



Händelserna vid Askö den 15 februari 2003

Rapport från SSSK:s säkerhetsutredning om händelserna vid Askö den 15 februari 2003, då 36 skridskoåkare som hamnat på isflak räddades av sjöräddningen



Lars Harms-Ringdahl
Gunnar Mongård
Krister Valtonen

1 november 2003

Händelserna vid Askö den 15 februari 2003

Rapport utgiven 2003 av Stockholms Skridskoseglarklubb, c/o Orla Öhrn, Näsby Allé 45, 183 55 TÄBY, Tel och fax 08-768 23 78, E-post kansli@sssk.se

Tryck: Ekonomi-Print, Stockholm
ISBN 91-631-4616-9

© Författarna 2003

Omslagsfoto, överst till vänster, Gunnar Söderbergh, övriga 2.hkpbat

Rapporten finns också tillgänglig på Stockholms Skridskoseglarklubbs hemsida www.sssk.se

Några ord från beställaren

Händelserna vid Askö kommer att diskuteras under kommande år. Säkerhetsutredningens rapport pekar på viktiga faktorer som framtida ledare och skridskogrupper måste beakta. Vi tror att rapporten kommer att användas vid utbildning av skridskoåkare och medlemmar i föreningar i hela långfärdsskridskosverige.

Vissa förhållanden skall få en skridskogrupp att omedelbart avbryta eller vända tillbaka på säkrare is. Kända sådana mardrömsscenarior är snabbt ruttnande vårisar och tunn is på mer än några tiotal meters avstånd från land eller stabil is. Till dessa två "dödsalleisar" läggs efter Asköhändelserna även uppbrytande is till följd av dyning.

Det finns anledning att alltid ha en plan B aktuell. Vänd, alternativt lägg om eller avbryt turen innan gruppen utsätts för någon av de tre riskerna ovan.

Överväg alltid ett annat spår när andra negativa faktorer uppträder. En säker reträttväg är gruppens livlina.

SSSK-ledarna hade inte tillräcklig beredskap att ändra planerna den 15 februari 2003. Detta skall vi ändra på.

Styrelsen för Stockholms Skridskoseglarklubb, SSSK
i oktober 2003

Förord

Några dagar efter händelserna vid Askö blev vi kontaktade av styrelsen för Stockholms Skridsko-seglarklubb. Man ville utreda händelserna ordentligt för att kunna förebygga en upprepning av det skedda. Vi ville gärna bidra och undrade också vi över händelseförloppet och hur detta kunnat hända. Syftet med utredningen har varit att lära av erfarenheterna och komma med förslag till hur klubben kan utveckla sitt säkerhetsarbete och stötta sina ledare så att turerna blir bättre och säkrare framöver.

Rapporten har föregåtts av en preliminär version daterad den 15 september som delgivits styrelsen och ledarna för synpunkter samt diskuterats vid en träff den 7 oktober. Vi har därefter endast gjort några smärre justeringar av redaktionell natur samt några mindre faktakorrigeringar. Vi har således valt att inte referera, behandla och ta ställning till förslag och synpunkter som framförts på ett mer principiellt plan. Vi menar att detta får behandlas inom ramen för den kommande processen inom klubben.

Detta är första gången som en långfärdsskridskoförening tagit initiativ till en utredning kring en händelse på isen med uppgift att ge förslag till förändringar i den egna organisationen. Vi vill därför ge vår syn på hur arbetet förflötit som stöd för eventuellt kommande liknande utredningar inom SSSK eller andra organisationer.

Vi har gemensamt tagit fram en utredningsstruktur, samlat material och genomfört åtskilliga intervjuer. När det gäller rapportutformningen har vi av praktiska skäl delat upp arbetet. Gunnar har varit inriktad på organisationsfrågor och hållit i redigeringen, Krister har inriktat sig på isen och skeendet innan läget blev akut, medan Lars har varit inriktad på det akuta läget och räddningsfrågorna. Vi har alla varit engagerade i hela materialet och arbetat fram slutsatskapiteln gemensamt. Vi har under utredningstiden träffats fem gånger och i övrigt kommunicerat per telefon och framförallt e-post. Åtskilliga versioner av texterna har gått fram och tillbaka.

Ingen av oss är ledare i SSSK, vilket har underlättat vårt frågande, eftersom vi inte förutsätts känna till alla rutiner. Vi har också olika bakgrund och intresseområden, vilket varit väsentligt för att få en mer förutsättningslös diskussion och inte omedelbart börja dra slutsatser. I alla övergripande frågor har vi tämligen enkelt kunna resonera oss fram till enighet. Vid mindre viktiga spörsmål har vi av tidsskäl nöjt oss med en enkel omröstning. I jämförelse med många andra utredningar har vi haft en stor informationsmängd i form av e-post, brev, fotografier och videofilmer att utgå ifrån. Det är naturligtvis bra att mycket information finns, men för oss har detta också varit en komplikation. Att läsa och analysera allt material har tagit tid.

Ett övergripande intryck är att arbetet varit både intressant och roligt där alla vi tagit kontakt med har varit mycket tillmötesgående. Det gäller till exempel de ledare som vi intervjuat, funktionärer som vi kontaktat, styrelsen och de personer som vi anlitat för att granska olika delar av utredningen.

Som målgrupp för rapporten ser vi hela långfärdsskridskosverige. Utredningen har varit inriktad på att hitta områden där förbättringar kan göras, och det betyder att vi sökt efter problem som behöver lösas. Men det mesta är inte problem. Långfärdsskridskoåkning är en härlig sysselsättning, som SSSK gjort det möjligt för många att njuta av under vanligtvis säkra former. Man bör vara tacksam mot föreningens alla funktionärer såsom ledare, israpportörer och andra, som möjliggör verksamheten och som arbetar för ingen eller ringa ersättning. Vi uppskattar att SSSK bett oss bidra till att detta kan bli ännu bättre.

Lars Harms-Ringdahl

Gunnar Mongård

Krister Valtonen

1 november 2003

Innehåll

	<u>Sidan</u>
Sammanfattning	7
1. Inledning	11
1.1 Bakgrund	11
1.2 Uppdraget	11
1.3 Struktur	12
1.4 Anonymitet	13
1.5 Definitioner	13
2. Vad som hände vid Askö den 15 februari 2003	15
2.1 Inledning	15
2.2 Området – Askö och Yttre Hållsfjärden	15
2.3 Planering	16
2.4 Skridskogrupperna	19
2.5 Intervjuer med ledarna	32
2.6 Isen och vädret	36
2.7 Räddning och omhändertagande	46
3. Stockholms Skridskoseglarklubb, SSSK	55
3.1 Inledning	55
3.2 Långfärdsskridskoåkning i Sverige och i övriga världen	55
3.3 SSSK:s historia och ändamål	56
3.4 Funktionärer	57
3.5 Färdledare	57
3.6 Israpportering och turorganisation	62
3.7 Medlemmarna	65
3.8 Genomförda turer och plurningsfrekvens	69
3.9 Försäkringsfrågor	70
3.10 Inkomna synpunkter	70
4. Om isen – särskilt is som bryts upp	75
4.1 Inledning	75
4.2 Andra tillfällen med flakdrift	75
4.3 Isflak och deras drift	77
4.4 Yttre Hållsfjärden vid Askö	86
5. Analys och slutsatser om vad som hände vid Askö	89
5.1 Inledning	89
5.2 Isens beteende vid Askö	89
5.3 Varför hamnade grupperna på flak ?	95
5.4 Räddningen	102

6. Generella slutsatser - en diskussion om säkerhet	109
6.1 Inledning	109
6.2 Säkerhet på is	109
6.3 Små och stora faror	110
6.4 Attityd till risk	111
6.5 Information, utbildning och erfarenhetsåterföring	112
6.6 SSSK:s färdledare	114
6.7 Klubbture	115
6.8 Kamratskap	123
6.9 Israpportering	123
6.10 Riskbedömning och hantering av isdrift	125
6.11 Hantering av akuta situationer	130
6.12 Organisation för fortsatt säkerhetsarbete – en säkerhetskommitté	134
7. Summering av slutsatser och förslag till åtgärder	135
7.1 Summering av slutsatser	135
7.2 Förslag till åtgärder	136
Referenser	141

Bilagor

Bilaga 1	Avvikelseutredning av händelserna vid Askö 2003
----------	---

Sammanfattning

Lördagen den 15 februari 2003 var de flesta isar kring Stockholm översnöade. På Yttre Hållsfjärden vid Askö söder om Trosa fanns dock fin snöfri skärgårdsis. Stockholms Skridskoseglarklubb, SSSK, arrangerade därför turer i området med två starter med sammanlagt sexton grupper. Ungefär 300 klubbmedlemmar slöt upp. Dessutom åkte några grupper från andra föreningar och ett antal privatgrupper i området. I utredningen har 29 grupper identifierats och antalet skridskoåkare har uppskattats till knappt 500.

På Yttre Hållsfjärden rörde sig isen i stora vågor (svinga). Våghöjden uppskattades till mellan 2 och 6 decimeter. Förhållandena för skridskoåkning var annars utmärkta med relativt svag vind, solsken och några minusgrader.

Isen visade tidigt vissa tecken på att börja spricka upp eller driva. Vid tolvtiden accelererade utvecklingen och isen började spricka upp i flak vilket gjorde att många grupper fick svårt att komma vidare. De olika grupperna hamnade i olika situationer med varierande grad av risk och behov av insatser. Några personer kunde ganska enkelt ta sig i land. För andra blev det en avancerad jumpning, ibland med plurrning. Två av SSSK:s grupper kunde inte ta sig i land själva och kontaktade larmcentralen via mobiltelefon. Sammanlagt 36 personer räddades med svävare, lotsbåt och helikopter i en räddningsaktion som tog cirka två timmar. Ytterligare åtta grupper hamnade i något slag av akut situation. Sammanlagt var det cirka 220 deltagare i dessa grupper.

Inga personer omkom eller fick allvarlig fysisk skada. Detta berodde på en kvalificerad och omfattande räddningsinsats. Det fanns också ytterligare ett antal omständigheter som bidrog till en lycklig utgång. Under mindre fördelaktiga förhållanden kunde utgången ha blivit mycket allvarlig med flera omkomna.

Under de rådande förhållandena var räddning med helikopter mycket problematisk av flera skäl. Räddningen med svävare och lotsbåt fungerade däremot bra och var av avgörande betydelse. Det finns en mängd synpunkter och förslag som bör beaktas av räddningsorganisationen för den framtida planeringen. Det fanns i det uppkomna akuta läget åtskilliga brister i SSSK:s agerande och organisatoriska ansvar. SSSK bör därför planera för att bättre hantera akuta situationer.

Utredningen innehåller en omfattande genomgång av förhållanden som kan ha påverkat isens beteende. Det är många faktorer som kan ha inverkat och det råder en osäkerhet kring det exakta förloppet. Det är dock ställt utom tvivel att svingan utgjorde själva grundförutsättningen för att isen skulle knäckas. Svingan medverkade sedan till spridningen av flaken. Svingan genererades av kraftiga nordliga vindar på Ålands hav natten före. Istjockleken, iskvalitén och den relativt varma natten tillsammans med solens inverkan är starka kandidater till att ha bidragit till att isen kunde knäckas så lätt.

Turplaneringen gjordes av SSSK:s israpportörer i enlighet med gällande praxis. De insamlade uppgifterna om isläget indikerade att förhållandena var utmärkta och slutsatserna som drogs var naturliga. Det var svårt att förutse den kommande utvecklingen. Vi ser därför inga skäl att rikta kritik mot israpportörernas bedömning att Yttre Hållsfjärden skulle bli ett bra åkområde.

När ledarna hade åkt en bit ut på isen, kunde de observera svingans storlek, isens kvalitet och en del andra förhållanden. Det fanns då starka skäl att förkasta isen som icke åkbar och att vända. Flertalet ledare tog inte ett sådant beslut utan fortsatte som planerat. Vår bedömning är att det finns två grundorsaker till att så många inte kom till denna slutsats. Den första var brist på erfarenhet av den aktuella issituationen vilket medförde att man inte hade tillräcklig kunskap för att rätt tolka de observationer som gjordes. En andra orsak var att man var påverkad av åkkulturen inom SSSK. Detta ledde tillsammans till att man lät sig lockas av de tidigare rapporterna om fina isar, att man förleddes av det fina vädret och att man drogs med i ett flockbeteende, där man litade mer på andras bedömning än sin egen.

Inga enskilda ledare skall utpekas som vårdslösa eller oaktsamma för att så många hamnade i en akut situation. I princip skulle samtliga tio grupper som befann sig på isen när den började brytas upp, kunna ha hamnat i en situation med behov av extern assistans. Det är dock troligt att grupper med ett färre antal deltagare och starkare åkare hade kunnat klara ut situationen bättre. De grupper som fick mest problem var stora och hade runt trettio deltagare.

I utredningen finns en omfattande genomgång av hur SSSK organiserar israpportering, planerar turer, bedriver säkerhetsarbete och informationsverksamhet. Där finns även mer informella aspekter som vi kallat "åkkultur". SSSK är en stor klubb som i slutet av 2002 hade nära 12 000 medlemmar. Det finns en omfattande organisation för israpportering och för att planera skridskoturer. Det finns i klubben cirka 240 ledare, som har en gedigen kompetens och som deltar i klubbens utbildningar.

SSSK:s har mer än 100 år av framgångsrik verksamhet utan allvarliga olyckor bakom sig, vilket kan ha förlett många ledare och medlemmar att mer eller mindre tro att man klarar allt. Det är inte lätt att stanna upp och tänka efter när SSSK:s turmaskineri letar upp isar, beställer bussar och ledarna för sina grupper mot hägrande mål, vecka efter vecka på ett imponerande sätt och utan att några allvarliga olyckor sker.

Det säkerhetsarbete som bedrivits av SSSK och andra skridskoorganisationer har hittills varit framgångsrikt och troligen räddat åtskilliga människoliv. Långfärdsskridskoåkare har idag överlag sådan kunskap och utrustning att man normalt utsätter sig för väsentligt mindre risker, än vad många andra gör som ger sig ut på is. Däremot har man i säkerhetsarbetet kanhända inte tillräckligt lyft fram den kvalitativa skillnaden mellan små och stora faror. "Små faror" kan exempelvis gälla is med lokalt svag bärkraft och då kan konsekvenserna hanteras om man har nödvändig kunskap, är rätt utrustad och i sällskap. Å andra sidan finns faror som innebär att isen på stora ytor upplöses eller flyttar på sig på ett sådant sätt att åkarna har små möjligheter att själv reda upp situationen. Exempel på sådana stora faror är våris, tunna isar långt från land eller från stabil is, samt is som riskerar att brytas upp eller driva iväg.

Utredningen har visat på en del svårigheter med att förutse och hantera risker och problem inom SSSK. Det finns därför ett stort utrymme för förbättringar och ett stort antal förslag till förändringar finns redovisade i rapporten. Utredningens ambition har dock inte varit att föreslå ett sammanhållet åtgärds paket. De enskilda förslagen har alla sina för- och nackdelar, vilka behöver vägas mot varandra. En helhetsbedömning av konsekvenserna behövs också, så att man exempelvis inte får en oönskad byråkratisering eller för hög arbetsbelastning för några funktionärer.

En generell rekommendation är att SSSK systematiskt och långsiktigt skall stärka sitt säkerhetsarbete. Målsättningen skall vara att höja säkerheten vid skridskoåkning, särskilt vid klubbens turer, men även att beakta medlemmarnas och andra intressenters behov. Ett övergripande förslag är att inrätta en permanent säkerhetskommitté. Uppgiften skulle vara att långsiktigt bedriva säkerhetsarbete och bland annat kartlägga olika riskscenarier, ha kontakt med räddningsorganisationer och säkerhetsintresserade i andra organisationer samt att arbeta fram en plan för hantering av allvarliga situationer. Ämnet intresserar hela långfärdsskridskosverige, så ett öppet säkerhetsarbete är att föredra.

Säkerheten vid turer bestäms av deltagarnas och ledarnas agerande, vilket styrs av ett antal formulerade regler och av traditionen. Detta innebär att deltagarna har ett tydligt eget ansvar, både för att de valt att ge sig ut på turen och för att följa spelreglerna. Samtidigt är deltagarna beroende av ledarnas omdöme och kunskap. I rapporten diskuteras om det behövs ett utförligare regelverk, och kanske även en slags "riskdeklaration" för turer. Det kan också behövas en samlad översyn av turorganisationen med israpportör, transportchef, eventuell turchef och färdledare.

Det är många faktorer som påverkar attityder och känslan för vad som upplevs riskabelt. Det finns också en rätt stor spridning vad gäller synen på riskfrågor mellan olika ledare. Frågeställningar kring detta återfinns på flera ställen i rapporten tillsammans med idéer om åtgärder. Även israpportens utformning och innehåll diskuteras i rapporten.

En fix färdplan med ett bestämt mål kan i sig utgöra en fara. Om man blir alltför fokuserad på målet så tar man lätt större risker för att nå det och alternativa planer kan komma i skymundan. Detta var en bidragande faktor till händelserna vid Askö. Ledarna behöver därför bli bättre på att ändra sin planering och på att ha flera planer för turen.

Andra viktiga förbättringsförslag som berörs i rapporten gäller grund- och vidareutbildning av ledare och medlemmar, incidentrapportering från farlig eller intressant is samt begränsning av gruppstorlek på vissa typer av isar, exempelvis ytterskärgårdsisar.

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Lördagen den 15 februari 2003 var de flesta isar kring Stockholm översnöade. På Yttre Hållsfjärden vid Askö söder om Trosa fanns dock fin snöfri skärgårdsis som flera privatgrupper med stor behållning hade åkt på under torsdagen och fredagen. SSSK utlyste därför en klubbtur till området med två starter med sammanlagt sexton grupper. Ungefär 300 klubbmedlemmar slöt upp. Därtill skall läggas ett antal grupper från andra föreningar och ett stort antal privatgrupper varför antalet skridskoåkare i området torde ha varit knappt 500.

På Yttre Hållsfjärden var det kraftig svinga och man uppskattade våghöjden till mellan 2 och 6 dm. Förhållandena var annars utmärkta med solsken och några minusgrader. Vid tolvtiden inleddes ett hastigt förlopp som resulterade i att stora delar av fjärden snabbt gick upp i relativt små flak. Två av SSSK:s grupper hann inte ta sig till land utan måste räddas med sväware, lotsbåt och helikopter. Ytterligare några grupper fick problem att ta sig i land, då det var flakigt in mot Askölandet. Situationen var mycket obehaglig och kunde ha lett till flera förolyckade.

1.2 Uppdraget

SSSK:s styrelse beslutade med anledning av händelserna vid Askö att tillsätta två utredningsgrupper, dels en skeendegrupp och dels föreliggande säkerhetsutredning.

Skeendegruppens uppdrag har varit att ta fram en beskrivning av skeendet, d v s vad som faktiskt skedde den aktuella dagen. Man har tittat på vattenförhållandena i Yttre Hållsfjärden, vattenståndsförändringar, våghöjder, temperaturförändringar och vindförändringar som kan ha påverkat uppbrytningen. Skeendegruppen har också kartlagt hur SSSK:s grupper genomförde sina turer och var de befann sig när isen bröt upp. Skeendegruppen har presenterat sina slutsatser för styrelsen och för säkerhetsutredningen. I skeendegruppen har ingått ledarna Jan-Olov Andersson från styrelsen, Ingemar Aourell, lärare vid Iskunskapskursen samt en av ledarna den aktuella dagen, Ulf Silvander, tidigare utbildningsansvarig och israpportör samt Jan Överby, ansvarig för ledarutbildningen och en av ledarna den aktuella dagen.

Säkerhetsutredningens uppdrag har varit att lära av erfarenheterna och komma med förslag till hur SSSK kan utveckla sitt säkerhetsarbete och stötta sina ledare så att turerna blir bättre och säkrare framöver. Utredningsgruppen skulle granska vad som hänt, vad ledarna visste om isen innan, hur de tolkade isens beskaffenhet, osv.

I säkerhetsutredningen, som är tillsatt fristående från SSSK-ledarna, har följande personer ingått. Lars Harms-Ringdahl – SSSK-medlem sedan 1962 och författare till flera böcker om riskanalys. Gunnar Mongård – SSSK-medlem sedan 1998 och en av deltagarna vid Askö. Krister Valtonen – SSSK-medlem sedan 1994, ledare och israpportör i Linköpings Långfärdsskridskoklubb, LLK, samt medförfattare till boken "Östgötavatten – guidebok för långfärdsskridskoåkare".

1.3 Struktur

Vi har i utredningen inriktat oss på att finna svar på följande tre grundfrågor.

1. Vad hände på Yttre Hållsfjärden den 15 februari 2003?
2. Varför hände det?
3. Vad kan man göra för att liknande händelser inte skall upprepas ?

I de inledande kapitlen 2-4 har vi sökt sammanställa de fakta som är relevanta för forståelsen av vad som hände på Yttre Hållsfjärden den 15 februari 2003 .

I **kapitel 2** lämnas en redogörelse för vad som hände den aktuella dagen, bl a hur SSSK:s skridskotur till området planerades och genomfördes, hur grupperna åkte och vilka problem de råkade ut för, hur issituationen utvecklades samt hur räddningen genomfördes. Vi grundar vår redogörelse i huvudsak på skeendegruppens rapport från maj 2003, vad som framgår av färdrapporter och mail som inkommit till SSSK, på särskilda intervjuer som vi genomfört med ett 20-tal ledare samt på intervjuer med de aktuella israpportörerna. Avsnitten 2.4 och 2.6 har remitterats för sakgranskning till ledarna för grupperna på Yttre Hållsfjärden.

I **kapitel 3** lämnas en redovisning av vad SSSK som organisation säger sig ha för uppgift, hur organisationen är uppbyggd, vad som krävs för medlemskap och för att bli ledare samt hur turverksamheten organiseras och vilka regler som gäller för denna. Dessutom redovisas vilket säkerhetsarbete som bedrivs och vilken syn i säkerhetsfrågor som förmedlas inom organisationen. De redovisade uppgifterna grundar sig i huvudsak på skriftligt material som tagits fram inom klubben såsom stadgar, SSSK-boken, medlemstidningen *Isbiten*, *Jubileumsboken*, diverse råd och anvisningar till färdledare och transportchefer samt minnesanteckningar från olika sammankomster såsom ledarträffar. Kapitlet har remitterats för sakgranskning till styrelsen, israpportörerna samt ansvarig för ledarutbildningen.

I **kapitel 4** fördjupar vi oss i de fysikaliska, historiska och säkerhetsmässiga aspekterna på is - särskilt is som bryts upp eller driver iväg. De redovisade uppgifterna grundar sig i huvudsak på litteraturstudier och inkomna mail samt intervjuer av bl a lotsar och fiskare runt Askö samt samtal med experter av olika slag såsom meteorologer och oceanografer.

I kapitlen 5-7 diskuterar vi sedan orsakerna till det skedda och vilka förändringar som bör vidtas.

I **kapitel 5** diskuterar vi det som hände på Yttre Hållsfjärden den 15 februari 2003 med informationen i kapitel 2-4 som grund.

I **kapitel 6** diskuterar vi de mer generella slutsatser som kan dras samt prövar olika förslag till förändringar som kan bidra till att händelserna inte skall upprepas i framtiden.

I **kapitel 7** redovisar vi slutligen de rekommendationer till förändringar som vi på basis av vad som framkommit i utredningen och våra erfarenhet av och kunskaper om långfärdsskridskoåkning kommit fram till bör genomföras.

Avsnitten 4.3, 5.2 och 6.10 har remitterats till 13 mycket iskunniga och erfarna långfärdsskridskoåkare inom SSSK och andra föreningar.

1.4 Anonymitet

Vi har i rapporten valt att i princip inte referera eller hänvisa till namngivna personer. Skälet härtill är att vi redovisar iakttagelser och synpunkter från ett stort antal personer, säkerligen ett hundratal, som kommit oss till del på olika vägar. En del har skrivit till styrelsen, en del till klubbens ordförande och en del direkt till oss. Vi tror att de flesta inte skulle ha något emot att vi skrev ut deras namn, men vi kan inte göra det utan att först kontrollera saken. Ett sådant kontrollarbete skulle bli en omfattande uppgift med diskussioner om formuleringar etc. Vi menar att värdet av det sagda inte förminskas för att det inte har någon avsändare. Vi tycker alltså att det är åsikterna och idéerna som är det viktiga, inte vem som står bakom dem.

Från denna princip har vi dock gjort några undantag. Bl a när vi refererar från längre signerade analyserande artiklar i klubbens årsbok och då vi refererar faktaunderlag som tillhandahållits av olika personer.

1.5 Definitioner

Följande beteckningar används i denna rapport.

Amplitud	Halva våghöjden, jämför "våghöjd". Se även figur i avsnitt 4.3.
Bundna flak	Flak som är återfrusna, jämför "fria flak" och "hållna flak".
Dyning	Vatten som rör sig i vågor, jämför "svinga". Dyning härrör från vindvågor (eller ett vädersystem, om man så vill) i ett annat område än där vindvågorna uppträder, jämför "vindvågor".
Fria flak	Flak som driver fritt (drivis) och som inte går att jumpa mellan, jämför "hållna flak" och "bundna flak".
Hållna flak	Flak som är helt lösgjorda från omgivande is, men inte kan driva fritt p g a omgivande is, det är möjligt att jumpa mellan hållna flak, jämför "bundna flak" och "fria flak".
Råk	(av räcka) öppet område, kan vara släppråk, jämför "vråk".
Släppråk	Öppet område som bildas då is skjutits från området.
Svinga	Is som rör sig i vågor, jämför "dyning". Att begränsa betydelsen av svinga till is i vågor är inte vedertaget, då begreppet ofta används för vattenvågor, men i denna rapport har vi gjort denna begränsning.

Vindvågor	Vågor i vatten som uppstår som direkt effekt av att vinden blåser över vatten, jämför ”dyning”.
Vråk	(av vräka) veck i isen som bildas att isens temperaturutvidgning eller lätt isskjutning, jämför ”råk”.
Våghöjd	Det vertikala avståndet mellan vågtopp och vågdal, jämför ”amplitud”. Se även figur i avsnitt 4.3.

2. Vad som hände vid Askö den 15 februari 2003

2.1 Inledning

I detta kapitel redovisas vad som hände vid Askö den 15 februari 2003. Hur SSSK:s skridskotur till området planerades och genomfördes, hur de olika skridskogrupperna åkte och vilka problem de råkade ut för, hur issituationen utvecklades samt hur räddningen av de grupper som fick störst problem skedde. Orsaker och bakomliggande faktorer till det skedda samt vilka förändringar som bör övervägas diskuteras sedan i kapitlen 5 och 6.

2.2 Området - Askö och Yttre Hållsfjärden

Händelserna tilldrog sig på Yttre Hållsfjärden som ligger direkt väster om Askö beläget i Södermanlands skärgård ca 6 km söder om Trosa – se bild 2.1. Hela ön är naturreservat.

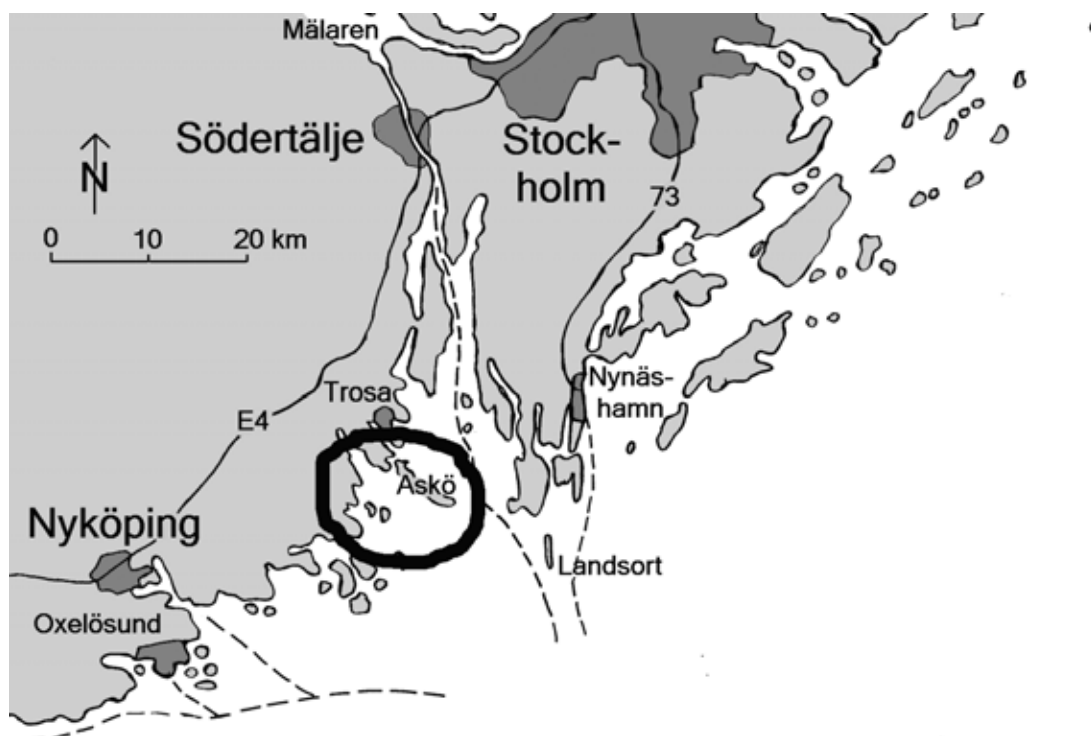


Bild 2.1 – Askö beläget 6 km söder om Trosa

SSSK:s turer till området var fördelade mellan en tidig och en sen start och bestod av sammanlagt sexton åkgrupper. Samtliga grupper började sina turer i Uttervik (kortare namn för det korrekta Stora Uttervik) – se nedanstående mer detaljerade kartbild, bild 2.2. De flesta grupperna hade Källvik som mål, som ligger strax utanför kartan till vänster. När stora delar av Yttre Hållsfjärden bröts upp fick de som befann sig på fel sida lägga om sina turer och siktade istället på Stensunds Folkhögskola som ligger nära Trosa, norr om Askö. I rapporten försöker vi begränsa de geografiska hänvisningarna till de som är namngivna på denna karta.



Bild 2.2 – Yttre Hållsfjärden söder om Askö

2.3 Planering

I detta avsnitt omnämns rapporter och arbetssätt från tre israpportörer. Det bör påpekas att dessa var olika personer, vilket är ett normalt arbetssätt bland SSSK:s israpportörer.

Tisdagen den 11 februari

Denna kvälls israpportör hade fått uppgifter om isar utanför Källvik. Israpporten innehöll bl.a. följande:

Finns det is så finns det hopp, och i morgon blir det tur till det vackra området kring Gupafjärden, d.v.s. området mellan Källvik ut till Lacka och troligtvis upp till Uttervik. Yttre Hållsfjärden ligger med blankis, men det är inte bekant om den håller för åkning, mer om detta vet vi i morgon kväll. Isarna i detta området var mestadels blanka stabila, men mjukare partier finns, speciellt nära land. Man får vara beredd att åka först 800 metrarna på något trögare is.

...

Kvällens israpportör tror på en fin dag i morgon, och att dom som har chans att följa med, men inte tar den, kommer i vanlig ordning att ångra sig.

Sju grupper i tempon från grupp 2 till grupp 5 utlystes.

Onsdagen den 12 februari

SSSK:s turer hade start och mål i Källvik och åkte i området, men fick hålla sig väster om Persö då isen på Yttre Hållsfjärden var lurig med svårupptäckta svaga partier. Viss svinga och västliga vindar gjorde att det fanns en risk för att iskanter kunde släppa. Väster om Persö fanns släppsprickor som rörde sig. Man hade skön åkning efter en tid med insnöat isläge. Isen var varierande med snötäckta och ytmjuka partier, men mestadels hård, blank och väl bärig.

Torsdagen den 13 februari

En privatgrupp med tre personer gjorde under dagen en tur från Uttervik ut till Isskären. En åkrapport från turen skrevs in på SSSK:s webbplats. Här kan man bl.a. läsa:

Mycket släta och hårda skärgårdskärnisar utmed Askös södra strand. Rännan Uttervik - Askölabbd v s Norra Askö bröts idag. Isgränsen till öppet vatten går via Askös sydostuddar Isskären Gråskär Visthusklubben Persö Oxelön Trätbådan Trädgårdsskär. Stor släppråk 2-3 km lång från Håldämman in mot Stora Uttervik kan rundas både utanför och innanför. Generellt mycket hårdare isar utmed Askölandet än utmed västra sidan av Hållsfjärden där det fläckvis var mjukt och styrande.

...

Det torde vara läge för 10 bussar till Stora Uttervik på lördag. Observera att det är ledarträff på söndag så då kanske det inte blir några ordinarie ledarledda SSSK-turer för våra medlemmar. Om frivilliga ledare anmäler sig så kommer dock turer att arrangeras som vanligt.

Personen som rapporterade detta är sommarboende på Käftudden sedan 1968 och har ofta gjort skridskoturer med svinga i detta område men aldrig på en istunga av det aktuella slaget. Han framhåller att det ofta vid vindriktningar mellan nordost och syd är mycket besvärlig studsande och krabb sjö vid t ex Visthusklubben och Vrångskär vilket han fått erfara vid livligt seglande och vindsurfande i området. I efterhand grämer han sig över att han i sin färdrapport inte relaterade den diskussion som de hade i privatgruppen. De resonerade att torsdagen var den rätta dagen att göra denna tur. Det var stabil is och obetydligt med vågor.

Torsdagskvällens israpportör gjorde en normal bedömning av vädret, vilket innebär konsultation av alla enkelt tillgängliga källor: TV, radio och Internet. Israpportören fann det inte nödvändigt att göra någon noggrannare undersökning av väderutvecklingen, som kan vara nödvändigt vid osäkra väderutsikter. Israpportören kände sig nöjd med de isuppgifter som inkommit från området och gjorde ingen vidare efterforskning av isläget på Yttre Hållsfjärden, vilket israpportörerna har möjlighet till genom kontakter med ordsbor. I rapporten framhöll israpportören att området mellan Uttervik och Källvik, inklusive Yttre Hållsfjärden hade bra is. Rapporten innehöll bl.a.:

Det finns områden med väl åkbar skärgårdsis, dels i Norr utanför Blidö och dels syd Trosa på Yttre Hållsfjärden och Gupafjärden. I går onsdag gjorde klubben fina utfärder i detta område.

...

Väl åkbart från Stora Uttervik till Källvik över Yttre Hållsfjärden och Gupafjär-

den. Iskanten igår onsdag gick via Persö och Lacka. Inre delarna snötäckta, därefter fläckvis ytmjukt och ytterst ej helt ursaltad is. Hårda isytor finns närmast rännan till Askölab ut till Isskären och innanför Kockelskär. Kom ihåg fågelskyddsområdena som är i kraft från den 1 februari.

I israpporten noterades även att klubben skulle ha ledarträff på söndagen varför inga ledarledda turer skulle anordnas. Medlemmarna uppmanades därför att åka på lördagens turer. Israpporten innehöll inga varningar.

Fredagen den 14 februari

Under dagen var flera privatgrupper (minst fem) i området. En grupp med två mycket kompetenta ledare gav kontinuerliga rapporter till kvällens israpportör. De meddelade utmärkta förhållanden och en fin istunga. Denna grupp åkte ända ut till Isskären. Då israpportören själv hade åkt i området under onsdagen gav denna grupp tillräckligt med information till israpportören, varför några av de övriga grupperna inte kontaktades av israpportören.

Fredagens israpportör hade således god information från området från onsdagens klubbturen (inkluderat egen åkning där) och åkrapporter från både torsdag och fredag. Samtliga rapporter talade om utmärkt och stabil is. Några andra lika goda alternativ till detta åkområde i närheten av Stockholm var inte kända. Även andra föreningar från orter med betydligt längre sträcka till Trosa förlade lördagens turer till Yttre Hållsfjärden. Några orter med stora långfärdsskridskoföreningar längre västerut i Mellansverige åkte dock på Vättern på lördagen.

Israpportören bildade sig en grov uppfattning av lördagsvädret genom SVT, TV4 och radio. Israpportören uppfattade vädret som stabilt och att inga förändringar skett från tidigare prognoser i media. Israpportören hade ingen tanke på att kontrollera eventuella hårda vindar under dagen eller den kommande natten på Östersjön. Det fanns heller ingen tid till detta i stressen innan israpporten skulle ut.

Det bör nämnas att israpportören har god erfarenhet av Yttre Hållsfjärden och har åkt där ett 10-tal gånger, även med sving och aldrig upplevt det som ett problem. Slutatsen som israpportören drog var att området hade det största fina isområdet i Östra Svealand och att SSSK:s medlemmar måste få uppleva det. Israpportören valde att skicka alla grupper till samma område, eftersom om man delat upp grupperna mellan olika områden så hade några fått åka på sämre isar. Israpportören har efteråt förklarat att han troligen hade gjort samma bedömning och utlysning igen, givet samma förutsättningar och information. Fredagens israpport innehöll bl.a.

Trots snö i massor på alla sötvattnensisar, de plogade banorna undantaget har vi nu ett 80-tal släde. Du vet de där fantastiska isvintrarna i skärgården. Efter att ha naggats rejält i kanterna efter det extremt fina läget efter jul och nyår börjar nu nyisbildningen och tillväxten att åter göra de yttre skärgårdsisarna intressanta. Det är alltså dags för alla skärgårdsisentusiaster med god iskännedom att få utlopp för sin upptäckarglädje.

I morgon blir det fullt pådrag med turer ner till de härliga isarna mellan Uttervik, Askö och Källvik. Vi bjuder på tidig start kl 08.00 och sen start kl 09.00 så att alla ska få möjlighet till lycka. Passa på att åka under lördagen eftersom

söndagens ledarträff gör att inga turer kommer att arrangeras då.

Mycket på gång men Källvik bäst

I området mellan Askö och Tvären gäller följande: Promenad ev åkning Källvik – Storholmen. Åkområde med svart is, inslag av vrakis på ett fåtal ställen sträcker sig enligt följande från söder. Kvinnholmen-Herrsäten-Gjusskär-Ägglösen-öppet söder om Lacka in till 300m O Gjusskär-promenad genom Lacka eller åkning N Lacka Långskären en del vrakis men också åkbart SO Bussen-Trätbådan-Måshällen-Oxelön-Persö (obs fågelskydd)-Iskant från Persö och norr ut någon km därefter mot NO till Oxeludden på yttre delen av Askö. Åkbar is upp till Uttervik som nås via en ca 500 m promenad. Snötäckt is ligger innanför linjen Tjurudden (Uttervik)-Hökö-Aspö-Trigöta. Mkt fin is innanför Kockelskär samt efter Askös södra sida. I övrigt fanns på fredagen fläckar med lite mjukare is som förhoppningsvis stabiliseras till lördagen. En råk sträcker sig från Backstångsholmen mot sydost osäkert om man kan runda den på de yttre ispartierna. En råk finns också från Håldämman och in mot Uttervik.

Därefter utlyses 16 grupper, 8 med start kl. 08.00 och 8 med start 09.00. Båda starttiderna samlades vid Stadshuset, Ragnar Östbergs plan. Inga varningar fanns i israpporten, däremot att åkning endast rekommenderades för ”skärgårdsentusiaster med god iskännedom”.

Både torsdags- och fredagskvällens israpportör har i efterhand sagt att de med facit i hand ändå inte anser att man borde haft någon varning av typen ”stark nordlig vind över Ålands hav i natt gör att risken för att isen skall brytas upp i ytterskärgården är stor”. Motiven till detta är att de med för stor användning av varningar skapar en förväntning hos lyssnarna/läsarna att farligheter rapporteras när de förekommer. Man tycker att för stor användning av varningar skulle omöjliggöra israpportörsfunktionen genom det ansvar som det innebär. En annan risk är att de sprider information som lyssnaren/läsaren efter ett tag inte tar till sig.

2.4 Skridskogrupperna

Vi har uppgifter från 29 grupper med sammanlagt 451 deltagare som åkte på Yttre Hållsfjärden den 15 februari 2003. 16 grupper med 332 deltagare tillhörde SSSK:s turutbud, 7 grupper med 79 deltagare var från andra organisationer och 6 grupper med 40 deltagare var privata grupper. Enligt uppgift fanns även ensamåkare och grupper med få deltagare som följde i spåren av de organiserade grupperna. Då vi sannolikt inte nått alla grupper uppskattar vi att knappt 500 personer befann sig och åkte långfärdsskridskor i området.

I tabell 2.1 redovisas översiktligt de grupper som vi har uppgifter från och i vilken situation de hamnade. Samtliga grupper startade i Uttervik. Bussburna grupper, vilket de flesta var, hade Källvik som planerat mål medan bilburna grupper planerade att återvända till Uttervik.

Nr	Starttid	Delt	Plurr	Typ	Kort beskrivning
P1	09.10	12		1	Vände vid Norra Stenskäret
2a	09.20	25		2	Gick över till Asköfjärden
3a	09.30	21		4	Deltog i undsättningen vid Stenskären
3b	09.30	14	3	4	Gick iland vid Björkholmen
3c	09.30	19		3	Genomförde den planerade turen
4a	09.30	25		4	Gick iland vid Björkholmen
4b	09.30	27	12	5	Räddades av helikoptrar och svävare
5a	09.30	18		1	Vände vid Gulskallen
U39	09.30	22		3	Genomförde den planerade turen
A1	09.40	14		4	Tog sig iland själv
A2	09.55	4		1	Vände vid Vrångskär
P2	10.05	15		1	Vände mellan Vrångskär och Visthusklubben
2b	10.15	5		1	Vände vid Visthusklubben
3d	10.20	23		2	Gick över till Asköfjärden
3e	10.20	13		2	Gick iland vid Askö torp och gick till Askö lab
4c	10.20	22		4	Tog sig iland vid Björkholmen
4d	10.20	29	5	4	Fick problem mellan Stenskären
5b	10.20	24	1	4	Tog sig iland vid Björkholmen med ett plurr
5c	10.20	34	2	5	Halva gruppen räddades av lotsbåt
E65	10.20	11		1	Ändrade riktning mot Källvik strax S Visthuskl.
A3	10.30	4		3	Genomförde den planerade turen
A4	10.30	19		1	Vände vid Askö lab
A5	10.30	7		1	Vände vid Askö lab
P3	10.30	7		1	Vände vid Visthusklubben
P4	10.30	2		2	Gick iland vid Askö torp och gick till Askö lab
P6	10.30	2		1	Vände nära Vrångskär
A6	10.45	12		4	Gick iland vid Björkholmen
A7	10.45	19		2	Fikade vid Björkholmen
P5	11.00	2		1	Var endast på Persösidan
Summa		451	32		

Tabell 2.1- De 29 identifierade skridskogrupperna. Grupper från andra organisationer än SSSK har nummer som börjar på A. Privata grupper har nummer som börjar på P. Övriga grupper är SSSK:s grupper och har samma nummer som vid utlysningen. Delt = antal deltagare. Plurr = antal personer som plurrade. Typ, se nedan.

Grupperna A3-A5 tillhörde samma organisation. Grupp A6 och A7 tillhörde också samma organisation (men annan än A3-A5). Grupperna A1 och A2 var olika organisationer. D v s totalt 5 organisationer (SSSK inräknat) hade turer i området.

Med typ i tabell 2.1 avses en grov kategorisering av färdväg, beslut och händelser enligt nedanstående tabell 2.2.

Typ	Förklaring	Gr	SSSK	Övr	Delt	Medel
1	Vände eller ändrade riktning p g a isen	11	3	8	102	9
2	Åkte över Yttre Hållsfjärden en väg	5	3	2	82	17
3	Genomförde i stort den planerade turen	3	2	1	45	15
4	Befann sig på isen nära där den bröt upp	8	6	2	161	20
5	Hamnade på fria flak, behövde 112-hjälp	2	2	0	61	30
	Summa	29	16	13	451	15

Tabell 2.2 – Skridskogrupperna indelade efter typ. Gr = antal grupper. SSSK = antal grupper från SSSK. Övr = antal grupper från andra organisationer och privata grupper. Delt = antal deltagare i grupperna för respektive typ. Medel = medelantal deltagare i grupperna för respektive typ.

Typ 3 är kategorin för grupper som hade som plan att från Uttervik åka till Askö och sedan tillbaka över Yttre Hållsfjärden till Källvik eller Uttervik (vilket var en förhärskande plan) och kunde genomföra denna plan. Endast 3 grupper av 29 tillhörde denna kategori. Övriga valde eller tvingades att ändra sin plan.

Typ 4 är kategorin för grupper som befann sig på isen nära där den bröts upp och inte kunde ta sig tillbaka över Yttre Hållsfjärden. Grupperna i denna kategori hamnade i olika situationer. Några hade full kontroll över situationen medan andra fick fly mer eller mindre organiserat medelst jumpning till Björkholmen. Några grupper behövde också hjälp av andra grupper för att komma iland.

I tabellen ser man att SSSK:s grupper dominerar bland de grupper som var i riskzonen medan övriga dominerar bland de som vände. Man ser också att det var de mindre grupperna som vände medan de större grupperna fick mest problem. Gruppstorleken för SSSK-grupperna var i medel 21 deltagare, för grupper från andra organisationer 11 och för privata grupper 8 deltagare. Av den föregående tabellen 2.1 framgår att det var de tre största grupperna som hamnade i störst nöd. De båda grupperna som behövde extern hjälp hade 34 respektive 27 deltagare, medan den grupp som hade störst svårigheter bland de som hamnade på fria flak men kunde rädda sig själva med hjälp av en annan grupp hade 29 deltagare. De övriga grupperna hade 25 deltagare eller färre.

Det skall sägas att både bland de som ledde för andra organisationer och bland de som ledde privata grupper fanns personer som är ledare i SSSK.

På de följande sidorna redovisas på tio kartbilder, bild 2.3-2.12, hur grupperna åkte under dagen. De olika skridskogruppernas position redovisas och kommenteras härvid varje hel- och halvtimme under tiden 09.30 till 13.30, samt kl. 14.30.

Klockan 09.30 – SSSK:s tidiga grupper på väg ut

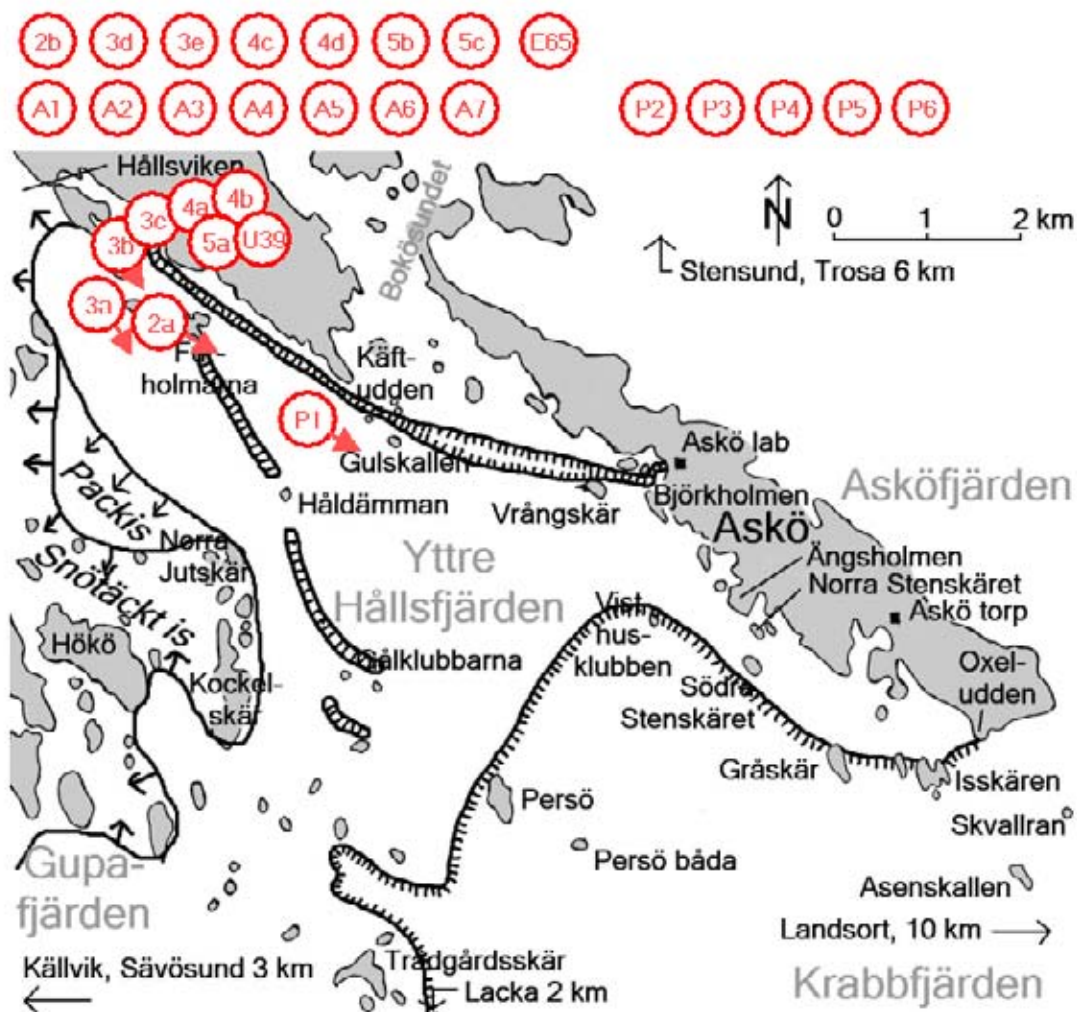


Bild 2.3 Gruppernas position kl 09.30

Det är några minusgrader i luften, vinden är måttlig från ost, solen skiner och åkrapporter från gårdagen har meddelat fina isar längs Askö. Det är upplagt för en härlig långfärdsskridskodag. Grupp P1 har startat sin tur och siktar på Askö. SSSK:s tidiga start med tre bussar har precis anlänt till Uttervik och de första grupperna är ute på isen. Övriga grupper är på väg i bussar eller bilar till Uttervik.

Klockan 10.00 – SSSK:s tidiga grupper ute på isen

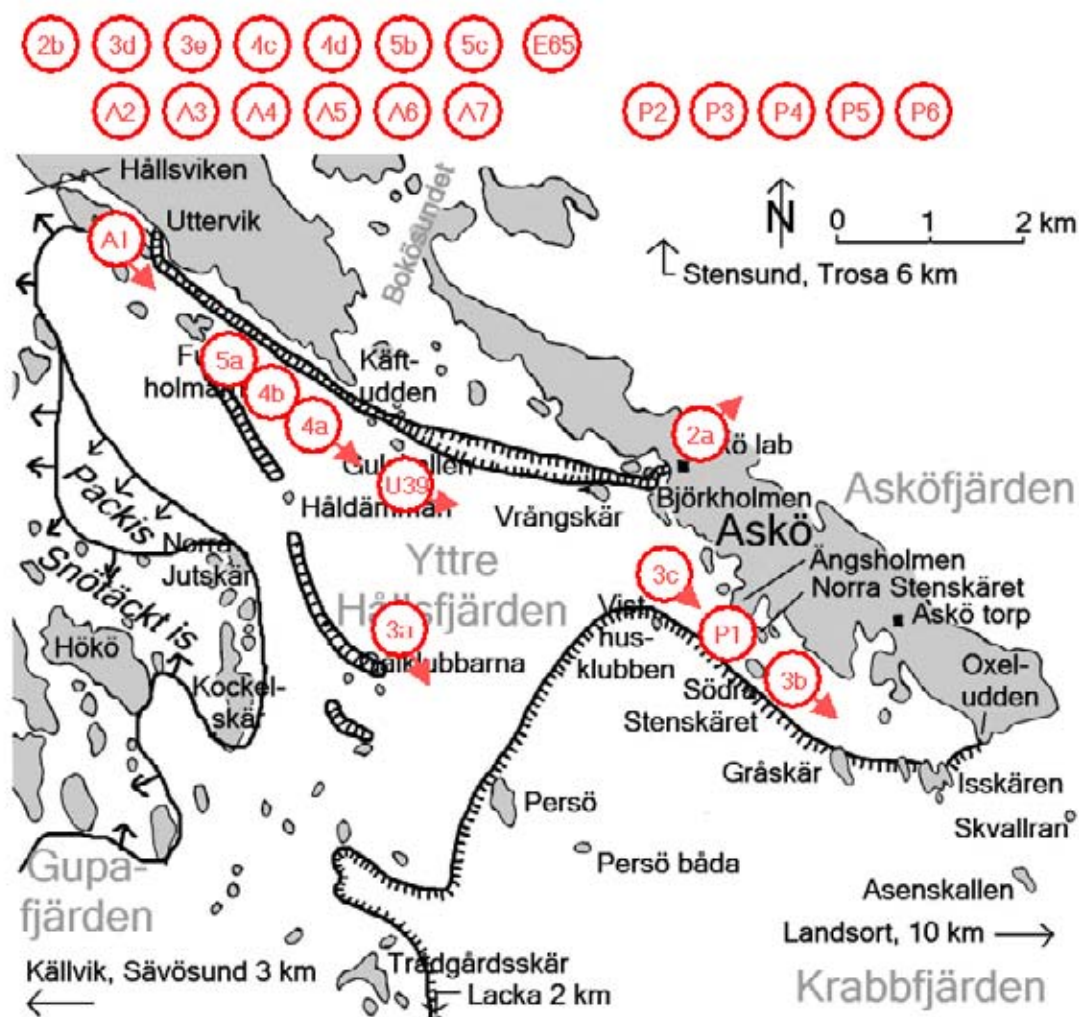


Bild 2.4 – Gruppernas position kl 10.00

Alla grupper som nu är ute på isen har märkt den kraftiga svingan. 2a går över Askö för vidare färd på Asköfjärden. 3a siktar som enda grupp på Persö. Övriga SSSK-grupper har siktet inställt på Askös SV spets. P1 funderar på att vända. A1 har startat sin tur.

