

# SJ NEWS

16 SIDOR fullproppade med nyheter, reportage, roliga fakta och nyttiga tips.

1/2005 • LÄSNING FÖR DIG SOM GILLAR ATT ÅKA TÅG

## I TIDEN

**NYTT** utseende på tågen och massor av nyheter ombord. Tåget är helt rätt i tiden.

**I DETTA NUMMER:**

**s.2 NYA & UPPHOTTADE X 2000 s.4 PENDLARLYCKA I DUBBELDÄCKAREN  
s.6 PÅ SPÅRET MED MARTIN STENMARCK s.8 DJURGÅRDENS TÅGFEST**



**VALFRIHET** ÄR ett ledord för oss. På tåget kan du spendera tiden på fler sätt än du kan på flyget, bussen eller i bil. Under de senaste åren har vi arbetat med att ge våra resenärer fler val. I dag kan du surfa på Internet och prata i mobiltelefon på de nya och renoverade tågen, och ska du fika finns det sex sorters kaffe att välja emellan.

För några år sedan stod SJ inför ett konkurshot. Vår ekonomi var i botten och kvaliteten på våra tjänster sjönk. Sedan dess har vi genomgått stora förändringar. För alla på SJ har det varit en tuff tid. Men vi har kunnat glädja oss åt att förändringarna har bidragit till att skapa en trevligare resa för våra resenärer.

Vi har investerat i nya tåg, vi har renoverat andra, gett bistrovagnen en ny meny, infört nya prisklasser och de nya, renoverade tågen har fått eluttag vid varje plats och tillgång till Internet. Samtidigt har vi vänt ett konkurshot till en vinst.

Trots en trög resekonjunktur och en tuff konkurrens från lågprisflyg och andra tågbolag, har vi inte bara gått med vinst. Vi har också förbättrat kvaliteten på våra tjänster. Ett exempel är punktligheten, som gått från 88 procent för tre år sedan till 93 procent.

Alla nyheter syftar till att ge resenärerna en större valfrihet. Tåget ska erbjuda en användbar stund oavsett om du reser varje dag, någon gång om året, om du är på väg till ett viktigt möte eller en rockfestival. Tåget ska inte bara vara det bästa miljövalet. Det ska vara det bästa sättet att resa.

JAN FORSBERG, VD



**OMSLAG:**  
ANNA TENLÉN (28),  
PENDLAR MED SJ  
MELLAN UPPSALA  
OCH STOCKHOLM.

**FOTO:**  
SAMUEL EKMAN



Ju mer vi är tillsammans. Tågens komfort inbjuder till att mötas lite mer otvunget. "Nya" X 2000 får en meny som varierar med årstiderna. Är det semmeltider kommer man att kunna köpa semlor ombord.

# X2000

## ANSIKTS- LYFTNING

Helt ny design på utsidan – och massor av nyheter ombord på tåget. Det möter resenärerna på X2000, där hela tågflottan är under total modernisering.

**Text** ANDERS FALHMAN  
**Foto** ALEXANDER RUAS

**SUCCÉN VAR ETT FAKTUM** när SJ:s snabbtåg X2000 introducerades för 15 år sedan. Nu är det dags för ett lyft.

Utsidan är silvergrå med samma grunddesign som Dubbeldäckaren – SJ:s nya regionaltåg. Inuti är färgsättningen ljus och lugn i textilier och träslag. De nya, sköna stolarna har formgivits av Lars Hall, och varje plats har uttag för radio, el och Internetuppkoppling. Det går också utmärkt att ringa från mobilen ombord på de nya tågen.

De största nyheterna hittar man dock i bistrovagnen, som känns rymligare än tidigare. Inredningen går i samma stil som övriga vagnar, med ett undantag – här är sofforna klädda i rött skinn vilket för tanken till kontinentala kaféer.

### MENYERNA ÄR HELT NYA

– Att äta ombord ska vara en upplevelse, säger kocken Fredrik Eriksson, känd från tv. Vi har tagit fram ett renodlat kök. Menyerna präglas av enkelhet och bra råvaror, och vi

försöker anpassa oss till det gastronomiska året. Är det semmeltider ska det finnas semlor ombord. Och när äppelna är fina ska vi erbjuda sådana.

Personalen i bistron kommer att lyssna till resenärerna och ta intryck av åsikter. Menyerna byts ut cirka tre gånger om året.

– I bistron finns också soppor, vegetariska rätter, barnmat och ett brett utbud av smörgåsar. Den klassiska "Trekanten" finns kvar, men i ny form. Den har blivit mindre, mer som ett cocktailtillugg, berättar Fredrik Eriksson, som varit med om att ta fram det nya menykonceptet.

Ambitionerna är höga även när det gäller dryckerna ombord. Vinerna är utvalda av vinexperten Mats Hansson.

X2000-tågen renoveras i en takt av ett per månad. Under år 2005 kommer 15 tåg att sättas i trafik. ■

**De första X2000** sattes in på sträckan Stockholm–Göteborg redan 1990. De var en stor nyhet och tågen sänkte restiderna avsevärt. Arbetet för att korta restiderna har fortsatt. I dag kan en resa mellan Stockholm och Göteborg gå på under tre timmar.

# Allt resande via First Card

Nu direktbokning med både SAS och SJ

» Nu kan företag anslutna till First Card även få sina bokningar via www.sj.se och www.sas.se fakturerade direkt via First Card Resekonto, oavsett om resenären har ett First Card-kort eller ej. Direktbokning hos SJ är den senaste i raden av nya specialanpassade lösningar från First Card, som i dag hanterar stora delar av det svenska näringslivets mest reseintensiva företag.

Lösningen har använts under ett halvt år av ett av Sveriges största företag.

– Eftersom de är så nöjda tycker vi nu att det är dags att erbjuda den till alla våra kundföretag, såväl stora som små, säger Katarina Rossberg, produktansvarig för First Card.

## Effektiva betalflöden spar pengar

Hos många företag står affärsresandet för den andra eller tredje största rörliga kostnaden. Det blir med andra ord väldigt många fakturor att administrera, och fakturor kostar pengar. Felaktiga fakturor kostar ännu mer! För det enskilda företaget innebär det stora besparingar om man kan minska fakturaflödet.

Problematiken kring affärsresandet,

med tung och svällande administration i synnerhet hos större företag, gjorde att behovet av effektivare betalflöden och faktureringsprocesser tydliggjordes. "Allt på ett resekonto" var modellen och resultatet blev First Card. Under de senaste 15 åren har konceptet utvecklats med en rad olika tjänster och produkter.

– Det är ett komplett system av tjänster som stödjer företagets processer som är relaterade till resor, representation och löpande utgifter, förklarar Ann Lake, Key Account Manager på First Card.

I praktiken innebär det att resor som bokas och beställs via resebyråer faktureras via First Card Resekonto. Fakturorna skickas numera ofta elektroniskt direkt in i företagets ekonomi- eller workflowsystem, vilket medför en smidig fakturahantering och en konsoliderad On Line-statistik att använda för exempelvis uppföljning och leverantörsförhandlingar.

## First Card stödjer direktbokning

Förr köpte företagen nästan alltid sina resor direkt hos resebyrån och hade

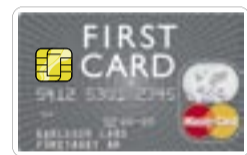


First Card är ett komplett system av tjänster som förenklar affärsresandet. – Vi tycker det är dags att erbjuda lösningen till alla våra kundföretag, stora som små, säger Katarina Rossberg (t.h.), produktansvarig. Här tillsammans med Ann Lake, Key Account Manager.

därför resekontot kopplat dit. Nu blir det allt vanligare att man vänder sig direkt till olika leverantörer och även vill få dessa resor fakturerade via sitt First Card Resekonto. Det förenklar processen både för köparen av resor och för leverantören, som då slipper fakturera. Den möjligheten finns sedan en tid tillbaka med SAS och produkten TPC, som First Card har direktkoppling till. Nu står alltså direktbokningar via SJ:s företagskoncept Commeo på tur.

– Vi är väldigt glada att kunna erbjuda den här lösningen tillsammans med våra samarbetspartners Marakanda och SJ. Den kommer att göra det enklare för våra kunder att hålla ihop sin

reserelaterade administration, samtidigt som First Card blir ett ännu mer komplett system, säger Ann Lake.



