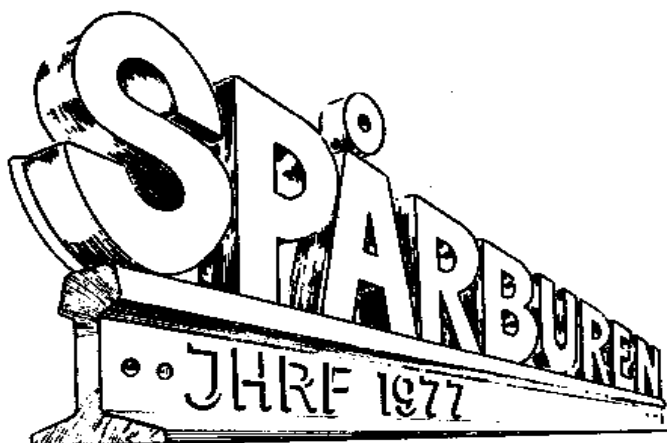


Föga periodiskt organ
för

**JÄRNVÄGS-
HISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET**
Box 1134
171 22 SOLNA

Hemsida: www.jhrf.se
Mejl: kontakt@jhrf.se

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL



ISSN 0280-9796

Bidrag sändes till

Spårburen
c/o JHRF, Box 1134
171 22 SOLNA
anders.svensson@jhrf.se

Redaktör (Red):

Anders Svensson

1/12

2012-02-08

INLEDNING

Efter ett uppehåll för att göra mycket annat – Tågsommar, två matiga nummer av JInFs nyhetsbrev FpS m m – är det så äntligen dags för en *Spårburen* för att få ut en hel del information som "ramlat in" den senaste tiden och en del dokumentationer från en del av mötena och seminarierna som red bevisat såväl under hösten som mer nyligen. Det kan bli aktuellt att snart komma med mer information inför års- och vårmötet – på återläsande!

I detta matiga nummer kan man läsa om:

- Från styrelsen om program för vår- och årsmötet 2012 och förslag till en förändrad medlemsavgift
- Läget avseende Tågsommar 2012
- Läget avseende Tågsläpp 2012.
- Upprop om att samarbeta om dokumentation
- Information om att Transportstyrelsen fått regeringsuppdrag att se över sin avgiftsättning mot ideella föreningar
- Information om omarbetning av JTF
- Inbjudan till deltagande i FEDECRAILs ungdomsläger – informera edra ungdomar!
- Inbjudan till sökande av arbetslivsmuseibidrag
- Dokumentation av Transportstyrelsens branschrådsmöte 2011-11-07 – notera särskilt informationen om konkurrerande GSM-R- och UTMS-frekvenser, om kraven på certifierade verkstäder samt att Sverige har fått permanent undantag för 2 W GSM-R-telefoner inom landet.
- Intryck från ett frukostseminarium om professionellt styrelsearbete

FRÅN STYRELSEN

Vår- och årsmötet 2012

äger rum på Arbetets museum i Norrköping söndagen 2012-03-04 – här kommer program med hålltider:

- 08:00 – (oftast) tid för frukost på hotellen
- 09:00 – tid för programpunkt för de som övernattar – vi återkommer om detta!
- 11:00 – start medlemsmöte med informationspunkter (Tågsommar, Tågsläpp, Almedalen, FEDECRAIL m m)
- 13:00 – lunch på plats i Arbetets museum
- 14:00 – startar årsmötet
- 15:00 (ca) – fortsatt medlemsmöte med "tyngre" punkter (ERTMS, trafikillstånd, försäkringar m m)
- 17:00 (senast) – slutar medlemsmötet

Medlemmar m fl har fått kallelse med mer info, bl a dagordning för medlemsmötet och hotellförslag. På lördagen (2012-03-03) har MRO sitt vårmöte på samma plats och fredag—lördag (2012-03-02—03) har ArbetSam och Arbetets museum Museimässa med mottot *Turista på museum* i museets källare (där bl a JInF deltagar).

JHRF medlemsavgifter

Styrelsen har arbetat fram ett förslag om mer differentierade medlemsavgifter, inspirerade av MRO, som har differentierat sin årsavgift i tre nivåer från 1 500,- till 8 000,-, beroende på trafikintäkter (se FpS 1-3/11; red anm). Styrelsen har dock i stället baserat indelningen på körda km (enligt rapportering till försäkringen) och här är förslaget:

Körda km	Årsavgift kr
< 1 000	1 500
1 000—5 000	4 500
> 5 000	8 000
Ej trafik	700
MRO-medlem	700

Effekten blir oförändrade avgifter för medlemmar utan trafik och de som (samtidigt) är MRO-medlemmar, sänkta avgifter för de med lite trafik, höjda avgifter för de med "medeltrafik" och mycket höjda avgifter för de med mycket trafik. Varför genomförs då detta? Styrelsen har, liksom MRO, sett behov av totalt sett högre

FRÅN STYRELSEN forts

medlemsavgiftsintäkter (med ca 30 000,-) för att klara våra allt mer omfattande åtaganden i form deltagande i Almedalsveckan (som löstes med frivilliga tillskott 2011), resor för kontakter med Transportstyrelsen och andra myndigheter, ERTMS-arbetet, utlandskontakter m m. Man tycker då att detta är ett bättre sätt än generellt höjda medlemsavgifter.

TÅGSLÄPP 2012

äger som tidigare meddelat rum söndagen 2012-04-22. Nu är det klart vilka som kommer att delta och det blir en fler än förra året, 29 st. Men bakom den siffran döljer sig tre ”avhopp” – MBV, OBJ och TJF – och fyra nykomlingar – Motorvagnens vänner (i Saltsjöbaden), mfÖSJ, NJM och OJF. Annonser i Tågssommar är nu klar. Vad vi nu vill är:

- Betala fakturan – det är det några som restrar med!
- Skicka in textunderlag till Tågsläpp (senast 2012-03-31) – det har endast ett fåtal gjort.

TÅGSOMMAR 2012

har fått lika många deltagare som 2011, d v s 89 st. Bakom dessa siffror döljer sig fyra ”avhopp” – *Fleischmann Museum* (upphört), *Jaurekaska Decauvillebana*, *NoJK* och *Ådalsbanans visningslokal* (upphört) – och fyra nykomlingar – Lilleputtåget *HBJ* utanför Halmstad, *Minitåget Liabanan* i Näsåker, *OJF* i Orsa och *Tjuls station* på Gotland. Nu är arbetet att göra Tågssommar tryckfärdig avslutat och endera dagen trycks den! Detta är viktigt för att hinna klart med en färdigtryckt Tågssommar i slutet av februari, både för att Tågsläpps-annonsen ska hinna spridas och för att Tågssommar ska kunna vara med på *Museimässan*, som även inkluderar de båda riksorganisationernas vårmöten! Tågssommar kan ses på www.teknikarv.se/ts/.