Klockan 10.30 – Första grupper vänder, SSSK:s sena grupper har start från Uttervik

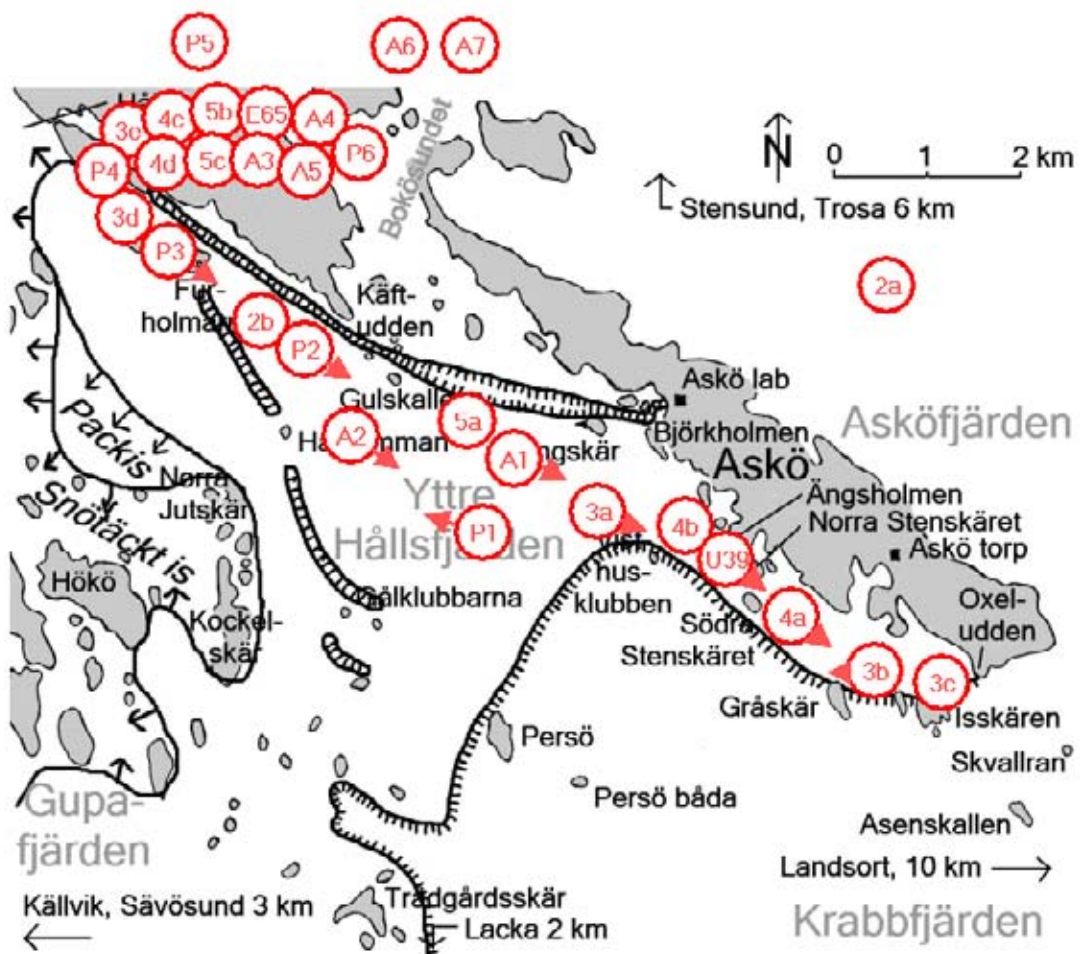


Bild 2.5 – Gruppernas position kl 10.30

Grupp P1 är på väg tillbaka efter att ha vänt vid Norra Stenskäret på gata tveksamma reträttvägar, släppråkar som kan vidgas och stort sving. SSSK tidiga starter stävar utåt och 3b har nått Isskären som första grupp. 5a stannar vid en släppråk och tvekar att fortsätta. SSSK:s sena start har anlänt med 3 bussar och stigit ut på isen. Grupperna A1-A5, P2-P4 och P6 har precis anlänt till Uttervik eller är ute på isen och åker mot Askö.

Klockan 11.00 – Fler grupper vänder, SSSK:s sena grupper ute på isen



Bild 2.6 – Gruppernas position kl 11.00

Grupperna 3c, 4a och U39 fikar nära Oxeludden. 3a, 4b och 3b är på väg in för att fika. 5a har vänt mellan Gulskallen och Vrångskär vid en släppråk som ledaren trodde kunde vidgas under dagen och spärra återvägen. Ledaren för 5a för gruppen hela vägen tillbaka till Furholmarna och rundar råkarna där. På vägen tillbaka möter de grupperna från SSSK:s sena start och några andra grupper och informerar två grupper om sin tveksamhet angående isen. Grupp A2 vänder vid Vrångskär där de såg mellanrum mellan de bundna flaken. Grupp P2 tvekar att fortsätta. Grupp 2b vänder nordväst om Visthusklubben där svingan är mycket kraftig med en våghöjd på 1 meter. Övriga grupper i SSSK:s sena start är på väg mot Askö, liksom A1, A3-A7, P3, P4 och P6.

Klockan 11.30 – Tidigare grupper fikar, ytterligare grupper vänder

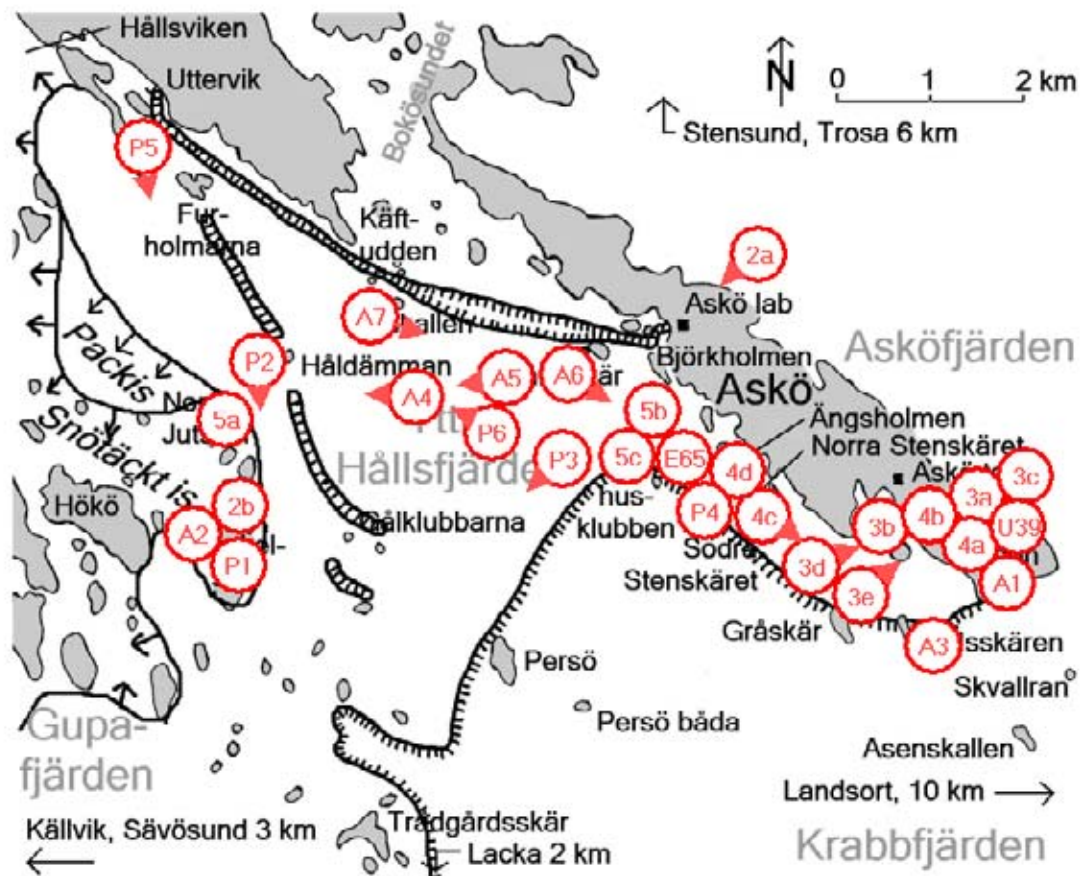


Bild 2.7 – Gruppernas position kl 11.30

Tidigare grupper rastar, medan senare grupper fortfarande är på isen. Ytterligare fem grupper har vänt. P2, P3 och P6 vände norr om Visthusklubben p g a hållna flak (P2), obehaglig svinga (P3) eller kombinationen av dessa (P6). A4 vänder mellan Vrångskär och Visthuskobben p g a ökad sprickbildning nära öppet vatten. A5 vänder på samma ställe något senare. 5b, 5c och E65 är tveksamma till att fortsätta. P5 har precis startat sin tur.

Klockan 12.00 – Isen visar tidiga tendenser till att brytas upp

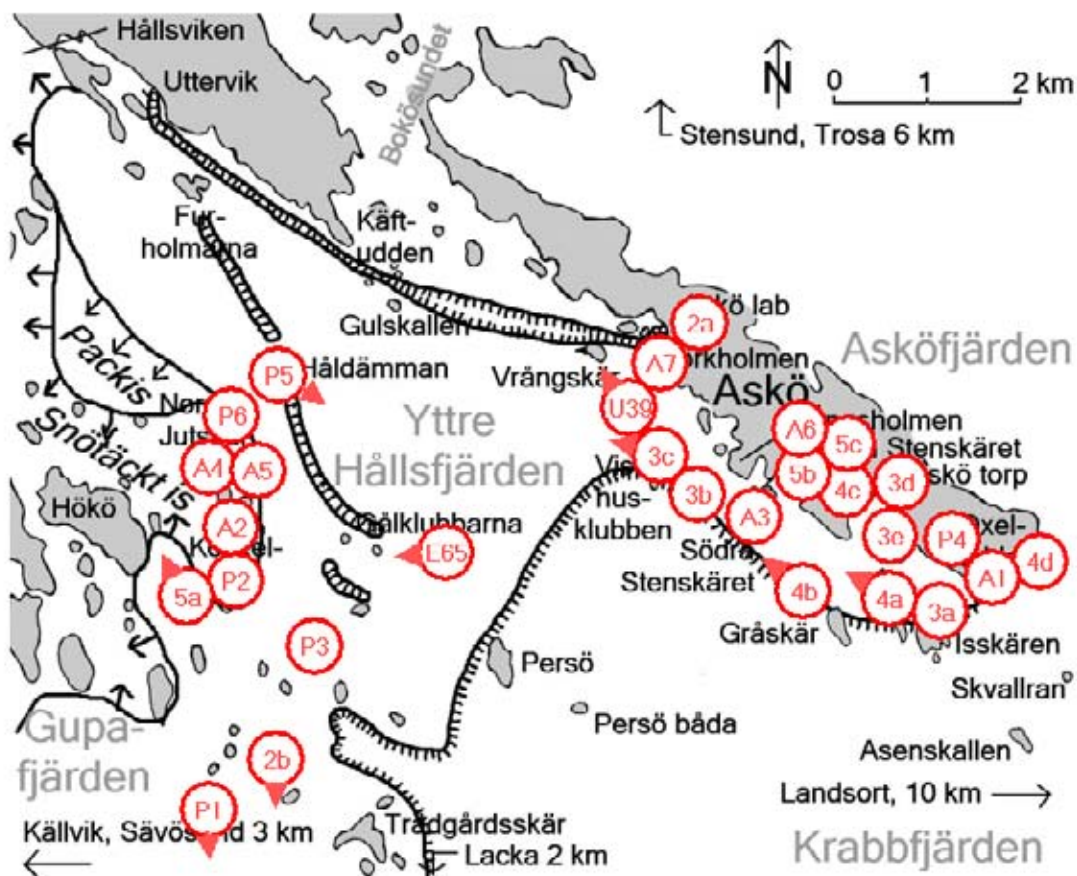


Bild 2.8 – Gruppernas position kl 12.00.

P5 passerar Håldämman men noterar tendenser till uppbyggnad och fortsätter försiktigt. E65 har vänt vid Södra Stenskäret efter diskussioner i gruppen. 5b och 5c tänkte vända men beslutar sig för att först ta rast. U39, 3c, 3b och A3 är på väg tillbaka efter rast. 3b befinner sig vid iskanten och isen kalvar. Vid den snabba reträtten plurrar 3 personer. Man åker in till land för ombyte. 4a, 4b och 3a har rastat klart och befinner sig i området kring Gråskär-Isskären. 2a rastar vid Askö lab och A7 på Björkholmen. 4c, 5b, 5c och A6 rastar tillsammans på Askö i höjd med Södra Stenskäret. 3d och 3e rastar nära Askö torp. A1 och 4d rastar nära Oxeludden.

Klockan 13.00 – Räddning av 4b pågår

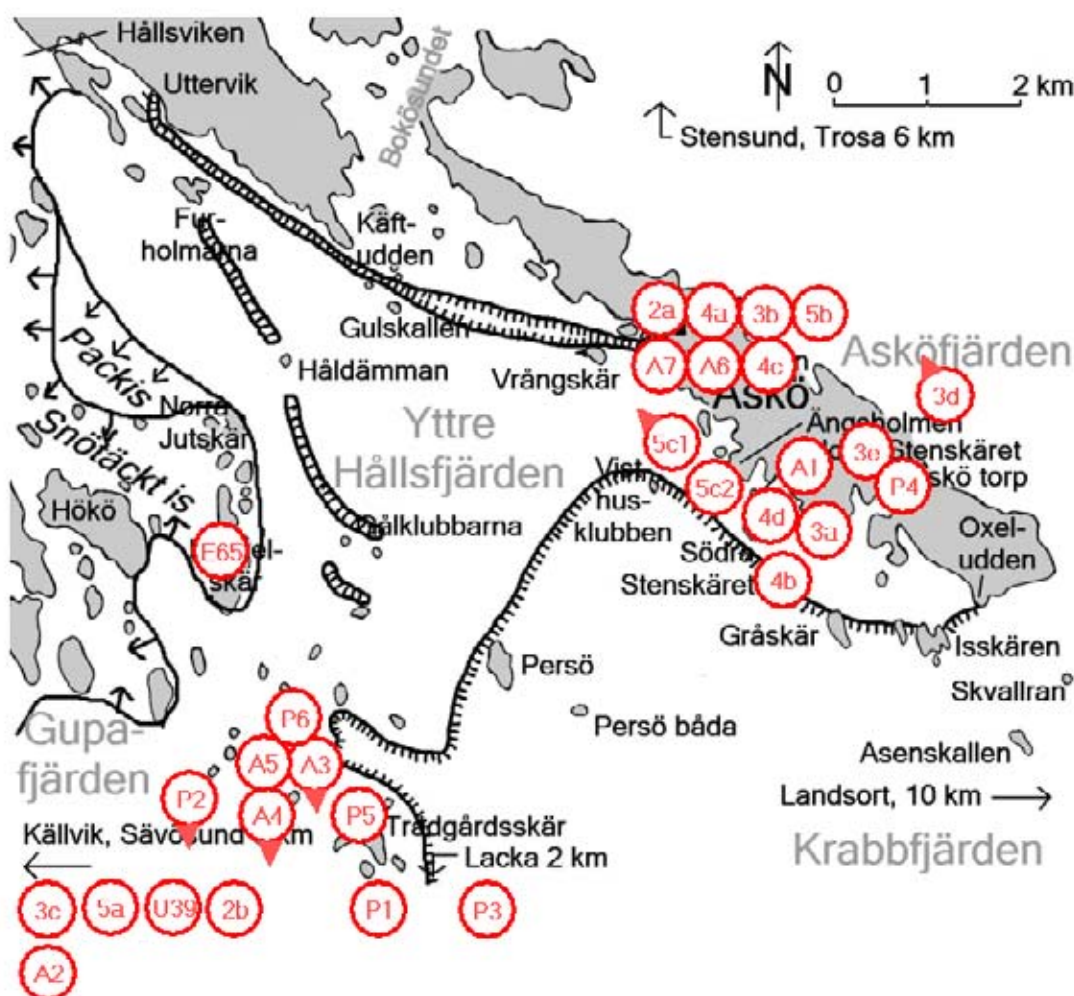


Bild 2.10 – Gruppernas position kl 13.00

Klockan 12.47 anländer en tvårotorig Vertolhelikopter från Berga för att rädda grupp 4b. Samtidigt anländer en privat svävare från Sävsundet men avvaktar helikopterns arbete. Rotorvinden pressar hårt på flaken och räddningen av den första personen är besvärlig och tar lång tid, men denne fås upp i helikoptern. På grund av problemen övertas räddningen av svävaren som tar upp 6-7 personer vilka sätts iland på Södra Stenskäret.

Grupperna 4a, A6, 3b, 4c, 5b och 5c (totalt ca. 130 personer) flyr längs Askö för att nå fast is. Isen håller på att brytas upp och man får tillämpa avancerad jumpning. Grupperna blandas och återtagandet sker oorganiserat. I höjd med Björkholmen kan de åka in mot land och med visst besvär ta sig upp. I grupp 5c plurrar två personer och gruppen blir fördröjd. Gruppen delas i två ungefär lika stora delar. 5c1 fortsätter och tar sig in till Björkholmen. 5c2 stannar med ledaren för 5c och drar upp de plurrade.

4d får problem mellan Stenskären då främre delen av gruppen splittras och hamnar på fria flak. 5 personer plurrar, varav en tre gånger. 3a hjälper till och räddar 4d. 3a, 4d och de ur 4b som lyckas jumpa sig från isflaken kan ta sig iland i höjd med Stenskären och börjar gå till Askölaboratoriet. A1 och P4 tar sig iland på Askö längre åt SV och går mot Askö lab. När ledaren för grupp 3e får ordning på sin skridsko har isen börjat brytas upp, så gruppen tar landvägen till Askö lab.

Klockan 13.30 – Räddning fortgår

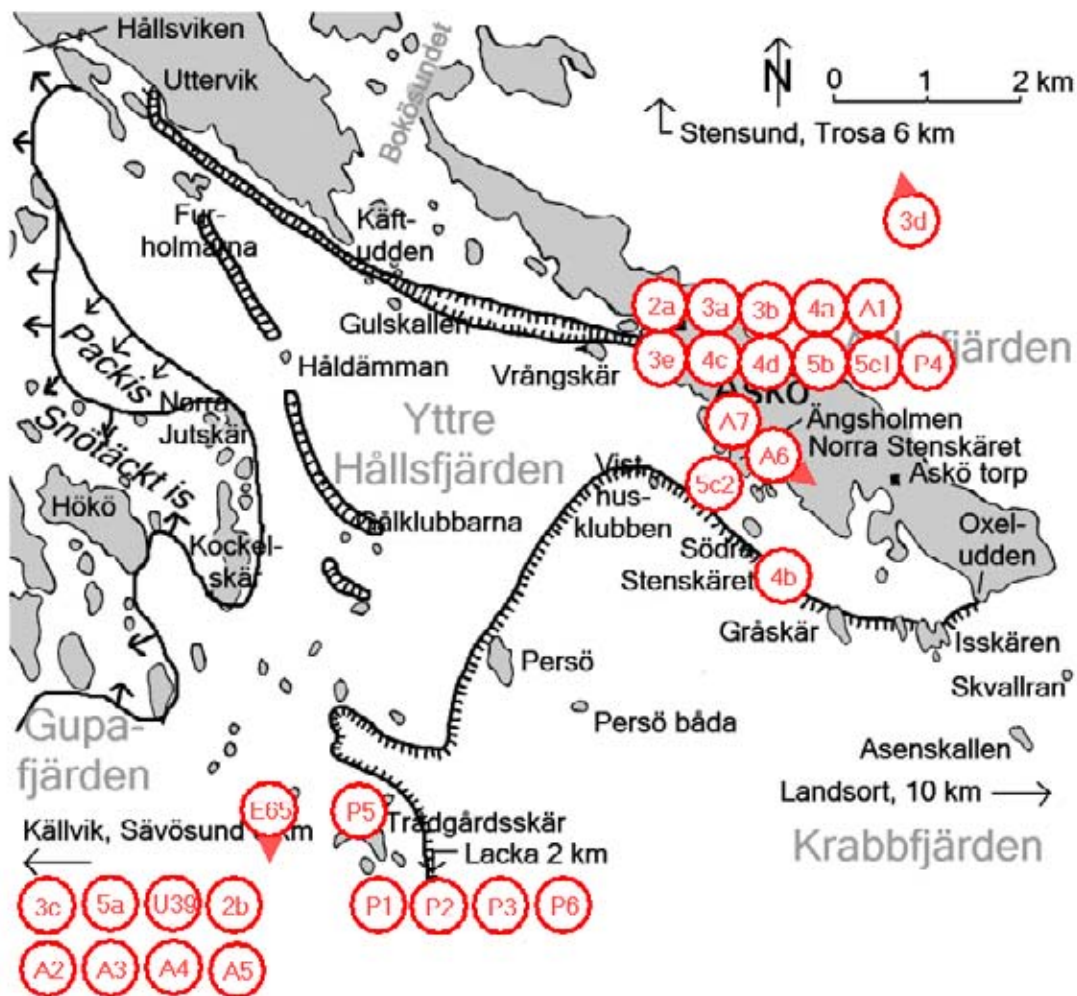


Bild 2.11 – Gruppernas position kl 13.30

Klockan 13.09 anländer en Sikorskyhelikopter från AB Norrlandsflyg i Visby för att assistera i räddningen av grupp 4b. 2 personer räddas av Sikorskyhelikoptern och sätts iland på Södra Stenskäret. Svävaren fortsätter och kör totalt 3 runder och sätter iland skridskoåkare på Södra Stenskäret (första rundan) och på Askö (två sista rundorna). Vertolhelikoptern flyger dem som blivit satta på Södra Stenskäret till Askölaboratoriet.

Grupp 5c2 beslutar att stanna på flaken eftersom dessa blivit fria. Klockan 13.08 ring-
er en deltagare 112. Klockan 13.25 påbörjas bärgningen av deltagare i 5c2 som sker
med en lotsbåt från Landsort.

Många grupper är samlade vid Askölaboratoriet och man beslutar att lägga om slutmål-
let till Stensund. Grupp 2a har ju åkt på Asköfjärden och rekognoserat området. A6
och A7 går längs Askö för att sedan ta sig över Askö för vidare färd över Asköfjärden
till Stensund. A1 och P4 som har bilar i Uttervik ordnar båttransport från Askölabora-
toriet till Uttervik. Några deltagare från 4b som inte vill fortsätta färden följer med på
båten.

Klockan 14.30 – Räddningen avslutad

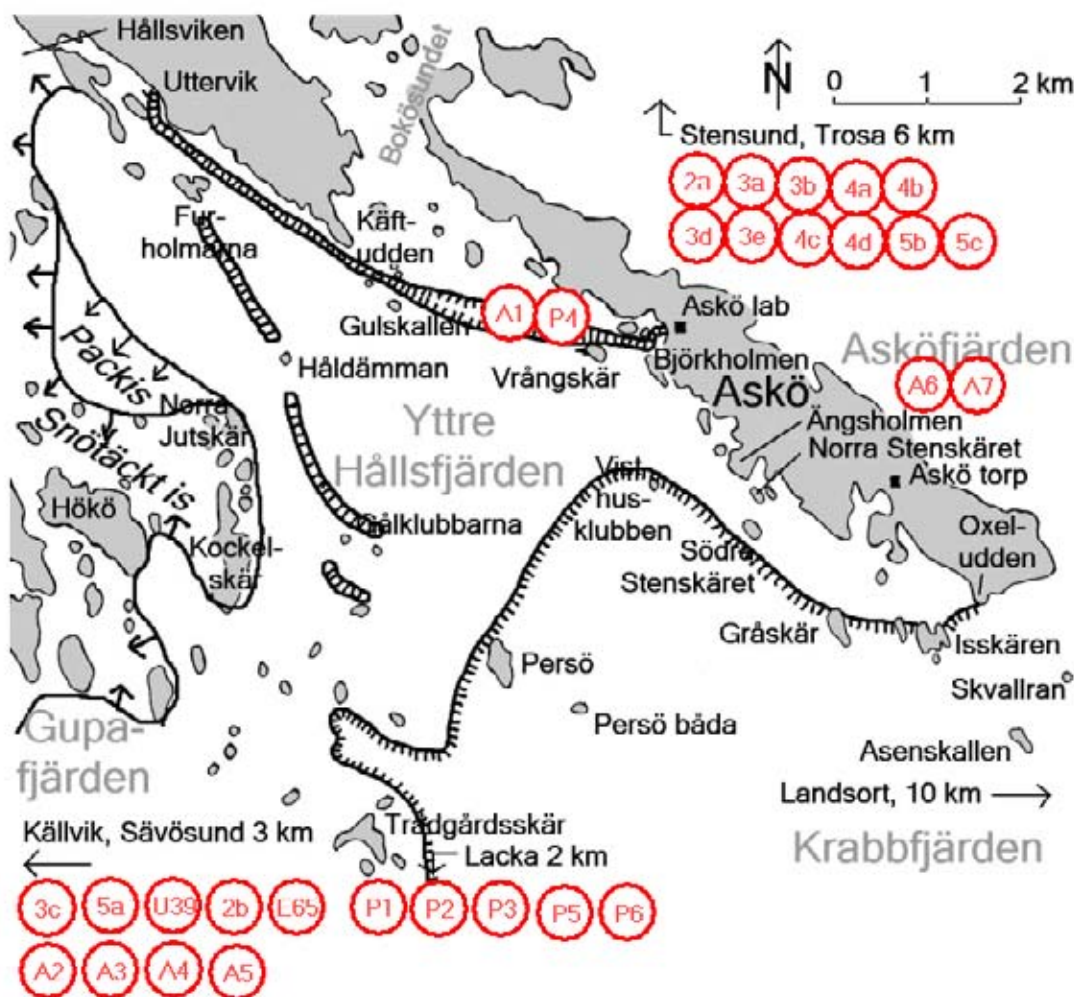


Bild 2.12 – Gruppernas position kl 14.30.

Ca klockan 14.00 är hela grupp 4b samlad vid Askö lab. Klockan 14.06 är bärgningen med lotsbåt av grupp 5c2 klar. Lotsbåten anländer till Askö lab 14.17. De som inte kommit över Yttre Hållsfjärden av SSSK:s grupper åker så småningom till Stensund, liksom A6 och A7.

A1 och P4 åker med båten "Aurelia", som legat vid Askölaboratoriet, tillbaka till Uttervik.

De SSSK-grupper som vände eller klarade att ta sig tillbaka över Yttre Hållsfjärden får ca klockan 15.00 besked om att de övriga grupperna ställt om målet till Stensund. De grupper som klarade att ta sig till "rätt" sida av Yttre Hållsfjärden avslutar sina turer i Källvik eller i Uttervik.

2.5 Intervjuer med ledarna

Vi har genomfört sammanlagt 21 telefonintervjuer med ledare för grupperna på Yttre Hållsfjärden. De intervjuade utlovades anonymitet så till vida att endast vi tre som ingår i säkerhetsutredningen kommer att veta vem som avgivit vilket svar samt att svaren kommer att presenteras på ett sådant sätt att det inte blir möjligt att identifiera vilken ledare som avgivit ett visst svar. Intervjun bestod av 66 frågor och tog mellan 30 minuter och 1 timme och 50 minuter att genomföra. Vi delade upp ledarna i tre grupper som vi i säkerhetsutredningen tog var sin av. Vi hade ambitionen att intervjuar 27 ledare, men fick p g a tidsbrist begränsa oss till 21. Intervjuerna genomfördes mellan den 16 april och den 21 maj 2003.

I den följande redovisningen har det som framkom vid intervjuerna till viss del kompletterats med information från färdrapporter, skeendegruppens enkät och uppgifter från brev (elektroniska såväl som vanliga) skickade till SSSK. Av våra 21 intervjuade ledde 12 personer SSSK-turer, 6 ledde turer för andra föreningar medan 3 ledde privata grupper. De intervjuade utgör ett representativt urval från alla turtyper, från de som valde att vända p g a tveksam is, till de som hamnade i nöd och krävde hjälp för att räddas och flera andra typer av turer däremellan. Ingen av de kontaktade ledarna avböjde att vara med på intervjun.

Ledarna

Ledarna för turerna måste överlag betecknas som erfarna, för att inte säga mycket erfarna. De hade en medelålder på 58 år, hade i medeltal varit ledare i 16 år och hade i medeltal lett 85 turer under dessa år. Endast fyra ledare hade varit ledare 5 år eller färre, resten hade varit ledare under 10 år eller mer.

Erfarenheten speglar sig även i att alla ledare utom en upplevt svinga tidigare och att ledarna överlag betecknar sig som väl förtrodda med saltis. 25% av ledarna uppgav att de tidigare varit med om en svår situation eller katastrofsituation under en skridskotur. Även från flera deltagare har man anmärkt på graden av erfarenhet hos ledarna. T.ex. anmärkte en deltagare i en av SSSK:s grupper *"Jag tänkte redan när vi samlades att här var verkligen ett uppbåd av SSSK:s allra mest erfarna ledare."* SSSK-gruppernas och de övriga gruppernas ledare skiljer sig inte nämnvärt vad gäller erfarenhet.

Ledarna hade trots sina många ledarår liten erfarenhet av att åka på Yttre Hållsfjärden. 10 av de 21 intervjuade ledarna hade aldrig åkt på Yttre Hållsfjärden tidigare. Endast 6 hade åkt där många gånger. 60% av ledarna blev förvånade över det som hände med isen.

Andelen erfarna ledare var lika stor bland de som vände på Yttre Hållsfjärden p g a tveksam is och de som hamnade på riskabel is. Bland de som vände är andelen som tidigare åkt på Yttre Hållsfjärden något större, men sambandet är svagt. Som tidigare konstaterats är det dock tydligt att det var SSSK-grupperna som hamnade i svårigheter. Endast 3 av 16 SSSK-grupper (19%) valde att vända p g a att de upplevde isen som tveksam, medan 8 av 13 av de övriga grupperna (64%) vände av denna orsak.

Ledarna för de 16 SSSK-grupperna var med ett undantag män. Bland de privata grupperna fanns flera kvinnor som hade ledarroll även om männen dominerade även här.

Underlaget är för litet för att dra några slutsatser om skillnader mellan manliga och kvinnliga ledare.

Ledarnas turplanering

Ledarna hade i genomsnitt lagt ner ca 1 timme på planeringen av sina turer, även om tiden varierade stort, från under en timme till mer än 2 timmar. Man läser i stor utsträckning tidigare färdrapporter som en del i planeringen, speciellt inom SSSK. Även bland de som inte valde att vända var det många som hade läst alla färdrapporter från veckan innan, inklusive rapporterna från onsdagen där ingen hade åkt långt ut på Yttre Hållsfjärden.

Generellt så funderade ledarna inte på några speciella risker före turen, varken innan de for hemifrån eller på väg till Uttervik, innan de for iväg med sin grupp. De var inte heller med om eller hörde talas om någon diskussion om risker innan de for iväg med sin grupp. De få ledare som funderade på risker kopplade det i många fall till hänsyn till den grupp som man skulle leda (t ex oerfarna åkare). Flera påpekade att de inte brukar fundera på speciella risker innan de leder en tur, utan tar sådana resonemang först på isen.

Turerna före flaken blev fria

2/3 av ledarna diskuterade under turen befintliga risker med någon annan ledare eller med deltagarna i gruppen. De som inte gjorde det hade ingen önskan att göra det.

Knappt hälften av de intervjuade ledarna gav gruppen någon gång en möjlighet att påverka beslutet om färdväg. I endast två grupper (10%) fick ledaren direkta förslag från gruppen om färdväg. Hälften av ledarna upplevde någon gång att deltagare i gruppen var tveksamma, rädda eller oroliga. 60% av ledarna i SSSK-grupperna tog i sina beslut hänsyn till grupp sammansättningen (t ex åkstyrka, äldre personer eller nya medlemmar). I de övriga grupperna sade sig alla ledare ta hänsyn till grupp sammansättningen.

Ledarna tittade i stor utsträckning på samma aspekter i sin isbedömning, nämligen följande:

- Den kraftiga svingan, det kraftigaste man upplevt så många
- Sprickbildningen, om flaken var bundna eller hållna och sprickriktning
- Isens tjocklek, som de bedömde som tillräcklig
- Vindens riktning, ledarna uppfattade vinden som svag (i något fall som måttlig) och kommande från norr (2 ledare), nordost (6 ledare), ost (6 ledare) eller sydost (2 ledare)
- Iskvalité, en del uppfattade isen som "bra kärnis" andra som "porös", "uppluckrad" eller "ej av bästa kvalité"

Knappt hälften av ledarna gjorde någon noggrannare undersökning av isen, d v s mer än normal pikning, genom att t ex slå igenom isen, mäta tjockleken med måtsticka och/eller ta loss en bit för att undersöka istyp.

De som vände hade alla olika orsaker till att vända. Man hade en av följande orsaker:

- Släppråkar + kraftig svinga + avsaknad av bra reträttvägar
- 20 cm bred släppråk
- Kraftig svinga + hållna flak
- Hållna flak började röra sig i sidled + sprickor på 5 cm
- Kraftig svinga + fanns bra is på annat håll
- Kraftig svinga + uppsprucken is + deltagare ville vända
- Sprickbildning vinkelrät mot svingsprickor + öppet vatten nära
- Tidsskäl + andra grupper vände
- Obehaglig svinga nära öppet vatten
- Hållna flak som rörde sig i svingan
- 10 cm bred aktiv (=växlar i bredd) spricka

Flera av de som inte vände kommenterade att de inte sett några släppråkar, vilket kan tyda på att de fenomen som de som vände upplevde i vissa fall var lokala fenomen som många av de andra grupperna inte såg.

Ledarna skiljde sig mycket i bedömningen av risken för att isen skulle brytas upp, från de som inte tänkte på frågan till de som ansåg att risken var mycket stor. I genomsnitt trodde de att risken var liten. De som inte tänkte på risken för uppbrytning, var samtliga relativt oerfarna ledare.

2/3 av ledarna vidtog särskilda åtgärder med anledningen av de aktuella isförhållandena. Förutom de som vände, så använde olika ledare någon av följande åtgärder: Åkte långsamt (2 ledare), höll sig nära Askö (2 ledare), åkte ej nära andra grupper, åkte på led med avstånd eller valde större bundna flak.

Ledarna sa sig vara starkt påverkade av de övriga gruppernas färdväg. 5 av 20 ledare sade att de påverkades på ett avgörande sätt, 6 påverkades mycket och 4 något. Av de 5 ledare som inte påverkades av övriga grupper hade 4 inga andra grupper framför sig och 1 ledde en snabb grupp med få deltagare. Påverkan var åt båda håll. De som fortsatte påverkades av andra grupper som fortsatte, medan vissa av de som vände påverkades av andra grupper som vände. En del sade sig vara påverkade åt båda håll av grupper som vände respektive fortsatte.

Följande faktorer inverkade på ledarna att vilja fortsätta utåt på Yttre Hållsfjärden. De tre första faktorerna hade stark och ungefär lika stor inverkan.

- Israpporten och israpportörens uppgifter.
- Vädret, man påverkades av att det var fint väder och att man inte uppfattade vindens riktning som farlig. I något fall hade dock vädret en negativ inverkan på viljan att fortsätta.
- Övriga gruppernas färdväg, som diskuterats ovan.
- Den egna turplaneringen.
- Tidigare färdrapporter hade viss inverkan, framförallt på icke-SSSK-grupper.

Det fanns ingen faktor som inverkade på en majoritet av ledarna att vilja vända på Yttre Hållsfjärden.

Följande faktorer inverkade olika på ledarna. Faktorerna är uppställda i ungefärlig styrkeordning.

- Ledarens egna intryck och allmänna känslor inför situationen hade stark inverkan. För de som vände påverkade känslorna att vända. För de som inte vände påverkade känslorna för de flesta att fortsätta, men för några fanns känslor som talade emot att fortsätta, men andra skäl vägde tyngre.
- Isens skick hade också stark inverkan. De som vände tog intryck av att isen var dålig, medan de som fortsatte påverkades av att isen var bra.
- Ledarens bedömning av riskerna.
- Möjlighet till reträtt om problem skulle uppstå. Ledarna hade alltså olika uppfattning om reträttvägar fanns eller ej.
- Ledarnas tidigare erfarenheter.
- Grupptyp och/eller gruppsammansättning. Svagare åkare i gruppen påverkade vissa ledare att vilja vända, medan ledare som hade en liten grupp med starka åkare påverkades att fortsätta av det.
- Hur man uppfattade gruppens önskemål. I en del fall uppfattade ledaren att gruppen ville vända, i andra fall att den vill fortsätta.
- Slutmålets (Källviks) geografiska läge hade relativt svag inverkan

Andra faktorer som inverkade på någon ledare var att det är roligt att bemästra problem och en vana vid att det finns en lösning.

Följande faktorer hade liten inverkan på ledarna: Resonemang med andra ledare och gruppens uttalade önskemål.

För de som inte vände påverkade de flesta faktorer ledaren att vilja fortsätta. De ledare som vände var mer splittrade, det fanns således ofta faktorer som påverkade ledarna i bägge riktningarna.

I nedanstående tabell 2.3 sammanfattas de faktorer som påverkade ledarna att vilja vända eller fortsätta.

Styrka Vända		Fortsätta	
Känslor	1,50	← ● →	
Isen	1,30	← ● →	
Turplanering	1,16	← ● →	
Väder	1,15	← ● →	
Erfarenhet	1,11	← ● →	
Reträttvägar	1,11	← ● →	
Riskbedömn.	1,10	← ● →	
Israpport	0,95	← ● →	
Övr. Grupper	0,85	← ● →	
Grupptyp	0,85	← ● →	
Tid. färdrapp	0,70	← ● →	
Uppfatt önsk.	0,63	← ● →	
Slutmål	0,55	← ● →	
Disk. ledare	0,40	← ● →	
Uttalat önsk.	0,32	← ● →	

Tabell 2.3 – Faktorer som påverkade ledarna att vilja vända eller fortsätta över Yttre Hållsfjärden på väg mot Askö. ”Styrka” anger ungefär hur mycket respektive faktor påverkade ledarna i genomsnitt på en skala från 0 till 2. Punkterna anger åt vilket håll som respektive faktor påverkade i medeltal. Pilarnas längd anger ett mått för spridningen av respektive faktors påverkan. Erfarenhet = Egen, tidigare erfarenhet. Övr Grupper = övriga gruppers färdväg. Tid Färdrapp = Färdrapporter från turer under veckan före, Uppfatt önsk = Gruppens önskemål som ledaren uppfattade det. Slutmål = Källviks geografiska läge. Disk Ledare = Resonemang med andra ledare. Uttalat önsk = Gruppens uttalade önskemål.

10 av 20 intervjuade ledare ledde grupper som rastade på eller i närheten av Askö. Hälften av dessa hade en förändrad bedömning av isen efter fiket.

I ledarintervjuerna förhörde vi oss också om synen på räddningen och omhändertagandet. Vad som där framkom har inarbetats under avsnitt 2.7.

Synen på säkerhet

Vi ställde också frågor om synen på balansen mellan upplevelser och helt säkra turer. En majoritet av ledarna verkar anse att en viss risk är nödvändig för att få de upplevelser som långfärdsskridskoåkaren söker. Man menar att utan ett visst spänningsmoment saknas en dimension, man vill inte åka på ”betongis”. De flesta ledare påpekade dock att säkerheten är viktig, det får inte bli obehagligt och man måste ha marginaler. Andra ledare betonade säkerheten ytterligare och uttryckte bl a att man är skolad att inte ta några farliga risker och att man är mycket riskobenägen. Några ledare hade genomgått en fas med snabba turer med större risker i yngre dagar, men med tiden börjat leda långsammare turer och blivit allt mer fokuserade på säkerhet.

Vi frågade också hur man upplevde att andra ledare ser på balansen mellan upplevelser och helt säkra turer. Ledarna för SSSK-turerna ansåg att skillnaderna är stora mellan olika individer, t ex mellan snabbare och långsammare grupper eller nyare och äldre ledare. Flera menade att en mindre del av ledarna i SSSK är trygghetsbenägna och inte tycker om att ta risker. Några ansåg att det under senare år blivit en större fokusering på upplevelser och det i vissa lägen anläggs en alltför lättsinnig ton för allvarliga händelser. Ledarna för de övriga grupperna (ej SSSK-turerna) ansåg att man inom sin egen förening har en ledarkår som fokuserar på säkerhet. Man tycker också att SSSK gör andra typer av turer än den egna föreningen och att SSSK:s ledare verkar ta en högre risk.

2.6 Isen och vädret

Detta avsnitt beskriver väder- och isutvecklingen i stort men även specifikt för Yttre Hållsfjärden fram till den 16 februari. Även några intressanta väderprognoser för den 15 februari presenteras. En stor del av avsnittet redovisar olika observationer som gjordes på isen den 15 februari.

Väder- och isutveckling fram till den 15 februari

Långfärdsskridskosäsongen 2002-2003 karaktäriserades av ett långvarigt högt tryck med svaga vindar och viss kyla. Isläggningen i Stockholms norra skärgård skedde i flera breda etapper medan det gick trögare i skärgårdarna söder om Stockholm. Isutbredningen här gick långsamt och inom vissa yttre områden rensades isen ut flera gånger.

Skeendegruppen har gjort en noggrann undersökning av isutvecklingen på Yttre Hållsfjärden under säsongen. Vi refererar här kort deras rapport. Den 5-7 januari gjordes flera privatturer i området, bl a åkte en grupp runt Askö. Isen låg ända ut till en linje mellan Persö både och Gråskär. Samtidigt låg det packisområden nordväst om Jutskär samt mellan Trädgårdsskär och Lacka som visar att isen legat en gång tidigare. Den 29 januari går iskanten 2 km NV Uttervik, isen har rensats ut igen. Utvecklingen från den 1 februari sammanfattas i nedanstående tabell 2.4. Väderdata är genomsnittsvärden från Landsort, som ligger ca 10 km från Askö, mellan klockan 07 och 19. Nattens väder finns således ej med, varför man kan anta att t ex dygnsmedeltemperaturen var lägre än vad som är angivet.

Dag	Väder			Anmärkning
	Temp	Vind	Ned	
lö 1 feb	-4,5	Vsv 8		Fin is på Mälaren och saltisar nära Stockholm. Öppet vid Käftudden
sö 2 feb	-0,5	Ssv 15	Snö	
må 3 feb	-1,0	s 15	Snö	Snöfall i hela östra Svealand.
ti 4 feb	-1,0	Oso 10	Snö/regn	Fortsatt snöande. Snöis bildas
on 5 feb	-6,0	N 6	Snö	
to 6 feb	-9,5	N 7	Snö	
fr 7 feb	-8,0	Växl 2	Dis	Kärnis bildas i hela området
lö 8 feb	-1,5	Ssv 7		8 cm kärnis på Gupafjärden
sö 9 feb	-0,5	Sv 9		Persö och Lacka nås
må 10 feb	-3,0	V 6		Källvik-Uttervik OK
ti 11 feb	-2,5	V 6	Dis	Yttre Hållsfjärden islagd, ej bärig
on 12 feb	-1,0	V 7	Dis	SSSK-turer Källvik-Uttervik
to 13 feb	-0,5	Vnv 4	Dis	Privattur till Isskären
fr 14 feb	0,0	Nnv 7	Dis	Flera privata grupper i området
lö 15 feb	-3,0	Ono 6		Dagen för händelserna
sö 16 feb	-4,0	V 7		

Tabell 2.4 – Väderobservationer från Landsort, samt kortfattad isutveckling i området den 1 till 16 februari 2003. Ned = Nederbörd. Källa: Skeendegruppens rapport.

Mellan den 4 och 8 februari bildas alltså den tredje generationens isar på Yttre Hållsfjärden. Det finns en teori om att ytterligare en utrensning av isen gjordes efter den 29 januari då isen utanför Käftudden fällde, detta är möjligt men svårt att belägga. Om det är sant fanns en relativt otydlig isgräns vid Käftudden.

Rännan från Uttervik till Askö lab bröts den 7 januari. Från början av februari till den 15 februari var ingen ränna bruten från Askö lab längs Askö åt sydost.

Av nedanstående tabell 2.5 framgår temperatur, vind och väder vid Landsort den 14-16 februari.

Dag	Tid	Temp °C	Vind m/s	Luft- tryck hpa	Fukt %	Ång- tryck hpa	Väder	Neder- börd mm
14 feb	07.00	-2,4	NV 7	1028,1	92	4,5	p	0
	10.00	-1,9	NNV 7	1029,0	86		p	
	13.00	+1,2	NNV 6	1028,8	76	4,4	p	
	16.00	+2,0	N 5	1029,8	77			
	19.00	0,0	NNO 9	1031,6	82	4,4		
15 feb	07.00	-1,6	ONO 9	1038,4	75	4,5		
	10.00	-3,5	ONO 8	1041,0	76			
	13.00	-3,5	NO 6	1042,3	77	4,7		
	16.00	-3,5	NO 6	1042,7	75			
	19.00	-3,7	O 4	1043,7	75	4,6		
16 feb	07.00	-4,7	V 7	1042,6	87	4,8		
	10.00	-4,2	V 7	1041,6	85			
	13.00	-3,9	V 8	1039,9	85	5,3		
	16.00	-3	VNV 6	1038,5	80			
	19.00	-3,3	VNV 7	1037,4	86	5,4		

Tabell 2.5 – Detaljerade väderobservationer från Landsort den 14 till 16 februari 2003. Nederbörd 0 = mindre än 0,1 mm. Väder: p=fuktdis, tomt = ingen nederbörd. Källa: Skeendegruppens rapport.

Här ser man att temperaturen under dagen låg konstant på runt -3,5 grader. Vinden var i huvudsak nordostlig och avtagande.

Från SMHI har vi fått uppgifter att det under natten mellan 14 och 15 februari var hård nordlig vind över Norra Östersjön och Ålands hav. Vid Söderarm uppmättes N 12 m/s. Våghöjden på Ålands hav var 3-4 meter. Under morgontimmarna avtar vinden och blir N-NO över Gotska sjön.

Väderprognoser den 14 och 15 februari

SMHI sjörapport 14 februari, sänt i Sveriges Radio P1 kl 13.00. Väderöversikt. Ett lågtryck strax söder om St Petersburg drar sakta bort åt sydost. Ett högtryck, som sträcker sig från Nordsjön upp till Finland, förstärks och når i morgon 1045 hPa i centrum över Sydnorge. Utsikter till lördag kväll:

...

Södra, Sydöstra och Mellersta Östersjön: Nordväst eller nord 6-10. Från i natt nordost 8-13, sent i morgon något avtagande. Måttlig eller god sikt, någon snöby.

Norra Östersjön, Ålands hav och Skärgårdshavet: Nord 8-13, vridande till nordost och avtagande till ca 5 och i morgon eftermiddag växlande. Mest god sikt.

...

SMHI sjörapport 14 februari, sänt i Sveriges Radio P1 kl 15.55. I princip densamma som 13.00 med undantag för att ingen uppgift finns om snöbyar för Södra, Sydöstra och Mellersta Östersjön, samt att vinden för Norra Östersjön, Ålands hav och Skärgårdshavet uppges Nord 10-13, vridande till nordost o s v.

SMHI sjörapport 14 februari, sänt i Sveriges Radio P1 kl 21.50. Förändringar från 15.55-rapporten är att högtrycksryggen från Nordsjön över Sydnorge till Finland förskjuts sakta söderut i sin östra del. Utsikter till lördag kväll:

...

Södra, Sydöstra och Mellersta Östersjön: Nord, vridande till nordost och ökande till ca 10 i hela området men sent i morgon sakta avtagande. Måttlig eller god sikt, lokalt någon lätt snöby.

Norra Östersjön, Ålands hav och Skärgårdshavet: Nordost 7-12, efterhand sakta avtagande, från eftermiddagen eller kvällen växlande 1-5. Mest god sikt.

...

SMHI sjörapport 15 februari, sänt i Sveriges Radio P1 kl 05.55. Väderöversikt: Ett lågtryck över Vitryssland fortsätter vidare söderut. Det gör också ett mäktigt högtryck över mellersta Skandinavien och södra Finland. Ett djupt och omfattande lågtryck med centrum mellan Island och Grönland förskjuts åt nordost över Ishavet. Utsikter till söndag morgon:

...

Södra, Sydöstra och Mellersta Östersjön: Nordost 7-12, från i eftermiddag eller i kväll sakta avtagande till ca 5. På mellersta Östersjön växlande 0-4 under natten. Måttlig eller god sikt.

Norra Östersjön, Ålands hav och Skärgårdshavet: Nordost 6-10, sakta avtagande och under eftermiddagen och kvällen växlande 1-5. Därefter sydväst och något ökande. God sikt.

...

Aktuella observationer, de flesta från kl. 05: ... Hanö NO 10, Utklippan N 7, Ölands S udde NO 9, Ölands N udde NO 8, Harstena NO 5, Hoburg N 6, Fårösund NO 11, Gotska Sandön NO 7, Gustav Dahlén NO 7, Landsort NO 8, Almagrundet NO 7, Stavsnäs NO 6, Svenska Högarna O 10, Söderarm O 7,...

SMHI sjörapport 15 februari, sänt i Sveriges Radio P1 kl 07.55. Väderöversikten och utsikterna i princip identiska med 05.55-sändningen. Inga aktuella observationer nämns på 07.55-rapporten. Däremot hade en varning tillkommit: Varning för lätt eller måttlig nedisning på sydöstra och mellersta Östersjön, främst i de östra farvattnen, till en början även på norra Östersjön.

DN hade den 15 februari en prognos för vädret i Östra Svealand och Götland som meddelade svag nordostlig, avtagande vind, växlande molnighet och mest uppehåll. 1-3 minusgrader. Några uppgifter om tidigare vindar över Östersjön fanns inte.

Slutsatser från dessa prognoser är att SMHI:s sjörapporter den 14 februari hade uppgifter om relativt starka vindar över Norra Östersjön och Ålands hav natten mellan 14 och 15 februari. Dessa sjörapporter verkar ha träffat rätt i sin prognos. På sjörapporterna på morgonen eller i DN:s väderprognos får man inga tydliga uppgifter om var det varit starka vindar under natten.

Isutbredning den 13-16 februari

Nedanstående bild 2.13 beskriver isutbredningen på Östersjön norr och söder om Stockholm den 13 februari 2003.

