

## Säkerhet på SSSK-turer

Efter Askö och förra säsongens händelser på Svärdsfjärden och Lidöfjärden har diskussionen varit intensiv om vilka krav som bör ställas på SSSK-ledda turer. I Askörapporten och rapporten från prioriteringsgruppen finns flera förslag till förbättrade rutiner som är värda att övervägas men som ännu inte implementerats. Syftet med denna pm är att utifrån de senaste säsongernas händelser presentera ett konkret underlag till förslag om förstärkta säkerhetsrutiner inför och under turer som utlysts av SSSK.

Promemorian har i utkast varit utlagd på ledarsidan. Synpunkter på utkastet har lämnats av styrelsen, några av israpportörerna samt ett tiotal andra ledare. Styrelsen och israpportörerna har haft invändningar mot att några av de preliminära förslagen varit alltför detaljerade och riskerat att styra verksamheten för hårt. Bland övriga inkomna synpunkter finns dock flera som går i motsatt riktning och önskar ännu mera detaljerade riktlinjer. Säkerhetskommittén har tagit fasta på synpunkterna från styrelsen och israpportörerna. Det innebär att den nu föreliggande promemorian inte tar upp förslag som synes sakna bred förankring i Klubben. Remissen har dock inneburit att kommittén fått flera nya uppslag som tillförts det slutliga dokumentet.

### Klubbens uppgift och säkerhetskultur

Enligt SSSK:s stadgar är klubbens uppgift *att bereda medlemmarna tillfälle att utöva skridskosegling och långfärdsåkning på skridsko samt att verka för dessa intressens spridande*. Stadgarna säger ingenting om säkerhet utan understryker istället *att deltagande i utfärder anordnade av Klubben sker på egen risk*. En tidigare analys av medlemmen och f.d. justitierådet Bertil Bengtsson visar emellertid att klubben genom en sådan formulering inte kan friskriva sig från ansvar. För att bli dömd till straffrättsligt ansvar krävs dock sannolikt att ledaren eller klubben gjort sig skyldiga till grov oaktsamhet eller grov vårdslöshet. Men det är inte bara den rent legala bedömningen som är viktig. Klubben bör oavsett hur ansvarsfrågan bedöms eftersträva att aldrig försätta ledare eller deltagare i en situation där risken för allvarlig kroppsskada eller död är påtaglig.

För att säkerhetsarbetet ska bli en självklar del av förberedelserna för och genomförandet av alla klubbturen måste vi anstränga oss att skapa en säkerhetskultur som är gemensam för alla ledare och medlemmar, oavsett åkgrupp. Inom ramen för den gemensamma kulturen får risktagandet sedan anpassas till deltagarnas vana och kapacitet. Vissa grundläggande rutiner och försiktighetsmått måste dock vara gemensamma för alla.

SSSK är i dag en stor och förhållandevis heterogen organisation. På turerna deltar åkare med stor isvana och omfattande erfarenhet av klubbturen blandade med nybörjare. Verksamhetens omfattning och komplexitet ställer stora krav på tydlighet från israpportörernas,

transportchefernas och de tjänstgörande ledarnas sida. Utan tydlighet, grundläggande disciplin och en beredskap att säga ifrån när man bevittnar avvikelser från fastställda rutiner och säkerhetsregler saknas förutsättningar för att under någon längre tid upprätthålla en gemensam säkerhetskultur. En god säkerhetskultur måste bygga på att klubbens säkerhetsregler är kända och väl förankrade hos alla ledare och turdeltagare. För att detta ska bli möjligt får reglerna inte vara många eller komplicerade att följa.

#### **Erfarenheterna från säsongen 2003-2004**

Innan vi presenterar våra förslag vill vi kort redovisa en analys av några händelser som inträffade under säsongen 2003-2004 (se bilaga 1 för detaljer). Vi har gått igenom alla färdrapporter från turer som resulterat i plurrningar eller skador. Vår genomgång visar att uppgifter om antalet plurrningar per säsong eller per 1000 deltagarkilometer saknar relevans för en bedömning av säkerhetsläget. Under den aktuella säsongen rapporterades 69 helplurr och 11 halvplurr. Somliga ledare belastar även rapporteringen med kvartsplurr och i några fall t.o.m. tiondelsplurr. Vi har valt att i vår analys bortse från fotbaden liksom från halvplurren.