UPPROP I ÖKNEN!

Förr var det enkelt. Det fanns gott om ångloksförare och reparatörer som kunde allting. Och inte hade vi några större krav på oss från myndighetshåll. SJF 690 var det mesta vi behövde bry oss om. Och nu? Di gamle har efter ett långt och händelserikt liv lämnat oss och Transportstyrelsen författar föreskrifter fortare än någonsin. Vi måste inte bara veta hur vi mekar med grejorna, vi måste dokumentera allt vi gör och nästa allt vi tänker göra.

Dokumentation får inte längre vara ett fullt ord eller som åtminstone väcker ett dåligt samvete. Samvetet säger oss att vi behöver dokumentationen men att det känns jobbigt att ta itu med den. Vi kan inte längre hålla på att uppfinna samma saker var för sig i det här avlånga landet. Vi behöver samarbeta för att göra åtkom-

lig den information vi behöver för att renovera och underhålla de pärlor andra tycker är skrot.

Jag tog upp frågan på branschmötet på SJVM i Gävle i höst (jfr artikeln **BRANSCHSEMINARIUM PÅ SJVM I GÄVLE 2011-10-29** i FpS 1-3/11, red anm). Alla närvarande tyckte att det var en god idé och jag fick i uppdrag att arbeta vidare med frågan. Det gick ut ett upprop med MRO-aktuellt, men det följdes av en genljudande brist på respons. Så nu går jag ut igen och frågar: Finns det någon som vill ställa upp och dela med sig av kunskaperna för allas och veteranstågsbranschens bästa?

Dela med sig av vad? Allt möjligt! Hur man handskas med glidlager i axelboxar. Hur man mäter kurvradier. Hur man lokaliserar jordfel i kylkompressormotorn i en Ro3c. Alla behöver vi ett tips då och då, på både enkla och komplicerade saker.

Förslagsvis kunde en från varje förening vara kontaktperson för dokumentation. Jag har lite tankar om att lägga informationen på en wiki på nätet (vi får inte förakta nya hjälpmedel bara för att vi sysslar med gamla saker). Ta upp det här på nästa styrelsemöte. Mig når ni på janlan@telia.com. (*Jan Långström, MBV, 2012-01-12 – tidigare publicerad i FpS 1-3/11*)

TRANSPORTSTYRELSENS

regleringsbrev 2012 innehåller nedanstående, som är ett utdrag ur *avsnitt 3 Uppdrag, punkt 6*. Gissar att detta gäller såväl sjöfart som järnväg, kanske till och med fordon (tror dock inte MHRF; red anm). Ser ut som 2012 blir ett spännande år och att de kanske äntligen börjar ta oss på allvar. Bra jobbat alla ni som arbetat för att påverka politiker och beslutsfattare!

6. Transportstyrelsen ska redovisa vilka insatser myndigheten genomfört och planerar att genomföra för att underlätta för små och medelstora företag. Transportstyrelsen ska även föreslå en ordning som syftar till att identifiera ideella föreningar och motsvarande organisationer som förvaltar kulturhistoriska värden på ett sådant sätt att någon form av subvention i förhållande till Transportstyrelsens ordinarie avgiftssättning kan vara motiverad. I uppdraget ingår att redovisa olika metoder för finansiering av de eventuella underskott som en sådan subventionering skulle innebära. Utgångspunkten för förslaget ska vara att Transportstyrelsen inte ska bedöma kulturhistoriska värden. Transportstyrelsen ska samråda med Riksantikvarieämbetet, Statens maritima museer samt andra berörda myndigheter. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) i en delrapport senast 2012-03-01 och i en slutrapport senast 2013-03-01. (*Mejl från Torsten Nilsson, Arbetets museum, 2012-01-18*)

OMARBETNING AV JTF

Transportstyrelsen startar i vår ett projekt för omarbetning av JTF. Arbetet beräknas pågå 3,5 år. I samband med att projektet avslutas kommer Transportstyrelsen att sluta förvalta JTF handbok då det inte är förenligt med Transportstyrelsens uppdrag som tillstånds- och tillsynsmyndighet att ge ut operativa instruktioner. JTF referensgrupper kommer löpande att involveras i JTF omarbetning och deltagarna ges därmed möjlighet att påverka resultatet av omarbetningen.

Om ditt företag saknar representation i referensgrupperna så är du välkommen att anmäla intresse till jarnvag@transportstyrelsen.se

JTF

Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7), JTF, består av en grundförfattning med 19 bilagor. Reglerna i JTF bilagor är detaljerade och utgörs av operativa instruktioner vilka inte är lämpliga att ha i en författning.

De nya föreskrifterna ska innehålla regler på en mer funktionell nivå. Transportstyrelsen ger också ut JTF handbok. När omarbetningen är klar kommer det att finnas en författning med övergripande kravföreskrifter och en handbok, nuvarande handbok till JTF, med detaljerade operativa instruktioner.

Referensgrupper

Det finns sedan år 2010 två referensgrupper som är knutna till JTF. Deltagarna i dessa referensgrupper representerar sina företag och ansvarar för förankring av frågor och ställningstaganden inom sina egna företag.

I referensgruppen för övergripande frågor behandlas övergripande, strategiska frågor. Deltagare i denna grupp är personer med ledande eller styrande ställning i sina företag gällande trafiksäkerhetsfrågor.

I referensgruppen för sakfrågor diskuteras reglerna i JTF. Deltagare i denna referensgrupp har god kunskap om regelverket och dess tillämpning.

Genomförande

Omarbetningen av föreskrifterna påverkar alla infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag utom dem som bedriver trafik och arbeten på fristående lokala och regionala järnvägsnät. Förändringen innebär att aktörerna själva ska ta ett större ansvar än vad de gör idag. Förändringen innebär också ökad flexibilitet. Det är viktigt för projektet att nå hög delaktighet i branschen. Järnvägsbranschen kommer att kunna delta i förändringsarbetet genom möten i referensgrupperna, avstämningar och andra utskick. Innan föreskrifterna beslutas kommer de dessutom att skickas på remiss.

Mer information finns här www.transportstyrelsen.se/jtf (Transportstyrelsens brev TSJ 2012-50 2012-01-30)

FEDECRAILs 6:E INTERNATIONELLA UNGDOMSLÄGER 2012 – ENGLAND

Unga medlemmar av Europas musei- och turistjärnvägar och museer inbjuds att delta i ungdomslägret 2012-08-10—19.