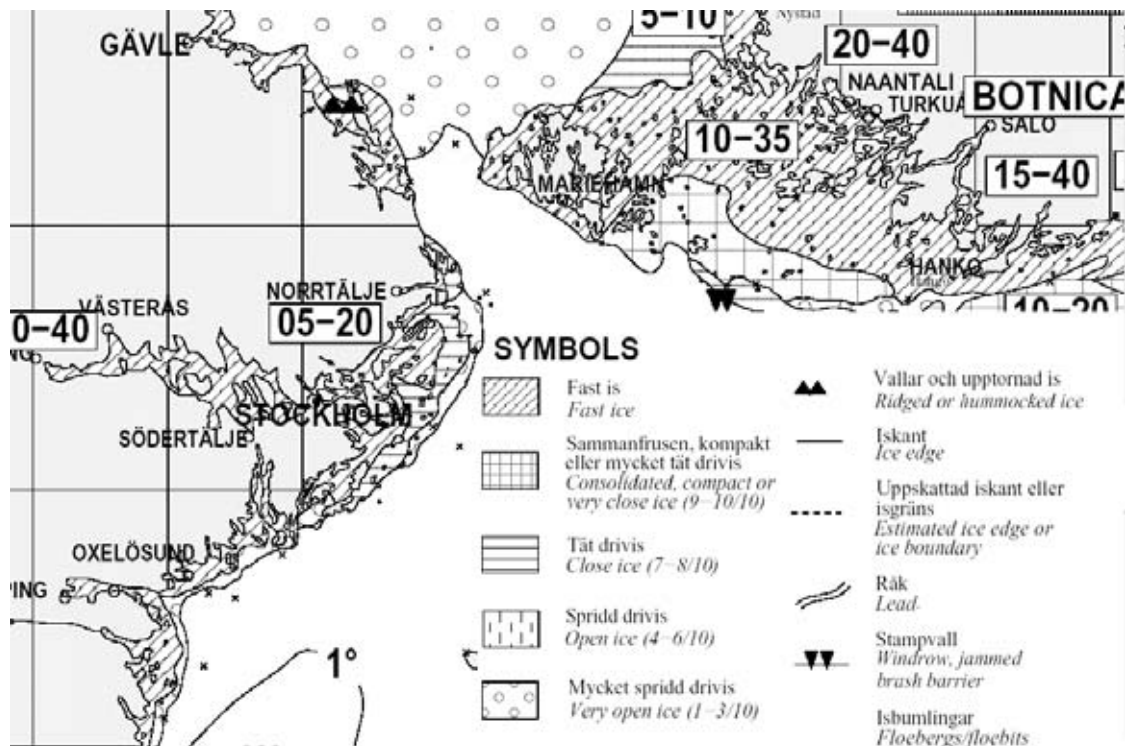


Bild 2.13 – Isläget på Östersjön, norr och söder om Stockholm den 13 februari 2003

Nedanstående bild 2.14 beskriver isens ungefärliga utbredning på förmiddagen den 15 februari vid Yttre Hållsfjärden. Observera att det finns många osäkerheter kring den exakta iskantens. T ex är det oklart om det gick att åka utanför Södra Stenskäret eller om iskantens gick längs med Södra Stenskärets sydvästra kant. Även mellan Gråskär och Isskären är iskantens exakta läge oklart, den kan möjligen ha gått längre söderut än vad som visas på bilden. Observera även att utvecklingen under dagen inte framgår av bilden. Hur uppbrytningen gick över hela området är inte känt.

Den ungefärliga iskantens den 16 februari visas också för att markera vilket område som bröts upp under dagen. Här finns ännu större osäkerheter kring den exakta iskantens sträckning, då uppgifterna är få. Hur iskantens gick mot Askö den 16 februari är inte känt alls. Nedanstående bild beskriver en kvalificerad gissning i detta avseende.

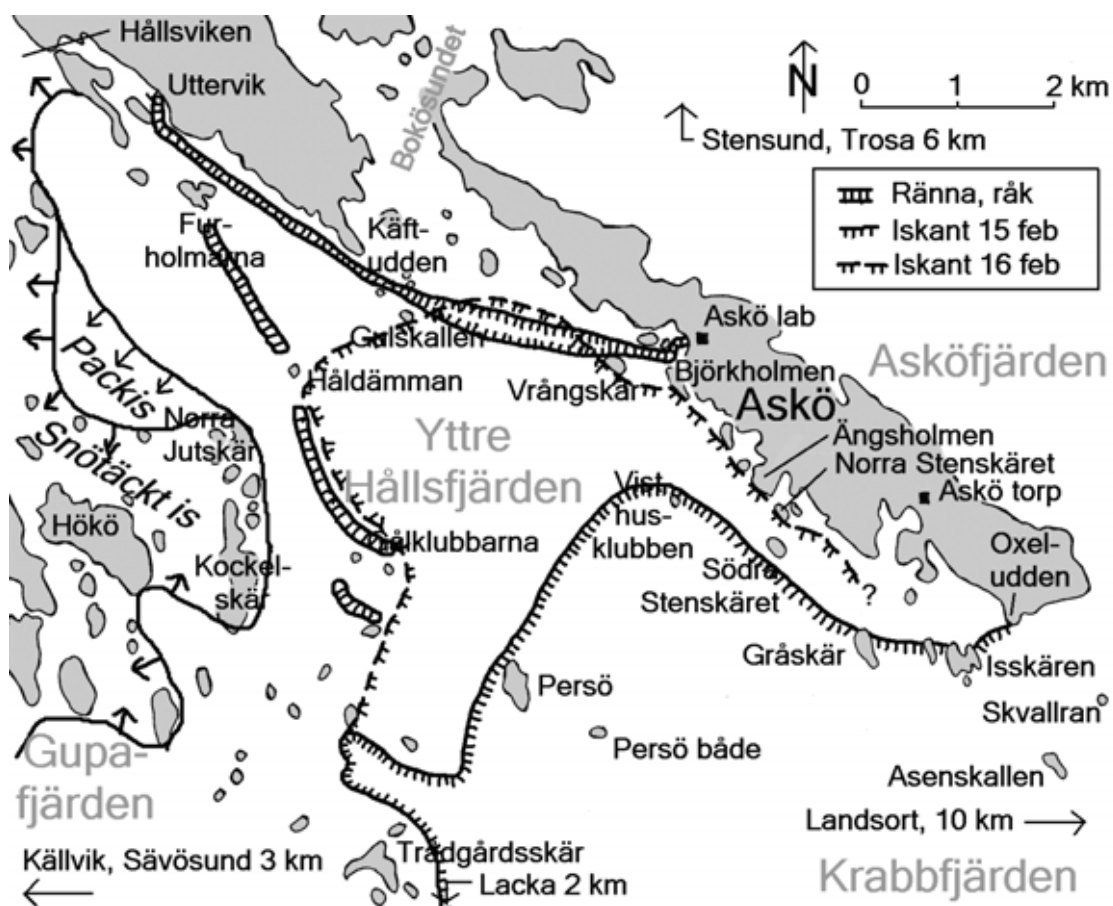


Bild 2.14 – Isläget vid Askö den 15 och 16 februari 2003. Källa: Skeendegruppens rapport. Iskanten är dock förändrad i förhållande till skeendegruppens rapport i vissa avseenden.

Isobservationer den 15 februari, före uppbrytningen

Svingan. Dyningen i vattnet som trängde in under isen och fick den att gå i vågor, s k svinga, var på allas läppar. Man observerade den i hela området från Furholmarna ner till Persö och hela vägen ner till Oxeludden i södra änden på Askö. Någon upplevde att svingan var ungefär lika stor i hela området. Många upplevde dock att svingan var större vid Askö mellan Vrångskär och Visthusklubben. Mellan Gålskallen och Kockelskär, väster om råkarna, var det mindre svinga. Området kring Gråskär – Isskären med äldre och stabilare is hade också mindre svinga. På vissa ställen noterade man områden med kortare våglängd och högre våghöjd.

På väg ut till Askö märkte man inte svingan så tydligt när man åkte, utan det var först när man stannade som man noterade vågorna. Några personer kunde dock känna en lätt sjösjuka.

Svingan var anmärkningsvärt hög, t o m erfarna ledare säger sig aldrig ha åkt på så hög svinga förut överhuvudtaget. I en liten grupp med tillsammans 60 års erfarenhet och med åtskilliga turer genomförda på Yttre Hållsfjärden, hade ingen upplevt en svinga med en sådan våghöjd och så långt från iskanten, ända inne vid Furholmarna.

Man uppskattade våghöjden (avståndet från topp till dal) till mellan 2 och 6 dm. Mellan Visthusklubben och Vrångskär observerade man enstaka vågor med våghöjd på

upp till 1 m. Vid vissa skär och grund kunde man se flera meter höga kaskader av vatten som slog upp. Tre grupper har meddelat sina intryck av våglängden, de var 5-10 meter (vid Gulskallen), 40-60 meter (NV Visthusklubben) samt 50 meter (V Askö lab). Man hade känslan att svingan var lång och låg.

Vid Persö observerade man att svingan kom från sydväst, men längs Askö kom den från sydost. Det var ingen riktningsändring på svingan under dagen. En grupp som genomförde den planerade turen och alltså korsade Yttre Hållsfjärden två gånger upplevde att svingan var kraftigare senare på dagen.

Iskvalité. Väster om en linje mellan Käftudden och Gålklubbarna fanns äldre stabilare is av ca 2 dm tjocklek med fin åkyta men något ytmjuk. Isen hade här en del kvarvarande snöfläckar. Pikning i dessa resulterade ganska lätt i genomslag. Detta var speciellt uttalat söder om Kockelskär och ut mot Gupafjärden.

Öster om ovannämnda linje mellan Käftudden och Gålklubbarna fanns nyare is som var 8 till 15 cm tjock. Vissa mindre områden hade ca 8 cm frisk kärnis. Många ledare nöjde sig med vanlig pikning och fann att isen var tillräckligt tjock. Isen böjde sig inte märkbart av kroppstyngden när man åkte över den (d v s ingen "hängmatta"). Men många gjorde också en närmare undersökning av isen. Text noterade några ledare att man med ett kraftigt slag kunde komma genom isen. En icke-SSSK-grupp följde i spåren av grupperna från SSSK:s tidigare start och fann snart att det inte gick att bara åka på utan att vissa områden krävde omsorgsfull pikning enligt deras bedömning. Att de fann isen annorlunda ansåg de berodde på utnötningsfenomen eller olika bedömningsnormer.

Flera ledare har påpekat att isen på många ställen var porös och ej av kärniskvalité. Någon uppmärksammade ett slags "spindelvävmönster" någon cm ner i isen, vilket kan vara ett utmattningsfenomen som uppstod av att isen böjdes så många gånger. En ledare gjorde söder om Vrångskär, 50 meter från iskanten, ett hållfasthetstest genom att stampa på spetsen av ett bundet flak. Han blev förvånad hur lätt han kunde stampa loss en bit som bara försvann ner i vattnet. Han upplevde att det var solvärmen som hade gjort isen skör.

Man märkte att isen mjuknade från påverkan av solen vid ca kl 11.30. Senare på eftermiddagen kunde man på Gupafjärden notera att isen blev hårdare igen.

Iskanter. Mellan Persö och Visthusklubben var isen sönderbruten och utan egentlig iskant. Man fick leta sig fram mellan öppnor om man ville hålla sig så nära iskanten som möjligt, vilket var ca 50-75 m från denna. Isen från Visthusklubben åt SO mot Gråskär och Isskären hade en mer väldefinierad kant.

Sprickor. Före kl 10.00 var istäcket längs den "landnära" vägen från Uttervik, längs rännan och vid Askö sammanhållet med några få sprickor här och var och sprickorna var i allmänhet inte genomgående. Undantaget var sträckan mellan Vrångskär och Visthusklubben där det var mer sprickor. Längre ut på Yttre Hållsfjärden var det också mer sprickor och isen bestod i större utsträckning av bundna flak (genomgående sprickor). I sprickorna fanns det också "skägg" (några cm höga kammar). Vissa flak var hållna. Sprickmönstret var mer oregelbundet än vid normala svingsprickor. Man kunde märka de vanliga svingsprickorna, parallellt med vågorna, men vinkelrätt mot

dessas svingsprickor fanns tvärsprickor och stundtals även tvärsprickor till tvärsprickorna.

Isen längre ut mot Persö var mer stabil än vid Vrångskär, där det var mer hållna flak. Även mellan Södra Stenskäret och Gråskär fanns hållna flak. Här fanns det även tecken på isskjutning med flak ovanpå isen. Norr om Isskären var det bundna flak med skägg i sprickorna.

Mellan kl 11.00 och 12.00 ökade sprickbildningen. Även nära Askö blev sprickorna nu genomgående och ibland även öppna. Vid Vrångskär fanns ett område med hållna flak av mindre storlek och större spalter än på andra platser. En grupp observerade i närheten hållna flak som dunkade så kraftigt i grannflaken att isen runtomkring skakade. Längre ut på Yttre Hållsfjärden förvandlades sprickorna till ismos. Vid Gålklubbarna observerade man en släppspricka som var aktiv, d v s växlade i bredd.

Råkar och vråkar. I västra delen av Yttre Hållsfjärden fanns tre långa råkar (stora öppna områden) från Furholmarna via Håldämman och Gålklubbarna söderut. En mindre släppråk fanns strax O Gulsallen i nord-sydlig riktning (vändpunkt för grupp 5a). Andra grupper har inte sett denna släppråk, vilket kan tyda på att den gick ihop. I området i övrigt fanns det vråkar (veck i isen orsakade av lufttemperaturhöjningar). En sådan fanns i höjd med Askö lab. Längre ut i Yttre Hållsfjärden var det mindre besvär med råkar och vråkar.

Gruppernas påverkan. I en av SSSK:s senare grupper berättade en deltagare att när grupper passerade sprutade vatten upp i hålen runt några grynnor t ex SO Furholmarna, långt från iskanten. Somliga fotograferade dessa springbrunnar. I en annan av SSSK:s senare grupper noterade man att ledaren åkte över sprickfri is medan åkarna i kön fick hoppa över decimeterstora sprickor.

Reträttmöjligheter. Längs Askö var det svårt att komma iland, dels p g a att isen var sönderbruten, dels p g a svingan. Landsstigningspunkterna var få, vilket man noterade när man skulle luncha, men även senare när man skulle rädda sig från isen som höll på att brytas upp.

Lufttemperatur. Natten mellan den 14 och 15 februari var relativt varm och det var möjligen någon plusgrad, i vart fall inte många minusgrader. På dagen höll sig temperaturen i skuggan under noll. Upplevelsen var dock att det åtminstone mitt på dagen var plusgrader. Solen gassade och man noterade under dagen att isen (liksom snön) blev mjuk. Vid lunchen i lä upplevde en ledare att temperaturen var +10 grader.

Vind. Vindmätningarna från Landsort, som är beläget mer utsatt i öppna havet, visar på vind från ONO, senare NO under dagen. Vindstyrkan var avtagande från 8 till 6 m/s.

Grupperna uppfattade i stort att vinden kom från SO, O eller NO och att den var relativt svag, ca 3-7 m/s. Man tolkade detta som sned pålandsvind. Flera personer sade sig uppleva en vindvridning till SO eller N vind, men de flesta tyckte sig inte märka någon vindvridning alls. En grupp som rastade nära Oxeludden satt skönt i solen, men plötsligt, ca kl 12.15, blåste kall vind på dem. Några hundra meter öster om deras rastplats

fanns vid 12-tiden öppet vatten med 1000-tals knipor, men kl 13.00 var området fyllt av issörja.

Alla märkte att vinden mojnade efter lunch. I viss mån bildade Askö ett vindskydd för isen som låg väster om Askö. Man befann sig alltså där i lä.

Vattenståndsförändringar. En deltagare i en av SSSK:s grupper noterade under dagen en skillnad i landkallens lutning. Ca kl 10.45, nära Oxeludden, noterade han att landkallen hade ganska begränsad lutning på några cm. Däremot ca kl 13.15 vid Askö i höjd med Södra Stenskäret, var landkallen betydligt brantare. Han uppskattade vattenståndssänkningen till att vara 10-20 cm under dessa 2-3 timmar.

Nedan visas vattenståndsmätningar från Landsort från den 5 februari till den 17 februari 2003. Normalvattenståndet vid Landsort är 137 cm.

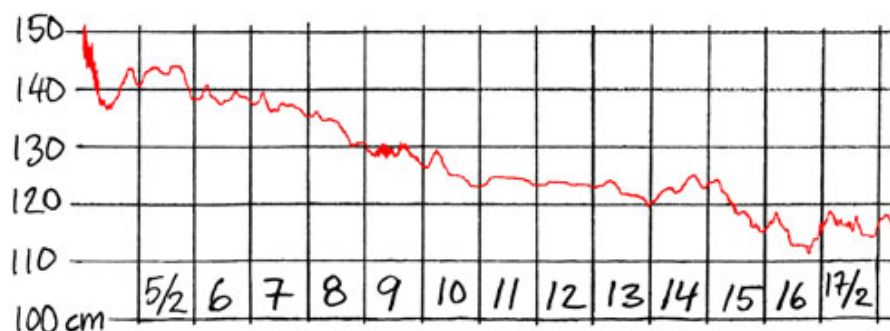


Bild 2.15 – Vattenstånd vid Landsort den 5 till 17 februari 2003

Man ser att vattenståndet sjönk under hela dagen den 15 februari. Sänkningen är anmärkningsvärd men inte extremt hög. En oceanograf som vi talat med säger att vattenståndssänkningarna vid Landsort och på Yttre Hållsfjärden torde vara tämligen lika, vilket skulle tyda på att vattenståndssänkningen skulle röra sig om högst 5 cm i Yttre Hållsfjärden mellan kl 10.30 och 13.30.

Vattenståndssänkningen leder till att vatten strömmar ut från Yttre Hållsfjärden mot Östersjön.

Man kan även i diagrammet ovan notera vattenståndsförändringarna till följd av tidvatten. Den 5, 6 och 14 februari ser man två pucklar per dygn, som är en följd av tidvatten. Tidvattnet i Östersjön rör sig om några få cm (Fonselius 1995, sid 103).

Vattenströmmar. Observation om strömriktningar och strömhastigheter på vattnet under isen hör inte till vanligheterna för långfärdsskridskoåkare, även om sådana observationer är möjliga. För lördagen den 15 februari kan man notera att de fria flak som grupp 4b hamnade på mellan Gråskär och Södra Stenskäret flöt parallellt med Askö i riktning NV, d v s inåt kusten och inte ut mot havet och mot den riktning som den vattenståndssänkande strömmen borde fört dem. Från det att grupperna hamnade på fria flak tills helikoptern anlände, ca 45 minuter senare, förflyttade sig flaken ca 500 m, d v s flaken flöt med en hastighet av ca 19 cm/s eller 12 m/min eller 700 m/h.

Isobservationer den 15 februari, vid uppbrytningen

Efter ca kl 11.30-12.00 var sprickorna fler och bredare och i allmänhet öppna, ca 5 cm breda. Detta gäller hela området längs Askö. Grupp 4d kunde dock notera en mer mar-

kant ökning av flakens avstånd när de åkte norrut och kom till sundet mellan Stenskären. Flakavstånden var där 4 dm – 1 m och flaken var fria. Denna för dem plötsliga förändring gjorde att de hamnade i ett svårt läge. De sista grupperna som tog sig tillbaka över Yttre Hållsfjärden bedömde området vid Askö lab som det värsta.

Nu bildades snabbt nya sprickor samtidigt som flaken gled isär. Nära Askö i höjd med Södra Stenskäret kunde en grupp notera en spricka bildas och 1-3 minuter senare gick den inte att passera torr. Lika fort gick det vid iskanten då den månghövdade grupp 4b hamnade på fria flak. Ledaren hann inte hitta en väg tillbaka förrän det var för sent. Grupp 3b hamnade i liknande läge norr om Södra Stenskäret men tack vare att man bara var 14 personer i gruppen kunde man klara sig över till fastare is med 3 plurrningar. Närmare land gick även några sprickor ihop. Utanför Björkholmen fanns tillfälligt en släppråk med 3-5 dm bredd, som var problematisk att ta sig över. Denna gick dock senare ihop.

För grupperna som flydde norrut längs Askö var flaken hållna och utsatta för vågornas krafter. Samtidigt bröts flaken till mindre bitar. Avstånden mellan flaken ökade och minskade i takt med vågorna. Man väntade ut vågperioder för att få så kort avstånd som möjligt till nästa flak. Med tiden gled dock flaken isär mer och mer. De sista att komma över till fastare is i höjd med Björkholmen fick leta vägar fram på flaken i mycket större utsträckning än de som åkt där tidigare. Till slut blev man t o m tvungna att skjuta på flaken med pikarna för att kunna ta sig över torrskodd. Gunnar Söderbergh, deltagare i grupp 5c, som var bland de sista att rädda sig iland vid Björkholmen hade GPS och plotten från denna är intressant. Den visas i bild 2.16 nedan tillsammans med Gunnars kommentarer.

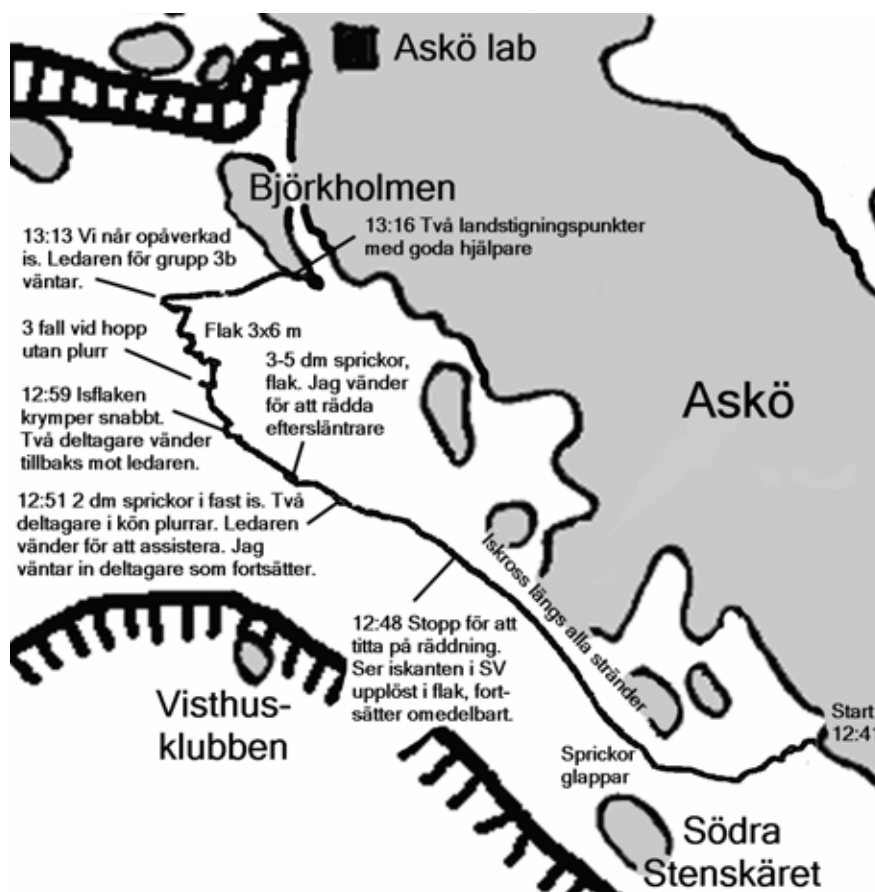


Bild 2.16 – GPS-track med kommentarer från Gunnar Söderbergh, deltagare i grupp 5c.

Även för de i grupp 5c som stannade kvar på fria flak och stod och väntade på lotsbåten fortsatte flakdelningen samtidigt som avstånden mellan flaken ökade ytterligare. Man fick hålla sig stilla för att inte utöva påfrestningar på flaken och riskera att de skulle brytas ytterligare.

Grupper som åkte norrut mellan Stenskären och Vrångskär ca 12.00 kunde åka på relativt stabil is men en timme senare var flaken fria och man kunde inte ta sig fram längre. Detta ger en visst perspektiv på hastigheten med vilken isen bröts upp.

En deltagare i grupp 5c noterade vid Stenskären att isen först lossnade vid land och att breda sprickor bildades mellan flaken nära land. Den stora ismassan såg samtidigt relativt fast ut. En annan noterade att när flaken började delas så gick delningen snabbast längs land. Ett annat tecken på detta är de som flydde norrut från Stenskären fick leta sig längre och längre ut för att kunna hitta vägar, även om de önskade sig att åka mot land (se GPS-plot, bild 2.16 ovan).

Det verkar således som att isen först släppte vid iskanten, därefter nära land och slutligen över hela området som bröts upp.

Isläget den 16 februari

Till dagen därpå, den 16 februari, hade isen släppt in till Gålkubbarna och i en båge upp till Askö lab. Man kunde komma ut till Håldämman och Gålkubbarna på skridskor, men utanför dessa öar var det drivis. Det finns inga uppgifter om hur isen såg ut vid Askö, och var iskanten låg där.

2.7 Räddning och omhändertagande

Inledning

Detta avsnitt tar upp de akuta situationerna, räddningsinsatser, omhändertagande av räddade, och det som skedde efteråt. En situation definieras här som akut när skridskoåkare blev tvungna att vidta direkta åtgärder för att rädda sig från att driva iväg på isflak eller plurra.

Det fanns flera olika lägen med varierande grad av risk och behov av insatser. Några personer kunde ganska enkelt ta sig i land, för andra blev det en avancerad jumpning ibland med plurning, och många måste räddas av fartyg och helikoptrar. Två grupper behövde hjälp från sjöräddningen, och totalt 36 personer räddades på detta sätt. Ytterligare åtta grupper hamnade i något slag av akut situation. Totalt var cirka 220 personer med i någon av dessa grupper – se tabell 2.6 nedan som ger en översiktligt bild av händelseutvecklingen samt tabell 2.7 vari en mer detaljerad redovisning lämnas.

Det fanns flera olika skeenden och många aktörer. Detta betyder också att det finns många olika perspektiv och åsikter om det skedda, vilka ibland kan vara motstridiga. Vår ambition har inte varit att i detalj beskriva hela skeendet, utan här snarare inrikta sig på vad som kan förbättras.

Tidpunkt	Händelse
15/2	
12:12	Grupp 4b hamnar på fria flak, ledaren larmar 112
12:18	Larm till helikoptrar och lotsbåt, samt svävare
12:50	Bärgning av grupp 4b påbörjas.
13:08	Larm kommer från grupp 5c med 16 personer på fria flak
ca 14	Alla i grupp 4b har kommit till Askölaboratoriet
14:10	Alla i grupp 5c har kommit till Askölaboratoriet
	Ett antal personer skjutsas med Askölaboratoriets båt till Uttervik
14:30	Övriga personer som befann sig vid Askö åkte skridskor till Stensund norr om Tro-sa.
16:30	Hemkomst Stockholm
18/2	Möte med personer som räddades ("debriefing")

Tabell 2.6 – Översiktlig bild av händelseförloppet

Vid genomgången av händelseförloppet har åtskilliga problem iakttagits. I avsnitt 5.3 och i Bilaga 1 finns en summering av svårigheter och avvikelser förknippade med räddning och omhändertagande. Tidpunkter och övergripande beskrivning har hämtats från loggen hos Sjöräddningscentralen (2003).

Tidpunkt	Händelse
	Larm
12:12	Grupp 4b hamnar på fria flak. Delar av gruppen kan ta sig mot säkrare isar, medan 20 personer är kvar på de fria flaken
12:15	Ledaren grupp 4b larmar 112
12:18	Larm till helikoptrar och lotsbåt
12:24	Larm når svävarföraren
12:31	Helikopter 1 lyfter från Berga (Vertol)
12:40	Helikopter 2 lyfter från Visby (Sikorsky)
12:44	Lotsbåt avgår från Landsort
12:47	Helikopter 1 hittar nödställda. Svävaren anländer samtidigt.
	Räddning Grupp 4b
	Helikopter 1 bärgar en person, kör sedan undan och står på Södra Stenskäret
12:56	Svävare börjar bärga personer
	Svävare sätter iland 7 personer på Södra Stenskäret
13:09	Helikopter 2 anländer, avvaktar
	Svävare bärgar ytterligare 6 personer, kör till Norra Stenskäret
	Helikopter 2 bärgar 2 personer till Södra Stenskäret
	Svävaren tar de två sista personerna i grupp 4b
	Helikopter 1 har i omgångar flugit de räddade till Askölaboratoriet.
14:11	Helikopter 2 klar och återgår till Visby
14:20	Helikopter 1 klar och återgår till Berga
	Räddning Grupp 5c
13:08	Larm kommer från grupp 5c med 16 personer på fria flak
13:11	Lotsbåten anländer

13:25	Lotsbåten påbörjar bärgning
14:06	Lotsbåten har bärgat alla inom sitt område
14:17	Lotsbåten är klar och återgår till Landsort

Tabell 2.7 – Mer detaljerad bild av händelseförlopp för räddningsinsatserna. Tidpunkterna har hämtats i logg från Sjöräddningscentralen (2003).

Räddningsinsatsen för Grupp 4b

Det akuta skedet för Grupp 4b började på allvar när isen snabbt förvandlades till fria flak mitt i gruppen, som hade 27 deltagare. Gruppen befann sig då rätt nära iskanten sydost om Södra Stenskäret - se bild 2.17 nedan. Gruppen blev uppdelad på fria flak utan kontakt med varandra. De som var längst bak kunde retirera mot säkrare is.

Gruppledaren larmade via 112 och kopplades vidare till Sjöräddningscentralen, som sände ut två helikoptrar, lotsbåten vid Landsort och en svävare stationerad vid Sävsundet. De fria flak som personerna stod på var rätt stabila, även om några delade på sig. Genom att vara få på varje fritt flak och flytta på sig när det verkade bli sprickor, var flertalet torrskodda. Efter drygt en halvtimme kom helikoptern och svävaren ungefär samtidigt.

Helikopterräddning. Helikopter 1 av typ Vertol kom från Försvarsmaktens Helikopterflygbas i Berga. Man skickade ner en bärgare för att ta upp en person som stod längst ut. Rotorvinden kom att pressas ner nästan rakt under helikoptern med orkanstyrka vilket innebar problem, dels för den som skall bli vinschad, dels för dem som står på de fria flaken runt omkring med vattenspray och vind. Helikoptern hovrade så högt man kunde, för att minska problemen. När ytbärgaren kom ner hade han problem att få på vinschelen genom att skridskoåkarens stavar och ryggsäck satt i vägen. Till slut bröts isflaket mellan fötterna på dem, och båda sjönk ner till midjan i vattnet innan selen satt på plats och de kunde vinschas upp.

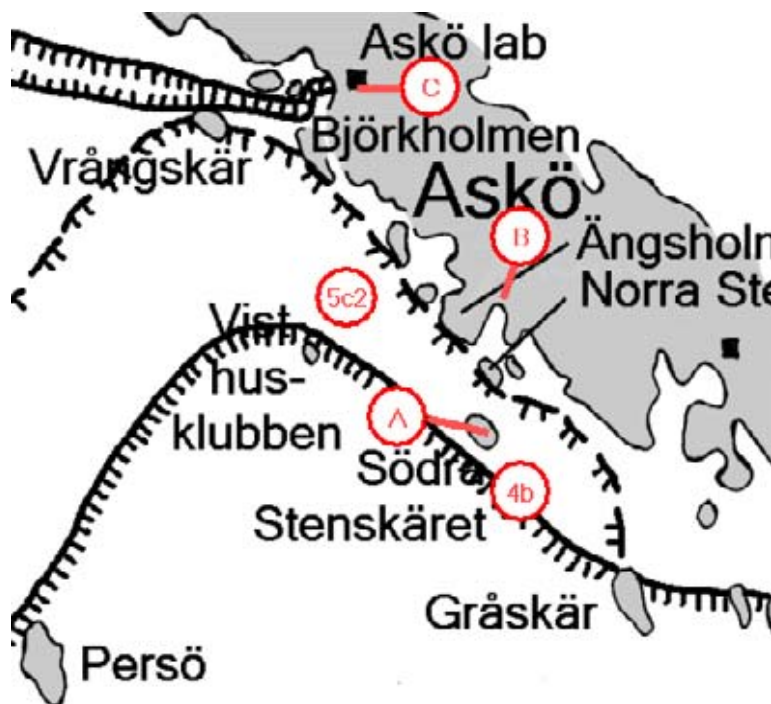


Bild 2.17 – Positionerna för grupperna 4b och 5c2 som räddades med helikoptrar, svävare och lotsbåt. A – Södra Stenskäret: platsen där helikopterräddade från 4b sattes iland. Även räddade från första vändan med svävaren sattes iland här. B: platsen där svävaren satte iland räddade vid andra och tredje vändan. C: Askölaboratoriet där samtliga samlades. Vertolhelikoptern flög också räddade dit från plats A.

Räddning med svävare. Medan helikopterräddningen av den första personen pågick, låg svävaren och väntade. På grund av problemen ställdes helikoptern på en ö i närheten (Södra Stenskäret), och räddningen av grupp 4b gjordes av föraren i svävaren – Per-Åke Hägerroth.

Svävaren gjorde tre vändor med räddade personer. I den första vändan togs 7 personer ombord där de som låg i vattnet prioriterades. De kördes till Södra Stenskäret där helikoptern var uppställd. Det var besvärligt att få i land de räddade, eftersom dessa var i dåligt skick och det fanns packisvallar som måste forceras.

I den andra vändan räddades 6 personer, varav några låg i vattnet. Föraren gick nu in i en vik norr om Norra Stenskäret, eftersom den förra landstigningen var så pass svår. Flera personer var nerkylda och behövde hjälp, vilket de fick av varandra, men föraren behövde driva på. Några delar ("kjolfingrarna") på svävaren var nu trasiga och behövde lagas innan det gick att gå ut igen.

Vid den tredje vändan, fanns det fyra personer kvar på fria flak. Den andra helikoptern ville hjälpa till och tog upp två personer. De två återstående räddades av svävaren och kördes även de till Norra Stenskäret.

I en sista vända plockade svävarföraren upp saker i vattnet och på isen, och körde sedan till laboratoriet. Flera delar av utrustningen på svävaren var trasiga, plus att det var mycket vatten som kommit in.

Helikopterräddning igen. Helikopter 2 av modell Sikorsky från AB Norrlandsflyg i Visby avvaktade den räddning som gjordes av svävaren. I slutet går den in och tar upp två personer. Även här finns det svårigheter med stark vind, fria flak som driver iväg och brister. De bärgade placerades sedan på ett skär ihop med dem som räddats av svävaren. För att få upp personerna behövde dessa ta av sig sina ryggsäckar, som lämnades kvar i vattnet. Dessa två var utan ombyte av kläder, som ju befann sig i ryggsäckarna.

Alla i land. Under räddningsarbetet hade de fria flaken drivit parallellt med iskanten, och för några personer går det att jumpa till Södra Stenskäret. Så småningom hade alla i den utsatta gruppen kommit i land. Vertolhelikoptern tog alla räddade till Askölaboratoriet.

I Grupp 4b hade 12 personer hamnat i vattnet, flertalet i samband med bärgningen.

Räddning med lotsbåt - Grupp 5c

Under tiden tog sig flera grupper mot säkrare isar. Grupp 5c splittrades genom att två personer plurrade, och de som väntade hamnade på fria flak, utan möjlighet att ta sig vidare. Denna grupp (5c2) bestod av 16 personer. En person i gruppen larmar Sjöräddningen om den nya situationen.

Lotsbåten hade anlänt från Landsort och tog sig försiktigt fram mot gruppen. Båten låg vid iskanten och ville inte utan vidare gå in och bryta sönder isen ytterligare. Farkosten manövrerade sedan in sakta och försiktigt och kunde ta ombord alla utan att någon åkte i vattnet. Denna bärgning tog cirka en timme. Efter avslutad räddning kördes alla till bryggan vid Askölaboratoriet.

Övriga grupper i akut situation

De delar av grupperna 4b och 5c som inte fastnat på isflak tog sig mot säkrare områden. Dessutom var ytterligare 8 grupper i någon slags akutsituation, då man behövde leta sig mot land. Totalt berördes således 10 grupper, varav två inte ingick i SSSK. I dessa grupper ingick cirka 190 personer.

Gruppernas situation varierade påtagligt. Men för samtliga verkade det handla om att hitta en säker väg till fast mark på Askö. Råkar hade bildats och det övergripande vägvalet var ej självklart. Det var dessutom svårt att komma i land på många ställen. Det verkar som att nästan alla grupper kom iland tämligen torra. Det var ca 10 personer som plurrat bland dessa grupper.

För några grupper var de fria flaken på stora avstånd, men med hjälp av linor kunde man få ihop flaken så att det gick att komma över. Det gällde att hitta säkra passager med små avstånd och tillräckligt säkra isflak. Det blev ibland trängsel och köbildning. Grupperna blandades, och ibland blev det en kaotisk situation.

Efter landstigning respektive ilandsättning på Askö samlades de som kommit i land vid Askölaboratoriet. Därefter fortsatte flertalet deltagare över isarna norr om Askö mot Stensund. Grupper på andra ställen fortsatte mot det ursprungliga målet Källvik.

Omhändertagandet

Enligt färdrapporterna var det totalt 23 som plurrat. I en del fall var det problematiskt med ombyten, särskilt för dem som blivit räddade utan sin ryggsäck. En del hade blivit ordentligt nedkylda, ibland på en lång tid i vatten, och det kunde bli lång väntetid innan man kunde byta. Några hade också plurrat flera gånger. Vid Askölaboratoriet fanns varma lokaler, men dessa var låsta och ingen kom inomhus.

En av Friluftsräddningens grupper hade fått hjälp med skjuts till Uttervik med Askölaboratoriets båt. En del av de mest medtagna från SSSK fick åka med. Från Uttervik fick dessa sedan åka bil med andra SSSK-medlemmar som råkade befinna sig där. Hemfärden var således inte planerad från SSSK:s sida.

Några dagar efteråt ordnade SSSK ett möte med deltagarna i de räddade grupperna (4b och 5c), delar av styrelsen och svävarföraren. Mötet inleddes med en redogörelse för vad som hänt varefter följde samtal i mindre grupper under ledning av klubbmedlemmar med beteendevetenskaplig kompetens.

De räddades perspektiv

Direkt efter händelserna ombads SSSK:s medlemmar att skicka in redogörelser för vad de varit med om och tyckte. Några av berättelserna som sänds till e-postlistan klub-

ben@sssk.se finns tillgängliga för medlemmarna på SSSK:s webbsida. För att illustrera det som skett ytterligare, har vi gjort ett utdrag ur den utförligaste berättelsen.

Vi hinner knappt reagera förrän den is som tidigare var fast också är flakis. Jag tvekar. Vill inte gärna börjar jumpa till någon is som kanske är sämre och lämna det större isflaket. Jag tvekar också inför tanken att lämna gruppen. -- Vi är chanslösa. Det är ett märkligt naturfenomen som pågår framför våra ögon. Stora delar av isen mot land har blivit flakis inom loppet av bara några minuter.

Vi får instruktioner om att hålla oss stilla och att placera ut oss med jämna mellanrum på flaket. Några vill att vi tar fram våra linor och försöker hålla ihop gruppen. Isen knakar. Några samtalar lugnande. Jag är glad över det. Själv har jag tunghäfta.

Jag är rädd. Adrenalin i kroppen pumpar. Ena stunden tänker jag att jag inte nog aldrig mer kommer hem igen. Blir besviken över att inte kunna hålla de negativa tankarna borta. I nästa ögonblick är jag hoppfull. Solen värmer, självklart kommer det räddning. --- Det känns oroligt att vi är en sådan stor grupp. Tänk om någon tappar taget, plurrar. Hur ska man kunna livrädda någon från ett flak?

Helikoptern närmar sig utifrån havet. Ljudet är öronbedövande. Kraften från propellerbladen är enorm. Isflaken under helikoptern rör sig, bryts sönder. Vattnet piskar. De som står på isflaken närmast helikoptern måste värja sig för vindkraften. Flaken de står på sjunker ner en bit och de blir våta om benen. Situationen känns överklig. När hjälpen äntligen kommer känns det som man inte längre önskar den. Det känns inte som att räddningsmanskapet har kontroll över situationen. Hur kan de utsätta oss för detta? Är det ingen däruppe som ser vad som sker?

Oron över att något ska hända med de i gruppen som är värst drabbade av vinddraget från helikoptern är stor. Ingen kommer ju att kunna kasta lina till någon som hamnar i vattnet. Vi står ju alla på flak. Det går inte att vara till någon hjälp. Även jag drabbas av vind- och vattenpiskning. Jag måste luta mig framåt för att få en bättre balans. Jag putar med rumpan och klänger på pikarna för att hitta ett jämviktsläge. Min tanke är koncentrerad: jag får inte trilla i vattnet. Jag kan inte längre hålla koll på dem på flaken bakom. Jag vill inte heller. Känslan av att vara hjälplös är stark.

Militärhelikoptern ger sig iväg. Vilken lättnad! I samma stund kommer en svävare. Den tar sikte mot dem som blivit värst drabbade av militärhelikopterns framfart. Den tar flera personer i samma vända. Det känns otroligt skönt. Svävaren går mot skäret som vi flutit mot på våra flak. Det känns tryggt med en landkalle i närheten även om det inte är möjligt att ta sig dit. Mentalt fyller den en viktig funktion.

Svävaren kommer i ytterligare omgångar. Den väljer de personer som verkar ha det jobbigast. Flera personer trillar i vattnet. De plockas upp i svävaren, våta och trötta. Jag står fortfarande helt still på mitt flak. Det är mitt sätt att hålla koll på läget. Jag vet ju inte hur länge flaket kommer att hålla. Om det brister måste jag vara beredd på att finna ett nytt flak som håller eller hitta en annan lösning på problemet.

Nu närmar sig en mindre helikopter. Den verkar ha övervakat sväwarens arbete men kommer nu till undsättning. Fortfarande är det obehagligt med helikoptermullret och vinden från propellern även om det är stor skillnad jämfört med militärhelikoptern. En ytbärgare hissas ner för att plocka upp en liten spenslig dam. Det ser, precis som vid förra tillfället, väldigt kritiskt ut. Ryggsäcken ska av. Armar plaskar i vattnet. Det går inte att avgöra om de har kontroll över situationen eller ej. I varje fall kan inte jag det från mitt isflak. Jag önskar av hela mitt hjärta att svävaren återigen ska visa sig runt skäret men från det hållet är det helt tyst.

Till slut är damen i luften och vi tre som återstår i gruppen kan andas ut. Det är verkligen en lättnad för varje gruppmedlem som räddas. Samtidigt känns det lite tufft att vara kvar bland de sista...

Helikoptern hänger kvar i luften och kommer sedan åt mitt håll. Jag inser att det kommer att bli samma räddningsinsats för mig. Hur ska jag agera? Vad kommer att hända? Frågorna snurrar i huvudet medan ytbärgaren närmar sig mitt flak.

Han landar på ett mindre flak bredvid mitt. Det sjunker genast. Han gör tecken och visar att han vill att jag ska ställa mig bredvid honom. I det iskalla vattnet! Jag har inget val. När jag kliver dit, vill han att jag tar av mig ryggan. Det känns inte bra, men hur ska jag kunna argumentera för annat. Jag kan inte hålla balansen utan faller och blir blöt. Jag hyperventilerar och måste släppa pikarna. Sedan tar jag mig upp och hänger med överkroppen över ett flak. Bärgaren verkar hålla i mig men jag vet inte säkert. Jag glider ner i vattnet igen. Det hela är väldigt obehagligt. Ett tag undrar jag om det kommer att funka. Räddningsaktionen känns inte självklar.

Grenremmarna till ryggen är ett problem. De fastnar i skridskorna. Jag vet inte varför jag inte knäppt av dem. Hade bärgaren kunnat trä på mig selen med ryggen kvar då? Det hade varit att föredra. Nu är jag tvungen att lita på att bärgaren håller mig. Jag saknar min flytförmåga utan rygga. Helikoptern dundrar.

Plötsligt frågar han mig om det känns bättre. Jag förstår först inte men inser då att vi är uppe i luften. Han tar fram en kniv och skär loss lina och pikar som trasslat in sig i oss. Inom några sekunder ser jag flygplanskroppen och innan jag vet ordet av så är jag inhissad i helikoptern. Jag får en filt men börjar genast skaka. Det gör också damen som blev upplockad före mig. Vi ler lättade mot varandra.

Helikoptern går ner på skäret och vi ombeds lämna den. Någon leder ut mig. Jag går hukande ur den mullrande helikoptern med svängande propeller. Skridskorna är på och jag har våta kläder och halvtorra handdukar över axlarna. Vi kryper ihop som små bollar för att hålla värmen. Det finns andra ur gruppen på skäret. De har inte blivit vidaretransporterade ännu.

Jag är omtumlad och vet inte hur lång tid det dröjer innan den stora militärhelikoptern hämtar oss. På vägen till Askö tycker några att jag ska byta. Men hur ska jag kunna byta utan rygga? Jag håller krampaktigt i min handduk och skakar av chock och kyla. Någon tar av mig skridskorna, en annan kramar om mig för att jag ska bli varm. Jag får ett par varma vantar för mina kalla händer. Ytterligare andra erbjuder mig mat och dryck. Jag försöker dricka lite varm blåbärsdryck men händerna skakar så drycken spills ut. De får hålla i mig drycken.

Det känns som om jag sitter i någon slags glasbubbla. Jag kan inte kommunicera. Jag hör och ser vad som händer men är ändå inte där. Kroppen, munnen, knäna, allt bara skakar. Helikoptern dundrar och jag försöker värja mig för ljudet genom att ta på öronskydd. Bubblan blir ännu mer påtaglig.

När vi landat på Askö förstår jag att något inte är bra. Helikopterkillarna tycker inte att mitt tillstånd är ok och vill först inte släppa av mig. De talar om sjukvård. Jag har svårt att förstå det. Jag känner mig inte så dålig, det är bara det att jag skakar så förtvivlat och har svårt att tala. Förvirring uppstår under någon minut men sedan släpps jag av.

Nya människor tar vid och visar vägen. Vi går mot en innergård där solen värmer. Det hjälper inte. Jag fryser. Vi som är våta från helikopterbärgningen måste byta. Ryggorna

är fortfarande kvar i havet. -- Det är flera som engagerar sig i mig. Jag sitter mest och gör vad jag blir tillsagd. Många goda råd kommer från olika håll. -- Samtidigt blir jag imponerad över all hjälp jag får. Jag är ju inte ensam om att ha varit på flak och i vatten den här dagen!

När någon plötsligt antyder att jag måste åka skridskor i land får jag mål i mun. Jag kunde verkligen inte alls tänka mig att åka skridskor igen. Att jag var på en ö kändes som ett ointressant argument. Hellre promenad.

Några ledare från Friluftsrådet i Uppsala har ordnat en båt. De låter mig (och tre andra ur min grupp) åka med. Precis innan båten ska gå får jag tillbaka min rygga som svävaren lyft upp ur havet. Vilken tur! Det är bara pikar och lina som blir kvar i havet. -- Det är varmt i hytten och jag tinar långsamt upp.

Vid bryggan finns några skridskoåkare som varit på egen tur och vi erbjuds skjuts in till stan. --- Från Stadshuset får jag åka hem med några skridskokamrater. De var också i min grupp och hade lånat ut en hel del kläder till mig (och tagit hand om mina våta) som vi kunde byta. Vi var tagna men lyckliga när vi sa hejdå till varandra.

Kamratskap

I det material vi gått igenom finns otaliga exempel på goda insatser av såväl ledare som av andra medlemmar under räddningen och omhändertagandet därefter av dem som råkat illa ut. Tyvärr finns även utsagor om motsatsen. Exempel finns i nedanstående lista och i bilaga 1:

- Ej tjänstgörande ledare som säger till ledare som vill varna annan ledare för att åka ut över Yttre Hållsfjärden att han inte skall skrämman upp denne.
- Ej tjänstgörande ledare som ledde privatgrupp som vände tidigt när han såg vart åt det barkade som säger att han struntade i hur det gick för de många grupper som samtidigt fortsatte ut över isen.
- Ej tjänstgörande ledare som vägrar bistå vid räddningen med motiveringen att han inte är i tjänst.
- Ledare som svarar annan ledare som efter dramatisk egenräddning tappat bort halva sin grupp och som försöker ta reda på hur återtåget skall ske från Askö: "sköt du ditt så sköter vi vårt".
- Ledare som är ovillig att berätta för deltagare, som efter problematisk räddning tappat bort sin ledare, var denne är.

Vi har inte utrett dessa vittnesmål närmare. Det är möjligt att några bygger på missförstånd eller är någon slags reaktion under chock. Kvar står ändå att det uppenbarligen förekommit oacceptabla uppträdanden från några personer.

3. Stockholms Skridskoseglarklubb, SSSK

3.1 Inledning

I detta kapitel behandlas inledningsvis långfärdsskridskoåkningens utbredning och organisation i Sverige och övriga världen varefter huvuddelen ägnas åt en mer ingående redogörelse för Stockholms Skridskoseglarklubb, SSSK. Bl a vad SSSK som organisation säger sig ha för uppgift, hur organisationen är uppbyggd, vad som krävs för medlemskap och för att bli ledare samt hur turverksamheten organiseras och vilka regler som gäller för denna. Dessutom redovisas vilket säkerhetsarbete som bedrivs och vilken syn i säkerhetsfrågor som förmedlas inom organisationen. Slutligen refereras ett antal skilda åsikter och synpunkter som framförts både av enskilda medlemmar och av personer utanför SSSK, om SSSK:s sätt att verka med anledning av händelserna vid Askö.

3.2 Långfärdsskridskoåkning i Sverige och i övriga världen

I Sverige finns ca 80 föreningar som har långfärdsskridskoåkning på programmet, från Luleå i norr till Skåne i söder. I dessa föreningar finns totalt ca 30.000 långfärdsskridskoåkare. Storleken på föreningarna varierar från kamratgång på 15-20 åkare till SSSK med ca 12.000 medlemmar. 55 föreningar är lokala avdelningar inom Friluftsrådet. De finns främst på mindre orter men även i några större orter. Det har under senare år varit en trend att friluftsrådssektioner med många långfärdsskridskoåkare brutit sig loss och bildat fristående klubbar alternativt nya friluftsrådssektioner fokuserade enbart på långfärdsskridsko. Det första har hänt t ex i Karlstad, Eskilstuna och Jönköping och det senare i nordöstra Östergötland (Norrköping, Finspång och Söderköping, nuvarande Bråvallaskrinnarna).

Det finns ingen och har aldrig funnits någon riksorganisation som hanterar gemensamma frågor angående säkerhet, utbildning eller krav på medlemmar och ledare. Anledningen till detta är dels att de föreningar som är anslutna till Friluftsrådet redan anser sig ha en riksorganisation och dels att SSSK som med sin nu drygt 100-åriga historia i mångt och mycket uppfunnit hela konceptet med långfärdsskridskoåkning och därför haft en tradition att hantera alla frågor inom föreningen. Saker inom långfärdsskridskoåkning har uppfunnits inom SSSK och sedan spridits till andra klubbar. Det gäller allt från utrustning till organisatoriska frågor.

Den samverkan som idag finns mellan föreningarna sker framförallt inom israpporteringen där det finns ett rikstäckande kontaktnät med träffar vartannat år. Ett visst utbyte sker även inom utbildning. T.ex. har alla föreningar anslutna till Friluftsrådet möjlighet att låta sina ledare delta i en central ledarutbildning. År 2000 gjordes ett försök att bilda en nationell säkerhetskommitté vars uppgift skulle vara att komma fram till en gemensam policy för utrustning, medlemsutbildning samt att fungera som en gemensam påtryckningsgrupp. Kommittén upplöstes efter några år p g a svårigheterna att samverka. Dessutom ansåg man att det var svårt att komma ut med information då det saknades en riksorganisation eller en rikstäckande specialtidning för långfärdsskridskoåkning. Man ansåg vidare att säkerhetsnivån idag är godtagbar. Flera tidigare försök att bilda liknande kommittéer har gjorts.

Internationellt bedrivs långfärdsskridskoåkning liknande den i Sverige på flera orter i Finland och på enstaka platser i Ryssland, Norge, Tyskland och USA. I Holland har man en lång skridskotradition och ett enormt skridskointresse bland allmänheten, men skridskoåkning bedrivs på ett annat sätt. Något organiserat internationellt samarbete inom långfärdsskridskoåkning finns ej.

