



Frivilliga Automobilkåren

2005 – 2015

Innehåll

Denna korta skrift skall försöka ge min bild av FAK:s utveckling de senaste tio åren. Vid 90-årsfirandet gavs en minnesbok ut. Den ger en utmärkt uppfattning om FAK:s historia, då aktuell verksamhet medmera. 90-årsboken var inte i första hand ett dokument över den tid som varit utan framtiden. Denna skrift skall belysa hur det har blivit.

Utvecklingen har skett inom praktiskt taget all FAK:s verksamhetsområden. Det som haft störst påverkan är

- Omvärlds- och medlemsutveckling
- Ekonomi
- Förändrade uppdrag
- Motor- och transportenheter – MTE
- Insatser
- Samordning/samgående inom frivilligheten
- Kontakt med medlemmarna
- Samverkansområde transporter – SOTP

Omvärlds- och medlemsutveckling

FAK firade 2004 90 år under pompa och ståt på Karlbergs slott. I samband med detta firande utgavs förtjänstfullt en bok som beskriver de första 90 åren. Den som läser boken slås av alla de förändringar i verksamheten som FAK tidigare har genomgått under årens lopp.

Utvecklingen har fortsatt med oförminskad styrka de senaste 10 åren. Orsakerna till detta är naturligtvis många. Det kanske viktigaste skälet är den förändrade säkerhetspolitiska situationen i vårt närområde som har lett fram till drastiska minskningar av det svenska försvaret de senaste 15–20 åren. Därmed har av behovet att ersätta förare vid mobilisering, som var FAK:s dominerande uppdrag, näst intill försvunnit. Även det omfattande stöd som Försvarsmakten gav till dessa utbildningar i form av lån av fordon, instruktörer, logi, förplägnad m.m. har minskat drastiskt.



Avskaffandet av värnplikten har haft stor inverkan på frivilligorganisationernas verksamhet.

Behovet och därmed avtalen med myndigheterna var tidigare stort och allmänt hållet. Det krävdes således inga särskilt uttalade behov från någon myndighet inom totalförsvaret för att FAK skulle få resurser till olika utbildningar. 2002 sades emellertid samtliga dessa avtal upp av AMS. Inledningsvis ersattes dessa avtal med avtal mellan den enskilde och FAK men efter fem–sex år ersattes även dessa avtal. Numera med avtal mellan den enskilde och den myndighet som har behov.

Idag krävs ett uttalat och avtalat behov hos en myndighet för en viss utbildning innan utbildningen finansieras av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap-MSB. Det innebär också att de avtal som skrivs är helt personliga och betydligt färre än för 10–15 år sedan. Det innebär vidare att endast de medlemmar inom kårerna som har personliga avtal kommer i fråga för olika utbildningar.

Behovet av förare för det civila samhällets krisberedskap har emellertid ökat något bland annat som en följd av nerdragningarna av försvarsresurserna. Det har inneburit en stor omställning av FAK från tunga fordon till små och lätta. Medlemskader i FAK bestod, när denna omställning började, till största delen av yrkesfolk inom den tunga trafiken. Att gå från lastbilar och bussar och till att utbilda sig på små lätta fordon som enbart behövde personbilskompetens har varit och är till viss del ännu idag en svår omställning.

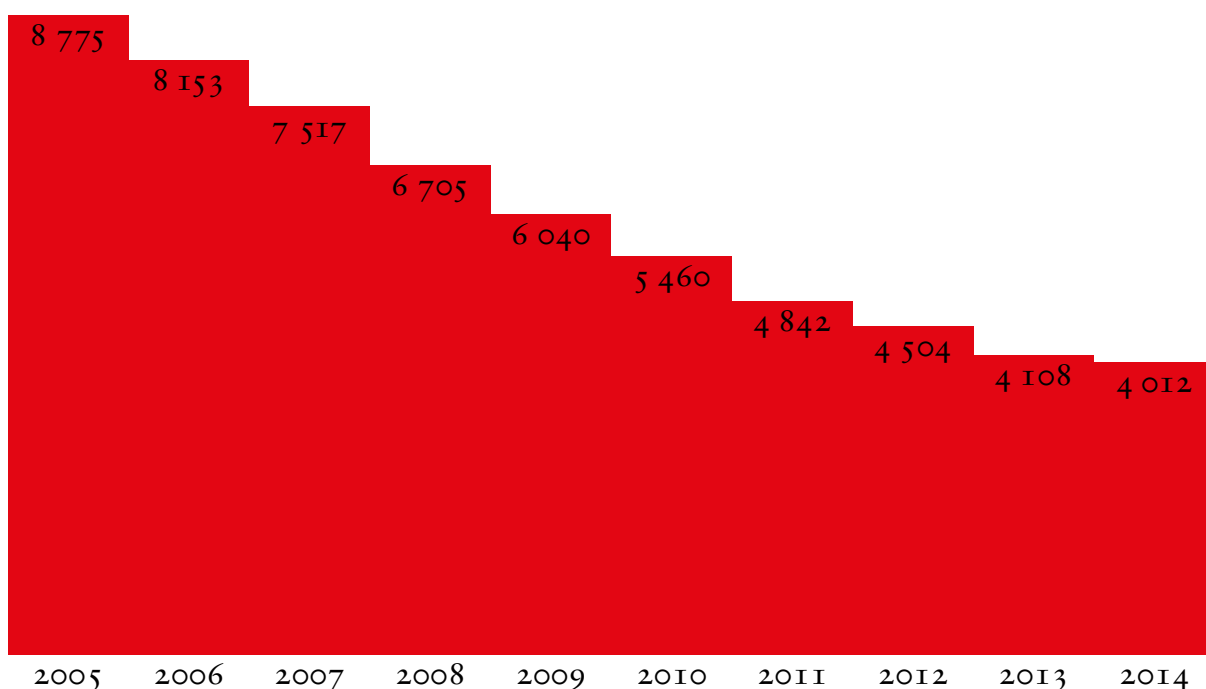
Man kan i detta sammanhang konstatera att kårerna har hanterat denna omställning olika. Vissa har önskat sig tillbaka till 80–90-talen andra har accepterat att tiderna och uppgifterna

