

10 säsongers erfarenhet av säkerhet i SSSK

Rapport från SSSK:s säkerhetsgrupp
2013-10-09

Sammanfattning

Säkerhetsgruppen i SSSK bildades 2003 och har nu verkat under tio säsonger. Säkerhetsgruppen bedömer säkerheten på våra turer som god, men en del incidenter visar ändå att riskerna vid långfärdsskridskoåkning inte kan negligeras. Säkerhet är något vi alltid måste tänka på när vi planerar och genomför turer på naturis.

Några viktiga slutsatser:

- God utrustning med bl.a. flythjälp och en räddningslina med karbinhake och fastsatt i ryggsäcken har visat sig vara av stor vikt vid många plurrningar. Det är också viktigt att veta hur utrustningen ska användas. Övning ger färdighet.
- Genom att hålla avstånd till den som åker först, minskas risken att flera går igenom isen samtidigt. Detta är extra viktigt i små grupper.
- Nästan alla skador orsakas av fall. Det är lämpligt att hålla ned på farten när risken för fall är stor, t.ex. på ojämn och snötäckt is, på is med många sprickor samt vid risk för överis m.m. Bland de allvarliga skadorna dominerar axelskador, armfrakturer samt huvudskador. Hjälmskyddar effektivt mot huvudskador.
- Var medveten om att risken att plurra är större nära utlopp och i sund, samt på nyis, snötäckt is, blöt is, vid blidväder och på saltis.
- Undvik farlig is: långt ut på svag is och isbryggor, våris samt is som riskerar att driva iväg.

Bakgrund

Säkerhetsgruppen i SSSK bildades som en följd av isflaksincidenten vid Askö den 15 januari 2003. Då 36 skridskoåkare hamnade på drivande is på Yttre Hållsfjärden utanför Trosa. Ingen person skadades allvarligt vid detta tillfälle, men utan en massiv räddningsinsats med helikopter, svävare och båt hade utgången troligen blivit sämre. Händelsen är utförligt dokumenterad i rapporten "Händelserna vid Askö den 15 februari 2003".

<http://www.sssk.se/supplier.htm?outfile=/protokoll/utredning/sakerhet/rapporter/2003-11-02-sakerhetsutredn-webbversion.pdf>

Förändringar under det senaste 10 åren

1990-talet och tiden fram till säsongen 2002/03 var SSSK:s mest aktiva period. Antalet turdeltagare var nära 8000 per säsong och kön till Välkommenprogrammet var lång. Klubbens stora medlemsantal började uppfattas som ett problem. På de organiserade turerna var grupperna ofta över 20 deltagare i genomsnitt. Vid högläge var det inte ovanligt med dubbla bussavgångar med fem bussar i vardera avgång.

Efter säsongen 2002/03 sjönk aktiviteten i SSSK. Vädret och isläget kan ha varit en orsak. Ett mer restriktivt antagningsprogram kan ha varit en annan orsak. Men händelsen vid Askö kan också ha påverkat. Samtidigt ökar aktiviteten i många andra klubbar i Sverige. Från och med säsongen 2004/05 rapporteras fler turdeltagare i färdrapporter från andra klubbar än i SSSK. Skridskonätet som bildades 2006 som en fortsättning på israpportörssamarbete sedan mitten på 1980-talet, har ökat samverkan mellan långfärdsskridskoklubbarna i Sverige och våra grannländer.

Den tekniska utvecklingen har också påverkat sporten. SSSK-webben startade 1996. Sedan dess har medlemmarna kunnat skriva in och läsa färdrapporter på webben. Något år senare lanserades även Isnytt i digital version. Från säsongen 2001/02 blir alla isobservationer direkt åtkomliga för alla medlemmar. Tidigare gick dessa enbart till israpportörerna som gjorde en selektiv sammanställning på telefonisnytt. Funktionaliteten på webben har succesivt byggts ut med bland annat kartor, GPS-spår, bilder, personlig anmälan till turer och statistik. Trådlöst internet har snabbat upp informationsflödet. Det är idag möjligt att utnyttja information som rapporterats in samma dag direkt från isen. Sociala media har gjort privata turutlysningar lättare. Samarbete mellan skridskoklubbar har gjort det enklare att göra turer på längre håll när isläget i närområdet varit dåligt.