Lägret arrangeras av *Heritage Railway Association* i samarbete med *FEDECRAIL* och kommer att äga rum i norra England – i Keighley, Ravenglass och York.

Liksom tidigare år kan deltagarna förvänta sig ett varierat program som kommer att omfatta besök, arbete, nöjen och att få nya vänner från andra länder.

Är du mellan 16 och 25 år och intresserad av ungdomslägret? Kontakta då youthcamp@fedecrail.org för ytterligare information! (*FEDECRAILs* inbjudningsbrev 2012-02-01)

ARBETSLIVSMUSEISTÖDET

Bidrag till arbetslivsmuseer 2012 – sök senast den 16 mars!

Riksantikvarieämbetet fördelar i år 6 miljoner kronor i bidrag till arbetslivsmuseer. Syftet med bidraget är att stärka arbetslivsmuseernas möjligheter att bevara, visa och bruka industrisamhällets kulturarv.

Bidragfördelningen kommer under 2012 följa samma linjer som de senaste åren, vilket innebär att några större projekt kommer att kunna prioriteras, samtidigt som vi sätter stort värde på bredden bland arbetslivsmuseerna – inget projekt är för litet!

Vem kan söka bidrag?

Med arbetslivsmuseum menas sådan verksamhet som har till syfte att bevara och gestalta en arbetsplats kulturhistoriska värden. Det kan vara arbetsplatser både inom privat och offentlig sektor. Museijärnvägar och fartyg kan också räknas till arbetslivsmuseer.

Museets verksamhet ska kunna relateras till industrisamhällets kulturarv för att kunna få del av detta bidrag. Arbetslivsmuseer drivs ofta ideellt och är etablerade i sitt kulturhistoriska sammanhang. Verksamheten ska antingen vara eller avses att bli tillgänglig för allmänheten.

Organisationen/föreningen bör vara stabil med dokumenterad verksamhet. Inte bara ideella föreningar, utan även företag och stiftelser kan komma i fråga för bidrag, liksom i viss mån väl förankrad experimentverksamhet eller nya initiativ.

ARBETSLIVSMUSEISTÖDET forts

För vad kan man söka bidrag?

Bidrag ges till särskilda insatser inom följande områden, t ex:

- Vård av materiellt kulturarv:
 - o Bevarande och vård av föremål och utrustning
 - o Komplettering av utrustning och föremål
- Publik verksamhet:
 - o Utställningar
 - o Pedagogisk verksamhet
 - o Trycksaker
- Säkerhetsbefrämjande åtgärder:
 - o Säkerhetsbefrämjande åtgärder både för besökare och aktiva på arbetslivsmuseerna
- Kunskapsbyggnad:
 - o Dokumentation, katalogisering, arkivvård
 - o Intervjuundersökningar
 - o Kunskapsöverföring
- Nätverk och erfarenhetsutbyte:
 - o Nätverksbygge och samarbete mellan arbetslivsmuseer

Projektbidrag för särskilda ändamål

Bidrag utgår som projektbidrag för särskilda ändamål, inte som kontinuerliga verksamhets- eller driftsbidrag. Bidrag ges inte till insatser som kan komma ifråga för bidrag inom kulturmiljövårdens övriga anslagsmedel, såsom byggnadsvårdsmedel. Vi ser gärna projekt som genererar kunskap eller metoder som kan utnyttjas av andra arbetslivsmuseer.

Ansök så här

Ansökningsblankett finns att ladda ner elektroniskt på www.raa.se/cms/extern/kulturarv/modernt_kulturarv/arbetslivsmuseer/bidragen_till_arbetslivsmuseer_2011.html som ifyllningsbar pdf-fil och som word-dokument. Blanketten kan också rekvireras från Riksantikvarieämbetet. Alla uppgifter ska fyllas i på blanketten.

Ansökan kan skickas in via e-post till arbetsliv@raa.se. Skicka gärna med bilagor som ger ytterligare information. Observera att ett exemplar av blanketten måste skrivas ut och undertecknas av firmatecknare hos den sökande och skickas till Riksantikvarieämbetet per post för att myndigheten ska kunna behandla ansökan.

För dig som inte skickar ansökan via e-post ska ansökan skickas i ett original och tre kopior till Riksantikvarieämbetet, Box 5405, 114 84 STOCKHOLM.

Ansökan ska vara inkommen till Riksantikvarieämbetet senast 2012-03-16.

När får man besked?

Vid fördelning av bidragen samråder Riksantikvarieämbetet med Statens kulturråd och vid behov med Riksarkivet, Arbetets museum, Nordiska museet, Sta-

tens maritima museer, Statens försvarshistoriska museer, Trafikverkets museer och Tekniska museet. Beslut om bidrag fattas i maj 2012. Medlen betalas ut i förskott efter rekvisition.

Kontakt: Ove Bengtsson, tel: 08-51 91 8026(RAA hemsida 2012-01-20)

TRANSPORTSTYRELSENS BRANSCHRÅDSMÖTE

ägde rum i Borlänge 2011-11-07 med 34 st representanter närvarande från branschen och Transportstyrelsen. Mötet inleddes med *godkännande av dagordningen*, där Mats Andersson hälsade välkommen och var glad att så många var närvarande – han tog fr o m detta möte över ordförandeskapet för mötena. Tågoperatörerna önskade behandla undantag från införande av filter för störningar från ERTMS-utrustning, vilket innebär några tillägg. Det fanns inga synpunkter på *anteckningar från föregående möte* 2011-05-24.

Därefter behandlades *utestående punkter*. Angående *lastsäkringsutrustning på lastbärare* har Transportstyrelsen tagit fram en rapport som bifogas anteckningarna. Den presenterades 2011-11 och blir klar hösten 2012. Punkten avslutas. Angående *Pågående arbete angående Trafikverket och Transportstyrelsen om driftskompatibilitet* har arbetet med att ta fram information om driftskompatibel infrastruktur påbörjats – färdigdatum 2012-03-31.

Angående *Process för godkännande av integration mellan ERTMS ombord- och markanläggningar* måste detta införas innan trafikering och måste bli TSD-kompatibel – ERA tar fram bättre provningsspecifikationer. Man har tagit fram processbeskrivning över hur detta ska driftsättas, vilket behövs bl a för Botniabanan. En operatör kontaktar infrastrukturförvaltaren, gör en analys, som skickas till ett oberoende organ. Test kan innebära behov att ändra ombord- mot markutrustningen. Efter klart testutlåtande från det oberoende organet går detta som underlag till Transportstyrelsen för beslut. När allt är klart tar operatören trafikeringsbeslut. Christian Guldborg undrade vem som godkänner? Detta besvarades att en s k *nobo* (assessorn) endast gör det generellt. Processbeskrivningen finns på www.transportstyrelsen.se/sv/Jarvag/Godkannande/Vagledning/. Det visades en matris om godkännandestatus avseende olika mark- mot ombordsystem. Det finns även särskilda villkor i denna matris.

