

FRAMTIDENS JÄRNVÄG



Övningsanläggning för järnväg i Nässjö Kommun

Från järnvägsknut till kompetenscentrum

Ett samarbetsprojekt som genomfördes av projektet Framtidens Järnväg hösten 2020

Innehållsförteckning

Framsida	1
Innehållsförteckning	2
Tack till deltagare	3
Om samarbetsprojektet	4-5
Sammanfattning	6
Ägande och förvaltning	7-8
Ekonomi	9
Nulägesbesiktning av anläggningen	10
Teknisk relevans	10
Riskhantering – Arbetsmiljö och säkerhet samt samordningsansvar	11-13
Ledningsystem	14-16
Resultat av marknadsundersökningen	17-19
Marknadsföring och varumärkesbyggande	20-22
Övernattningsmöjligheter och besöksnäringen	23
Bokningssystem	24
Försäkringar	25
Avslut	26
Bilaga 1 – Teknisk beskrivning av övningsanläggningen	27-35

Vi vill rikta ett stort tack till alla företag och organisationer som helhjärtat har ställt upp på besök, intervjuer och telefonkontakter i detta samarbetsprojekt. Utan Ert stöd och hjälp hade denna studie aldrig kunnat genomföras.

Vi har försökt att få en så blandad sammansättning av företag och organisationer som möjligt. Syftet är att få ta del av olika infallsvinklar och erfarenheter som underlag till utveckling och användande av övningsanläggningen i Nässjö.

Innehållet i denna rapport är framtagen i samarbete mellan Framtidens Järnväg, Solberga station AB samt Magnusson & Kennberg Varumärkesutveckling AB.

Företag och organisationer som på något sätt medverkat i denna studie

Arbetsförmedlingen
Brinellgymnasiet
Handelskammaren
Högländets Räddningstjänstförbund
Infranord
JTH
KTH
Magnusson & Kennberg Varumärkesutveckling
NRC Group
Nässjö Kommun
Nässjöakademin
Projektengagemang
Region Jönköping
Riksorganisationen Svenskt Underhåll
SEKO
Solberga station
Strukton Rail
Trafikverket
Trafikverksskolan
Transab
Vattenfall

Frågeställning

Hur skulle Nässjö Kommuns järnvägsanläggning vid Brinellgymnasiet kunna användas av näringslivet och akademin för att genomföra utbildningar, valideringar, tester av produkter och tjänster samt forskningsaktiviteter? Vilka effekter skulle detta få för järnvägsföretagen, akademi, kommunen och regionen?

Nuläge

I nuläget har järnvägsrelaterade företag och organisationer svårigheter att hitta lämpliga övningsanläggningar för tester, fortbildning, kompetensvalideringar, träning och repetitionsutbildningar samt tillgänglighet för olika forskningsuppdrag i verklig spårmiljö. I Södra Sverige finns det troligtvis bara Nässjö och Ängelholm som har övningsanläggningar som skulle kunna vara aktuella för detta ändamål.

Eftersom Trafikverkets spåranläggning är väldigt reglerad avseende utbildnings eller testaktiviteter finns det en efterfrågan från marknaden på denna typ av anläggningstillgång, men hittills har det endast vid enstaka tillfällen genomförts sådana övningar i Nässjö. Enligt uppgifter är beläggningen på anläggningen i dagsläget ca 10% och avser i första hand utbildningsverksamhet i samband med Brinellsgymnasiets järnvägsutbildningar. I dagsläget är dessa gymnasieutbildningar under avveckling. Nässjöakademin kommer att fortsätta anordna YH utbildningar inom vissa järnvägsrelaterade områden och behöver tillgång till anläggningen även fortsättningsvis.

Det som är unikt med anläggningen i Nässjö är att den tillåter ingrepp i anläggningen utan att det krävs stora utredningar och andra insatser. Detta eftersom anläggningen inte är uppkopplad mot Trafikverkets anläggning. Här kan företag eller akademier byta komponenter och delar i anläggningen på ett väldigt enkelt sätt för att sedan återställa anläggningen till ursprungligt skick efter avslutad aktivitet.

Den enda begränsningen är att det inte går att testa produkter under belastning av tåg som trafikerar banan. Däremot är den lämplig för produkter och tjänster som är i en tidig utvecklingsfas och inte är möjlig att testa i en trafikerad spårmiljö.

Anläggningen i Nässjö har naturligtvis ett fortlöpande behov av upprustning och utveckling och intäkter från företag och akademi skulle vara till god nytta i detta arbete. De investeringar som görs i anläggningen kommer sedan till nytta för företag och akademi i form av en aktuell anläggning i gott skick.

Syfte och mål med samarbetsprojektet

Syftet med samarbetsprojektet är att undersöka möjligheterna och effekterna av att använda Nässjö Kommuns järnvägsanläggning vid Brinellgymnasiet för utbildningar, kompetensvalideringar, tester av nya produkter eller tjänster och forskningsuppdrag under affärsmässiga former.

Målet med samarbetsprojektet är att, via faktaunderlag och analyser i slutrapporten, klargöra situationen och ge inspiration och underlag till efterföljande projekt, aktiviteter, utbildningsinsatser mm samt ge en framtida förvaltare en bild över rekommenderade insatser för att få en så attraktiv och effektiv förvaltning som möjligt.

Önskat läge

Önskvärt läge vore en övningsanläggning som flitigt används året runt av akademien och näringslivet som en del i akademins och järnvägsföretagens kompetensutveckling. Detta skulle troligtvis kunna leda till en effektivare och säkrare träning, validering, fortbildning och repetitionsutbildning hos aktörerna.

Om anläggningen även kan användas för utveckling och provning av nya eller förändrade produkter och tjänster, eller olika forskningsuppdrag, skulle detta kunna bli en verksamhet som kan locka företag och akademier från andra delar av Sverige.

Andra skolor i Sverige skulle även kunna använda anläggningen som en praktisk del i sina utbildningar.

Eventuella hinder i regler eller riktlinjer är klarlagda och eventuellt förändrade till fördel för övningsanläggningens utnyttjande.

En affärsplan som är attraktiv både för kommunen och näringslivet finns etablerad.

Studenter och näringslivet möts i en miljö där nya kontakter och nätverk kan uppstå och eventuellt leda till både praktikplatser och anställningar. Detta kan leda till en korsbefruktnings som gynnar kompetensutveckling och forskning inom järnvägen.

Näringslivet och kommunen har etablerat en samarbetsform där både utbildningsanordnares och näringslivets behov och förutsättningar diskuteras och lösningar implementeras i syfte att medge tillgång till, och utveckling av, övningsanläggningen.

En övningsanläggning som blir attraktiv både för företag, organisationer och forskare skulle kunna skapa ett centrum för järnvägens utveckling

Effekt på kort sikt

Den kortsiktiga effekten skulle kunna bli att beslutfattare får tillgång till ett resultatdokument som kan leda till ett utökat samarbete med näringslivet och akademier. Detta skulle kunna leda till kostnadsbesparingar och effektiviseringar för båda parter, samt en anpassad miljö för tester, fortbildning, valideringar, vidareutbildningar, träningar och forskningsuppdrag.

En annan effekt skulle kunna bli en massmedial uppmärksamhet som är positiv för Nässjö och hela järnvägsbranschen.

Effekt på lång sikt

Effekterna på lång sikt skulle kunna bli en resurseffektivare, säkrare och mer kostnadseffektiv utbildnings/tränings- och testverksamhet. Det skulle kunna lägga grunden till ett kunskapscenter där Region Jönköpings kommuner, järnvägsbranschen och akademi samverkar och utvecklas tillsammans.

Resultatet skall presenteras och spridas på följande sätt

Resultatrapporten skall innehålla både nuläge, framtida behov samt analyser av potentiella efterföljande aktiviteter för att säkerställa en effektiv användning av övningsanläggningen.

Rapporten skall delges inblandade parter i samarbetsprojektet i första hand.

Denna rapport utger sig inte för att vara heltäckande avseende utvecklingsområden eller aktörer i branschen. Rapportens inriktning är att belysa förutsättningar för en framtida förvaltare att driva en attraktiv övningsanläggning. Ekonomiska förutsättningar och resursbehov beror på vilken förvaltare som kommer att driva anläggningen och hur förhållandet mellan ägare och förvaltare fastställs.