[www.firstcard.se](http://www.firstcard.se)



## Sommarenergi | Frukost med 101 saker att välja bland.

Boka ditt sommarrum med frukost på [www.scandic-hotels.se](http://www.scandic-hotels.se) eller ring 08-517 517 00. Pris per person och natt i delat dubbelrum. Barn under 13 år bor utan extra kostnad i vuxens rum, extrasängar delar vi ut så länge de räcker. Begränsat antal rum. Boka gärna till en resa med SJ. Sommarpriserna gäller på Scandic i 10 länder.

Sommarpris från

**395:-** per vuxen  
17/6 – 21/8 2005

10% rabatt för Hilton HHonors®-medlemmar.

**Scandic**  
Nordic common sense.

## Vi frågar

Hur använder du din tid på tåget?



### GEORG OCH LENA BLOM, GÖTEBORG

► I första hand pratar vi om något personligt. På tåget finns det tid och ro till det, säger Georg. Annars läser jag tidningen eller lyssnar på mini-radion.

– Jag älskar väntrum, oavsett var egentligen. Där får man möjlighet att tänka i lugn och ro, kanske skriva något. Därför gillar jag att åka tåg, säger Lena.



### MARIA DAHLQVIST, STOCKHOLM

► Är det mycket att plugga brukar jag göra det. Det funkar bra att läsa på tåget, det är ofta tyst och man får vara i fred. Annars läser jag mest skönlitteratur. Det blir någon resa i veckan mellan Karlstad och Stockholm.



### GUNNEL FALLGREN, LINKÖPING

► Jag jobbar på Försvarets forskningsanstalt och har varit på konferens. Då passar jag på att förbereda mig på tåget, läsa igenom agendan och gå igenom vad vi ska tala om. På hemvägen går jag igenom alla anteckningar och när jag tröttnar på det läser jag en veckotidning. Det är allt jag hinner, X 2000 till Linköping går ju så fort.

« Det finns inget säkrare och bekvämare sätt att resa än med tåget. »

LISA MÅRTENSSON, RESENÄR

## X40

Nya generationen tåg växer på höjden för att rymma fler.



Ett dubbeldäckartåg kan ha flera slutdestinationer. Det är trångt på spåren in och ut från Stockholm. Det kan lösas med att ett dubbeldäckat tåg delas upp i Södertälje och ett tågsätt till exempel går vidare till Eskilstuna, ett annat till Nyköping och ett tredje till Katrineholm.

# DUBBELDÄCKAR

## DRÖMRESA EN TRAPPA UPP

Nyfikenheten är stor på den nya dubbeldäckaren X40 som har ersatt regiontåget på sträckan Stockholm–Arboga. Fönsterplatserna på tågets övervåning är mest populära.

Text MICHAEL MASOLIVER  
Foto MAGNUS PEHRSSON



– Det gör skillnad att komma upp en våning. Utsikten blir ännu snyggare, säger Ingela Malmberg.

INGELA MALMBERG VAR en av dem som genast noterade att tåget som rullade in på spår 11 inte var en vanlig pendel, kanske för att hon är en mycket flitig tågresenär. Det hör liksom till jobbet som chef för Sörmlands Musik & Teater.

– Finns det första klass? undrar hon så snart hon kliver ombord. I så fall sitter jag gärna där.

Även för ombordpersonalen var det extra spännande. Lokförare Annette Gustavsson är märkbart koncentrerad inför sin första riktiga körning med det nya tåget.

– Hoppas bara att de har räknat rätt på höjden, säger Ingela Malmberg innan hon försvinner uppför trappan till övervåningen. Det vore inget vidare att få huvudet avklippt i en tunnel.

I högtrafik ska SJ kunna koppla ihop upp till tolv vagnar av dubbeldäckaren. Klockan 9.55 har dock rusningen klingat av och det finns gott om lediga platser.

Efter Flemingsberg har resenärerna gjort det bekvämt för sig. En del låter sig sakta vaggas till ro bakom neddragna gardiner. Andra bläddrar i morgontidningen, läser kursböcker eller skriver på datorn.

### BEKVÄM RESA

Ingela Malmberg har redan gjort sig hemmastadd i första klass. Framför henne på bordet ligger handdatorn, anteckningsblocket, morgontidningen och ett par deckare. Hon ska först till Strängnäs, sedan till Eskilstuna.

– I kväll ska jag vara i Karlstad, för en premiär på Värmlandsoperan, säger hon och visar vant upp årskortet för tågmästare Tony Rosenqvist. Jag kan det här med tåg.

– Fanns inte årskortet kunde jag lika gärna se mig om efter ett annat jobb, säger Ingela Malmberg. Hon måste vara extremt rörlig.

I en kurva kränger tåget till. Det pirrar i maggropen. Enligt ett litet faktablad ska dubbeldäckaren kunna komma upp i 200 kilometer i timmen. Någon har sagt att tågets rörelser är kattlika. Ingela Malmberg recenserar hellre inredningen. Sobert, säger hon om de ljusa och mörka nyanserna av grått. Prickarna på sätets tyg matchar prickarna på gardinerna och dörrarna.

Men det är först när Ingela Malmberg lokaliserar eluttaget till mobiladdaren (uttaget finns bakom stolsryggen, visar det sig) som hon blir riktigt nöjd.

– Det här är perfekt, säger hon. De nya tågen är ju jättebra.

Plötsligt försvinner skogen utanför fönstret. Ingela Malmberg lutar sig över bordet för att se bättre, som om utsikten över en istäckt Södertälje kanal inte vore hisnande nog.

– Det gör faktiskt skillnad att komma upp en våning. Utsikten blir ännu snyggare.

Tågmästare Tony Rosenqvist från Eskilstuna har varit i gång sedan arla morgonstund. Efter Södertälje hinner han visa runt på tåget. Han pekar på en inglasad kupé, "Kundservice" står det på glaset.

– Här finns vi när du behöver oss, säger han.

## SÅ HÄR SER DEN NYA DUBBELDÄCKAREN UT

Den nya dubbeldäckaren har en modernare inredning och en hel del tekniska finesser och bekvämligheter, som eluttag vid varje stol, bättre mobiltäckning, fikautomater och tillgång till Internet. Men det finns också en del kluriga lösningar, som den genomskinliga hatthyllan, så att du inte ska glömma kvar något.





**Tack vare** dubbeldäckarens låga insteg, de breda dörrarna som gör det lätt att komma av och på och den höga prestandan, kan restiderna kortas.

# EN ÄR HÄR



Instruktionsföreläsare Thomas Tydal kollar att allt är klart för avgång.  
– Tåget får absolut godkänt, säger Urban Brännlund (bild uppe till höger).

Toaletterna är förstås oantastliga (men glöm inte den finurliga låsmekanismen, om du inte vill ha oväntat besök). Intill toalettdörren finns en kaffeautomat och en myntautomat med choklad och läsk.

Resenärerna verkar uppskatta det nya tåget. Fräscht, säger de allra flesta. Tony Rosenvist instämmer och säger att det alltid är roligt med ett nytt tåg.

Nykvarn, Läggesta, Strängnäs. På isarna syns spår efter harar. Det borde vara vinterns sista suck, men Mälarens södra strand är alltså snötäckt.

## BÄTTRE ÄN FLYGET

– Norrlandsvinter? Nä, i går kväll var det faktiskt varmare hemma i Umeå, säger Urban Brännlund som jobbar med säljstöd på Nordea.

Han ska till Eskilstuna för att prata sparande med telefonbankens personal. Numera kan allt som utförs på bankkontoret

lika gärna skötas per telefon, säger han. Kollegan Karl Lindqvist sitter med uppfälld dator och mobilsnäcka i örat.

– Jag sitter på en dubbeldäckare, säger han i telefon. Dessutom skiner solen. Det kunde inte vara bättre.

Både Urban Brännlund och Karl Lindqvist noterade omedelbart att pendeln som rullade in på Centralen klockan 9.55 inte var ett tåg vilket som helst.