Säkerhetsutrustningen har förbättrats. Utrustningskontroll innan turens start är vanligt. Räddningslinan ska kunna kastas från en vak och vara förankrad i kroppen via rygsäcken eller en bröstsele. Vidare ska räddningsutrustningen innehålla en karbinhake som enkelt kan kopplas till utkastade linor. Rygsäcken ska fungera som bra flythjälp vid plurr. Dessa utrustningsdetaljer har fått stor spridning och visat sig vara viktiga vid incidenter.

Samverkan mellan kommunal, statlig och annan räddningstjänst har förbättrats. Sjöräddningssällskapet har anskaffat ett stort antal svävare och kraftigt utökat sin förmåga att bistå vid olyckor på is. Räddningstjänstens förmåga att bistå vid olyckor på is har kraftigt förbättrats under perioden. Men även under gynnsamma förhållanden tar det tid för räddningstjänst att komma på plats. Vid plurrningstillbud måste vi kunna hantera situationen själva. Mobiltelefoner har gjort det enklare och snabbare att larma. Tidigare kunde det vara mycket besvärligt att försöka hitta en telefon, särskilt i obebyggda trakter.

Klubbens utbildningsverksamhet har under åren utvecklats både i antal utbildningar, innehåll och omfång. Ledarkursen är nu på två år.

Noterade risker

De mest allvarliga riskerna vid långfärdsskridskoåkning är framförallt risken för drunkning eller allvarlig nedkyllning vid plurr. En annan risk är skador vid fall. Dessutom finns risken att hamna på drivande is.

SSSK har cirka 2000 ofrivilliga plurr registrerade i färdrapporterna. Därutöver finns drygt tusen övningsplurr som Iskunskapskuren har genomfört på bristande is, samt ett stort antal övningsplurr vid sommarövningar och i inomhusbassäng. Vi har därmed en ganska gedigen erfarenhet av plurrningar.

De flesta som plurrar kommer upp tämligen snabbt. Ofta helt på egen hand eller med assistans från kamrater med egen eller tillkastad räddningslina. I ett fåtal fall tillstöter komplikationer och räddningen är ej enkel. Det kan bero på att någon skadat sig, att många hamnat i vattnet samtidigt eller att man har plurrat långt ut på svag is. Utrustning på framsidan av kroppen kan också haka i isen och försvåra uppstigningen. En person som inte kan hjälpa till själv är dock svår att rädda. Här saknar vi en bra räddningsmetodik.

Träning i varmt vatten är bra för att träna uppstigningsteknik, och för att lära sig hur ens egen utrustning fungerar i vattnet.

Det är lämpligt att hålla avstånd till den som åker först för att minska risken att flera går igenom isen samtidigt. Detta är extra viktigt i små grupper, som ofta på privatturer och vid isspaning. Vidare bör man undvika att åka långt ut på tunn eller svag is. Likaså bör isbryggor med dåligt stöd från sidorna undvikas. Vårisar kräver extra försiktighet. Hög fart ökar risken för skador vid plurr.

Isdrift är också en risk. Vaksamhet och försiktighet vid åkning på stora vatten som centrala Vättern och Väneren samt på saltis utanför öar som kan hålla fast isen är viktig. Vid svinga, då isen häver sig upp och ned av vågor, är risken stor för isdrift. Men enbart vind kan få isen att börja driva.

Fallskador drabbar främst huvudet samt armar och ben. Sårskador i ansiktet förekommer, men dessa läker ofta bra. Våld mot hjärnan är mer allvarligt. Hjälmskydd skyddar hjärnan effektivt. Knä- och armbågsskydd skyddar mot skador på knän och armbågar. Axel ur led liksom brott på överarmen nära är vanliga skador som kan vara svåra att skilja åt på isen. Effektiva skydd mot dessa skador saknas. Stickskador av pik är ovanligt, men det kan vara klokt att vara försiktig med hanteringen av pikspetsen och likaså vassa skridskor.

Andra noterade risker:

- Passage av spår för höghastighetståg och stora bilvägar
- Skjutområden som förekommer på bl.a. Mälaren, Vättern och längs många kustområden
- Nedfallande is från klippväggar
- Tappa bort deltagare t.ex. vid dimma eller landpromenad (park kontroll kan hjälpa)

Medlemmar i SSSK har under åren gjort betydande insatser för att bistå utomstående som råkat illa ut på is. I flera fall har detta räddat liv.

