

Analys och förslag med anledning av de senaste årens olyckor och incidenter inom SSSK

**SSSK:s
säkerhetsgrupp**

2007-03-19

Förord

Den föreliggande rapporten har tagits fram av SSSK:s säkerhetsgrupp på uppdrag av Klubbens styrelse. Ett drygt trettiotal medlemmar utnyttjade möjligheten att lägga synpunkter på en preliminär remissutgåva. Många av dem har på ett mycket konstruktivt sätt bidragit till den nu föreliggande rapporten men de är på intet sätt ansvariga för den slutliga utformningen. En del remissvar har varit mycket väl genomarbetade och till stort stöd för vårt arbete. Vi vill särskilt tacka Johan Porsby, Bernt Hedlund, Krister Valtonen, Bengt Stridh, Arne Kjellstrand och Per Månsson för deras bidrag.

Säkerhetsgruppen den 19 mars 2007

Per Kågeson (ordförande) Ingemar Aourell Bosse Biguet Kari Stange

Innehåll

1. Inledning

- 1.1 Remissomgången
- 1.2 Rapportens uppläggning
- 1.3 Kort om Ridöolyckan
- 1.4 Andra olyckor och incidenter
- 1.5 Nyttan och glädjen med skridskoåkning

2. Bedömning av is och säkerhet

- 2.1 Asköutredarnas bedömning och slutsatser

3. Att främja en god säkerhetskultur

- 3.1 "Crew resource management" inom SSSK
- 3.2 Israpportörernas arbete
- 3.3 Isspanarna, transportchefen och ledarsamling på is
- 3.4 Ledarnas roll
- 3.5 Om dubbelt ledarskap
- 3.6 Kökarlens roll
- 3.7 Deltagarnas ansvar
- 3.8 Utrustningskontroll

4. Pröva nya former för utfärder med SSSK

5. Vårda och utveckla ledarnas kompetens

- 5.1 Det ska vara roligt att leda

6. Om färd på tunn is

- 6.1 Åkning i tät grupp
- 6.2 Iskunskapsfärder
- 6.3 Risker med stöpissträngar
- 6.4 Reträttvägar och mentala förberedelser

7. Fortlöpande dialog med medlemmarna

8. Utrustning och klädsel

- 8.1 Flytkraft
- 8.2 Pik och dubbar
- 8.3 Lina och karbinhake
- 8.4 Klädsel

9. Larm och räddning

- 9.1 Larm
- 9.2 Räddning med helikopter
- 9.3 Räddning med svävare
- 9.4 Räddning med hansabräda
- 9.5 Egen räddning
- 9.6 Egen sambandscentral och kontakt mellan grupperna

9.7 Bättre rutiner hos SOS Alarm och räddningstjänsten

9.8 Sammanfattningsvis om räddning

10. Behov av utrustningsgrupp

11. Utbildningsbehov

12. Effekter av klimatförändringen

13. Erfarenhetsbank

14. Låt incitamenten stödja Klubbens säkerhetskultur

15. Förslag och rekommendationer i kort sammanfattning

1. Inledning

Den 28 januari 2006 inträffade en olycka med en av SSSK:s grupper i sundet mellan Ridön och Enhörnanlandet i Mälaren, vilket ledde till att två deltagare avled och en skadades mycket allvarligt. SSSK:s säkerhetsgrupp har beskrivit och analyserat olyckan i en första rapport¹. Räddningsdelen av händelsen har också utretts av Sjöfartsverket² och SOS Alarm.³ Statens Haverikommission håller fortfarande på att utreda olyckan och då främst förhållandet att en av de två senare avlidna gled ur ytbärgarens räddningssele och föll till isen från några meters höjd.