Här följer en övergripande sammanfattning av förutsättningar och rekommendationer till ägare och potentiell förvaltare;

- Denna rapport utger sig inte för att vara heltäckande avseende utvecklingsområden eller aktörer i branschen. Rapportens inriktning är att belysa förutsättningar för en framtida förvaltare att driva en attraktiv övningsanläggning. Ekonomiska förutsättningar och resursbehov beror på vilken förvaltare som kommer att driva anläggningen och hur förhållandet mellan ägare och förvaltare fastställs.
- Enligt samhällsbyggnadskontoret så ryms en verksamhet med huvudinriktning inom utbildningsverksamhet inom gällande detaljplan för området. Förändras huvudinriktningen eller att anläggningen skall expandera fysiskt så gäller vissa byggnadsförbud inom området som måste beaktas vid varje enskilt tillfälle och en eventuell förändring av detaljplanen genomförs.
- Det kan konstateras att det finns en efterfrågan från olika företag och organisationer för att få tillgång till en övningsanläggning med de förutsättningar som finns i Nässjö.
- Det är viktigt att tidigt i planeringen fastställa både ägardirektiv och förvaltaravtal som klargör förhållanden och fördelningar mellan dessa parter
- I uppbyggandsskedet är det viktigt att inte rusa fram för fort. Det finns både branschkrav och lagkrav att ta hänsyn till vid drift och uthyrning av anläggningen.
- I syftet att stötta och utveckla utbildningsverksamhet och näringslivet är en rekommendation att ägaren utser en förvaltare som inte har ett eget intresse av att använda anläggningen för egna utbildningar eller andra aktiviteter. Detta för att få ett affärsmässigt förhållande till alla användare och försöka att maximera intäkterna och tillgång till anläggningen.
- Det är viktigt att anläggningen hålls uppdaterad och har en teknisk relevans för att återspegla verkliga förhållanden och teknik som återfinns i järnvägsanläggningarna i Sverige.
- För att få en långsiktigt hållbar ekonomi för drift och utveckling av anläggningen kan det finnas vissa möjligheter att få ekonomiskt stöd från tex Tillväxtverket eller Vinnova i uppbyggandsskedet för att sedan gå över i en självfinansierad förvaltning. En rimlig bedömning är att belägningsgraden kan komma upp till ca 20-25% under de första åren för att sedan öka till ca 30-50% under gynnsamma förhållanden.
- Bygg ett eget produktvarumärke för övningsanläggningen. Knyt ihop anläggningen med det platsvarumärke som redan byggs för Nässjö och gör gemensam sak i olika marknadsföringsaktiviteter. Detta kommer även att underlätta för att knyta ihop kommande satsningar såsom utbildningar och andra aktiviteter inom järnvägen.

Ägardirektiv

Nässjö kommun äger anläggningen. Var i kommunen finns ägandet? I ett av kommunen ägt bolag eller i en av kommunens förvaltningar? Var ska ägandet av anläggningen ligga framöver? Det påverkar huruvida det framöver kommer att finnas en styrelse eller om man formerar en styrgrupp att hantera ägandet av anläggningen.

Som ägare av anläggning behöver Nässjö kommun, genom kommunalägt bolag eller förvaltning, formulera ett ägardirektiv i vilket man klargör sin vilja och vision kring övningsanläggningen de kommande åren.

Detta för att fastställa tydlig målbild, tydliga värderingar och tydliga förväntningar på styrgrupp och förvaltare. Det är av vikt att ägaren pekar ut riktningen, i synnerhet när det finns många olika intressenter att ta hänsyn till. I ägardirektivet behöver parametrar kring nyttjande och ekonomi framgå.

Förvaltning

Ägaren Nässjö kommun behöver så utse och skriva avtal med en förvaltare av anläggningen. Förvaltare ska sakra att anläggningen förvaltas på ett effektivt sätt utifrån det ägardirektiv som föreligger.

Då övningsanläggningen är tänkt att användas av en mängd olika organisationer, såväl akademi som företag, så är det av godo att ägaren utser en förvaltare som inte är en av de tilltänkta användarna av anläggningen. En förvaltare som också är användare kan skapa jävssituationer och försvåra förvaltningsprocessen.

En förvaltare av anläggningen bör ha egen kompetens och resurser, eller tillgång till kompetens och resurser, inom ett antal olika områden;

- Kunskap om relevant lagstiftning och regelverk inom arbetsmiljö, miljö och järnvägsinfrastruktur (riskanalyser, samordningsansvar, olyckshantering, trafikverkskrav etc)
- Kunskap om att upprätta och efterleva ett relevant ledningssystem som omfattar identifierad lagstiftning och regelverk.
- Teknisk kunskap och resurser för att drifta anläggningen och identifiera eventuella fel eller driftstörningar i anläggningen.
- Teknisk kunskap och resurser för att svara på frågor om anläggningens tekniska utformning och möjligheter.
- Teknisk kunskap och resurser för att identifiera potentiella utvecklingsbehov i anläggningen för att säkerställa den tekniska relevansen över tid.
- Kunskap och resurser för att upprätta och driva marknadsföringsaktiviteter och för att bygga ett attraktivt varumärke kring anläggningen.
- Kunskap och resurser för att hantera bokningar av anläggningen och eventuella kringaktiviteter
- Relevant nätverk inom järnvägsbranschen för att kunna bistå kunder med att upprätta uppdragsutbildningar eller andra nätverkskontakter
- Kunskap och resurser för att presentera anläggningen vid studiebesök, besök från potentiella kunder, media etc.

- Kunskap och resurser för att driva anläggningen ur ett affärsmässigt och ekonomiskt hållbart perspektiv.

Samverkan mellan ägaren och förvaltaren

Hur samverkan skall struktureras mellan ägaren och förvaltaren bör beskrivas i förvaltaravtalet. Ägaren bör inneha en permanent plats i förvaltarens ledningsgrupp.

Samverkan mellan förvaltaren, Brinellgymnasiet och Nässjö Lärcenter

En fungerande samverkan med Brinellgymnasiet och Nässjö lärcenter är central i förvaltningen. Detta eftersom båda aktörerna bedriver utbildningsverksamhet som kräver tillgång till övningsanläggningen. Det är viktigt att tillgodose dessa parter behov av tillgång till anläggningen, men det ställer även krav på dessa aktörer att planera sin närvaro i anläggningen med god framförhållning. Det behövs en deadline för när skolan ska ha bokat upp sin användning så att resterande kapacitet kan göras tillgänglig för andra. Om det finns ledig kapacitet i anläggningen kan aktörerna naturligtvis nyttja detta till aktiviteter med kort framförhållning.

För att tillgodose olika intressens behov, kan det vara av värde om anläggningen förvaltas av en neutral part som rättvist tilldelar kapaciteten i anläggningen. För att frigöra säljbar kapacitet vore det därför bra om skolan bokar anläggningen på lika villkor som andra användare, men med hänsyn till att anläggningen är nödvändig för undervisningen. Om anläggningen bara vore tillgänglig på skollov därför att skolutbildningen bokar upp anläggningen hela terminer, skulle meranvändningsmålet bli lidande och syftet med att frigöra anläggningen för annan användning urvattnas.

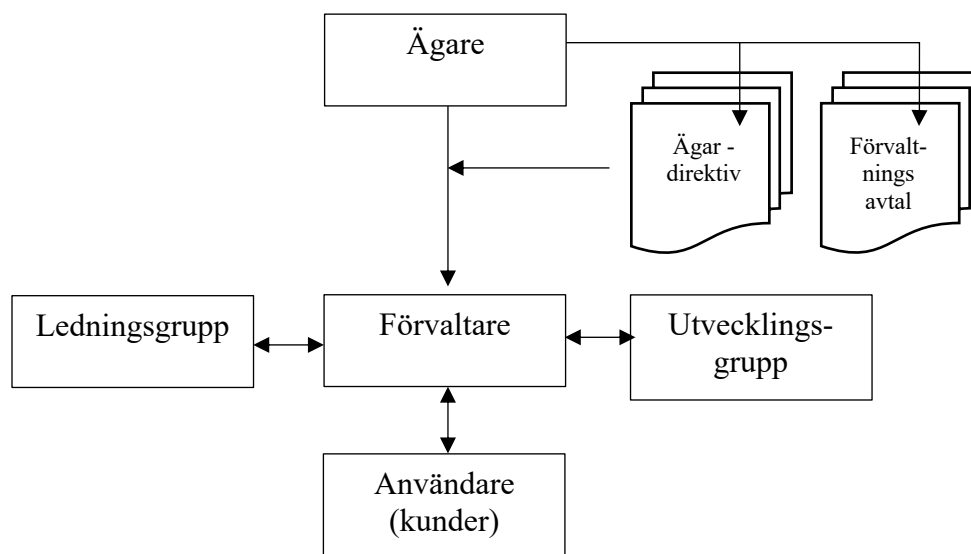
Ledningsgrupp

En rekommendation är att det upprättas en ledningsgrupp som stöd och rådgivande till förvaltaren. I denna ledningsgrupp bör förvaltare, ägare och representanter från näringslivet ingå. Huvuduppgiften för ledningsgruppen är att följa förvaltarens utveckling, budget och mål. Utifrån dessa områden kan ledningsgruppen föreslå förändringar eller förstärkningar av inriktning och mål för förvaltaren. Dock har förvaltaren beslutanderätt i denna grupp. Om det blir diskussioner om förvaltarens möjligheter att uppnå ägardirektiven skall detta tas upp i möte med ägaren.