Av helplurren betraktar vi – baserat på ledarnas rapportering – 33 plurr som triviala, 23 som potentiellt farliga och 13 som omöjliga att bedöma p.g.a. otillräckliga uppgifter i rapporterna. Med triviala plurr avser vi plurr vid råkar, landlöshet och vindbrunnar samt plurr nära land.

Samtliga potentialt farliga plurr inträffade på skärgårdsis. De inträffade som massplurr den 18 respektive 21 februari på Svärdsfjärden. I två fall tog det enligt färdrapporterna ca 10 minuter innan den sista av plurrarna var bärgad. Det måste betecknas som en lång tid i nollgradigt vatten. Bland de svårbedömda plurren finns några på Lidöfjärden den 10 mars. I ett av fallen höll isen under den plurrade på att ge upp under byte till torra kläder.

Beträffande de triviala helplurren bör dock nämnas att sammanlagt 15 plurr av den arten inträffade på Mälaren den 24 och 25 januari, då ett stort antal SSSK-grupper befor de ganska nylagda större fjärdarna.

Vi har särskilt intresserat oss för hur de aktuella turerna beskrevs när de utlystes och kan konstatera följande:

1. Turerna 24/1 på Mälaren (11 triviala plurr) utlystes under rubriken *isrävsläge*.
2. I utlysningen av turerna 25/1 på Mälaren (5 triviala helplurr + några halvplurr) sades att isarna var *något tunna* men förväntades stärkas till morgondagen.
3. Rubriken på Isnytt den 17.2 var *Goda möjligheter*. I utlysningen av turerna på Svärdsfjärden (6 helplurr) nämndes inget om isförhållandena. Israpportören hänvisade till gårdagens isläge som om Svärdsfjärden meddelade att isarna var *mycket fina* men att det förekom *en del vindbrunnar*.
4. Annonseringen av turerna 21/2 (21 helplurr) på Svärdsfjärden med transfer till isarna innanför Muskö nämnde förekomsten av *många vindbrunnar och en del svaga partier* samt bad ledare och deltagare *iakta stor försiktighet* på Svärdsfjärden där den kraftiga sydvästvinden skulle kunna ställa till med problem.
5. I utlysningen av turerna på Lidöfjärden 10.3 (2 helplurr) nämndes att den gamla isen mestadels var renblåst och att den nya var *möjlig att testa för mindre grupper med isvana*.

Man kan konstatera att israpportören i fyra av de fem ovan studerade fallen på ett eller annat sätt markerat att deltagarna kunde förvänta sig tunna eller eljest osäkra isar.

Varudeklarationen var i dessa fall god. Anledningen till att man under rådande förhållanden i samtliga fall valde att utlysa turer på dessa isar även för de långsammare och fysiskt svagare grupperna var förmodligen dels brist på andra åkytor, dels att det i samtliga fall rörde sig om åkområden med betydande inslag av stabil is. Ledarna hade alltså förutsättningar att välja bort de mest riskabla områdena. Detta var särskilt uppenbart på Lidöfjärden.

Plurringsstatistiken säger inte allt om förhållandena från risksynpunkt. Det förekommer turer med påtagligt förhöjd risk där ingen plurrar. Turerna på Lidöfjärdens nylagda isar är ett exempel från föregående säsong på sådana riskmoment. Flera ledare rapporterade om riskabla förhållanden och medgav att de felbedömt isen.

Trots erfarenheterna från Asköfjärden förklarar tendenser till *Följa John* en del av plurren på Svärdsfjärden. Vid gemensam start får de snabba grupperna snabbt ett försprång och det kan vara lockande för dem som leder långsammare grupper att följa de snabba i spåren. Vi anser att riskerna med *Följa John* bör betonas under ledar- och kökarutbildningarna. Det kan ofta vara en fördel för de långsammare grupperna att följa samma rutt som de snabbare, men ledare av långsamma grupper bör bli mer uppmärksamma på de risker som detta kan vara förknippat med.