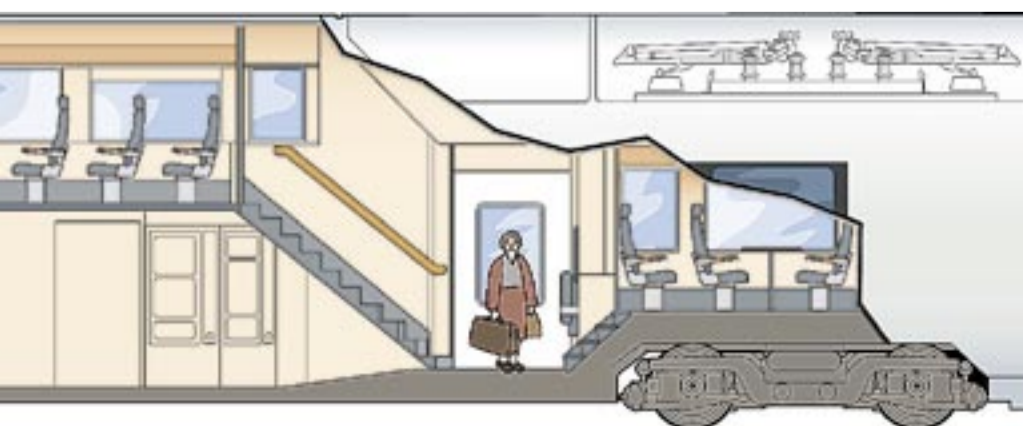
– Förra gången jag var i Eskilstuna missade jag provturen med en hårsån, berättar Karl Lindqvist. Klart att jag blev besviken.

– Tåget får absolut godkänt, säger Urban Brännlund. Tänk om flyget var lika bekvämt.

Ingen av dem överväger för en sekund alternativet bil.

– Då måste man vara koncentrerad på att köra, säger Urban Brännlund. Här kan man dricka kaffe, jobba, prata eller bara koppla av.

– Jag skulle aldrig välja bilen framför tåget, säger Karl Lindqvist. ■



## NEW BOSTON PARTNERS LIMITED

Financial Adviser to SJ AB



Regis House, 45 King William Street, London EC4R 9AN  
Tel: +44 20 7015 0020 Fax: +44 20 7015 0001

## VINGE



## Affärsjuridik

Vinge är en av Nordens största advokatbyråer med omkring 450 anställda, varav 300 jurister. Vår verksamhet är helt inriktad på affärsjuridik och våra uppdrag är till stor del internationella.

Vi har kontor i Stockholm, Göteborg, Malmö och Helsingborg samt i London, Paris, Bryssel, Hong Kong och Shanghai. Vinge ingår i Scandinavian Law Alliance tillsammans med Kromann Reumert i Danmark och Thommessen i Norge samt i Lex Mundi, ett globalt nätverk för oberoende advokatbyråer.

## Ta tåget till...



FREDRIK SANDBERG/SCANPIX

### ... NÄSTA FOTBOLLSLANDSKAMP

► Den 4 juni spelar det svenska herrlandslaget VM-kvalmatch i fotboll mot Malta på Ullevi i Göteborg. SJ är matchvärd och kommer att köra såväl ordinarie tåg som specialinsatta VM-kvaltåg från Stockholm till Göteborg. Paketpris för inträde och resa tur och retur kostar från 545 kronor och kan köpas via 0771-75 75 75, SJ resebutik eller på din resebyrå.

Missar du matchen mot Malta kommer det nya chanser i höst. VM-kvalmatcherna mot Bulgarien spelas på Råsunda den 3 september och mot Island den 12 oktober. Till båda matcherna kommer det att gå VM-kvaltåg från orter runt om i landet och precis som mot Malta går det att köpa rabatterade inträdesbiljetter tillsammans med tågbiljetten.



### ... STHLM JAZZ FESTIVAL

► Mellan den 19 och 23 juli hålls den årliga jazzfestivalen på Skeppsholmen i Stockholm. Bland dragplästren i år märks bland annat Lauryn Hill, Bo Sundström, Toots Thielemanns, Timbuktu och Angélique Kidjo. Boka såväl inträdesbiljett till festivalen som övernattnings på något av Scandics hotell tillsammans med tågbiljetten. För mer info och fullständigt program se: [www.stockholmjazz.com](http://www.stockholmjazz.com). Biljetter kan köpas via 0771-75 75 75, SJ resebutik eller på din resebyrå.

## Bistrotips!

Kanelbulle & kaffe/te

15 kr



Stenmarck laddar upp inför spelningarna i sommar. Eller drömmer han om att sätta upp den där jätteshowen i Las Vegas någon gång?

# RAKA SPÅRET

## MED MARTIN STENMARCK

Han är tveklöst Sveriges nya schlagerkung. Säkra autograftillfällen är på tåget i sommar, då Tältprojektet rullar genom landet.

Text OLA WESTBERG Foto CARL HJÄLTE



Ett späckat schema kräver andningshål. På tåget får Martin Stenmarck tid att hinna i kapp och varva ner.

**MARTIN STENMARCK**, nyligen hemkommen från Eurovisionsschlagerfinalen i ukrainska Kiev, har många bollar i luften. Videoinspelningar, repetitioner och promotionframträdanden avlöser varandra på löpande band och däremellan ska han hinna med familjen. På tåget får han tid att hinna i kapp.

– Man kan ta tag i saker på ett annat sätt, säger han. Det funkade väldigt bra att repa in nya låtar på tåget, så det gör jag ofta. Man kan arbeta undan i kalendern eller ringa de där samtalen man borde ha gjort för länge sedan. Eller också kan man vara lite social med sina medresenärer eller bara koppla av.

### SPÄCKAT SPELSHEMA

I sommar blir det mer tågresor för Martin Stenmarck. Då rullar Tältprojektet genom landet och artisterna kommer att åka tåg mellan framträdandena. Både gamla och nya tåg har sina fördelar, tycker han. Ett speciellt minne från en tågresor handlar just om äldre tåg.

– När jag bodde i Täby gillade jag de gamla tågen på Roslagsbanan, de där man kunde stå ute på en balkong när man åkte. De var mysiga, men jag tror inte de finns kvar längre.

En annan upplevelse höll på att sluta med förskräckelse då ett tåg blev stillastående

strax utanför Gävle på grund av ett rejält oväder. Efter 14 timmar började maten ta slut ombord på tåget.

– Jag är en kille som verkligen gillar att äta, och utan mat kunde det ha blivit en riktigt jobbig upplevelse. Men bortsett från det har jag bara trevliga upplevelser från mina tågresor. ■

### MARTIN STENMARCK

**Ålder:** 32 år

**Familj:** Sambon Hanna Hedlund och dottern Ida, snart ett och ett halvt år gammal.

**Bor:** Stockholm

**Aktuell med:** Turnerar i sommar med Tältprojektet tillsammans med Charlotte Pirelli, Sissela Kyle, Robert Gustafsson och Johan Rheborg.

Nyligen hemkommen från Eurovision Song Contest i Kiev, Ukraina, där han tävlade med låten Las Vegas.

Plattan Think of Me.

## FRAMTIDSTÅGET ÄR HÄR

**UNDER VÅREN** är SJ på turné för att berätta om hur det nya moderna och kundnära reseföretaget SJ växer fram. Med på resan är SJs vd Jan Forsberg, men också några av Sveriges populäraste artister, bland andra Martin Stenmarck, Charlotte Pirelli och Alcazar. Turnén, som går under namnet Framtidståget, besöker sex orter i Sverige där SJ visar upp

det moderniserade X 2000 och den helt nya dubbeldäckaren, träffar trafikhuvudmän, pendlarföreningar och allmänhet för att diskutera framtiden för SJ och tågtrafiken i Sverige. Varje dag avslutas med konsert, där SJ bjuder på uppträdande av flera ur den svenska artisteliten. För turnéplan och detaljer se [www.sj.se](http://www.sj.se). ■



Alcazar är några av de grupper som kan ses på SJs turné Framtidståget.



Alla utvecklas av samarbete.  
Framför allt våra kunder.

Capgemini är ett av världens främsta konsultföretag inom management och it. Vi har under de senaste fyra åren haft ett nära samarbete med SJ inom rådgivning, utveckling och förvaltning av SJs it-lösningar.

Det som skiljer oss från våra konkurrenter är sättet att samarbeta på. I grunden har vi förstås höga krav på kompetens i våra projektgrupper, men det är sättet att hantera den som leder till bestående resultat hos våra kunder. Hur skickliga individer som än finns på ett företag, är samarbetet det som kan leda till storverk.

På Capgemini har vi som vana att dela med oss av vår kunskap och oss själva som personer. Vi vågar ta oss an utmaningar och leda utvecklande diskussioner. När var och en aktivt förmedlar sitt specialistkunnande, och samtidigt är lyhörd, uppnår vi en speciell dynamik. Vill du se vad den kan leda till? Kontakta oss gärna för en presentation av genomförda projekt. [www.se.capgemini.com](http://www.se.capgemini.com) eller telefon 08-5368 5000.