Utvecklingsgrupp

Syftet med en utvecklingsgrupp är att identifiera utvecklingsmöjligheter, ny teknik och nya utbildningsbehov hos användarna. Detta för att bibehålla den tekniska relevansen och möjligheter att tillgodose nya eller förändrade krav i användandet av anläggningen.

Deltagare i denna grupp bör representera förvaltare, utbildningsaktörer och potentiella användare.



Driften av anläggningen är naturligtvis förknippad med kostnader, inte bara för underhåll och uppdateringar utan även administrativt.

Exempel på kostnadsslag som påverkar både en långsiktig finansiering och förvaltarens affärsplan.

- Hyra/förvaltningskostnader av anläggningen
- Löner för anlitad egen personal
- Eventuella konsultkostnader
- Kostnader för besiktningar av anläggning och lokaler
- Marknadsföringskostnader
- Kostnader för bokningsystem
- Förbrukningsmaterial
- Telefon och datakostnader
- Löpande underhåll
- Investeringar
- Kostnader i samband med studiebesök, affärsbesök, representation etc
- (vinst)

Hur kostnadssidan, och eventuell vinst, fördelas mellan ägare och förvaltare skall beskrivas i förvaltningsavtalet.

Hur intäkter skall genereras blir ett uppdrag för förvaltaren att avgöra i sin affärsplan, men i vårt arbete med denna rapport har vi varit i kontakt med ett antal potentiella användare. Se avsnitt "resultat av marknadsundersökning". I de kontakter som är vidtalade uppdragas ett behov och önskemål av att få tillgång till anläggningen för olika aktiviteter.

Den ekonomiska utveckling hänger i stor grad samman med hur effektiv förvaltaren är i sin marknadsföring och uppbyggande av ett attraktivt varumärke. Man skulle kunna tänka sig att det finns möjligheter till att en del organisationer köper olika "paketlösningar" som utarbetas av förvaltare, tex olika nivåer av sponsorspaket där det ingår visst utnyttjande av anläggningen. Man kan även snegla på hur "Byggbranschens säkerhetspark" utanför Stockholm är uppbyggd. Där har flera stora företag gått samman i finansieringen och upprättande av en ekonomisk förening där medlemmarna beslutar om inriktning, utveckling och framtid.

Vår rekommendation är att anläggningen drivs av en förvaltare som inte har behov av att boka anläggningen för egna aktiviteter då detta kan påverka både tillgång till anläggningen för andra aktörer och den långsiktigt hållbara ekonomiska utvecklingen. Om förvaltare har stora egna behov av att nyttja anläggningen, och inte får några ekonomiska intäkter under denna tid, kommer troligtvis anläggningens utveckling och attraktivitet minska hos andra potentiella användare.

Eventuellt kan det finnas möjligheter att söka finansiering från tex Tillväxtverket, Region Jönköping, Trafikverkets FoU portföljer eller Vinnova för utvecklingen av anläggningen som en testbädd.

Ett exempel på detta är Tillberga testanläggning som utvecklas av Järnvägsklustret i Västerås.

De beskriver sin anläggning på följande sätt;

"Det finns ett regionalt och nationellt behov av test- och utbildningsmiljöer inom tågsektorn. För att möta detta behov arrenderar Järnvägsklustret spårsträckningen mellan Tillberga och Tortuna av Trafikverket. Avsikten är att starta en testanläggning."

En rimlig bedömning är att beläggningsgraden kan komma upp till ca 20-25% under de första åren för att sedan öka till ca 30-50% under gynnsamma förhållanden.

Nulägesbesiktning av anläggningen

Oavsett vilken ägarform och förvaltningsform som kommer att väljas för denna anläggning, måste det ske med affärsmässig inriktning.

En viktig del i en sådan avtalssituation är att man är överens om i vilket skick anläggningen befinner sig. En nulägesbesiktning genomförs lämpligast av en oberoende besiktningsman från järnvägsbranschen. Skicket på lokaler och fastigheter som skall ingå i anläggning skall också besiktigas av en oberoende part.

Besiktningsprotokollet skall naturligtvis vara dokumenterat.

Framkommet nuläge, tillsammans med bedömda kommande investeringar för att hålla anläggningens relevans uppdaterad, ligger till grund för en planerad kostnadsbudget och påverkar det tänkta uthyrningspriset och vilket belägningsbehov som finns för att få en hållbar ekonomisk kalkyl.

Teknisk relevans

En teknisk beskrivning av dagens anläggning är framtagen av lärare på järnvägsutbildningen. Denna tekniska beskrivning bilfogas som Bilaga 1 till denna rapport

Fortsatt teknisk relevans

Det är av vikt att anläggningen är relevant i förhållande till "verklighetens" anläggningar. Anläggningen bör därför följa de normer som gäller i Trafikverkets anläggningar ifråga om utförande i samband med underhåll och annan skötsel. Det är inte nödvändigt att underhållet utförs av personal med samma behörighet som krävs för arbete på Trafikverkets anläggningar. Det viktiga är att anläggningens beskaffenhet inte avviker från det utförande som finns i "verkligheten" och detta är en sak som en förvaltare måste ta i beräkning.

Det kan vara relevant att anläggningen uppdateras tekniskt sett ifall någon nuvarande ingående komponent uttrangeras från Trafikverkets användning eller ny teknik som introduceras i järnvägssystemet, tex ERTMS.

Avvikelser som beror på anläggningens egenskap som isolerad övningsanläggning (t ex att det inte finns 15kV tillgängligt i kontaktledningen) får naturligtvis förekomma, men bör kunna redovisas så att en användare som avser att utföra test är införstådd med vilka egenskaper anläggningen har samt i vilka stycken anläggningen avviker.

I bedömningen av vad som är en relevant teknisk nivå kan förvaltaren få stöd av utvecklingsgruppen (se avsnitt ägare och förvaltning).

Arbetsmiljöverkets föreskrifter om systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM, AFS 2001:1) är ett ledningssystem, vilket framgår av föreskriftens inledande paragrafer. Syftet med SAM är att säkra arbetsmiljöarbetet. I det systematiska arbetsmiljöarbetet ingår riskbedömningar.

Innan anläggningens användningsområde ändras till att öppna för annan användning, måste den tänkta verksamheten vara så väl definierad, att det är möjligt att riskbedöma den i sin helhet ifråga om vilka risker den ger upphov till för användare och omgivning.

Riskbedömningar vid kommande förändringar ska alltid ske innan den utvärderade verksamheten eller förändringen inleds, alltså redan i planeringsstadiet. Kravet är likalydande inom all lagstiftning. För denna typ av anläggning (en järnvägsanläggning) finns en metodik som följer av EU-förordningen 402/2013 med ändringar 2015/1136. Den är inte tvingande för denna typ av verksamhet, men lämpad för ändamålet i att förvalta en anläggning av denna typ. Kraven om oberoende granskare under vissa förutsättningar blir t ex inte tvingande i detta fall, men helheten i metodiken passar för ändamålet. Ledningssystemet behöver innehålla rutiner och med fördel mallar och checklistor för att genomföra riskbedömningar vid behov.

En riskbedömning utgår ifrån att först definiera det område som ska analyseras. Exempel: En ny utrustning planeras att köpa in och integreras i anläggningen. Vilka delar av anläggningen och vilka medarbetare påverkas av den nya utrustningen? På vilket sätt påverkas den/de? Vilka faror kan anses uppkomma genom denna påverkan eller genom utrustningen i sig?