Efter Asköhändelserna beslutade styrelsen att alla turer med gemensam start ska inledas med en ledarsamling på is. Det är transportchefens uppgift att se till att den genomförs och att all relevant information om isläget förmedlas till de tjänstgörande ledarna. Det är viktigt att klubben säkerställer att informationskedjan från isspaning via israpportörer till transportchef och tjänstgörande ledare inte bryts. Det räcker med ett brott i denna händelsekedja för att värdefull information ska gå förlorad. Därför bör ledarsamling på is alltid genomföras även om den i ibland kan klaras av på någon minut och med ett konstaterande att ingenting av vikt finns att rapportera.

Vi har studerat hur kunskapsförmedlingen om isläget gick till inför turerna på Svärdsfjärden den 21 februari 2004. Klubbens issspanare, som befor området dagen innan, rapporterade via intalaren att isarna var ganska svårlästa med flera svaga partier och egentligen inte lämpliga för mängdåkning.

Ett flertal ledare och två transportchefer tjänstgjorde den aktuella dagen. Vi har talat med några av dem om hur de upplevde informationsöverföringen. De hade svårt att minnas exakt vad som sades vid starten. Intrycket var att informationen vid ledarsamlingen var allmänt hållen. Man fick ingen särskild varning för de områden där grupper hade plurrat onsdagen innan. Flera hade som en del av egna förberedelser läst på ”allt” tillgängligt material, pratat med andra som hade varit där, markerat de svåra områdena på kartan, och undvikit dessa (man kan fråga sig varför de inte förmedlade denna information till de övriga?).

En av ledarna tyckte att ledarsamling inför turerna ger litet och är meningslös, men flertalet av de intervjuade underströk vikten av att återinföra denna rutin. ”Man ska inte ha så bråttom att komma iväg att det blir jäktigt i starten.” En ledare menade att Transportchefen har så mycket ansvar och kan behöva avlastning med jobbet som förmedlare av isförhållanden. Kanske skulle ansvaret (förmedla informationen från israpportören till ledarna) kunna delegeras till någon annan?

De tjänstgörande ledarna ansåg att israpportören hade varnat för osäkra isar, och att isläget stämde med den tillgängliga informationen. Det var ”nervöst” och några av ledarna ansåg att

det inte var rätt att ta ut så många på sådana isar. Det borde i stället ha varit en begränsad tur för ett mindre antal ”isrävar”. Det framkom också önskemål om att israpportören ska kontakta ledarna innan en så speciell tur och ställa frågan om man vill leda under sådana förhållandena. Någon väckte frågan om möjligheten att styra gruppfordelningen på isen så att man får jämnstora grupper och en bra fördelning av de icke-tjänstgörande ledarna. En ytterligare fråga gällde möjligheten att under besvärliga förhållanden etablera en sambandcentral för mobilsamtal, gärna med någon som inte själv är på isen. Man skulle då, t.ex. under raster, kunna rapportera in svåra områden eller oväntade hinder. Andra skulle kunna ringa in och kolla om det finns färskta uppgifter av intresse.

Vi har också studerat olycksrapporterna från säsongen 2003-2004 (se bilaga 2). Antalet skador under skridskoåkning var förhållandevis få och vi bedömer flertalet av dem som triviala. Sjukhusbesök rapporteras bara i tre tillfällen efter fall på is. Därtill kommer några sjukhusbesök efter fall som inträffat på land. De vanligaste skadorna av lite mera allvarlig karaktär var axel- och handledskador. Notabelt är att praktiskt taget alla skador, där ledaren rapporterat om isförhållandena vid skadetillfället, inträffade på snöklädd is (särskilt drevad), flakis eller överis.

### **Slutsatser av säsongens erfarenheter**

Med facit i hand kan man konstatera att plurrningsrisken var förhöjd under de fem ovan studerade turerna. Askörapportens författare föreslog att SSSK borde införa regler om att det vid utlysning av klubbturen ska framgå vilken *inställning till risk* som gäller för turerna. De lämnade dock inga konkreta förslag utöver att israpportörerna *särskilt bör markera turer med större risk och turer som kräver större isvana*. Prioriteringsgruppen ansåg att israpportörerna tydligare bör klargöra vilken åkstyrka, erfarenhet eller utrustning som krävs för att man ska få följa med på turer med förväntad problematisk väderlek (t.ex. kyla eller dimma) eller särskilt riskabla åkområden (t.ex. ytterskärgård). Inte heller prioriteringsgruppen lämnade något konkret förslag om hur reglerna bör utformas.