Sedan tidigare finns flera utredningar och analyser av säkerhetsläget i Klubben. Efter händelserna vid Askö 2003 tillsattes en säkerhetsutredning.⁴ Den följdes av prioriteringsgruppens rapport.⁵ Utredningarna presenterade ett stort antal förslag och rekommendationer, av vilka dock bara ett mindre antal förverkligats. Dit hör införandet av ledarsamling på isen direkt före avfärd samt tillskapandet av en krishanteringsgrupp. Styrelsens beslut att 2004 utse en säkerhetsansvarig person och ge honom mandat att bilda en säkerhetsgrupp kan också ses som en följd av Asköincidenten. Säkerhetsgruppen inledde sitt arbete med att analysera säkerhetsläget⁶ samt lämna förslag om en säkerhetspolicy och ett antal konkreta förbättringar varav några antagits av styrelsen, t.ex. krav på grenrem samt obligatorisk utrustningskontroll.

Sedan olyckan har säkerhetsgruppen tagit emot ett mycket stort antal brev, mejl och telefonsamtal från medlemmar som haft synpunkter på det inträffade eller velat framföra förslag om hur en liknande situation ska kunna undvikas i framtiden. Många av dem gäller utrustningsfrågor och räddning, men åtskilliga har också framfört synpunkter på attityder till risktagande och på nödvändigheten av att stärka riskmedvetandet inom SSSK och införa tydligare regler för Klubbens utfärder.

1.1 Remissomgången

Ett trettiototal yttranden har inkommit med anledning av remissen på ett första utkast till denna rapport. Med få undantag är de positiva till helheten men framför kritiskt-konstruktiva synpunkter på delar av förslagen. Ett par yttranden har karaktär av ”skällebrev” där säkerhetsgruppen döms ut som fullständigt inkompetent. Skribenterna gör dock sinsemellan helt olika bedömningar av vad som behöver göras.

Beträffande förmerna för utlysning av utfärder får remissutgåvans tankar och förslag underkänt av flertalet av dem som yttrat sig över just denna del av rapporten. Vi har i föreliggande slutversion tagit till oss kritiken.

¹ SSSK:s säkerhetsgrupp, *Ridörapporten Del I: Olyckan och dess orsaker*, Slutlig version 2006-08-08.

² Sjöfartsverket, *Utredning/utvärdering och erfarenheter av SAR-fall 624, skridskoolyckan utanför Ridön den 28 januari 2006*, Sjöfartsverkets rapportserie A 2006:2.

³ SOS Alarm, *Isolyckan vid Ridö i Mälaren 2006-01-28*.

⁴ Asköutredningen, *Händelserna vid Askö den 15 februari 2003*, 1 november 2003.

⁵ Rapport från Prioriteringsgruppen, 2004-01-12

⁶ Säkerhetsgruppen, *Säkerhet på SSSK-turer*, mars 2005.

Utöver ledare och andra medlemmar i SSSK har yttranden inkommit från några ledare och medlemmar i andra skridskoklubbar. Friluftsförbundet understryker att uppföljningen av Ridöolyckan är betydelsefull också för dess säkerhetsarbete.

1.2 Rapportens uppläggning

Det finns många aspekter på is och säkerhet, och olyckan i Ridösundet är inte det enda skälet att bredda och fördjupa Klubbens säkerhetsarbete. Vi har som framgår av rapportens rubrik därför valt att ta ett vidare grepp än att bara fokusera på det som hände vid Ridön. Det innebär att vår analys och de förslag vi presenterar inte nödvändigtvis har koppling till olyckan. För undvikande av missförstånd nämner vi Ridöolyckan när det är den händelsen vi åsyftar.

Inledningsvis påminner vi om Ridöolyckan och några andra säkerhetsrelaterade händelser under de senaste åren. Därefter följer avsnitt om säkerhetskultur och nya former för utfärder med SSSK samt om bedömning av is. Sedan diskuteras utrustning, klädsel, larm och räddning samt till sist utbildningsbehoven inom Klubben.

1.3 Kort om Ridöolyckan

Olyckan inträffade till följd av en missbedömning av bärigheten hos en stöpissträng som på den ena sidan var omgiven av en öppen råk och på den andra av uttunnande kärnis. De första plurren orsakades av att några deltagare åkte för nära varandra i förhållande till isens bärighet.