3.3 SSSK:s historia och ändamål

Stockholms Skridskoseglarklubb, SSSK, bildades 1901. Under det första verksamhetsåret hade klubben 158 aktiva medlemmar. Därefter följde en lång period av relativt måttlig men stadig tillväxt. Utfärderna företogs ända fram till mitten av 1920-talet huvudsakligen som segelturer. Eftersom segling på icke rekognoserade isar var ganska riskfyllt övergick man alltmer till att färdas för egen kraft i ledarledda grupper. Efter 1937 finns få anteckningar om organiserade utfärder med segel. Klubbens seglare ägnade sig i fortsättningen mest åt träning och tävling på rekognoserade isytor.

I början av 1960-talet startade en expansion som accelererade under 1970-talet. Under 1990-talet tog en ny snabb expansion fart, troligen påverkad av kalla, snöfattiga vintrar och ett ökat intresse för friluftsliv. Sedan 1996 då SSSK hade ca 8 500 medlemmar, har medlemsantalet ökat med drygt 40%. I slutet av 2002 hade SSSK nära 12 000 medlemmar varav ca 3 300 familjemedlemmar.

SSSK är en ideell förening vars verksamhet grundas på vad medlemmarna vid en föreningsstämma (årsmöte) beslutat skall anges i föreningens stadgar. Nedan återges de paragrafer där ändamålet med verksamheten, vad som krävs för medlemskap samt hur verksamheten praktiskt skall bedrivas, stadgas.

- §1 *Stockholms Skridskoseglarklubb (SSSK), nedan även kallad klubben, har till ändamål att bereda medlemmarna tillfälle att utöva skridskosegling och långfärdsåkning på skridsko samt att verka för dessa intressens spridande.*
- § 2 *Medlemskap i Klubben kan vinnas av envar lämplig sökande. Styrelsen fastställer regler för bedömning av sökandes lämplighet och för introduktion av nya medlemmar i Klubben. Styrelsen kan, om synnerliga skäl föreligger, utesluta medlem. Beslut får dock ej fattas innan vederbörande haft tillfälle att yttra sig.*
- § 15 *Klubben bör på lämpliga dagar anordna utfärder på skridsko. Ledare äger rätt att avvisa medlem vilkens utrustning bedöms ofullständig, likaså medlem vilkens åskicklighet bedöms otillräcklig i förhållande till gruppen. Deltagande i utfärder anordnade av Klubben sker på egen risk. Skadeståndsanspråk mot Klubben, eller av Klubben utsedd ledare, eller av ledaren utsedd medhjälpare, kan ej ställas.*

Medlemmarna väljer vid årsmötet på hösten en styrelse bestående av ordförande samt nio till tolv övriga ledamöter. Styrelsens uppgift är att leda klubbens verksamhet, förvalta dess tillgångar samt utse härför erforderliga funktionärer. Inom styrelsen finns en ledamot med särskilt ansvar för säkerhetsfrågor.

I de följande avsnitten redovisas närmare hur stadgarna omsatts i praktisk verksamhet och vilken information som lämnas till medlemmarna härom.

3.4 Funktionärer

I stort sett all verksamhet bedrivs på ideell basis utan eller med endast en symbolisk ersättning till dem som utför uppdrag åt klubben. Det finns inom organisationen förutom styrelsen en rad funktionärer som på detta sätt utför olika uppgifter enskilt eller i grupp. Många av dessa lägger säkerligen ned hundratals timmar på klubben. Utan dessa frivilliga och obetalda insatser skulle klubben vara intet eller så skulle medlemsavgiften behöva mångdubblas. Den nuvarande årsavgiften på 190 kr för fullt betalande medlem måste anses närmast symbolisk i förhållande till den nytta som medlemmen kan ha av klubben.

I de följande två avsnitten redovisas närmare vad som gäller för de funktionärer som närmast är inblandade i turverksamheten, d v s färdledare vid utlysta skridskoturer, israpportörer som sammanställer isläget och som organiserar skridskoturerna samt transportchefer som ansvarar för transporten till isen.

3.5 Färdledare

I maj 2003 fanns i ledarmatrikeln på hemsidan 237 skridskoledare, varav 47 kvinnor (20%). Dessutom fanns 27 legitimerade köledare, varav 6 kvinnor (22%). Det synes dock som att kvinnorna är något mindre flitiga att leda turer. Av de närmare 700 turer med färdrapport på hemsidan från säsongen 2002/2003 för grupperna I-V, U39 och E65 leddes 15% av kvinnliga ledare. Vid Askö den 15 februari var endast en av sexton SSSK-ledare (6%) kvinna. På basis av några stickprov i medlemsmatrikeln synes kvinnorna utgöra ca 20% av huvudmedlemmarna, ca 75% av familjemedlemmarna och ca 33% av samtliga medlemmar.

Att bli ledare

I medlemstidningen *Isbiten* nr 2/2002 redovisas vad som krävs för att bli ledare och hur dessa utbildas. Det redovisas också att intresset för att bli ledare är stort. Att av de ca 70 erfarna medlemmar som 2001 visade intresse för att vidareutbilda sig till ledare antogs 13 kandidater. Under säsongen 2002/2003 har 10 kandidater antagits.

Följande krav anges för den som vill bli ledare.

Du skall

- ha varit med i klubben ett flertal år och åkt mycket med klubbensturer
 - bli rekommenderad av någon ledare att söka till ledarutbildningen
 - ha ledaregenskaper med god social kompetens
 - ha genomgått SSSK:s iskunskapskurs (4 teorikvällar och 3 heldagar på is).
 - ha närvarit vid samtliga följande fem teorikvällar i september-oktober
- Kväll 1: Allemansrätt samt gruppsykologi och ledarskap del 1*
Kväll 2: Ansvar, försäkring, juridik samt gruppsykologi del 2

Kväll 3: Kartor & färdplanering samt ledarorganisation, israpportering, transporter, ledarschema m m

Kväll 4: Ledarträff med alla ledare i SSSK.

Kväll 5: Skador och hur vi förebygger dem samt hur vi skall uppträda som ledare i SSSK

Vidare anges

- *Du skall medverka som ledare på kommande års iskunskapskurs på alla momenten, d v s fyra teorikvällar och fyra isfärder är obligatoriska*
- *Innan ledarmärket fås (namnslappen) måste du också genomföra två vanliga ledaruppdrag*
- *I slutet av säsongen en uppföljningskväll.*

Och slutligen

När du har genomgått detta är du "nybakad" ledare i SSSK och nu börjar det roliga, det vet jag och alla SSSK-ledare. Det är en höjdare att vara ledare i SSSK!

Det har påpekats att de ledare som utbildats före 1990 normalt inte har den utbildning som krävs idag. För köledare finns sedan några år en kortare utbildning som leder till auktorisation.

Ledarmärken

I syfte att stimulera och uppmuntra ledare att ta på sig ledaruppdrag finns en ordning med ledarmärken. Ledarmärke i Brons lämnas till ledare som lett minst fem turer, varav en i ytterstjärgård, under minst två och högst fyra år. För ledarmärke i Silver krävs ytterligare sju turer, varav ytterligare en i ytterstjärgård samt två transportchefsuppdrag, under minst tre och högst sex år. För ledarmärke i silver eller guld mot svart emalj, krävs att ledaren lett minst 50 turer efter erhållet silvermärke.

Regler för ledare

Vi har ställt oss frågan vilka närmare regler som finns för hur ledarna skall genomföra sina ledaruppdrag. För att få svar på frågan och för att belysa om det förekommit någon utveckling över tiden har vi gått igenom såväl aktuellt material som något äldre material vilket refereras i det följande.

I Anvisningar och råd för Stockholm skridskoseglarklubb's färdledare från 1971 anges att färdledarens uppgift är att leda färden på ett sådant sätt att deltagarna får största möjliga utbyte av färden. Vidare sägs "Färdledaruppdraget innebär ansvar. Risker skall helst undvikas helt, respektive beaktas med hänsyn till deltagarnas personliga isvana och gruppens storlek. Säkerheten skall ständigt beaktas. Färdledaren har ansvar för hela gruppen. Alla gruppmedlemmarna bör alltid kunna se färdledaren och utan besvär kunna följa hans väg. ... Sammanfattningsvis bör färdledaren leda säkert och trevligt."

Det anges att färdledare får enligt eget bedömande med hänsyn till isens beskaffenhet, gruppens storlek mm vid start avvisa deltagare, som ej är utrustad med isdubbar eller vars utrustning i övrigt uppvisar allvarliga brister. Och vidare att den som ändå följer med skall upplysas om att han gör det på egen risk.

I övrigt behandlas en rad praktiska frågor samt lämnas ett antal råd. Bl a vad som bör göras vid personskada, att färdledare bör ta del av väderleksrapporten kvällen före utfärdsdagen, att deltagare som anländer till samlingsplatsen och som ej är klubbmedlemmar bör få medfölja om de bedömes klara färden, att start ej bör ske innan alla är klara och att mycket stora grupper bör undvikas.

I en omarbetad version benämnd *Råd till klubbens färdledare* från 1993 ges den nyblivne ledaren rådet att ta kontakt med någon erfaren färdledare som följer med inkognito under de första ledaruppdragen. Vidare anges att som färdledare skall eller kan man utse personer som hjälper en. Som i den tidigare versionen uppmanas ledaren att leda säkert och trevligt. Det sägs att under säkra förhållanden kommer trevnaden i första hand men att det fordras att gruppen uppträder disciplinerat vid riskfyllda partier där säkerheten måste komma i första hand.

Det sägs vidare att samtliga färdledare utan ledaruppdrag för dagen alltid bör ha med sig en ledarflagga ifall det finns behov av extraledare. Även nu får deltagare som inte är medlemmar i klubben följa med, förutsatt att de är rätt utrustade, bedöms klara färden och det finns plats på de aktuella transportmedlen. Det understryks att ledaren har full rätt att avvisa deltagare (även medlemmar) som inte är utrustade som SSSK-boken föreskriver eller som uppenbart inte kan hänga med i gruppens takt. Vikten av spårdisciplin vid osäkra isar understryks. Ledaren uppmanas vänligt men bestämt säga till dem som viftar med stavar och pikar.

Under rubriken *När det kärvar till sig* lämnas följande vägledning för vilken säkerhetssyn som bör gälla.

Även om allt är väl förberett kan du ställas inför en is- eller vadersituation som gör att du måste ifrågasätta om färden skall inställas eller avbrytas. Det kan vara osäkra isar, svåråkta isar, stormvindar o s v. Från det att deltagarna samlats, är det färdledaren som ensam har ansvaret och därigenom full rätt att avgöra om färden skall avbrytas eller ej. Som klok ledare lyssnar du naturligtvis till råd, men det slutliga beslutet tar du själv. Om issituationen bedöms som farlig eller osäker är det mycket bättre att vara försiktig än motsatsen. Låt dig inte dras med på äventyrligheter mot din vilja. Det är din egen kompetens och ditt eget omdöme som skall vara avgörande. I sådana situationer är det modigt att vara försiktig. Du skall veta att inget klander kommer att drabba dig från klubbens ledning, om du i en osäker situation avbryter en färd, även om det senare skulle visa sig att det inte var nödvändigt.

I SSSK-boken från 1998 anges att ledarna inför säsongstarten på hösten antecknar sig på ett ledarschema och förbinder sig därigenom att stå till förfogande för ledaruppdrag under säsongen. Vidare förklaras att en ledare kan avsäga sig ledaruppdraget om det blir fler än 30 deltagare i gruppen samt att ledaren också av andra säkerhetsskäl kan inställa eller avbryta en utlyst färd. Och att ledaren har rätt att be en alltför svag åkare att lämna gruppen men att han/hon då först måste hitta en lämplig avstigningsplats varifrån det måste gå att nå allmänna kommunikationer.

I *Goda råd till SSSK:s ledare* från 2001 behandlas endast frågor av mer praktisk och organisatorisk natur.

I *Isbiten* 2/2003 anges ”Då ledare i samband med påbörjande av utfärd eller under utfärd erfar att deltagare inte uppfyller ställda krav på utrustning eller för gruppen påbjuden åkstyrka äger denne rätt att på lämpligt sätt från gruppen avvisa personen i fråga. Avvisningen sker då med hänsyn tagen till de för tillfället rådande omständigheterna och så att deltagarens trygghet rimligen inte äventyras. Avvisad deltagare svarar själv för sin egen hemtransport. Ledarens beslut är enväldigt.”

Sammanfattningsvis kan sägas att ledarnas uttalade skyldigheter begränsas till

- att genomföra ledaruppdrag som man tecknat sig för, samt att
- se till att den som avvisas från turen kommer tillbaka till civilisationen på ett säkert sätt.

Erfarenhetsutbyte och vidareutbildning av ledare

Som nämnts samlas ledarna varje år till ledarträffar för att utbyta erfarenheter av speciella händelser som kan bli vägledande för styrelsen i frågor som rör säkerhet och planering av färdverksamheten. Det uppges att den diskussion som sker i ledarkollektivet inför säsongen har en central roll som riktlinje för säkerhetsnivån. Ledarna gör också en årlig ledarutflykt då man övar iskännet, räddning vid olyckor och hantering av skadade m m. Dessutom förekommer med ett par års intervall träffar under säsongen där ledarna i mindre grupper utbyter erfarenheter. Det har också då och då genomförts särskilda sk isrävsutbildningar.

Enligt uppgift brukade klubbens före ordförande avsluta ledarträffarna med följande citat från polischefen i Spanarna på Hill Street: ”Let’s be careful out there”. Nuvarande ordförande brukar enligt egen utsägo påpeka att det ofta krävs större mod att vända och avbryta än att fortsätta. Och att styrelsen och hela klubben står bakom dig som ledare i ditt beslut att vända.

Enligt minnesanteckningarna från ledarträffen hösten 2002 underströk israpportörerna att ingen är skyldig att leda på is som man tycker är svag eller ruskig. Vidare sades ”Avgör själv om Du vill ge Dig ut på isen. Vandra om det blir för tunt. Rapportörerna lyser hellre ut en is för mycket än missar en fin is.”

Vidare beskrevs en incident på Svartlögafjärden och den efterföljande diskussionen på följande sätt.

Andra erfarenheter drogs av turer med plurr. Svartlögafjärden kom i fokus men plurrturer fanns också beskrivna från Hovgårdsfjärden, Långtarmen och Tämnanen. En Svartlögatur den 9 januari föranledde en längre diskussion med många inlägg.

Man hamnade mot slutet av dagen i ett läge att isen inte bar in till fastare is utanför Hallonstenarna. Man försökte rekognosera krypande på ett långt led för att finna en framkomlig passage. Återtåget skedde i egna spår via Systrarna efter att man meddelat till bussen att man var försenad. Förseningen visade sig bli 1,5 tim. En viktig erfarenhet är att alltid hålla reträtten säkrad.

Thure uppmanade till läsning av färdrapporten som han funnit mycket välskriven och lärorik. Färden framstod som betydligt allvarigare av dem som stod vid sidan om. Kom ihåg Lasse Lisons kunskaper om "tvåskridskois" och "ensskridskois". Så länge du kan åka på en skridsko är det ok eftersom du då har möjligheten med två skridskor kvar. Är det "krypis" är det inget för SSSK-grupper. En erfarenhet för skärgårdsisar är att det ofta är som tunnast på den nylagda isen alldeles intill tidigare lagd tjockare is. Detta kan bero på att det finns en uppgrundning och större vågamplitud som stoppat det tidigare isläggningsskedet. Ibland kan man därför inte angöra en örad utifrån utan får snirkla sig in bakom en ö innan man kan leta sig in på den fastare isen.

Röster från auditoriet (som här anonymiserats):

- Vi måste tänka på hur vi skriver färdrapporter. Försök fånga stämningen. Undvik raljanta tonfall det är 10.000 som läser!
- Attityden till plurrningar verkar ha förändrats säger medlemmar som åkt länge med klubben (30 år och mer...)
- Statistiken säger att det är 1% plurrningar som tidigare. Ledaren bestämmer risknivån.
- Jag stod på land och upplevde det oerhört dramatiskt. Jag såg det öppna vattnet som troligen bildats vid en gångjärnsråk. Skulle vi ringa 112 eller inte? Var en stor katastrof på gång. Var är dom nu? Skruva inte upp risknivån! I efterhand tycker jag nog vi skulle ha ringt.
- Vi ägnar oss åt "Våt poesi" i våra färdrapporter. Dom är förhärlikande. Tänk om det händer något och massmedia plockar fram gamla färdrapporter.
- Jag var med... Det var fina isar och man förleddes. Turerna fortsatte att utlysas på Svartlögafjärden trots att det blev tunnare.
- Det har blivit macho-stil över plurrningar "man skakar av sig litet och fortsätter". Obs man är inte helt kurant efter en plurrning - lämna över ledarskapet till någon.
- Erbjud Dig att ta över när ledaren plurrat.
- Ska vi inte ha en regel att någon annan tar över när ledaren plurrat?
- Vissa upplevde turen som obehaglig t.o.m. så att de kunde tänka sig att sluta åka skridskor. Hur kunde det gå så långt? Var det testosteronet som rann till? Det var många duktiga ledare och erfarna deltagare med i gruppen men ingen protesterade. Skriv Dig inte fri från ansvar om Du märker att något är fel.
- Vi måste tänka på hur media uppfattar oss. Olyckshändelsen vid Skarholmen var nära att sluta illa. Den turen byggde på information från oss. Vi

lever nära de tråkiga händelserna. Man kan inte bara titta på isen man måste också ta hänsyn till förmågan att ta sig upp.

- *Jag hoppas på en framtida samling för isteknik och ledarteknik. Det finns två situationer som kan vara riskabla. Läge 1 när testosteronhalter etc grumlar omdömet. Man hetsar varandra. Läge 2 Turen är inge kul men man säger ingenting - man kan aldrig åka fortare än den långsammaste deltagaren. Det är otrevligt att åka så någon är rädd, då får man sälja isen och vända! All is är till för glädjens skull!*
- *Jag glömmer inte den 9 jan, jag var transportchef denna dag. Tänk på att välja reträtt tidigt så det finns marginal och håll kontinuerlig kontakt med bussen/transportchefen.*
- *Överlåt kommunikationen till någon annan i gruppen. Du är själv fullt upptagen med att leda och bedöma is!*
- *Man kan även som erfaren ledare göra misstag. Jag har själv lett en grupp 5 rakt ut på en vindbrunn. Av och till får jag obehagskänslor när jag erinrar mig det.*
- *Av erfarenhet säger jag håll lucka till ledaren! Se till att ha en erfaren 5-10 meter bakom. Ju sämre isen är desto viktigare att ledaren bestämmer.*
- *Håll kontakten bakåt. Hur mår gruppen? Håll kontakt med kökarlen.*

Ordföranden sammanfattade diskussionen med tre punkter

- A. *Det ska vara roligt att åka skridskor. Skapa trygghet i gruppen och ta hand om dem som är oroliga. Gå iland om det behövs!*
- B. *Ha stor fantasi! Se till att Du har marginaler och reträttvägen kvar. Bränn inte en reträttväg. Ett svagt parti ska bära hela gruppen två gånger. Gör bedömningen efter gruppens storlek. Är det för eller eftermiddag? Man kan tillåta sig litet mer på förmiddagen. Planera ej att köra över okända isar tillbaka till bussar eller till båtavgång.*
- C. *Var ödmjuka! Var beredd att ändra planeringen.*

Förutom vid ledarträffarna delges och diskuteras erfarenheter via färdrapporter och via särskilda e-postlistor samt naturligtvis från ledare till ledare.

3.6 Israpportering och turorganisation

I SSSK-boken anges att israpporteringen, som sköts av en grupp *Israpportörer* på femtio personer med stor erfarenhet av isar, isläggningsskeden och issäkerhet, utgör kärnan i verksamheten. Israpporteringen ger den grundläggande, viktiga isinformationen både för klubbens ledarledda turer och för privatturer. Israpportörerna sammanställer fortlöpande information om åkbara isar vilken sedan redovisas flera gånger per vecka

på *Isnytt* som medlemmarna kan ta del av på klubbens hemsida och via telefonsvarare. Israpportörerna är också de som organiserar klubbens ledarledda utfärder. Särskilda *transportchefer* bistår israpportörerna med att organisera och genomföra transporten av deltagarna till isen.

Sedan några år finns även en särskild hemmaisrapportering där åkbara isar i och nära Stockholm rapporteras. Syftet är att erbjuda alternativ till det ordinarie turutbudet för dem som inte kan eller vill vara borta en hel dag och som inte är så säkra på att bedöma is. Ett annat syfte är att avlasta turverksamheten. Rapporteringen sköts av en särskild grupp hemmaisrapportörer.

Information om isläget

Bakom varje Isnytt-meddelande ligger ett omfattande arbete. Israpportören måste först skaffa sig en god bild av isläget med hjälp av rapporter som medlemmar och andra lämnat digitalt eller via telefonsvarare. Israpportören kan också behöva ta kontakt med kolleger i andra skridskoföreningar, utsända isspanare, lotsar, fiskare och andra lokala observatörer. Han måste också bedöma på vad sätt vädret under den senaste tiden och under morgondagen kan påverka isarna. För väderinformation används de generella prognoserna i radio och TV kompletterade med detaljinformation via internet, främst från Vägverket. I komplicerade situationer tar israpportören ibland direktkontakt med meteorolog.

Planering av utfärder

När förutsättning finns anordnas ledarledda skridskoturer normalt onsdagar, lördagar och söndagar. Dagen innan har israpportören som planläggare och utlysare en mycket central roll. Det gäller att under kort tid besluta om vart morgondagens turer skall gå och utse ledare till de olika turerna och grupperna. Då har israpportören hjälp av ett för hela säsongen uppgjort schema, där ledarna har antecknat sig för uppdrag vissa dagar.

Till sin hjälp vid val av åkområde har israpportören särskilda *isspanare* som kan sändas ut för att närmare undersöka isläget. Vid kontakt med en israpportör uppger denne att detta inte innebär att den tänkta färdvägen rekognoseras i detalj, så som en del andra föreningar gör. Att åkning på nya utforskade områden ger en extra krydda. Han skickar dock inte grupper inom ramen för det normala turutbudet till områden där ingen tidigare åkt. Han understryker också att långfärdsskridskoåkning är och förblir en risksport.

I uppgiften ingår också att välja transportmedel, ofta abonnerade bussar. Slutligen skall färdledarna ges mer detaljerad information om de områden de skall befara. Sedan några år utses normalt även en särskild *transportchef* för respektive turavgång vars uppgift är att samordna transporterna under dagen samt även att bistå israpportören kvällen innan med kontakter med ledare, bussbolag, etc.

Israpportören är ansvarig för utfärdsplaneringen fram till dess att färden är utlyst på isnytt varefter beslutanderätten övergår till transportchefen.

I skriften *Råd till transportchefer*, vilken delades ut vid transportchefskvällen 01-11-26, anges att transportchefen tillsammans med israpportören bör reda ut vilken arbets-

fördelning som skall gälla vid planeringen. Att vissa av följande arbetsuppgifter kan vara aktuella för israpportören: Eventuella ändringar i ledarschemat, information om turupplägg och isförhållanden, antal beställda bussar, att reda ut taktiska punkter på kartan och preliminär tidtabell för turen, att ta fram ledarutskicket med samtliga telefonnummer, att ringa några ledare och diskutera turupplägget samt att se till så att samtliga övriga ledare blir informerade. Det anges också att vid planeringen kan *SSSK, buss och färdledarplan*, som är en enkel mall för notering av uppgifter som krävs för transporten såsom planerade start-, mål- och väntplatser samt uppgift om transportchef och ledare, användas i valda delar. Skrivningen bör rimligen tolkas så att de uppräknade aktiviteterna är sådana som normalt bör utföras och att det som inte läggs på transportchefen återstår för israpportören.

Genomförande av utfärder

I råden till transportchefen redovisas ett förslag till arbetsflöde vilket i stort bör återspegla hur en ledarledd utfärd är tänkt att genomföras. Det understryks dock att det är upp till varje transportchef och till hur situationen ser ut en viss dag, att agera på bästa sätt. Det sägs också att transportchefen inte är enväldig utan att han i regel endast skall vara sammanhållande och agera i samråd med de andra ledarna. Följande redovisas.

Vid samlingsplatsen skall transportchefen bl a söka delegera så mycket uppgifter som möjligt till andra ledare. Han skall organisera biljettutdelning, kontrollera antalet platser i varje buss, utse en buss till samordningsbuss, lämna handlingen *SSSK, buss och färdledarplan* till chauffören, bestämma om någon buss skall skickas tillbaka samt hålla en kort ledarkonferens innan avfärd och därvid dela ut nämnda plan till samtliga ledare och gå igenom denna.

Vid startplatsen skall transportchefen hålla ytterligare en ledarkonferens där tider för eventuella transfers och hemfärd bekräftas. Eventuella justeringar i *SSSK, buss och färdledarplan* skall meddelas till samordningsbussen. Härfter anges att transportchefen normalt är ledig under färden.

Vad som sen normalt sker är att ledarna placerar sig på isen med vissa avstånd med uppsatta *SSSK*-flaggor varefter deltagarna söker upp den åkgrupp och den ledare som man vill åka med. Om auktoriserad köledare finns utses denne i annat fall utses en eller två frivilliga till kömän. Det är mycket ovanligt att kömän för *SSSK*-flaggan. Ledaren genomför sedan turen med sin grupp så som han finner lämpligt.

Vid målplatsen skall transportchefen efter att ha kontrollerat att samtliga grupper kommit in, stanna kvar till sist. Vid lördagsturer skall transportchefen under hemresan rapportera om deltagarantal, använda bussar och isläge till lördagens israpportör. Vid hemkomsten skall ytterligare rapporter lämnas.

Kommunikation israpportör – transportchef - ledare

Av de intervjuer vi gjort med ledarna vid Asköturen samt av synpunkter som inkommit från olika ledare i övrigt synes det som att kommunikationen mellan israpportör, transportchef inte alltid fungerar fullt ut som ovan beskrivs. Från flera håll efterfrågas generellt mer organiserade genomgångar innan start, vilket skall ha varit vanligare

tidigare. Mycket förmedlas dock idag via läsning av färdrapporter på webben och via telefon kvällen innan.

En ledare som under säsongen lett sex turer säger att han vid flera tillfällen varit med om att genomgången inskränkt sig till vilken tid man förväntas vara tillbaka i bussen och huruvida man kan lämna grejor i densamma. En annan ledare menar att en försämring skett i detta avseende när transportcheferna infördes då israpportörens information måste filtreras genom ett ytterligare led innan den når ledarna. Vid Askö varierade den information som ledarna fick av transportcheferna i stort från ingen alls till start- och måltid samt att den bästa isen fanns vid Askö.

3.7 Medlemmarna

Hur medlemmar tas in och vilken information som lämnas till nya medlemmar

Längre tillbaks krävdes för medlemskap rekommendation av två och senare en medlem som också skulle påta sig att vara fadder åt den nyblivne medlemmen under den första tiden. Sedan mitten av 1990-talet tillämpas istället en ordning med ett särskilt *Välkommenprogram* där medlemskap kan vinnas av den som genomgått och godkänts inom ramen för programmet.

Välkommenprogrammet består av en teorikväll - *Välkommenkväll* - och en dag på isen - *Välkommentur*. Under välkommenkvällen förklaras hur man kan dra nytta av medlemskapet på bästa sätt, vilka krav som ställs på deltagarna vid organiserade turer och hur dessa går till. Utrustning demonstreras och det redovisas hur israpporteringen går till m.m. Välkommenturen är en skridskotur med tonvikt på instruktion och praktisk tillämpning av välkommenkvällens teori. Boende på samma adress som huvudmedlem kan tas in som familjemedlem utan att behöva genomgå välkommenprogrammet varvid förutsätts att huvudmedlemmen tar ansvar för familjemedlemmens teoretiska och praktiska kunnande.

I informationen om medlemskap understryks att klubben inte har någon aktivitet för nybörjare. Det förutsätts således att åkaren skaffat sig grundläggande is- och åkkunskaper tidigare. Som kriterium för godkännande gäller endast att åkaren skall vara rätt utrustad och ha en åkteknik motsvarande lägst grupp 5-hastighet, ca 10 km per timme. I medlemstidningen *Isbiten* och på klubbens hemsida anges att genomfört välkommenprogram ger ett kvitto på att man är kapabel att följa med på klubbens turer och motsvarande, samt att man lever upp till klubbens motto: *Kunskap, Utrustning och Sällskap*.

De nyblivna medlemmarna erhåller ett bokpaket vari dels ingår mer allmän litteratur om långfärdsskridskoåkning och iskunskap och dels ingår den s k *SSSK-boken*, som är en handbok för medlemmarna i SSSK. I *SSSK-boken* lämnas en ingående information om organisationen och verksamheten, anpassad till nyblivna medlemmars behov. Den senaste utgåvan som är från 1998, är på drygt 30 sidor och anges ha en löptid på 6-10 år. Eventuell förändrad och kompletterande information lämnas varje år i klubbens årsbok. Motsvarande information finns också till stora delar tillgänglig för medlemmarna på klubbens hemsida. I det följande refereras i första hand de delar av innehållet som beskriver förhållningen till säkerhetsfrågor samt vilka regler som gäller vid

klubbturen, bl a vilka krav som ställs på deltagarna och vilka rättigheter och skyldigheter som ledarna har.

I förordet understryks att säkerhetskapitlet är det väsentligaste kapitlet. Stadgarnas ändamål att bereda medlemmarna tillfälle att utöva långfärsåkning på skridsko anges åstadkommas genom att hjälpa medlemmarna hitta de bästa isarna, organisera ledarledda turer samt att vara en öppen, ideell förening och samverka med syskonföreningarna.

I säkerhetskapitlet anges bl a att sporten inte är utan faror och att klubben lägger ned åtskilligt arbete på att utveckla och sprida säkerhetsmedvetandet samt att varje plurring är ett misslyckande. Hur utrustningen bör vara utformad behandlas ingående. Att man inte skall åka ensam understryks varvid det anges att det känns tryggt att åka i grupp, på klubbtur eller privattur, med en isvan ledare. Hur man bör uppträda när man åker i grupp, exempelvis hålla avstånd och inte vifta med stavar och pikar, förklaras.

Systemet för israpportering och isnytt per telefon och på klubbens hemsida redovisas. Likaså israpportörernas uppgift och arbete med att bestämma var och hur klubbens utfärder skall ske.

Hur klubbturen organiseras och normalt går till redovisas relativt ingående. Det förklaras bl a att åkarna inom en grupp bör vara någorlunda jämnstarka i fråga om kondition och åkstyrka för att deltagarna skall få bästa möjliga utbyte. Att det därför tillämpas en gruppindelning i fem klasser baserat på vilken åksträcka som deltagarna bedömer sig kunna klara av. Det betonas att det är viktigt att man väljer rätt åkgrupp, d v s att man inte överskattar sin förmåga. Det anges som målsättning att det på klubbens färder skall vara högst 30 deltagare per grupp/ledare. Att ledaren, och om möjligt även utsedd köman, under färden skall föra den röda SSSK-flaggan som kännetecken. Det slås fast att ledaren har ansvaret för färden och därför är ensam beslutande om färdväg, raster etc.

Hur färdledare rekryteras och utbildas redovisas översiktligt. Det sägs bl a att en ledare kan avsäga sig ledaruppdraget om det blir fler än 30 deltagare i gruppen samt att ledaren också av andra säkerhetsskäl kan inställa eller avbryta en utlyst färd.

Sammanfattningsvis kan sägas att medlemmarna ges följande information om vad som krävs av dem som medlemmar och vid klubbturen:

- Medlemmen skall ha en åkstyrka motsvarande lägst grupp 5
- Medlemmen skall vara rätt utrustad
- Medlemmen skall välja rätt åkgrupp
- Medlemmen skall åka på led, inte vifta med pikar och stavar
- Medlemmen skall åtfölja ledarens anvisningar

Vidareutbildning av medlemmarna

En särskild *Iskunskapskurs* finns för medlemmar som under några år deltagit i klubbens utfärder och som har åkstyrka för minst grupp 4 och vilkas utrustning uppfyller ställda krav. Deltagarantalet är årligen begränsat till de 120 först inkomna, kvalificerade anmällda.

Kursen behandlar iskunskap, räddning och säkerhet under 4 teorikvällar och 3 hel-dagsutflykter. En av dessa är en räddningsövning under realistiska förhållanden på bristande is. Även under den avslutande färden på s k intressant is kan mer eller mindre frivilliga plurningar förekomma när man prövar gränserna. Allt deltagande i kursen sker på eget ansvar. Kursdeltagare som deltagit i samtliga kursmoment tilldelas det s k *Iskunskapsmärket*.

Under den senaste säsongen har medlemmarna också inbjudits till en teorikväll med islära vid två tillfällen. Inbjudan riktades främst till de medlemmar som inte har genomgått Iskunskapskursen. Föreläsningen ger en introduktion till hur isbildning går till, istillväxt, bärighet, varför isen är svagare på vissa ställen samt hur olika väder påverkar isen. Dessutom har särskilda vårisseminarium på isen genomförts vid några tillfällen.

Så vitt vi förstår sker det däremot sällan någon mer organiserad genomgång av is- och säkerhetsfrågor vid organiserade turer. Dock gjordes föregående år försök med turer med praktisk isorientering, s k PRIO-turer. För kommande säsong planeras en utökning av dessa.

Löpande information till och kommunikation med medlemmarna

Klubbens kommunikation med medlemmarna i is- och säkerhetsfrågor sker vid årsmötet på hösten och vid ett s k vårsammanträde, på hemsidan och framförallt via medlemstidningen *Isbiten* som utkommer med 3 till 4 nummer per år varav ett nummer är föreningens årsbok som bl a innehåller klubbens årsredovisning. Sammantaget kan konstateras att klubbens information till medlemmarna är ambitiös och omfattande. I det följande refereras vad som skrivits om turverksamheten och is- och säkerhetsfrågorna under de senaste fem åren och således kan sägas innehålla klubbens huvudsakliga budskap till medlemmarna i dessa frågor.

I nr 4/1997 redovisas resultatet från en medlemsenkät från 1996 varav bl a framgick att genomsnittsåldern på de 270 medlemmar som svarat var 52 år varav kvinnorna utgjorde en knapp fjärdedel. 35% procent hade åkt med på en klubbtur minst en gång under senaste säsongen. Endast 19% av de turer som de svarande gjorde var SSSK-turer. Resterande 81% fördelade sig mellan åkning på plogade eller konstfrusna banor, 33%, turer med andra organisationer, 5%, samt egentliga privatturer på naturis, 43%.

I nr 3/1998 (årsbok) lämnas en detaljerad redovisning av övning i modern räddningsteknik vid plurnning.

I nr 4/1999 (årsbok) redovisas en allvarlig plurningsincident där en privatgrupp på tre åkare kunde räddades av en SSSK-grupp som kom till undsättning.

I nr 2/2000 finns en beskrivning av en plurnning vid en privattur med två deltagare som hade kunnat sluta olyckligt.

Vidare finns en artikel av klubbmedlemmen Yngve Lindung där långfärdsskridsko som risksport diskuteras. Det konstateras att en typ av människa lyfts fram i media under 1990-talet under benämningar som äventyrsidrottare och risksportare. Frågan ställs, bl a med anledning av vad som framgått av en del färdrapporter, om också lång-

färdskridsko är en risksport. I en intervju med en författare till en sådan rapport tillbakavisar denne benämningen risksportare men förklarar att han upplever det som spännande att uppleva om isar som han åker på ska hålla eller brista. Att det är en viktig poäng att åka på isar som ingen tidigare åkt på.

Lindung finner för sin del det inte rimligt att betrakta den stora mängden långfärdsskridskoturer för riskföretag. Att det minst av allt gäller de tusentals ledarledda turer som äger rum inom landets alla långfärdsskridskoklubbar. Att den goda garantin här för är den säkerhetskultur som under lång tid utvecklats inom sporten, med SSSK i den ledande rollen, och som spritt sig över landet. Att satsandet på säkerhet har skapat en grundad uppfattning hos människor att det går njuta långfärdsskridsko utan påfallande risk och fara att råka illa ut.

I nr 1/2001 finns en insändare där faran vid ensamåkning kontra dilemmat att inte få åka om man inte hittar någon åkkamrat diskuteras. Skribenten konstaterar att man när man åkt ensam kan tycka att man tagit en onödig risk och oroat andra men att det man ångrar mest är de tillfällen då man ensam eller i sällskap inte har utnyttjat fantastiska isar.

I nr 3/2001 med fortsättning i nr 1/2002 redovisar samme författare som till artikeln om långfärdsskridsko som risksport i nr 2/2000, Yngve Lindung, en historisk tillbakablick på hur man i olika tider menat att man bäst tar sig upp ur en vak. Av artikeln framgår med tydlighet att det är mycket svårt för den som ensam gått ner sig på tunn bristande is att själv ta sig upp.

I nr 4/2001 redovisas följande gyllene råd. För god säkerhet krävs isdubar, ispikar, lättåtkomlig livlina, visselpipa och ryggsäck med midjebälte och ombyteskläder gärna i plastpåsar. Åk aldrig ensam, minst två och helst i grupp. En bra försäkring mot skador vid fall är knä- och armbågsskydd. Försäkra dig om att isen är tillräckligt tjock. Lär dig isens svaga punkter.

I nr 4/2002 (årsbok) finns en längre artikel om inställningen till plurrningar av samme Lindung som ovan. Inledningsvis redovisas följande citat från en skridskoveteran ur jubileumsboken: ”Risken att plurra är en krydda som vana skridskoåkare gärna vill ha kvar på matsedeln”.

I artikeln konstateras att nöjet med att flyga fram över isen skulle vara borta om man med piken skulle testa snart sagt varje meter is framför sig. Att många tillbringar sina långfärdsskridskoliv i den relativa tryggheten som ledarledda grupper innebär men att man för att utvecklas som långfärdsåkare måste träna på att själv bedöma isen och ta ansvar. Men att ingen som åker på tunn is kan förutsäga exakt när isen kommer att brista. Det redovisas att plurrningar ofta i färdrapporter beskrivs som resultatet av bristande uppmärksamhet, orutin och otillräcklig iskunskap, enstaka gånger också övermod, åkande mot bättre vetande. Att det dessutom finns brist på åkdisciplin, deltagare som åker före ledaren eller äventyrligt tar andra vägar. Som särskilt dramatisk plurrningstyp anges när en hel grupp gett sig ut på tunn eller dålig is med följd att många plurrar samtidigt.

Vidare anges att färdrapporternas attityd till plurrningar normalt är avspända i ordval och tonläge. Att detta skapar en attityd som genom sin jargongiska karaktär verkar

språkligt besvärjande på chocken att plötsligt sjunka ned i det kalla vattnet. Lindung tror att den stora mängden nya och oplurrade långfärdsskridskåkare åker omkring med en betydande oskuldsfullhet om vilka påfrestningar som kan vänta i en plurning.

Lindung konstaterar att de flesta långfärdsskridskåkare, utan att utsätta sig för alltför stora faror, om man skrinna klokt, är för sitt nöje beredda att betala vad det kostar, att isen ibland överlistar honom. Men att det också finns skrinna som under alla förhållanden betraktar plurningsrisken som något negativt. Han håller inte med om vad som sägs i det ovan refererade citatet om att alla vana långfärdsskridskåkare vill ha kvar plurningsrisken som krydda. Han tror att de flesta skridskåkarna, om det vore möjligt, skulle välja att åka på is på vilken det inte går att plurra. Skridskoåkning med plurningsrisk skulle väljas av en mindre grupp, som en specialitet från förr i tiden, och dess anhängare utpekas som äventyrliga riskskridskoåkare.

I nr 2/2003 beskrivs en händelse där relativt tjock is brast mellan två sprickor vid en klubbturn. Som lärdom anges att man aldrig skall sluta förvånas över isens beteende, att man skall vara uppmärksam på geometrin i sprickbildningen, samt att det ofta kan vara befogat att ledaren åker med hyfsat avstånd till gruppen även i motvind då åkarna åker på tät rulle.

I jubileumsboken *Stockholms Skridskoseglarklubb 1901-2001* varnas för våris och lämnas tips om hur man bäst tar sig upp vid plurr. Ett särskild kapitel ägnas också åt plurning vari det i inledningen sägs att risken att plurra är en krydda som vana skridskoåkare gärna vill ha kvar på matsedeln. Dock sägs också att under förutsättning att man har rätt utrustning och följer med på Klubbens turer så är plurrandet i realiteten ganska ofarligt. Att ingen har drunknat under 100 år vid utlysta färder. Härfter redovisas ett axplock av plurningar med som det sägs poänger, några lustiga och några mer allvarliga. Som klubbens hittills allvarligaste incident redovisas när en grupp 1 med åtta deltagare kom ut på alltför tunn is på Brofjärden i början av januari 1994.

Färdrapporterna

Trots den omfattande informationsverksamheten som redovisas ovan är det kanske ändå så att det är färdrapporterna från klubb- och privatturer på hemsidan som ger de flesta medlemmarna den mest levande bilden av vad det innebär att åka skridskor som SSSK-medlem.

Vår uppfattning är att rapporterna normalt ger en korrekt bild av hur turerna genomförts. Men vi konstaterar också att läsaren sällan kan utläsa att det kan vara förenat med fara att åka långfärdsskridsko, särskilt inte om man följer med på en klubbturn. Har man bara kunskap, sällskap och utrustning så är risken liten att det uppstår några större problem. Den sammantagna bilden blir att SSSK:s klubbturner är säkra turer då de leds av SSSK:s erfarna ledare.

3.8 Genomförda turer och plurningsfrekvens

På klubbens hemsida redovisas en omfattande statistik över genomförda turer. Härav framgår att sammanlagt 651 rapporterade klubbturner med totalt 11 104 deltagare genomförts under säsongen 2002/2003. Vid turerna skedde 91 plurningar och 41 olycks-

fall motsvarande 0,8% respektive 0,4% deltagarna. Det räknas också ut att en deltagare baserat på 2002/2003 års plurningsfrekvens statistiskt sett kommer att plurra var 119:e tur efter 561 mils åkning. Sannolikt är dock väntan på att plurra ännu längre för deltagarna då det oftast är ledarna som plurrar.

3.9 Försäkringsfrågor

SSSK:s ledare har ansvarsförsäkring och deltagarna vid ordinarie turer en basal olycksfallsförsäkring.

3.10 Inkomna synpunkter

I detta avsnitt refereras några av de synpunkter och förslag som inkommit via en stor mängd mail och brev samt intervjuer med ledare som rör den allmänna synen på SSSK och det som hände vid Askö. De synpunkter och förslag som mer precist rör räddningsfrågor redovisas inte här utan har inarbetats i avsnitt 2.7. Se också den närmare redovisning i avsnitt 2.5 av vad som framkom om synen på säkerhet i de intervjuer med ledare som vi genomfört.

Allmän syn på SSSK

De som yttrat sig kan grovt placeras på en skala med två poler med de som är starkt kritiska till SSSK:s sätt att fungera i den ena änden och de som försvarar det sätt på vilket skridskoåkning bedrivs och organiseras inom klubben i den andra. Sen finns naturligtvis hela skalan däremellan.

Kritiska synpunkter finns från åkare som var med vid Askö men kanske företrädesvis från dem som inte var med på turen – bl a från några äldre erfarna ledare och medlemmar samt även från skridskoåkare utanför SSSK. Många talar om besvikelse, nonchalans och pubertala förtjusningar och matchoattityder över plurningar och åkning på tunna isar. Någon säger att han blir upprörd när han hör någon skryta med att han utsatt sig för fara vid skridskoåkning. Någon vill avsätta alla ledare som var med vid Askö.

En äldre ledare, som dragit sig ur klubbens aktiviteter då han anser att varken israppor- törer eller färdledare längre håller de försiktighets- och kvalitetsmått som bör krävas, menar att klubben hetsar till oöverlagda riskturer med för lite erfarenhet och kunskap i botten. Han konstaterar att eliten vill åka häftigt men att normalsvenskar inte skall åka som eliten - snälla svenska damer ska inte behöva ligga i sängen och ha mardrömmar efter att ha åkt med klubben. Han ställer sig frågan i vilken annan frivilligorganisation överlämnar normalt vardagsfolk sina liv i söndagsamatörers händer.

En erfaren ledare som var med vid Askö finner det obegripligt att alla grupper oavsett åkstyrka och erfarenhet drog iväg som lämlar över öppet hav. Han kan inte minnas att han trots mångårigt skridskoåkande känt ett så stort obehag som denna lördag. Han ställer sig frågan om han vågar släppa iväg sina närmaste på klubbturen med SSSK i fortsättningen. Han konstaterar att klubben består av åkare med vitt skilda uppfattningar om vad bra skridskoåkning är.

Ett flertal ledare i andra skridskoorganisationer redovisar en påfallande samstämmig uppfattning att SSSK åker på andra och mer riskabla isar än övriga organisationer. Det finns också SSSK-ledare som uttrycker att man leder mer säkert när man leder turer i andra organisationer än när man leder SSSK-turer. Några ser kritiskt på detta förhållande medan andra menar att SSSK kan åka på ett annat sätt därför att SSSK:s medlemmar har större erfarenhet och kunskap.

En ledare i Friluftsförbundet som beskriver sig som feg ledare ställer frågan om SSSK:s självförtroende har blivit för starkt efter mer än 100 år av lyckosam verksamhet. Att generation efter generation av ledare kunnat konstatera att vi klarar allt. SSSK tar sig dit inga andra kan eller vågar och förväntningarna på ultimativa upplevelser från deltagarna ökar. Han menar också att attityden betyder mer för säkerheten än tekniken vilket är bekymmersamt då det är oändligt mycket svårare att påverka attityder än att öka kunskaper.

Det finns också ett antal inlägg, företrädesvis från israpportörer, ledare och yngre åkare, som uttrycker en slags motsats. Denna uttrycks exempelvis som att faran och tjusningen växer på samma stjälk och att det krävs att man utsätter sig för viss fara om man vill uppleva. Att när det inte finns risker så saknas en dimension. Att det är stimulerande att använda sin iskunskap. De flesta påpekar dock att säkerheten är viktig, att det inte får bli obehagligt och att man måste ha marginaler. Några ledare har genomgått en fas med snabba turer med större risker i yngre dagar, men med tiden börjat leda långsammare turer och blivit mer fokuserade på säkerhet.

En israpportör understryker att det alltid innebär en risk för olyckor och i värsta fall dödsfall att befinna sig på naturis och att ansvaret måste läggas på medlemmarna själva som väljer om de vill vara medlemmar, om de vill åka på isar som rapporterats på isnytt, om de vill följa med på utlysta färder och om de tigande vill acceptera en situation under färden som uppfattas som riskfylld. Han menar således att ansvaret för vilken risk man vill utsätta sig för ligger på var och en.

Flera ledare uttrycker att man tror på det fria ledarskapet. Att lägena och parametrarna är för många för att det skall gå att fastslå grundläggande principer och regler för hur ledarna skall handla.

Några yngre åkare som var med på turen tycker att man hetsar upp sig väl mycket i klubben, att man måste acceptera incidenter som denna om inte åkningen skall bli tråkig, att man skulle övergå till privatturer om klubben skulle drabbas av någon överdriven säkerhetsnoja, att enda metoden att till 100% gardera sig är att hålla sig till spolade skridskobanor.

Händelserna vid Askö

Av all tillgänglig information framgår att ingen ledare eller åkare som var med på turen tidigare varit med om att isen bryts upp på det sätt som skedde under några av grupperna. Trots årtionden av åkning var detta en ny upplevelse för alla på isen.

Många understryker att det var ett antal lyckliga omständigheter som gjorde att händelserna slutligen avlöpte lyckligt och utan några dödsfall. Någon exemplifierar med att lotsbåten kunde ha varit i Södertälje och att svävarpiloten kunde ha varit bortrest

och då hade bara helikopterräddning återstått. Då en helikopter bara hinner göra sex vinschningar i timmen och då två helikoptrar inte kan arbeta i närheten av varandra vore det osannolikt att 50 skridskoåkare på flak hade kunnat räddas.

En erfaren ledare och israpportör som hamnade på flak uttrycker att han var rädd då han visste hur små marginalerna var och att situationen nog var den värsta han varit med om på isarna.

En deltagare som aldrig skulle ha vågat åka själv på denna is säger att han övervann sin tveksamhet och olust på utvägen då det var en av SSSK organiserad tur med flera erfarna ledare både i gruppen och i många andra grupper. Att det i efterhand framkom vid en diskussion med ledarna inom gruppen att också dessa resonerat på ett liknande sätt vilket kortfattat kan beskrivas som följer.

Startplatsen var utgångspunkt för en tur med given färdväg som ledde mot de fina isarna söder om Askö. Där skulle allt det finnas om många åkare längtar efter. Turen hade gjorts i veckan utan problem. Före gruppen hade den tidiga starten kört samma väg. Isen var full av skridskospår ut mot horisonten. Fem-sex grupper stävade nu ut mot målet.

När ledare och deltagare efter någon km åkning finner isen tveksam krävs det ett mycket stort mod för att göra något annat än att fortsätta. Spåren leder åt ett håll, de andra grupperna åker ju på. Skall då vi vända och avstå från den hägrande horisonten där den fina isen skall finnas och åka tillbaks till det mjuka snöslasket närmare fastlandet? Nej, det normala mänskliga beteendet är att följa det alla andra gör. Och det sättet att fungera kan man se inom många områden, ta bara börsen. Även om man intellektuellt förstår att något är fel, så litar man mer på vad flocken gör.

En annan åkare som kände sig trygg av att det fanns flera grupper med erfarna ledare längre ut frågar sig om det kan vara så att SSSK:s ledare hamnat i den situation som det ofta talas om inom klubben när allmänheten rusar ut på isen för att andra är där.

En ledare drar paralleller till en artikel i Svenska Dagbladet där en forskare vid Försvarshögskolan menar att den största risken vid farofyllda lägen är att man förnekar faran. Forskaren säger bl a att så länge inget händer precis intill en själv har man en tendens att underskatta riskerna och därför väntar man för länge med att agera.

Någon menar att om det hade funnits något enkelt sätt för ledarna att kommunicera med varandra när man upptäckte hur isen var hade det kanske kunnat gå att få stopp på tåget. Nu såg man bara de andra grupperna stäva på, hundratals meter ifrån varandra. Att ringa runt med mobiltelefon är ändock inte så lätt. Alltså att kunna sända någon typ av signal till alla som betyder: Stopp, jag tycker inte det här är bra, vad skall vi göra? Om det hade funnits någon med ett övergripande ansvar på plats, en slags turchef, skulle denne kanske ha kunnat fungera som naturlig kommunikationscentral.

Några ledare som låg först och tidigt kom i kontakt med mer tveksam is tycker i efterhand att de borde ha varnat de grupper som kom efter. En mycket erfaren SSSK-ledare som ledde en privatgrupp som vände tidigt när han såg åt vart det barkade svarade på fråga om vad han tänkte om de många grupper som samtidigt fortsatte ut, att dem struntade han i.

Flera talar om den ökade risken som stora grupper för med sig. Att det är svårt för ledaren att styra gruppen när något ovanligt händer om man är för många. Att det bör finnas en flexibel maxgräns som beror av grupp typ och isförhållanden. Någon menar att det bör vara naturligt att stora grupper delas om det finns lediga ledare i gruppen.

En ledare som åkte privat i området, men inte på Yttre Hållsfjärden, säger att is som förutsätter mobiltelefon för att rädda sig kallar han mobiltelefonis och sån åker han inte på och att det var mobiltelefonis på Yttre Hållsfjärden denna dag. Han menar också att de ledare som åkte på Yttre Hållsfjärden denna dag tillhör optimisterna.

En annan ledare menar att den ledare som inte hade betänkligheter på vägen ut borde överväga sitt ledarskap. Han tvingas dock senare konstatera att även den ledare som genom större kunskap hade betänkligheter och ändå åkte över isen har något att fundera över.

Ytterligare en ledare skriver att han fick en känsla som han inte kunde placera. Han minns att han tänkte ”nu åker vi i solsken i ytterskärgården, det är ju något jag älskar och har längtat efter, varför känns det inte euforiskt utan lite obehagligt?”.