Under höstens debatt på klubbens hemsida har förslag framförts om ganska komplicerade regler för när turer ska få genomföras och vilka ledare som ska anses vara behöriga att leda turer på osäkra isar. Säkerhetskommittén menar att den säkerhetsrutin som israpportörerna ska följa måste vara enkel och föga arbetskrävande. Analysen av 2003-04 års händelser visar att israpportörerna i allmänhet ger en rättvisande bild av de förhållanden som väntar deltagarna. Det är viktigt att kvaliteten i detta avseende upprätthålls och att israpportörerna även fortsättningsvis försöker ge medlemmarna en så korrekt varudeklaration som möjligt. Detta gäller givetvis i särskilt hög grad inför turer i ytterskärgården, vid förväntad dimma eller vid turer på snöklädd is.

Vi anser inte att det finns anledning att införa speciella kvalificeringsregler för att man ska få leda en tur med förhöjd plurrningsrisk eller svåra isförhållanden, t.ex. silvermärke. Däremot bör israpportören ge ledarna möjlighet att avstå från uppdrag som kan bedömas som särskilt svåra eller riskfyllda. Det gäller särskilt nya ledare och ledare med begränsad erfarenhet av den ifrågavarande istypen (t.ex. ytterskärgårdsis och våris). Styrelsen har uttalat att ingen ledare ska behöva känna sig tvungen att genomföra eller slutföra ett uppdrag som han eller hon bedömer som alltför riskabelt. Vi tror inte att någon ledare som tvekar inför isförhållandena väljer att avbryta ett uppdrag på startplatsen. Det innebär ju att man övervältrar bördan på sina kolleger och medverkar till att grupperna blir större än vad de annars skulle ha blivit. Då är det bättre att medge ledaren en möjlighet att avstå från att alls åta sig uppdraget. Att döma av genomgången av förra säsongens turer förefaller sannolikheten

vara liten att ledare hamnar i en situation där isläget generellt är sådant att han eller hon kan vilja hoppa av.

För ytterskärgrådsturer bör klubben så långt möjligt tillämpa dubbelt ledarskap. De nya reglerna ger ledarna möjlighet att gratis följa med på turer med abonnerad buss mot att de vid behov ställer upp som extra-ledare. Detta kan utnyttjas för ytterskärgrådsturerna (som ofta sker med abonnerade bussar). Vid den inledande ledarsamlingen på is bör i sådana fall alla deltagande ledare närvara så att man kan fördela dem så att man får två tjänstgörande ledare inom varje grupp. Ledare som inte står på ledarschemat den aktuella dagen och som inte vill ta risken av att behöva tjänstgöra kan undvika detta genom att själva betala sina bussbiljetter. Övriga bör medföra full utrustning.

Dimma är en väderlekstyp som kan skapa betydande problem för skridskoåkare. Dimma förekommer främst i områden nära öppet vatten. Det innebär att dimma utgör ett större problem i mellan- och ytterskärgrådarna än inne på Mälaren. Under de senaste två säsongerna har flera incidenter inträffat i dimma. Ledare har tappat bort deltagare och vid ett tillfälle höll en deltagare på att komma vilse när han ensam skulle vända tillbaka till startplatsen. Om väderleksrapporten talar om risk för dimma bör israpportörerna antingen avstå från turer i det berörda området eller begränsa antalet deltagare per ledare så att grupperna blir mindre än vanligt. I dimma bör ledaren utse minst två kökarlar och därtill gärna en navigatör. Den ene av kökarlarna kan med fördel åka mitt i gruppen och se till att den hålls samman. Deltagarna bör uppmärksammas på risker som är förknippade med dimma och uppmanas att hålla sig i ledet. Ledarna bör undvika att blanda sina grupper med varandra och räkna deltagarna, när situationer uppkommit där det finns risk att någon kommit bort eller av misstag bytt grupp. Riskerna med dimma bör tas upp i utbildningen av nya ledare och kökarlar.

Under de två senaste säsongerna har flera massplurr inträffat som hade kunnat undvikas om deltagarna hållit större avstånd till ledaren. Vid färd på svag eller osäker is bör ledaren överväga att skapa en lucka till gruppen genom att utse någon av deltagarna till tvåa med uppgift att bryta vind för de övriga och att se till att hålla en lucka om 10-20 meter till ledaren.