har förändrats. I de flesta fall har kårernas ledningar gjort allting rätt och lyckats väl medan i några fall har omställningen varit svårare. I FAK, som överallt annars, kan det inte nog understrykas vikten av att hitta ”rätt” personer i kårernas ledning som förmår att driva verksamheten framåt!

En annan stor omställning är den urholkning och numera vilande värnplikten. Tidigare när ”alla” gjorde värnplikt och var krigsplacerade i olika krigsförband skedde vid utträdet ur värnpliktsåldern en automatisk fördelning av dessa individer till hemvärn, civilförsvar eller för individer med tung körkortsbehörighet till FAK. Därmed var rekrytering aldrig något problem inom FAK.

Detta är nu helt förändrat. Idag måste kårerna själva svara för rekryteringen. Det innebär att verksamheten måste vara så attraktiv att den förmår att såväl attrahera som att behålla människor.

FAK har under de senaste tio–femton åren fått en starkt minskad medlemskader. 1995 hade FAK ca 13 000 medlemmar. 2004 hade den siffran minskat till ca 9500 varav mer än 8000 hade så kallade allmänna avtal. Alla dessa 8000 medlemmar kunde då delta i utbildningsverksamheten.



Medlemsutveckling de senaste tio åren.

Dessa allmänna avtal upphörde 2009 och idag är samtliga avtal individuella. Detta förhållande är naturligtvis en starkt bidragande orsak till den fortsatta minskningen av antalet medlemmar. De är idag runt 4000 vilket trots allt är en bra siffra sett mot att färre än 500 medlemmar har personliga avtal och därmed kan komma ifråga för utbildningsverksamhet och stå till krisberedskapens förfogande. De som inte har dessa personliga avtal kan naturligtvis delta i de många andra verksamheter som kårerna har såsom transporter åt försvar och andra myndigheter, stöd till olika evenemang som O-ringen, Vasaloppet med mera samt olika kåraktiviteter.

Ekonomi

FAK har under lång tid tilldelats medel dels för utbildningsverksamheten dels för att administrera och demokratiskt kunna sköta organisationen genom det så kallat organisationsstödet. Även detta har förändrats de senaste tio åren.

Utbildningsanslaget har varierat över de senaste tio åren mellan två och fem miljoner kronor. Inledningsvis i perioden slussades statliga utbildningsmedel vidare till kårerna för att dessa skulle ha en "egen" utbildningsverksamhet. Detta upphörde runt 2008 då kraven på specifika beställare av utbildningarna ställdes. Numera sköts all redovisning av de statliga medlen centralt. De administrativa kraven för att erhålla medel över har ökat drastiskt. Frivilligorganisationerna behandlas numera, i detta avseende, som vilken myndighet som helst vilket ibland resulterar i att mycket stora krav ställs på de relativt små kanslier som många frivilligorganisationer har.

I början av tioårsperioden utgick organisationsstödet utifrån andra principer än i dag. Då var medlemsantalet den styrande faktorn vilket för FAK:s del innebar ett organisationsstöd på runt 4–5 miljoner kronor. Under 2010 genomförde MSB och Försvarsmakten-FM en översyn av principerna för organisationsstödet. De nya principerna som fastställdes bygger huvudsakligen på att organisationsstödet korreleras till den av myndigheterna beställda utbildningsverksamheten som organisationerna bedriver. För FAK:s del innebar detta en kännbar minskning av organisationsstödet med cirka 30–35%. Som var och en förstår så har detta haft en stor påverkan på den dagliga verksamheten. Framför allt har möjligheterna till att stödja kårernas verksamheter minskat men även alla andra kostnader som hyror, resor, stämmor, arvoden etcetera har reducerats kraftigt.