1.4 Andra olyckor och incidenter

Under de senaste åren har ett antal olyckor och allvarliga incidenter inträffat under utfärder med SSSK. Bland dem finns, utöver Asköhändelserna och olyckan i Ridösundet, en incident på Svartlögafjärden då ledaren och gruppen krypande försökte ta sig över ett större område med mycket svag is, två massplurr på Svärdsfjärden, ett massplurr på Tärnan då ledaren skadades allvarligt, ett massplurr i hög fart på Mälaren då flera deltagare fick skador som föranledde sjukhusbesök, ett plurr med ombyte på mycket tunn is på Lidöfjärden samt ett fall av uppbrutande is på Tännaren. Därtill har vid några tillfällen potentiellt säkerhetspåverkande incidenter inträffat i tät dimma under utfärder med Klubben.

Därutöver kan nämnas att några privatgrupper, huvudsakligen bestående av personer som är medlemmar i SSSK, under förra säsongen befann sig på is utanför Björkö-Arholma som i frisk till hård västlig vind började brytas loss. En bred råk bildades och ett många kvadratkilometer stort isparti riskerade att driva till havs. Grupperna fördes i land av tillkallade svävare och helikoptrar. På Vättern bröts under samma säsong ett flera kvadratmil stort isområde upp dagen efter det att det befarits av SSSK. Det var resultatet av att vinden hade ökat från 6 till 9 meter per sekund och vridit från sydväst till nordväst. De inträffade händelserna visar på viktigheten av att inte i frisk frånlandsvind ge sig ut på isar som saknar tydlig förankring i öar och kobbar eller som är så tunn att den kan brytas upp om vinden får fäste i råkanter och vindbrunnar. På Vättern var dock Klubbens grupper aldrig i fara.

1.5 Nyttan och glädjen med skridskoåkning

Långfärdsskridskoåkning erbjuder möjligheter till motion, naturupplevelser, kamratskap och vinterljus. Även om skridskoåkning på naturis alltid är potentiellt riskabel överväger fördelar-

na i ett folkhälsoperspektiv. SSSK:s verksamhet syftar till att ge fler en möjlighet att utnyttja Stockholmsområdets fantastiska möjligheter till skridskoåkning. När säkerhetsgruppen granskar Klubbens rutiner i syfte att förbättra säkerheten är utgångspunkten att öka möjligheterna till skridskoåkning utan att säkerheten åsidosätts.

2. Bedömning av is och säkerhet

Som framgår i senare avsnitt av rapporten kan SSSK aldrig räkna med att räddningstjänst, svävare och helikoptrar ska hinna ut i tid för att rädda plurrade skridskoåkare från en förödande nedkylning. Principen måste därför vara att SSSK:s utfärder ska planeras och genomföras så att risken för allvarliga händelser minimeras och skulle de ändå inträffa måste vi ha beredskap att klara oss på egen hand.

Många inom SSSK anser att skridskoåkning per definition är en riskabel fritidssysselsättning och att man måste räkna med att plurra ibland. Uttalanden från medlemmar i andra skridsko-klubbar –före och efter Ridöolyckan – visar att det är en vanlig åsikt bland dem att man inom SSSK tar större risker än vad andra föreningar är beredda att ta. I skilda kommenterar till det första utkastet till denna rapport hävdar ordföranden i Långfärds skridsko i Västerås (LiV) och Friluftsförbundet säkerhetsansvarige att SSSK har en väsentligt högre plurrningsfrekvens, och Krister Valtonen, ledare och israpportör i Linköpings Långfärds skridskoklubb (LLK), menar att SSSK-ledarnas iskunskaper inte är sämre utan att skillnaden främst ligger i ledarnas ”agerande (vägval) och riskhantering”.

Plurrnings- och olycksfallsstatistiken från de senaste tre säsongerna synes bekräfta den bild som dessa ledare tecknar av skillnaden i riskbenägenhet mellan deras föreningar och SSSK. SSSK förefaller ha en riskexponering för plurr under sina utfärder som är större eller väsentligt större än vad som är fallet vid utfärder med de tre föreningar som i storlek kommer närmast SSSK.⁷ Det är dock svårt att utan en mycket ingående analys säga om en del av differensen kan förklaras av t.ex. skillnader i åkområden eller i deltagarnas fördelning på olika snabba åkgrupper.