Capgemini är en av världens största leverantörer av konsult-, teknik- och outsourcingtjänster. Efter snart 40 år i branschen vet vi att det är sättet att samarbeta som skapar framgång. Genom vår särskiljande samarbetsmetod hjälper vi våra kunder att nå mätbara resultat. Vi kallar det Collaborative Business Experience. Vi har 60 000 anställda över hela världen, varav cirka 1 350 i Sverige, och 2004 omsatte vi 6,3 miljarder euro. Aktien är noterad på Parisbörsen. Mer information finns på [www.se.capgemini.com](http://www.se.capgemini.com)

  
CONSULTING.TECHNOLOGY.OUTSOURCING

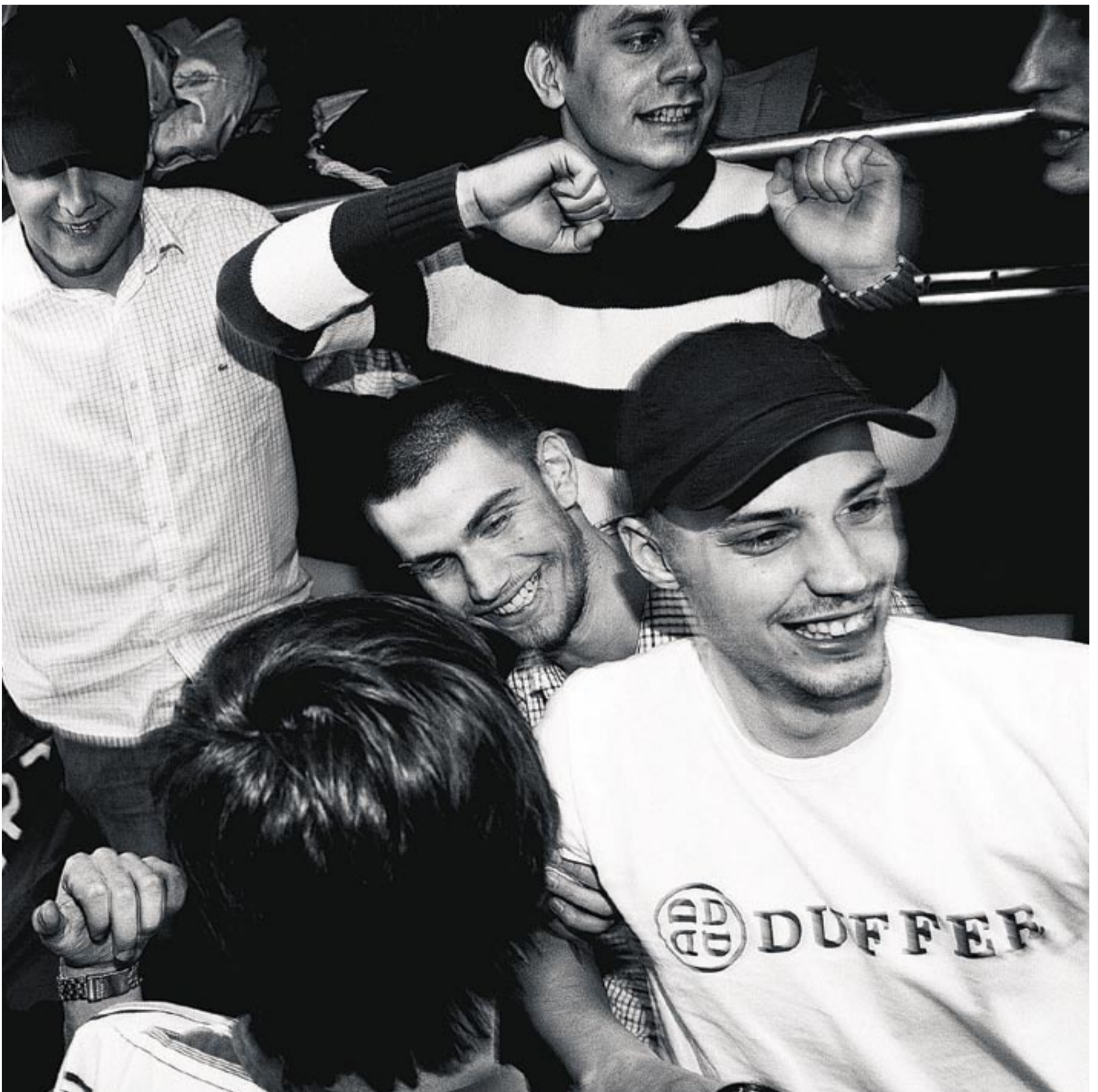
 **IKUPÉN**JÄRNKAMINERNA

*VISSTE DU ATT... du kan åka sovvagn med hotellstandard  
– med duxmadrasser, toalett och dusch i kupén?*



Ärrade veteraner,  
hårdade fans  
och nykläckta  
supportrar. Alla  
har de en sak  
gemensamt:  
kärleken till  
Djurgården och  
fotbollen.

# PARTY



# YTÅGGET

## TILL BORTA-MATCHEN

Flera tusen djurgårdssupportrar fanns på plats i Halmstad när DIF spelade säsongens första bortamatch. Drygt 260 av dem reste med Sivanexpress – ett helt tåg med bara djurgårdare.

Text JONAS PETERSSON  
Foto SAMUEL EKMAN

**MORGON HAR BLIVIT** förmiddag på centralstationen i Stockholm. Någoting är annorlunda i atmosfären. Den vanliga stressen och springet till diverse avgångar finns inte där. Ändå är det ovanligt mycket folk. Många bär blårandiga tröjor och ännu fler har halsdukar i samma färg. Alla är djurgårdare som väntar på att Sivanexpress ska inkomma till spår 12.

– Det här kommer att bli en fest, konstaterar två killar i 25-årsåldern samtidigt som de kliver på tåget.

Det är femte gången som Järnkaminerna, Djurgårdens supporterklubb, hyr ett helt tåg. Den här gången är Halmstad destinationsorten. Det sju vagnar långa ekipaget har, till minne av en färgstark medarbetare på Djurgårdens kansli, döpts till Sivanexpress.

– Samarbetet med Djurgården har fungerat utan problem. Det är en jättetrevlig

grupp att jobba med, säger Monika Johansen på SJ Event.

Exakt klockan 10.04 påbörjas färden söderut. Det är en salig blandning av personligheter som ska tillbringa resten av dagen tillsammans. Den vältatuerade muskelbyggaren, killen med bakåtslickat hår och Fred Perry-tröja och tjejen iklädd full djurgårdsmundering; alla är representerade. Trots de yttre olikheterna är den gemensamma nämnaren given – den lidelsefulla kärleken till Djurgårdens fotbollslag.

– Jag lever för Djurgården och det gör de andra på tåget också. Då blir det en skön och positiv känsla, säger Sara Wiik.

Sara har varit flitig besökare på Djurgårdens matcher i 15 år. Resan till Halmstad har hon gjort många gånger förut, men aldrig på det här sättet.

– Att åka tåg är helt perfekt. Man är inte låst vid sin plats, utan det är lätt att gå omkring och ta kontakt med folk, förklarar Sara.

Den upptäckten har många gjort. Knappt någon sitter på en och samma stol under hela resan – och varför skulle man göra det när det finns restaurangvagn, barvagn och fem andra vagnar fyllda med personer som har samma intresse och passion som en själv?

– En bortamatch slår ofta en hemmamatch i upplevelse, säger Robert "Pike" Kollberg. Det här blir en heldag för Djurgården, och vi ska se till att det blir en fest.

### EN ORKAN AV LJUD

Trivselfaktorn är hög och stationerna i Hallsberg, Göteborg och Varberg dyker oväntat snabbt upp utanför fönstret. Plötsligt står vi på en soldränkta perrong i Halmstad. Inte mycket att vänta på. Stegen styrs målmedvetet mot stadens centrum och någon lokal pub. Den förväntan som byggts upp under flera timmars tågfärd, ventileras nu i form av sång och ramsor om Djurgårdens överlägsenhet.

– Supportrarna är viktiga för laget. Spe-larna har själva sagt att vårt stöd på borta-

matcherna hjälper otroligt mycket. Det gör oss motiverade, säger Pike.