Trots denna förändring, som "drabbade" FAK hårt, så ansåg FAK att detta var ett bra och nödvändigt steg att ta. Det är ju trots allt den av myndigheterna beställda verksamheten som måste styra tilldelningen av resurser.

Förändrade uppdrag

Under 2000-talets första hälft hade FAK flera olika utbildningsverksamheter som under perioden försvunnit. Skälen till detta är många men två framträder tydligt. Det ena är den omfattande privatisering som hela svenska samhället sedan länge går igenom. Den har myndigheterna haft svårt att hantera vad beträffar de privata företagens medverkan i krisberedskapen och därmed även behovet av frivilliginsatser i dessa företag.

Ett tydligt exempel på detta är FAK:s uppdrag att utbilda tankbilsförare som gavs i början på 2000-talet. Uppdraget gavs utifrån behovet av att skapa uthållighet i samhällets behov av bränsletransporter. Behovet blev än mer tydligt då pontonkranen Lodbrok krockade med Essingebron och man beförde att Essingebron skulle behöva omfattande och långvariga reparationer. Om så blivit fallet hade ett stort antal bränsletransporter tvingats köra långa omvägar på upp till 15–20 mil vilket hade äventyrat en kontinuerlig bränsleförsörjning.

Det som skett efter hand med början redan på 90-talet var att offentliga bränsletransportfordon minskade snabbt och privata aktörer övertog marknaden. Till yttermera visso var många av dessa privata transportbolag inte svenskägda.



Utbildningen som gavs till de ca 50 eleverna var omfattande och av hög klass. Eleverna fick sin ADR-behörighet det vill säga behörighet att köra med farligt gods. För att vara aktuella att få köra de privata bolagens värdefulla tankbilar vid en kris måste företaget naturligtvis acceptera den individ som satte sig bakom ratten.

Detta i sin tur krävde att bolagen var väl förtrogena med och litade på förarens förmåga. Det kunde göras genom att förarna ”kopplades” till olika bränsletransportföretag och körde vid sjukdom, semesterar och dylikt. Därigenom skulle de bli kända i företaget och kunna förstärka vid behov. FAK ansåg att detta var en utmärkt lösning. Samhället skulle få ökad säkerhet i bränsletransporterna och de enskilda bolagen skulle få tillgång till fler förare.

Tyvärr gick inte detta att genomföra och Krisberedskapsmyndigheten-KBM avbröt utbildningarna bland annat med motiveringen att statliga utbildningar inte får gynna privat verksamhet!



En annan orsak till att utbildningar stoppades var, enligt min uppfattning, bristande analys innan uppdragen gavs.

Ett exempel på detta är det uppdrag att utbilda plogbilsförare som FAK/SKBR (Sveriges Kvinnliga Bilkårens Riksförbund) fick av Vägverket och KBM. Av naturliga skäl så måste en stor del av utbildningen naturligtvis ske vid rätt årstid och i rätt vintermiljö. Svårigheterna att hitta tid, plats och fordon var uppenbara. När det var lämpligt var oftast möjliga fordon för utbildning upptagna med just snöröjning.

En djupare analys som Vägverket och KBM gjorde visade dessutom att det fanns en relativt stor överkapacitet på området och att frivilliga förstärkningsresurser egentligen inte behövdes.

Ett tjugotal plogbilsförare hann att delvis utbildas innan verksamheten avbröts.

Ett annat exempel som visar på vikten av analys innan man startar en utbildning är uppdraget ”körning under svåra förhållanden”. Körningarna skulle ske med lastbil. Förarna på dessa fordon skulle behärska att framföra lastbilarna i terräng, vid höga vattenflöden m.m. Vilka inom krisberedskapen som skulle dra nytta av dessa förare i en krissituation visade sig emellertid vara oklart!

Självkritiskt skall också sägas att flera av de utbildade förarna hade en alltför svag grundförmåga på lastbilen och att någon av utbildningarna inte var tillräckligt effektiv och bra.

Projektet stoppades av KBM. Ett sextiotal förare hade då utbildats.

FAK bedrev också viss utlandsverksamhet under hela 2000-talet fram till 2008 då den lades ner. Syftet som regeringen hade var att skapa kontakter med motsvarande verksamheter eller stimulera till sådan verksamhet i utlandet. Svensk frivillighet skulle med exempel visa på våra organisationers arbetsätt och demokratiska principer. FAK var verksamma i Ryssland i Murmansk-området, Estland, Lettland och Ukraina.