Beträffande olycksfall kan skillnader i rapporteringsbenägenhet förekomma varför jämförelsen bara bör ses som en indikation. Risken för att åka med SSSK i detta avseende förefaller att döma av rapporteringen vara ca 50 till 100 procent större.

De övriga föreningarna har inte som SSSK klassificerat plurren i triviala och potentiellt allvarliga. LLK och LiV har dock på säkerhetsgruppens uppmaning gjort försök att fördela sina plurr på triviala och potentiellt allvarliga. Resultatet antyder en något lägre andel potentiellt allvarliga plurr än hos SSSK, men det är osäkert om klassificeringen skett på exakt samma sätt. Det vore en fördel om Skridskonätets klubbar kunde komma överens om gemensamma kriterier för klassificeringen av plurr. Bra vore också om ledarna i samtliga klubbar kunde upphöra att rapportera 0.1, 0.25 och 0.5 plurr.

⁷ Skridskonätets statistik från säsongerna 2003-2004, 2004-2005 och 2005-2006. Med frekvens avses antal plurr per tusen deltagarkilometer.

2.1 Asköutredarnas bedömning och slutsatser

Den oberoende grupp av skridskoåkare och riskspecialister som på SSSK:s uppdrag utredde händelserna vid Askö vintern 2003 kom till slutsatsen att olyckan var en följd av Klubbens åkkultur och nämner särskilt att ledarna inte förstått skillnaden mellan små och stora faror samt deras flockbeteende (följa John). I det uppkomna läget försvårades situationen av grupper med svaga åkare råkade illa ut. Utredarnas slutsats var att det finns behov av tydligare regler för risktagande under utfärder med SSSK.

De stora farorna är enligt Askörapporten:

- Vårs
- Tunna isar långt från land eller långt från stabil is
- Is som riskerar att brytas upp eller driva iväg

”En självklar grund för att avväga vilka risker man vill och bör ta vid skridskoåkning måste vara vilka konsekvenserna kan 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 i fall man bedömer sannolikheten för att isen skall brista är stor. Att däremot åka på våris långt från land, eller på is som riskerar att bryta upp i flak, kan innebära en dödlig fara som **helt** bör undvikas även om man bedömer risken för sönderfall och uppbygning som liten.” (Asköutredningen, sid. 110, vår kursivering).

Till Asköutredarnas tre stora faror bör man lägga en fjärde; skridskoåkning i tät dimma.

För att klargöra skillnaden mellan små och stora faror redovisar säkerhetsgruppen säsongvis alla plurr med uppdelning i triviala plurr och potentiellt allvarliga plurr. De förra är plurr nära land eller fast iskant, t.ex. vid råkövergångar, i mindre vindbrunnar och vid landlöshet. Under de senaste tre säsongerna har inklusive olyckan i Ridösundet inträffat 47 potentiellt allvarliga plurr fördelade på sex händelser. Därtill har 32 personer plurrat under omständigheter som säkerhetsgruppen betecknat som oklara eller som gränsfall. Även med beaktande av omfattningen av SSSK:s turverksamhet är detta oacceptabelt höga siffror.

Gemensamt för flera av de senaste årens allvarligaste olyckor och incidenter är att de ägt rum på betydande avstånd från fast iskant eller land. I så gott som samtliga av dessa fall har händelsen inträffat på isar som visat tecken på bristande kvalitet. Trots detta har de tjänstgörande ledarna fortsatt och inte stannat upp för att rådgöra med gruppen.

Det är detta beteende som Asköutredningen betecknar som SSSK:s åkkultur. Utredningens bedömning behöver dock nyanseras. En minoritet bland de ledare som tjänstgjorde när Askö-incidenten inträffade avstod från att beträda den yttre delen av Yttre Hållsfjärden därför att de bedömde situationen som riskabel. Så är det också i andra sammanhang. Riskbenägenheten varierar bland SSSK:s ledare.