Inne på arenan Örjans Vall möter Sivanexpress-resenärerna dem som använt bil och buss för att ta sig till Halland. Klacken fyller en hel kortsida av fotbollsstadion och de följande två timmarna tillbringas i en orkan av ljud. Men den här dagen verkar inget hjälpa. Trots ett massivt stöd och innerliga uppmaningar om "Full fart framåt – håll tätt bakåt" gör Djurgården en bedrövlig insats på planen. Halmstad vinner enkelt med 3-1 och över tusen bortasupportrar tvingas inse att deras långa resa inte gav någon utdelning i form av allsvenska poäng.

### HADE KUL, I ALLA FALL...

Hemresan blir inte det sanslösa party som många planerat för. Glädjeyran uteblir, men gemenskapen och minglet är på samma nivå som när tåget gick i motsatt riktning. Möjligtvis är samtalsämnen nya. Spekulationer om startelvan och troligt slutresultat har ersatts av analyser och mer eller mindre frukt-samma försök att finna en förklaring till hur det kunde gå så illa.

– Så här blir det ibland. Matchen var skit, men jag har i alla fall haft kul, särskilt på ditresan, säger Magnus Andersson och smuttar på en öl i den välbesökta barvagnen.

02.44 rullar Sivanexpress in i huvudstaden. Det är folktomt och öde. Tystnaden bryts i samma stund som vagnarna töms på folk. Sången ekar mellan husen: "Vi ger aldrig upp, vi ger aldrig upp. För vi är Djurgårdens IF och vi ger aldrig upp".

**SJ Event är ett helägt dotterbolag till SJ. SJ Event anordnar alla resor som ligger utanför det ordinarie utbudet. För mer information, se [www.sjevent.se](http://www.sjevent.se)**



Barcoaching i bistron. "Håll bara Dusan Djuric från straffområdet och lossnar det för Ibrahim, då är det lugnt."



Sara Wiik trivdes på Sivanexpress.



– Supportrarna är viktiga för laget, säger Robert "Pike" Kollberg (th).

## SÅ HITTAR DU DE BILLIGASTE BILJETTERNA

### Går det att fynda biljetter till tåget?

Ja, man kan faktiskt fynda rejält om man köper biljetterna i rätt tid. Det går också att påverka biljettpriset beroende på hur man köper sina biljetter. **Billigast** blir det om man handlar via Internet eller biljettautomat.

### 1 JUST NU-BILJETTER

Här kan du spara pengar om du är ute i god tid. Just-nu-biljetterna släpps 90 dygn innan avresan och då är de som allra billigast. Därefter stiger priserna sakta allt eftersom resan närmar sig. Gäller för lite längre sträckor.

### 2 LÅGTRAFIKPRIS

Om man väljer avgångar då det inte är rusningstrafik, kan man få upp till 15 procents rabatt på priset.

### 3 SISTA MINUTEN

Gäller för pensionärer, ungdomar och studenter. Den

som bokar 24 timmar innan avresan, kan få en kraftigt rabatterad biljett.

### 4 10-BILJETTEN

Åker du ofta mellan två stationer kan du köpa 10-biljett. Då får du göra 10 resor till priset av nio. Om du till exempel pendlar kan du också

köpa ett **månadskort** som ger dig billigare tågresande.

### 5 ÅRSKORT

Till ett fast pris kan du åka fritt inom Sverige under ett år. Ju mer du åker, desto mer sparar du.

# FÖRDEL TÅGET

Stora investeringar, höghastighetsbanor och järnvägens betydelse för den regionala utvecklingen, allt pekar åt samma håll:

– Framtiden för tåget ser ljus ut, säger Bo-Lennart Nelldal, "tågprofessor" vid KTH.

**Text** ANDERS FAHLMAN  
**Foto** LEIF-ERIK NYGÅRDS



Bo Lennart Nelldal är professor vid KTH i Stockholm.

**EN VÄNDPUNKT** för tåget som färdmedel inträffade 1988, då SJ och Banverket gick skilda vägar och fler tågoperatörer tilläts konkurrera om tågtrafiken, menar Bo-Lennart Nelldal, professor vid KTH och anställd av SJ för att försöka blicka in i framtiden.

– Sedan dess har stora investeringar gjorts både i nya järnvägar och i tåg. Spåren är nu anpassade för hastigheter på upp till 200 kilometer i timmen. Och vi har fått nya järnvägar, som till exempel Svealandsbanan, Mälärbanan och Öresundsbron.

Fler investeringar är på gång. Mellan 2004 och 2015 kommer staten att satsa 100 miljarder kronor, som ytterligare kommer att öka kapaciteten och förkorta restiderna för tågresenärerna, bland annat Mälartunneln i Stockholm och Citytunneln i Malmö.

– Det finns också idéer om att börja bygga en höghastighetsbana mellan Stockholm och Göteborg, där persontåg kan köra i 350 kilometer i timmen, berättar Bo-Lennart Nelldal.

## TÅGET HAR MÅNGA FÖRDELAR

*Vad är den främsta anledningen till tågets comeback?*

– Järnvägen har visat sig ha många fördelar jämfört med andra trafikslag. Tågtrafik är miljövänligt, säkert och tar liten plats. I



Att satsa pengar på järnvägen är en trend i hela Europa. Med allt större transportbehov är inte minst omtanken om miljön en viktig aspekt.

dag är järnvägen också det snabbaste färd sättet mellan många viktiga orter, samtidigt som man kan använda restiden till jobb eller avkoppling. Tåget har helt enkelt blivit marknadsledare bland färdmedel.

Järnvägen kommer att ha en avgörande betydelse för den regionala utvecklingen i olika delar av Sverige, till exempel i Mälardalen, anser Bo-Lennart Nelldal.

– På 30 års sikt kommer Stockholm att få

cirka 600 000 fler invånare enligt prognoserna. Tack vare utmärkta tågkommunikationer kan många av dem bosätta sig runt Mälardalen och arbeta i Stockholm. En timmes restid till och från jobbet klarar man av som pendlare, och vi är redan nere i sådana restider från stora delar av Mälardalen.

Att satsa på tåg är för övrigt en trend i hela Europa, där man i dag investerar stora summor i järnvägar. ■

# Låna upp till 150.000:-

Låna utan säkerhet  
till 8% ränta oavsett belopp  
(eff.ränta 8,39%).



 **SVEA EKONOMI**

[www.sveadirekt.se](http://www.sveadirekt.se)

# Tack SJ för förtroendet!

## Det här är EuroMaint

EuroMaint är Sveriges ledande leverantör av underhåll och ombyggnad av spårburna fordon, med en marknadsandel på nära 50 procent. Genom vår kundfokuserade och kvalitetscertifierade organisation kombinerar vi tradition med förmåga att utveckla innovativa lösningar. Vår breda och djupa kompetens bidrar till att göra spårtrafiken mer attraktiv för både gods-transportörer och resenärer.

EuroMaint arbetar inom fyra tjänsteområden:

Tågunderhåll, Ombyggnad, Materialservice och Industriunderhåll. Med en rikstäckande organisation finns vi på sammanlagt 13 orter, från Vännäs i norr till Malmö i söder. Antal anställda är cirka 1 350 och vår omsättning är cirka 1 500 MSEK.

## Med blicken framåt

Uppdraget att som totalentreprenör ansvara för ombyggnaden av X 2000-tågen innebär ett stort förtroende som ger oss stor tillförsikt inför framtiden. Tack SJ!

– Upphandlingen har kännetecknats av stor kreativitet från båda sidor och ett genuint intresse att åstadkomma den bästa lösningen för SJ AB och våra kunder, säger Magnus Jonasson, chef för Fordonsdivisionen inom SJ AB.

Med erfarenheten av att underhålla X 2000-tågen ända sedan trafikstarten 1990, har vi kunnat erbjuda kostnadseffektiva tekniska och idémässiga lösningar. Vi vet att ombyggnaden har varit efterlängtd av både resenärer och ombordpersonal. När de färdiga tågen är i trafik hoppas vi att resultatet av vårt nytänkande ska bli uppskattat – en helt ny resandemiljö, med ny inredning, ny bistro, bekvämare sittplatser, eluttag vid varje plats och ny teknik för mobilkommunikation.



– Det ska vara enkelt och bekvämt att åka tåg eller pendla, säger Anders Anderberg, chef för Alstom Transports svenska kontor i Stockholm.

# Alstom bygger framtidens tåg redan nu

## – snabbhet och komfort ska öka resandet

Alstom Transport tillhör förnyarna inom tågresandet. Företaget har på senare tid byggt såväl Arlanda Express-tågen som SJ:s nya dubbeldäckare, som nu börjar trafikera Mälardalen.