Utrustning

Vår säkerhetsutrustning har med tiden blivit bättre. Utrustningskontroll innan turens start är vanligt. Särskilt påtagligt har det skett en förändring av räddningslinans hantering och fastsättning på ryggsäcken. Räddningslinan ska vara lätt att ta fram utan att behöva ta av sig ryggsäcken på. Även i vaken. Både själva linan och kasttyngden ska flyta. Räddningslinans ena ände ska vara fäst till den egna kroppen. Normalt fästs den i ryggsäcken midjebälte. En alternativ fästpunkt är i en sele i brösthöjd.

Linor är dock också en säkerhetsrisk, då det finns risk att trassla in sig i dem. Det finns skäl att inte kasta ut fler linor än nödvändigt till en plurrad för att undvika lintrassel. Linor som inte flyter ökar risken att trassla in sig.

Ryggsäcken är skridskoåkarens flytväst. Den är inte helt optimal som sådan, då all flytkraft sitter bakom kroppen, vilket ger en framåttippande kraft. Men den är definitivt bättre än ingen flythjälp alls. En person som sjunker är svår att rädda. Många åkare har testat sin ryggsäck i tempererat vatten med skiftande resultat. Som regel ger en välpackad, måttligt stor ryggsäck runt 35 – 45 liter, bäst flythjälp. Större ryggsäckar ger ofta sämre flytläge. Ryggsäckar utan hård ram är att föredra. Personer som inte bär ryggsäck, t.ex. barn, bör bära flytväst på is.

I den obligatoriska utrustningen på klubbens utfärder ingår även ispic och stav alternativt dubbelpik, komplett ombyte i täta påsar, isdubbar och visselpipa.

En telefon kan vara till stor nytta vid en olycka. Därför bör den förvaras så att den inte kan skadas av vatten.

Skridskor med lös häl är idag dominerande. De har dock några nackdelar:

1. Det har visat sig svårt att simma med löshälsskridskor i en vak.
2. Bindningarna kan i vissa fall lätt frysa så att skridskon inte går lossa från skon, vilket kan försvåra landpromenader avsevärt.
3. Pinnen på skon som fästs i bindningen slits vid landpromenader. Det kan vara bra att då och då inspektera pjäxorna och byta ut eller laga hårt slitna skor. Det finns även skydd för pinnen som kan användas vid promenader på land.

En reservskridsko har räddat många turdeltagare. Det händer att skridskor går sönder på ett sätt som inte kan repareras på plats. Det händer också att skridskor tappas och sjunker. Vid turer i exponerade miljöer, t.ex. ytterskärgård kan en reservskridsko vara viktig ur säkerhetsperspektiv, då man annars kan få stora problem att ta sig hem.

En vindsäck har ibland visat sig vara av stort värde för att klara ett ombyte efter plurrning långt från land vid kallt och blåsig väder. Det kan vara lämpligt att medföra en vindsäck per grupp vid turer i ytterskärgård och på andra exponerade vatten.

Räddningstjänsten har påpekat att det ofta är svårt att lokalisera de som behöver hjälp, särskilt om det finns många andra personer ute på isen. De rekommenderar därför att vi medför och använder nödbloss för att leda dem rätt. Ett nödbloss som syns tydligt i dagsljus kostar runt 100 kronor och väger cirka 200 gram. Ledare och kökarlar i SSSK har under senaste året tilldelats nödbloss.

Några uppmärksammade incidenter och olyckor

Tid	Plats	Kommentar
2003-03-15	Yttre Hållsfjärden (Askö), Sörmland	36 deltagare i flera grupper hamnar på drivande och uppbrytande is. Alla räddas efter en massiv räddningsinsats med helikopter, svävare och lotsbåt.
2004-02-18	Svärdsfjärden, Sörmland	Ett massplurr med 5 personer. En tung person blev handlingsförlamad och var mycket svår att få upp.
2004-02-21	Svärdsfjärden, Sörmland	Totalt 21 plurr samma dag, varav två massplurr med 12 respektive 6 plurrade.
2005-01-16	Tärnan, Uppland	Ledaren skadade axeln allvarligt vid plurr i hög fart. Svårt att få upp den plurrade.
2005-01-29	Västra Mälaren	Massplurr i hög fart med 5 plurrade, varav 3 skadas.
2006-01-28	Ridösundet, Östra Mälaren	14 av 15 deltagare i en grupp plurrar. Två avlider och en får livshotande skador.
2007-01-07	Jörken, Västmanland	Ett massplurr i grupp V med 6 plurrade. Två personer fastnar i samma lina vilket försvårar räddningen.
2008-01-08	Stora Kedjen, Västmanland	Tre av fyra isspanare plurrar vid en bäckmynning. De plurrade har svårt att komma upp själva utan assistans.
2008/09	Flera lokaler	Två massplurr i grupp V samt ett i grupp III med 3 plurrade vardera, därtill ett massplurr i grupp I med 4 plurrade.
2011-02-06	Gräsö, Uppland	Bussar fastnar på smal väg vilket orsakar förvirring vid hemtransporten. Grupperna upplöses utan kontroll. Några åker skridskor i mörker över Öregrund.
2011-03-11	Nämdöfjärden, Stockholms södra skärgård	Två skridskoseglare plurrar under tursegling. Den ena kommer inte upp ur vaken och omkommer.
2013-03-27	Rödlöga, Stockholms norra skärgård	Massplurr med 9 plurrade.