Trafikverket frågade om vad som hänt med funktioner som tagits bort ur FRS 3.0 som finns i 2.3.0 – varför har dessa tagits bort? Detta borde undersökas – kan det vara för att tillverkarna inte klarar att tillverka? Då är det svårt att testa. Transportstyrelsen hade inget svar på detta och ska undersöka det. Punkten avslutades.

Angående *Säkerhet vid arbete i spårmiljö* har GD:arna för Transportstyrelsen och Trafikverket träffats om detta och tagit fram handlingsplan för minskning av själv-

TpS BRANSCHRÅDSMÖTE forts

mord, för vilket det ska vara uppstartsmöte W146. Från Trafikverket har man bjudit in till nationell samverkan. Punkten kvarstår. Angående *Tankesmedja för centrala databaser för telematikapplikationer* påpekade Trafikverket att det gäller vad som krävs enligt TSD:er och att utreda vilka behov som finns. Slutrapporten är försenad, varför man måste be att få återkomma. Det är inga konkreta, snarare mer allmänna, förslag – som behöver förankras i branschen och en kostnads-nytta-analys behöver genomföras. Man avser även återkomma om en tankesmedja. En fråga om vilka som ingår i tankesmedjan besvarades med att det blir olika organisationer.

Angående *Samexistens mellan GSM-R och UTMS* har *Post- och Telestyrelsen* beslutat införa UTMS med frekvenser strax efter GSM-R, vilket kan leda till störningar. Idag ligger GSM-R mellan 921 och 925 MHz, sedan är det tomt. GSM-R-utrustningen söker ända bort till 960 MHz, där UTMS (3G och 4G) avses ligga – UTMS 900 på 925–940 MHz. För talkommunikation kan ett filter ordna detta, men man kan då inte ha nationell roaming – detta används dock ej i Sverige nu p g a att GSM-R är utbyggd till 100%. Dessutom blir utrustningen dyrare med filter. Även TSD-specar måste ändras p g a att detta gäller i hela Europa, varför en samsyn behövs. Ett annat problem kan bli att UTMS, som har starkare signaler, kan ”läcka” in i GSM-R-bandet och leda till signalbortfall och stopp. Det kan även leda till blockering av nödsamtal. En fråga om GSM-R kan ändras till 3G eller 4G besvarades av Anders Sjöberg med att det innebär ett helt nytt system – det kan dock ändå bli så småningom. Samexistens av GSM-R och UMTS900 behöver regleras på EU-nivå för att vara interoperabelt.

En fråga om detta kommer att leda till förändringar besvarades med att Transportstyrelsen tar upp detta med kommissionen och ERA. En fråga om detta var något som gällde bara i Sverige besvarades med att det gäller i hela EU, varför det är stora pengar i detta. En fråga om vem ska betala filtren besvarades med att svenska teleoperatörer är villiga till detta. Tågoperatörerna berättade att man för diskussioner om detta med teleoperatörerna – Sverige är tidiga med införande av 4G, dock i begränsad omfattning till 2015. Teleoperatörerna vill ha filterlösningar tidigare eller undantagslösningar, men då finns det risk för inkompatibla lösningar i Sverige. En fråga om alla problem löses med filter besvarades från Tågoperatörerna att inte alla problem löses – kanske blir det frekvensbegränsningar bara längs ERTMS-banor. Det ska vara ett möte under veckan 2011-11-14–18 med Trafikverket och teleoperatörerna om detta. En fråga om det från resenärsperspektiv kan innebära att det blir omöjligt komma åt 3G eller 4G på tåget besvarades med att det kan detta innebära. Punkten kvarstår.

Så var det dags att behandla *Marknadsutveckling* och under detta *Senaste nytt om omarbetning av första järnvägspaketet*. Heléne Jarefors berättade att ett textförslag har kompromissats fram mellan kommissionen, Spårbyrå 1/12

rådet och parlamentet i oktober 2011. Inga beslut är fattade, vilket är dagens situation. Förslaget handlar om utveckling av järnvägsmarknaden inom EU – det första beslutet kom 2003, följt av ändringar 2004 och 2007 – det behövs ett rejält omtag med bl a regelförenklingar. Det kom ett nytt förslag från kommissionen i december 2010 – rådet och parlamentet har tittat på detta och gjort en hel del ändringar. Man ska skapa icke-diskriminerande regler, genomföra organisatoriska reformer, ändra hur man tar ut avgifter, förenkla, klargöra och modernisera regelverket samt skapa oberoende mellan parter.

Färre bilagor ska kunna ändras av kommissionen, väsentlig text flyttas från bilagor till direktiv och senast 2012-12-31 ska uppdelningen mellan infrastruktur och transportföretag vara genomförd. Medlemsstaterna ska offentliggöra strategier för sju år framåt. En resenär ska hitta information om och kunna köpa biljett för hela resan. Den nationella myndigheten ska sätta upp tidskrav för hur snabbt en ansökan om tillträde ska besvaras, järnvägsföretagen ska fritt kunna välja elleverantör samt social utveckling har tillförts som marknadsutvecklingsparameter. Man ska identifiera marknadssegment där avgiftshöjningar kan genomföras med detaljer hur detta ska genomföras. Man ska minska/öka avgifter för fordon med/utan ETCS – den ska var hög i början från 2015, sedan minskade och avgiftshöjningar ska stämmas av med nationella regleringsorgan.

Regleringsorganen ska fatta beslut i klagomålsärendet inom en månad samt vidta lämplig åtgärd. Man ska samarbeta om godkännadebeslut innebär risk att hindra marknadstillträde. Om regleringsorganet beslut överklagas ska detta delges kommissionen som inom två veckor, som ska återkomma om EU-regler frångås. Om beslut om gränsöverskridande trafik är motstridiga ska man kunna överklaga till EU-kommissionen. Nationella regleringsorgan ska rapportera till en EU-databas. Ett europeiskt regleringsorgan ska upprättas och som ska hantera tillsyn av gränsöverskridande och internationella problem samt hantera klagomål som avser beslut som nationella regleringsorgan harv fattat. En fråga om vilka som ska upprätta planer besvarades med att det endast är stora infrastrukturförvaltare som Trafikverket, IBAB m fl. Trafikverket behöver titta på aktiviteter kring underhåll av spår i konflikt med tillträde till spår. En fråga om detta är något slags fjärde järnvägspaket besvarade med att detta är en revision av det första. Från Tågoperatörerna fylldes på med att ett fjärde järnvägspaket väntas under 2012 och kommer att handla om att t ex öppna upp all persontrafik i EU, liksom om skarp skillnad mellan infrastrukturförvaltare, operatörer och en europeisk regleringsmyndighet.