» Alstom har svenska anor sedan 1890-talet och tillhör numera det globala franska företaget Alstom, känt för snabba höghastighetståg som TGV i Europa, snabbtåget Pendolino i Finland och regionaltåg i Danmark.

*På vilket sätt är Alstom förnyare när det gäller tåg?*

– Ett bra exempel är dubbeldäckaren, säger Anders Anderberg, chef för Alstom Transports svenska kontor i Stockholm. Det var i början av 90-talet som vi började intressera SJ för den här typen av tåg. I Europa är dubbeldäckarna vanliga, men i Sverige har det varit motstånd mot att ha två våningar. Expressståget till Arlanda, som vi byggt, är ett annat exempel på förnyelse i branschen.

Arlandabanan är det första stora infrastrukturprojektet på över hundra år i Sverige som till största delen finansierats med privata medel. I och med detta uppdrag började Alstoms transportverksamhet att växa rejält på den svenska marknaden.

### Passagerarnas behov

– När vi bygger tåg ser vi till passagerarnas behov. Det ska vara enkelt och bekvämt att åka tåg eller pendla, säger Anders Anderberg, och tar de 55 pen-

deltågen Coradia Lirex som SL har beställt som exempel: lågt insteg och breda dörrar ger bra tillgänglighet. Det har vi kunnat genomföra genom att lägga all utrustning på taket i stället för under tåget. Dessutom blir det luftkonditionering i alla vagnar. När det gäller de 43 tåg med 113 dubbeldäckade vagnar som SJ har beställt, så finns även här luftkonditionering samt slingor för mobiltelefoner och automater med dryck och förtäring. För att inte tala om resandepplevelsen som bjuds om man sitter på övre däck.

Men det är inte bara passagerarna som är vinnare på teknikutvecklingen. Underhåll och skötsel av tåg har förenklats.

– Vagnarna till SJ:s nya dubbeldäckare kan till exempel kopplas om på en minut, utan att lokföraren behöver gå ur hytten, säger Anders Anderberg.

### Nyinvigd verkstad

Underhåll är en viktig del av Alstoms affärsverksamhet. Nyligen invigdes en underhållsverkstad i Västerås, där 35 personer har nyanställts för att hålla dubbeldäckarna rullande.

*Hur ser framtiden ut för den spårbundna trafiken?*

– Flera regioner i Sverige behöver förnya och byta ut sin vagnpark, som börjar bli gammal, säger Anders Anderberg. Dessutom är behovet stort när det gäller effektivt underhåll av tåg och signalsystem. Därför ser vi stora möjligheter att kunna få vara med och främja tågresandet i Sverige. Statistiken visar att när tågen är fräscha och komfortabla och kommer i tid, då ökar resandet.

### Kombination av tåg och spårvagn

För att en region ska kunna utvecklas krävs god infrastruktur med möjligheter att snabbt färdas kortare eller längre sträckor till och från arbetet. I Europa har det därför blivit vanligare med så kallade tramtrains, som är en kombination av tåg och spårvagn.

– Tramtrains tror jag kommer även i

Sverige. Det är flexibla tåg som binder ihop ytterområdet rakt in i den regionala kärnan. Då blir resandet enkelt och man kommer snabbt fram. Det är så tågresandet ska vara: enkelt, snabbt och med bra komfort, säger Anders Anderberg.

## Fakta Alstom

Alstom är ett globalt företag inom infrastruktur för energi och transporter. Den svenska verksamheten arbetar med försäljning och leverans av ett brett utbud av produkter. Här finns ångturbiner, vattenkraftssystem, generatorer, rökgasreningsanläggningar och fjärrvärmesystem. Dessutom tåg och andra produkter inom transportområdet. Höghastighetsfärjan till Gotland är ett exempel.

**ALSTOM**

[www.alstom.com](http://www.alstom.com)

# Raka spåret från 1800-talet till framtiden

Jernhusen äger och förvaltar flertalet av Sveriges stationshus. Nu ska hela stationsbeståndet ses över och moderniseras för att möta dagens och framtidens resandebehov.

– Vi är ett företag i kollektivtrafikbranschen, säger Mikael Norlander när han beskriver Jernhusen AB, vars kärnverksamhet är att driva, underhålla och utveckla järnvägsverkstäder och stationer över hela landet.

Jernhusen AB bildades 1 januari 2001 och är ett statligt ägt företag. Mikael Norlander, som har sitt förflutna inom SJ:s persontrafik, är chef för Affärsområde Stationer, som det ska handla om här.

– Det tog ett tag innan Jernhusen AB hittade sin identitet, säger Mikael Norlander. Visserligen sysslar vi med fastigheter, men det är i kollektivtrafiken vi har våra kunder. Och det är tillsammans med dem som vi vill utveckla stationshus och väntsalar så att de anpassas till dagens krav på service för resande.

## Många byggda på 1800-talet

Jernhusen äger och förvaltar 152 stationsfastigheter med öppen väntsal. En

hel del är byggda på 1800-talet och inte anpassade efter dagens behov. Ofta är husen överdimensionerade och står på orter där förutsättningarna att driva dem inte längre finns. Och enligt Mikael Norlander räcker inte den avgift som tas ut av trafikoperatörerna för att täcka underhåll och hålla väntsalar öppna. Många stationshus står därför och förfaller.

## Hinner inte använda väntsalen

Jernhusen vill nu modernisera hela stationsbeståndet i Sverige och titta på de lokala förhållanden som råder.

– Tillsammans med tåg- och bussoperatörerna, Banverket och berörda kommuner vill vi anpassa stationsfunktionerna till dagens och framtidens resandebehov, säger Mikael Norlander.

– Vissa väntsalar kommer därmed att bli överflödiga, beroende på ökad pendeltrafik med täta stopp, säger Mikael Norlander. Resenärerna hinner helt en-



Centralstationen i Stockholm är ett av de många stationshus i Sverige som Jernhusen förvaltar.



kelt inte använda väntsalen. Och då kanske det är bättre att låsa stationshuset och göra plattformen vid spåren till ett bekvämt ställe att invänta tåget på.

I vissa städer vill dock Jernhusen satsa rejält och kommersiellt på sina stationshus. Det gäller främst i de större städerna där man tillsammans med SJ har utvecklat ett antal projekt, som exempelvis parkeringssystem och högre servicenivå när det gäller taxi vid stationen.

## Kompetens att utveckla

– Våra stationshus ska addera resenärer till kollektivtrafiken, säger Mikael Norlander. Vi vet att attraktiva stationer ökar resandet och Jernhusen har kompetensen att utveckla stationerna, och vi vill göra det bästa möjliga för att våra kunder och resenärerna ska bli nöjda.

JERNHUSEN

[www.jernhusen.se](http://www.jernhusen.se)

This announcement appears as a matter of record only

**SEK 2 200 000 000**



Lease Financing of 43 X40 Regional Trains

Manufacturer

**ALSTOM**

Lessor

**Nordea Finance**

Lessor Adviser – Structured Finance Group

**Nordea**

Transaction Arranger and Lessee Adviser

**NEW BOSTON PARTNERS**  
LIMITED

February 2005

Nordea Bank AB (publ)

## Bekymmersfri service från ISS

ISS Facility Services erbjuder heltäckande servicelösningar och strategiskt management på FM-området. Här ingår i stort sett all den service som behövs på en arbetsplats och för de människor som jobbar där. Som kund hos oss kan du i lugn och ro fokusera på kärnverksamheten medan vi tar hand om "allt det där andra". Inom affärsområde ISS TrafficCare erbjuder vi en helhetslösning för tåg-service; t. ex. trafikklara persontåg och rena, komfortabla stationsmiljöer. Vi har bl. a. unik kompetens inom klargöring och service av persontåg – Färdigt Tåg. Gå in på [www.iss-facilityservices.se](http://www.iss-facilityservices.se) och läs mer om vår spännande servicevärld.



- Städning
- Fastighetsförvaltning
- Strategiskt management
- Kontors- och konferensservice
- Tågservice

och mycket, mycket mer...



ISS Facility Services AB är ett av Sveriges ledande företag inom integrerade servicelösningar och strategiskt management på FM-området. Våra cirka 10 400 medarbetare levererar varje dag service till hundratusentals människor över hela landet.