Utlandsutbildning

FRIVILLIGA AUTOMOBILKÅREN

SLUTRAPPORT УКРАИНА 2006



UTBILDNING AV FÖRARE FRÅN
RÄDDNINGSTJÄNSTMINISTERIET I KIEV
(MOE) MED STÖD AV
KRISBEREDSKAPSMYNDIGHETEN (KBM)

MICHAEL WIRÉN
FAK MALMÖ
HUSIE KYRKOVÄG 70
212 38 MALMÖ

Motor och Transportenheter – MTE

Idag är MTE det enskilt viktigaste uppdraget som FAK har. I tidigare avsnitt har det beskrivits hur olika inriktningar för verksamheten har skiftat över tid och hur, ibland, brist på förutseende och långsiktighet påverkat FAK.

Även uppdraget MTE har varierat kraftigt i omfattning och stöd från MSB:s sida.

År 2009 överlämnade MSB en strategi för förstärkningsresurser till Regeringskansliet. Strategin syftade kortfattat till att inrikta arbetet med frivilliga förstärkningsresurser genom att upprätta kompetenspooler.

Våren 2010 informerade MSB frivilligorganisationerna om, att utifrån krisberedskapens behov, att man ville skapa pooler av ”kvalificerade och dyra” resurser som ett komplement till de FRG-resurser som skulle finnas i ”varje” kommun. Konzeptutvecklingen inriktades från enhetschefsnivå inom MSB att genomföras i samverkan med de frivilliga försvarsorganisationerna som kunde tänkas ha intresse i att bemanna och driva kompetenspooler. Kompetenspoolerna skulle inte utgöra en statlig förstärkningsresurs utan utgöra en organisationsform för de frivilliga försvarsorganisationerna på den regionala nivån i samhällets krisberedskap. Behovsanalysen utgjordes av en uppdragsinventering, där dåvarande behovsframställningar och redan aktuella uppdrag utgjorde basen. Med andra ord skulle befintliga behov och uppdrag till de frivilliga försvarsorganisationerna organiseras på regional nivå och resurserna göras tillgängliga för samutnyttjande mellan offentliga aktörer.

De resurser som MSB i första hand avsåg var transportresurser, sambandsresurser, flygresurser, flygplatsresurser och stabsresurser m.m.

Alla berörda frivilligorganisationer uppmanades att redovisa förslag på hur sådana resurser skulle kunna utbildas och organiseras för respektive resursslåg.

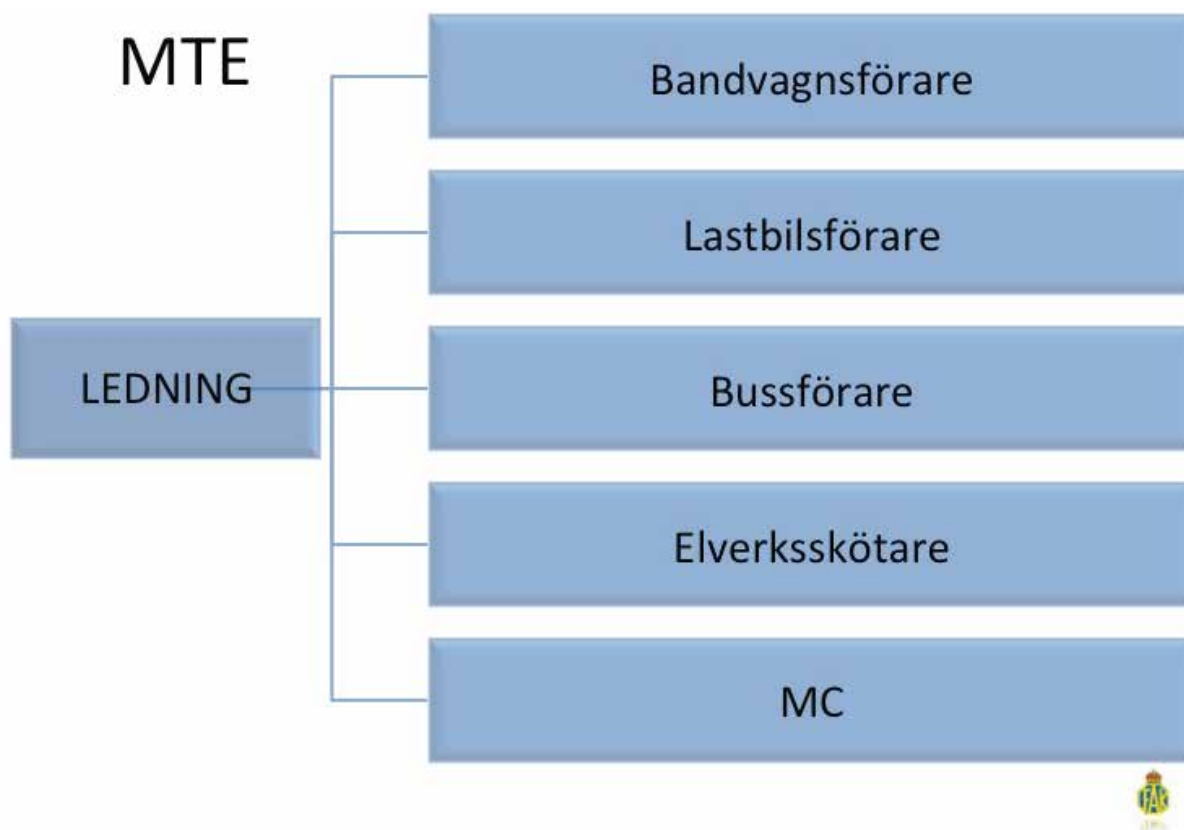
Under hösten 2010 inlämnade FAK ett genomarbetat förslag på hur detta skulle kunna genomföras avseende transportresurser.