I arbetsmiljölagstiftningen framgår att riskerna ska bedömas ur fem aspekter: påverkan på fysisk (lokaler, ljud, ventilation...), organisatorisk (krav och befogenheter), socialt (mellanmänskligt agerande) och teknisk (utrustning, maskiner...) arbetsmiljö samt på arbetets innehåll (arbetsuppgifternas samlade art). Det handlar t.ex. om påverkan på arbetsmiljön, på annan teknisk utrustning, på val av skyddsutrustning och på människors prestation och beteenden enskilt och i grupp. I järnvägslagstiftningen talar man om operativa, organisatoriska och tekniska risker ("sådana risker ska även omfatta dem som uppstår på grund av mänskliga och organisatoriska faktorer som arbetsbörda, arbetets utformning, utmattning eller lämplighet i förfaranden, samt andra berörda parter aktiviteter") vilka går utmärkt att samordna med arbetsmiljöreglementets definitioner.

När dessa risker har fastställts, avgörs för var och en av dem hur stora konsekvenserna kan bli om den förutsedda risken inträffar. Därefter sannolikheten för att det inträffar. Det ger en bild av hur stor påverkan den nya utrustningen kommer att ha.

För att avgöra var man drar en gräns för hur stor påverkan det får bli, måste ledningssystemet innehålla vad som innebär "acceptabla kriterier". Exempel: "Vi accepterar inte att någon blir allvarligt skadad som en följd av händelser vi kan påverka" som ett stående eget krav på verksamheten. Om vi då ser att en ny utrustning kan orsaka detta och bedömningen visar att det kan hända ett flertal gånger om inget görs för att förhindra det, så har riskbedömningen resulterat i att den fara som upptäckts måste hanteras och åtgärder vidtas innan utrustningen kan kopplas in.

Verksamheten i sin helhet behöver alltså initialt riskbedömas på detta sätt. Varje införd förändring behöver därefter också riskbedömas på samma sätt. Återkommande moment som utförs på samma sätt, som till exempel skolundervisningen, kan för återkommande delar ha en riskbedömning som "gäller" så länge samma moment upprepas utan förändringar. När helt nya situationer inträffar, måste riskerna förknippade med detta utvärderas. Checklistor kan användas som stöd. Till exempel: Har information om regler för användning av anläggningen tilldelats en ny användare som hyrt in sig på

anläggningen? En sådan checklista kan vara en "stående" lösning på ett identifierat riskområde för verksamheten i sin helhet.

Det är omöjligt att förutse alla upptänkliga användningsområden som kan tänkas att finnas i samband med t ex test av nya komponenter. Det måste finnas en beredskap att tillsammans med användaren göra en riskbedömning av vad konsekvenserna är av deras tänkta användning av anläggningen, och en förmåga att ställa krav som måste uppfyllas vid genomförandet. Två exempel:

1) En prototyp till en ny elektrisk komponent monterad i spåret ska "vintertestas" under ett halvår. Har detta någon påverkan på t ex personsäkerhet för skolans elever eller andra användare medan testet pågår?

2) Ett utbildningsföretag vill använda anläggningen för utbildning i personlyft med skylift. Samma dag ska skolan utbilda elever i spåret. Båda verksamheterna får "plats" på anläggningen utan att väntas inkräkta på varandras yta. Vilka risker kan identifieras vid sådan samtidig verksamhet?

Vissa situationer kan antas eller visa sig vara regelbundet återkommande och kan därför vara förberedda genom att det finns rutiner för genomförandet. "Verklighetens" järnväg har en del befintliga rutiner för säkerhet som kan vara relevanta även på denna övningsanläggning. Eftersom övningsanläggningen är en "simulerad verklighet" kan "verklighetens" rutiner ha relevans även här, då risker ifråga om personsäkerhet är "verkliga" både i övnings- anläggningen och i Trafikverkets spåranläggning. Risken att det kommer ett tåg är förvisso obefintlig i övningsanläggningen, men rutiner för personskydd som finns i järnvägssystemet idag omhändertar fler risker än så.

På så vis kan den inledande riskbedömningen bli till ett ändå ganska enkelt förfarande i ett flertal fall, som följer ett bekant mönster för användarna och ger en god bild av "verkliga förhållanden" till skolans elever då de nyttjar anläggningen.

Det primära är, att förvaltaren har tillgång till ett välordnat system för att ansvara för och vid behov samordna ett flertal olika verksamheter som kan ha påverkan på varandra, även när de inte använder anläggningen samtidigt.

När det gäller riskhanteringen så ska hänsyn tas till såväl järnvägsreglemente som arbetsmiljöreglemente. Som beskrivet ovan stipulerar järnvägsreglementet att riskbedömning ska omfatta alla operativa, organisatoriska och tekniska risker och arbetsmiljöreglementet i sin tur omfattar fysiska, organisatoriska, sociala och tekniska risker samt arbetets beskaffenhet. Utöver det ska hänsyn tas till Diskrimineringslagen, vilken också innefattar riskbedömning, så att verksamheten främjar lika rättigheter och möjligheter och inga risker för diskriminering föreligger. Det kan vara av godo att ta fram checklistor för hanteringen av riskbedömningarna så att alla faktorer är med och ingen glöms bort.

Samtliga riskbedömningar och dess handlingsplaner ska årligen ses över i samband med årlig sammanställning och uppföljning av arbetsmiljön.

Samordningsansvar

Man ska ha med sig att arbetsmiljölagstiftningen innefattar ett samordningsansvar gällande arbetsmiljön när flera parter befinner sig på samma plats. Detta är citat/utdrag ur Arbetsmiljölagen kapitel 3, 7 d §:

Om ett fast driftsställe är gemensamt arbetsställe för flera verksamheter, är den som råder över arbetsstället ansvarig för samordningen av arbetsmiljöfrågor. (...)

Ansaret för samordningen enligt första stycket kan överlåtas till någon som bedriver verksamhet på arbetsstället (...)

Att i förvaltningsavtalet ha tydlighet kring hur såväl riskbedömningar som samordningsansvar ska hanteras är av vikt. Två exempel:

1) Hur riskbedömningar ska göras, exempelvis vilka som ska delta i olika ärenden, samt var dokumentation ska förvaras behöver framgå.

2) I det fall tillbud, ohälsa eller olycka inträffar på övningsanläggningen, vem ansvarar för att utreda detta? Är det den som hyrt in sig på anläggningen eller förvaltaren eller båda i samråd?

Slutligen; om möjlighet finns så är genomförandet av riskbedömningarna utmärkta tillfällen för elever på skolan att turas om att delta på. Samverkan människa, teknik och organisation och att genomföra riskbedömningar är något de behöver förstå när de är ute i arbete efter sina studier.

Ett ledningssystem är en beskrivning av hur en organisation organiserar och styr sin verksamhet så att rätt sak görs på rätt sätt och vid rätt tillfälle.

Ledningssystemet ska fungera som ledningens stöd och verktyg för att planera, leda, kontrollera, följa upp, utvärdera och förbättra organisationens arbete samt säkra att verksamheten drivs på ett lagenligt sätt. I ledningssystemet ska organisationens policy, mål, processer, flöden och rutiner samt ansvar och befogenheter finnas med.

Ledningssystemet ska vidare fungera som ett stöd för såväl ledning som anställda i det dagliga arbetet. Syftet är att bidra till att verksamheten bedrivs på ett lagenligt sätt och når uppsatta mål. Målet är att ledningssystemet ska underlätta ett systematiskt, långsiktigt och målmedvetet arbetssätt.

Ett ledningssystem lämpligt för denna förvaltning skulle kunna byggas upp utifrån ramarna för regler om förvaltning av ett "riktigt" spår då det grundlägger en metodik i förvaltningen som tjänar syftet som en övningsanläggning för utbildning såväl som teständamål (ett "säkerhetsstyrningssystem", SMS).

Det är inte nödvändigt att inneha de tillstånd från Transportstyrelsen som normalt är skälet till att skapa ett sådant system och systemet behöver inte klara alla aspekter av detta, men det vore ett sätt att säkerställa relevansen hos anläggningen ifråga om dess användbarhet för utbildning och andra ändamål. På det viset omhändertas även andra löpande krav som ändå finns att ta hänsyn till exempelvis ifråga om säkerhet och arbetsmiljö.

Anläggningen är unik i förhållande till andra anläggningar och bör hanteras som ett särfall för att garantera alla viktiga parametrar. Betraktad som den järnvägsanläggning den tekniskt sett är men formellt sett ändå inte är, fångas dessa förvaltningsbehov enklast upp och blir överensstämmande med användarnas vana av hur sådana frågor hanteras.