FOTO: SVERIGES JÄRNVÄGMUSEUM

## Järnvägen fyller 150 år

**I MITTEN AV** mars 1856 lämnade Sveriges första tåg Örebro med slutdestination Nora. Några månader senare samma år skedde trafikstarten. Under hela nästa år kommer det att hållas utställningar, öppet hus, jubileumsfester, seminarier och forskardagar för att fira jubileet. Håll utkik på webbplatsen [www.jarnvagen150ar.se](http://www.jarnvagen150ar.se). Där kommer ett schema över årets festligheter att publiceras.

## Elmätare för snålare körning

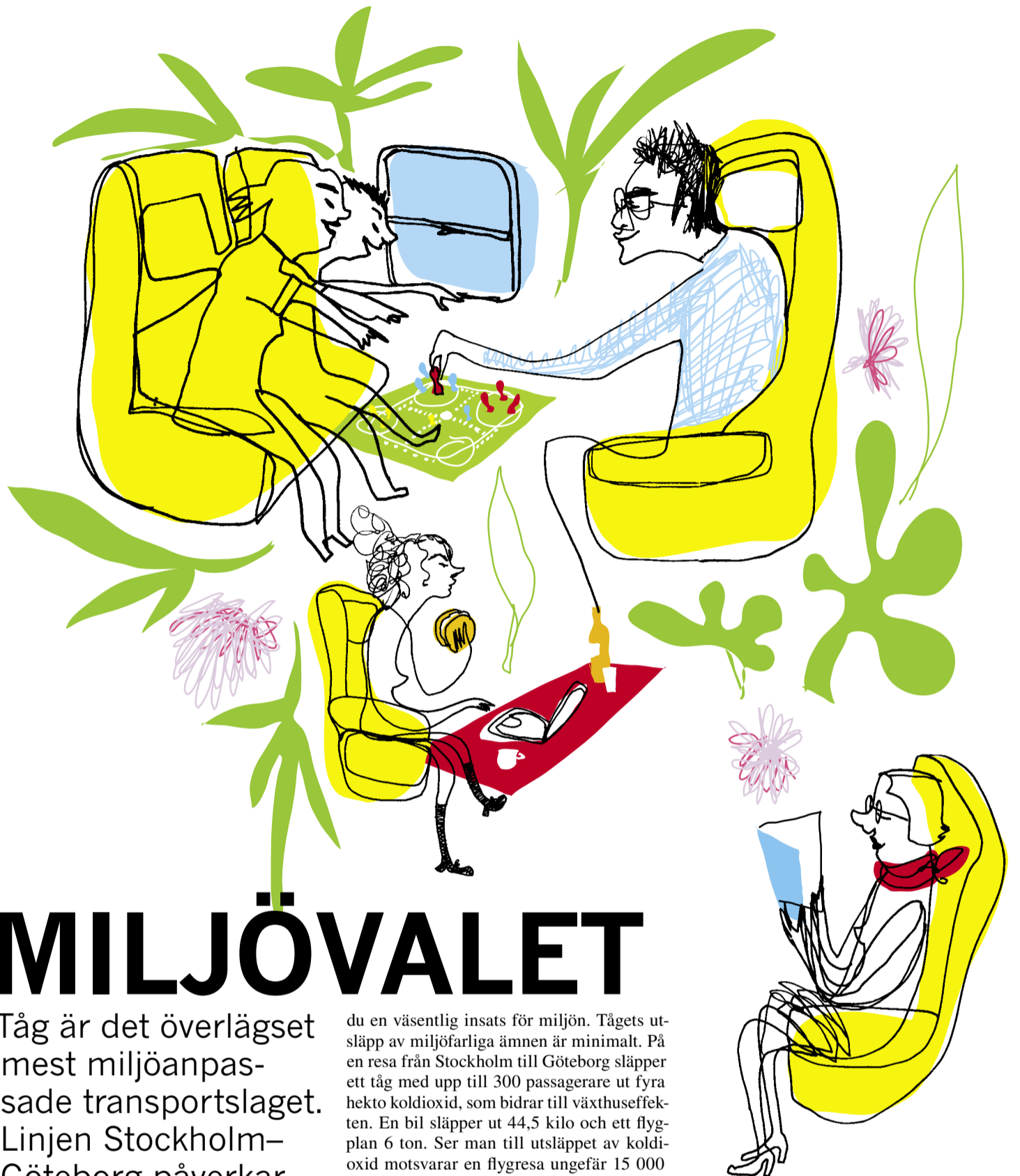
**UNDER NÄSTA ÅR** kommer i stort sett alla SJs ellok troligtvis att utrustas med elmätare. Med hjälp av mätarna ska det gå att få reda på exakt hur mycket el loket förbrukar och förarna kan lära sig köra mer energisnålt.

Både miljön och SJ kommer att dra nytta av de nya elmätarna. Hittills har SJ inte kunnat påverka sin energiförbrukning för tågen. Banverket köper in el och har sedan debiterat efter en schablon baserad på hur många kilometer som körts med olika tågtyper. Men med de nya mätarna går det att se exakt hur mycket varje lok drar på respektive sträcka. Målet är att mätarna ska finnas på plats nästa år. På det viset hoppas SJ kunna spara pengar på energiförbrukningen och samtidigt göra en insats för miljön.

## 93 procent av tågen går i tid

**SEDAN 2001 HAR** tågens punktlighet förbättrats från 88 till 93 procent, helåret 2004. Men målet för SJs tåg är 95 procent och på pendlarsträckorna 98 procent.

En av de sträckor som förbättrats det senaste året är Uppsalapendeln. När arbetet började för ungefär ett år sedan, var punktligheten 90 procent. I december 2004, nästan ett år efter att arbetet började, var punktligheten på Uppsalapendeln 97 procent.



# MILJÖVALET

Tåg är det överlägset mest miljöanpassade transportslaget. Linjen Stockholm–Göteborg påverkar bara miljön motsvarande utsläppet från några ynka droppar bensin.

**Text** ANDERS FAHLMAN  
**Illustration** SYSTER DIESEL

**ATT ÅKA TÅG** kan vara välgörande på många sätt. Det går snabbt, det går att komma billigt undan och på resan kan du arbeta, ta en matbit eller bara slappna av. Men framför allt gör

du en väsentlig insats för miljön. Tågets utsläpp av miljöfarliga ämnen är minimalt. På en resa från Stockholm till Göteborg släpper ett tåg med upp till 300 passagerare ut fyra hekto koldioxid, som bidrar till växthuseffekten. En bil släpper ut 44,5 kilo och ett flygplan 6 ton. Ser man till utsläppet av koldioxid motsvarar en flygresa ungefär 15 000 tågresor.

SJ bedriver också ett medvetet arbete för att minska sin påverkan på miljön.

– Vi har en miljöpolicy som styr allt arbete vi gör, från att köra tåg till upphandlingar och tågunderhåll, säger Marie Hagberg, miljöchef på SJ.

De senaste åren har SJ drivit flera tunga miljöprojekt. Ett av dem var skrotningen av 158 vagnar från 60-talet. Hela 99 procent av vagnarnas vikt kunde källsorteras. Det blev över 6 000 ton. Ekonomiskt blev resultatet plus minus noll för SJ, men för miljön blev vinsten stor. Det krävs 3,5 gånger så mycket energi att framställa järn ur malm som att återanvända skrot.

Alla SJs eltåg körs på förnybar el, som vatten- och vindkraft. I och med övertagandet av Stångådals- och Tjustbanan i våras fick SJ åter ett fåtal diesellok, annars har avvecklandet av dieseltåg varit framgångsrikt. I samband med att tankanläggningarna skrotas genomförs markundersökningar för att se till att marken är i gott skick.

– Att bedriva ett medvetet miljöarbete hör ihop med såväl moraliska och etiska frågor som ekonomiska. Om man gör saker rätt från början, minskar riskerna att dra på sig stora utgifter i framtiden, säger Marie Hagberg. ■

## GÖR EN MILJÖKALKYL PÅ DIN NÄSTA RESA

### Vad gör din resa för miljöutsläpp?

**Gå in på** [www.sj.se](http://www.sj.se), klicka sedan på Om SJ/Miljö/Gör en miljökalkyl. Där kan du jämföra utsläppen av bland annat koldioxid, kväveoxid och kolväte på respektive transportslag för olika sträckor.