3. Att främja en god säkerhetskultur

I SSSK:s säkerhetspolicy sägs i första paragrafen att ”Funktionärer, ledare, kökarlar och deltagare skall verka för att Klubbens utfärder planeras och genomförs på ett säkert sätt”. Den avgörande frågan för Klubben är att hitta former och rutiner som stödjer en sådan inriktning.

Säkerhetsgruppen anser att den omläggning av reglerna för intagning av nya medlemmar som styrelsen fattade beslut om efter olyckan vid Ridön är ett steg i rätt riktning. Nu betonas betydelsen av att nya medlemmar ska lotsas in i Klubben på ett sätt som gör dem medvetna om riskerna och deras egen betydelse för att upptäcka och undvika dem. Det kommer dock att ta lång tid innan Klubben ”ömsat skinn”. De flesta av de nuvarande medlemmarna har invalts på andra premisser än de som nu gäller.

Säkerhetsgruppen skulle vilja ta ytterligare steg i samma riktning. Ett mål bör vara att verksamheten utformas så att ingen ska känna sig tvingad att utlysa eller leda turer under förhållanden där han eller hon känner tveksamhet. Ett annat bör vara att utforma verksamheten så att ledare och kökarlar alltid är väl förberedda för sina uppgifter och ett tredje att förbättra förutsättningarna för deltagarnas möjlighet och förmåga att invända om de upplever att gruppen är på väg att reducera sin säkerhetsmarginal på ett sätt som inte överensstämmer med den kultur som Klubben vill befrämja.

Asköutredningen ville omgärda Klubbens utfärder med tydligare regler för risktagande. Efter att i remissutgåvan ha prövat några tankar i den riktningen finner säkerhetsgruppen att det är svårt att utmejsla detaljerade föreskrifter som har utsikter att få bred acceptans. Ett skäl till att avstå från detaljerade regler är att förhållandena skiftar mellan olika dagar och att det är svårt att utforma allmängiltiga föreskrifter. Vi tror därför mera på att fastställa vissa generella anvisningar och att Klubben i detta avseende kan lära en del av trafikflyget (se rutan vars text är ordagrant – men något förkortad - hämtad ur en artikel i Tidskriften Forskning & Framsteg 2007/1).

Det krävs mod att vända

Det är snart 30 minuter sedan planet blev avisat. Snart måste man begära en ny spolning av vingarna, men än så länge ligger man inom säkerhetsmarginalen. Men kaptenen tvekar. Kanske ska han ändå begära en ny avisning. Det kommer att ta tid – inte bara att avisa utan troligen förlorar man också sin plats i startkön. Och vad är egentligen vinsten? Med allra största sannolikhet är det inget problem. Vad ska piloten göra?

Sidney Dekker, professor i flygsäkerhet vid Lunds universitet, kallar denna typ för *a sacrificing decision*, ett uppoffrande beslut. Med det menar han att den som är ansvarig har mycket att förlora på att fatta beslutet. Och det man förlorar är konkret och mätbart: pengar, tid och anseende. Men vinsten, en säkrare flygning, är vagare, undflyende och inte lika lätt att mäta.

Problemet är alltså att man kan frestas att fatta ett beslut som leder till en osäkrare flygning. Troligen kommer det dessutom att gå bra, och man bygger sakta men säkert en falsk säkerhet baserad på tidigare framgångsrika men i grunden felaktiga beslut. Sidney Dekker kallar denna kedja av felaktiga beslut för *a drift into failure*, en glidning mot osäkerhet, en sakta nedåtgående spiral.

Vad är huvudingrediensen i ett uppoffrande beslut? frågar Sidney Dekker och svarar själv: Mod.

Kan man träna mod? I dag är ett viktigt moment i pilotträningen något som kallas för *crew resource management*. Det handlar om att utnyttja hela besättningen. Ola Reinholdt (SAS) ger

ett exempel. Vid en inflygning precis före landning ska kaptenen vid en viss punkt avgöra om planet är stabiliserat. Om man inte anser att så är fallet ska landningen avbrytas. Det kallas att göra en *go around*.