Ett ledningssystem kan omfatta en mängd olika områden, såsom ekonomi, data- /informationssäkerhet och kompetensförsörjning. Vi väljer i den här rapporten att ta med områdena arbetsmiljö och säkerhet, miljö samt kvalitet. När det gäller dessa områden så finns en mängd lagkrav som i sin tur ställer krav på att det finns ledningssystem.

Ledningssystem för järnvägsinfrastruktur

Genom EU-förordningen EU/2018/762 finns en kravställan på ledningssystemets trafiksäkerhetspåverkande delar för en organisation som avser att söka tillstånd. Ett tillstånd torde inte vara aktuellt eller nödvändigt, men systemkraven är goda som vägledning i att upprätta en verksamhetsstyrning som omhändertar verksamhetskraven och som gör anläggningens drift i samklang med de arbetssätt och system som råder i branschen. Kraven i EU/2018/762 bilaga II kan alltså användas som rådgivande i att skapa det verksamhetsledningssystem som anläggningen behöver.

Kraven talar om säkerhet, men metoderna är lika tillämpliga ur andra kravbilder, som till exempel arbetsmiljöfrågor. Systematiken blir densamma. Dokumentet redovisar krav om:

- Verksamhetsbeskrivning och riskidentifiering av de risker som verksamheten ger upphov till (även ett befintligt arbetsmiljökrav som därmed omhändertas)
- Klarlägga ledarskap, roller, åtaganden, ansvar, ledningsrutiner, befogenheter och policy
- Metoder för samverkan med personal och andra parter
- Riskhanteringsmetodik
- Säkerhetsmål och handlingsplaner
- Kompetenskrav och kompetensinsatser i förvaltning och drift
- Informations- och kommunikationsvägar

- Dokumentationshantering
- Integrering av mänskliga och organisatoriska faktorer
- Planering och styrning
- Hantering av nödlägen
- Internkontroll/övervakning
- Avvikelsehantering
- Kontinuerliga förbättringar

Alla organisationer oavsett verksamhet behöver på ett eller annat sätt hantera denna typ av frågor för att uppnå omvärldskraven på arbetsmiljö, säkerhet osv.

Miljö och hållbarhet

Syftet med ett miljöledningssystem är att minska verksamhetens miljöpåverkan.

Anläggningen ger inte upphov till någon uttrycklig eller ”särskild” miljöbelastning, men det är av betydelse att smörjmedel, material vid reparation eller om/utbyggnad, avfall m m hanteras enligt Naturvårdsverkets krav och kommunens riktlinjer. Likaså att det finns en beredskap och riskhantering kring oönskade händelser som t ex ett hydrauloljeutsläpp från en skylift.

Miljöbalken 1998:808 utgör grunden för kravbild. I kartläggningen av de samlade risker som anläggningen och dess användning ger upphov till, ska även miljöbelastningen ingå. Miljöbalken, första avdelningen, 2 kapitlet, §§ 2–5 ger en god överblick över hur anläggningen behöver värderas:

Hänsynsregler

2 § Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.

3 § Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I samma syfte skall vid yrkesmässig verksamhet användas bästa möjliga teknik.

Dessa försiktighetsmått skall vidtas så snart det finns skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

4 § Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall undvika att använda eller sälja sådana kemiska produkter eller biotekniska organismer som kan befaras medföra risker för människors hälsa eller miljön, om de kan ersättas med sådana produkter eller organismer som kan antas vara mindre farliga. Motsvarande krav gäller i fråga om varor som innehåller eller har behandlats med en kemisk produkt eller bioteknisk organism. Lag (2006:1014).

5 § Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheterna att;

- 1. minska mängden avfall,*
- 2. minska mängden skadliga ämnen i material och produkter,*
- 3. minska de negativa effekterna av avfall, och*
- 4. återvinna avfall.*

I första hand ska förnybara energikällor användas. Lag (2016:782)

Nya regler gällande farligtavfall

I samband med att vi skriver om miljön passar vi på att informera om att nya regler har införts gällande miljöfarligt avfall. Avfallsförordning (2020:614) .

En utökad anteckningsskyldighet började gälla redan den 1 augusti 2020 och berör alla verksamheter som producerar, transporterar, samlar in, behandlar samt mäklar eller handlar med farligt avfall. Från den 1 november 2020 ska dessa verksamheter börja rapportera in antecknade uppgifter om det farliga avfallet till det nya avfallsregistret hos Naturvårdsverket.

Avfall ska såväl klassificeras som sorteras och farligt avfall ska vara spårbart och allt ska dokumenteras och i vissa fall anmälas till Naturvårdsverket.

Kvalitet

Frågan om att definiera kvalitet bör i detta fall handla dels om att tillgången till anläggningen fungerar på ett bra sätt, och i att anläggningens tekniska utförande kan beskrivas för en användare, och att det är relevant i sitt utförande i förhållande till Trafikverkets anläggningar.

I förvaltningen bör därför ingå inte bara att tillse att anläggningen är hel och användbar, utan att den också uppdateras på ett relevant sätt om något ger anledning till detta samt att den i mån av resurser också utökas utifrån önskemål från användare.

Förvaltaren bör knyta en eller ett par rådgivande spårentreprenörsföretag till sig i utvecklingsgruppen för att få tillgång till information och dialog om anläggningens skick och relevans. Det kan vara motiverat att anläggningen regelbundet besiktigas på liknande sätt som Trafikverkets anläggningar för att säkerställa skick och relevans.

Syftet med ett kvalitetsledningssystem är att säkerställa och öka verksamhetens nytta för kunder och andra intressenter. Ett systematiskt kvalitetsarbete ska synliggöra förbättrings- arbetet i verksamheten; vem eller vilka som gör vad, när, hur och i vilket syfte. Tydliga regler, ansvar, rutiner och strukturer för planering, dokumentering, utvärdering och utveckling fortlöpande. Fyra frågor är viktiga att ställa sig i kvalitetsarbetet: 1) Vart är vi? 2) Vart ska vi? 3) Hur tar vi oss dit? 4) Hur blev det när vi kom dit vi tänkt?

Resultat av marknadsundersökning

Det har genomförts en marknadsundersökning i syfte att lyssna av vilket intresse som finns på marknaden för att hyra anläggningen. Undersökningen har genomförts både via telefonkontakter, mail, fysiska besök hos företag och på anläggningen.

Ett 30 tal kontakter är tagna med en utvald grupp företag, organisationer, akademier och politiker. Marknadsundersökningen har naturligtvis varit i huvudfokus vid dessa kontakter, men det har även varit till nytta för projektet och kommande aktiviteter att sprida budskapet om detta projekt och medvetenheten om denna anläggning.

Det går att indela dessa kontakter i följande grupperingar där syftet har varit att få en så bred undersökning som möjligt;

- **Grupp 1** företag inom entreprenadområdet med mer än 250 st anställda
- **Grupp 2** företag inom entreprenadområdet med fler än 50 st anställda men färre än 250 st anställda
- **Grupp 3** företag inom entreprenadområdet med färre än 50 st anställda
- **Grupp 4** företag som arbetar med projektering av järnväg.
- **Grupp 5** företag och organisationer som kan tänkas genomföra utbildningar eller annan akademisk verksamhet i anläggningen.
- **Grupp 6** organisationer som kan sprida intresse till sina medlemmar eller i sina nätverk
- **Grupp 7** politiker som kan sprida medvetenhet om anläggningen

Grupp 1) företag inom entreprenadområdet med mer än 250 st anställda

Det är nog i denna grupp som förvaltaren skall söka för att hitta en grundbeläggning på anläggningen. Dessa företag hade många spännande idéer om användningsområden, allt från interna utbildningar till showroom för nya produkter och testning av nya produkter och tjänster i ett tidigt utvecklingsskede. Om förvaltaren kan få till ett bra samarbete med dessa företag så är förutsättningarna goda för en framtida grundbeläggning som kan bli ganska betydande del av anläggningens finansiering och drift eftersom det ofta handlar om ett ganska betydande antal personer som skall utbildas. Det är i denna grupp företag som det finns en ganska god förståelse för att det kommer att kosta pengar att hyra anläggningen. Inkomna förslag på kostnadsnivåer (beroende på hur stor del av anläggningen man vill hyra) ligger på 5000 kr – 10 000 kr per dag.

Dessa företag har ett stort arbete varje år med att genomföra repetitionsutbildningar, vidareutbildningar och breddutbildningar. Tillgång till en övningsanläggning skulle kunna ge ytterligare en dimension till utbildningarna i form av textföreläsningar och övning på nya produkter i spårmiljö.