Fall på isen är sällan livshotande men brutna handleder och skadade axlar kan spoliera resten av säsongen och i värsta fall ge bestående men. Därtill kommer att skador försinkar gruppen och kan komplicera genomförandet av resten av turen. Det finns därför goda skäl att varna deltagare inför turer med för höjd risk för fall, så att åkare med hög fallbenägenhet kan överväga att avstå från turen eller att välja en långsammare grupp än normalt. Vid risk för överis, inslag av flakis eller is med gammal snö bör israpportören uppmärksamma deltagarna på den förhöjda risken.

Systemet med ledarsamling på is bör bibehållas. Vi har övervägt om det vore bättre att begära av israpportörerna att istället förser de tjänstgörande ledarna med detaljerad information via e-post. En fördel med ett sådant arrangemang kunde vara att risken för att informationskedjan bryts blir mindre. En nackdel är dock att informationen bara når de ledare som vet att de ska tjänstgöra. Ledare som tillkommer genom delning av grupper behöver fortsatt få information vid starten. Därtill kommer att obligatoriska utskick av detaljerad information via e-post innebär att israpportörerna belastas med ytterligare arbete. Israpportörerna bör dock själva bedöma om det ibland kan vara en fördel att sprida kompletterande information via mejl. Vid turer med komplicerade isförhållanden – t.ex. åkområden med en blandning av säkra och mindre säkra isar – kan skriftlig information vara särskilt värdefull. Den kan ju skrivas ut och medföras under turen.

Vid turer där förhållandena kan förväntas vara krävande eller riskabla kunde det vara en fördel att låta någon – kanske en av de tjänstgörande busschaufförerna – vara sambandscentral. Det förutsätter förstås att chauffören är vidtalad samt utrustad med papper, penna och samma karta som ledarna. Ett annat alternativ kan vara att samarbeta med Stockholm Radio.

### **Krav på ledarna**

SSSK bör ha höga krav på sina ledare. Tjänstgörande ledare bör vara väl förberedda för sina uppdrag och ledare som gratis följer med på turer med abonnerad buss måste vara beredda att vid behov tjänstgöra. Vid skärgårdsturer är det viktigt att i förväg planera alternativa vägval och möjliga reträttvägar. Vid turer på osäkra isar bör förberedelserna vara noggrannare än annars.

Det är viktigt att klubben stimulerar en fortlöpande diskussion om ledarens roll och om vad ledare kan göra för att undvika problem. De ovan väckta frågorna kan vara en utgångspunkt. Det vore bra om vi kunde enas om hur man som ledare bör uppträda i en del situationer som är potentiellt riskabla. Problemet med *Följa John* har redan nämnts liksom hur man bör uppträda i dimma. Det är också viktigt att de som leder långsamma grupper är uppmärksamma på hur deltagarna uppfattar turen. Det kan ibland inför val av färdväg vara bra att förankra beslutet hos deltagarna. Alla iskanter måste inte besökas av alla grupper. Klubben avråder personer över 50 år att kallplurra under iskunskapskursen. Det går knappast någon magisk riskgräns just vid 50, men äldre människor är svagare än yngre och risken för komplikationer ökar med stigande ålder. Detta bör särskilt de som leder långsamma grupper tänka på när de planerar turen eller väljer åkområde eller väg. Självfallet bör massplurr eller plurr på svaga isar långt från land undvikas i alla grupper.

Under förra säsongen inträffade vid ett tillfälle att en ledare förlorade en del av gruppen utan att själv uppmärksamma detta. Det gällde en trea på Gälnan med omkringliggande vatten. Ledaren åkte ifrån nästan halva gruppen inklusive kökarlen och återfann dem aldrig! Ett sådant beteende måste betecknas som ett utslag av grov oaktsamhet.

En del ledare inom SSSK verkar inte riktigt klara över vad man har en kökarl till. Vi ser ledaren och den utbildade kökarlen som ett team där den senare utgör ett stöd för den förre. För att ledarna ska bli mer uppmärksamma på kökarlens roll bör de som ansvarar för kökarlutbildningen ta fram en kort informationstext som i några punkter sammanfattar kökarlens uppgifter. Utbildade kökarlar bör alltid föra klubbens flagga när de tjänstgör. Alla turer med mer än åtta till tio deltagare bör ha kökarl.