Därefter var det dags för att behandla *Driftskompatibilitet*, först *TSD Telematik för godstrafik*. TSD TAF har tagits som förordning, men gäller inte innehåll utan införande. Arbetet med att ta fram denna leddes av Jan Sundling. Under 2007 togs en tidsplan, som inte följts. Nu ska en Master Plan tas fram för järnvägsföretag, järnvägsföretag och fordonshållare. Förslaget lämnas in till kommissionen senast 2012-05-13 och Transportstyrelsen kommer inte att vara inblandade, men kommer

TpS BRANSCHRÅDSMÖTE forts

att vara tvingande att genomföra SIRP, t ex om var i EU ett tåg befinner sig. Transportstyrelsen ska övervaka att implementeringen sker. En fråga om att tvingande regler saknas i förordningen, varför de i så fall måste ordnas nationellt besvarades med att så var det. Det påpekades att det inte ska bli diskrepanser mellan person- och godstrafik så att olika applikationer utvecklas. En fråga om kostnadsberäkningar genomförts besvarades med att ingen kostnads-nytta-analys genomförts. En fråga om det handlade om både tillsättning till tvingande införande och en organisation för att övervaka detta besvarades med att så är det, men att det ska utarbetas av en styrkommitté. Det påpekades att man riggat organisationen innan regleringen är klar. Tågoperatörerna påpekade att de har försökt att få Jan Sundling att kontakta Transportstyrelsen och det inte har lyckats, men att de åtar sig att försöka igen.

Man efterlyser synpunkter från mötet, eftersom detta kan bli obligatoriskt, men borde kanske inte vara det för alla, t ex MTAB. Det är redan obligatoriskt, man ska övervaka detta och det finns risk för kostnader. Det är OK med en master plan, men det är viktigt att reagera på implementeringstider och ekonomiska förutsättningar. Kommissionen sparkar på branschen, men satte upp en parallell grupp som tappade fart. Det handlar om stora informationsbehov som kommissionen önskar ska samlas i en gigantisk databas. Detta är dock komplext – vad är t ex telematikapplikationer – och en risk är vad detta ska kosta. Någon såg gärna en nationell diskussion om de olika registren, såg gärna en samordning av dessa och att se till vad som verkligen behövs. Registren ska endast finnas på ett ställe, vilket talar emot en central databas. Någon efterlyste en kostnads-nytta-analys. Transportstyrelsen svarade att ERA tycks ha tagit till sig detta och behöver pressa på om detta, inte speciellt tydliga, dokument samt bör efterlysa klarlägganden. Sverige bör rösta nej tills kostnads-nytta-analys finns. Det är också fel att besluta om krav innan man vet vad det innebär.

Därefter berättade Stefan Sollander om strategi för införande av *TSD Energi och Infrastruktur för det sammanslagna järnvägsnätet och behov av specialfall* – medlemsstaten ska lämna in en detaljerad införandeplan. Det handlar om att kunna köra EU-lok på svenska järnvägar och man vill ha hjälp från Trafikverket för att införa detta, men det kostar pengar att ändra kontaktledningen. Avvikelse finns i infrastrukturregistret. Det behövs uppgifter om när dessa avvikelser ska byggas bort, i första hand i TEN-nätet. En fråga hur detta relaterar till uppdateringen av TEN-nätet besvarades med att han inte vet detta och vill ha hjälp från Trafikverket med detta. ERA önskar slå ihop konventionell och höghastighets-TSD och det kommer ny TEN-nomenklatur om kärn- o binät. Om två år kommer kartan att se annorlunda ut. Han ska vara klar med strategi för TEN-nätet till mars 2012.

Han fortsatte med *Aktuella frågor om driftskompatibilitet inför kommande RIS kommitté-möte*. RISC-mötet äger rum 2011-11-24—25 och innehåller tre omröst-

ningar och 18 informationspunkter. Omröstningarna handlar om gemensamma säkerhetsmål och nationella referensvärden, men det är inget ändrat referensvärde för Sverige. Dessutom avhandlas ändring av TSD Telematikapplikation för godstrafik, vilket handlar om att ERA föreslår införande av en jättedatabas med alla operatörers relevanta data – Transportstyrelsen är skeptiska till detta och undrar om detta är OK för Sverige. Järnvägsföretagen har inte infört detta och saknar kostnads-nytta-analys. Föreslogs att kategoriskt säga nej till en jättedatabas – Transportstyrelsen köpte detta. Dessutom ska rättelser av hundratal fel i TSD genomföras – det är fel rättade genom tekniska utlåtanden i 10 fall och rättande av ett tjugotal felaktiga hänvisningar. Man plockar bort hänvisningar till järnvägsregistren. Omnibusbeslutet innebär att rättelser i TSD:erna blir gällande, även för jurister. Sverige kommer att rösta ja till detta.

En annan fråga är revision av TSD godsvagnar, som går till RISC-omröstning i mars 2012 och träder i kraft vintern 2013. Detaljerade regler ska tas bort, i stället ger tekniska filer egenskaper och det blir operatörens ansvar att vagnen passar infrastrukturen. En standardvagn får GE (Go Everywhere), en ömsesidigt godkänd får märkning TEN och för specialvagnar gäller endast nationellt godkännande med märkning *Derogation plate*. Det finns nordiska restriktioner för drift utan restriktioner: Bromskomponenter, tryckluft, drag- och stötinrättningar ska klara snö och -40 C. Ömsesidigt godkända vagnar kan eventuellt ej detekteras av Trafikverkets varmgångsdetektorer och den tekniska filen anger detta – järnvägsföretagen ansvarar för koll av detta. STAX >= 30 ton är out of scope och i stället gäller nationellt godkännande, gemensamt med Norge. MTAB önskar även få lok undantagna. En fråga om bilaterala överenskommelser kan ersätta besvarades med att det tar lång tid då... En fråga om detta är krav i övriga EU besvarades med att det är det. Christian Guldborg undrade om det är möjligt att köra vagnar 30 tons axellast på andra banor än Malmbanan? Svaret var att det bara är krav på säkerhet på Malmbanans spår, inga detaljerade gångdynamiska krav, och att det är upp till infrastrukturförvaltaren att avgöra detta.