MSB beslutade då, med FAK:s underlag som grund, att under våren 2011 genomföra en mötesserie omfattande sju möten med de frivilliga försvarsorganisationer som uttryckt intresse för att bemanna och driva en kompetenspool inom transportområdet. Beslutet fattades på enhetsnivå inom MSB efter information till avdelningschef och generaldirektör. De sju mötena genomfördes från januari till juni 2011. MSB ledde dessa möten och deltagare var FAK, Bilkåren och FMCK (Frivilliga Motorcykelkåren). Beslut i olika frågor såsom namn, antal, innehåll, anspänningstider m.m. togs efterhand i mötesserien.

Resultatet blev en IOP (Inriktning, Organisation och Planering) som fastställdes av MSB sommaren 2011 och som skrevs under av MSB, FAK, Bilkåren, FMCK och länsstyrelsen i Jönköpings län. Denna IOP utgjorde sedan den grund på vilken länsstyrelser skulle ansluta efterhand. Uppgiften att informera länsstyrelser med flera åvilade i detta skede MSB.

IOP:n innebar i korthet att det skulle organiseras tio enheter runt om i landet om vardera ca 100 personer med kompetens på lastbilar, bussar, bandvagnar, elverk och motorcyklar.

MSB:s inriktning i samband med att IOP skrevs under var att tre MTE:er i syd skulle vara ”operativa” vid årsskiftet 2012/2013 även om de då inte hade full kapacitet. Övriga delar av landet skulle vara ”operativa” årsskiftet 2013/2014.



FAK tillsammans med Bilkåren och FMCK påbörjade arbetet med ovanstående verksamhet redan hösten 2011.

Efter den inledande verksamheten 2011 och inför 2012 hade ett tjugotal frågeställningar av såväl praktisk som mera övergripande karaktär utkristalliserats.

Inblandade parter och MSB avtalade om att träffas och klara ut dessa frågor tidigt 2012 innan det årets omfattande kursverksamhet skulle starta. Totalt för alla tre organisationerna var det 12 till 14 kurser som skulle genomföras 2012.

I detta skede överfördes ansvaret, internt inom MSB, för alla frivilligorganisationernas uppdrag, medel m.m. över från Karlstad till Stockholm. Det innebar att ny personal kom att hantera frivilliguppdragen. Detta förändrade förutsättningarna. Frågeställningar som de tre frivilligorganisationerna ville diskutera med MSB insändes till den enhet som hade övertagit ansvaret. Svaret blev tyvärr att MSB inte avsåg att ha något möte eller diskussion!

Den nya inriktningen innebar vidare att MSB, utifrån sin roll i krisberedskapssystemet, inte ville eller kunde ta ansvar för MTE ej heller att det var MSB:s ansvar att informera kommuner, länsstyrelser med flera om "poolsystemet". Denna nya inriktning innebar således att det var frivilligorganisationernas uppgift att i samverkan med länsstyrelser, kommuner ta fram uppdrag. Om MTE skulle finnas kvar så var det nödvändigt att hitta en myndighet, med en tydlig operativ roll i krisberedskapssystemet, som var beredd att ta ansvar för resursen MTE.

Frivilligorganisationerna ifrågasatte om det var en rätt modell att det var de som skulle "åka runt" och informera om MTE. FAK valde efter flera diskussioner med MSB att acceptera detta nya synsätt. Det medförde att FAK med början hösten 2012 genomförde ett informationsmöte

med samtliga sju länsstyrelser inom södra Sverige-Sydsam eftersom det var där projektet skulle starta.

FAK, Bilkåren och FMCK begärde även för 2013 olika uppdrag inom MTE. Åskandena reducerades utifrån en ”osthyvelsmetod”. I september erhöll dock FAK vissa tilläggsanslag för att informera om MTE-projektet. FAK hade också utsetts att vara huvudman civil fordonsutbildning.