Några yngre åkare som åkte i en grupp som for över den is som senare bröts upp uppger däremot att de aldrig tyckte att situationen blev på något vis kritisk, att svingandet inte utgjorde någon fara och att lite jumpande på isen var en av dagens höjdpunkter. Att man med hänsyn till gruppens kondition inte skulle ha haft några problem att ta sig iland om isen brutits upp, kanske med några plurr och kortare simturer.

Förslag i säkerhetsfrågor

Bl a nedan redovisade förslag framförs. Några har diskuterats tidigare och i viss mån också genomförts (se kommentarer inom parentes). Vi tycker ändå att det är på sin plats att redovisa de framförda förslagen samlat.

- Inrätta en permanent säkerhetskommitté underställd styrelsen med uppgift att långsiktigt bedriva säkerhetsarbete och bl a kartlägga olika tänkbara riskscenarion. I säkerhetskommittén föreslås ingå personer med kunnande kring bl a meteorologi, medicin och teknik.
- Öka informationen om havsis och de speciella förhållanden som skiljer mot sötis. Varna även för de andra stora farorna: Tunn höstis och tjock våris.
- Utöka och förbättra utbildningen av ledare och medlemmar. För ledarna föreslås nuvarande ledarutbildning som kompletteras med påbyggnadskurser i ledar- och gruppsykologi (ingår idag i ledarutbildningen), navigering, första hjälpen (ingår i ledarutbildningen och repeteras fortlöpande vartannat år sedan ett decennium) samt härutöver fortlöpande repetitions- och vidareutbildningar, exempelvis vart tredje år. Dessutom finns förslag om en särskild isrävsutbildning (har förekommit i viss omfattning).
För medlemmarna föreslås, som komplement till välkommenprogrammet och iskunskapskursen, att ett antal grundläggande kurser i iskunskap, räddning och issäkerhet skapas. En del av dessa kurser skulle genomföras som s k *PRIO-turer*, turer

med praktisk isorientering (försök gjordes förra säsongen och planeras utökas kommande säsong). Härutöver föreslås att ett antal genomgångar och övningar konstrueras såsom kast med räddningslina, gruppens agerande vid plurr, hur kontakt tas med ledaren i särskilda situationer, motvindsåkning, passage över sprickor, navigation, färdplanering mm, av vilka det skall vara obligatoriskt att genomföra en vid varje SSSK-tur. Det påtalas också av välkommenkvällen bör innehålla mer om säkerhetsfrågor.

- Mer organiserad informations- och erfarenhetsutbyte ledarna emellan, kanske en årlig träff mitt i säsongen i mindre grupper där erfarna och nyare ledare kan lära av varandra (har förekommit med ett par års intervall).
- Mer organiserad genomgång med och briefing av ledarna innan start.
- Inför en högsta ansvarig för varje tur – en *Turchef* eller *On Scene Commander* - som är med på plats och som, förutom att briefa ledarna om issituationen, kan ta befälet i extrema situationer liknande den vid Askö.
- Inför en maxgräns för grupper på 15 eller 20 deltagare vid skärgårdsturer.
- När en krissituation befaras uppstå bör man inventera gruppen för att hitta erfarna personer som kan ta på sig ett viceledarskap om så krävs.
- Prova att riskklassificera turerna i syfte att åstadkomma en tydlig varudeklaration.
- Låt ledarna åka buss gratis vid klubbturen för att öka deras deltagande. Ledarna tenderar att åka privat på de isar där klubben har turer när de inte själva leder.
- Inför ett särskilt inplastat *vändkort* att medföras av alla ledare som slagkraftigt beskriver en systematisk värdering av läget inför beslut om att ändra befintlig plan. Kortet är tänkt att i slagordsform ange de viktigaste parametrarna som skall tas i beaktande, exempelvis: Situationen, Reträtten, Gruppen, Isen, Vädret, Utvecklingen och Alternativen. Andra har invänt mot förslaget och menat att det är kunskaper och erfarenheter som krävs och att checklistor av denna typ inte tillför något. Här- emot har replikerats att det är symbolvärdet som är det viktiga.
- Inför krav på obligatorisk namnskylt för alla deltagare. Det uppges vara allmänt känt på stan att det bara är att gå till Stadshuset klockan 8 lördagar och söndagar och sedan åka med på SSSK:s klubbturen.
- Propagera för vett och etikett vid klubbturen. Vi har tagit del av ett förslag till regelpunkter på rim med följande innehåll i sammandrag: Lämna de fyra främsta sätena på bussen till ledarna, håll ispiken framåt och nedåt då du promenerar, lämna plats åt övriga resenärer på allmänna kommunikationsmedel, åk mellan kökarlarna då de räknar, åk ej före ledaren, då isen är tunn åk på led med minst tre meters lucka och åk då aldrig om eller i bredd, åk mjukt över råkar och sprickor, den som flaxar med pikar och stavar måste åka sist, anmäl till kökarlen om du avviker, under rast vid naturbehov herrarna till höger och damerna till vänster (sett från isen), missfärga inte snön, tacka ledaren efter turen och var med vid sista avräkningen

4. Om isen - särskilt is som bryts upp

4.1 Inledning

I detta kapitel fördjupar vi oss i de historiska och fysikaliska aspekterna på is - särskilt för is som bryts upp eller driver iväg. Dessa bakgrundsfakta ligger sedan till grund för vår diskussion om orsaker och förslag till förändringar i kapitlen 5 och 6.

4.2 Andra tillfällen med flakdrift

Att ett isflak med människor på lossnar och flyter ut i öppet vatten händer årligen i Sverige, oftare under säsonger med mycket is. Det är kusten och de större sjöarna (t ex Vänern, Vättern och Hjälmaren), på platser som inte skyddas av öar mot öppet vatten, som är speciellt utsatta för denna fara. Vanligtvis är det fiskare som råkar ut för detta, men flera händelser med skridskoåkare har inträffat, speciellt de senaste åren.

Två typer av händelser går att urskilja: stora flak som driver iväg med vind eller strömmar samt flak som rivs upp av båtar i närheten av en isränna. Det finns dock inte tidigare någon referens till händelser där människor som vid Askö hamnat i nöd på små flak.

Med stora flak avses flak i storleksordning från ca 100x100 meter upp till många kvadratkilometer. Vind eller strömmar drar flaket ut mot öppet vatten. Inte sällan vrider sig det stora flaket, vilket kan ge ett räddningstillfälle. När ett flak lossnade på Norra Vättern den 4 februari 1996 klarade sig tre pimpelfiskare över på den tunga som fanns på den sida av flaket som lossnade sist. Sju skridskoåkare hittade inte denna övergång utan fick räddas av helikopter. 1995 hamnade sex skridskoåkare på stort flak på Norra Vänern. Efter några timmar vred sig flaket så att åkarna fick 60-70 cm till fast is där de kastade sig över och kunde rädda sig.

Det finns många referenser då flak lossnat under fika eller under dagen och förhindrat återfärd samma väg. Sådana berättelser finns t ex från flera platser i norra Vänern och från Västkusten på väg ut till Väderöarna. Flakfaran är således inte bara att hamna på flak, utan att planerade färdvägar kan försvinna med flak som driver iväg.

Den största händelse i Sverige där ett stort flak lossnat var i Skälderviken i nordvästra Skåne i mars 1942. 40 personer drev till havs, varav 3 omkom. Internationellt finns uppgifter om många incidenter av detta slag. Den 27 februari 2000 hamnade så många som 900 pimpelfiskare på ett stort flak på Ladoga i Ryssland. En annan uppmärksammande händelse skedde i en sjö i Kanada i januari 1997 där 200 pimpelfiskare hamnade på ett flak. På grund av hårt väder tog räddningen flera dygn. Det finns även några historiska referenser till flaklossning. Bland dessa märks särskilt en flaklossning på Vättern där en man flöt från norra delen till den södra och bosatte sig sedan där. 1603 flöt ett flak med 15 säljägare från Fårö. Tre kunde rädda sig till Gotska Sandön medan resten flöt till Stockholms skärgård. De överlevde den två veckor långa färden genom att äta rått sälkött.

Den andra typen av flaklossning är när ett större fartyg åker förbi i en ränna. De stora mängder vatten som fartyget pressar åt sidan genom sin framfart ger upphov till vattenrörelser som gör att flak kan lossna och hamna i rännan utan kontakt till fast is. Detta sker nästan årligen i Bråviken utanför Norrköping ("tillhör vårtecknen" som någon skämtsamt sagt) men hände även för två fiskare i januari 1997 söder om Södertälje.

I nedanstående tabell 4.1 listas händelser som vi känner till där människor hamnat på flak som drivit iväg i Sverige. Uppgifterna är en sammanställning av bl a artikelsökningar, sökning på Internet och svar på en e-post-fråga till Sveriges alla israpportörer. Uppgifterna är delvis inte kontrollerade, varför felaktigheter kan förekomma.

Datum	Beskrivning
1603	15 säljägare drev iväg på ett fritt flak vid Fårö. När flaket flöt förbi Gotska Sandön lyckades tre hoppa iland via mindre isflak. Övriga 12 drev vidare och strandade efter två veckor i Stockholms skärgård. De överlevde på isen genom att äta rått sälkött.
1700-talet	En liknande händelse som den 1603 hände igen på Fårö.
1924-02-10	2 fiskare hamnade på ett fritt isflak utanför Viken i Skåne. Räddades av lotsbåt under dramatiska förhållanden.
1942-03-04	40 personer drev till havs på isflak på Skälderviken (i NV Skåne, mellan Kullen och Hallandsåsen). Tre omkom.
1950-talet	Flak lossnar på Norra Björkfjärden med skridskoåkare på.
1960-02-?	En fiskare som hamnat på ett fritt isflak på Vätern undsattes med helikopter. Den första sjöräddningsinsats som gjorts med helikopter av den militära föregångaren till dagens räddningstjänst.
1960-1980?	Stort fritt flak med många personer drev ut på Skälderviken. Många hann rädda sig över till fast is, men en del blir kvar. Räddades med helikopter från F10 Ängelholm.
1970-1980?	Fågelskådare drev iväg på fritt flak i Bottenhavet vid Stor-Jungfrun utanför Söderhamn och återsågs aldrig.
1976-03-28	Pimpelfiskare åkte med bil ut på Mälaren norr om Södertälje, hamnade på ett fritt flak men räddades samma dag. Senare samma vecka, då vinden vänt och flaket åter fick kontakt med fast is, försökte fiskaren köra iland bilen, men misslyckades. Fiskaren kunde rädda sig själv denna gång.
??	Flera lakefiskare sittande i hytt seglade iväg på Vättern i höjd med Visingsö. Kunde rädda sig till Visingsös nordspets innan flaket åkte ut på öppet vatten.
1994-02-24	Ett 30-tal pimpelfiskare på Vättern en mil söder om Hjo flöt iväg på ett fritt flak. Räddades med båt.
1994-03-06	1 fiskare hamnade på ett fritt flak ett par mil söder om Hjo, räddades med båt.
1996-02-04	7 skridskoåkare drev iväg på stort fritt isflak på norra Vättern. Tog sig iland på en liten kobbe och räddades av helikopter.
1997-01-07	2 fiskare hamnade på ett fritt isflak på Järnafjärden söder om Södertälje efter att en båt passerat och isflaket lossnat. Räddades av brandkår.
Ca. 1998	Några skridskoåkare drev iväg på ett fritt flak utanför Luleå. Tog sig iland på en kobbe och räddades med helikopter. Finns refererat i ett nummer av Utemagasinet.

Säsongen 1998-1999	Några fiskare drev iväg på ett fritt isflak i Vänern, söder om Kristinehamn och räddades av brandkår.
Ca 2000	I södra Vänern vid Såtenäs/Hindens rev drev några pimplare ut på fritt isflak och räddades av helikopter från Såtenäs.
2001-03-09	Skoteråkare tappade orienteringen i mörkret på isen utanför Luleå. Hamnade på ett fritt isflak men räddades av isbrytare.
2000-01-27	Ett par skridskoåkare hamnade på ett fritt flak på Norra Björkfjärden, Mälaren. Orienterade fel i mörker och hamnade på isflak i ränna? Räddades av helikopter.
2002-11-11	11 skridskoåkare hamnade på ett 500x500 meter stort fritt isflak utanför Luleå. Hämtades med lotsbåt.
2003-01-07	2 skridskoåkare hamnade på ett kvadratkilometerstort fritt isflak norr om Dalarö, räddades av polishelikopter.
2003-01-16	4 pimpelfiskare hamnade på ett 100x100 meter stort fritt isflak på Bråviken. Räddades med båt från brandförsvaret.
2003-02-15	36 skridskoåkare hamnade på relativt små fria flak utanför Askö, Trosa skärgård. Räddades av svävare, lotsbåt och två helikoptrar.
2003-03-04	4 skridskoåkare på Vättern utanför Jönköping hamnade på ett stort fritt flak och fick hämtas med båt.

Tabell 4.1 – Kända händelser då människor drivit iväg på flak i Sverige.

Av tabellen framgår att händelser med skridskoåkare har ökat de senaste åren. Förra säsongen noterades ett slags rekord då 53 skridskoåkare fick räddas av samhällets räddningsresurser i fyra olika händelser.

4.3 Isflak och deras drift

Vi har i detta avsnitt sammanställt en del fysikaliska fakta relaterade till isflak och vad som ligger bakom eventuell drift av dem. Dessa fakta ligger senare som grund för resonemang kring varför isen betedde sig som den gjorde vid Askö (avsnitt 5.2) samt riskbedömning och hantering av isdrift (avsnitt 6.10). Fakta som vi presenterar här kommer från litteratur, framförallt "Västerhavet och Östersjöns oceanografi" (Fonselius 1995), intervjuer av två oceanografer samt kommentarer från sju långfärdsskridskoåkande isexperter.

Generering av vågor

Vågor i vatten (vindvågor, dyning m m) och under is (svinga) kan genereras av ett antal olika källor, de vanligaste i våra farvatten är vind och fartyg. Det finns även andra, t ex lågtryckspassager, tidvattenvågor och tsunamis. Tidvattenvågor genereras av gravitationskrafterna i solsystemet och tsunamis av jordbävningar. Även skridskoåkare som åker över is genererar vågor i isen. Det gäller speciellt sötis med en tjocklek upp till 6 cm eller på saltis med en tjocklek upp till 10 cm.

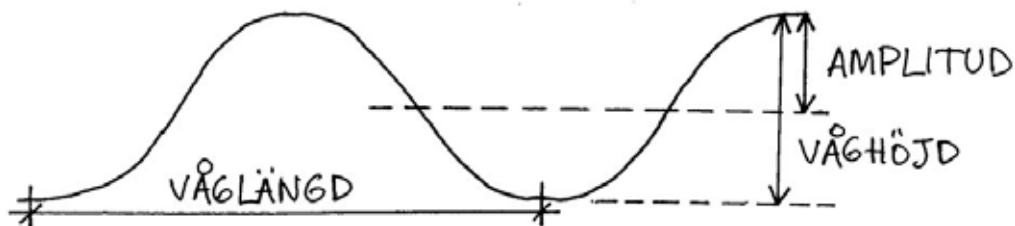


Bild 4.1 – Definitioner av begrepp knutna till vågor.

Våghöjden är det vertikala avståndet mellan topp och dal. Amplituden är halva våghöjden. Våglängden är avståndet mellan två dalar (eller två toppar).

Vinden kan sägas generera två olika typer av vågor på en vattenyta: vindvågor och dyning. Så länge vinden blåser genereras vindvågor i vindens riktning. Dessa är sammansatta av en rad olika våglängder och sammantaget bildar dessa ett oregelbundet spektra av korta, långa, höga och låga vågor. När vindvågor möter is trasas vågorna sönder och fortplantar sig inte några längre sträckor in under isen.

Dyning är vågor som härrör från vindvågor (eller ett vädersystem, om man så vill) i ett annat område än där vindvågorna uppträder. Det kan vara vind som dött ut och då kvarstår bara dyningen. Dyningen kan också ändra riktning när de träffar på uppgrundningar eller andra hinder (se Huygens princip nedan) och därför uppträda på annan plats än de ursprungliga vindvågorna. Långa vågor har högre hastighet varför dessa lämnar de korta vågorna bakom sig. Därför består åtminstone den första dyningen som uppträder av vågor med lång våglängd. Dyningen är relativt jämn men bland de övriga vågorna förekommer vågor som är högre än de övriga. Man pratar t ex om "var tredje", "var fjärde", "var sjunde" eller "var hundra". Detta är vanligen en effekt av att dyningen är summan av en blandning av olika vågor (s k interferens). Vanligen pågår dyningen en längre tid, men dyning kan komma plötsligt och snabbt dö ut på 10 till 30 minuter. Dyning tränger in under isar och fortsätter långt in, långt från iskanten.

Om vinden vrider sig påverkar detta inte redan genererade vågor, dessa fortsätter som om vinden inte vridit. Däremot uppstår nya vågor i den nya vindriktningen och man får då vågor från två olika håll. På öppet hav kan man möta vågor från många olika håll.

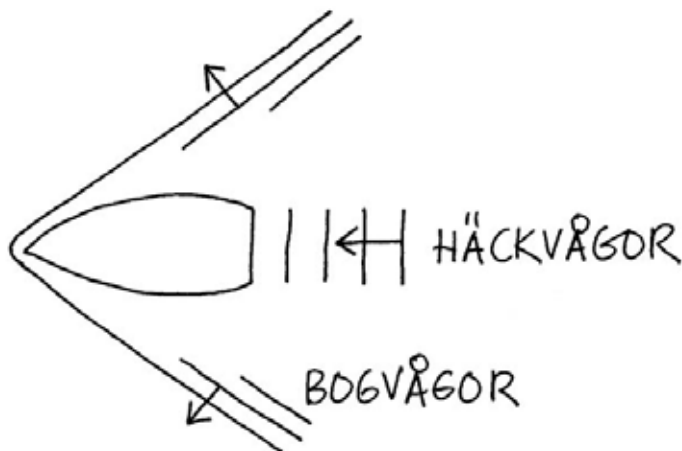


Bild 4.2 – Vågor skapade av fartyg

Fartyg genererar två typer av vågor: bogvågor och häckvågor (aktervågor). Bogvågorna fortplantar sig snett framåt i båtens färdriktning, medan häckvågorna fortsätter framåt i båtens färdriktning. Häckvågorna är få till antalet (under 10). Den tid som bogvågor påverkar en viss plats rör sig högst om några minuter, även på större avstånd från båten.

Skridskoåkare kan också generera vågor. En skridskoåkare som står stilla på is kommer att trycka ner isen i ett cirkulärt område runt sig till en grop. Hur mycket isen trycks ner beror på istjocklek och istyp. Sötis upp till 6 cm och saltis upp till 10 cm ger en noterbar nedtryckning av isen. Om skridskoåkaren åker framåt kommer gropen att förflyttas, vilket får till effekt att det kommer att bildas bogvågor och häckvågor i vattnet under isen på samma sätt som efter en båt. På en bild tagen då en grupp åker långsamt över mycket tunn saltis, ca 6 cm, (LLK 1994, sid 20-21) kan man se vågor med ca 1 cm våghöjd sprida sig åt sidorna. Med ökad hastighet ökar våghöjden. Med ökad istjocklek minskar våghöjden.

Skridskoåkare som åker över en relativt tunn is utövar alltså en belastning på isen. Med många åkare kan man därför få en utmattning av isen och problem med hållfastheten.

Välkänt är ett fenomen som uppstår när man åker med hög hastighet över tunn is. Isen kan då knäckas. Detta beror på att den nedtryckta gropens kant och bogvågen sammanfaller och utövar en större belastning på isen (Björck m fl 2001, sid 42, Tysk och Lindkvist 2000, sid 93).

Lågtryckspassager kan i ovanliga fall generera vågor. Det sker när lågtryckets hastighet sammanfaller med den naturliga våghastigheten hos en våg med viss våglängd. En sådan våg uppstår vanligen när lågtryckets hastighet uppgår till 20-30 m/s. Våghöjden kan i sådana lägen bli mycket stor.

Vågutbredning

Vågor som utbreder sig och träffar på hinder förändrar sin riktning, våglängd och/eller våghöjd. Detta är till stor del kunskaper som undervisas i skolans fysikklasser på gymnasial nivå och universitetsnivå (Staffansson, m fl).

En holländsk fysiker vid namn Huygen lade under 1600-talet fram en princip som kan användas för att förklara många typer av vågutbredningsfenomen. Denna kallas för Huygens princip. Med denna princip kan man bl a förklara att

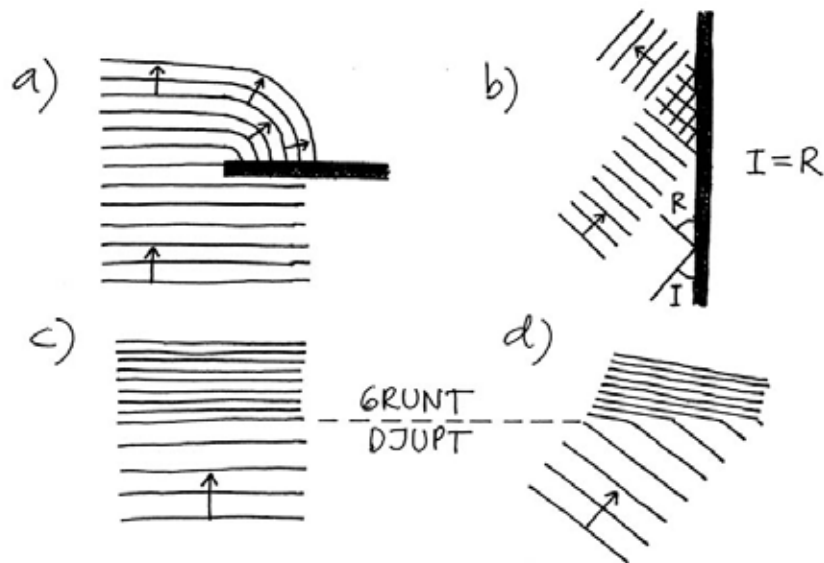


Bild 4.3 – Vågors påverkan vid hinder enligt Huygens princip

- Raka (plana) vågor som träffar en utstickande vägg böjs av och bildar cirkulära vågor i väggens "skugga". Samma effekt finns för ljudvågor, vilket gör att man kan höra runt hörn.
- När raka vågor träffar en vägg reflekteras de. Infallsvinkeln och reflexionsvinkeln är lika. Observera att detta inte gäller grunda stränder; då dör vågorna bara ut.
- När raka vågor kommer in i ett område med grundare vatten minskar våglängden, liksom våghastigheten. Däremot ökar våghöjden, vilket dock inte är en direkt effekt av Huygens princip, se nedan.
- När raka vågor kommer i sned vinkel in i ett grundare område bryts de av mot uppgrundningen.

För att vågrörelsen skall påverkas av botten brukar man ha som tumregel att vattendjupet måste vara grundare än halva våglängden.

När vågor kommer in på grundare vatten kommer våghöjden först att avta, sedan att öka igen när djupet minskar ytterligare. Våghöjden kan då bli betydligt större än den ursprungliga. Att våghöjden ökar förklaras av att då vågorna bromsas in minskar hastigheten mera i basen än i toppen och vågen ändrar form och blir brantare på framsidan, ett förstadie till att vågen skall bryta.

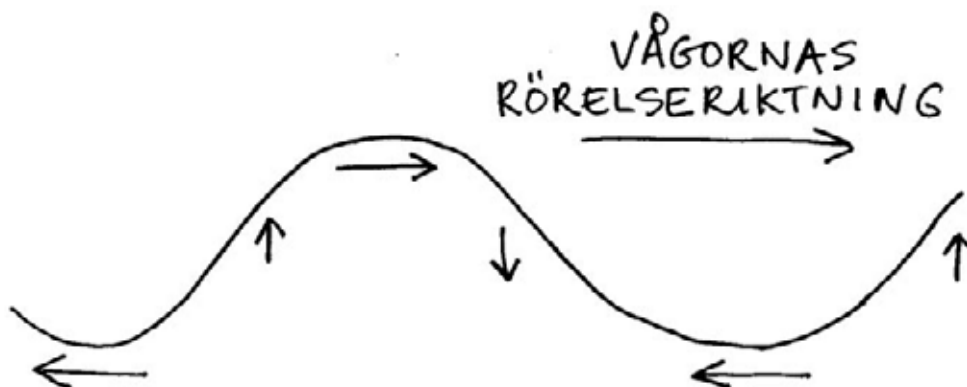


Bild 4.5 – Vattenrörelser i en våg.

Inget vatten transporteras av vågorna, så det finns ingen ström kopplad till vågor. Däremot kan det finnas en ström i vattnet ändå. När vågorna passerar finns det dock alltid en lokal rörelse i vattnet kopplat till vågorna. Vattnet rör sig i vågornas riktning i vågtopparna men mot vågornas riktning i vågdalarna. Däremellan rör sig vattnet upp eller ner för att bilda en cirkulär rörelse. Den cirkulära bana som varje vattenpartikel följer kallas orbitalbanan. Vid grundare vatten (när djupet är mindre än halva våglängden) blir den cirkulära rörelsen mer oval och domineras av en rörelse fram och tillbaka. Rörelserna är störst nära vattenytan. Med större djup minskar rörelserna, men existerar fortfarande som en cirkulär (eller på grunt vatten, oval) rörelse.

Våghastigheten beror på våglängd och vattendjup (Fonselius 1995, sid 86). Längre vågor transporteras snabbare än kortare. Lägre vattendjup ger lägre våghastighet. Med en våglängd på 50 meter rör sig vågorna 8,9 m/s över djupt vatten. Östersjön är ca 600 km lång om man mäter längsta sträckan över öppet vatten (t ex från Åland till Polen, eller från S:t Petersburg till Stockholm). Det skulle ta ca 18 timmar för vågor med den nämnda våglängden att färdas denna sträcka. Vågor med kortare våglängd tar längre tid. Det räcker således att se på vädret ungefär ett dygn tillbaka om man vill försöka förutsäga dyning på något ställe i Östersjön. Vågor har ofta högre hastighet än lågtryck och dyning kan därför vara en varning för annalkande dåligt väder.

Svinga och svingsprickor

Is som är under påverkan av vågor kallas för svinga (eller sving). Svinga förekommer nästan alltid i ytterskärgårdar. Svingans exakta våghöjd är svår att observera då man saknar referenspunkter och i de subjektiva bedömningar som görs överdrivs ofta svingans verkliga våghöjd, ibland 2-3 gånger.

Saltis som är mer böjlig än sötis kan till viss del följa med i svingan. Men vid tillräckligt kraftig svinga kommer isen att knäckas och man får en s k svingspricka. De typiska svingsprickorna som brukar omtalas i skridskolitteraturen är långa, parallella sprickor som avgränsar långa bundna flak av storleksordningen 10x100 meter. Flaken är orienterade vinkelrätt mot vågornas utbredningsriktning.

Om det vid iskanten av svingan bildats ett flak och det saknas en kraft att hålla det intill den övriga isen kommer det att börja brytas loss, bli ett fritt flak. Innan man kommer så långt kan vatten pressas upp i sprickan. Detta vatten kan pågå omrörelserna i vattnet vara relativt varmt. I saltis kommer isen att börja luckras upp och bli sörjig av det uppressade salta och relativt varma vattnet. När tunn saltis (möjligen även sötis) påverkas av vågor bildas ofta någon eller några cm höga kammar längs sprickorna (s k "skägg"). Detta är sörja som pressats upp av att flaken skjuts ihop och som sedan frusit.

Små fria flak i vågor

Ett flak vars bredd är lika stor som halva våglängden eller mindre och som är fritt och därmed under påverkan av vågor kommer att vara utsatt för vattenrörelserna när en våg passerar (se ovan). Det innebär att flaket skjuts i vågens riktning när det är på toppen av en våg och att det skjuts mot vågens riktning när det befinner sig i vågdalen. Flaket rör sig alltså fram och tillbaka när vågen passerar. Om flaket befinner sig invid en fast iskant så kommer detta att stöta emot iskanten och man får enbart en rörelse

från iskanten. Vågorna gör alltså att isflaket skjuts från iskanten. Friktionen mot vattnet gör dock att flaket bromsas upp, varför denna effekt endast orsakar en lucka på uppskattningsvis någon meter till den fasta isen. När flaket förlorat kontakten med iskanten upphör de kollisioner som får flaket att driva ut.

Observera alltså att det inte behöver finnas någon vind eller ström som för ut flaket, utan vågrörelserna är tillräckliga! Naturligtvis blir förloppet snabbare om det finns en vind eller ström som hjälper till att föra ut flaket. I det fallet kan dessutom flaket driva iväg längre.

Om man har ett stort område som består av fria flak med en bredd mindre än halva våglängden kommer alla dessa att röra sig fram och tillbaka med vågorna och man får många kollisioner mellan flaken. Totaleffekten av krockarna blir en spridning av flaken, huvudsakligen vinkelrätt mot vågorna. Varje gång ett flak stöter emot den fasta isen längst in, får man en rörelse ut från denna. Ett flak som stött emot den fasta isen och fått en rörelse utåt vidareförmedlar den till andra flak genom kollisioner. Med en fast iskant får man således en totalrörelse för alla flak utåt från denna.

Isflakens storlek kan ha betydelse. Vid en normal svingsituation med få, långa fria flak får man färre antal kollisioner mellan flaken jämfört med om man har många mindre flak. En situation med många små flak i vågor torde därför ha en större benägenhet att sprida flaken. Om detta är sant borde man få en snabbare drivning utåt med mindre än med större flak. Vi har inte kunnat föra ett helt övertygande resonemang för att så är fallet, även om känslan pekar däråt. Man skulle kunna tänka sig att göra ett enkelt experiment med avlånga, respektive små kvadratiska träbitar i vatten som hålls i en form som är öppen åt ett håll och generera vågor i vattnet. Genom att mäta tiden för spridningen av träbitar med olika storlek borde förhållandet kunna styrkas eller förkastas.

I samband med Asköhandelserna har några pratat om en ”korkeffekt”, dvs den spridning man får om man lägger ner ett antal korkar nära varandra i vatten. I detta fall sprids dock korkarna huvudsakligen av att de guppar upp och ner och genererar små vågor som skjuter dem från varandra. I fallet fria isflak i vågor är det huvudsakligen vågrörelser och kollisioner som medför spridningen av flaken. Man har en spridning i båda fallen, men orsakerna till spridningen skiljer sig, varför ”korkeffekt” inte är en bra benämning på orsaken till spridning av fria isflak i vågor.

Strömmar

Strömmar i vatten är underkastade komplicerade samband och styrs bl a av tillflöden, vattenståndsförändringar, lufttryck, avdunstning, uppvärmning, vindar och påverkas dessutom av jordens rotation kring sin egen axel. Vattenströmmarna lyder under samma lagar som strömningar i gaser och vätskor och liknar därför förhållanden som man studerar inom meteorologi (Fonselius 1995, sid 104). Man kan därför med rätta prata om ett slags ”undervattensväder”. En skillnad är dock att systemet under vattnet är mycket trögare än det ovanför.

Den svenske oceanografen V W Ekman utarbetade en teori för hur vindgenererad ström uppkommer. Efter honom kallas denna ström för Ekmanström. Vinden utövar friktion på vattenytan och startar en ström i vattnet. När strömmen väl startat vrids den av Corioliskraften medurs (på södra halvklotet moturs) från vindriktningen. På större

djup är strömmen vriden ytterligare medurs för att till slut, djupt ner, vara riktad rakt mot vindriktningen. Ekmanströmmen uppkommer endast på öppna havet, knappast i fjärdar.

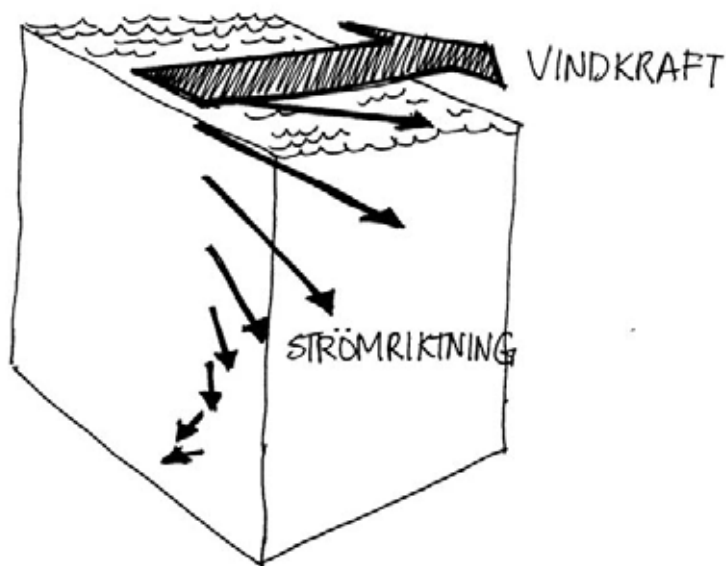


Bild 4.6 – Ekmanström

Is flyter med större delen under vattenytan. Sötis har 9/10 under vattnet, saltis ofta mer och ligger ibland nästan helt i nivå med vattenytan och glaciäris, som är bildad av sammanpressad snö, flyter med ca 7/8 under vattnet. Ett isflak som flyter fritt långt bort från annan is på havet kommer därför säkerligen att påverkas av Ekmanströmmen, då friktionen mot vattnet är större än mot luften. Enligt muntliga och obekräftade uppgifter från meteorologkretsar lär ett sådan fritt isflak driva 20-30 grader till höger om vindriktningen, vilket kan vara en effekt av Ekmanströmmen. Hastigheten lär vara ungefär 1/400 av vindhastigheten. T ex om det blåser 4 m/s = 400 cm/s kommer flaket att driva med 1 cm/s. Det gäller troligen inte fria flak som ligger nära annan is, och troligen inte heller på fjärdar.

När vinden upphör fortsätter vattnet att röra sig på grund av trögheten i sin egen rörelse. Där emot kommer Corioliskraften fortsätta att påverka rörelsen, vilket får till följd att vattnet rör sig i cirkulära banor. Varje vattenpartikel rör sig i en cirkel med radien av några få km och gör ett varv på upp till 14 timmar. Rörelsen kan existera i upp till en vecka. Dessa så kallade tröghetsströmmar observerade man först i Östersjön.

En vind kan pressa in vattnet in i en vik eller änden på en långsmal sjö. När vinden upphör strömmar vattnet tillbaka. Dessa strömmar är dock i allmänhet inte så starka. I en långsmal sjö kan vattnet studsas tillbaka igen. Man får då en rörelse av vattnet fram och tillbaka på samma sätt som när man lyfter ena änden på en badbalja och släpper ner den. Detta svängningsfenomen kallas seicher och finns t ex i Vättern men även i Östersjön t ex mellan Gotland och fastlandet och mellan sydvästra Östersjön och Finska viken. Vid S:t Petersburg i Finska vikens grunda inre del har seicher orsakat stora problem. 1824 förstördes 300 hus och 569 människor omkom när vattnet på några timmar steg till 4,21 meter över medelvattennivån.

Vattenståndsförändringar, t ex orsakade av förändringar i lufttrycket, är en vanlig orsak till strömmar. Sker en vattenståndssänkning i Östersjön utanför den svenska kusten kommer vattnet av tyngdkraften att dras ut mot havet och man får en ström utåt. Vid en vattenståndsökning sker det motsatta. När vattnet strömmar ut ur en vik eller fjärd som resultatet av en vattenståndssänkning förekommer vid stränderna en s k bakvattenström som är riktad mot den huvudsakliga strömningsriktning mitt i viken eller fjärden.

Returströmmar vid stränder förekommer vid vissa platser, t ex har en del badplatser besvär av sådana. Dessa returströmmar kan vara mycket starka.

Med detta vill vi belysa hur komplicerat det är med strömmar i vatten. Seglare märker ibland av strömmar och man har observerat hur dessa kan variera stort på platser nära varandra och även på samma plats vid två nära tidpunkter.

Vind och isdrift av stora ismassor

Vinden är en viktig faktor för isläggning och istillväxt. En vind som blåser över is transporterar bort värme och bidrar till istillväxt. En vind som blåser över en avkyld vattenyta transporterar det kalla ytvattnet till "pålandsvindsidan", en slags köldtransport. Vid fortsatt kyla lägger sig därför isen först på denna sida. Vinden kan även verka motsatt genom att blåsa varm luft på isen eller genom att transportera varmare ytvatten. Det senare kan även ske in under isen. Dessa förhållanden gäller alla vatten från stora vatten som Östersjön, Vätern och Vättern till småsjöar.

En vind som blåser över en is utövar en friktion mot isen och ger därför en kraft i isen i vindriktningen. Om isen har lämpliga svagheter, t ex vråkar, kan vinden få loss en bit och börja driva den. Detta initieras oftast av att vinden ändrar riktning eller ökar i styrka. Vinden får inte tag i blank is på samma sätt som i is som t ex har packispartier, varför isytans beskaffenhet har betydelse.

En större isyta är mer utsatt för risken att börja driva än en mindre. Det beror på att om vinden kan utöva sin friktion mot isen över en större yta så blir den kraft som den påverkar isen med större. Därför är de större vatten mer utsatta för risken för drivande is än de mindre.

När det gäller isdrift ut i öppet vatten är det viktigt med vindens riktning och var det är öppet vatten. I det normala fallet när man har land, is, öppet vatten i denna ordning är det således frånlandsvinden som är den farliga. Vid mer komplicerade situationer med flera landområden och öppna partier uppstår faran vid varje plats där man har öppet vatten vid isen i vindens riktning. Därför är det egentligen intressantare att prata om "frånisvind" och "påisvind" än "frånlandsvind" och "pålandsvind". Det är frånisvind som är farligt, inte nödvändigtvis frånlandsvind.

Isdrift kan även ske mot land eller annan is och då brukar man kalla det för isskjutning. När sådan isskjutning sker bildas en råk där isen försvunnit och en packisvall dit isen skjutits. I Bottenhavet och Bottenviken finns ett fenomen som kallas "vred". Med det avses att isen skjutits omväxlande mot Finska kusten i västliga vindar och mot Svenska kusten i östliga vindar. När isen skjuts åt öster, mot Finska kusten, uppstår en

stor släppräk på den Svenska sidan och vice versa. Samma fenomen finns på andra ställen, t ex på Vättern.

Den vindhastighet som krävs för att isen skall börja driva är beroende av istjockleken. Nattgammal is av 2-3 cm tjocklek kan börja driva redan vid 2-3 m/s. Is med tjocklek på 10 cm kan börja driva vid 5-6 m/s.

Solen och temperaturen

Solens instrålning och varm luft påverkar isen genom att den värms upp, framförallt vid ytan. Is som värms upp ökar i volym, vilket bl a är orsaken till vråkar (veck i isen). När en is kyls rakt igenom från 0° till -10°, minskar utbredningen med en halv meter per kilometer.

När solen stiger högre tränger solstrålarna ner mer i isen och värmer på så sätt upp isen längre ner än om solen skulle varit lägre på himlen. Det är också värt att notera att mörk is absorberar solstrålningen mer än ljus. Kärnis kan därför försvagas snabbare än stöpis. Solen har även en effekt att värma upp vattnet under isen.

Faror

Den som hamnar på is som håller på att ge sig iväg eller brytas upp är utsatt för faror på ett annat sätt än den som befinner sig på fast is.

Den mest uppenbara faran är att inte kunna ta sig iland. Så länge isflaket inte bryts sönder ytterligare eller smälter behöver detta inte vara ett problem, då flaket förr eller senare driver mot land. T ex utsatte sig förr i tiden säljägare i Östersjön frivilligt för isdrift (Sundfeldt och Johnsson 1964). Man medförde då naturligtvis båt. Men skridskoåkare medför sällan båt och nästan aldrig vecko- eller månadsransoner med mat, varför det inte är realistiskt att vänta på att ett flak skall anlända till t ex Estland. Reflexen att snabbast möjligt försöka nå land måste därför bejakas.

En annan fara är att hamna i vattnet och ha svårigheter att ta sig upp igen med risk för nedkylning. Om man är på ett relativt litet flak som bryts upprepade gånger är risken stor att det kommer brytas igen när man försöker ta sig upp. Om nu inga bättre flak eller land finns till hands är man i akut kris och behöver extern hjälp snarast.

När man är på flak och jumpar är risken stor att man hamnar i vattnet. Detta kan ske på en felaktig jumpningsteknik, t ex om man kliver på spetsen av ett flak, svårigheter vid landning efter ett hopp eller för att man tappat balansen. Fria flak i vågor som dessutom krockar med andra flak kräver en viss balansakt för att man inte skall hamna i vattnet. Väl i vattnet har man ovan nämnda problem att ta sig upp. Samtidigt finns risk för svåra klämskador om man skulle hamna mellan två flak som kolliderar. Skulle detta ske blir man troligen klämd över bröstet, då man normalt flyter så högt i vattnet.

Vid svinga är det vanligt med söndertrasad is längs stranden. Svårigheten att ta sig iland vid sådana förhållanden måste också beaktas.

4.4 Yttre Hållsfjärden vid Askö

Vid Askö kommer man mycket snabbt ut i havsbandet. Yttre Hållsfjärden har förhållanden som liknar Uddjupet, fjärden utanför Sandhamn ut till Revengegrundet, och fjärden innanför Svenska Högarna (Högfjärden). På Yttre Hållsfjärden kommer man från bussen på en halv timmes åkning ut till förhållanden som när det gäller de andra havsbandsfjärdarna tar åtskilliga timmar, om de överhuvud taget kan nås.

Den skridskoåkare som tänker sig en tur på Yttre Hållsfjärden läser gärna *På skridskor i Östra Svealand* (Gezelius, 1994). Här kan man läsa

Yttre Hållsfjärden, Slottsdjupet och Örsbaken är öppna mot havet. Frånvaron av skyddande öbarriärer gör att isen på dessa senare fjärdar lätt kan gå upp och lägga sig på nytt en eller flera gånger under vintern. Därför kan de ofta ha snöfri glanskis medan skärgården i övrigt är snötäckt. [Ur färdbeskrivning, Skärgården utanför Sörmland, sid 128]

Någon speciell varning finns ej, snarare framhålls fördelarna med att isen bryts upp på Yttre Hållsfjärden. Notera skillnaden hur Konabbsfjärd framställs i samma avsnitt

Varning. *Liksom på andra mot havet öppna fjärdar måste stor försiktighet iaktas vid färder på Konabbsfjärd och havet där utanför. Vid tilltagande vind kan isen lätt knäckas och driva till havs. Man måste noga observera och ta varning av svag ishävning i samband med långa parallella sprickor, som snabbt kan vidgas.*

Det bör noteras att det endast talas om vind och inte något om dyning.

Yttre Hållsfjärden nämns även i boken *Långfärdsåkning på skridskor*, dock ej i avsnittet som beskriver åkområden, utan under iskunskapsavsnittet:

På kort tid kan en mot havet öppen fjärd gå upp på detta sätt (genom dyning som bryter upp isen vid iskanten, särskilt vid frånlandsvind) och bli isfri. Om det sedan blir lugnt och kallt väder, lägger sig fjärden med nyis och blir ett fint åkområde. Konabbsfjärd och Yttre Hållsfjärden i Sörmlandsskärgården är exempel på havsfjärdar som kan lägga sig och gå upp flera gånger under en vinter. [Ur Is och iskunskap – ishävning och sving, sid 41]

Notabelt är även att Åke Fellbom i sin klassiska bok "Långfärdsskridsko" från 1970 anmärker

På Yttre Hållsviken är isen mycket växlande, kan vara bra på morgonen - på eftermiddagen ofta jätteråkar och vindbrunnar. [Ur Färdbeskrivningar, Trosa skärgård, sid 87]

Färdbeskrivningarna i Fellboms bok är korta och anmärkningarna i övrigt för speciella sjöar eller fjärdar mycket sparsamma.

Askölaboratoriet är fältstation för Stockholms Marina Forskningscentrum som är en del av Stockholms Universitet. Man håller rännan mellan Uttervik och Askölaborato-

Man refererar till två händelser, 1987 och 1995, där man varit ute på 15-20 cm tjock is och där denna en eller två dagar senare varit helt borta på fjärden. Vid händelsen 1987 kom vinden från NV.

Mobiltelefonäckningen på vissa ställen i området är mycket dålig.

Det finns säkerligen mycket som kan sägas om vad man bör vara observant på när det gäller skridskoåkning på Yttre Hållsfjärden. Asköhändelserna visar på *ett* farligt uppträdande hos isen, och det finns säkert fler. Vi har i denna utredning valt att inte gå vidare i detta spår, utan för istället en generell diskussion om vad man bör ta hänsyn till för att undvika att hamna på drivande flak i avsnitt 6.10.

5. Analys och slutsatser om vad som hände vid Askö

5.1 Inledning

I detta kapitel diskuteras vad som orsakade det som hände på Yttre Hållsfjärden den 15 februari 2003. De mer generella slutsatserna, och vad som bör förändras för att minska riskerna för en upprepning, diskuteras sedan i kapitel 6.

Vi börjar med en diskussion om isens beteende varefter följande avsnitt behandlar frågan om varför två grupper hamnade på fria flak. Vi avslutar med att se på hur räddningen fungerade.

Vi vill betona att vi inte ser det som vårt syfte att döma någon. Vår målsättning är istället att försöka fånga de bakomliggande mekanismerna. Genom att förstå dessa kan man gå vidare och komma fram till vilka förändringar som bör göras. Det är inte säkert att det är individer som gjort fel. Det kan lika gärna vara problem inom organisationen eller rena kulturfrågor som är grundorsaken till det skedda.

5.2 Isens beteende vid Askö

Vilka faktorer påverkade uppbrytningen ?

Svingan/Dyningen. Vi anser att svingan inverkade på flera sätt till uppbrytningen. Den var med all sannolikhet huvudorsak till sprickbildningen. Sprickorna uppstod när isen böjdes av svingan. Man skulle även kunna tänka sig att dragkrafter uppstod i isen genom att vattnet under isen rörde sig åt olika håll i en våg och att denna dragkraft bidrog till sprickbildningen. Vid en brant strand reflekteras dyningen och kan ge svinga från två håll som kan interferera med en mycket orolig sjö som följd. Detta göra ofta att isen bryts upp till små flak nära stranden. Reflekterad svinga kan även förklara de tvärsprickor som uppstod på vissa ställen längre ut.

Svingan hade även en stor betydelse genom att sätta de lösa flaken i rörelse fram och tillbaka med effekter som tidigare diskuterats. Speciellt tydligt är detta för det som hände grupp 4b. Gruppen hamnade på flak vars avstånd plötsligt blev ca en meter. Därefter fortsatte inte flaken att dela sig mer, utan övertogs av en annan kraft och drev åt NV. Detta överensstämmer väl med vår teoretiska diskussion i avsnitt 4.3 *Små fria flak i vågor* om hur svingan sprider flak.

Området vid Vrångskär-Visthustklubben är utsatt för besvärlig sjö på sommaren och det var även här man såg den högsta våghöjden den 15 februari. Det var även här man såg de tydligaste tecknen på uppbrytning. De flesta grupperna som vände, gjorde det i detta område. Det var även här som grupp U39 märkte den största flakuppdelingen vid återfärden över Yttre Hållsfjärden. De grupper som flydde norrut vid Askö hamnade också i besvär här. Dessa observationer visar att besvärligare sjö ger kraftigare uppbrytning av isen och understryker därmed svingans betydelse för isens beteende den 15 februari.

Skeendegruppen har lagt fram teorin om att ett extra kraftigt vågpaket gav isen nådstöten och bidrog till flakuppdelning över en stor yta. Vi instämmer i att detta är en något djärv men fullt tänkbar teori.

En annan aspekt är att isområdet längs Askö var långt och smalt. Om man spräcker upp ett isfält så håller det ihop tämligen väl om det finns något som begränsar fältets utbredning i sidled. Försöker man få loss ett flak långt inne i fältet är detta svårt. De närliggande flaken vrider sig lite vilket gör att fältet vill utvidga sig i sidled, men om detta inte går låser sig flaken. Effekten liknar en byrålåda som hamnar på sned och inte kan dras ut. Finns det däremot inget mothåll på sidorna kan flaken lätt sättas i rörelse. Om isfältet, som vid Askö, är brett med korta sidor blir mothållet således svagt.

Vinden och strömmar i vattnet. Vinden var under dagen relativt svag, dessutom i avtagande. Vidare befann man sig i lä bakom Askö. Å andra sidan var man längs Askö, söder om Visthusklubben i en frånisvindsituation. Man kan också tänka sig, som några påpekat, att skridskoåkarna utgjorde vindfång/segel vilket ledde till att isen påverkades mer av vinden än den annars skulle ha gjort.

Några har även diskuterat vindkantringar och dess eventuella innebörd. Någon sade sig märka en vindkantring till sydostlig vind, någon annan till nordlig vind. Det är dock inte klarlagt att någon vindkantring skedde överhuvudtaget. Kanske var upplevelserna av olika vindriktningar endast en effekt av hur vindarna svepte runt Askö. Det har även påpekats att man även på vårvintern ibland kan observera sjöbris, vilket skulle kunna förklara förekomsten av lokala vindar.

Det är intressant att de flak som 4b hamnade på flöt i riktning mot NV. Den nordostliga vinden borde ha drivit flaken mot SV eller VSV. Drivning mot NV kan förklaras av en tillfällig vindkantring, eller av att en NV ström i vattnet påverkat isen mer än vinden. Det är dock konstigt om strömmen i vattnet vid Askö var riktad mot NV när den vattenståndssänkning som var i området strävade att driva vattnet åt SO. Man skulle kunna tänka sig att det fanns en kraftig ström åt NV som endast bromsades något av vattenståndssänkningen, eller att strömmen var en bakvattenström.

Vi vill föra fram teorin att det förutom tidigare nämna faktorer även skedde en viss isdrift av isen söder om en linje västerut från Björkholmen. Resonemanget bygger på att isen var osäkrad på flera ställen. Isen var söndertrasad nästan överallt vid land. Samtidigt upplöstes isen vid iskanten vid Visthusklubben - Södra Stenskäret som gjorde att säkringen mot dessa släppte. Om det är så att sprickor också bildades i norr, i höjd med Björkholmen och i söder, mellan Norra och Södra Stenskäret, så blev effekten en stor fri ismassa.

Den nordostliga vinden och/eller strömmen som följde av vattenståndssänkningen kan sedan ha tagit tag i denna ismassa och fört den åt SV och gett svingan en ny "iskant" mot land och vid Björkholmen där den kunde bryta upp isen. Det är tänkbart att ismassans drift åt SV gick med i princip samma hastighet som isen bröts isär varför man inte observerade någon ordinär släppräk utan bara mer vatten mellan flaken. Man kan också tänka sig att ismassan var uppdelade i ett antal delar som drev olika snabbt åt SV som gjorde att isflaken spred sig på många ställen. Detta skulle kunna förklara varför uppbyggnaden gick så snabbt och varför de sista i de flyende grupperna upplevde mer uppbruten is ju längre norrut de kom. Det är inte otänkbart att det uppstod en spricka

västerut från Björkholmen då flera släpprårkar observerades i området och även att en råk gick ihop under den tid som folk räddade sig iland vid Björkholmen. Man observerade även stora rårkar som bildades nära land. Överhuvudtaget är det många observationer på att rörelser skedde i stora ismassor. Vi har inte kunnat finna någon annan förklaring till varför isen var uppbruten som den var för dem som flydde norrut till Björkholmen.

De stora råkarna i västra delen av Yttre Hållsfjärden har säkerligen uppstått av tidigare isskjutning mot Askö i västliga vindar. Sådana vindar förekom den 10-12 februari. Dessutom fanns mindre packisvallar längs Askö som styrker detta.

Det är svårt att veta om någon seicher (se förklaring i avsnitt 4.3) påverkade förloppet. Vi tror inte att så var fallet. För seicher krävs en kraft som pressar in vattnet i Hållsviken, vanligen vinden. Den nordostliga vinden den 15 februari gjorde inte detta. Möjligen kan det ha funnits en Ekmanström kopplad till den nordostliga vinden som pressade in vatten i Yttre Hållsfjärden.

