

Ny rekordhastighet för tåg

I dag under en testkörning mellan Skövde och Töreboda slogs nytt hastighetsrekord för tåg i Sverige. Det gamla rekordet låg på 276 km/h.

Under arbetet med att ta fram framtidens snabbtåg slogs på onsdagsförmiddagen ett nytt hastighetsrekord för tåg i Sverige. Tåget pressades upp i 281 kilometer i timmen, fem kilometer i timmen mer än det gamla rekordet på 276.

En vanlig resa på teststräckan Skövde-Töreboda skulle ta omkring 20 minuter. Med testtåget tog det en dryg kvart.

- Det kanske skulle kunna gå att pressa upp några kilometer i timmen till, men det är risk för att det blir för varmt och att strömavtagarna inte fungerar, säger Lars Cardell på SJ, provledare på den aktuella testkörningen

- Vi körde för godkännande för 250 kilometer i timmen, berättar han.

För att få det godkännandet måste tåget upp i en hastighet som är tio procent högre än den aktuella. Alltså handlade det om att komma upp i över 275 kilometer i timmen.

- Då beslutades att vi skulle försöka slå det gamla hastighetsrekordet och försöka komma upp över 280 kilometer i timmen, säger Lars Cardell.

Testkörningen var en del av projektet "Gröna tåget" vars syfte är att inom fem år ta fram framtidens snabbtåg för trafik inom Norden, det vill säga väl anpassade till det nordiska vinterklimatet.

Projektet initierades 2004 av Banverket och sker i samarbete med bland annat SJ, som står för säkerheten och tillhandahåller lokförare. Den stolte lokföraren vid spakarna hette Stefan Hedlund.

- Vid sådana här tillfällen kör vi alltid med två förare eftersom det automatiska tågstoppsystemet ATC är tillfälligt satt ur spel. Det fungerar inte vid de aktuella hastigheterna.

Det var inte hastighetsrekordet som var målet för testerna utan nya innovationer som skulle testas för höga hastigheter. Testtåget är i grundkonstruktionen är ett Reginatåg.

- Standardtågen körs bland annat av Västrafik Det är de gula, lite knubbiga tågen, beskriver Lars Cardell.

Tåget som genomförde dagens rekord har dock modifierats på flera plan, allt för att bättre klara högre hastigheter.

40 procents bättre dragkraft gör att tåget orkar med hastigheterna, modifierade boogies ger bättre gångegenskaper och annorlunda konstruerade strömavtagare gör att tåget kan ta upp ström trots den höga farten. Ett nytt bromssystem testades också.

- I den här hastigheten har vi bromssträckor på flera mil. Därför måste det vara tomt på spåret framför oss när vi testkör, berättar Lars Cardell.

Tåget kör inte heller förbi några plattformar under de höga hastigheterna.

- Mötande tåg märker knappast att vi kör så fort som vi gör, men på en plattform skulle det märkas och det finns risk att människor skulle sugas med av kraften, säger Cardell.

Det kommer att dröja många år ännu innan vanliga människor kan få susa fram i den uppmätta hastigheten.

- Det är i dag få spår i Sverige som tillåter så höga hastigheter. De har inte signalsystem som klarar det, säger Lars Cardell.

Han vill först inte ge någon prognos, men dristar sig sedan till ett antagande.

- När Bottniabanan öppnas borde vi kunna åka 200 kilometer i timmen där. Då kommer det att vara moderna banor och signalsystem. Det ska vara klart 2010-2011 - om det inte blir några fler överklaganden.

Hanna Björnheden

031-62 40 83 hanna.bjornheden@gp.se

[↑ Till sidans början](#) [✉ Tipsa en vän](#) [📄 Utskriftsversion](#)