Ett referensdokument för korsacceptans ska publiceras. ERA har en grupp som samlar in uppgifter för detta, Transportstyrelsen har 2011-07-08 skickat in ca 300 punkter om svensk praxis om vad som kollas för godkännande av lok och motorvagnar. Arbetar med klassificering i punkter A, B, C (från helt kompatibla till helt inkompatibla) – detta är klart mellan Sverige, Norge, Finland, Danmark och Tyskland i vår förutom kapitlen *Traktion* och *Trafikstyrning*. ERA tar fram en databas med nationella regler och klassificering av dessa. Man jobbar även med en vägledning för korsacceptans. Gäller ”grandfathers rights” för gamla fordon – kan vi acceptera importerade gamla personvagnar? Transportstyrelsen har lyft det väsentliga kravet *tillgänglighet* och kräver sex månaders erfarenhetsdrift inkl vinter för att visa att tillgängligheten är OK – men detta syns inte i TSD. En fråga om vad tillgänglighet handlar om besvarades att det handlar om driftsäkerhet. Långa sträckor enkelspår i Sverige gör denna punkt viktig,

TpS BRANSCHRÅDSMÖTE forts

men vad gör vi? Detta besvarades med att den tillgänglighet som ska specas är den där man får säkerhetsfel – detta är mycket osäkert. Det påpekades att medlemsstaterna har stora möjligheter att specas vad en bana ska användas till, t ex snabb regional trafik, och då kan dessa saker vara problem. Någon påpekade att orden man använder är viktiga, varför man bör använda ordet *funktionssäkerhet*. Någon påpekade att det är svårt att kunna planera trafik från krav på funktionssäkerhet. Detta är en fråga är om tilltron om järnvägen som transportsystem, därför bör man sätta makt bakom orden.

Inom TSD Drift blir det uppdatering av ERTMS-trafikregler där man vill ha mer gemensamma regler – nu har länderna egna regler – vilket kommer upp till omröstning i mars 2012. Det finns förslag till gränsdragning mellan vad EU anser vara järnvägar och lokala banor. Red framhöll att museibanor bör vara uttryckligt nämnda i detta sammanhang. Stefan Sollander svarade att det är de i svensk lagstiftning. SJ ansåg att Sverige ska protestera mot *Technical Opinions* (TO) brandkrav på materiel – TSDerna kräver att max fem nationella standarder är acceptabla och att man inte får blanda mellan de olika standarderna. Detta hindrar fri rörlighet och har ingen teknisk bakgrund. Sveriges representant i RISC skriver till kommissionen om detta. SJ påpekade att det är problem att det finns så oerhört många olika material i tåg – tusentals olika – och efterlyser kostnads-nyttanalys. En fråga om det finns transportslagsövergripande krav besvarades att det inte finns sådana nu. En fråga om vad som ligger bakom kravet på ensade standarder besvarades med att det kanske är Tyskland – de tycker det räcker med DIN...

Kommissionen har presenterat ett antal undantag och frågor om vissa kan accepteras, bl a undantag från ERTMS för *Cross rail* i Storbritannien under ett antal år – detta är OK från svensk synpunkt. Christian Guldborg påpekade att detta också är en spik i kistan för ERTMS-införandet i EU. Han efterlyste den konsekventa linjen – krav att nya tåg ska utrustas med ERTMS blir det ofta undantag från. Detta besvarades med att man måste acceptera undantag för att det inte finns system att köpa. Men om det inte går att genomföra borde utrustningsplanen revideras. Tågoperatörerna söker färdigt underlag från denna undantagsansökan.

Så var det dags att behandla *Säkerhet* där Maria Åkerlund började med att berätta om *Införande av ECM* och ECM-projektet: en remiss kommer i mars och ytterligare info kommer per mejl eller på möten, före, under eller efter remissomgången – hon kan kontaktas på maria.akerlund@transportstyrelsen.se Ulrik Bergman påpekade att ECM är ett nytt begrepp i säkerhetsstyrningssystemet som handlar om underhållsansvarig enhet och avtal mellan denne och vagnägare. Förordningen om detta beslutades 2011-05-11 och den handlar om att godsvagnar ska vara driftsäkra. Man ska återkomma 2018 om man ska utöka till andra fordonskategorier. Detta påverkar inte järnvägsföretagens an- Spårbyrå 1/12

svar för sin säkerhetsstyrning. Certifieringen syftar till att utvärdera sökandens förmåga att hantera underhållsuppgifter – själv eller genom avtal med underleverantörer. Övergångsregler är att fr o m 2011-05-31 ska det (egentligen) vara ECM-certifikat enligt denna nya förordning, men tidigare utfärdade gäller och nationella ECM-certifikat är giltiga senast t o m 2015-05-31. Enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar som är registrerade i det nationella fordonsregistret senast 2012-05-31 certifieras enligt denna förordning senast 2013-05-31.

Anders Larsson, Euromaint, frågade om det är skillnader mot tidigare certifikat? Ulrik Bergman svarade att det finns vissa skillnader. En fråga om det finns det certifierade svenska vagnar besvarades med att sådan finns. Men behöver inte söka certifiering för underhåll av egna vagnar om de tidigare certifikaten utfärdats senast 2012-05-31. Det finns fyra funktioner i certifikaten: Ledning, underhållsutveckling, styrning av flottan samt utförande av underhåll. Principer finns för delfunktioner, kriterium för ackreditering och kriterium för bedömning av ECM. Aktiviteter i närtid är att ERA har en grupp för framtagning av vägledningsdokument. ERA tycker även att ledningsfunktionen ska ha en partiell certifiering. Proposition 2010/11:160 handlar om ändring av järnvägslagen kring detta (och beslutades i riksdagen 2011-11-09 – ändringar meddelade genom SFS 2011:1118).

En fråga om hur övriga fordonslag berördes – är det tänkt 2018 hela tiden – besvarade Ulrik Bergman med att certifiering av verkstäder är mer aktuellt för gods- trafik eftersom det inte är så mycket utbyte av personvagnar över gränserna. Det är dock inget som hindrar att denna lösning även används för andra fordonslag, men det är inget krav. Anders Larsson undrade om det finns någon önskan från andra länder att skynda på? Ulrik Bergman svarade att det möjligen skulle vara i Storbritannien, men där har man sitt eget system. Även Italien har ställt frågan. Nederländerna, Tyskland och Italien vill ha med ytterligare fordonsstyper. En fråga om krav mot persontrafikfordon skulle vara annorlunda – annars borde det inte vara stor fråga – besvarade Ulrik Bergman med att ERA har tidigare velat ha krav på certifiering av alla verkstäder, men på ett RISC-möte röstades detta ner. Men i fordonsregistret finns krav på att kunna uppge ECM för fordonet. Anne-Marie Olovsson undrade om det finns det undantag för museifordon? Ulrik Bergman svarade att det ska vara undantag för dem, internt på industrispår och fristående järnvägsnät för persontrafik.