Skridskoåkarna. När det gäller skridskoåkarnas påverkan finns två uppfattningar. Bland ledare och deltagare som befann sig på den uppbrytande isen ansåg flera att de bidragit till förloppet, medan de iskunniga boende på Askö som skeendegruppen intervjuat är övertygade om att isen hade gått upp denna dag även om skridskoåkarna inte varit här.

Den påverkan som skridskoåkarna eventuellt åstadkommit kan vara av två slag. Dels att man genom sin framfart över isen genererade vågor som bröt upp isen, eventuellt efter att ha studsat mot land, och dels att man genom sin tyngd knäckte isen, framförallt på flak och bidrog till att isflaken blev mindre. Skridskoåkarna kan således vara orsaken till de tvärsprickor som uppstod i de ursprungliga typiska avlånga flaken som bildades av svingan.

En särskilt utsatt plats var sundet mellan Södra och Norra Stenskäret. I detta sund passerade 300 skridskoåkare på väg söderut och 190 på väg norrut. Här var också isen mer uppbruten än utanför sundet och det var här som grupp 4d hamnade i svårigheter. Som skeendegruppen påpekat kan möjligen isen ha varit tunnare i sundet. Man kan även tänka sig att dyningen påverkade isen mer här när den trängdes ihop i sundet. Från sjökort över området ser man att det är relativt grunt mellan dessa öar.

Mot att skridskoåkarna påverkat förloppet talar att lösa flak uppstod över en stor yta, inte bara där skridskoåkarna åkte.

Vår bedömning är att isen troligen påverkades lokalt av skridskoåkarnas framfart men att isen hade brutits upp denna dag även om ingen skridskoåkare varit här.

Iskvalitén. Isens tjocklek och uppbyggnad kan mycket väl ha påverkat förloppet. De områden som hade tjockare is (norr om Gråskär-Iskären och öster om Gålkubbarna) hade märkbart mindre svinga, vilket är naturligt då en tjockare is dämpar dyningen. Man kan också tänka sig att det är svårare för svinga att generera genomgående sprickor i tjockare is.

Om det är korrekt, som flera observatörer menat, att isen inte var av fullgod kärniskvalité så lär den förutom att ha motstått påfrestningarna från svingan sämre, ha påverkats av solen i större utsträckning. Is som innehåller luft och/eller har stöpsinblandning flyter bra men är porös och knäcks lättare.

Solen och lufttemperaturen. Flera personer som var med vid händelserna har framfört teorin om att solen påverkade isen och gjorde den porös, samt påverkade fogarna så att dessa sprack upp. Att isen mjuknade och att snön blev kramig är ett tydligt tecken på solens inverkan. Detta kan ha förstärkts av att man befann sig i lä bakom Askö och således saknade vindens kyleffekt. Då det var minusgrader i luften men påverkan på is och snö kunde märkas har man dagsmeja i dess formella meteorologiska definition. I meteorologiska sammanhang säger man dock att det är först den 20 mars som dagsmejan i höjd med Stockholm är så stark att isen börjar smälta. Före den 20 mars kyler nattens låga temperaturer mer än solen hinner värma på dagen, så att nettoenergitillskottet blir negativt. Temporärt under dagen när solen står som högst kan säkert isen försämrats av solstrålningen även före den 20 mars.

Då natten mellan den 14 och 15 februari var relativt varm hade isen på morgonen ett relativt stort energiinnehåll, troligen ganska nära smälttemperaturen. Detta gjorde att solen hade lättare att påverka isen. Isen var dessutom på många ställen relativt mörk och matt, vilket gjorde att den påverkades relativt mycket av solstrålningen. En effekt kan bli att förmågan att ”reparera” sprickor genom återfrysning minskar. Detta kan ha särskild betydelse för is som långvarigt utsätts för utmattande påfrestningar som svinga eller skridskoåkare.

Någon har fört fram idén att den isutvidgning som inträffar när isen värms upp haft en verkan att slå upp sprickor och till viss del även sprida flaken. Mot detta talar dock det faktum att natten före var relativt varm och temperaturskillnaden mellan natt och dag var liten.

En ledare nämner en SSSK-tur utanför Torö väster om Nynäshamn den 20 februari 1999 där solen troligen inverkade och gjorde att isen sprack upp i flak. Denna händelse inträffade alltså i samma månad som Asköhändelserna och bara 5 dagar senare.

Det kan visserligen vara ett sammanträffande att uppbrytningen skedde mitt på dagen då solen stod som högst, men detta faktum stärker teorin om att solen hade en inverkan.

Vi anser att det finns starka indicier för att kombinationen istjocklek, iskvalité, relativt varm natt och soligt väder inverkat på förloppet.

Rännan mellan Uttervik och Askö lab. Man har förslagit att båtrännan som går från Stora Uttervik till Askölaboratoriet påverkat förloppet genom att dyningen här hade en andra iskant att ”arbeta med”. Mot detta talar att de som flydde norrut längs Askö för att rädda sig nådde opåverkad is i höjd med Björkholmen. Det kan dock vara ett lokalt fenomen att det fanns fast is i höjd med Björkholmen och att isen väster om Vrångskär bröts upp hela vägen upp till rännan.

Topografin. Det finns flera faktorer i topografin runt Yttre Hållsfjärden som kan ha påverkat, t ex att det är grundare här än längre ut, att stränderna vid Askö är branta,

någon slags tratteffekt av Askö och öarna väster om Yttre Hållsfjärden samt strömmar till och från Bokösundet. Det finns också många berättelser om lokala fenomen i fjärden, t ex det oroliga vattnet kring Vrångskär-Visthusklubben och de årligen återkommande råkarna i östra delen av Yttre Hållsfjärden. Vilka av dessa förhållanden som påverkat förloppet och varför har vi inte kunnat fastställa.

Vad genererade svingan?

Som källa till svingan kan man tänka sig något av följande

- Skridskoåkarna
- Fartygstrafik
- Vind

Skridskoåkare genererar visserligen vågor vid sin framfart över is, speciellt tunn sådan, men inte med en sådan riktning och storlek som var aktuell på Yttre Hållsfjärden denna dag. Dessutom fanns svingan där redan när den första gruppen kom ut på isen. Däremot kan skridskoåkarnas påfrestningar ha påverkat isen på annat sätt, vilket diskuterats tidigare i detta kapitel.

Fartygstrafik. Flera personer har förslagit fartygstrafik som eventuell källa för svingan. Denna fråga har utretts noggrant av skeendegruppen. Tre farleder är aktuella. Leden in till Södertälje hade ingen fartygstrafik denna dag. Söderifrån till Nynäshamn passerade Gotlandsfärjan Landsort kl 10:45 och kan således inte förklara att svingan fanns redan när de första grupperna åkte över Yttre Hållsfjärden kl. 09:30. Kvar finns leden in mot Oxelösund-Nyköping som ligger ca 20 km från Yttre Hållsfjärden. Där finns ständig båttrafik. Dyningen var dock inte av sådan art att den kan förklaras av båttrafik från denna farled. En sådan dyning skulle variera avsevärt, med större dyning som resultat av ett enskilt fartyg, men redan efter några minuter skulle dyningarna från det fartyget ha dött ut. Dessutom försvagas troligen vågorna från fartygen från Oxelösundsleden så mycket att det knappast märks på Yttre Hållsfjärden, de har i vart fall inte en våghöjd på enstaka vågor på 1 meter. De personer inom Sjöfartsverket och Gotlandsbolaget som skeendegruppen kontaktat trodde inte heller på sjöfarten som källa till dyningen.

Vinden. De hårda vindarna från N-NNO över Ålandshav och norra Östersjön natten till den 15 februari genererade vindvågor som spred sig mot S-SSV. I kontakten med Stockholms skärgård avlänkades en dyning till höger om vindriktningen, dvs i riktning mot SV. Denna dyning träffade Landsort, som utgör en slags ”vägg” som spred vågor i en cirkelform ”bakom” Landsort enligt Huygens princip. Uppgrundningen runt Landsort påverkar också, men ger samma resultat. Därav kom dyningen att gå rakt in i Yttre Hållsfjärden, se bild 5.1 nedan.

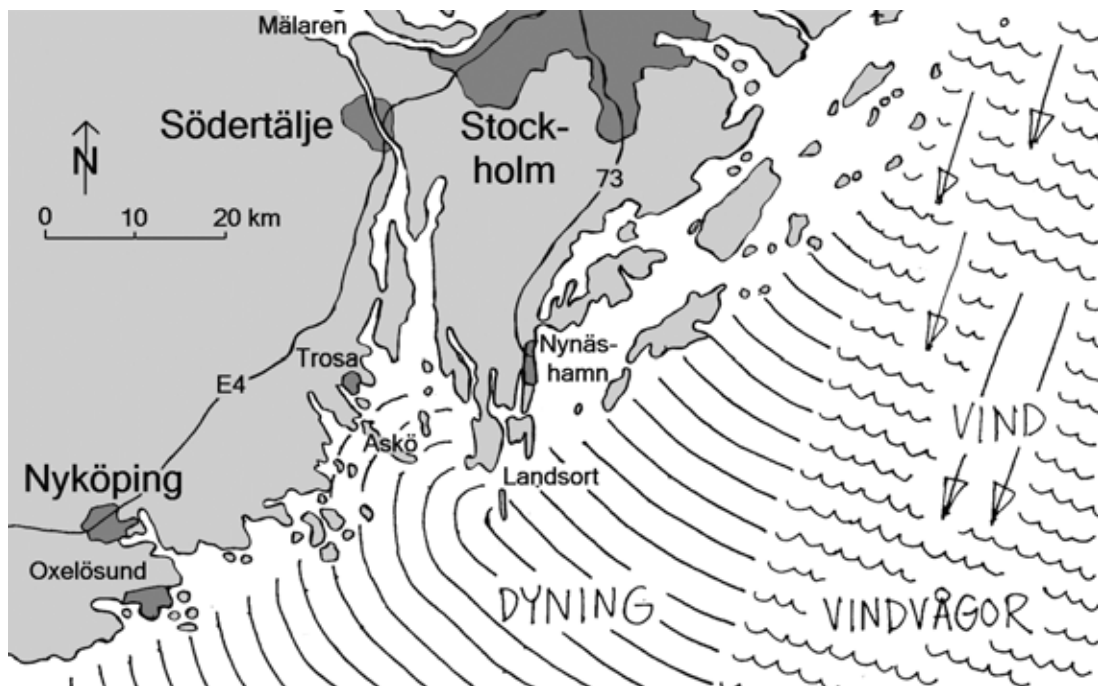


Bild 5.1 Dyrning skapad av vågor vid Askö

Karaktären för vindgenererad dyning med enstaka vågor med högre våghöjd stämmer också bra med de observationer som gjordes. Dyrningens riktning i Yttre Hållsfjärden (från SO vid Persö, men SV vid Askö) förklaras av hur vågor påverkas av land och grundare vatten.

Denna teori har lagts fram av en meteorolog vid SMHI och stöds av en oceanograf vid SMHI som vi talat med. Den styrks även av den uppfattning som lokalbefolkningen ger uttryck för (se avsnitt 4.4).

Vinden var således med stor sannolikhet den enda källan till svingan på Yttre Hållsfjärden den 15 februari.

Sammanfattningsvis, vad var det som hände?

Det är många faktorer som kan ha inverkat och det råder en osäkerhet kring det exakta förloppet. Det är dock ställt utom tvivel att svingan utgjorde själva grundförutsättningen för att isen skulle knäckas. Vi bedömer också att svingan senare, när flaken blev fria hade betydelse för spridningen av flaken. Svingan genererades av kraftiga vindar från N-NNO över Ålands hav och norra Östersjön under natten före. Vindarna genererade en dyning som svängde runt Landsort och in i Yttre Hållsfjärden. Istjockleken, iskvalitén och den relativt varma natten tillsammans med solens inverkan är starka kandidater till att ha bidragit till att isen knäcktes lätt. Hade isen varit tjockare och/eller av renare kärnis eller om natten varit kall eller om det hade varit mulet på dagen, hade möjligen inte svingan varit tillräckligt kraftig för att knäcka isen. Den nordostliga vinden kan möjligen ha drivit en stor ismassa åt SV så att isen löstes upp vid två kanter istället för vid en. Också andra faktorer än dessa kan som sagt mycket väl ha påverkat händelseförloppet.

Det snabba förloppet kan förklaras av att isen bröts upp i så små flak och att en eventuell sydvästlig drift av isen gett svingan en ny iskant i höjd med Björkholmen, där den kunde bryta upp isen.

Vi ser det således inte som möjligt att exakt bestämma i vilken utsträckning de olika faktorer som vi identifierat varit avgörande för händelseförloppet. Detta är enligt vår mening heller inte särskilt viktigt. Den viktiga erfarenheten är istället att förstå vilka faktorer som kan leda till den aktuella utvecklingen.

5.3 Varför hamnade grupperna på flak?

I detta avsnitt diskuterar vi olika aspekter på den händelsekedja som slutade med att några grupper hamnade på fria flak och behövde extern hjälp.

Det finns ett antal omständigheter som var förutsättningar för händelseutvecklingen. Om turen inte gått dit den gick, om isen inte brutits upp så som skedde eller om ledarna hade förkastat isen när man såg hur den var, så hade inte ett 50-tal skridskoåkare hamnat på fria flak på Yttre Hållsfjärden den 15 februari 2003.

Israpporteringen

Vår bedömning är att israpportörerna på torsdag och fredag gjorde en gedigen bedömning av isläget som var inom gällande praxis. De insamlade isuppgifterna var tillräckliga och slutsatserna som drogs från dessa naturliga.

Israpportören gjorde en normalbedömning av väderutvecklingen och missade därmed de starka vindarna över norra Östersjön. Handlandet låg inom gällande praxis. Då lördagsvädret såg så stabilt ut var det heller inte naturligt att misstänka starka vindar över norra Östersjön. Och även om man lyssnat på sjövädret kanske man inte reagerat på vindarna då de meddelades bli mellan 7-13 m/s. Faran var lömsk och många israpportörer hade troligen missat detta.

Då sättet på vilket Yttre Hållsfjärden gick upp var överraskande och inte finns refererat i långfärdsskridskolitteraturen skulle det ändå ha varit svårt att förutse utvecklingen och förmodligen ändå svårare att bli trodd. Därför har vi inget att anmärka mot bedömningen att Yttre Hållsfjärden skulle bli ett bra åkområde.

Vi vill dock diskutera israpportens utformning och hur den tolkas. Vi noterar att israpporten och israpportörens uppgifter fanns med som en av tre tungt vägande skäl för ledarna att fortsätta (d v s inte vända) på Yttre Hållsfjärden. Användandet av presens i fredagens israpport och dess allmänt positiva stämning är onekligen lockande och man kan lätt invaggas i tron att det är morgondagens isläge som beskrivs. Den positiva tonen är naturligtvis av godo, men det skulle kunna vara lämpligt att tydligare markera vad som är sammanställning av inkomna uppgifter (tidigare dagars isläge) och vad som är prognos för morgondagens isläge. Ett sätt att göra detta är att använda imperfekt för att beskriva inkomna uppgifter.

Här återges ett längre parti av fredagens israpport.

I området mellan Askö och Tvären gäller följande:

Promenad ev åkning Källvik – Storholmen.

Åkområde med svart is, inslag av vrakis på ett fåtal ställen sträcker sig enligt följande från söder. Kvinnholmen-Herrsäten-Gjusskär-Ägglösen-öppet söder om Lacka in till 300m O Gjusskär-promenad genom Lacka eller åkning N Lacka Långskären del vrakis men också åkbart SO Busen-Trätbådan-Måshällen-Oxelön-Persö (obs fågelskydd)-Iskant från Persö och norr ut någon km därefter mot NO till Oxeludden på yttre delen av Askö. Åkbar is upp till Uttervik som nås via en ca 500 m promenad. Snötäkt is ligger innanför linjen Tjurudden (Uttervik)-Hökö-Aspö-Trigöta.

Mkt fin is innanför Kockelskär samt efter Askös södra sida. I övrigt fanns på fredagen fläckar med lite mjukare is som förhoppningsvis stabiliseras till lördagen.

En råk sträcker sig från Backstångsholmen mot sydost osäkert om man kan runda den på de yttre ispartierna. En råk finns också från Håldämman och in mot Uttervik.

Om man istället använder imperfekt för att beskriva inkomna uppgifter och futurum för prognoser tydliggörs vad som är vad:

Från området mellan Askö och Tvären har följande inkommit.

Man har gått eller åkt mellan Källvik och Storholmen.

Därefter har ett åkområde med svart is men med inslag av vrakis på ett fåtal ställen sträckt sig från Kvinnholmen i söder över Herrsäten-Gjusskär-Ägglösen-öppet söder om Lacka in till 300m O Gjusskär-man har promenerat genom Lacka men också åkt N Lacka Långskär-det har varit en del vrakis men också åkbart SO Busen-Trätbådan-Måshällen-Oxelön-Persö (obs fågelskydd)-Iskanten har gått från Persö och norrut någon km därefter mot NO till Oxeludden på yttre delen av Askö. Det har varit åkbar is upp till Uttervik som nåts via en ca 500 m promenad. Snötäckt is har legat innanför linjen Tjurudden (Uttervik)-Hökö-Aspö-Trigöta.

Man har haft mkt fin is innanför Kockelskär samt efter Askös södra sida. I övrigt fanns på fredagen fläckar med lite mjukare is.

En råk har sträckt sig från Backstångsholmen mot sydost som man inte har rundat på de yttre ispartierna. En råk har också funnits från Håldämman och in mot Uttervik.

Inför morgondagen hoppas vi att fläckarna med mjukare is kommer att stabiliseras.

Man får på detta sätt en mer sanningsenlig rapportering som heller inte verkar onödigt lockande. Det är också viktigt att lyssnaren/läsaren förstår vilken status som israpporten har. Enligt uppgift har israpportörerna vid ett flertal tillfällen betonat för SSSK:s

ledare att israpportens uppgifter alltid, alltid måste kontrolleras när man är på plats på isen. Det är möjligt att man ytterligare måste understryka detta. Det finns även andra som bör informeras om detta, framförallt privatåkare och andra föreningar. Man skulle exempelvis kunna tänka sig en kortare informationstext som alltid medföljer israpporten.

Flera personer har anmärkt att torsdagens och fredagens israpporter inte innehöll några varningar. I vår undersökning har det framkommit att israpportörerna av princip undviker varningar av skäl som tidigare redovisats i avsnitt 2.3. Här verkar det finnas en skillnad i syn mellan sändare och mottagare, vilken måste elimineras.

Vi diskuterar israpporteringen närmare i ett mer generellt perspektiv, bl a frågan om varningar, i kapitel 6.

Turplaneringen

Det som skulle kunna förhindrat en utlysning av turerna till Yttre Hållsfjärden var om större vikt hade lagts vid Yttre Hållsfjärdens benägenhet att gå upp flera gånger per säsong och/eller de kraftiga vindarna över norra Östersjön natten mellan fredag och lördag. Någon av eller båda dessa faktorer skulle eventuellt kunna ha varit ledtrådar till att misstänka att delar av Yttre Hållsfjärden skulle brytas upp under lördagen.

Litteraturuppgifterna om Yttre Hållsfjärdens benägenhet att gå upp flera gånger per säsong fick i detta fall troligen stå tillbaka för de erfarenheter som fredagens israpportör haft från egen åkning på Yttre Hållsfjärden. En israpportör med mindre erfarenhet av Yttre Hållsfjärden hade möjligen, men troligen inte, gjort en noggrannare analys av isutvecklingen på Yttre Hållsfjärden till lördagen.

Det gjordes ingen systematisk riskbedömning, varken från israpportörens, transportchefernas eller från ledarnas sida. Framförallt verkar inte någon ha gjort en riskbedömning knuten till åkområdet, Yttre Hållsfjärden. Detta hade varit naturligt, speciellt för de ledare som aldrig åkt på fjärden tidigare, vilket uppskattningvis var hälften av ledarna.

Kommunikationen till och mellan ledarna

Av våra intervjuer med ledarna, som redovisas i avsnitt 2.5, framgår att det inte genomfördes någon samlad briefing med ledarna innan start. Att den information som israpportören och transportcheferna förmedlade till ledarna om isen var mycket knapphändig, från ingen alls till att den bästa isen fanns vid Askö. Israpporten var visserligen relativt detaljerad när det gäller isläget på Yttre Hållsfjärden och Gupafjärden, men man skulle kunna tänka sig att ledarna även kunde ha fått tillgång till den bakgrundsinformation som israpportören hade för presentationen av isläget för åkområdet. En del av denna bakgrundsinformation var tidigare åkrapporter som ledarna läst i stor utsträckning. Men ledarna verkar t ex inte ha fått några detaljer från den grupp som åkte på Yttre Hållsfjärden på fredagen som israpportören hade kontakt med.

Transportchefens ansvar är, enligt de instruktioner som vi refererar till i avsnitt 3.6, att meddela tider och platser för transfers och hemfärd. Hur den isinformation som israp-

portören besitter och som ledarna är i behov av skall komma ledarna till godo verkar inte vara specificerat.

Vi noterar även att om insikt hade funnits inom ramen för turplaneringen om vilka faror som skulle kunna finnas, och om denna insikt förmedlats till ledarna, så skulle ledarna haft en större mental beredskap att tolka och tyda de varningstecken som fanns. Då hade också de kontakter som ändock fanns mellan några av ledarna under färden innan uppbrytningen började, kunnat ske utifrån en mer gemensam syn på situationen.

Vi menar alltså att den enskilde ledaren var alltför utlämnad åt att själv att bedöma situationen samtidigt som han påverkades av vad många av de andra ledarna gjorde, d v s fortsatte åka skridskor över den is som sedan kom att brytas upp.

Vår tro är också att om det hade funnits en naturlig möjlighet för ledarna att kommunicera under turen, där de tveksamma hade kunnat föra fram sina tvivel, så hade utvecklingen kanhända blivit en annan. Den samlade kunskapen hade kanske räckt till att avstyra vidare åkning på den svingande isen.

Ca 15 minuter innan grupp 4b hamnade på fria flak och inte kunde ta sig över till fastare is hände i princip samma sak för grupp 3b, med skillnaden att 3b klarade sig över till fastare is på egen hand. Här hade grupp 4b kanske kunnat undvika att hamna i nöd om man vetat vad som hade hänt 3b.

Vi inser dock att det inte är lätt att praktiskt få tillstånd en kommunikation mellan sexton olika ledare som befinner sig på stora avstånd från varandra på en isyta. Frågan om hur ett bättre samband mellan ledarna skall kunna skapas diskuteras närmare i kapitel 6. Jämför även med den diskussion om en möjlig aspekt av det fria ledarskapet, innebärande att ingen ledare skall råda en annan, som vi för under nästa avsnitt.

Ledarnas isbedömning

Av ledarintervjuerna, skeendegruppens enkät och turrapporterna har vi sett att ledarna tittade på ungefär samma egenskaper hos isen och vädret vid sin isbedömning. Ändå skiljer sig besluten mycket mellan olika ledare. De som vände hade också olika skäl för att vända. Hur kommer detta sig?

Isbedömning kan ses som en blandning av konst och vetenskap. Ledare har olika stilar för isbedömning, p g a att man utnyttjar sina sinnen olika (och kanske har olika förutsättningar för det), har olika kunskaper och erfarenheter och har olika utrustning (framför allt typ av pik). Gränsdragningar är ofta svåra, t ex om en viss is bär eller inte. Variationsrikedomen och svårigheterna i isbedömningen gör att man styrs av känslor och av andras bedömning. Känslornas inverkan kan göra t ex att man i soligt och fint väder omedvetet utmanar isen mer, vilket kan ha varit en ingrediens på Yttre Hållsfjärden. Att ledarna påverkades av andra gruppers färdväg var tydligt.

Det finns tumregler i isbedömningen, men dessa används olika. T ex hade flera ledare som regel att inte besöka iskanter vid svinga och undvek därför iskanterna denna dag. Andra ledare valde att ta sina grupper till iskanterna, i en del fall dock troligen p g a att de ansåg att svingan hade upphört eller minskat markant. Vanligen förekommer svinga

och påisvind samtidigt, vilket inte var fallet vid iskanten längs Askö. Möjligen noterade man inte detta faktum.

En förlåtande omständighet är att ingen ledare förstod att isen kunde brytas upp som den gjorde. Uppbrytningen skedde inte som uppbrytning vid svinga beskrivs i litteraturen och ingen bland de erfarna ledarna hade upplevt något liknande. Sättet på vilket fjärden bröts upp på är således ovanligt. Möjligen är det typiskt för Yttre Hållsfjärden då det finns två tidigare referenser till snabb uppbrytning här. Omständigheten att nordostlig vind över Ålands hav och norra Östersjön genererar svinga från SO som bryter upp isen på fjärden som den nordostliga vinden sedan rensar ut är speciell och det är svårt att finna andra platser vid Östersjön där liknande förhållanden kan uppstå. Om detta är sant kan man säga att man vid turplaneringen och på isen lagt för liten vikt vid de särskilda förhållanden som gäller för Yttre Hållsfjärden. Någon har t o m kommenterat att man inte tänkte på att det var ytterskärgård man åkte på. Hur is beter sig på Yttre Hållsfjärden under olika förhållanden var dock inte till fullo känt i långfärdsskridskokretsar den 15 februari. Det enda man visste var att Yttre Hållsfjärden vanligen bryts upp och rensas ut flera gånger per säsong.

Däremot finner vi det anmärkningsvärt att många ledare påpekade att svingan var den högsta man upplevt samtidigt som man fortsatte över Yttre Hållsfjärden. Man utmanade alltså en extrem issituation tillsammans med en grupp, som ibland var stor och med ovana åkare. Ödmjukheten mot isen fick stå tillbaka mot andra hänsynstaganden. I detta fall spelar åkkulturen en stor roll.

Om det är korrekt att iskvalitén var viktig för det sätt som uppbrytningen skedde, kan man sluta sig till att det inte räcker med att konstatera att isen bär när man bedömer den. Man måste också undersöka isens tjocklek och uppbyggnad (kärnis, kärnis med snöiblandning, stöpis + kärnis etc) för att göra en fullständig bedömning. Sådana undersökningar kräver kraftigare typer av pikar eller andra verktyg (t ex någon typ av såg) för att tränga genom isen bättre eller för att ta loss bitar av isen.

Vår slutsats är att Yttre Hållsfjärden bröts upp på ett livsfarligt sätt och att samtliga grupper som siktede på Askö borde ha vänt. Förutom de skäl som de ledare som vände hade, skulle följande faktorer varit tillräckliga som skäl att vända

- Svinga med sprickbildning och avsaknad av reträttvägar
- Svinga och kunskapen att Yttre Hållsfjärden ofta bryts upp flera gånger per säsong

Ledarnas genomförande av turen

Som framgår ovan anser vi att ledarna, när man hade åkt en bit ut på isen och kunde notera de förhållanden som gällde, i första hand svingans storlek och isens kvalitet i kombination med övriga förhållanden, borde ha förkastat isen som icke åkbar. Vi utvecklar grunderna för denna vår ståndpunkt i kapitel 6 där vi bl a diskuterar vilken attityd som bör gälla till säkerhet vid skridskoåkning, vad som bör gälla för klubbturen samt hur risker för uppbrytning och hantering av isdrift bör hanteras.

Vår bedömning är att det finns två huvudsakliga bakomliggande faktorer till att flertalet ledare inte kom till denna slutsats, utan lät sig lockas av de tidigare rapporterna om

fina isar, förledas av det fina vädret samt lät sig dras med i det flockbeteende som många påtalat och som för de tveksamma innebar att man litade mer på andras bedömning än sin egen.

Brist på färsk erfarenhet av den aktuella issituationen. Man hade helt enkelt inte tillräcklig kunskap för att rätt tolka de observationer som gjordes. Man såg många saker med isen, men förstod inte att en uppbrytning kunde var nära. Detta innebar att man inte var fullt medveten vilken risk man tog. Visst var de flesta medvetna om att havsis kan brytas upp, men däremot inte att det kunde ske på detta sätt. Ingen hade trots årtionden av åkning varit med om att isen bryts upp på detta sätt under gruppen. Ingen räknade med att en hel fjärd skulle kunna brytas upp nästan momentant på kort tid. De flesta räknade istället med att en eventuell uppbrytning skulle ske steg för steg från iskanten.

Vi tror också att många, genom Yttre Hållsfjärdens närhet till fastlandet, kan ha förbiset att denna vad gäller exponering är att likna med fjärdar som ligger mycket längre ut. På Yttre Hållsfjärden kommer man från bussen på en halv timmes åkning ut till förhållanden som när det gäller de andra havsbandsfjärdarna tar åtskilliga timmar, om de överhuvud taget kan nås. Detta kan ha lett till en lägre vaksamhet.

Säkerhetssyn och åkkultur. En ledare i Friluftsförbundet har påpekat att SSSK:s mer än 100 år av framgångsrik verksamhet utan allvarliga olyckor kan ha lett till att många ledare och medlemmar tror att man klarar allt. Vår slutsats är att detta i väsentlig grad har spelat in. Det är inte lätt att stanna upp och tänka efter när SSSK:s turmaskineri letar upp isar, beställer bussar och ledarna för sina grupper mot hägrande mål vecka efter vecka på ett imponerande sätt och utan att några allvarliga olyckor sker.

Vi tror också att en aspekt av principerna om det fria ledarskapet, vilket som vi ser det är en del av åkkulturen, kan ha påverkat utvecklingen. När en ledare, som redovisas i avsnitt 2.7, försökte varna en annan ledare tillrättavisades denne av en icke tjänstgörande ledare. När en mycket erfaren ledare, som redovisas i avsnitt 3.11, vände tidigt när han såg vartåt det barkade, struntade han enligt egen utsago i hur det gick för de grupper som fortsatte ut över isen. Man skulle kunna tolka dessa beteenden som tecken på dålig medkänsla och dåligt kamratskap.

En lika sannolik tolkning skulle kunna vara att principen om det fria ledarskapet för många innebär att ledare inte skall råda andra ledare. Att den ledare som valde att inte försöka påverka de ledare som fortsatte ut över isen gjorde detta därför att han bedömde det som lönlöst, då det låg utanför vad som gäller ledare emellan. Mot att en sådan kultur skulle vara förhärskande talar dock att andra ledare i efterhand uttryckt att man borde ha varnat efterkommande grupper.

En av SSSK:s ledare ringde verkligen till en annan SSSK-ledare och varnade för att isen höll på att gå upp på Yttre Hållsfjärden. Ledaren som ringde upp fann det omöjligt att förmedla detta faktum, den andre ledaren ville inte tro på uppgifterna. Det kan ha varit ett utfall av att sådana samtal inte är brukliga och en ovana vid att ta emot information på detta sätt från en annan ledare.

Som vi ser det är det i vart fall oklart vad man inom ledarkåren bör göra när något oväntat händer, som även har bäring på andra gruppers färd på isen.

”Flockbeteendet” eller ”Följa John-mentaliteten” denna dag är omtalad, d v s att grupper lockades att åka dit andra grupper åkte. Det verkar som att det fanns en sammanhållning inom respektive förening. SSSK-grupperna lockades att följa andra SSSK-grupper, medan andra föreningar med flera grupper också tydligt höll samman och antingen vände (grupper A3-A5) eller fortsatte över Yttre Hållsfjärden (grupper A6 och A7).

Är det då principiellt rätt eller fel att följa efter andra grupper? Vid Askö var det tydligt att grupper som lockades att åka över Yttre Hållsfjärden inte borde ha gjort det. Förhållandena kan även vara det motsatta, nämligen att man lockas till ett bättre beslut av att följa andra grupper. Det senare hände också vid Askö, nämligen för de grupper som lockades att vända av andra grupper som vände.

Hur andra grupper åker är viktig information för en ledare. Genom att se ett spår och gruppen som gjort spåret längre bort får en ledare informationen att det gick att åka den aktuella vägen för bara en liten stund sedan. Oftast går det då också att åka där en stund senare. Ledare slipper på detta sätt genomföra det ibland psykiskt krävande arbete som isbedömning innebär. Ibland händer det också att en grupp ser att en annan grupp vända längre fram, vilket gör att ledaren tidigare kan leta efter alternativa vägar.

Nackdelarna med att följa andras spår är framförallt att ledaren i någon mening lägger ansvaret i andras händer, att man träder in i en mer passiv roll som ledare. Det finns även en risk att om den första gruppens beslut var felaktigt, kan många grupper hamna i problem samtidigt.

Vi anser inte att det entydigt går att säga att det är fel att följa efter andra grupper. Däremot måste ledaren som gör ett sådan val vara medveten om vad han gör och fortsätta att ta aktiva beslut utefter hela vägen.

Det har inträffat flera allvarliga incidenter där privata åkare följt efter organiserade grupper och sedan hamnat i svårigheter när de tappat spåret och hamnat på is som de inte kunnat bedöma. Exempelvis fick två åkare som följt efter en organiserad grupp i S:t Anna i Östergötlands skärgård vintern 2002/2003 hämtas med hydrokopter då de i snöfall tappat spåret från gruppen de följde och sedan plurrat. Listan av liknande händelser kan säkerligen göras lång.

Varför några av grupperna hamnade i större problem än andra

Av redogörelserna från flera av de grupper som vände på utvägen eller valde att snabbt lämna Yttre Hållsfjärden framgår att man i stor utsträckning byggde sina beslut på specifika iakttagelser som man såg som starka varningssignaler. Det gällde sprickor och råkar med tendens till vidgning och bundna flak som slog mot varandra. Det kan inte uteslutas att dessa förhållanden vid de aktuella tidpunkterna var lokala fenomen som även skulle ha fått andra grupper att ändra sin färdväg om man uppmärksammat dem. Härmed inte sagt att det inte även kan finnas skillnader i kunskap och riskbenägenhet mellan de som valde att vända och de som valde att fortsätta.

Av de sjutton grupper som valde att åka ut längs Askös sydsida och över det område som senare bröts upp befann sig tio på isen i området när uppbrytningen började. Av dessa kunde åtta grupper ta sig iland själva med mer eller mindre besvär och plurr-

ningar och med mer eller mindre assistans från övriga grupper medan två grupper behövde assistans från samhällets räddningstjänst.

Vår bedömning är att i princip samtliga tio grupper som befann sig på isen när den började brytas upp hade kunnat hamna i en issituation liknande de grupper som behövde extern assistans. Däremot tror vi det är möjligt att grupper med ett mindre antal deltagare och starkare åkare hade kunnat klara ut situationen bättre. De båda grupper som behövde extern hjälp hade 34 respektive 27 deltagare, medan den grupp som hade störst svårigheter bland dem som hamnade på bundna flak men kunde rädda sig själva hade 29 deltagare. De övriga grupperna hade 25 deltagare eller färre.

Besvärigheterna för de stora grupperna är inte bara knutet till deras osmidighet, utan även andra nackdelar spelar in. Vi diskuterar denna fråga mer utförligt i kapitel 6.

Slutsatser

Vår sammantagna slutsats är att inga enskilda ledare ska utpekas som vårdslösa eller oaktsamma. De bakomliggande orsakerna till att ett stort antal medlemmar hamnade i en akut situation var istället att man saknade kunskaper och erfarenheter för den aktuella situationen och den åk- och säkerhetskultur som gäller inom SSSK. De många deltagarna i några grupper gjorde att dessa hamnade i större nöd än andra grupper.

5.4 Räddningen

Inledning

I detta avsnitt analyseras några av erfarenheterna av de akuta situationerna, räddningsinsatserna, omhändertagandet av räddade och det som skedde efteråt. I det komplexa skeendet med många hundra personer inblandade har det funnits åtskilliga problem. Synen på vad som fungerat och vad som varit problem varierar säkert också.

I bilaga 1 finns en lista på problem och avvikelser, som har framkommit i intervjuer eller dokumentation. Arbetssättet bygger på metodiken "Avvikelseutredning" (Harms-Ringdahl, 1987), och används här som stöd för att hantera den stora mängden information i utredningen. Metoden går ut på att notera avvikelser från det normala eller förväntade förloppet eller situationen. Här har noterats vad som angivits i olika rapporter, intervjuer etc. Någon direkt sållning eller censur har inte gjorts, vilket innebär att informationen i en del fall kan ses som subjektiv och komma från enstaka person.

Listan innehåller drygt 80 olika avvikelser och har arrangerats under några olika huvudgrupper:

- Inledande skede
- Återtåg
- Helikopterräddning
- Svävarräddning
- Organisationen i akutläge
- Transporter
- Stöd efteråt och debriefing

Ett följande steg i metodiken innebär att avvikelserna bedöms. Det kan göras på olika sätt, men en praktisk bedömning är att ange om det finns skäl att vidta en åtgärd eller inte. Där det finns behov av åtgärder kan man sedan ta fram förslag till sådana. I enstaka fall har vi skrivit in förslag där sådana direkt framförts i samband med problemet.

Vi i säkerhetsutredningen har inte gjort denna bedömning, utan lämnar över den till SSSK:s styrelse, där man bör diskutera de normer som bör gälla. Listan kan även vara intressant för Sjöfartsverket och andra berörda, som kan göra bedömningar utifrån sitt perspektiv. Innan man går vidare finns det skäl att se om listan behöver kompletteras.

Denna bilaga är en väsentlig del av granskningen av räddningen och det akuta skedet. Ungefär hälften av avvikelserna kan ses som relaterade till SSSK:s organisatoriska roll i det akuta skedet. En del av innehållet i listan kommenteras nedan, men inte allt.

Räddning och perspektiv på ansvar

Sjöräddningscentralen (MRCC) i Göteborg ledde räddningsarbetet och hade på kort tid mobiliserat fyra enheter som engagerades i räddningen.

MRCC och den överordnade myndigheten Sjöfartsverket har betonat att räddning går ut på att rädda liv. Myndigheten har ansvar att få personerna till fast mark - hit räknas även öar. Skadade tar man till sjukhus. MRCC menar att sedan har arrangören av t ex en resa ansvaret, vilket i detta fall torde betyda SSSK, då de räddade grupperna tillhörde SSSK.

Intervjuade personer hos myndigheten menade att räddade skridskoåkare absolut skulle lämna kvar ryggsäckar, ispikar och linor i vattnet eftersom dessa saker riskerade att fördröja räddningen.

Det finns här olika perspektiv på vad räddning kan innebära. Vintertid är nedkylningsrisken minst lika stor som drunkningsrisken. För skridskoåkaren är det livsviktigt att återfå värmen om han blivit våt, och om ombytet ligger i ryggsäcken kan detta bli problematiskt. Också ispik, och i någon mån även lina, kan vara väsentligt för en säker återfärd.

Man kan se några olika problem vid överlämnandet av ansvar. Det kan gälla den räddade som kan vara mycket medtagen. I berättelsen i slutet av avsnitt 2.7 framgår att besättningen på helikoptern vid den sista transporten var tveksamma till om det behövdes en vårdinsats.

Ett annat problem gäller till vem och hur "ansvaret" överlämnas. "Mottagaren" måste uppfatta sitt ansvar, och också ha resurser att ta över. Det kan gälla att skador inte uppkommer eller förvärras, t ex genom nedkylning, och att hemtransporten av medtagna personer kan ordnas på rimligt sätt. Mottagarrollen verkar i det här fallet inte varit klar - det fanns många personer men oklart ansvar. De räddade personerna var medlemmar i SSSK, men det fanns även andra organisationer med arrangerade turer, och flera privatgrupper.

Det kom mot slutet av räddningsaktionen flera samtal från Askö till Sjöräddningscentralen i Göteborg med frågor om vad man skulle göra. Denna i sin tur menade att man lokalt måste ta över på något sätt.

Räddning med helikopter och båt

Helikopter. Räddningen med helikopter var besvärlig på flera sätt. Sammanlagt tre personer togs upp med hjälp av ytbärgare. I bilaga 1 finns 17 avvikelser noterade. Problemen hängde ihop med små isflak, is som brast, folk som plurrar, och kraftiga luftströmmar från helikoptrarna. Det var också svårt att få med ryggsäckarna som är väsentliga ur skridskoåkarnas perspektiv.

Enligt en uppskattning tar en bärgning med helikopter 10 minuter per person i vattnet under rådande omständigheter. Det tog cirka 30 minuter från larmet till att den första helikoptern kunde påbörja räddningen. För helikoptern stationerad i Visby tog det 55 minuter innan den var på plats.

Det finns många lärdomar att hämta från händelserna vid Askö. Vid Sjöfartsverket pågår en utredning om man ska ändra något inför framtiden. Någon analys från Sjöfartsverkets sida finns ännu ej tillgänglig, men enligt samtal med utredaren där ska vi utbyta erfarenheter kring detta tema. Vi i denna utredning avvaktar därför med kommentarer tills dessa diskussioner förts.

Lotsbåten. Några egentliga problem med bärgningen från lotsbåten finns inte rapporterade. Båten tog det lugnt och försiktigt, vilket man kunde göra genom att inga personer var i akut fara och vädret var fördelaktigt. Alla personer kunde tas ombord utan plurning.

Det tog knappt en timme för lotsbåten att ta hand om 16 personer, vilket innebär knappt 4 minuter per person. Från larm tills båten kom fram tog det en timme. Genom att båten gick ut vid första larmet, var man direkt på plats när larmet kom från den andra gruppen.

Aurelia. Askölaboratoriets båt Aurelia låg vid Askö under helgen. Båten hade tidigare ingått i räddningsorganisationen men var inte med nu och larmades inte. Reservskepparen bor på Askö och märkte vad som hände. Han gick till laboratoriet, där han kontaktades av en ledare från Uppsala för att få hjälp med skjuts till Uttervik, vilket han ordnade direkt.

Om inte svävaren kommit och hjälpt till med räddningen, hade Aurelia verkligen behövts. Båten skulle ha kunnat nå de nödställda på cirka 30 minuter, inklusive tid för isbrytning. Några ledare i SSSK hade också antagit att denna båt skulle larmas ut för att bidra vid räddningen. Det gjorde att man varnade andra grupper för att en ny rädda skulle komma att brytas.

Räddningen med svävare

En mycket väsentlig insats i räddningen gjordes av en svävare stationerad vid Sävsundet. Det tog cirka 25 minuter från det larmet nått föraren tills han var på plats. Räddningsarbetet tog drygt en timme, vilket innebär i genomsnitt 4 minuter per person som

också inkluderar transport i land. Föraren Per-Åke Häggerroth bärgade ensam 15 personer, vilket var en tung och problemfylld insats.

Problem. I bilaga 1 finns 17 avvikelser angivna vilka är förknippade med denna räddning. Det handlar om att det är tungt och besvärligt att få in folk i svävaren. Människor i panik är heller inte lätta att ha att göra med. Det hade också behövts hjälp vid flera tillfällen, en hjälp som uteblev.

Tillgänglighet. Sväwarens egentliga uppdrag är persontransporter i skärgården för vilket Länstrafiken i Södermanland svarar. Svävaren ingår inte i Sjöräddningens jourtjänst, och tillhör inte den ordinarie styrkan man kan larma ut. Genom att föraren genomfört tidigare räddningsuppdrag var han dock känd av räddningstjänsten.

Den 15 februari var han egentligen ledig. Eftersom han sett att det var mycket folk på isen tänkte han att det kunde hända något. Han tog därför med sig sväware och räddningsdräkt och hade mobilen påslagen vid ett besök på en grannö. Han kunde därför rycka ut direkt när larmet kom. Detta personliga engagemang var en av flera fördelaktiga omständigheter i samband med dramat.

Organisationen i akutläget

Innan läget blev akut hade grupperna fungerat som självständiga enheter. Men när flaken sprack upp, och grupper hamnade i kris blev situationen annorlunda. En del fungerade bra, särskilt i de grupper som kunde hålla ihop. I allt det material vi tagit del av, har deltagarna i de grupper som hamnade i kris varit positiva till sina gruppledare. I några fall var det ett gott samarbete mellan ledare och andra i situationer som berörde flera grupper. Flera ledare klev fram och hjälpte till på ett lovordat sätt. Det fanns även ett gott kamratstöd, t ex vid ombyten av kläder.

Problembild. Det visade sig att det fanns åtskilliga problem med hur organisationen, dvs SSSK, hanterade situationen. I bilaga 1 finns ett drygt 25-tal avvikelser och problem förknippade med beslut, agerande och samordning.

Att alla kommer med hem är viktigt. Det normala, att ledarna för grupperna håller reda på hur många som följer med, fungerade inte då grupperna hade blivit splittrade. Uppgiften att hålla rätt på alla deltagare och att se till att ingen försvunnit löstes inte systematiskt. Helikoptrar och sväware hade genomsökt delar av området, vilket gjorde att man förmodade att ingen blivit kvar. Det visade sig sedan att alla kommit hem. Bussarna omdirigerades - den mest erfarna av bussförarna blev här en viktig länk. Men det är oklart för oss hur det gick till och vem i SSSK som tog initiativ. De båda transportcheferna verkade ha ställts inför fullbordat faktum. Det fanns en inräkning av ledarna, som man förmodade följdes av sina respektive grupper.

I en del fall fanns det viktiga brister i omtanke för utsatta personer, även om det också fanns ett mycket gott stöd i många fall. Exempelvis verkar det rimligt att SSSK i ett tidigt skede skulle ha försökt ordna transport för de mest utsatta personerna. Informationsspridningen kunde också ha varit mer systematisk och bättre.

Det fanns ingen förberedd planering för att hantera situationen. Det fanns alltför många svagheter i den akuta situationen och brister i det gemensamma ledarskapet. Det fanns även ett antal direkt destruktiva handlingar.

Räddning ur vatten och tidsfaktorn

Vid räddning och omhändertagande av personer som är i kallt vatten är tidsfaktorn väsentlig. Räddningen behöver gå med ett minimum av tidsfördröjning vilket de intervjuade vid Sjöfartsverket klart framhållit.

I kallt vatten. När man hamnat i kallt vatten händer det flera saker fysiologiskt, och den tid man kan klara sig är begränsad (Björck, 2002 (i SSSK-kompendium), Simfrämjaren Livräddaren, 2001 samt Socialstyrelsen, 2003).

Onödigt kraftig andning så kallad hyperventilation kan under första halvminuten i kallt vatten leda till kraftig påverkan på hjärnfunktionerna, t ex kan den plurrade vara oförmögen att förstå hur räddningslinan skall användas.

Blodkärlen i huden dras ihop vid avkylning. Blodet ansamlas vid hjärtat vilket ger en blodtryckshöjning som kan vara farlig. Risker för hjärtproblem kan uppkomma. SSSK rekommenderar att personer som fyllt 50 år inte ska övningsplurra.

Sjelva avkylningen i iskallt vatten är inte omedelbart ett problem. Avkylningshastigheten är beroende av hur snabbt vattnet cirkulerar inne i kläderna. Rör man sig mycket ökar avkylningshastigheten betydligt. Ligger man stilla i vattnet, kan man ligga där i 20-30 minuter utan att bli medvetslös. Den ovan nämnda strypningen av blod och syretillförseln till hjärnan är betydligt farligare för den plurrade än själva avkylningen.

Avkylningen är snabb även uppe i luften när vattnet avdunstar från blöta kläder. Den är dock mindre än i vattnet. Är det kallt i luften kan man också drabbas av lokal nedkylning och risker för förfrysning.

Den som plurrat rekommenderas att snabbt byta till torra kläder, och man behöver hjälp för att det ska gå fort. Plurrade blir ofta matta och påverkade 30 min efter klädbytet eller senare. Det är därför bra att kontrollera att personen är OK då och då ett par timmar efter plurrningen. SSSK:s kompendium rekommenderar att en plurrad ledare ersätts eller assisteras av en kollega under den tiden så att han hinner återhämta sig fysiskt och mentalt.

Det finns en stor spridning mellan olika personer, även åldersrelaterat, för hur man reagerar, vilket betyder att tiderna kan vara kortare i åtskilliga fall. Sammanfattningsvis kan man säga att 20-30 minuter är en kritisk tidsgräns för ett räddningsarbete, under förutsättning att de utsatta inte drabbas av panik i vattnet.

Ett problemscenario. Man kan tänka sig många problemfyllda situationer. Ett exempel är om svävaren inte ingripit. Det tar ca 10 minuter att ta upp en person ur vattnet för en helikopter. Att bärga hela den första gruppen med 20 personer skulle ha tagit över tre timmar. Kanske skulle man ha kommit ned till 2 timmar med båda helikopterna. Lotsbåten var upptagen under cirka två timmar med den andra gruppen och var egentligen inte tillgänglig.

Många skulle behöva ligga i vattnet en lång tid. Dessutom skulle kanske inte rygg-säckarna med ombyte ha varit tillgängliga. Flera dödsfall skulle mycket väl kunnat inträffa i en sådan situation.

Vad som påverkade räddningen

Konsekvenserna och händelseförloppet påverkades av många omständigheter som var både gynnsamma och ofördelaktiga. Exempel på sådant som bidragit gynnsamt var

- att svävaren var tillgänglig och kunde göra en viktig insats, den ingår inte i den vanliga räddningsorganisationen, den kunde hjälpa till tack vare förarens förutseende och engagemang,
- att lotsbåten kom fram i ett tidigt skede, den startade vid första larmet och kunde ingripa direkt när den andra gruppen fick problem en timme senare, den kunde dessutom ha funnits längre bort, med längre restid,
- att vädret var fördelaktigt, kraftigare vind kunde ha ökat driften av flak, försvårat bärgningen och gett kraftigare avkylning av blöta personer, snöfall kunde ha försämrat sikten och ökat risken för att någon inte blivit upptäckt,
- att ingen av det tjugotal personer som plurrat fick avsevärda problem med t ex hjärta eller kyla, samt
- att inte flera grupper fastnade på isen och att flertalet kunde komma iland utan behov av extra hjälp.

Exempel på problematiska förhållanden var

- att många personer hamnade i nöd samtidigt,
- att issituationen var besvärlig med många små fria flak med dålig hållfasthet,
- att helikopterräddning var olämplig i denna situation av flera olika skäl,
- att det inte fanns någon vana hos räddningsorganisationen att hantera denna typ av nödsituation, samt
- att det fanns åtskilliga problem i SSSK:s förmåga att hantera situationen.

Slutsatser

Det finns många erfarenheter av sådant som gick bra och fungerade väl i det akuta skedet. Det är väsentligt att involverade organisationer lär sig på ett systematiskt och långsiktigt sätt av det som hände. Detta bör också göras i ett ömsesidigt samarbete mellan organisationerna.

Inga personer omkom eller skadades allvarligt. Det berodde på en kvalificerad och omfattande räddningsinsats. Det fanns också ytterligare ett antal fördelaktiga förhål-

landen som bidrog till en lycklig utgång. Under mindre fördelaktiga förhållanden kunde utgången ha blivit mycket allvarlig.

Under de rådande förhållandena var räddning med helikopter mycket problematisk av flera olika skäl. Räddningen med sväware och lotsbåt fungerade bra och var av avgörande betydelse. Det finns dock en mängd synpunkter och förslag som bör beaktas av räddningsorganisationen för framtiden.

I det akuta läget som uppkom fanns det åtskilliga brister i SSSK:s agerande och organisatoriska roll. Ungefär hälften av de noterade 80 avvikelserna är relaterade till detta. SSSK bör därför planera för att bättre hantera akuta situationer.

6. Generella slutsatser - en diskussion om säkerhet

6.1 Inledning

I detta kapitel diskuterar vi de mer generella slutsatser som kan dras av det som skedde på Yttre Hållsfjärden den 15 februari 2003 samt vilka förändringar som bör följa härav. Med utgångspunkt häri formulerar vi sedan ett antal rekommendationer till klubben i kapitel 7.

Inledningsvis diskuteras effekterna av det genom åren bedrivna säkerhetsarbetet och de faror som finns vid skridskoåkning. Därefter behandlas attitydfrågor och vad SSSK kan och bör göra åt dessa. Sedan diskuteras i ett antal avsnitt klubbens egen verksamhet mer konkret, bl a information och utbildning, färdledare, klubbturen, isinformation och organisation. Därefter diskuteras vilket förhållningssätt som bör gälla vid hantering av risk för isdrift. Slutligen behandlas utvecklingen i det akuta skedet, bl a samhällets räddningsinsats vid Askö.