### **Krav på utlysta flaggturer**

Vi anser att säkerhetskraven på ledarleda flaggturer måste vara desamma som på turer inom det ordinarie turprogrammet. Det innebär bland annat att den som utlyser flaggturer ska vara lika noggrann som israpportörerna i sin redovisning av förutsättningarna för turen.

### **Krav på deltagarna**

Det är inte bara ledarens uppträdande och omdöme som har betydelse för säkerheten på isen. Av lika stor betydelse är att deltagarna är väl förberedda och rätt rustade samt att de följer gällande regler och inte utsätter sig själva eller (indirekt) gruppen för onödiga risker.

Det förekommer ibland brister i enskilda deltagares utrustning. Risken för detta är särskilt påtaglig under högsäsong då inslaget av sällanåkare och nya medlemmar är stort. Incidenten på Tärnan (2005-01-16) visar att även små detaljer, i detta fall karbinhakens placering, kan vara avgörande för en säker räddning. Säkerhetskommitténs slutsats är att kontrollen av deltagarnas utrustning behöver stärkas. Det kan ske genom parvis kontroll på isen, gärna förberedd genom information redan i bussen. För att minska risken för att deltagarna kommer med felaktig eller ofullständig utrustning bör Klubbens hemsida tillföras en sida som i punktform och med instruktiv bild visar hur man ska vara utrustad. Det bör finnas en direkt länk mellan Isnytt och utrustningssidan. SSSK bör införa en rutin som innebär att parvis kontroll av deltagarnas utrustning alltid genomförs vid turer med Klubben.

Det är en fördel om ledarna tydligt talar om när man tillåter en viss grad av *friåkning* och när förhållandena är sådana att man inte får åka parallellt med eller framför ledaren.

Det är viktigt att *Välkommenprogrammet* utnyttjas till att informera de nya medlemmarna om vilka regler som faktiskt gäller. För att inte viktiga frågor ska glömmas bort får varje välkommenturledare en pm av vilken det framgår att välkommenturen utöver kontroll av utrustning ska omfatta information undervisning i åkdisciplin (åka i grupp, avstånd, motvindsåkning, pikföreling mm) samt information om kökarlsfunktionen och signaler inom gruppen. Ledarna uppmanas *undvika onödig skrämsel genom överdrivet plurrsnack*. Det senare kan möjligen misstolkas så att plurningsrelaterad säkerhetsinformation bör undvikas eller tonas ned. Säkerhetskommittén anser att han välkommenprogrammet bör informera de nya medlemmarna om vilka situationer som kan medföra ökad plurningsrisk. Även risken för triviala plurr vid råkövergångar, icke-bärliga vindbrunnar och landlöshet bör uppmärksammas. Det är viktigt att ledningen för programmet säkerställer att alla välkommengrupper får information om de säkerhetsrelaterade krav som klubben ställer på sina medlemmar både när det gäller utrustning och uppträdande. Välkommeninstruktörerna måste ha mod att avvisa olämpliga personer. Den som inte uppträder på ett sätt som överensstämmer med vår kultur måste kunna avvisas.

### **Uttagning av nya ledare och ledarutbildning**

Det finns tendenser inom klubben att i färdrapporter och vid möten av olika slag raljera över plurr och säkerhetsrisker. Till en del är detta förmodligen bara ett utslag av dåligt omdöme eller omognad. Men det skickar fel signaler. Varje plurr är ett misslyckande och massplurr är ingenting att skryta med. Att våga åka på den tunnaste av isar eller stanna ute länge på vårisar är heller ingenting att stoltsera med.

Vid uttagning av nya ledare finns varje år fler kandidater än utbildningsplatser. Det är viktigt att de som ansvarar för uttagningen av nya ledare – antingen det gäller nomineringar eller det slutliga urvalet – funderar över kandidaternas lämplighet när det gäller riskbenägenhet och omdöme. Personer som under ledarkursen visar prov på dåligt omdöme bör inte utexamineras. Vi bör ha höga krav på klubbens ledare!