Exempel på utbildningar som nämndes vid undersökningen

- Teknikdagar
- Vägskyddsutbildning för signaltekniker
- Felsökning för signaltekniker
- Reparationer av växlar
- Svets och kaputbildning
- Grundläggande järnvägs kunskap

Med tillgång till en övningsanläggning skulle denna grupp av företag kunna vara behjälpliga vid produktutveckling och produkttester i tidiga skeden. Eftersom dessa tester inte är möjliga i Trafikverkets

anläggning, kan detta vara en hjälp för både ”uppfinnaren” och de som skall använda produkten i sitt dagliga arbete.

I denna grupp av företag lyftes även idén om att leverantörer, som vill visa upp sina produkter eller tjänster, kan ordna ”kunddagar” i anläggningen där man tex presenterar nya produkter och arbetssätt.

Grupp 2) företag inom entreprenadområdet med fler än 50 st anställda men färre än 250 st anställda

Intervjuade entreprenadföretag som ingick i denna undersökning uppger att de inte ser något behov av att nyttja anläggningen i dagsläget.

Dock borde det finnas ett likande behov som de större företagen har, men då i mindre omfattning.

Dessa företag kanske blir mer aktuella för att delta i öppna utbildningar istället för att anordna egna.

Grupp 3) företag inom entreprenadområdet med färre än 50 st anställda

De företag som ingick i denna undersökning uppger att de inte ser något behov i dagsläget. Dessa mindre företag jobbar i övervägande grad som underleverantörer till de stora företagen och följer Trafikverkets krav på utbildningar och behörigheter.

Grupp 4) företag som arbetar med projektering av järnväg.

Det finns ett antal riktigt stora projekteringsföretag i Sverige som skulle vara tänkbara i användningen av anläggningen. I denna undersökning intervjuades ett fåtal av dessa.

De behov som framfördes vid dessa intervjuer kretsade kring

- utbildningar där de har egen lärare,
- där de beställer en ”färdig” utbildning och enbart deltar med elever,
- grundutbildning i järnvägs kunskap för juniora projektörer

I denna grupp av företag kan det finnas en relativt stor marknad för förvaltaren. Många projektörer kommer direkt från skolan och har inte den grundläggande fysiska bekantskapen med järnvägssystem. De anställda kan även ha ett behov att få bekanta sig med ny teknik i en verklig spårmiljö.

Grupp 5) företag och organisationer som kan tänkas genomföra utbildningar eller annan akademisk verksamhet i anläggningen.

I denna grupp intervjuades universitet och utbildningsföretag,

Det största intresset från utbildningsföretagen gällde att anordna uppdragsutbildningar åt enskilda företag, men även att anordna öppna utbildningar och bjuda in flera företag.

Universiteten var intresserade av att deras studenter och forskare med olika inriktningar, tex samhällsbyggnad och infrastruktur, skulle kunna få tillgång till praktisk kunskap som komplement till den teoretiska kunskapen i form av kortare utbildningar eller studiebesök.

Grupp 6) organisationer som kan sprida intresse till sina medlemmar eller i sina nätverk

Andra organisationer, där en del har en direkt koppling till järnvägsbranschen medan en del inte har det, är lokala, regionala och nationella aktörer som ser ett stort värde i att anläggningen blir tillgänglig för marknadens aktörer, exempelvis Handelskammaren, Fackliga organisationer, Arbetsförmedlingen och Trafikverket.

Även om denna grupp inte kommer att belägga anläggningen i särskilt stor grad, är det ändå viktigt att förvaltaren håller denna grupp uppdaterad och ett skapar en fungerande kontaktyta mot dem.

Denna grupp har stora kontaktnät och kan vara en del i marknadsföringen av anläggningen på olika plan.

De faktiska möjligheter att nyttja anläggningen som framkom i diskussion med denna grupp är;

- Utbildning av skyddsombud och nya ombudsmän samt breddning och uppdatering av befintlig kompetens
- Validering av yrkeskunskap och kompetensvalidering mellan arbetsförmedling och företag
- Företag kan använda validering i anläggningen som en del i anställningsprocessen
- Att använda anläggningen för utveckling och testning av nya produkter och tjänster
- Lokala och regionala aktörer är engagerade i frågan kring att skapa ett attraktivt center som kan locka företag och organisationer från närområdet och nationellt. Detta kan skapa en positiv dragkraft åt både besöksnäringen och Nässjö som utbildningsort.
- Räddningstjänsten har behov av att få öva insatser i samband med incidenter i spårområdet.
- Flera aktörer är intresserade av ett samarbete i någon form för att stärka varumärket kring Nässjö men även samarbete kring utbildningar och vid studiebesök etc.

Grupp 7 kan sprida medvetenhet om anläggningen inom politiken

I denna undersökning har politiker från Nässjö Kommun och Region Jönköping medverkat. Det är viktigt att förvaltaren skapar ett gott samarbete med politiker på lokal, regional och nationell nivå. Detta för att marknadsföra anläggningen, men även för att sprida kunskapen om den och fungera som en grundsten i arbetet med att skapa nya utbildningsmöjligheter och en attraktionskraft för järnvägsbranschen och regionen.

Nässjö är en av Sveriges viktigaste järnvägsknutar med sex anslutande banor. I många människors medvetande är järnvägen en betydande del av stadens DNA. Kommunen har också satsat stort på att samla kompetens och bygga ett modernt nationellt nätverk kring järnvägsfrågor med hjälp av organisationen Nordic Infracenter som är en del av Nässjö Näringsliv.

Ur ett varumärkesperspektiv påverkar arbetet med att samla järnvägsbranschens aktörer bilden av Nässjö kommun. Även nya investeringar som t ex regionens satsning på ny tågdepå i Nässjö tillsammans med nationella satsningar på ett mer hållbart transportsystem påverkar varumärket Nässjö i en positiv riktning. Från att ha varit en traditionell järnvägsknut till att bli ett nationellt kompetenscentrum inom järnvägen.

Lansering av en övningsanläggning i Nässjö

Ett av varumärkets viktigaste funktioner är att underlätta val. Företag och organisationer med järnvägsrelaterad verksamhet kan t ex stå inför val när det gäller placering av forskning eller utbildning. I Nordic Infracenters projekt Framtidens Järnväg ingår samarbetsprojektet "Övningsanläggning för järnväg i Nässjö kommun".

Anläggningen har potential att bli ett centrum för utbildning, utveckling och forskning för järnvägsrelaterade företag och akademi som vill använda verklig spårmiljö. En framgångsrik verksamhet kommer att bidra till bilden av Nässjö som järnvägsstad. Samtidigt är Nässjös varumärke en viktig katalysator som kommer att kunna ge trovärdighet åt övningsanläggningen och underlätta för järnvägsbranschens aktörer att välja att förlägga sina aktiviteter just där och ingen annanstans.

Co-branding med utvalda samarbetspartners

Liksom Nässjös varumärke kan vara ett stöd för övningsanläggningen kan även andra samarbetspartners som t ex KTH, Trafikverket, Shift2Rail och Alstom Transport bidra till trovärdigheten för verksamheten som forskningsanläggning och plattform för produktutveckling.

Utvalda samarbetspartners kan på olika sätt ha en viktig roll i marknadsföringen där man med gemensamma ansträngningar lyfter de möjligheter som "Övningsanläggning för järnväg i Nässjö kommun" kan ge för järnvägsbranschen som helhet, både nationellt och internationellt. Co-branding är en vinn-vinn aktivitet där varumärken hjälper varandra.

Samarbete som skapar ambassadörer för varumärket

Det har visat sig att dina medarbetare är dina bästa mediekkanaler. Det finns en stor potential att utse ambassadörer för övningsanläggningen bland egna medarbetare och utvalda samarbetspartners som i interna och externa sociala medier kan berätta om de fördelar som skapas i Nässjö genom forskning, produktutveckling och utbildning. Här krävs ett systematiskt arbete där ambassadörerna får stöd i ett ambassadörsprogram som ger inspiration och idéer kring vad som kommuniceras.

Storytelling kring varumärket "Övningsanläggning för järnväg i Nässjö kommun"

Ambassadörsprogrammet kan liksom anställda kommunikatörer på övningsanläggningen eller Nordic Infracenter bidra till en storytelling som lyfter fram produkter, händelser eller personer med stort inflytande över utvecklingen av järnvägen i Nässjö. T ex riksdagsmannen Petter Jönsson som påstås ha haft stort inflytande över järnvägens dragning förbi Nässjö eller den mytomspunne aktiestinsen Lennart Israelsson som bidragit ekonomiskt till järnvägsbranschens utveckling.

