

I början av 1979 fick vi en förfrågan från SJ om att utforma ett förslag till nytt tåg, avsett för bl a Skåne. Avtalet med SSK var då klart, och sedan också SL-avtalet. Det var ett krav att det nya tåget skulle vara samkörbart med X1.

En teknisk arbetsgrupp jobbade våren 1979, och gjorde bearbetningar utifrån SJ:s krav och önskemål. Det gällde bl a att få ner priset. På senhösten fick vi en offertförfrågan, och jag fick då i uppdrag att göra den offerten, med alternativ för olika antal vagnar, leveranstakt, optioner etc. Storleksordningen var mellan 11 och 50 tågsätt. Jag var projektledare för en arbetsgrupp som jobbade med offerten, där ingick bl a också en teknisk koordinatör. Vi tog hem priser på alla delar och gjorde olika beräkningar. Hägglunds var tidigt vår samarbetspartner, och i november 1979 gjorde vi en gemensam offert i Aseas namn.

Eftersom det inte fanns någon egentlig konkurrens fick SJ jämföra offerten med andra tåg med liknande prestanda. Det innebar främst att göra en uppräknig av X1 med tillägg för nya önskemål etc. SJ förkastade offerten och bad oss komma tillbaka med en ny. I december 1979 hade vi slutförhandlingar och dessa avslutades vid årsskiftet 1979/80, och vi fick en klarlagd beställning. Förhandlingarna hade främst gällt prisdiskussioner och jämförelser med X1.

Efter offerten, sedan de yttre ramarna var klara, har jag tillsammans med vår produktionsman Åke Wennberg arbetat med detaljplanerna. Fortfarande fanns det en del tekniska frågor som ej var slutgiltigt lösta. I mitten av 1980 hade vi i huvudsak fastlagt tekniken.

Lennart Serder och Mats Lind kontaktade Asea för att höra vilka möjligheter SSK hade att påverka designen av tågen. Vi motsatte oss inte att de fick utforma inredningen och färgsättningen, vilket de också gjort.

SJ hade option på ytterligare 5 tågsätt, vilket man under hösten 1981 bad att få skjuta på. Möjligheterna till direkt finansiering höll då på att undersökas. SSK kontaktade också Asea och undrade om vi skulle kunna hjälpa till att finansiera tågen. Slutgiltigt blev det dock inte så. I slutet av december var avtalet klart och vi startade upp tillverkningen, då hade man egentligen gått över tiden för SJ:s optionsrätt.

SSK och NSK hade bett att vi i våra offerter skulle beakta att Skåneleverantörer såvitt möjligt skulle gynnas. Sedan fick vi möjlighet att utnyttja verkstaden i Helsingborg, och byggde om den för att slutmonteringen av tågen skulle ske där. Det har automatiskt bidragit till att främja sysselsättningen i regionen. Ett 70-tal man har fått arbete i Helsingborg direkt p g a X10-affären, och sedan tillkommer olika underleverantörer.

Projekteringen av X10 innebar inte från början något renodlat arbete med ett visst tåg. Vi jobbar kontinuerligt med att förbättra olika detaljer och utvecklar vidare hela tiden. Vi har levererat förortståg till bl a Danmark och Australien som fick vara förebilder på apparatsidan, och man kan väl säga att när beställningen på X10 kom hade vi redan färdiga koncept att arbeta efter.