Utförligare rapporter om dessa händelser finns i säkerhetsgruppens årsrapporter och artiklar i medlemsbladet Isbiten. I vissa fall har säkerhetsgruppen sammanställt en särskild rapport över olyckan. Rapporterna finns på webben: <http://www.sssk.se/kunnande/sakerhet/>

Säsongen 2012/13

SSSK har under den gångna säsongen haft många plurr på ordinarie turer (58 st). Antal plurr per turdeltagare är den högsta siffran under de tio senaste säsongerna då säkerhetsgruppen har existerat. Tre massplurr har skett på ordinarie turer med 3, 6 respektive 9 plurrade. Det finns skäl att fundera över om vi kan minska antal plurr och framförallt massplurren. Kanske bör vi bli bättre på att hålla avstånd till den som åker först. Kanske finns andra lämpliga åtgärder vi kan göra?

Under de senaste tio säsongerna har SSSK plurrat cirka dubbelt så ofta per turdeltagare som övriga klubbar i Skridskonätet. Någon bra förklaring till varför det är så är inte enkel att finna. Det har ibland framförts att vi åker mer på saltis, men SSSK plurrar cirka dubbelt så ofta som övriga klubbar på såväl sötis som saltis (se "Plurr på saltis respektive sötis"). En annan förklaring som har angetts är att vi åker längre och därför plurrar mer. Men det finns inga starka belägg för att längre åksträcka ger fler plurr, snarare tvärtom om man tittar på varje åkgrupp för sig (se "Plurr kontra åksträcka"). Även om man exkluderar grupp I och grupp II ur statistiken, plurrar SSSK fortfarande mer än andra klubbar (om än i något mindre omfattning).

Massplurr har de två senaste säsonger ökat efter två säsonger med låga siffror. Glädjande nog ligger vi ännu under de höga siffrorna från säsongerna 1990/91 till 2005/06.

Vid en privattur med två deltagare plurrade först den ena deltagaren. Vid försök tillräddning plurrade även den andra deltagaren. De båda hade svårt att ta sig upp själva, men lyckades till slut. Likande olyckor sker ibland och belyser riskerna med åkning i små grupper. I små grupper är det extra viktigt att undvika att flera hamnar i vattnet samtidigt.

Bland övriga incidenter kan nämnas en olycka där en polis på fyrhjuling hamnade under isen på Riddarfjärden. Tre medlemmar från SSSK på privattur ingrepp raskt under dramatiska omständigheter. Trots ett mycket rådigt ingripande gick tyvärr inte polisens liv att rädda. Händelsen finns beskriven av säkerhetsgruppen i en separat rapport.

Ett riskseminarium för ledare har hållits under säsongen.

Säkerhetsgruppen har medverkat på Regionala Samrådsgruppen för Sjöräddning (RSS) för Mälaren – Landsorts område. Detta tillsammans med Brandförsvaret, Frivilliga flygkåren, JRCC, Kommunala räddningstjänster, Kustbevakningen, Landstinget, SAR Helikopter, Sjöfartsverket, Sjöpolisen, Sjöstridsflottiljen, SOS Alarm, SSRS, Strömma Turism samt Trafikverkets färjerederi. Genom att sjöräddning är uppdelad på många aktörer blir samverkan är inte alltid enkel.

Diskussion, förbättringsförslag

Diskussion om säkerhet

Diskussion och samtal som rör säkerhet behöver ständigt föras inom klubben. På webben finns nu möjlighet för medlemmarna att både följa och bidra till diskussionen och aktualisera viktiga frågor. Diskussioner och samtal som förhoppningsvis även fortsättningsvis kommer att engagera och involvera medlemmarna.

