternativet endast tilläts köra i 160 km/h. Ett tredje alternativ med konventionella snabbtåg för 200 km/h presenterades aldrig i rapporten.

På den delvis kurvrika linjen mellan Stockholm och Linköping, där X2 (X2000) verkligen borde komma till sin rätt, visade sig tidsvinsten endast vara 8 % [4].

Grundidén om ett svenskt tåg som skulle klara betydligt högre farter på gamla spår var bra. Problemet var att konventionella, och betydligt billigare, snabbtåg var för bra.

Tomas Larsson

[1]= "Snabbtåg i Sverige", SJ, 1981

[2]= "Nödvändigt att överleva", SJ- Nytt, 1986

[3]= "Fakta om snabbtåget (X2)", Nordisk Järnbane Tidskrift, 1989:6

[4]= "NSB:s nya expresståg för högre kurvastigheter", SJ, 31 oktober 1983