Det är normalt kaptenen som fattar ett sådant beslut. Men om kaptenen inte tycker att det är någon fara, men styrmannen uppfattar situationen annorlunda, är det styrmannens plikt att säga ifrån. Om styrmannen, som är lägre i rang, status och lön, tycker att läget känns osäkert ska han eller hon säga *go around*. Kaptenen är då skyldig att följa uppmaningen.

Sidney Dekker berättar att han en gång fick frågan om hur man i ett slag dramatiskt skulle kunna höja flygsäkerheten. Dekker svarade: Bjud alla styrmän som avbryter en inflygning på en flaska champagne.

Utdrag ur artikel i Forskning & Framsteg 2007/1 av Patric Hadenius

3.1 "Crew resource management" inom SSSK

Eftersom det inte är möjligt att uppställa regler för hur man ska hantera alla potentiellt riskabla situationer inom skridskosporten kan ett alternativ vara att införa och förankra rutiner bland israpportörer, transportchefer, ledare och medlemmar som förbättrar förutsättningarna för att hela "besättningen" tar ansvar.

För israpportörernas utlysning av gemensamma utfärder med SSSK skulle det kunna innebära att styrelsen fastställer en regel som innebär att tjänstgörande transportchef kan inlägga veto mot ett upplägg som föreslås av israpportören. Utlysning förutsätter således att båda är överens om det lämpliga i att lägga turen till det aktuella området och att öppna den för deltagande för de åkgrupper som anges. Mot denna regel kan invändas att så går det redan till i praktiken. Men desto bättre, då innebär styrelsens beslut bara en kodifiering av en redan existerande praxis. Men beslutet är ändå viktigt, eftersom styrelsen klargör att transportchefen har ett medansvar och rätt att inlägga veto.

Ett problem under de turer som lett till olyckor eller incidenter har varit att deltagarna förhålligt sig passiva trots att de i en del fall känt oro. För att stärka "besättningens" mod att i sådana lägen våga ifrågasätta ledarens beslut skulle Klubbens säkerhetspolicy kunna fastställa att det är varje deltagares rätt och skyldighet att stoppa gruppen i syfte att begära en överläggning.

Det är däremot knappast lämpligt att ge varje deltagare vetorätt mot fortsatt åkning. En generell regel av sådan art förutsätter att ett beslut att retirera alltid säkerhetsmässigt är att föredra framför att fortsätta. Man bör inte förutsätta att deltagarna förstår situationen bättre än ledaren.

Den tjänstgörande kökarlen skulle däremot kunna ges en sådan vetorätt. Om ledare och kökarl efter diskussion med gruppen inte är överens om det lämpliga i att fortsätta färden bör den inte fullföljas i den riktning som ledaren planerat. Tanken om en sådan regel bygger på att ledare och kökarl utgör ett team med gemensamt ansvar för säkerheten. Den stärker kökarlens auktoritet både i förhållande till ledaren och de övriga deltagarna. För att fungera på avsett vis

förutsätter regeln att Klubben utbildar fler kökarlar och att deltagande icke-tjänstgörande ledare ställer upp som kökarlar när ingen utbildad sådan finns att tillgå.

3.2 Israpportörens arbete

Många medlemmar som hört av sig till säkerhetsgruppen anser liksom flera av diskussionsgrupperna vid höstens ledarträff att israpportörerna vid osäkra förhållanden bör avstå från att utlysa turer. De menar att målet för Klubben inte bör vara att genomföra flest möjliga turer eller deltagarkilometrar.

SSSK:s stadgar klargör att medlemmar som deltar i Klubbens utfärder gör det på egen risk. För att den enskilde medlemmen ska ha möjlighet att bedöma risken och avgöra om han eller hon vill delta krävs dels goda egna kunskaper om is och skridskoåkning, dels att utfärden utlyses på ett sätt som åtminstone på ett ungefär klargör vilka förhållanden som är att vänta.