Men framförallt är det kanske nya hållbara och innovativa produkter som är intressant i storytelling där AstaZero är en testanläggning som kan användas för Nässjö:s benchmarking. På AstaZero:s test track har bl a självkörande lastbilar från Einride testats i trafikmiljö vilket är underlag för spännande artiklar som bygger varumärket över hela världen.

Namnet är vårt starkaste verktyg för positionering av varumärket

"Övningsanläggning för järnväg i Nässjö kommun" är kanske inte det mest attraktiva namnet, ur marknadsföringssynpunkt, att välja när man ska lansera en övningsanläggning. Det var inte IKEA heller men idag är det ingen som reflekterar över det. Namnet är fyllt med associationer som gör det till ett av världens starkaste varumärken. Loggan är dessutom inte speciellt snygg men det gör heller ingenting eftersom den fungerar som en tydlig signal som på en sekund får kunderna att relatera till tidigare upplevelser av möbeljätten.

Men varför göra det onödigt svårt för sig när man ska lansera ett nytt produktvarumärke, som inte är lika känt som IKEA? Ett beskrivande namn som snabbt talar om vad verksamheten står för underlättar en snabb uppbyggnad av ett starkt varumärke. Namn som Nässjö BangårdsInnovation eller Nässjö Railway Lab skulle t ex på ett effektivt sätt berätta att det finns en järnvägsanläggning i Nässjö där man tar fram innovationer och utvecklar kompetens kring järnvägen.

Varumärket Nässjö med ett ekosystem av produktvarumärken

När Nässjö framöver lanserar ett antal produktvarumärken liknande "Övningsanläggning för järnväg i Nässjö kommun" som alla kan bidra till att stärka bilden av varumärket Nässjö, finns det en stor fördel att samordna marknadsföringen.

En brand manager behöver en modell att arbeta efter där man definierar varumärkets manus och beskriver vilka egenskaper, fördelar och värden som är viktiga att kommunicera och som är relevanta för målgruppen. Framtagningen av modellen bör ske i samverkan mellan den aktör som driver övningsanläggningen och den som ansvarar för den övergripande marknadsföringen av Nässjö. Målsättningen är att alla varumärken i ekosystemet ska hjälpa varandra bli starkare. Nedan beskrivs ett exempel på hur varumärkesmodellen kan se ut.

Modell för varumärkesarbetet "Övningsanläggning för järnväg i Nässjö kommun"

Attraktiva varumärken har både tydligt funktionella egenskaper och starkt emotionella värden som gör att målgruppen kan känna sympati och delaktighet med varumärket. Varumärket Ecco bygger t ex sina relationer med kunderna på ett löfte om ergonomiskt utformade skor som gör att man kan uppfatta varumärket som omtänksamt och vänligt.

I fallet med "Övningsanläggning för järnväg i Nässjö kommun" så är rent funktionella egenskaper som ett spårområde på ett par hundra meter inte tillräckligt för att väcka speciellt många känslor. De emotionella värden som skapar attraktion till anläggningen kan istället komma från användarnas möjligheter att utveckla kompetens och en känsla av delaktighet i utveckling av framtidens hållbara kommunikationer. Exempelvis kan man bygga en modell för varumärket enligt nedan.

Egenskaper:

Övningsanläggning för praktiska övningar i verklig järnvägsmiljö.

En del av ekosystemet Nordic Infracenter med placering i Nässjö.

Samverkan med nationella och internationella aktörer inom forskning och produktutveckling.

Utveckling för järnvägsbranschen som har låg miljöpåverkan.

Fördelar för kunder:

Enkelt att testa nya innovationer eller genomföra utbildningar.

Vi får svar på hur produkter fungerar och hur människor agerar i verklig miljö.

Samverkan med nationella och internationella aktörer skapar en ny kunskapsbas för oss.

Värden för kunder:

Jag känner att vi blir delaktiga i utvecklingen av framtidens järnvägssystem.

Jag känner att samarbetet mellan min organisation och andra aktörer i branschen blir enklare och effektivare när det gäller kompetensutveckling och inskolning av nya medarbetare.

Jag känner att vår samverkan mellan näringsliv och akademi utvecklas i en gemensam miljö.

Varumärkets sekundära påverkan på kommunens näringsliv

Nässjö har arbetat med sitt platsvarumärke och associationer som ligger nära bilden av en järnvägsstad. Genom att utveckla en övningsanläggning med en verksamhet som är attraktiv för järnvägens aktörer nationellt och internationellt kommer man också att kunna locka människor till Nässjös besöksnäring och "platsen" Nässjö med fler möjligheter till nya arbetstillfällen.

Slutsats:

Bygg ett eget varumärke för övningsanläggningen. Se till att kommunen har en brand manager som samordnar marknadsföringen av övningsanläggningen och Nässjös platsvarumärke. Det underlättar marknadsföringen för nuvarande och kommande järnvägsrelaterade utbildningar och aktiviteter. Tillsammans stärker detta Nässjös platsvarumärke inom järnvägsbranschen



Om förvaltaren lyckas locka aktörer som dessutom är behov av övernattningsmöjligheter, skulle detta vara gynnsamt både för boendeythyrare, matserveringar, butiker och besöksnäringen.

Det kan bli ett utmärkt tillfälle att marknadsföra Nässjö med omnejd.

Detta är ett område i förstudien som inte skall förringas. Om förvaltaren, i samråd med kommunen, lyckas med marknadsföringen av både anläggningen, boendemöjligheter, matserveringar och besöksmål skulle en sådan kombination vara väldigt attraktivt för företag som vill anordna event på sin lediga tid.

Hotell, camping, stugor, bed & breakfast och vandrarhem

<https://nassjo.se/uppleva-och-gora/bo.html>

Privata hyresvärdar

[>>](https://nassjo.se)

[>>](https://bostadslistan.se/hyra-lagenhet/nassjo)

<https://www.hometogo.se/>>>

Uppleva och göra i Nässjö

<https://nassjo.se/uppleva-och-gora.html>

Ett exempel på hur en lyckad marknadsföring och varumärkesbyggande har påverkat närområdet är vintertest anläggningen för bilar i Arvidsjaur

”Under testsäsongen mellan januari och mars varje år rör sig omkring 30 000 biltestare i regionen. Invånarantalet i kommunerna Älvsbyn, Arjeplog och Arvidsjaur fördubblas då tvärt.

Hotellen, som oftast är stängda på sommaren, är ständigt fullbokade under vintrarna. Vissa invånare flyttar till och med till sommarstugan, hem till vänner eller bor i husvagn för att kunna hyra ut sitt eget hem mot bra betalning till gäster från hela världen. Arvidsjaur med sina 4 600 invånare har till och med en egen flygplats – inklusive direktförbindelser till tyska bilstäder såsom Hannover, Stuttgart och München”

Förvaltaren bör inneha ett bokningssystem som är anpassat efter de förutsättningar och behov av att hyra olika delar av anläggningen som är intressanta för presumtiva kunder.

Beroende av vem som blir förvaltare så kan det finnas tillgång till ett bokningssystem i den egna organisationen, tex har Nässjö kommun en bokningssida för uthyrning av idrottsanläggningar.

Det förvaltaren då bör beakta är anläggningens komplexitet avseende att hyra ut olika delar av anläggningen vid ett och samma tillfälle till olika aktörer. Som exempel kan en aktör hyra en del av spåranläggningen, en annan aktör kan hyra en annan del av spåranläggningen, utbildningslokalerna hyrs ut till en tredje aktör och en fjärde aktör har en produkt monterad i spåranläggningen för att testa väderpåverkan på ett nytt material.

Bokningssystemet bör därför möjliggöra bokning av specifika delar av anläggningen på en relevant nivå.

Med utgångspunkt från denna komplexitet bör inte presumtiva kunder kunna boka in tider själva i bokningssystemet.

Bokningsförfarandet bör ske genom en direktkontakt mellan förvaltaren och kunden för att utreda hur kundens behov av tillgång till anläggningens olika delar ser ut. Efter gemensam överenskommelse om hur uppdraget ser ut, bör det vara förvaltaren som bokar in de delar av anläggningen som är aktuell för uthyrning. Denna inbokning av datum och uthyrd del av anläggningen bör vara synlig på förvaltarens webbsida som information till andra kunder som vill boka tider i anläggningen. Även Brinellgymnasiets behov av anläggningen skall synas i systemet.