En fråga om varför det ska vara en särskild certifiering av ledningen besvarade Ulrik Bergman med att det förstår inte han heller. Det konstaterades att ansvaret ligger kvar hos järnvägsföretaget. En fråga om det förekommer att fler än part certifierar besvarade Ulrik Bergman med att det förekommer i Frankrike och Storbritannien. Christian Guldborg påpekade att det blir en delikat fråga om att revidera järnvägsföretagens säkerhetssystem. Ulrik Bergman svarade att det kan bli utökat säkerhetsintyg. En fråga om att det för järnvägsföretaget ska räcka att man i säkerhetsstyrningssystemet

TpS BRANSCHRÅDSMÖTE forts

kräver att underhållaren är certifierad enligt ECM besvarade Ulrik Bergman med att lokföraren som hämtar fordonet ska kolla det vid övertagande, det kan vara ECM själv eller genom att anlita någon annan – kravet bör vara detsamma. Anders Larsson undrade om ansvaret för att järnvägsfordonet är säkert fortsatt ligger på järnvägsföretaget eller kan underhållsföretaget bli ansvarigt besvarades med att juridiskt har järnvägsföretaget fortfarande ansvaret, men kan då ”skvallra” om att underhållet inte är bra gjort och att underhållsföretaget bör bli av med certifieringen.

ECM handlar om att sköta avtalsfrågor. En fråga om att järnvägsföretag numera inte har teknisk kompetens besvarade Christian Guldborg med att denna kompetens numera kan köpas av konsulter. Det konstaterades att oklarheterna om just fordon bör det göras något åt, kanske genom att gå mot vägsidans helgodkännande av fordonen från tillverkaren. EuroMaints fråga om en kostnad-nytta-analys om detta med ECM-förfarandet har gjorts besvarade Ulrik Bergman med att en sådan har gjorts, att utfallet verkar ha blivit positivt och att detta redan har blivit lag. Mats Andersson påpekade att man alltid ska ha med detta i arbetsgrupperna. Anders Larsson undrade om det finns det intresse för tidigare certifiering än 2018 för andra fordon? Stefan Sollander svarade att det finns liknande krav för X60-tågen inom bl a SL, men dock ännu inte någon certifiering.

Stefan Sollander meddelade angående *Aktuella frågor inom säkerhet inför kommande RIS-möte* som ska behandlas så är det endast informationspunkter. Kommissionen har föreslagit inrättande av en *Safety Platform* som ska ha möte två gånger per år och snabbt ska kunna kallas in vid olyckor. Detta verkade bra, men de får stort mandat att ändra TSD:er m m och säkerhetsmyndigheten är inte inbjuden – kan Sverige acceptera detta? En fråga om hur detta ansluter detta till övriga nätverk besvarade Åsa Tysklind med att den består av ERA och kommissionen, tre nationella säkerhetsmyndigheter och haverikommissioner enligt rullande schema och i övrigt branschorganisationer. Man är tveksamma till detta p g a bristen på kontinuitet och det är även Frankrike och Tyskland. Stefan Sollander framhöll att mandatet måste formuleras tydligare och inte vara så stort. En fråga om det finns någon konkret anledning till detta förslag besvarade Ulrik Bergman att det är en reaktion på gasvagnsexplosionen i Italien, som lett till förslag till tvingande regler – Sverige m fl länder var emot. Näringsdepartementet konstaterade att det verkar vara fråga om att handla snabbt när något händer och regler ska inte komma till på det sättet. Ulrik Bergman höll med om detta.

En vägledning om säkerhetsstyrningssystem (SMS) ska tillkomma och en gemensam säkerhetsmetod (CSM) med monitöring/övervakning. En fråga om tidplan för detta besvarade Stefan Sollander med att det inte är klart än; det går mot att få det lika mellan länder. Det ska också komma en vägledning för ackreditering av underhållsansvarig enhet. Övriga frågor är anmälan av tekniska regler enligt direktiv 98/34 – de ska skickas Spårbyråden 1/12

till EU för godkännande efter att det kontrollerats att de inte utgör handelshinder. Angående samverkan med OTIF och OSJD så har EU gått med i det förstnämnda. Nästa RISC-möte är 2012-03-07—08.

Godkända i juni 2011 är regler för utbildningscentra, examinatore (beslut i december), uppdatering av TSD trafikstyrning (beslut i vår) genom sammanslagning av konventionell och höghastighet och CENELC för säkerhetsbevis. Dessutom har Sverige fått igenom som specialfall att 2W Mobisir-telefoner får användas inom Sverige utan tidsbegränsning. Det är klart vad som ska specas i de nationella fordons- o infrastrukturregistren – i det förstnämnda undras det dock vad en typ är och det senare blir klart 2014.

Åke Lewerentz meddelade om *Ursprung med godståg* att det finns ett förslag från RIDs tekniska kommitté om urspårningsdetektorer (DDD) på farliga godsvagnar, med ERA rekommenderar inte detta. ERA tog beslut om studier i syfte att reducera urspårning och lindra konsekvenser av inträffade sådana, vilket uppdrogs till *Det Norske Veritas* att undersöka. Denna undersökning redovisades 2011-05-06 och där identifierades åtgärder på kort och medellång sikt för att 2011-09-29 följas av en analys och utvärdering av data och ranking av åtgärder. Man har tittat på sådant som finns och som kan införas samt på framtida innovationer. Det finns värdering av för- och nackdelar med existerande säkerhetsregler, av nya och förbättrade regler, en topp tio-ranking av potentiellt effektiva nya åtgärder och man hittade brister i data genom att för t ex varmgång var inte orsak angiven. En dominerande åtgärd är korrigering av felaktig spårvidd, skevning i kombination med felaktig lastning. Man visade händelse- och åtgärdsträd. Konsulten har även gjort en kostnads-nyttoanalys. Med kalkylränta 4 %, fullt genomförd och ger nytta samma år. Investeringen görs och nyttan tillgodos görs av järnvägsaktörer, men det kan ju vara olika enheter inom dessa – eller utom EU.