Att åka på egen risk kan uppfattas så att deltagaren vid varje given tidpunkt är ansvarig för sin egen säkerhet. Det innebär i så fall att han eller hon måste vara beredd att ta ställning till om han/hon vill följa med inte bara genom att besluta sig för att anmäla sig till turen eller avstå från densamma utan också vid framkomsten till åkområdet och under olika skeden av turen. Som framgått ovan kan realismen i detta ifrågasättas. Slutsatsen bör bli att det främst är när medlemmen tar ställning till att följa med på turen som han/hon i praktiken har möjlighet att ta fullt ansvar för vilken risk han eller hon är beredd att acceptera. Bedömningen gäller inte bara plurrning utan också risken för fall och skador till följd av dåliga isförhållanden eller snö.

Säkerhetsgruppen föreslog för två år sedan att israpportörerna borde påtala om en utlyst färd kan förväntas ske under förhöjd risk. Denna tanke avvisades av Klubbens israpportörer som underströk svårigheterna med att ta på sig ansvaret för en sådan bedömning. Israpportörernas utlysning av utfärder innehåller dock i praktiken ofta varningar om svaga isar, riklig förekomst av vindbrunnar etc. Ibland anges att turen bara lämpar sig för starka åkare och isrävar. I en del fall har israpportören i sådana sammanhang valt att bara utlysa turer för de starkare åkgrupperna. Vid så gott som alla utfärder som under de senaste åren lett till potentiellt allvarliga plurr har israpportören varnat för svaga isar i åtminstone delar av åkområdet och i några fall direkt avrått ledarna från att åka där.

Det är således viktigt att israpportörerna på basis av den information som är tillgänglig för dem ger medlemmarna en så god bild av omständigheterna som möjligt. Säkerhetsgruppen tycker sig se en tendens mot att utlysningarna nu innehåller mer sådan information än tidigare.

3.3 Isspanarna, transportchefen och ledarsamling på is

I rapporten ”Säkerhet på SSSK-turer”, som säkerhetsgruppen överlämnade till styrelsen våren 2005, framhölls betydelsen av att informationskedjan isspaning-israpportör-transportchef-ledare inte bryts. Den obligatoriska ledarsamling på is som infördes efter Askö är en rutin som tillkommit i syfte att säkerställa detta.

En av Klubbens isspanare har efter Ridolyckan föreslagit att det bör ingå i isspanarnas rutin att direkt efter hemkomsten skriva en färdrapport med färdspar och lägga ut den på Klubbens hemsida. Säkerhetsgruppen delar hans uppfattning att det kan vara ett sätt att säkerställa att informationen når de tjänstgörande ledarna. Det innebär att detaljerad information från åkom-

rådet blir tillgänglig för tjänstgörande ledare och potentiella deltagare redan kvällen innan utfärden genomförs.

Den obligatoriska ledarsamlingen har ifrågasatts av en del av klubbens ledare och medlemmar därför att man ansett att den tar för mycket tid och inte fyller en tillräckligt viktig funktion. Säkerhetsgruppen anser att systemet med ledarträff bör behållas vid utfärder med gemensam start. Den tar vanligen bara några minuter att genomföra och utgör en sista möjlighet att förmedla information och ställa frågor.

I enlighet med instruktionen för transportchefer skall den som tjänstgör inför utfärden sammanställa en transportchefs-pm, där uppgifter finns om mobiltelefonnummer till samtliga ledare, till sambandsbussen och övriga bussar. Transportchefen bör skriva ut sin pm i så många exemplar att tjänstgörande kökarlar kan få var sitt ex. Av promemorian *Råd till transportchefer* framgår att det är transportchefens uppgift att leda ledarsamlingen på isen.