I april 2013 valde FMCK att avsäga sig MTE-uppdraget eftersom MSB inte var beredda att diskutera de för FMCK helt centrala utrustningsfrågorna.

FAK begärde uppdrag för drygt 6 mkr för 2014. Den tilldelningen som gavs i mitten av december 2013 var på 843 000 kronor!

Den stora reduktionen berodde på att MSB nu inte längre såg något behov av MTE och därför strök samtliga dessa uppdrag!

Det ologiska i denna hantering var att dagen efter chockbeskedet tillfördes FAK ytterligare ett uppdrag på 307 000 kr för att rekrytera, introducera och testa nya medlemmar till MTE!

I detta skede där FAK bland annat övervägde att avsluta sin verksamhet skedde personalförändringar bland MSB:s handläggare för frivilligfrågor. Situationen ljusnade därmed och FAK tilldelades vid två tillfällen under 2014 nya tilläggsuppdrag samt fick i december för 2015 återigen en rimlig uppdragsmängd!

Även arbetet med avtal har gått vidare och till dags dato har 4 länsstyrelser skrivit avtal om MTE-resurser. Diskussioner med ytterligare 5 länsstyrelser pågår för närvarande.

Insatser

Hela syftet med FAK:s verksamhet är att stärka samhällets resurser vid olika kriser. Under de senaste tio åren har FAK varit engagerade vid ett flertal tillfällen. Den största insatsen gjordes i samband med stormen Gudrun i januari 2005. Gudrun förorsakade de största skogsskadorna i Sverige på hundra år. 75 till 80 miljoner kubikmeter skog fälldes av Gudrun. Det är lika mycket skog som alla andra stormar under hela 1900-talet har fällt! FAK var insatta med sju terrängbilar och tre bandvagnar. FAK var engagerade i 38 dagar och med 21 förare vid varje särskild tidpunkt. Uppgiften bestod huvudsakligen i att transportera materiel och linjemontörer ut till otillgängliga terrängpartier.



75 miljoner kubikmeter fälldes natten till den januari.



12 dagar tog det innan branden var under kontroll.

En annan mycket stor insats gjordes vid branden i Västmanland i augusti 2014. För första gången gjordes insatsen enligt MTE-konceptet. Insatsen bestod av femton bandvagnar med förare samt elverksskötare. Mer än 80 FAK:are deltog under de fjorton dagar insatsen varade. Insatsen bestod dels i att transportera ut slangar och annan materiel till brandhärdarna dels att med stora vattentankar på flaken även hjälpa till och släcka! Denna insats gjordes i ett tidskede där MTE-konceptet hade varit satt under debatt. Efter insatsen har inställningen till MTE förändrats helt och hållet flera länsstyrelser har spontant begärt att få organisera egna MTE:er!

Flera andra mindre insatser har gjorts under de senaste åren. Som exempel kan nämnas vintern 2010–2011 då snösituationen var sådan att elbolag och kommuner begärde stöd med bandvagnar. Insatserna bestod i att för elbolagens del förebyggande ”rensa” kraftledningsgator och för kommunerna att kunna förse isolerade platser med transporter av olika slag.

Insatserna som gjorts av FAK och flera andra frivilligorganisationer visar tydligt på den stora betydelse frivilliginsatserna har för att lösa kriser där de ordinarie resurserna är otillräckliga.

Samordning/samgående inom frivilligheten

Under årens lopp har de organisatoriska förhållandena inom frivilligheten förändrats många gånger. De senaste förändringarna har varit samordning inom skytterörelsen samt att hemvärnsbefälens riksförbund har upphört som självständig frivilligorganisation och blivit en sektion inom Försvarsutbildarna.

De senaste åren har det funnits 18 självständiga frivilligorganisationer, alla med sina egna kanslier, styrelser samt behovet att uppfylla alla demokratiska processer. Organisationsstödet som ges till dessa 18 organisationer utgör en procentuellt stor del av de totala resurser som tilldelas frivilligorganisationerna.

Det finns ett samarbete mellan frivilligorganisationerna inom ramen för frivilligorganisationernas samarbetskommitté-FOS. Detta samarbete har under de senaste tio åren varit begränsat till olika projekt som exempelvis att samla alla intresserade av frivilligfrågor till konferens på båten Cinderella. Detta samarbete har varit bra för att lyfta frivilligfrågorna till politiker och andra beslutsfattare. Men det konkreta samarbetet inom FOS som rör organisationernas ”inre liv” och som ger effektivisering och kostnadsbesparingar har varit näst intill obefintligt.

Denna grovt skissade bakgrund och det faktum att FAK och SKBR (från och med 2009 Bilkåren) har en likartad verksamhet gjorde att dåvarande Riksbilkrächefen Anne-Marie Medin tog initiativ till att se över förutsättningarna för ett närmare samarbete. Även motororganisationen FMCK inbjöds att delta i detta samarbete.