Stor positiv effekt har hjulkraftsdetektorer/vägning under gång, byte till lagerhjul av polyamid (att göras inom ordinarie underhåll), detektorer för lateral instabilitet i boggier samt akustisk lagerkontroll. Mindre positiv effekt är detektorer för låsta hjul, hjulprofil-detektorer samt urspårningsdetektorer med automatisk bromsning (för många falsklarm). Ytterligare åtgärder för ökad medvetenhet och förbättrat underhåll av rullande materiel och uppmärksamhet på spårgeometri rekommenderas. Nästa steg är ERAs konsekvensbedömning, DNVs och andra källors, tidsperspektiv på olika åtgärder, att värdera alternativa åtgärder på kort och medellång sikt vilka leder till ERAs rekommendation. D-rail har tidshorisonten 2050 och drivs av UIC och Newcastle University. Christian Guldborg undrade om Trafikverkets nuvarande detektorfilosofi finns med? Åke Lewerentz svarade att den finns redan och är därför inte med. Någon påpekade att detektorer på infrastrukturen blir punktvis, att mäta på fordon blir kontinuerlig övervakning.

TpS BRANSCHRÅDSMÖTE forts

Stefan Sollander underströk angående *Anmälan av ev felaktigheter i TSD* att det är viktigt att få sådana anmälda så att de kommer med i behandlingen – dessa anmäls till Anders Sjöberg. Några nya felaktigheter blev inte rapporterade. *Övriga frågor* saknades och *nästa möte* föreslogs äga rum tisdagen 2012-02-21 på samma tid (9:30) och plats (Hotell Galaxen, Borlänge). Red påpekade att på förra mötet föreslogs att somliga möten skulle äga rum i Stockholm och Transportstyrelsen skulle fundera på detta. Anders Larsson föreslog att anpassa mötestiderna till tågtiderna. (red 2011-11-07, kompletterat från Transportstyrelsen mötesanteckningar TSJ 2011-75 2011-12-22)

PROFESSIONELLT STYRELSEARBETE

... i ideella organisationer kan göra underverk – eller nästintill handlade det frukostseminarium som PwC och StyrelseAkademin bjöd in till 2012-01-31. StyrelseAkademin bildades ursprungligen för att stödja bolagsstyrelser, men har på senare tid även ägnat sig åt ekonomiska och nu ideella föreningar. Man inledde med att det inte finns någon lagstiftning för ideella föreningar, men att bl a Handelsbalkens 18e kapitel om *Syssломän* påverkar synen på ansvar m m. Styrelsearbetet ändrar karaktär under organisationens livscykel – från idé till byråkrati... Stadgefrågor ska hanteras av stämman, framtidsfrågor hanteras av styrelsen och operativa frågor av verkställande organ (vilket många gånger flyter ihop i mindre föreningar; men några större järnvägsföreningar skiljer på styrelse och *direktion*, där den senare består av avdelningscheferna, och motsvarar det verkställande organet enligt ovan; red anm). Man rekommenderade en arbetsordning för styrelsen samt verkställarinstruktion, rapportinstruktion och attestordning för verkställaren. Men är de levande dokument eller hyllvärmare?

En viktig funktion är valberedningen, som också måste ha kompetens för sin uppgift. Denna ska in sin tur undersöka vilka kompetenser styrelsen behöver, vilka dessutom förändras under organisationens livscykel enligt ovan. Styrelsearbetet behöver utvärderas och från detta och de krav som framkommer kan det bli aktuellt med nya, tillkommande, kompetenser och att inte föreslå omval av vissa. Kraven på styrelsen kan vara

- Kompetens
- Erfarenhet
- Kontakter
- Utbildning
- Bakgrund
- Äldre/yngre
- Kvinnor/män
- Etnisk mångfald
- Föreningskunni
- Speciellt kunnande
- Representera?
- Annat?

Ordföranden är den viktigaste posten – denne ska leda såväl styrelsearbetet (initiativ, utbildning, coachar) som sammanträdena (styra tiden, lyssnar och sammanfattar, formulera beslut). Ledamöterna bör ha tillräcklig integritet för att stå för egna uppfattningar mot en majoritet. Hur tar valberedningen reda på det? Det behövs även en arbetsordning för valberedningen! Vad ska mesta styrelsetiden läggas på: strategi- och utvecklingsfrågor eller uppföljning och kontroll? Viktigast är strategin, men man tenderar att fastna i uppföljning – och operativa frågor! En strategisk verksamhetsplan, som görs av verkställarna men fastställs av styrelsen, rekommenderades. Den ska vara begriplig och innehålla vision, verksamhetsidé, mål och strategier, omvärld, medlemmar, finansiering, organisation, analys och slutsatser samt strategisk diskussion. Det rekommenderades att välja att följa upp genom att visa viktiga operationella nyckeltal (finansiärer, finanser, internt, medlemsmöten) i st f detaljerade Excel-ark... Alltför detaljerat tar allt för mycket tid!

Allt för ofta blir det styrelsemöte när tillfälle ges med kortfattad dagordning, mer samtal än diskussion, inga tydliga krav eller strategi för organisationen, översiktig och ofullständig uppföljning, inga känsliga och svåra frågor samt få beslut. Styrelsemötena kan också ta mer tid än planerat och vissa frågor hinns inte med. Det bör vara en kort föredragning följt av en längre diskussion och beslut i st f tvärtom. Man bör mer fokusera på framtid än dåtid och nutid. En lösning kan vara en workshop för att diskutera hur året ska disponeras och vad som ska få extra uppmärksamhet. Resultatet ska bli årsarbetsplan som alla är införstådda med och som är ett levande dokument. Mötena ska resultera i tydliga protokoll som berättar vad som beslutats, vem som är ansvarig för genomförandet, när det genomförs, vad det får kosta samt hur det ska redovisas.

I Aktiebolagslagen krävs att beslut inte får fattas om inte samtliga styrelseledamöter fått tillfälle i ärendets behandling och fått tillfredsställande underlag. Det handlar ofta om vad som är bråttom och vad som är viktigt. FRIL vill sätta ihop ett utbildningspaket om detta. PwC inbjöd till två (samordnade) öppna utbildningsdagar för styrelsearbete 2012-03-22 och -27 som ger certifikat. De kostar 7 000,- och det tillkommer en halvdag för en tenta. Det påpekades att denna dragning hade missat stagnerade och reglerade föreningar – de senare är sådana som måste vara med i (t ex vägsamfälligheter och bostadsrättsföreningar). Dessa är det svårt att rekrytera styrelser till.

Finns det något att lära av detta? Ja, men i vår rätt lilla värld får man oftast vara väldigt tacksam om någon överhuvudtaget ställer upp på förtroendeuppdrag, varför krav på kompetenser, oberoende och möjlighet att välja bland alternativ som presenterar sina idéer för hur de vill arbeta för föreningen känns väldigt ouppnåeligt...

Den intresserade kan få PowerPoint-dragningen om detta – mejla red på anders.svensson@jhrf.se!