Vi vill framhålla att vår uppfattning är att SSSK:s sätt att bedriva verksamheten med israpportering och turverksamhet till den helt övervägande delen fungerar väl och skänker medlemmarna stor skridskoglädje vid en hög säkerhetsnivå. Vi konstaterar dock att händelserna vid Askö visar på att det under speciella förhållanden finns luckor i säkerheten, vilket bör leda till vissa förändringar i verksamheten. Det finns ett antal frågor inom säkerhetsområdet som behöver beaktas bättre, och det finns skäl att utveckla klubbens säkerhetsarbete. Härvid behövs ett brett perspektiv som inkluderar flera olika teman från utbildning av medlemmar, attityder till risker, planering och hantering av akuta situationer. Det behövs en öppen diskussion inom SSSK, som kompletterar den begränsade erfarenhet av organisationen som vi har.

6.2 Säkerhet på is

Det kan rent allmänt konstateras att det säkerhetsarbete som under många år bedrivits av SSSK och andra skridskoorganisationer hittills har varit framgångsrikt. Vare sig inom SSSK under 102 år eller veterligen inom någon annan organisation har det skett någon drunkningsolycka vid en organiserad ledarledd skridskotur.

Säkerhetsarbetet har resulterat i en bland skridskoåkare allmänt spridd grundsyn att det för att åka på naturis krävs kunskap, rätt utrustning och sällskap. Kunskap bl a om isens bildande, bärkraft och upplösning – t ex att man skall se upp för tunn is vid uddar och utlopp, under snöfläckar och för isens övergång till mos vid sol och värme. Utrustning i form av bl a flythjälp, pik, dubbar och livlina. Sällskap av en sådan storlek att det kan undvikas att alla hamnar i vattnet vid bristande is. Härtill kan läggas att det också propagerats för att man skall ha erfarenhet och omdöme när man ger sig ut på is.

Vår bedömning är att de allra flesta som åker långfärdsskridsko har tagit till sig mycket av denna grundläggande säkerhetssyn vilket resulterat i att få allvarliga olyckor sker. Av den drunkningsstatistik som Svenska Livräddningssällskapet upprättar kan utläsas att 86 människor drunknat i isolyckor under de fyra senaste säsongerna. Av dessa åkte endast sju skridskor – och alla sju hade gjort avsteg från de grundläggande

säkerhetsprinciperna och åkte ensam utan sällskap. Av övriga drunknade ägnade sig 25 åt fiske, 25 åkte snöskoter eller andra motorfordon, 10 åkte cykel, skidor, spark eller isjakt och 19 promenerade eller gick genom isen under oklara förhållanden.

Sammanfattningsvis kan vi, trots att det är svårt att bedöma i vilken omfattning människor bedriver olika aktiviteter på is, konstatera att det säkerhetsarbete som bedrivits av SSSK och andra skridskoorganisationer hittills har varit framgångsrikt och troligen räddat åtskilliga människoliv. Att flertalet skridskoåkare har sådan kunskap och utrustning att man normalt utsätter sig för väsentligt mindre risker än vad många andra gör som ger sig ut på is.

6.3 Små och stora faror

I skridskoorganisationernas säkerhetsarbete beskrivs och varnas för de flesta faror som kan finnas på is. Mot bakgrund av det som skedde vid Askö ser vi att det finns en kvalitativ skillnad mellan två typer av faror, vilket kanhända inte lyfts fram tillräckligt i säkerhetsarbetet.

Å ena sidan sådana faror vars konsekvenser kan hanteras om man har nödvändig kunskap, är rätt utrustad och inte är ensam, dvs faror i form av is med mer lokalt svag bärkraft vilket årligen resulterar i 100-tals plurrningar med lycklig utgång och å andra sidan faror som innebär att isen på stora ytor mer eller mindre upplöses eller flyttar på sig på ett sådant sätt att åkarna har små möjligheter att själv reda upp situationen. Sådan is har ibland kallats för dödsalleis.

En självklar grund för att avväga vilka risker man vill och bör ta vid skridskoåkning måste vara vilka konsekvenserna skulle bli vid ett misslyckande. Det behöver inte innebära några allvarliga faror att åka över ett begränsat tunnare parti nära land när man har ett riktigt utrustat sällskap efter sig, även ifall man bedömer att sannolikheten för att isen skall brista är stor. Att däremot åka på vår is långt från land, eller på is som riskerar att brytas upp i flak, kan innebära en dödlig fara som helt bör undvikas även om man bedömer risken för sönderfall och uppbrytning som liten.

Vi har identifierat följande typiska issituationer, där konsekvenserna av ett misslyckande skulle kunna bli särskilt svåra, som de stora farorna.

- Vårs,
- tunna isar långt från land eller från stabil is, samt
- is som riskerar att brytas upp eller driva iväg.

Vi vill slutligen fästa uppmärksamheten på att ett antal problemsituationer som man var för sig kan hantera, under olyckliga och unika omständigheter kan komma att samverka på ett förödande sätt som t ex svårläst is i kombination med kraftig vind, åska, tätt snöfall, dimma, etc.

6.4 Attityd till risk

Inledning

Människors upplevelse och benägenhet att utsätta sig för risker varierar stort, liksom nyttan och nöjet man upplever. Många tycker exempelvis att det alltid är obehagligt att vara på naturis. Det finns många synpunkter på attityder till risk och säkerhet i det material vi tagit del av. Det är ett väsentligt tema som noggrant behöver beaktas i säkerhetsarbetet. Detta är ett komplext område med omfattande litteratur (en kort översikt finns i Sjöberg, 2003).

Som vi ser det måste man acceptera att det inom en organisation som SSSK finns olika syn på vad bra skridskoåkning är. Det finns inga skäl att uppmana de åkare med lång erfarenhet som ser utforskandet av nya isar som en central del i sporten att ändra sitt beteende. När sådana turer görs i mindre privatgrupper utan formell ledare, av åkare som känner varandra, väljer man kollektivt vilken risk man vill utsätta sig för. Och då är risken liten att färden går över isar som deltagarna inte vill åka på.

Vilken säkerhetssyn SSSK bör förmedla

Vår uppfattning är att det SSSK kan och bör göra är att verka för en grundläggande säkerhetssyn innebärande att man som skridskoåkare, när man inte åker efter ledare, bara skall åka över is som man själv har tillräcklig kunskap om för att kunna bedöma vilken fara man utsätter sig för.

Detta kan uppfattas som en självklarhet men bör understrykas då synsättet utgör grunden för det förhållningssätt till risk som vi anser bör gälla. Det innebär att den som har ingen eller ringa erfarenhet endast bör åka på plogade banor eller efter ledare medan den som har stor erfarenhet kan ge sig ut på expeditioner i havsbandet. Men det innebär också att den som har den allra största erfarenheten inte skall chansa, när han är osäker om isens beskaffenhet och ett misslyckande skulle kunna leda till allvarliga konsekvenser.

Vi är medvetna om att det är en svår uppgift att få genomslag för ett sådant synsätt då det - som den ovan citerade ledaren i Friluftsförbundet uttrycker - är oändligt mycket svårare att påverka attityder än att öka kunskaper. Och att detta är bekymmersamt då attityden betyder mer för säkerheten än tekniken.

Det sätt som vi tror SSSK kan påverka attityderna är genom information och utbildning och då särskilt genom att i ökad utsträckning åskådliggöra de stora farorna som nämns i föregående avsnitt. Vi tror här att ledarna är den viktigaste målgruppen då deras attityder och agerande lätt smittar av sig på övriga medlemmar. Hur detta kan ske utvecklas närmare i avsnitt 6.5 *Information och utbildning* nedan.

Färdrapporternas betydelse

I ett antal av de mail som refereras i avsnitt 3.11 och även i några av intervjuerna med ledarna vid Askö, som refereras i avsnitt 2.5, uttrycks besvikelse över utvecklingen inom SSSK. Man talar om nonchalans, pubertal förtjusning och machoattityder till

plurrningar och åkning på tunna isar i bl a färdrapporter. Någon säger att han blir upp-rörd när han hör någon skryta med att han utsatt sig för fara vid skridskoåkning.

Vi tror dock att det i många fall mer handlar om snack än om verklighet. Det är inte troligt att den som verkligen varit illa ute och fruktat för sitt liv skryter om det på det sätt som beskrivs. De färdrapporter som åsyftas ovan är sällsynta och utgör endast en ringa del av de färdrapporter där plurrningar refereras.

När det gäller det mera vanliga sättet att rapportera om plurrningar håller vi med det Yngve Lindung uttrycker i den i avsnitt 3.7 refererade artikeln i årsboken 2002, att syftet med den avspända jargongen är att verka språkligt besvärjande på chocken att plötsligt sjunka ned i det kalla vattnet. Det kan även vara så att man i många fall skäms för att man har plurrat och vill skämta bort det.

Vi tror också att man till viss del kan beskriva saken, så som någon uttryckt, att ledarna i färdrapporterna ägnar sig åt ”våt poesi” – en poesi som inte skall läsas alltför bokstavligt.

Vi tror att sättet som många färdrapporter skrivs på påverkar medlemmarnas och ledarnas bild av de faror som finns. Att man kan förledas att tro att det aldrig kan vara farligt att plurra och att den situation som inte kan redas upp inte finns. Som den i avsnitt 3.11 refererade ledaren i Friluftsförbundet uttrycker - att SSSK:s självförtroende har blivit för starkt efter mer än 100 år av lyckosam verksamhet. Att generation efter generation av ledare kunnat konstatera att vi klarar allt. Att SSSK tar sig dit inga andra kan eller vågar och förväntningarna på ultimativa upplevelser från deltagarna ökar.

Ett sätt att mildra effekterna av denna företeelse skulle kunna vara att ålägga den som skriver en färdrapport där plurrning förekommit att redovisa händelsen från risksynpunkt efter en bestämd mall. Bl a hur räddningen gick till, vilka svårigheter som fanns, hur stor risken var att det inte hade slutat lyckligt samt vilka lärdomar han dragit av plurrningen.

6.5 Information, utbildning och erfarenhetsåterföring

Händelserna vid Askö pekar som vi ser det tydligt på ett behov av ökad information och utbildning om havsis och de speciella förhållanden som skiljer mot sötis. Dessutom bör ett ökat fokus sättas på att informera om och varna för det som vi formulerat i avsnitt 6.3 som ” de stora farorna” – vår is, tunna isar långt från land samt is som riskerar att brytas upp eller driva iväg. I avsnitt 6.10 nedan redovisar vi närmare vår syn på hur man bör förhålla sig till is som riskerar att brytas upp eller driva iväg.

Informationen bör ske genom spridande av rena fakta men också genom mer livfull visualisering av vad som kan hända. Informationen bör ske via alla tillgängliga kanaler såsom medlemsmöten, ledarträffar, medlemstidningen *Isbiten* och inom ramen för olika utbildningar.

Konkreta förslag om utbildning

De inkomna förslagen om utökad och förbättrad utbildning av ledare och medlemmar som refereras i avsnitt 3.11 bör prövas. Bl a

- att välkommenprogrammet bör innehålla mer om säkerhetsfrågor,
- att välkommenprogrammet och iskunskapskursen kompletteras med ett antal grundläggande kurser i iskunskap, räddning och issäkerhet, varav en del (som redan planeras) genomförs som s k *PRIO-turer*, turer med praktisk isorientering,
- att nuvarande grund- och vidareutbildning av ledare ses över,
- att ett antal genomgångar och övningar konstrueras såsom kast med räddningslina, gruppens agerande vid plurr, hur kontakt tas med ledaren i särskilda situationer, motvindsåkning, passage över sprickor, navigation, färdplanering mm, av vilka det skall vara obligatoriskt att genomföra en vid varje klubbtur,
- att ledare skall åläggas att genomföra särskilda genomgångar med visst intervall, varvid genomförda övningar kanske skall räknas på något sätt vid kvalifikation för ledarmärken,
- att det i ledarutbildningen skall ingå en enskild fördjupning i något specialområde, där ledarkandidaten så att säga bryter ny mark, exempelvis avancerad räddningsteknik med lina, förhindrande av fallskador eller rastplatsaerodynamik, avslutat med en övning eller genomgång med en grupp på isen, samt
- att s k isrävsutbildningar genomförs i ökad utsträckning. Härigenom kan nya kunskaper och idéer samlas, värderas och spridas.

Erfarenhetsåterföring

I arbetet med att förstå varför isen betedde sig som den gjorde vid Askö har det framkommit mycket fakta om is som inte är speciellt väl spridd i långfärdsskridskokretsar. Det gäller både sådant som man kan läsa om i litteraturen men också sådant som isintresserade skridskoåkare själva kommit fram till.

Som vi ser det finns det ett behov av incidentrapportering, eventuellt med fotodokumentation, där grupper som träffat på farlig eller på annat sätt intressant is kan delge andra skridskoåkare sina iakttagelser på ett organiserat sätt. En sådan funktion skulle med fördel kunna drivas gemensamt av långfärdsskridskosverige, exempelvis inom skridskonätet (www.skridsko.net), där redan en gemensam turrapportering finns.

6.6 SSSK:s färdledare

Inledning

Av vad som framkommit i vår utredning och av vår egen erfarenhet av åkning på klubbture har SSSK en generellt sett mycket kompetent ledarkår. Ledare som utan annan ersättning än deltagarnas tillfredsställelse skänker mycken skridskogslädje åt medlemmarna.

Säkerhetsklassificering av ledare

Ledarna har en central position inom SSSK, och det finns många synpunkter kring deras roll och kunskaper. Vi har också kunnat konstatera att det finns variationer mellan olika ledares syn på säkerhet. Detta har bl a tydligt framgått av de svar vi fått i ledarintervjuerna, där ledarna fick bedöma hur den egna klubbens ledarkår såg på balansen mellan upplevelser och helt säkra turer. Som mångårig och flitig deltagare har man möjlighet att välja vilken ledare man vill åka med grundat på erfarenheter från tidigare turer. Som nybliven medlem kan man i stort bara välja ledare efter utseendet.

Förslag har funnits om att finna något sätt att varudeklarerat ledarna. Exempelvis genom att samtliga ledare svarar på en enkät om sin syn på säkerhet, Resultatet skulle offentliggöras för medlemmarna i form av något slags index eller typklassificering. Vi är dock tveksamma till en sådan ordning. Risker är alltför stora att en sådan klassificering skulle bli missvisande. Vi tror istället mer på något slag regelverk för klubbture, varigenom säkerhetsnivån mellan olika ledare jämnas ut - se avsnitt 6.7 *Klubbture* nedan.

Hur ledare utses

Vi har inte funnit att det finns några skäl att föreslå förändringar i det sätt som SSSK-ledare utses. Det har i och för sig funnits röster som talat för införande av tester, liknande dem man har inom flyget, där man fått ned olycksfrekvensen genom att sälla bort dem som är särskilt riskbenägna. Vi tror dock att den prövning av sökandens lämplighet som finns idag är tillräcklig och att det skulle bära alltför långt att införa sådana tester.

Utbildning och erfarenhetsutbyte

Som anges i avsnittet 6.5 om utbildning ovan bör de förslag till utökad och förändrad utbildning som framförts prövas.

Härutöver tror vi, som det föreslås i mail som refereras i avsnitt 3.11, att det bör ske ett mer organiserat informations- och erfarenhetsutbyte ledarna emellan, kanske vid en årlig träff mitt i säsongen, i mindre grupper där erfarna och nyare ledare kan lära av varandra.

Ledarnas befogenheter

Vi tror att den princip om det "fria ledarskapet" som gäller inom SSSK, och som många ledare synes värna starkt om, i princip bör bibehållas. Det fria ledarskapet kan

sägas innebära att ledaren under en skridskotur, utan att vara underkastad preciserade regler eller överordnad ledning, har en i princip oinskränkt rätt att bestämma hur turen skall genomföras. Men vi tror dock att det är nödvändigt att denna frihet har gränser. Nedan under avsnitt 6.7 *Klubbturer* diskuteras införandet av ett regelverk för klubbturen och en särskild turchef, vilket i vissa speciella situationer skulle inskränka ledarnas befogenheter.

Sen menar vi att det fria ledarskapet rimligen inte, som vi sett vissa tecken på och som vi redovisar i avsnitt 5.3, skall innebära en spärr mot att lämna eller motta information från andra ledare. Att man som ledare skall visa intresse för och omsorg om andra ledare och vara tacksam mot de ledare som agerar på motsvarande sätt mot en själv bör vara en självklarhet.

6.7 Klubbturer

Grundsyn

Som vi ovan konstaterat, måste man acceptera att det inom en organisation som SSSK finns olika syn på vad bra skridskoåkning är. Att erfarna åkare kan göra avancerade privatturer utan att risken därför behöver vara särskilt stor. Vid klubbturen är förhållandet dock ett annat, eftersom det i praktiken är ledaren som väljer en risknivå som deltagarna har små möjligheter att påverka. Klubbturer bör därför genomföras vid en acceptabel och för deltagarna känd risknivå. Vad som anses acceptabelt påverkas av hur tränad och erfaren gruppen är. Hur man ska göra sådana bedömningar är förstås inte självklart.

Den bild SSSK förmedlar, är att klubbturen är säkra turer. Detta uttrycks bl a i jubileumsboken *Stockholms Skridskoseglarklubb 1901-2001*, där det sägs att under förutsättning att man har rätt utrustning och följer med på Klubbens turer så är plurrandet i realiteten ganska ofarligt. Att ingen har drunknat under 100 år vid utlysta färder.

Vår uppfattning är att Klubbens turer bör organiseras och genomföras på så sätt att det som uttrycks i jubileumsboken uppfylls, d v s SSSK:s klubbturen skall så långt möjligt vara säkra turer. I nästa avsnitt utvecklar vi våra skäl för denna ståndpunkt.

Regelverk för klubbturen

Säkerheten vid turer bestäms av deltagarnas och ledarnas agerande, som styrs av ett antal formulerade regler och en tradition. Detta innebär att deltagarna har ett tydligt eget ansvar, både för att de valt att ge sig ut på turen och för att följa spelreglerna. Samtidigt är deltagarna beroende av ledarnas omdöme och kunskap. Ledarna är i sin tur beroende av information från israpportör, andra ledare osv. Vi bedömer därför att det finns skäl att se över både det formulerade och det informella regelverket.

Vi håller således principiellt med den israpportör, som refereras i avsnitt 3.11, som säger att ansvaret för att avgöra vilken fara man vill utsätta sig måste ligga på var och en. Att bestämma om man vill åka med på klubbens turer och om man vill åka på de isar som rapporteras på isnytt.

Men för att kunna välja om man vill utsätta sig för en specifik fara måste man kunna bedöma den. Och hur stor faran är vid SSSK:s ledarledda turer beror i stor utsträckning av vilken kunskap om is och vilken inställning till risk som ledaren har.

Detta innebär att deltagarna har svårt att bedöma om risken vid en tur är acceptabel då själva idén med ledarledda turer är att ledaren skall kunna mer än åkaren. Även om åkaren tycker att isen är tveksam kan han komma till att den är åkbar om han litar på att ledaren som bedömer isen som åkbar, vet bättre. Se även vad som sägs nedan under rubriken *Deltagarnas ansvar*.

Det är i sak samma förhållande som när vi i andra sammanhang lägger våra liv i andras händer, t ex när vi flyger eller lägger oss på operationsbordet. Vi kan inte bedöma om piloten eller kirurgen gör rätt. Vi förlitar oss istället på att den ram som samhället ställt upp för verksamheten i form av krav på utbildning och regelverk skall borgen för tillräcklig kvalitet och säkerhet.

På samma sätt kan många av skridskoåkarna inte göra annat än förlita sig på att ledaren har den kunskap och den inställning till risktagande som man själv delar. Vår uppfattning är att kraven på ledarnas kunskaper och inställning till risktagande måste definieras mer tydligt och dessutom göras mer känt för medlemmarna. Med utgångspunkt i en sådan definition, vilken skulle utgöra ett slags kontrakt mellan medlemmen och SSSK, skulle medlemmarna bättre kunna bedöma vilka risker som kan förväntas och på basis härav välja om man vill följa med på turen. Ur en sådan definition, eller regelverk om man vill, skulle också deltagare som finner att färden genomförs på ett tveksamt sätt kunna hämta stöd för att få en förändring till stånd.

Vi inser dock att det är en svår uppgift att utforma och avväga en sådan skrivning. Det kan inte vara tal om detaljerade regler för alla upptänkliga situationer utan bör mer ha formen av policymässiga uttalanden, t ex att säkerheten skall sättas främst och att ledaren inte skall föra gruppen över is där minsta risk finns att hela gruppen skall hamna i vattnet.

Trots att det idag inte finns något nedtecknat och sammanhållet regelverk så synes det ändå finnas någon slags gemensam uppfattning bland SSSK:s ledare om hur klubbturen skall genomföras. Av vad som framkommit i våra ledarintervjuer kan man mistänka att denna syn skiljer sig från vad som gäller i en del andra skridskoorganisationer. Bl a förklarade ett par ledare att de leder på olika sätt när de leder SSSK-turer och när de leder turer i andra organisationer. Man skulle kunna säga att de tar på sig en "SSSK-mantel" när de leder i SSSK.

Vid utformningen av ett sammanhållet regelverk för klubbturen måste självfallet en så stor del av ledarkåren som möjligt involveras. Detta är en förutsättning såväl för att komma fram till ett väl avvägt regelverk som för att detta skall få legitimitet.

Kanske kan också de i avsnitt 3.5 citerade minnesanteckningarna från ordförandens sammanfattning av en diskussion vid ledarträffen hösten 2002 som återges nedan, utgöra inspiration till ett sådant dokument.

- A. *Det ska vara roligt att åka skridskor. Skapa trygghet i gruppen och ta hand om dem som är oroliga. Gå iland om det behövs!*

- B. *Ha stor fantasi! Se till att Du har marginaler och reträttvägen kvar. Bränn inte en reträttväg. Ett svagt parti ska bära hela gruppen två gånger. Gör bedömningen efter gruppens storlek. Är det för eller eftermiddag? Man kan tillåta sig litet mer på förmiddagen. Planera ej att köra över okända isar tillbaka till bus-sar eller till båtavgång.*
- C. *Var ödmjuka! Var beredd att ändra planeringen.*

Det är intressant att tänka på vad som hänt om dessa punkter hade varit levande för ledarna på Yttre Hållsfjärden den 15 februari:

- ”Ta hand om de som är oroliga” – det fanns enligt vår bedömning i de flesta grupper deltagare som var mycket tveksamma på att åka till den kraftiga svingen. Kanske hade fler grupper vänt om dessa oroliga deltagare uppmärksammats mer.
- ”Se till att Du har marginaler och reträttvägen kvar” – marginalerna var uppenbarligen små och reträttvägarna mot land på Askö få. Två goda skäl att vända.
- ”Var beredd att ändra planeringen” – endast 3 av 16 SSSK-grupper valde att vända. De flesta andra tvingades ändra sin planering.

Vi vill med denna kommentar inte kritisera ledarna, utan istället peka på hur ett levande regelverk kanske skulle kunnat ha förhindra händelserna vid Askö.

Vi är medvetna om att alltför tydliga utfästelser, vid ett misslyckande, kan leda till skadeståndsansvar för SSSK och vid flagranta avvikelser från policyn, även mot ledaren. Och att detta skulle kunna leda till en mindre benägenhet att vilja vara ledare och att leda turer. Vi menar dock att det inte går att göra avkall på deltagarnas rätt att få veta under vilka förutsättningar de åker på en klubbtur.

Beredskap att ändra planer

En fix färdplan med ett bestämt mål kan i sig utgöra en fara, eftersom man lätt blir alltför fokuserad på målet och kanske tar större risker. Därför utgör extrema mål som t ex Svenska Högarna en stor fara. Genom att vara fokuserad på ett mål kommer gärna alternativa planer för turen i skymundan. Händelserna vid Askö var ett tydligt utslag för detta där den meddelade fina isen längs Askö utgjorde en lockelse på de flesta grupperna och man bytte inte plan.

Det är möjligt att ledarna i större utsträckning måste öva att ändra sin planering eller att vara bättre på att ha flera planer för turen.

En annan möjlighet är att i större utsträckning använda sig av mållösa turer. Vid en av SSSK:s turer under säsongen myntades begreppet ”att åka guldfisk”, vilket innebär att man åker likt guldfiskar som simmar i sin skål, stöter mot en kant, vänder, stöter mot nästa kant o s v, alltid lika bekymmerslösa och utan synbart mål. En sådan strategi kan bli säkrare om varje antydning till fara blir en vändpunkt.

Det är också intressant att studera de tre SSSK-grupper som vände eller ändrade riktning p g a isens skick. Dessa ledare hade säkerligen många orsaker till detta men vissa aspekter är principiellt intressanta.

En ledare hade kvällen innan bestämt sig att inte åka mot Askö utan hålla sig väster om de stora råkarna. Väl på isen ändrade ledaren sig, tydligt inspirerad av de andra gruppernas färdväg. När ledaren sedan stötte på en obehaglig företeelse var det mycket enkelt för denne att ta upp sin plan från gårdagskvällen och vända på stället. Detta visar på styrkan i att ha en "plan B" att dra upp ur rockärmen när så behövs.

I de två övriga SSSK-grupperna som vände eller ändrade riktning p g a isens skick hade deltagare framfört sina tveksamheter om isen till ledarna. Ledarna tog ett aktivt, eget beslut att vända/ändra riktning men visade samtidigt en lyhördhet mot åsikter i gruppen. Detta visar på styrkan i att vara lyhörd som ledare.

Vi kommer aldrig bli fullärda när det gäller isars beteende. Igår Askö, imorgon händer något annat. Ödmjukhet inför naturens krafter måste vara centralt för all långfärds-skridskoåkning.

Begränsning av gruppstorleken

Det var mycket tydligt på Yttre Hållsfjärden att stora grupper påverkade säkerheten på ett negativt sätt. Dels hamnade stora grupper i större problem än mindre och dels vände de mindre grupperna i större utsträckning. Generellt sett har stora grupper följande problem

- Svårt med samordning
- Trögare reaktioner
- Långsammare passage av riskområden
- Större variationer i åkstyrka, ger långsammare takt och större irritationer
- Svårt för ledaren att upptäcka om någon deltagare behöver särskild hänsyn, t ex nybörjare eller någon som skadat sig lätt
- Svårare för deltagare att komma till tals
- Svårt för ledaren att fånga upp åsikter
- Svårt för ledaren att jämkä olika åsikter
- Svårare för ledaren att ha kontroll över gruppen
- Vägvalsdiskussioner i gruppen är svåra att föra
- Det känns konstigt för ledaren att stå och tveka, bättre att bara fortsätta
- Räkning försvåras, dels p g a det stora antalet deltagare, dels för att fler byter till och från gruppen till andra grupper
- Deltagare lär inte känna varandra och kan inte på så sätt hjälpa ledaren att ha kontroll över gruppen.

Vi menar därför att det allvarligt bör övervägas att införa begränsningar till exempelvis högst 15 eller 20 deltagare per grupp vid åkning på vissa typer av isar, exempelvis ytterskärgårdsisar. Detta skulle dock kräva att ledarna leder fler turer eller att alla som vill följa med på en tur inte får det. Man kan också tänka sig att lediga ledare som är med på turen tar på sig spontana ledaruppdrag då ledare saknas. Kanske skulle ett så-

dant spontant genomfört ledaruppdrag räknas dubbelt för kvalificering till ledarmärken. Krav på ledare att alltid medföra ledarflagga bör också övervägas.

Om SSSK ändå väljer att behålla gränsen med 30 deltagare bör man tänka igenom hanteringen av stora grupper bättre. Detta kan t ex göras genom studier av hur lång tid det tar för grupper med olika storlekar att göra sig klara efter en fikapaus eller att passera en vråk samt genom att i övrigt fundera på optimal hantering av stora grupper i olika situationer. Man kan också tänka sig att ledare i ledarutbildningen övas i olika moment i hanteringen av stora grupper, t ex hur man talar inför så många personer eller hur man snabbt får bort en stor grupp från ett farligt område.

Ytterligare en möjlighet är att man har tydliga regler för vilken typ av is som stora grupper kan åka över. Detta kan innebära att om en grupp en viss dag får uppåt 30 deltagare, så väljer man att åka där isen är mer säker. Det kan visserligen ge en tråkigare tur, men kan vara nödvändigt säkerhetsmässigt.

Begränsning av antalet grupper på samma is

Då det är tydligt att grupper har en tendens att följa efter varandra skulle det vara lämpligt, när issituationen så kräver, att försöka minimera antalet grupper på samma is för att förhindra att många grupper hamnar i kris samtidigt. Man minskar även belastningen på känsliga delar av isen (t ex vråkövergångar) genom detta. Detta kan dock vara svårt när de bra åkområdena är begränsade. Förutom att sprida grupperna på olika åkområden, kan man även sprida dessa genom olika starttider och olika startplatser. Den 15 februari hade t ex den senare starten kunnat börja sina turer i Källvik och haft Uttervik som mål, då hade man dock fått motvind.

Vändkort

Vad gäller det förslag om införande av ett särskilt inplastat s k *vändkort* som refereras i avsnitt 3.11, är vår bedömning att ett sådant kort skulle ha sina fördelar, framför allt att det skulle kunna ha ett symbolvärde som skulle befrämja ett ökat säkerhetstänkande. En förutsättning för att ett sådant kort skall fungera är dock att det till fullo accepteras av ledarkåren. Flera ledare har invänt mot förslaget med motiveringen att det är kunskaper och erfarenheter som krävs och att checklistor av denna typ inte tillför något. Vår slutsats är att förslaget bör diskuteras vidare bland ledarna och genomföras endast om en bred samsyn kan nås härom.

Riskklassificerade turer

Vi finner det troligt att det är som många vittnat, att SSSK gör mer avancerade turer än de flesta andra föreningar med skridskoåkning på programmet. Man menar härvid att SSSK kan åka på mer osäker is därför att SSSK:s medlemmar har en större kunskap och erfarenhet av långfärdsskridskoåkning.

Vi finner även detta antagande som troligt generellt sett. Men vi är också övertygade om att en icke oväsentlig andel av medlemmarna och därmed även deltagarna vid SSSK:s turer har mer begränsade kunskaper och erfarenheter av långfärdsskridskoåkning. Man blir inte en erfaren och säker långfärdsskridskoåkare genom en kvälls före-

läsning och ett par timmar på isen inom ramen för välkommenprogrammet samt genom att vara rätt utrustad och kunna åka minst i grupp fem takt.

Dessutom kan ju erfarna skridskoåkare vara påverkade av andra faktorer som gör dem olämpliga att ta stora risker. Vid SSSK:s tur den 15:e februari tydliggjordes detta av exempelvis en 82-årig kökarl, en gravid kvinna i 5:e månaden och en gästande amerikan som gjorde sin första tur med en klubb i Sverige.

Frågan är då om det inte bör övervägas någon form av riskklassificering av turerna. Exempelvis skulle åkning på mer riskfyllda turer kräva genomgången iskunskapskurs eller att motsvarande kunskaper förvärvats på annat sätt. Antalet deltagare skulle också kunna begränsas ytterligare i dessa fall.

Man skulle således kunna tänka sig att SSSK arrangerade två typer av turer. De ordinarie turerna med hög säkerhet skulle vara organiserade på i princip samma sätt som idag. Härutöver skulle turer med en högre risknivå och en speciell beteckning, t ex upptäckarturer, kunna utlysas och planeras av enskilda ledare. Dessa turer med högre risknivå skulle även kunna ha större fokus på lärande.

Viceledarskap

Händelserna vid Askö visar på att det när en krissituation uppstår kan vara svårt för ledaren att kommunicera med hela gruppen. Man kan exempelvis ha hamnat långt från varandra. Därför bör det förslag som refereras i avsnitt 3.11 med innebörden att ledaren när en krissituation befaras uppstå bör inventera gruppen för att hitta erfarna personer som kan ta på sig ett viceledarskap om så krävs, prövas. Och därför bör också, som det sägs i *Råd för klubbens färdledare* från 1994, som återges i avsnitt 3.5, ledare för dagen utan ledaruppdrag alltid ha med sig sin ledarflagga.

Vi tror också att ett förverkligande av rekommendationen i *SSSK-boken* från 1998, som refereras i avsnitt 3.7, att även utsedd köman om möjligt skall bära SSSK-flaggan skulle bidra till att öka ledarens möjligheter att hålla samman och kommunicera med gruppen i krissituationer.

Vi tycker också att det förslag, som refereras i avsnitt 3.11, om att ledare skall få åka buss gratis vid klubbturen bör övervägas. Härigenom skulle antalet ledare som deltar vid klubbturen och som skulle kunna ta på sig ledarskap eller viceledarskap, när så är påkallat, kunna öka.

Turchef

Händelserna vid Askö talar enligt vår mening för att det vid klubbturen bör finnas någon med ett övergripande ansvar, en *Turchef*. Vid intervjuer med ledare och i de mail vi gått igenom finns röster både för och emot en sådan ordning. De som är emot ser det som en icke acceptabel inskränkning i ledarnas självständighet. Somliga ser transportchefen som en slags överledare medan andra betonar att denne inte skall ha någon sådan roll.

Ett starkt motiv för att det skall finnas någon med övergripande ansvar är att det då skulle finnas någon som kan utgöra en knutpunkt för informationsutbyte när ett ovän-

tat och oklart läge uppstår som berör många av grupperna. Ett annat starkt skäl är att samhällets räddningsorganisation förutsätter att det finns en ledning som tar över ansvaret för transporter och omhändertagande av icke skadade.

Vi ser följande huvudsakliga uppgifter för en turchef:

1. Svara för briefing av ledarna innan turen
2. Fungera som sambandscentral under turen
3. I undantagsfall fatta beslut om rekommendationer till ledarna i oklara situationer
4. I undantagsfall ta över befälet från ledarna i krissituationer

Med en sådan ordning skulle ledarnas skyldigheter utökas och kunna vara:

1. Att motta briefing som turchefen lämnar innan turen
2. Att om möjligt vara nåbar för turchefen under turen
3. Att vara skyldig att ta emot rekommendationer från turchefen samt att i de fall han väljer att inte följa rekommendationen samla gruppen och redovisa sina skäl här- till. Om någon då vill lämna gruppen skall ledaren vara skyldig att se till denne kan göra det på ett säkert sätt.
4. Att underordna sig turchefens beslut i krissituationer

Vi vill understryka att det som sägs under punkterna 3 och 4 syftar på rena undantagsfall av extrema situationer. Under den senaste säsongen skulle så vitt vi kan se en tillämpning bara varit aktuell vid Askö samt möjligen vid någon av de turer som gjordes i skärgården i tät dimma.

När det gäller punkten 3 handlar det som sagt om rekommendationer vilket innebär att det inte är fråga om att turchefen skall besluta om färdvägar för många grupper. I fallet Askö kan vi tänka oss att rekommendationen att lämna den svingande isen givits, samt eventuellt tips om vilka vägar som stod till buds. Det skall heller inte vara fråga om att turchefen genom rekommendation skall kunna påverka en ledare att åka över en is som han bedömer som för osäker. Förslaget innebär således ingen skillnad mot idag vad gäller ledarnas ansvar och frihet att välja väg, utan endast att ledaren i situationer likt den vid Askö skall pröva rekommendationer från en utsedd turchef.

Naturligtvis kan, som allt annat, den beskrivna ordningen tillämpas både på ett klokt och ett mindre klokt sätt. Men skulle exempelvis turchefen agera på ett sätt som ledarna inte finner acceptabelt så torde en korrigering inte vara svår att åstadkomma.

Turorganisationen

Av intervjuerna med färdledarna, som refereras i avsnitt 2.5, framgår att det vid Asköturen var mycket litet information som ledarna fick från israpportören. Vidare framförs att kvalitén på informationen minskat under senare år när denna skall gå genom ytterligare ett led, transportchefen. Att det numera sällan sker någon organiserad briefing av ledarna innan start, så som det rekommenderas i skriften *Råd till transportchefer från 2001*, vilken refereras i avsnitt 3.6.

En genomgång före avfärd, där transportchefen överlämnar isinformation, kan också vara ett tillfälle för ledare som har stor områdeskunskap att framföra sina erfarenheter

om lokala företeelser. Ledarna har också möjlighet att ventilera eventuella farhågor. Tänk om någon ledare vid ledarsamlingen vid Uttervik på morgonen den 15 februari sagt ”Jag har läst att Yttre Hållsfjärden ofta går upp, vad säger ni om det ?” En sådan fråga skulle kunna ha lett fram till en diskussion som ledarna hade haft i bakhuvudet och därmed varit mer mentalt förberedda på det som nu skedde med isen.

En annan aspekt är hur turplaneringen sker genom att israpportör, transportchef och möjligen någon enstaka ledare tillsammans beslutar om åkområde och färdplan för många grupper. De flesta ledare gör då inget eget val i detta avseende utan blir tilldelade ett åkområde. Väl på isen ser kanske både ledaren och deltagarna i gruppen hur andra grupper åker mot ett visst mål. Deltagarna har ofta hört israpporten och vet var målet är och pressar därmed ledaren. Här är det lätt att som ledare omedvetet inträda i en mer passiv roll och känna att beslutet om färdväg redan är taget av någon annan. Däremot, en ledare som själv väljer ett åkområde för en grupp tar också mer ansvar för att skaffa sig all nödvändig information och känner sig mer fri att göra egna val på isen. Om ledare väljer åkområde själva minskar även antalet grupper på samma is, med fördelar som redovisas ovan. Vi är medvetna om att ordningen att ledare blir tilldelade åkområde är organisatoriskt lämplig men vi vill ändå påpeka det finns psykologiska nackdelar med detta som man möjligen bör ta större hänsyn till.

Vår slutsats är att en samlad översyn av turorganisationen med israpportör, transportchef, eventuell turchef samt färdledare bör göras. Detta bör leda till en tydlig instruktion för vad som gäller för de olika funktionerna. Vi ser oss dock inte ha tillräckligt underlag för att här lägga något sammanhållet förslag.

Deltagarnas ansvar

Som ovan konstaterats är det deltagarna själva som måste ta ansvar för om man vill åka på en viss is. I klubbens stadgar uttrycks det som att *Deltagande i utfärder anordnade av Klubben sker på egen risk*. Dock är ledare är skyldig att se till att deltagare som avisas från en tur lämnas så att dennes trygghet rimligen inte äventyras.

När man sätter sig in i deltagarens perspektiv finns det mycket som talar för att det är svårt för denne att vid upplevd fara säga att man inte längre vill följa med turen. Här tar vi kort upp både tidigare nämnda och några ytterligare faktorer som kan verka hindrande.

- Deltagaren känner sig underlägsen ledaren vad gäller iskunskap och litar på ledaren.
- Valet för deltagaren är att åka med klubben eller privat. Klubben har bättre olycksstatistik varför deltagaren känner att det är säkrare att åka med klubben än privat och är därför beredd att följa med på turen vad som än händer.
- Det är psykologiskt svårt att höja sin röst och uttrycka negativa åsikter, speciellt i stora grupper
- Det händer sällan att någon säger att ledaren tar för stor risk, det ingår inte i kulturen.

- Deltagaren kan känna att det blir problem med för många åsikter från deltagarna. Deltagaren vill inte ta över ledarens roll.

Som vi ser det bör SSSK tydligare på olika sätt informera medlemmarna om deras skyldighet att påtala upplevd risk för ledaren, samt informera om hur detta lämpligen görs (åka fram till ledaren och prata med denne, blåsa i sin visselpipa eller vilket sätt som skall användas). Ledarna bör också vara observanta på om någon deltagare känner sig rädd och öva hanteringen av sådana situationer genom att på lämpligt sätt förebygga, lugna eller lämna information. Det skall var tydligt i organisationen att deltagares farhågor accepteras och respekteras.

Det kan också vara lämpligt för ledare att varje gång han eller hon funderar på att välja en färdväg som innebär en högre risk än normalt deklarerar detta för gruppen och förhöra sig om gruppens åsikter.

Övrigt

Vi anser även att det i avsnitt 3.11 redovisade förslaget om att kontrollen av medlemskap vid klubbturen bör skärpas, bör prövas. Detsamma gäller förslaget om att öka informationen till medlemmarna om hur man bör uppträda vid klubbturen.

6.8 Kamratskap

Vi är närmast bestörta över de vittnesmål om dåligt kamratskap som vi refererar under avsnitt 2.7 *Räddning och omhändertagande* och i Bilaga 1. Det är möjligt att några av vittnesmålen bygger på missförstånd, eller att det sätt som några ledare och medlemmar uppträdde på var någon slags reaktion av chock. Kvar står dock att vi för vår del anser att det bör vara en självklarhet för ledare och medlemmar i SSSK att efter förmåga bistå såväl medlemmar som andra på och kring isen i behov av hjälp. Vi anser att denna skyldighet bör göras tydlig och kanske till och med skrivas in i klubbens stadgar.

6.9 Israpportering

Att israpportörerna på torsdag och fredag inte gjorde en uttömmande undersökning av vindprognoserna för Östersjön hänger ihop med att man inte brukar försöka förutsäga dynning dagen innan. Det har inte varit självklart att dyningsprognoser över huvud taget ska ligga inom israpportörens uppgift. Sving är inte ovanligt i ytterskärgårdsmiljö och även om det skulle vara möjligt att förutsäga sving från väderprognoser för ett visst isområde är det svårt att avgöra om svinget kommer att bli farligt eller inte.

En mer renodlad israpport där man tydligt markerar vad som är inkomna uppgifter och vad som är prognoser och som dessutom kanske innehåller varningar diskuteras i avsnitt 5.3. En sådan uppdelning skulle påverka såväl informationskvaliteten till lyssnaren/läsaren som israpporteringens ambitionsnivå. Dessutom skulle uppdelningen ha betydelse i ansvarsfrågor.

Genom en sådan uppdelning får lyssnaren/läsaren information av högre kvalitet genom att israpportörens resonemang tydliggörs. Lyssnaren/läsaren kan då kontrollera, ifråga-

sätta och välja att tro eller inte på prognoser och varningar, på samma sätt som man gör med väderprognoser från SMHI. Genom detta minskar förhoppningsvis användandet av information från israpporten som skäl till att utmana tveksamma isar. Israpportören har också möjlighet att redovisa på vilka grunder en viss prognos eller varning görs (t ex ”inga uppgifter om starka vindar över Östersjön i natt gör att vi inte tror på mycket sving” eller ”då det efter regnet väntas uppklämna väder inatt är det risk för överis i morgon”). Om grunden för prognosen eller varningen skulle visa sig vara felaktig kan en ledare då enkelt sluta sig till att informationen var felaktig och därför dra nya, egna slutsatser. Dessutom, genom att tydligt deklarerat en prognos och att göra en varningsutredning, så lägger israpportören extra möda på detta och med tiden får israpportörerna en ökad kunskap att göra prognoser och ställa ut varningar.

Genom att hantera prognoser och varningar ökar israpporteringsambitionsnivån. Vi noterar att någon sorts isprognos och varningsutredning ändå görs då turerna planeras varför det borde vara möjligt att med ringa arbetsinsats inkludera åtminstone en grov prognos, exempelvis något så enkelt som ”vädersituationen är stabil varför vi förväntar oss små förändringar i isläget till i morgon”. Men det är önskvärt med flexibilitet då israpportörernas erfarenhet skiljer sig och vissa kvällar är mer stressiga än andra för israpportörerna. Det är ju dessutom en ideell verksamhet. Lyssnaren/läsaren måste därför förvänta sig skillnader i detta avseende. Information som ”ingen varningsutredning är gjord idag” eller ”vi har inga varningar idag” är också viktig.

När det gäller ansvarsfrågan konstaterar vi att israpportörerna tillhör en skara av mycket erfarna långfärdsskridskoåkare som dessutom har mycket goda kunskaper om det aktuella isläget och därför säkerligen kan förutsäga åkmöjligheter såväl som faror som många medlemmar i SSSK missar. När det gäller varningar kan det t ex röra sig om överis, lurigheter under snötäckt is eller liknande. Det vore önskvärt med en lösning där prognoser och varningar i större utsträckning inkluderas i israpporter samtidigt som israpportörerna frigörs från ansvar för skador som uppträder på uteblivna eller felaktiga varningar eller prognoser. Vi anser att detta skulle höja säkerheten inom sporten. Det vore önskvärt att en utredning av denna fråga gjordes av en jurist så att israpportörerna vet vad som gäller.

Väderprognoser från SMHI har en liknande roll som israpporter från skridskoföreningar. Här har man betonat att en prognos bara är den bästa gissningen och att man inte tar ansvar för beslut som är tagna med prognosen som grund. Detta är relativt vedertaget men SMHI får ibland skadeståndsanspråk, framförallt från bönder. Anspråken har dock aldrig prövats rättsligt. Troligen skulle det vara svårt att vinna ett sådant fall mot den statliga institutionen SMHI. Statliga utredningar kontakter ofta SMHI men då oftast med frågan om man kunnat förutsäga en viss händelse, t ex en stor översvämning. Från SMHI har man på senare år börjat informera om säkerheten i en viss prognos så att de som läser prognosen skall kunna bedöma den bättre.

Vår bedömning är att ifall SSSK:s israpportörer började deklarerat en del av israpporten som isprognos skulle man snart få samma syn på denna som på väderprognoser från SMHI. Det skulle då bli tydligare för lyssnaren/läsaren att israpportören inte tar något ansvar för beslut tagna med isprognosen som grund.

6.10 Riskbedömning och hantering av isdrift

Dagens långfärdsskridskolitteratur med *Långfärdsåkning på skridskor* (Björck m fl 2001) och *Isboken* (Tysk och Lindqvist 2000) i spetsen berör endast ytligt faran med att hamna på flak och driva iväg. När det gäller faror koncentrerar man sig främst på risken att gå genom isen och skaderisken. Båda böckerna har en halvsida om ishävning och svinga (Björck m fl 2001, sid 41, Tysk och Lindqvist 2000, sid 100). Faran att hamna på kilometerstora flak som driver iväg eller risken att flak rivs upp av svall från båtar nämns inte i någon av böckerna. Att dessa böcker inte berör flakfaran mer ingående är beklagligt då de är mycket viktiga för kunskapsspridningen inom långfärdsskridskosporten. Vikten av att ha kunskaper kring isdrift styrks av de många händelser som skett de senaste åren där skridskoåkare hamnat på flak och drivit iväg (se avsnitt 4.2).

Vi konstaterar också att vi kommit in i en längre period av mildare vintrar och att dagens skridskoåkare har få tillfällen att åka i ytterskärgårdar och på stora sjöar som Vänern och Vättern och få erfarenheter därifrån.

Med detta och långfärdsskridskosportens stora ökning av antalet utövare som bakgrund, är det både intressant och viktigt att dra korrekta slutsatser från såväl händelserna vid Askö som övriga tillfällen med flakdrift de senaste åren samt att sprida denna kunskap i långfärdsskridskokretsar.

Återstoden av detta avsnitt är ett första försök till en instruktion för ledare. Skrivningen kräver dock vidare bearbetning för att bli riktigt användbar.

Viktiga observationer

Förutsättningarna för att is skall brytas upp eller driva iväg är vanligen

- att isen finns på ett stort vatten, ca 5 km², eller större
- att det finns svagheter i isen som spricker upp och bildar flak, samt
- att det finns en kraft som driver iväg flaket eller flaken

Som tidigare nämnts i avsnitt 5.2 kan isdrift indelas i två kategorier, isdrift ut i öppet vatten respektive isskjutning mot land eller annan is. För att avgöra om det finns en risk för flakdrift bör man således se om ovannämnda förutsättningar är uppfyllda.

Stort vatten. För att tillräckligt stor dyning skall hinna byggas upp, eller att isytan skall vara tillräckligt stor för att vinden skall kunna driva den, krävs en stor vattenyta. Fartygstrafik är heller inte så vanligt i mindre vatten. Därför kan man säga att risken för att isen skall brytas upp och driva iväg är särskilt stor på stora vatten som t ex Västerhavet, Östersjön, Vänern, Vättern och Mälaren. Men även på medelstora sjöar kan isen driva, speciellt om isen är tunn.

Svagheter i isen som senare spricker upp och bildar flak kan vara av varierande slag. Ofta har man kunnat observera svagheter en längre tid innan flak bildats. Det är framförallt svingsprickor och släppråkar som utgör de viktigaste varningssignalerna. Svingsprickan säger att svingan är tillräckligt kraftig för att knäcka den aktuella isen. Släppråken eller släppsprickan säger ännu mer, nämligen att en vanligtvis många ton stor ismassa är lös och har förflyttat sig. Om släppråken/släppsprickan dessutom är

aktiv, d v s växlar i bredd, måste detta ses som ytterligare ett varningstecken. En aktiv släppråk säger nämligen att isen håller på att röra sig just nu. Bildningssättet för vråkar är inte knutet till isskjutning men dessa kan troligen också vara svagheter som utgör förutsättningar för bildandet av flak.

Under händelserna vid Askö observerade man tydligt sprickutvecklingen i svingan. I en relativt sprickfri is bildades först sprickor som ej var genomgående, men som sedan blev det. I nästa steg blev sprickorna sörjiga av att saltvatten trängde upp i sprickorna. Efter det blev sprickan öppen. Enstaka lösa flak observerades först i en ismassa där flaken generellt inte hade blivit lösa. Slutligen blev alla flak lösa i ett stort område. Genom att känna till denna utveckling kan man avgöra när man skall lämna is under svinga.

Sprickmönster och flakstorlek är en annan viktig sak att lägga märke till. Stora flak kan vara svåra att observera och det kan ta tid innan man upptäcker att man befinner sig i en prekär situation utan möjlighet att komma till fast is. Någon har kommenterat att när ett stort flak lossnar kan man höra en ändring i isens ton, vilket möjligen kan vara en ledtråd. Detta gäller speciellt sötis, då det är svårare att höra någon ton i saltis. Typiska svingflak med parallella flak av storleken 10x100 meter har vanligen en kontrollerad drift av flaken, med det yttersta flaket först. Vid Askö var flaken uppspruckna ytterligare, ner till en storlek av 3x6 meter. Här fick man ett mycket accelererat förlopp, som möjligen kan vara knutet till att flaken var små (som tidigare diskuterats). Det är möjligt att man helt skall undvika att beträda is som har sprickmönster i form av små flak.

Drivkrafter. Som drivkraft för flaken kan man tänka sig

- svinga
- vind
- strömmar

De vattenrörelser som finns i vågor kan, som tidigare diskuterats, förflytta flak. Ju större svinga desto större är krafterna. Förflyttningsförmågan gäller dock bara flak av en storlek som är mindre än halva våglängden. Dessutom avstannar spridningen när avstånden mellan flaken blivit så stora att de inte kolliderar längre.

Vinden är en vanlig orsak till flakdrift, som många långfärdsskridskoåkare är vana att vara uppmärksam på. Flakdriften börjar oftast vid en vindförändring, framförallt om vinden ökar eller vrider. Risk för ökad vind, t ex vid mulnande väder, bör man således vara aktsam på. Vinden och vindutvecklingen är viktig att notera från väderprognoser. Men det är inte ovanligt med tillfälliga vindökningar som inte finns med i prognoserna. När det gäller vinden bör man särskilt ta hänsyn till vind som är riktad från isen ut mot öppet vatten (frånisvind). För att ha marginaler bör man räkna alla riktningar inom en 180-graderssektor som frånisvind.

Tidigare starka vindar eller höga vågor som rensat ut is kan tas som ett tecken på att risken för flakdrift har minskat betydligt, förutsatt att väderförutsättningarna i övrigt är snarlika. En sådan iskant, som bildats i tidigare hårt väder, kallas för etablerad iskant.

Strömmar under isen är lömska faror, eftersom de är svåra att observera. Vanligen noterar man kända platser med stark ström (t ex sund) eller kraftiga vattenståndsvariationer. Det finns flera sätt att uppskatta den aktuella strömstyrkan och riktningen vid en viss plats:

- Hugga upp ett hål och stoppa ner brödbitar eller havregryn i hålet. Dessa sjunker långsamt och man kan då observera om de driver iväg åt något håll.
- Stoppa ner ett vasstrå i ett hål och se om det vickar.
- Stoppa ner ispiken i ett hål och hålla den i handledsremmen och se om det börjar luta åt något håll.
- Göra ett s k strömkors av två rektangulära ca 5*5 cm plastbitar med skåror så de kan sättas ihop till ett kors. Stoppas ner i hål på en ståltråd och genom att hålla tråden fritt från iskanten kan man se riktning och på lutning och eventuellt uppskatta hastigheten.