### Exempel på utsläpp mellan Stockholm och Göteborg

Utsläpp	Bilen	Bussen	Flyget	Tåget
NO <sub>x</sub> , bidrar till förurning	0,02 kg	0,14 kg	0,18 kg	0,00 kg
CO <sub>2</sub> , bidrar till växthuseffekten	44,55 kg	20,51 kg	66,38 kg	0,00 kg



# Svensk järnvägsindustri

## – med nationell bas för internationell konkurrenskraft

Sverige blev tidigt en ledande nation inom tillverkning av järnvägsmateriel. Redan på 1890-talet levererade det som i dag är Bombardier Transportation det första elloket. Den svenska järnvägsindustrin har sedan dess haft en stark position på hemma- och världsmarknaderna.

» Den största leverantören av fordon och materiel inom järnvägsområdet i Sverige i dag är Bombardier Transportation. Företaget är känt för många som Asea, Ericsson, ABB och Adtranz, men sedan år 2001 ingår verksamheten i Bombardier-koncernen.

Bombardier Transportation är ett av landets största företag och fungerar som en motor för järnvägsindustrin i Sverige. Genom åren har man samarbetat med kompetenta och drivande kunder, vilket resulterat i produkter som ofta har revolutionerat järnvägsområdet. En av dessa kunder är SJ, som under lång tid aktivt deltog i utvecklingen av nya järnvägsfordon. En stor del av deras tåg och vagnar är levererade av Bombardier Transportation.

Även på världsmarknaden har produkterna gjort succé. Verksamheten i Sverige har därför på ett naturligt sätt fått en viktig plats i den globala koncernen.

– Bombardier Transportation i Sverige är en central och strategiskt viktig del i den globala Bombardier-koncernen och vi utvecklar de mest sofistikerade systemen i och runt tågen för den globala marknaden, säger Tomas Andersson, vd för Bombardier Transportation Sweden AB. De senaste åren har 50 procent av vår försäljning gått på export och vi bedömer att den andelen kommer att öka i framtiden.

**Levande svensk järnvägsindustri**  
Bombardier Transportation har levererat många av de tåg som i dag trafikerar de

svenska järnvägssträckorna. Ett av de senaste exemplen är tågen av typen Regina, av vilka mer än 150 vagnar levererats till olika svenska kunder. Många har köpts av länstrafikbolagen och för dem är Regina en viktig del i framgången för regional tågtrafik i landet de senaste åren.

En region i Sverige som drivit en mycket lyckad satsning på tågtrafik är Skåne. Såväl Öresundstrafiken som Pågatågen är en viktig motor för utvecklingen i hela Öresundsregionen och kräver moderna och attraktiva tåg. Bombardier Transportation har levererat såväl Öresundstågen som fordonen för Pågatågstrafiken.

Det är dock inte bara nya tåg det handlar om. För SJ utför Bombardier Transportation en modernisering av äldre fordon inom exempelvis X10-familjen. Detta sker vid anläggningarna i Västerås. Likaså utför man dagligt underhåll av främst Regina- och Itinotåg i Nässjö, Göteborg, Gävle samt Västerås.

En annan viktig verksamhet för Bombardier i Sverige, är den som utvecklar och levererar tågledningsutrustning och signaler. Den svenska signalverksamheten är ursprungligen en del av Ericsson och har levererat utrustning till den svenska järnvägen sedan 1870-talet.

**Järnvägsindustrin som exportnäring**  
Framgångarna på hemmamarknaden har också resulterat i stora exportframgångar. Bombardier i Sverige började exportera tåg och signalsystem redan

på 1800-talet. Nu senast har lika många Regina-vagnar som tillverkats för Sverige också sålts till Kina. Ett mångårigt marknadsföringsarbete tillsammans med olika svenska partner har banat väg för Reginsans exportframgångar i Kina.

Exporten från Sverige handlar främst om viktiga elsystem på tågen liksom signalsystem. Bombardier levererar till nästan alla viktiga marknader i världen från Syd- och Nordamerika, över hela Europa, Sydafrika, Australien och många länder i Asien. Exporten uppgår i dag till flera miljarder kronor per år.

### Järnvägen viktig för framtiden

Genom att stå i framkanten inom utvecklingen av modern järnvägsteknik, deltar Bombardier Transportation aktivt i att skapa morgondagens trafiklösningar i samhället. De främsta ledorden för företagets produktutbud är kapacitet, säkerhet och miljö.

– Det är viktigt att vi får ned antalet dödsoffer i trafiken. Vi anser att spårburna transporter är en förutsättning för att nollvisionen verkligen ska kunna genomföras.

Tomas Andersson menar, att järnvägen har en viktig roll att spela för tillväxten i Sverige i framtiden och allra störst potential har de spårburna transporterna i storstadsregionerna.

– Vår åsikt är att Sverige borde ha som mål att hälften av ökningen av transportvolymerna i framtiden hamnar på järnvägen, säger Tomas Andersson. En förutsättning för att vägsektorn ska kun-

na få en sund utveckling, är faktiskt att järnvägen får en större andel av den totala mängden transporter än den har i dag. Annars riskerar vägarna att korka igen, tillväxten bli lidande och vi kommer inte att kunna nå målen för minskade miljöutsläpp.

– Bombardier Transportation i Sverige är med och leder utvecklingen inom järnvägen och vi kommer att fortsätta investera i produktutveckling och produktion, både för den svenska marknaden och för export till hela världen, avslutar Tomas Andersson.



Tomas Andersson,  
vd för Bombardier  
Transportation  
Sweden AB.

### Bombardier Transportation

- Cirka 2 000 anställda i Sverige.
- Verksamhet i Västerås, Stockholm, Kalmar, Hässleholm och Göteborg.
- Ursprungligen Asea och Ericsson, sedermera ABB 1988, Adtranz 1996, Bombardier Transportation 2001.

# BOMBARDIER

www.bombardier.com



Några av de gemensamma miljösatningarna är utvecklingen av laxtrappor, lekplatser och utplantering av lax runt vattenkraftverken.

# SJ och Fortum räddar Gullspångslaxen och minskar elförbrukningen i vagnarna

Visste ni att Fortum och SJ tillsammans stödjer en laxodling? Det är bara ett av de miljöprojekt som kan drivas tack vare att SJ valt att köpa produktionspecificerad el och vattenkraft. En skonsam energimix som är bra för miljön i dubbel bemärkelse.

» Laxodling i Värmland och solceller på Stockholms central. I alla fall låter det förstnämnda så långt från tåg man kan komma. Bakgrunden är att SJ – enligt sin miljöprofil – har valt att köpa produktionspecificerad el och vattenkraft, vilket betyder mixad energi från miljövänliga kraftkällor, exempelvis vindkraft.

#### Laxtrappor och solceller

En del av kostnaderna för denna något dyrare energi återinvesteras i en miljöfond med tre olika inriktningar, som drivs tillsammans med Fortum.

Krister Loflin på Fortum är ansvarig

för dessa gemensamma miljösatningar.

– Ett av projekten är att förbättra miljön runt vattenkraftverken. Det gör vi genom att tillsammans med SJ satsa 3,6 miljoner kronor på utveckling av laxtrappor, lekplatser och utplantering av lax. Gullspångslaxen ansågs lämplig för detta projekt eftersom den höll på att dö ut, säger Krister Loflin.

En annan satsning är att öka andelen förnybar energi. Det har man gjort genom att placera solceller på taket till spår 10 på Stockholms central. Solcellerna ger energi till ett antal diodlampor som lyser upp it-stationen i centralhallen. Diodlampor drar 79 procent

mindre energi och har en livslängd på tolv år, jämfört med glödlampor, vars livslängd är ett år.

#### Styrutrustning i vagnarna

Den tredje satsningen berör energieffektivisering av personvagnar. När vagnarna står inne på stationen hålls de uppvärmda och drar mycket ström. Nu har antalet kilowattimmar minskats genom en inbyggd styrutrustning, vilket bidrar till stora energibesparingar.

– Det är tre bra exempel på hur Fortum och SJ samarbetar för en bättre miljö, säger Krister Loflin.



Krister Loflin på Fortum är ansvarig för den gemensamma miljösatningen med SJ.

**Fortum är ett ledande energibolag** i Norden och i andra delar av Östersjöregionen. Fortum producerar, distribuerar och säljer el och värme, driver och underhåller kraftverk och andra industrianläggningar samt erbjuder energirelaterade tjänster. Fortum är noterat på Helsingforsbörsen. Medelantalet anställda är cirka 9 000.

Läs mer på [www.fortum.se](http://www.fortum.se).