Åkning på rulle

Åkning på rulle, d.v.s. i tät klunga för att ge varandra lä, underlättar åkning i motvind. Risken ökar dock för att flera hamnar i vaken om man råkar på en plötslig svaghet. Med fler samtidigt i vaken ökar även risken för skador. Det finns skäl att fundera på hur vi kan minska riskerna. Rulleåkning bör undvikas på osäkra isar. Kanske bör ledaren åka före och någon annan dra "rullen"?

Räddning av person i vak

Vid flera av de mest allvarliga incidenterna har personer i vaken haft svårt att ta sig upp själva, av olika orsaker. De kan t.ex. varit skadade. Någon bra metodik hur vi får upp personer som inte själva helt fullt kan hjälpa till har vi inte. Flythjälp är viktigt. Möjligheten att kroka fast en lina i den plurrade likaså. Men är isen svag närmast vaken kan det vara svårt att nå fram. Räddningstjänsten hinner ofta inte fram tillräckligt snabbt för att de ska vara en resurs vi kan tillförlita oss på. Vi behöver bli bättre på att reda upp besvärliga plurr.

Kökarlar och ledare

Rollfördelningen mellan ledare och kökarlar är något otydlig. Det kan vara värdefullt att diskutera hur samspelet kan förbättras. Ledar- och kökarlarsutbildningen bör kompletteras både teoretiskt och praktiskt när det gäller säkerhet.