Initiativet utmynnade i en utredning, "Motororganisationerna 2010", som genomfördes under ledning av Nils Rosenqvist som hade aktuella erfarenheter från denna typ av arbete från sin tid som generalsekreterare i skytterörelsen. De tre frivilligorganisationerna deltog naturligtvis också.

Utredningen som avrapporterade sitt resultat i september 2006 föreslog ett samgående mellan FAK och SKBR där även FMCK samordnades i en så kallad "paraplyorganisation". Utredningen lämnade delredovisningar under arbetets gång för att genom diskussion förankra arbetet i frivilligorganisationernas styrelser. FAK som hade vidgat diskussionerna, utöver styrelsen, till en utbildningskonferens med tre, fyra deltagare per kår gav ett massivt och entydigt stöd till utredningens slutförslag.

Tyvärr fick inte utredningen något stöd hos de andra två organisationernas styrelser och därmed föll utredningen i sin helhet.

När resultatet av utredningen "Motororganisationerna 2010" förkastades av FMCK och SKBR konstaterades dock att flera av utredningsförslagen kunde ligga till grund för ett fortsatt samarbete mellan de tre organisationerna. Detta arbete att samordna, effektivisera och därmed förbilliga verksamheten mellan FAK, SKBR och FMCK fortsatt under de kommande åren dock inte med bästa möjliga utfall.

Ett av dessa resultat var att FAK och SKBR under 2008 fattade beslut att den administrativa ekonomihanteringen skulle skötas för båda organisationerna av SKBR. Arbetet var relativt lätt att samordna eftersom verksamhet och ekonomisystem var likartade. Även den fysiska närheten gjorde att arbetet inledningsvis gick lätt. Tyvärr fanns det olika uppfattningar mellan FAK och SKBR om ersättningar till instruktörer vilket ledde till att SKBR sade upp samarbetsavtalet efter ett år. Kunde erbjuda dessa till FAK som flyttade in i



Utredningen som aldrig sjösattes.

FAK valde då att inleda ett nytt samarbete på ekonomiområdet med Försvarsutbildarna vilket har och fortsatt fungerar väl. Försvarsutbildarna fick dessutom friställda lokaler i sin fastighet på Karlavägen 65 och november 2013 vilket ytterligare förenklade samarbetet.



Innanför den här porten huserar FAK kansli.

Inom parentes kan konstateras att det var tredje gången inom tio år som FAK flyttade. De två första gångerna på grund av Försvarsmaktens lokalbehov så skedde flytt mellan våningar på Östhammarsgatan den tredje av ekonomiska och praktiska skäl.

Ett annat initiativ till samordning skedde i samband med Folk och Försvars konferens i Sälen 2009, där alla frivilligorganisationer regelmässigt deltar. Försvarsutbildarna aktualiserade då idén att alla frivilligorganisationer tillsammans borde se över möjligheterna till samordning m.m. Organisationerna beslutade att utreda förutsättningarna och uppdraget som ordförande gick till Alf Sandqvist. Arbetet gick under namnet "coalition of the willing".

Svårigheterna och i flera fall viljan att samordna sig var emellertid uppenbara. Redan under det första mötet meddelade två-tre organisationer att de inte hade för avsikt att delta. Arbetet avbröts efter knappt ett år. Kvar fanns då endast Försvarsutbildarna och FAK.

Ytterligare ett försök till samordning mellan FAK och Bilkåren gjordes även i samband med turbulensen runt MTE som beskrivits ovan. Detta försök avbröts tyvärr redan i sin linda då vissa krav som framställdes av Bilkåren inte var förhandlingsbara. Styrelsen i FAK beslutade då att om verksamheten inte kunde leva vidare på egen hand skulle ett ingående i Försvarsutbildarna vara förstahandsalternativet.

Slutsatsen av alla försök gällande samordning och samgåenden är att det är svårt och att alla parter måste uppleva att det är en ”win-win-situation”.

Vidare måste många andra djupt mänskliga och förståeliga skäl till förändringar hanteras. Exempel på sådana skäl är arbetstrygghet, att få behålla intressanta befattningar samt djupt rotade känslor och föreställningar om den egna verksamheten.

Till yttermera visso så finns idag inga som helst ekonomiska eller andra incitament för organisationerna att genomföra samordningar eller samgående från statens/uppdragsgivarnas sida.

Trots dessa svårigheter är jag övertygad om att förändringar inom frivilligheten kommer att komma.

Ett fördjupat samarbete mellan FAK och Bilkåren är inom frivilligheten trots allt det som, på grund av den likartade verksamheten, ligger närmast till hands.