### **Uppföljning och korrigerling**

För att stärka och vidmakthålla klubbens säkerhetskultur är det viktigt att ledare och kökarlar är uppmärksamma på brister i ledarnas praktik. Vi begår alla misstag och det är viktigt att vi blir uppmärksamma på våra fel. Därför bör vi prata med varandra och våga säga ifrån när vi upptäcker avvikelser från klubbens säkerhetsrutiner. Syftet bör vara att reagera och korrigera, inte att stigmatisera eller bestraffa. Det är bara i fall av grov vårdslöshet eller upprepade avvikelser från säkerhetsrutinerna som händelserna bör rapporteras till styrelsen eller till

säkerhetskommittén. De incidenter vi själva upplever under våra uppdrag bör vi inte glömma att lämna avvikelserapporter om. För den fortsatta utvärderingen av plurr och skador är det viktigt att färdrapporterna och avvikelserapporterna lämnar begriplig och någorlunda detaljerad information. Säkerhetskommittén är inte mycket hjälpt av att få veta att en skada eller ett plurr inträffat om ledaren inte lämnar någon information om arten av det inträffade.

Vi brukar skämtsamt säga att klubbens belöningsystem består av märken och middagar. Denna incitamentsstruktur baseras emellertid, med undantag för guldmärket, enbart på kvantitet. Det gäller att samla på sig så många ledaruppdrag som möjligt. Man kan fundera över om inte föreningens belöningsystem borde uppmuntra kvalitet, som dock är svårare att mäta än kvantitet. Kanske borde vi åtminstone ge en extrapoäng när någon genomfört tio turer i rad utan plurr? Den signal som en sådan förändring sänder får vägas mot bördan av att hålla reda på kvalitetsräkenskaperna.

### **Säkerhetsfrågorna i Klubbens utbildningsverksamhet**

Säkerhetsfrågorna bör ha en central plats i alla Klubbens kurser och utbildningar. De utbildningsansvariga bör överväga vilka element och förslag i säkerhetskommitténs rapport som de kan utnyttja för att ytterligare höja kvaliteten i kurserna. Säkerhetskommittén bör utnyttja sin utvärdering av den senaste säsongens händelser för en föredragning vid säsongstartens ledarträff - med efterföljande diskussion.

### **Förslag till SSSK:s säkerhetspolicy**

Säkerhetskommittén har i anslutning till denna rapport lämnat styrelsen ett förslag till säkerhetspolicy. Det är styrelsens sak att fastställa hur den ska se ut i slutlig version.

**Stockholm den 7 mars 2005**

### **Säkerhetskommittén**

Per Kågeson (sammankallande)

Janne Andersson

Ingemar Aourell

Bosse Biquet

Kari Stange

## Bilaga 1

**Plurrningsdata***Säsong: 2003-2004**Antecknat av: Per Kågeson*

Datum	Typ av is	Åkgrupp	Antal plurrare	Typ av plurr	Ev. anmärkning
<b>December</b>					
13	söt	IV	3	TP	Tunn is men nära land
17	söt	IV	0.5	TP	Tunn is men nära land
21	söt	III	1	TP	Tunn is men nära land
31	söt	IV	0.5	TP	Tunn is men nära land
31	söt	III	1 #	Oklar	Drevviken,
<b>Januari</b>					
3	söt	III	0.25	TP	Landstigning
5	salt	IV	0.5	TP	I vass (följde ej ledaren)
6	salt	III	0.5 + 1 #	TP	Helplurret i vindbrunn
6	söt	III	2 #	TP	Snö, svårt att se gräns mot icke bärig is
11	salt	iskurs	1 #?	Oklar	
11	söt	I	2	TP	Lullehavsbron
17	söt	II	2x0.5	TP	Landstigning
18	salt	IV	1	TP	Följde ej ledaren
24	söt	U-39	0.1	TP	Ingen information
24	söt	IV	7	TP	Dåliga flak, landstigning
24	söt	III	3	TP	Dåliga flak, nära strand
24	söt	I	1 #	TP	
25	söt	U-39	1	TP	Tunn is mellan flak
25	söt	III	3 #	Oklar	Norr Fagerön
25	söt	III	1.5	TP	Nära land
25	söt	E-65	0.5	TP	Råk
<b>Februari</b>					
11	salt	II	1	TP	Vindbrunn
14	salt	III	1	TP	Nära land
18	salt	V	5 #	PPP	10 min att komma upp, se huvuddokumentet
18	salt	III	0.5	TP	råk
18	salt	II	1	TP	Tunn is mellan flak
21	salt	IV	6	PPP	Se huvuddokumentet
21	salt	IV	1	Oklar	Sprickor till följd av svinga
21	salt	III	0.5	TP	Landstigning
21	salt	II	2 #	Oklar	Se huvuddokumentet
21	salt	II	12	PPP	Se huvuddokumentet
21	salt	II	1 #?	Oklar	Ingen info alls