Typer av isdrift

Man kan tala om två olika typer av isdrift, nämligen isdrift ut i öppet vatten och is-skjutning mot land eller annan is.

Isdrift ut i öppet vatten. Om det finns öppet vatten och var detta finns är viktigt att veta. Detta är inte alltid uppenbart om man åker från land ut över en stor istäckt vattenyta. Som skridskoåkare befinner man sig inte särskilt högt över isen och på grund av jordens krökning ser man öppet vatten högst någon kilometer bort (ju högre höjd på vågorna i det öppna vattnet, desto längre från iskanten kan man se att det är öppet vatten). Om man inte känner iskantens läge från t ex israpporter kan det vara lämpligt att gå upp på en utsiktspunkt för att bilda sig en uppfattning om var det finns öppet vatten.

Iskantens beskaffenhet mot det öppna vattnet är också viktig. En örad säkrar vanligen isen mot isdrift, varför flakfaran är extra stor utanför de yttersta öarna där en sådan säkring saknas. Man skall dock tänka på att öarnas säkring lätt kan förloras vid svinga då isen bryts upp runt ön. En konkav iskant är mer säker än en rak, eller ännu sämre, en konvex iskant. Den konkava formen binder isen på samma sätt som ett valv i en stenbro där kraften genom stenarnas form hamnar på brofundamenten. Detta gäller främst saltis där redan en relativt svag inbuktning och även mellan öar på flera kilometers avstånd binder isen tillräckligt. Sötis, som är mer spröd, måste bilda en mer markant inbuktning innan den binder tillräckligt och öarna måste vara närmare varandra.

Lösa flak i vattnet utanför iskanten bör tas som ett varningstecken, speciellt om det är uppenbart att flaken härrör från den is som man befinner sig på. Har ett flak drivit ut är risken mycket stor att fler flak gör det.

En relativt säker strategi är att hålla sig långt från det öppna vattnet, men man bör notera risken att hamna på stora flak. Ett stort flak kan brytas loss och börja driva även en eller ibland flera kilometer från iskanten.

Isskjutning mot land eller annan is. Det är även viktigt att tänka på att man inte behöver ha öppet vatten för isdrift. Isdrift mot land eller annan is, s k isskjutning, är välkänd t ex i Bottenviken, Bottenhavet, Vättern och från Stockholms skärgård. Denna typ av isskjutning är dock inte lika farlig som isdrift ut i öppet vatten.

När isskjutning sker bildas en packisvall dit isen skjutits. En packisvall kan därför utgöra ett slags varningstecken, då den meddelar att isen har skjutit tidigare där den är.

Från Vättern finns flera observationer från skridskoåkare där isflak av vindtrycket tryckts ner under annan is, mitt på en i övrigt fast is. Isen kan även tryckas upp på annan is och driva på isen. I januari 1987 fikade fyra långfärdsskridskoåkare i Rödgavels grotta i Omberg vid Vättern när de plötsligt såg is komma farande ovanpå isen rakt emot dem. De skyndade sig därifrån och kunde på avstånd se grottan fyllas med isflak (Ambjörn 1987).

Isbedömning och tumregler

I avsnitt 5.3 diskuterade vi ledarnas isbedömning på Yttre Hållsfjärden och konstaterade att ledare har olika stilar vid isbedömningen. Vår bedömning är att detta är något man måste acceptera. Det går inte att finna ett och endast ett sätt att bedöma en is; isbedömningen går inte att göra helt strikt. Därmed inte sagt att det finns olika ”skolor”, men få är väldefinierade och ännu färre nedtecknade. För att i framtiden undvika händelser som den vid Askö, eller andra situationer där skridskoåkare hamnar på flak måste man därför inrikta sig på att sprida kunskaper och erfarenheter kring isdrift. Därmed kan varje ledare själv fundera på hur han eller hon vill ändra sin isbedömningsstrategi.

Vi anmärkte även att tumregler används olika av långfärdsskridskoledarna. Detta kan förklaras av att ledare har olika erfarenheter och därför olika tumregler. Mer erfarna ledare har dessutom mer utvecklade tumregler än mer oerfarna ledare. Tumregler kan dock vara mycket nyttiga för oerfarna ledare eftersom sådana kan, om de är korrekt utformade, höja säkerheten för gruppen om man följer dem. Efter händelserna vid Askö har dessutom flera förslag till nya generella principer förts fram. Vi vill här ta initiativ till en diskussion kring tumregler som kan vara lämpliga för nya ledare. Dessa blir då medvetet defensiva, dels för att ha en hög säkerhet och dels för att veta att när man bryter mot dem utsätter man gruppen för högre risk.

När kan eller bör man besöka en iskant? Svinga är besvärligt eftersom det ger svingsprickor och man har drivkrafter i vattenrörelserna i vågorna. Viss svinga förekommer nästan alltid. Strömmar under isen kan vara närvarande och vara riktade ut mot det öppna vattnet. För att vara säker vid en iskant behöver man därför en kraft som håller in den yttersta isen mot den fasta isen och den enda lätt observerade är vinden. En relativt säker strategi kan därför vara: **Besök endast en iskant vid vind mot isen.** En något mindre defensiv tumregel, som dock är mer riskfylld är **Besök aldrig en iskant vid märkbar svinga.**

Fartyg som passerar i en isränna sprider vågor åt sidorna som spräcker isen och gör att isen närmast rännan kan driva in i den utan kontakt med den fasta isen. Därför: **Ha god säkerhetsmarginal till rännan när fartyg passerar.**

Risken att hamna på stort flak eller den ovanliga händelsen att is trycks ner under annan is är ofta knuten till vinden. För att komma undan båda dessa faror kan en rimlig princip vara: **Undvik stora isytor vid kraftig vind.**

En trolig orsak till att isen bröts upp så snabbt vid Askö är att flaken var relativt små. De vanligen långa svingflaken var knäckta till kvadratiske flak. Innan det kan helt utslutas att flakens storlek inte hade någon betydelse kan man tänka sig: **Undvik svinga som bildar små, kvadratiske flak.**

Vi kommer troligen aldrig att nå full kunskap om allt som kan hända en is och måste därför ha beredskap för det oväntade. Därför, som generell princip: **Var ödmjuk inför naturens krafter.**

Räddningsmöjligheter

När förutsättningarna för flakdrift är uppfyllda bör man säkerställa att man har reträttvägar. Skulle flakdrift uppträda skall man alltså ha klart för sig vart man skall ta vägen. Flakdrift vid svinga är särskilt besvärligt eftersom svingan ofta bryter sönder isen längs stränderna till iskross, så att man får svårt att ta sig iland. Då är avståndet till den fasta isen intressant då den definierar reträttvägen.

Man bör även ta med gruppens storlek i sin bedömning av reträttmöjligheterna. En liten grupp med några få personer är mycket mer lätttrölig än en grupp med 20-30 personer. Detta gör att man måste ha större marginaler för större grupper.

Skulle man råka hamna på flak, trots alla försiktighetsåtgärder, behöver man snabbt orientera sig om läget och agera. Det gäller att omedelbart finna en räddningsplan och sätta den i verket. Väntar man bara några minuter kan det vara för sent. Om man har en eller några personer på fast is kan man med räddningslinan dra in resten av gruppen, förutsatt att flaket som skall dras in inte är för stort. Man har också möjlighet, ifall flaken är små, att skjuta på flaken med ispikar för att få över någon till fastare is.

Jumpning kan bli nödvändig om man skall rädda sig. Här är det viktigt att undvika spetsiga delar av flak, som kan brytas och istället inrikta sig på att hoppa mellan de centrala delarna av flaken.

I värsta fall kan simning bli nödvändig och det är möjligt att skridskoåkare i större utsträckning bör öva sig i att simma med sin skridskoutrustning. I fallet med små flak nära fastare is skulle någon i gruppen kunna simma för att sedan dra in övriga i gruppen med räddningslinan.

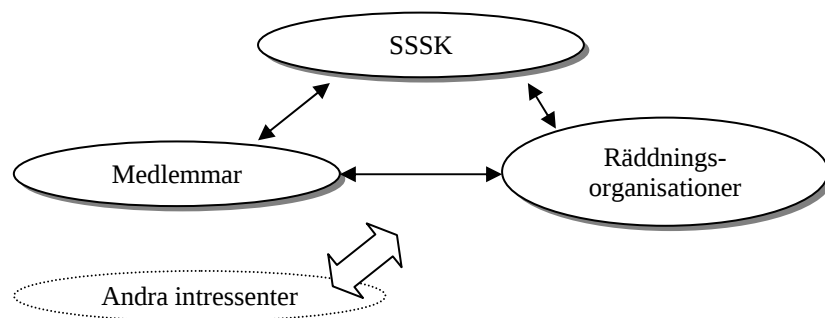
Mobiltelefonen kan vara ovärderlig i svåra situationer, men det är även viktigt att inte utmana tveksam is med tanke på att mobiltelefonen skall vara en räddare i nöden. Områden med dålig täckning förekommer och kan spoliera möjligheterna att använda mobiltelefonen för att ringa efter räddning.

Det är viktigt att vara mentalt förberedd för situationer med flak som lossnar och driver iväg. Det är därför lämpligt att lyssna på sjörapporten både dagen innan en tur och på åkdagens morgon. Information om både tidigare vindar och prognos för vädret under åkdagen är viktig för att bedöma risken för svinga och lossbrytning orsakad av vindkraften. På Internet, t ex www.smhi.se finns uppgifter om vattenstånd, strömmar m m som också kan vara lämpliga att ta hänsyn till. Denna information ges ej på sjörapporterna på radio. En detaljerad karta med djupuppgifter över åkområdet är nödvändig för att se djupets inverkan på strömmar och svinga.

6. 11 Hantering av akuta situationer

En strukturerad beredskap

I detta avsnitt analyserar vi några av erfarenheterna av de akuta situationerna, räddningsarbetet och vad som följde därefter. Givetvis bör man försöka undvika att hamna i nödsituationer, men om det händer är det bra med en beredskap. Det kan finnas olika bedömningar av vad som är en akut situation. I det aktuella fallet har vi definierat den akuta situationen som när skridskoåkare blev tvungna att vidta direkta åtgärder för att rädda sig från att driva iväg på isflak eller plurra. I detta kapitel resonerar vi utifrån ett ännu bredare perspektiv, och utifrån olika slag av risker.



Figur 6.1 Aktörer i den akuta situationen

När det gäller hanteringen av akuta situationer, har vi gjort följande indelning utifrån de aktörer som kan beröras.

- 1) Medlemmar, som kan vara med på en organiserad tur eller ute på egen hand.
- 2) SSSK som organisation, där ledare, planering etc ingår.
- 3) Räddningsorganisationer, troligen Sjöräddningscentralen men även andra resurser kan tänkas ingå.
- 4) Andra intressenter, vilket kan vara personer eller organisationer som inte faller inom SSSK:s område.

I detta avsnitt tas olika aspekter på aktiviteter och åtgärder upp. Huvudvikten ligger på åtgärder men det kan även finnas kopplingar till riskbedömningar. Det är inte färdiga förslag som presenteras utan ett diskussionsunderlag, som olika organisationer kan tänkas vara intresserade av.

Medlemmar

Det finns diverse idéer till åtgärder som berör de enskilda individerna i klubben, ofta i form av information eller kunskap. Exempel är

- Riskinformation kopplat till turer eller isläget - hur man kan undvika att hamna i akuta situationer om man inte gillar det.
- Kunskap om hur man jumpar på bästa sätt, men inte praktisk träning. För att säk-rare kunna ta sig ur en akut situation.

- Det finns olika bedömningar av vad som kan vara akut. Man ska uppmuntras att påpeka när man tycker risknivån börjar bli för hög.
- Alla personer vi pratat med vid Sjöfartsverket påpekar, att de som åker skridskor borde veta att vid helikopterräddning ska man ta av sig ryggsäcken.

Jumpning. Utanför Askö var det ungefär 200 personer som mer eller mindre behövde jumpa. Problem kan vara att man missbedömde isflakens bärkraft och hållfasthet, hade sönder isen för andra i gruppen, eller att man tvekade och i onödan fastnade i en farlig situation. Jumpningen kompliceras om man är många i en grupp, liksom om det finns få passager eller många ovana.

Utan ryggsäck. Att man alltid ska ta av sig ryggsäcken vid helikopterräddning för med sig ett antal andra problem. Men det kan vara nödvändigt. Detta har diskuterats på andra ställen i rapporten.

SSSK som organisation

I de tidigare avsnitten har det redovisats många problem förknippade med den akuta situationen. Bland deltagande ledare och hos den aktuella organisationen vid Asköturen fanns inte en tillräcklig beredskap och spontan förmåga att lösa alla problem. Det behövs därför en bättre planering för akuta situationer.

Till bilden hör att SSSK är en organisation som helt bygger på frivilligt arbete och som verkar under mycket varierande situationer. Vår bedömning är därför att det kan vara svårt att bygga upp en planering och organisation som svarar mot behovet i alla tänkbara situationer.

Åtskilliga förslag och idéer som berör SSSK som organisation finns. Vi ger här en lista som säkert både behöver kompletteras och modifieras.

- En generell åtgärd är att granska och bedöma de problem som redovisas i denna rapport som är förknippade med akutskedet. Denna granskning kan i sig ge åtgärds paket.
- Diskussion med räddningsorganisationer för att inhämta deras syn och utbyte av erfarenheter.
- Kunskapssammanställning för SSSK över räddningsmöjligheter i kritiska områden. Det kan handla om räddningsresurser och täckning för mobiltelefonnätet.
- Att när det är relevant beakta räddningsmöjligheter vid planering av turer.
- Tumregler för krissituationer för aktiva ledare. Hur ska man samverka, bör transportchefen ta hand om samordningen, när är det läge att larma, osv.
- Fastställd rutin och ansvarsförhållanden som säkerställer inräkning och omhändertagande vid akuta situationer under turer. Detta inkluderar även hemtransporter.

- Översiktlig planering för hantering av situationen efter det akuta skedet. Omhändertagande, information till media och medlemmar. (Vi har inte studerat detta här, men några lärdomar kan man dra inför framtiden)
- Man kan lära från andra friluftorganisationers planering för katastrofer.
- Utbildning för ledare i t ex hjärt- och lungräddning. Återkommande utbildning för ledare vartannat år finns sedan något decenium tillbaka.
- Vid turer bör man regelmässigt kolla att alla har säkerhetsutrustning och kan använda den. Räddningsövningar då och då på turerna.
- Erfarenhetsbank för tillbud och akuta situationer, som är tillgänglig på Internet.

Räddningsorganisationer

Sjöfartsverket ansvarar för räddningsfrågorna på de större vattnen. Vi har bestämt att träffa ansvariga på verket för att gemensamt diskutera erfarenheterna. Verket kommer att komplettera sina instruktioner för räddning på is, men dessa är ännu inte klara (när detta skrivs i september 2003).

Ett förslag från verket är att man då och då under säsongen kan utbyta information med klubben, för att vara bättre förberedda om det händer något, och kanske även tillsammans förebygga problem. Dessa kontakter bör omhändertas av styrelsen eller den föreslagna säkerhetskommittén (avsnitt 6.12).

Räddningsaktioner leds av Sjöräddningscentralen, som är placerad i Göteborg och är en del av Sjöfartsverket. Detta förkortas MRCC - Marine Rescue Coordination Centre. Centralen har ett register över olika resurser från områden. Det kan vara helikoptrar i försvaret, kommunal räddningstjänst, fartyg i skärgården etc. En del av dessa ingår i en beredskapsorganisation och har skyldighet att ha en beredskap att agera. Andra resurser är frivilliga personer eller organisationer, som inte har denna skyldighet. Svävaren vid Sävsundet tillhör de frivilliga resurserna.

Helikopterräddning. Det fanns ett antal problem i samband med helikopterräddningen. Ett problem var is som sprack och drev iväg och ledde till att de räddade alla åkte i vattnet. Detta gav lång tidsåtgång, i kombination med att det blev svårigheter med ryggsäckarna. Dessa erfarenheter innebär att de ansvariga bör fundera över om räddningsstrategin kan förbättras. Detta bör dels gälla generellt vid val av räddningsresurser och dels helikopterräddning specifikt.

Några olika förslag till åtgärder har framförts:

- En modifierad räddningssele, som gör att man kan få upp person med ryggsäck (förslag från Berga).
- Korg istället för att vinscha upp nödställda i sele. Korgen flygs hängande under helikoptern och landsätts på t ex backen. Med korgen borde man kunna ha betydligt högre flyghöjd och därmed minska trycket av rotorvinden mot isen samt

minska räddningstiden per person, förutsatt att det är nära till land eller till säker is (förslag från Johan Osterman).

- Helikopter använder luftströmmen för att föra ihop isflak och ger hjälp till självhjälp.
- Om isförhållandena och situationen allmänt är för svår, kan helikoptern istället bistå med räddningsflotte.
- Om räddning med svävare eller liknande pågår, kan räddare eller annan helikopterpersonal hjälpa svävarföraren om denne är ensam.

Svävare. En väsentlig insats i räddningen gjordes av en svävare stationerad vid Sävsundet. Ur ett skridskoåkarperspektiv måste därför svävare ses som en viktig del av räddningsresurserna. Några reflektioner över detta finns längre ned.

Någon samlad bild av var det finns svävare verkar inte finnas men ett försök till uppskattning skulle kunna visa på följande bild.

- Östergötlands skärgård härbärgerar ca 5 svävare.
- Södermanlands skärgård har en svävare
- I Stockholms skärgård finns mellan 5 och 10 svävare.
- Räddningstjänsten i Närke har en svävare som kan transporteras på land. Det finns cirka 10 förare till denna.

I synnerhet i Södermanland är svävaren en sårbar resurs, dels finns det bara en förare, dels är utrustningen känslig för tekniska fel. Det krävs övning och kompetens för att kunna hantera en svävare.

Ett antal förslag till generella synpunkter och åtgärder är:

- I Bilaga 1 finns 17 avvikelser angivna vilka är förknippade med denna räddning. Det finns också några förslag till åtgärder. Dessa behöver bedömas på en generell nivå och åtgärder övervägas.
- SSSK bör inventera de svävarresurser och eventuella andra resurser som finns med tanke på möjliga akuta situationer. Om det finns förutsättningar för andra samarbeten bör utvärderas, i synnerhet vid speciella issituationer.
- Samspel och stöd åt svävare med tanke på andra intressenter.
- Kommunikationsutrustning kan förbättras med tanke på nödsituationer (i det aktuella fallet respektive kanske generellt för alla svävare).
- Räddning från svävare kan vara tungt. Hjälpmedel borde kunna utvecklas.
- En ensam svävarförare bör kunna få hjälp av extra person med lyft och med omhändertagande av räddade. Om SSSK är inblandat, bör någon kunna bistå med detta.

Övrigt. Lotsbåten från Landsort gjorde också en väsentlig insats. Livräddningsbåtar och andra båtar finns det gott om. Många är dock förhindrade av isen att komma fram, och isbrytning kan ta lång tid.

Ett förslag är att en grupp skulle kunna ha med sig en pulka med uppblåsbar livflotte vid utomskärsfärder där isen är opålitlig. D v s att skridskoåkarna står för sin egen beredskap.

Andra intressenter. Det finns även andra intressenter av räddningsinsatser på is. Det finns andra skridskoåkare, både enskilda och organisationer. Isfiskare är också en stor grupp. De som bor i skärgården har behov av räddningsinsatser och transporter också vid besvärliga isförhållanden.

Skälet att ta upp detta självklara förhållande här, är att vi vill peka på behovet av helhetsperspektiv vid bedömningen av resurser. Vid kostnads-/ nyttobedömningar av olika åtgärder eller införskaffande av resurser bör därför olika delfinansiärers och delintressenters roll vägas in. En sådan diskussion där olika intressen vägts in har också förts i Södermanlands län.

6.12 Organisation för fortsatt säkerhetsarbete – en säkerhetskommitté

Som det tydligt framgår av utredningen finns det en mängd frågor inom säkerhetsområdet att pröva, utveckla och förändra. Det är ett arbete som kommer att behöva fortgå kontinuerligt, då ny information ständigt tillkommer.

Det finns således skäl att ständigt se över SSSK:s organisation och verksamhet utifrån en "lärande" utgångspunkt. Det är samtidigt viktigt att den gamla kunskapen bevaras, men också ifrågasätts när ny kunskap kommer till. Det kan också finnas behov av nya funktioner i föreningen som hanterar dessa aspekter. Viktiga kunskaper gäller bl a is, utrustning, räddningsteknik och hantering av nya tekniska apparater (t ex GPS). Det är viktigt att all kunskap kritiskt granskas av SSSK eller annan organisation utan ekonomiska egenintressen. Det vore olyckligt om exempelvis valet av utrustning och dess egenskaper bestäms av tillverkarna och om kunskap om is definieras av de som har lust att skriva böcker.

Vi anser att en permanent säkerhetskommitté ska bildas. Den kan vara underställd styrelsen eller fristående. Uppgiften skulle vara att långsiktigt bedriva säkerhetsarbete och bl a kartlägga olika tänkbara riskscenarion, ha kontakt med räddningsorganisationer och säkerhetsintresserade i andra organisationer samt att arbeta fram en plan för hantering av allvarliga situationer. I säkerhetskommittén kan ingå personer med olika attityder till och vana vid skridskoåkning samt med olika kompetenser, exempelvis meteorologi, medicin och beteendevetenskap. Ämnet intresserar hela långfärds-skridskosverige, så ett öppet säkerhetsarbete vore att föredra.

7. Summering av slutsatser och förslag till åtgärder

7.1 Summering av slutsatser

Detta avsnitt summerar ett antal övergripande slutsatser från utredningen.

1. Svingan bröt upp isen men medförde även en drivning av flaken. Svingan genererades av kraftiga vindar från N-NNO på Ålands hav natten före. Isen knäcktes lätt på en kombination av mild natt, soligt väder och relativt tunn is av icke kärniskvalité. Delar av isen kan ha drivit åt SV. Det finns en osäkerhet om det exakta förloppet när isen bröts upp, och det är många faktorer som kan ha inverkat. Det finns ett behov att ytterligare utveckla kunskapen om olika faktorer, som kan leda till den aktuella eller liknande situationer.
2. Inga personer omkom eller skadades allvarligt under det akuta skedet. Detta berodde på en kvalificerad och omfattande räddningsinsats. Det fanns också ytterligare ett antal omständigheter som bidrog till en lycklig utgång. Under mindre fördelaktiga förhållanden kunde utgången ha blivit mycket allvarlig.
3. Den bedömning av isläget som israpportörerna gjorde den 13 och 14 februari var inom gällande praxis. De insamlade isuppgifterna var tillräckliga och slutsatserna som drogs från dessa naturliga. Enligt praxisen hade det varit svårt att förutse utvecklingen och förmodligen ändå svårare att bli trodd. Därför har vi inget att anmärka på bedömningen att Yttre Hållsfjärden skulle bli ett bra åkområde.
4. Man gjorde inom ramen för turplanering ingen formell riskbedömning och man hade ingen insikt i att risk för uppbrytning förelåg. Någon sådan risk kommunicerades ej till ledarna, ej heller mellan ledarna före turen.
5. När ledarna hade åkt en bit ut på isen kunde de observera svingans storlek och isens kvalitet i kombination med övriga förhållanden. Det fanns då starka skäl att förkasta isen som icke åkbar och vända. Flertalet ledare tog inte ett sådant beslut utan fortsatte.
6. Det finns två grundorsaker till att flertalet ledare inte kom till denna slutsats.
 - Man saknade erfarenheter och tillräcklig kunskap för att tolka de observationer som gjordes på ett korrekt sätt.
 - Man var påverkad av åkkulturen i SSSK.
 Detta medförde att man lät sig lockas av de tidigare rapporterna om fina isar, att man förleddes av det fina vädret och att man drogs med i ett flockbeteende, där man litade mer på andras bedömning än sin egen.
7. Grupperna med många deltagare hamnade i störst problem, vilket visar på behovet att se över gruppstorleken på olika sorters is.
8. Inga enskilda ledare skall utpekas som vårdslösa eller oaktsamma för att så många hamnade i en akut situation. Detta bör snarare förklaras med att många drogs med i ett grupp-beteende med flera missbedömningar och förbiseenden. Detta är i sin tur knutet till åkkulturen inom SSSK.

9. Under de rådande förhållandena var räddning med helikopter mycket problematisk av flera olika skäl. Räddningen med svävare och lotsbåt fungerade bra och var av avgörande betydelse. Det finns en mängd synpunkter och förslag som bör beaktas av räddningsorganisationen för en framtida planering.
10. I det uppkomna akuta läget fanns det åtskilliga brister i SSSK:s agerande och organisatoriska ansvar. SSSK bör därför planera för att bättre hantera akuta situationer.
11. SSSK behöver systematiskt och långsiktigt stärka sitt säkerhetsarbete för att förebygga stora allvarliga händelser. Det kan innebära ett ökat stöd till israpportering och turorganisation och/eller förändrad organisation av dessa. I enlighet med punkt 6 ovan är det lämpligt att arbeta för kunskapsspridning och en förändring av åkkulturen. I rapporten finns ett stort antal förslag till olika åtgärder.
12. Erfarenheterna är även av ett allmänt intresse och bör förmedlas till och diskuteras med andra. Det kan vara andra långfärdsskridskoföreningar, friluftsföreningar, sjöräddningen, kommunal räddningstjänst, och många andra som vistas på is.

7.2 Förslag till åtgärder

Generell rekommendation

Vår generella rekommendation är att SSSK systematiskt och långsiktigt stärker sitt säkerhetsarbete. Syftet skall vara att höja säkerheten vid skridskoåkning, särskilt vid klubbens turer, men även att beakta medlemmarnas och andra intressenters behov. Ett övergripande förslag är att inrätta en permanent säkerhetskommitté, som beskrivs i avsnitt 6.12 och i punkten 45 nedan.

Under utredningens gång har det kommit fram ett stort antal förslag till åtgärder eller ändringar. En del har kommit direkt från klubbmedlemmar, och en uppräkningslista finns i avsnitt 3.10. Analyserna i kapitlen 5 och 6 har också lett till många åtgärdsförslag. Dessa har summerats och kombinerats till 45 olika förslag, varav en del är omfattande och komplexa, medan andra är tämligen enkla.

Vi har i denna summering försökt täcka merparten av de förslag som kommit in. De enskilda förslagen har alla sina fördelar, men ibland också nackdelar, vilka behöver vägas mot varandra. En helhetsbedömning av konsekvenserna behövs också, så att man exempelvis inte får en oönskad byråkratisering eller för hög arbetsbelastning för några funktionärer.

Utredningens ambition har inte varit att föreslå ett färdigt åtgärdspaket. Det skulle inte heller vara möjligt för en grupp på tre personer att bedöma vilken lösning som skulle vara bäst. Vi har därför inte gjort ett urval eller har tagit slutlig ställning till varje enskilt förslag.

Förslagen måste således granskas kritiskt, diskuteras och bedömas av SSSK:s styrelse, funktionärer och medlemmar. Vi rekommenderar att styrelsen driver en sådan diskus-

sion. En del förändringar kan säkert göras omgående, medan andra kan kräva en längre utveckling och förankring.

Vi rekommenderar också styrelsen att utan dröjsmål delge övriga långfärdsskridskoor-
ganisationer all information av allmänt intresse som framkommit.

Förslagen sammanfattas nedan under samma underrubriker som i kapitel 6. För mer utförlig information om förslagets innebörd och våra motiv till att lämna dessa, hänvi-
sas till motsvarande avsnitt i kapitel 6.

Attityd till risk

- Förslag 1 Verka för en grundläggande säkerhetssyn innebärande att man som skrid-
skoåkare, när man inte åker efter ledare, bara skall åka över is som man
har tillräcklig kunskap om för att kunna bedöma vilken fara man utsätter
sig för.
- Förslag 2 Ålägg författare av färdrapport där plurning har förekommit att redovisa
händelsen från risksynpunkt efter en bestämd mall. Bl a hur räddningen
gick till, vilka svårigheter som fanns, hur stor risken var att det inte hade
slutat lyckligt samt vilka lärdomar han dragit av plurningen.

Information, utbildning och erfarenhetsåterföring

- Förslag 3 Öka informationen och utbildningen om havsis och de speciella förhål-
landen som skiljer mot sötis. Härvid bör vad som redovisas i avsnittet
6.10 Riskbedömning och hantering av isdrift utgöra en viktig informa-
tionskälla.
- Förslag 4 Öka informationen och utbildningen av det som vi formulerat som ”de
stora farorna”, d v s vår is, tunna isar långt från land eller från stabil is
samt is som riskerar att brytas upp eller driva iväg.
- Förslag 5 Sträva vid information och utbildning att, förutom att förmedla rena fak-
ta, också mer livfullt söka visualisera effekterna av de faror som finns.
- Förslag 6 Pröva de konkreta förslag om förbättrad och utökad utbildning som redo-
visas under rubriken *Konkreta förslag om utbildning*.
- Förslag 7 Inför, företrädesvis tillsammans med övriga långfärdsskridskosverige, en
ordning med incidentrapportering, där grupper som träffat på farlig eller
på annat sätt intressant is kan delge andra skridskoåkare sina iakttagelser
på ett organiserat sätt.

SSSK:s färdledare

- Förslag 8 Utöka det organiserade informations- och erfarenhetsutbytet mellan le-
darna, exempelvis genom en årlig träff mitt i säsongen, där erfarna och
nyare ledare i mindre grupper kan lära av varandra.

- Förslag 9 Understryk att man som ledare skall visa intresse för och omsorg om andra ledare, vilket bl a bör innebära att man skall lämna de råd och påtala de allvarliga brister hos andra ledare som man upptäcker under en tur och samtidigt vara tacksam mot de ledare som agerar på motsvarande sätt mot en själv.

Klubbture

- Förslag 10 Slå fast att SSSK:s klubbture, så långt möjligt, skall vara säkra turer.
- Förslag 11 Inför ett inom SSSK offentligt regelverk för klubbture, varur det bl a skall framgå med vilken inställning till risk som turerna skall genomföras.
- Förslag 12 Sök göra ledarna mer mentalt förberedda på att byta plan när omständigheterna så kräver.
- Förslag 13 Rekommendera ledarna att varje gång han eller hon funderar på att välja en färdväg som innebär en högre risk än normalt deklarera detta för gruppen och förhöra sig om gruppens åsikter.
- Förslag 14 Inför en begränsning till 15 eller 20 deltagare per grupp vid åkning på vissa typer av isar, exempelvis ytterskärgårdsisar.
- Förslag 15 Ställ krav på att ledare alltid skall medföra ledarflagga.
- Förslag 16 Sträva, när issituationen så kräver, efter att minimera antalet grupper på samma is.
- Förslag 17 Inför, ifall en bred samsyn kan nås härom, ett särskilt inplastat vändkort.
- Förslag 18 Markera turer med större risk, som kräver större isvana, särskilt.
- Förslag 19 Rekommendera ledarna att, när en krissituation befaras uppstå, inventera gruppen för att hitta erfarna personer som kan ta på sig ett viceledarskap om så skulle krävas.
- Förslag 20 Se till att också utsedd köman för SSSK-flaggan, vilket bl a kräver att ledarna tilldelas ytterligare en flagga.
- Förslag 21 Låt även icke tjänstgörande ledare åka buss gratis vid klubbture.
- Förslag 22 Inför särskilda turchefer med ett begränsat uppdrag att svara för briefing till ledarna innan turen, fungera som sambandscentral under turen, i undantagsfall fatta beslut om rekommendationer till ledarna i oklara situationer samt att i undantagsfall ta över befälet från ledarna i krissituationer.
- Förslag 23 Säkerställ att ledarna ges tillräcklig briefing, vid en gemensam samling innan start.

Förslag 24 Gör en samlad översyn av turorganisationen med israpportör, transportchef, eventuell turchef samt färdledare. Ange i en tydlig instruktion vad som skall gälla.

Förslag 25 Underlätta för medlemmarna att påtala upplevd risk för ledaren.

Förslag 26 Kontrollera medlemskap vid klubbturen.

Kamratskap

Förslag 27 Slå fast att det är en plikt för ledare och medlemmar i SSSK att efter för- måga bistå såväl medlemmar som andra på och kring isen i behov av hjälp. Överväg att föreslå att denna skyldighet även skall skrivas in i klubbens stadgar.

Israpportering

Förslag 28 Pröva att dela upp israpporten i inkomna uppgifter och i en isprognos. Varna för kända faror.

Riskbedömning och hantering av isdrift

Förslag 29 Arbeta vidare med att förstå under vilka förutsättningar som isdrift upp- står.

Förslag 30 Arbeta vidare med att härleda effektiva isbedömningskriterier för att av- göra om risk för isdrift föreligger, samt utarbeta bra tumregler för bete- enden som gör att man undviker att hamna på lösa flak som driver iväg.

Hantering av akuta situationer

Förslag 31 Utarbeta och pröva olika möjligheter till självräddning då man hamnat på fria flak, som användning av livlina, simning m m.

Förslag 32 Informera medlemmarna om hur man jumpar på bästa sätt.

Förslag 33 Gör en granskning av de problem som redovisats i akutskedet.

Förslag 34 Diskutera och utbyt erfarenheter med samhällets räddningsorganisatio- ner.

Förslag 35 Sammanställ vilka räddningsresurser som finns vid olika åkområden.

Förslag 36 Beakta vilka räddningsmöjligheter som finns vid planering av turer.

Förslag 37 Utforma tumregler för agerande i krissituationer.

- Förslag 38 Fastställ rutiner som säkerställer inräkning och omhändertagande vid akuta situationer.
- Förslag 39 Gör en översiktlig planering för hantering av situationen efter det akuta skedet.
- Förslag 40 Lär av andra friluftsförbundens planering för katastrofer.
- Förslag 41 Se till att deltagarnas säkerhetsutrustning kontrolleras innan start, samt att man kan använda den.
- Förslag 42 Följ upp genomförandet av de förslag som framkommit i utredningen om förbättringar vad gäller räddning med helikopter, svävare och båt.
- Förslag 43 Pröva att rekommendera grupp att ha med sig uppblåsbar livflotte vid särskilt riskabla turer.

Organisation för fortsatt säkerhetsarbete – en säkerhetskommitté

- Förslag 44 Inrätta en permanent säkerhetskommitté med uppgift att långsiktigt bedriva säkerhetsarbete och bl a kartlägga olika tänkbara riskscenarion, ha kontakt med räddningsorganisationer och säkerhetsintresserade i andra organisationer samt arbeta fram en plan för hantering av allvarliga situationer.

Referenser

Material som utgivits inom SSSK

SSSK-boken från 1998

Medlemstidningen *Isbiten*, nummer 4/97 - 2/03

Jubileumsboken, *Stockholms Skridskoseglarklubb 1901 – 2001*, 2001

Anvisningar och råd för Stockholms skridskoseglarklubb's färdledare, 1971

Råd till klubbens färdledare, Allan Richard, 1993

Goda råd till SSSK:s ledare, 2001

Iskunskapskursens plurrnings- och skadekompendium, Thure Björck, 2002,
www.sssk.se/skador/plurning.htm

Minnesanteckningar från ledarträffar 1999-2002

Styrelseprotokoll från 2003

Protokoll från årsmöten och vårsammanträden 2000-2003

Råd till transportchefer, 2001

www.sssk.se

Mail som inkommit till eller överförs till listan asko@sssk.se, 2003

Skeendegruppens rapport, 2003

Övriga referenser

Ambjörn, Cecilia, 1987, *Isdramatik, Väder och vatten*, Februarinumret

Björck, Thure, Gahm, Bo, Gezelius, Rolf, Gullberg, Per; Helmersson, Ulf, Lemby, Lars, Tysk, Anders, Wolter, Sven, 2001, *Långfärdsåkning på skridskor*, B. Wahlströms Bokförlag

Fellbom, Åke, 1970, *Långfärdsskridsko – Om långfärdsåkning och iskunskap*, Bokförlaget Aldus/Bonniers

Fonselius, Stig, 1995, *Västerhavets och Östersjöns oceanografi*, SMHI, ISBN 91-87996-07-3

Gezelius, Rolf, 1994, *På skridskor i östra Svealand*, Andra reviderade upplagan, Rabén Prisma

Harms-Ringdahl, Lars, 1987, *Säkerhetsanalys i skyddsarbetet*, Folksam förlag

Linköpings Långfärdsskridskoklubb, LLK, 1994, *Årsskrift*

Sjöberg, Björn (Temaredaktör), 1992, *Sveriges Nationalatlas: Hav och kust*, Bokförlaget Bra Böcker

Sjöberg, Lennart, 2003, *Psykologtidningen* 15/03, *Stora svagheter i forskning om risker*

Simfrämjaren Livräddaren, 2001, *Det är kallt i vattnet*, Livräddningssällskapets skrift, www.sls.a.se/press/artiklar/kallvatten.pdf

Sjöräddningscentralen, 2003, *Logg sjö- och flygräddning, ärende 1571*, 2003-02-15

Socialstyrelsen, 2003, *Hypotermi - Kylskador - Drunkningstillbud i kallt vatten*: www.sos.se/plus/dokinfo.asp?valPubl_id=2003-123-6

Staffansson, Eve, Andersson, Bengt, Johansson, Karl-Erik och Snaar, Bertil, *Fysik NT 3 – för gymnasieskolan*, Läromedelsförlaget Natur

Sundfeldt, Jan och Johnsson, Tore, 1964, *Färdmän från isarna*, Forum

Tysk, Anders, Lindqvist, Lars-Håkan, 2000, *Isboken*, Fjärde omarbetade upplagan (första upplagan 1982), Friluftsförbundet

Bilaga 1

AVVIKELSEUTREDNING AV HÄNDELSENA VID ASKÖ 2003

Denna bilaga summerar observationer och synpunkter relaterade till den akuta situationen vid Askö 15 februari 2003. Arbetssättet bygger på metodiken "Avvikelseutredning" (Harms-Ringdahl, 1987), och används här som stöd att hantera den stora mängden information i utredningen. Metoden går ut på att notera avvikelser från det normala eller förväntade förloppet eller situationen. Här har noterats vad som angivits i olika källor. Någon direkt sällning eller censur har inte gjorts, vilket innebär att informationen kan ses som subjektiv i en del fall.

Ett följande steg i metodiken innebär att avvikelserna bedöms. Det kan göras på olika sätt, men praktiskt kan det gälla om det finns skäl att vidta åtgärd eller inte. Där det finns behov av åtgärder kan man sedan ta fram förslag till sådana. I enstaka fall har vi skrivit in åtgärdsidéer där sådana direkt framförts i samband med problemet.

Vi i säkerhetsutredningen har inte gjort denna bedömning, utan lämnar över den till SSSKs styrelser, kanske Sjöfartsverket, eller andra berörda. Innan man går vidare finns det skäl att se om listan behöver kompletteras.

Avvikelserna har delats in i huvudgrupperna:

- Inledande skede
- Återtåg
- Helikopterräddning
- Svävarräddning
- Organisationen i akutläge
- Transporter
- Stöd efteråt och debriefing

Datum 2003-02-15		Utredn. gjord av		Utredn. datum
Plats Askö		Räddning och omhändertagande		LHR
				2003-08-07
Avvikelse	Risk - Problem	Bedöm	Åtgärdsförslag	Kommentar
Inledande skede				
Sprickbildning och dess ändring tolkades olika av olika ledare	Ett antal grupper hamnade i risksituation			Framgick av intervjuer med ledare
Förvarning att isen var dålig eller försämrades kommunicerades inte	Grupp kan hamna i risksituation			Flera gjorde sådana bedömningar, men de gick ej att sprida. Bl.a. pga. svårt att pratas vid mellan grupper, och kanske attityder och "kultur"
Direkt varning för dålig is togs ej på allvar	Grupp kan hamna i risksituation			Gällde diskussion
Grupp som vänt pga. riskbedömning blev retad	Man skulle kunna vända på nytt och grupp kan hamna i risksituation			Strider mot SSSKs policy att ledare som vill vända alltid ska ha stöd
Grupp bröt upp från säker plats, pga av "larmrapport"	Hamnade i riskområde			Flera grupper <i>Bidrog till att gruppen hetsade ut, och kom i besvärligt läge.</i>
För många och för stora grupper på liten åkya	Ökar sannolikhet för problem, försvårar reträtten			
En grupp åkte förbi och bröt loss bit av en råk på ett ställe.	En viktig övergångplats försämrades			Grupper var en fara för varandra.
Skridskohaveri i en grupp	Positivt: Gruppen hann ej komma ut på isen innan de riktigt akuta problemen uppstod			Försenades 20 minuter
Återtåg				
2 personer plurrade i tidigt skede	Gruppen försenades, delar hamnade på flak			
Grupp för stor	Svårt att få med alla i akuta situationer			Gällde båda grupperna som behövde räddas.
Många åkare var ovana	Förseningar, svårt att få med alla på kort tid			Dito

Datum 2003-02-15		Utredn. gjord av		Utredn. datum	
Plats Askö		Räddning och omhändertagande		LHR	2003-08-07
Avvikelse	Risk - Problem	Bedöm	Åtgärdsförslag	Kommentar	
Kommunikation inom gruppen försvårades av motorljud från räddningen	Svårare att rädda och hjälpa				
Inom grupper: Problem med eller obefintlig kommunikation	Gruppen vet ej vad den ska göra. Ledarrollen blir oklar				
Linor kopplades ej med karbinhakar	Sämre förbindelse mellan flak			Vid användning av linor för hopdragning av flak.	
Uppdragning av plurrade var rörig och oorganiserad	Drunkning och nedkylning			Kan ha varit flera personer samtidigt, Man måste ropa efter hjälp och lina	
Några reagerade med panik.	Hoppade omkring så att flaken bröts.				
En del personer tog ej tillräcklig hänsyn till svag is och andra personer	Ökar plurningsrisk			För kraftiga pikningar och frånskjut har sönder isflak	
Besvärlig och riskabel väg mot land	Plurningar etc.				
Svårt att komma i land på Askö	Onödiga plurningar, halkolyckor			Eller snarast Björkholmen	
Tendens att grupper klumpar ihop sig	Kritiskt vid flak och svag is				
Grupper blandas med varandra	Oklara åtgärder, personräkningen blir omöjligt				
En grupp uppträdde hänsynslöst	Försvårar för andra (mindre erfarna) Personer kan lämnas efter gruppen			Beaktade ej svagare, trängde sig förbi vid trånga passager, tog ej hand om ensamma personer	
Liten skara ej erfarna lämnad utan ledare	Kan fastna ute på flak, eller annan nödsituation				
Helikopterräddning					
Helikopter 1 gick mot fel position (Kockelskår)	Fördröjd insats			Upptäcktes och korrigerades av svävare	
Räddning med helikopter var svår	Person åkte i vattnet, tog längre tid				
Besvärlig is, flak brast i mindre delar	Svårare bärgning			Istjocklek skattat till 10 cm	

Datum 2003-02-15		Utredn. gjord av		Utredn. datum	
Plats Askö		Räddning och omhändertagande		LHR	2003-08-07
Avvikelse	Risk - Problem	Bedöm	Åtgärdsförslag	Kommentar	
Isflak trycktes undan och brast	Person åkte i vattnet, tog längre tid			Vikt från bärgare och vindtryck	
Vindtryck från helikopter påverkar isflak	Isflak spricker, flera personer kan plurra			Även de som ej direkt ska räddas påverkas	
Helikopterbesättning ej beredd på att isen skulle brytas sönder?	Olämplig räddningsstrategi			Har ej frågat om besättningens perspektiv	
Svårt att bärga person med ryggsäck	Ryggsäck kommer inte med, ej ombyte, nedkylning			Hel.1 problem, gick med Hel. 2?	
Räddad person vill ha med sig allt upp i helikoptern	Fördröjning, ispik och linor krånglar till bärgning			Klagomål från Sjöräddningen	
Skridskor vassa	Skärrisk vid helikopterbärgning			En av helikopterbärgarna skar sig.	
Många personer i risksituation	Försvårar bärgning, tidsfaktorn blir kritisk			Tar 5 - 10 minuter att få upp en person	
Helikopterbuller gör det svårt att kommunicera på isen	Samarbete mellan räddad och bärgare blir svårt. Samarbete inom gruppen svårare			Helikoptern körde undan genom att person ropade till svävarföraren att helikoptern borde flyttas	
Bärgare och helikopter kan enbart kommunicera visuellt.	Svårare kommunikation i ovana situationer				
Person på isen ville prata direkt med helikoptern - gick ej.	Beskrivning överförs mellan tredje person, ev. förlora information el. feltolkning				
Olika perspektiv på räddning hos SSSK och räddningsledare	Ineffektivitet, missförstånd			Eventuellt. Kan gälla gränsdragning av ansvaret för ilandsatta våta personer	
Kaotisk situation på ön, ingen tog tydligt kommandot	Sämre omhändertagande, nedkylning			Ön där helikoptern stod. Ej direkt bärgningen, men omhändertagandet	
Vertol-helikopter stod på ön med rotern igång	Drev ut isen, gav problem			Var det en sådan effekt? Kolla upp?	
Sikorsky helikoptern ville rädda två personer	Personerna åkte i vattnet, tog ev. längre tid.			Kunde gjorts av svävaren	

Datum 2003-02-15		Utredn. gjord av		Utredn. datum	
Plats Askö		Räddning och omhändertagande		LHR	2003-08-07
Avvikelse	Risk - Problem	Bedöm	Åtgärdsförslag	Kommentar	
Svävarräddning					
Person som ligger i vattnet är tung	Svårt att få upp, tar tid, kanske orkar man inte			Beroende av svävarförelärens muskelstyrka, och ev. hjälp från den räddade	
Flera personer försökte instinktivt hålla sig undan från svävaren	Tar längre tid att rädda				
Ordinarie dörr på svävaren är trång	Försvårar bärgning			Svävarförelären öppnade sedan lucka på andra sidan som ger större bredd	
Skridskor vassa	Risk för skärskada eller ögonskada. Kan ge stor fördröjning eller att man måste avbryta.			Svävarförelären fick ducka, eftersom bärgningen innebär att skridskor kan komma i ögonhöjd	
Många personer att bärga	Tungt arbete, risk att förelären inte orkar med alla				
Svävarförelären ensam	Dito, vissa lyft tunga		Förelärens förslag: Om helikopter där, kan bärgaren gå över och hjälpa		
Svävaren är hal på utsidan	Gör det svårare för räddad att hjälpa till		Ev. handtag	Tror ej förelären tycker detta är problem	
Svår landsättning av personer vid S. Stenskar	Förelären får inte upp folk på säker mark. Tidsfördröjning, många kvar på isen				
Personerna som skulle i land var handfallna	Tar längre tid				
Ytbärgare från helikoptern hjälpte inte till - båda stod och tittade på.	Tar längre tid, tar på krafterna för förelären			De insåg inte att det var problem	
Panikreaktioner - många av de räddade var panikslagna	Dessa tänker fel, hjälper inte till, ökar påfrestning på förelären				
Flera personer nedkylda	Direkt skaderisk, samt att det lång tid. Förelären behövde driva på.			I synnerhet vid den andra vändan	
Delar av svävaren var trasiga och behövde repareras akut.	Tog tid				

Datum 2003-02-15		Utredn. gjord av		Utredn. datum	
Plats Askö		Räddning och omhändertagande		LHR	2003-08-07
Avvikelse	Risk - Problem	Bedöm	Åtgärdsförslag	Kommentar	
Personer kom från Askö och störde och undrade varför han inte räddade fler	Tog ännu mer tid, irritation.			Inga positiva initiativ, snarare behövde han få undan dem till säkrare områden.	
Svävarföraren fick slita hårt	Besvärlig egen reaktion, särskilt psykiskt			Svårt att hjälpa folk i panik. Inbjuden till debriefing men fick inte stöd	
Skador på svävaren	Kunde ha äventyrat räddningen			Ersättning från Sjöfartsverket	
Mycket vatten i svävaren	Kunde ha äventyrat räddningen				
Räddning övrigt					
Båten Aurelia vid Askö larmades ej	Mindre kapacitet för räddning			Ingår ej i räddningsorganisationen	
Räddningsorganisationen hade ingen tydlig motpart att lämna ansvaret till	Luckor kan uppkomma i omhändertagande				
Brist i samordning med Sjöräddningen. Ledare i annan klubb fick ej besked om transport	Transport kunde ha uteblivit. Problem för ett antal personer.			Ledaren hade ringt om arrangemang av hemtransport av utmattade personer. Av en slump fick denne kontakt med båtförare på Askö så resan ordnade sig.	
Organisationen i akutläge					
Se även "Återtåg" i början					
"Vid Askö var det mycket folk, men förvirring"	Dålig samordning etc				
Ledarsamråd berörde bara vissa personer och vissa funktioner	Förbiseenden, tappa bort personer, försämrat omhändertagande			Borde varit bra med dokumentation av detta	
Förslag till ledarsamråd för akut situation förkastades	Sämre omhändertagande, inräkning av grupper blev osäkert				
Information om issituation för returväg förvägrades	Grupp kunde hamna i nya svårigheter				

Datum 2003-02-15		Utredn. gjord av		Utredn. datum	
Plats Askö		Räddning och omhändertagande		LHR	2003-08-07
Avvikelse	Risk - Problem	Bedöm	Åtgärdsförslag	Kommentar	
Svårt för de ledare som ville räkna in sin grupp	Dito			Grupper hade delats, och blandats med andra	
Oklart om ordentlig räkning av deltagare gjordes	Folk kan bli klarglömda på isen, eller utan möjlighet att ta sig hem				
Bara en ledare verkade ta ansvar för att folk skulle hitta in till Askö	Denne kan själv få problem, minskar effektiviteten i hjälpen				
För få ledare hjälpte till med landstigningen	Tar längre tid, ökar skaderisk			Styrning och ledarskap blir ineffektivt	
Ledare hjälpte ej till trots behov och förfrågan	Sämre insats av organisationen			Tyckte ej han hade skyldighet	
Oklart om några tog ansvar för "ledarlösa grupper"	Personer med problem får mindre hjälp. Räkning försvåras.			Halva grupperna stod ute och räddades. Ledarna kunde vara medtagna av egna strapatser	
Delar av grupp som frågade efter sin ledare fick ej hjälp	Dito				
Oklart hur man tog hand om trötta personer som varit ute i akut situation	Ev. skador och problem löses ej tillräckligt väl				
Transporter					
Beslut om ändrat slutmål fattades på oklart sätt	Sämre planering, TC roll försvagas			Av "ledarsamrådet"?	
TC fick dålig information om bussdispositioner	Dito			Gällde båda TC	
Transportchefen (TC) var svår att nå	Information om situationen erhålls ej			Slut på batteri i mobiltelefon?	
Oklar samverkan mellan TC för tidig och sen start	Dito, brister i transporter				
TC fick efterlysa ledare för att kunna pricka av dem	Folk kan komma bort			Skärrade ledare	

Datum 2003-02-15		Utredn. gjord av		Utredn. datum	
Plats Askö		Räddning och omhändertagande		LHR	2003-08-07
Avvikelse	Risk - Problem	Bedöm	Åtgärdsförslag	Kommentar	
De som satt i bussarna och väntade fick sen och ofullständig information	Minskar möjligheten att komma på om några saknas etc			Flera liknande synpunkter	
Ej initiativ till båtfärd för utsatta från SSSK	Kunde förvärrat tillståndet för utsatta personer, som kanske ej orkat.			Ledare i annan klubb ordnade resan, SSS medlemmar erbjöds följa med	
7 personer åkte båt till Uttervik, ingen från SSSK var med och stöttade	Sämre omhändertagande			Det gällde räddade och plurrade i dålig form	
Ingen buss möte utsatta personer vid Uttervik	Dito			Fick skjuts med andra SSSK medlemmar i privatbil.	
Stöd efteråt och debriefing					
Debriefingen var endast för de mest utsatta grupperna	Otillräckligt stöd för en del personer			Kanske borde även andra som varit i fara fått vara med. Flera hade önskat delta.	
Stöd kom i senaste laget för de mest utsatta personerna	Dito				
Ett antal personer tyckte ej de fått tillräcklig hjälp av mötet	Dito				