Kontakt med medlemmarna

FAK har inte som många andra frivilligorganisationer haft någon medlemstidning. För ca tio år sedan skedde kontakten med medlemmarna dels genom ett medlemsblad benämnt FAK-nytt dels genom att FAK hade en egen sida i svensk Åkeritidning. Flera kårer har dock egna medlemsblad.

Med de nya internetbaserade möjligheterna att kommunicera har kontakterna mellan FAK:s ledning och medlemmarna förändrats. Numera är det hemsida och sociala medier som gäller!

Start | Kärnnytt | Våra kårer | Utbildning | Ladda ner | Länkar | Bli medlem | Om FAK | Kontakt

Viktig elevrekrytering till Elverkskurs

Vi har nu fått ekonomiska medel för att genomföra en extra grundkurs för elverkskötare i Åbro 2015-11-19 till 2015-11-22. Gör ett krafttag för att försöka fylla den här kursen.

Mvh Kansliet.
Inlägt 2015-08-31

Ändrade datum MTE kurs Värmland

MTE kursdatumet 10-11/10 är ändrat till 24-25/10, närmare information kontakta Jörgen Dahlberg FAK Värmland.

Kansliet.
Inlägt 2015-07-22

MTE-avtal tecknat mellan Länsstyrelsen i Värmland och FAK/Bilkåren

Nu är även avtalet klart och underskrivet mellan Länsstyrelsen i Värmland och FAK/Bilkåren. Precis som tidigare avtal är detaljerna unika för situationen och behoven i Värmlands- och Örebro län. Själva MTE-ledningen håller på att skapas med dess chef i spetsen, Ingvar Klang. Han har lagt ner ett stort arbete och kommer efterhand inlova ytterligare FAK-are och Bilkårtare i organisationen. Ledningen har sin statsplats i Brigadmuseet i Karlstad där både kommunikationen med Länsstyrelsen och kommunerna är säkerställd. Detaljerna håller på att snjagas men utgår från den generiska organisation som överförs i MTE-konceptet. Vi önskar Värmland lycka till med detta kraftfulla stökt mot kris- och beredskapsområdet och hoppas på att det ska skapa ytterligare trygghet i denna del av Sverige.

KÄRNHETER

- Essen till Volvo Museum och Aeroicum. 2015-08-26 - FAK Åbro
- Aktiviteter i augusti. 2015-08-24 - FAK Dalarna
- Ut i naturen... vi försöker igång 2015-08-24 - FAK Halland
- Höst/Vinter resa 2015-08-24 - FAK Halland
- Lokal bondvägsmästare av nya förare del 1 genomförd 2018 2015-08-24 - FAK Blekinge
- REGEMENTETS DAG P3 2015-08-24 - FAK Malmö
- Bilorientering/Familjeutflykt 2015-08-18 - FAK Jämtland
- Ängslanorden 2015-08-18 - FAK Hålsjöholm
- Lergikaralyt

Årets kurser

- Utbildningar
- Hitta kursplats
- Kursanmälan
- Ersättning
- Ladda ner

KOLLA IN FILMEN ÖVER STOCK OCH STEN.

Bli medlem >

Huruvida det är bättre med dagens medlemskommunikation eller inte får var och en bedöma men helt klart är att kommunikationen har förenklats, förbilligats och snabbats upp!

Samverkansområde transporter – SOTP

Regeringen införde 2006 sex stycken så kallade samverkansområden. Syftet med dessa samverkansområden är bland annat att skapa ett forum för information m.m. för myndigheter som berörs. Inom SOTP ingår ett tiotal myndigheter och kommuner. I detta forum har frivilligorganisationerna varit representerade sedan 2013 genom FAK. Detta har gett möjligheter att belysa och få förståelse för frivilligas medverkan i myndigheternas krisberedskapsarbete.

Detta är ett mycket bra exempel på en utveckling för att involvera frivilligorganisationer i krisberedskapsarbetet som SOTP och MSB tagit fram.

Avslutning

Den beskrivning och de synpunkter som framförs i denna skrift är mina personliga. De utgör min bild av de skeenden som jag varit med om under mina 10 år som rikskårchef.

De utgör dessutom bara litet ett axplock av alla de händelser och verksamheter som skett under åren. Det har varit en stor förmån att få leda FAK under dessa 10 år och träffa alla dessa intresserade och engagerade människor som brinner för frivilligverksamheten. Detta gäller såväl personerna inom FAK som alla de som finns i myndigheter liksom i andra frivilligorganisationer.

Mycket händer på 10 år

Uppgifter förändras, utgår eller tillkommer vilket naturligtvis påverkar organisationen. Men att frivilliga är ett viktigt komplement till samhällets professionella resurser är ställt utom varje tvivel. Därför är och kommer även i framtiden FAK att vara en viktig del av samhällets krisberedskap.

Alf Sandqvist

Rikskårchef 2005–2015