22	salt	IV	0.1	TP	Fotbad
<b>Mars</b>					
10	salt	IV	0.5	TP	Råk
10	salt	III	1	Oklar	Kökarlen på utmattad is
10	salt	III	1 #	Oklar	
13	salt	IV	0.1	TP?	Ingen info
13	salt	V	2	TP	Tunn is ovan grund
13	salt	IV	1 #	TP	Fotbad (?) vid land
13	salt	III	1	TP	Råk
13	salt	II	1.25	Oklar	Ingen info
14	salt	IV	0.25	TP	Ingen info, dimma
21	söt	I	1 #?	Oklar	Ingen info
24	salt	III	3 #	TP	Nära udde
27	salt	III	0.1	TP	Ingen info
31	söt	IV	0.5 #	TP	Landstigning

# Ledaren plurrade

Typ av is: **söt** alternativt **salt**

Typ av plurr: **Trivialt plurr**, **TP** (t.ex. råk, landlöshet, mkt nära land i övrigt, vindbrunn med närhet till fast kant), alternativt **potentiellt problematiskt plurr**, **PPP** (t.ex. tunn is, våris, uppsprickande is) alternativt **oklar**

### Sammanfattning (enbart helpplurr)

Ledare: 8

Oklart om det var ledare eller deltagare: 5

Deltagare: 56

Summa: 69

TP: 33

Oklart om TP eller PPP: 13 (på 10 turer)

PPP: 23 (fördelat på tre turer)

Summa: 69

### Fördelning av de potentiellt problematiska plurren (PPP)

Typ av is: Salt 23, söt 0

Berörda personer: Ledare 1, deltagare 22

Månader: Samtliga inträffade i februari

Fördelning på åkgrupp:

I	II	III	IV	V	U-39	Ö-65	Iskurs
	12		6	5			

## Bilaga 2. Skador under SSSK-turer

Säsong: 2003-2004

Antecknat av: Per Kågeson

Exklusive 4 olyckor som inträffade på land. \* = Avvikelse rapport lämnad.

Datum	Grupp	Typ av skada	Is	Kön	Tidpunkt	Övrigt
<b>Januari</b>						
3	III	Ansikte	Spricka	M	Tidigt	Fortsatte turen
4	III	Näsa och läpp	Överis		Tidigt	Fortsatte turen
4	III *	Axel	Fastfrusen snö	M	Mellersta	Ledaren skadad. Fortsatte turen, sjukhusbesök, sjukskrivning
11	Välk	Bruten handled		K		Avbröt, sjukhus
11	E-65	Näsa	Vasstrå	M		Avbröt
25	V	Revben	Vrakis	M		Fortsatte turen utan ryggsäck
24	III *	Arm	Vid plurr	M	Mellersta	Fortsatte turen
25	IV	Bruten handled	Snö	K	Strax före målgång	
25	IV	Finger och huvud	Råkövergång	M		
25	III	Axel ur led	Halvplurr på flakis	M		Avbröt. En annan deltagare plurrade vid samma tillfälle
25	III	Näsa	Bra is	M		Fortsatte turen
28	V	Axel		M		Fortsatte turen
<b>Februari</b>						
14	V	Näsa	Varierande	M		Ledaren skadad
14	IV *	Revben	Drevad snö	M	5 km före mål	Fortsatte turen utan ryggsäck
21	U-39 *	Axel	Landkalle	M	Sista delen	Fortsatte turen. Uppsökte läkare
21	III	Ingen info				
22	V	Ingen info				
22	IV *	Ansikte	Överis	M	Mellersta	Lindrig
22	IV	Fot	Övergång av uppåtråk			Avbröt
<b>Mars</b>						
3	V	Handled	Drevad snö			Avbröt
7	IV	Läpp				Lindrig
7	IV *	Axel ur led	Spricka	M	Mellersta	Avbröt, sjukhus
13	V *	Tumme	Snubblade på piken	K	Första delen	Lindrig
20	I	Sträckning i höft	Bulig kärnis	M		Ledaren skadad. Avbröt tillfälligt