Statistik

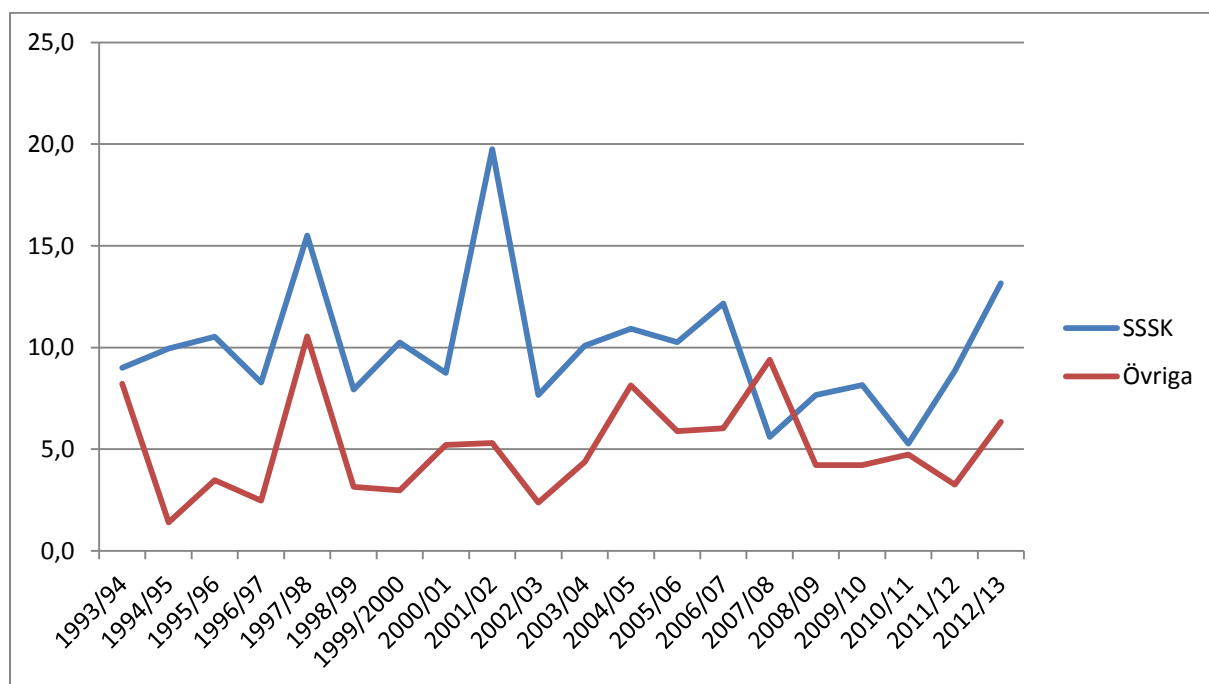
Skador och plurr per säsong

Säsong	Turer	Deltagare	Plurr	Plurr per 1000 deltagare	Olycksfall	Olycksfall per 1000 deltagare
2003/04	462	7040	71	10,1	25	3,6
2004/05	534	6316	69	10,9	25	4,0
2005/06	435	5262	54	10,3	29	5,5
2006/07	282	3287	40	12,2	18	5,5
2007/08	266	2858	16	5,6	9	3,1
2008/09	484	6005	46	7,7	33	5,5
2009/10	199	2454	20	8,1	8	3,3
2010/11	251	3038	16	5,3	18	5,9
2011/12	261	3394	30	8,8	17	5,0
2012/13	327	4409	58	13,2	22	5,0
Totalt	3501	44063	420	9,5	204	4,6

SSSK; grupp I – V, U-36, E-65 och flaggtur

Plurr i SSSK kontra övriga klubbar

Antal plurr per deltagare i SSSK kontra övriga föreningar i Skridskonätet.



Antal plurr per 1000 turdeltagare; grupp I – VI*, U-36, E-65 och flaggtur

*) SSSK har ej grupp VI, men i många andra föreningar ingår grupp VI i det ordinarie turutbudet. Statistiken påverkas dock endast marginellt av grupp VI, U-36, E-65 och flaggtur, då de flesta åker i grupp I – V.

Plurr på saltis respektive sötis

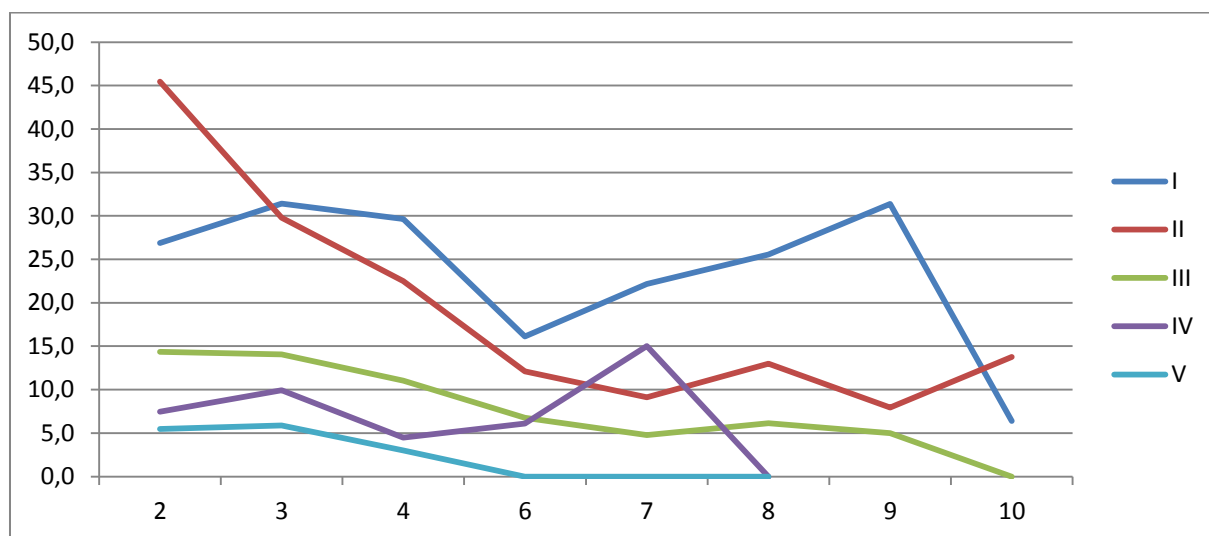
	Saltis	Sötis	Alla vatten
SSSK	11,4	8,2	10,0
Övriga klubbar	6,4	4,3	4,9
Alla klubbar	8,0	4,8	5,9

Antal plurr per 1000 turdeltagare; 2010/11 – 2012/13; grupp I – V

Att bara de tre senaste säsongerna är redovisade här beror på att vi bara har tillförlitlig statistik om fördelningen av turer på sötis kontra saltis under denna period.

Plurr kontra åksträcka

Antal plurr per 1000 turdeltagare och per fullbordad mil



SSSK; 1979/80 – 2012/13; grupp I – V; 2 – 10 mil

Säkerhetsgruppen har bestått av Rebecka André, Thure Björck, Sara Saellström Bonnevier och Johan Porsby (sammankallande).

Stockholm, den 9 oktober 2013