Eftersom varje uthyrningsuppdrag kommer att specialanpassas till kunden bör det inte finnas någon prislista på webbsidan. Det offererade priset till kunden utgår från en självkostnadskalkyl för anläggningens olika delar, inkl vinstpåslag som skall användas för kommande drift, underhåll och uppgradering av anläggningen. Därefter kan eventuella rabatter eller påslag räknas fram till offerten.

Försäkringar

Naturligtvis är det viktigt att klargöra försäkringsområdet kring anläggningen och dess nyttjande. Man kan dela upp detta i olika scenarios;

Scenario 1) En elev från Brinellgymnasiet skadar sig i anläggningen

I detta fall träder Kommunens ansvarsförsäkring in.

Scenario 2) En person som är anställd på ett företag som har hyrt anläggningen skadar sig.

Om det rör sig om en arbetsplatsolycka så står den anställdes företag för försäkringen.

Om det uppdagas att det är brister i anläggningen som är orsaken till olyckan så gäller Kommunens ansvarsförsäkring.

Scenario 3) Om en person, som är anställd på ett företag som har hyrt in sig på anläggningen, skadar tredje man

I detta fall är det inhyrande företagets försäkring som gäller.

Scenario 4) Skadegörelse på anläggningen

Kommunens försäkring gäller i detta fall. Självrisken ligger på 5 basbelopp (ca 240 000 kr år 2020)

Scenario 5) Ett fordon som ägs av kommunen orsakar ett utsläpp i anläggningen, tex ett slangbrott som kräver saneringsåtgärder

I detta fall träder kommunens miljöförsäkring in. Räddningstjänsten har inte villkoren i denna försäkring helt klart för sig.

Scenario 6) Ett fordon som ägs av ett företag som hyrt anläggningen orsakar ett utsläpp i anläggningen, tex ett slangbrott som kräver saneringsåtgärder

Det företag eller organisation som hyrt anläggningen får stå för försäkringsärendet.

Ovanstående scenarios är avhänga av att anläggningens spårområde finns registrerat i något anläggningsregister och är upptagen i kommunens försäkringsunderlag. (i dagsläget finns det vissa oklarheter i kring denna fråga)

Vid förändringar som kan påverka kommunens ansvarsförsäkring krävs det att förvaltaren kontakter Räddningstjänsten för en bedömning av relevansen av en ändring i försäkringsunderlaget.

Har du några frågor kring innehållet kan du vända dig till;

Hans-Inge Almgren

Nordic Infracenter

Karlagatan 3, 57180 Nässjö

070-5939116

hans-inge.almgren@nordicinfracenter.se

Teknisk beskrivning av övningsanläggningen i Nässjö



I detta material presenteras olika tekniska delar av anläggningen som exempel på områden där företag, utbildningsanordnare, organisationer och andra intresserade aktörer kan utöva verksamhet. Det finns säkert andra områden och idéer som ni har där anläggningen kan nyttjas för kompetensutveckling, forskning och tester etc.

Bilder och beskrivningar är framtagna av lärare på järnvägsutbildningarna på Brinellgymnasiet

Teknisk presentation av anläggningens olika delar

Växel 21



Växel 21 på anläggning är: EV-SJ 50-11-1:9

Omlägningsanordning är JEA52

I växeln går det att öva på att mäta med ett s.k. Solapass alla de mått som finns på vxl protokoll.

TKK i HH tunga.



Här går det att öva på att justera växeltungor så de går i kontroll. 3-5mm.

I Växeltungor och stödräler är växelvärmeelement monterade och typ A masterskåp.



I korsningspartiet går det att öva på att justera mått i korsningspartiet och det viktiga I-måttet.

MRR moträk.

Växelvärme



Växel som är utrustad med växelvärme även på växeltungan. Här kan man öva på att montera och demontera växelvärme



Styrskåp för växelvärme.



Rälsgivare för växelvärme

Kontaktledning



Lektionsrum med två utläggare för att få en första inblick i detaljerna.



Strömvtagare från lok för att se trådpendling.



Fäste för kontaktledning för att känna till åtdragningsmoment.



Kontaktledning för montering i brygga

Vägskydd



Styrutrustning till vägskydd med FK-låda



Vägskydd i miniformat inomhus med kopplad bom och vägsignal.



Vägskydd med tillhörande relä kur

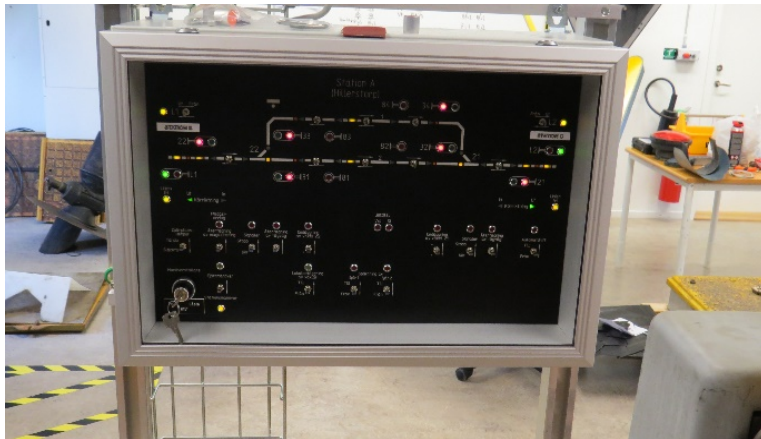


Fk-låda kopplat till vägskyddet för övning för TSM

Signal



Del av ställverk 59

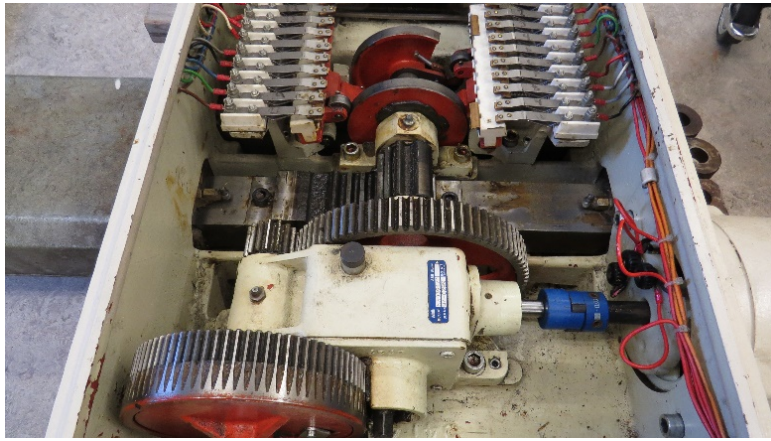


Ställverk 59 kopplat till panel och datormiljö



Reläkur som går att använda i signalutbildning

Växlar



Det finns två växeldriv som går att få god förståelse om funktionen. Båda finns inomhus.



Här finns möjligheten att borra hål i tunga för driv och kontrollstag. Då byter man ut den hålade biten mot en ohålad så fler kan öva.



Håltagning även för fäste av klyklås.

Kap och svets



Här kan man öva på att slipa med toleranser med robelslip.

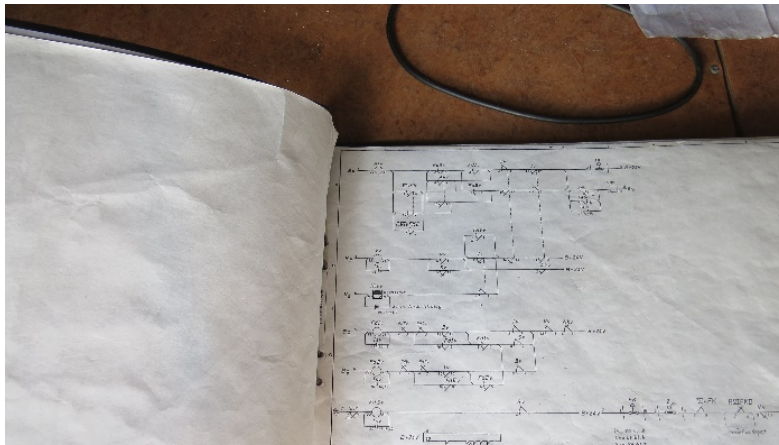


Kapning med gasskärning av räler.



Här kan man lära sig att hantera handverktyg.

Övrigt



Här kan elever öva ritningsläsning och felsökning.