3.4 Ledarnas roll

En potentiell nackdel med ledarsamlingen och transportchefens pm kan vara att ledare slarvar med sina personliga förberedelser. Att det ordinarie turutbudet förläggs till områden som bedöms lämpliga för stora skaror skridskoåkare innebär naturligtvis inte att israpportören har bedömt hela det potentiella åkområdet som väl bärigt. Ledarna måste ansvara för detaljplaneringen av färden och välja de vägar som de finner vara bäst. De bör undvika isar som inte uppfyller krav på tillräcklig närhet till väl bärig is eller land.

Flera incidenter visar på vikten av att alla ledare är väl förberedda för sin uppgift. De bör utöver Isnytt ha tagit del av alla någorlunda färska färdrapporter från det aktuella området samt övervägt effekterna av vattenstånd- och temperaturförändringar. Ledarnas inläsning skulle underlättas av om sökfunktionen på Klubbens hemsida kunde utvecklas så att man lätt kan ange åkområde och ett tidsintervall för de färdrapporter man vill få fram. Redan nu kan man få fram alla under de senaste dagarna inlagda gps-spår från ett utvalt område. Det vore bra om det från den sida som redovisar spåren gick att få fram en referens eller länk till ett spår som man är intresserad av.

Under färd bör ledaren vara lyhörd och öppen för kökarlens och deltagarnas synpunkter. Inför avgörande vägval är det aldrig fel att samråda med gruppen. Inför passage av områden med svag eller osäker is bör samråd alltid förekomma. Ett sådant samtal kan också användas för att ge direktiv om hur en eventuell reträtt ska genomföras.

Det är viktigt som ledare att aldrig ge sig in i situationer där man känner sig osäker på sin förmåga. En av Klubbens mest erfarna ledare säger i sitt remissvar att man aldrig som ledare bör åka på isar inför vilka man skulle ha tvekat om man varit ensam. Det är viktigt att Klubben genom styrelsen ständigt understryker att den står bakom varje ledares beslut att vända eller avbryta.

Styrelsen bör överväga att i en *policy för ledare* sammanfatta vilka rutiner och vilken kultur som bör präglade ledarnas arbete.

3.5 Om dubbelt ledarskap

Ibland förekommer dubbelt ledarskap vid utfärder med SSSK och den reformerade ledarutbildningen innebär att nya ledare under en övergångstid tjänstgör tillsammans med mer erfarna ledare. Det bör understrykas att dubbelt ledarskap inte betyder att två ledare leder samtidigt. Dubbelt ledarskap innebär att två väl förberedda ledare genomför turen i samarbete och vanligen turas om att åka först. Deras inbördes roller kan växla beroende på förhållandena. Vid passage över ett område med tunn is kan den ena åka före och den andre se till att tillräcklig lucka skapas både till den förste och mellan gruppens övriga deltagare. Vid färd i dimma, dis eller snöfall kan den ene ägna sin uppmärksamhet åt isen, medan den andre sköter navigeringen. Om den ledare som ligger först plurrar, har dubbelt ledarskap fördelen att det finns ytterligare en förberedd ledare att tillgå. En ytterligare fördel är förstås att den av de båda ledarna som inte åker först har den kunskap och auktoritet som gör det möjligt för honom/henne att ifrågasätta ett riskabelt vägval. Sannolikheten för att den som åker först stannar upp för att rådgöra med gruppen kan också öka.

Den enda uppenbara nackdelen med dubbelt ledarskap är att metoden är resurskrävande. Vid ledarbrist kan dubbelt ledarskap leda till att grupperna blir större än vad de annars skulle ha varit. Under sådana omständigheter kan det vara bättre att prioritera låg till måttlig gruppstorlek.

I Klubbens säkerhetspolicy anges att under turer i ytterskärgård, i dimma eller under andra omständigheter som innebär förhöjd risk kan ledaren, beroende på gruppstorlek och deltagarnas kompetens, överväga en eller flera av följande åtgärder:

- en assisterande ledare
- två kökarlar (särskilt i dimma)
- särskild navigatör (särskilt i dimma)
- överlägga med gruppen om turens uppläggning

Dubbelt ledarskap bör räknas som uppdrag för båda ledarna.

3.6 Kökarlens roll

Ledaren ska vid eller strax efter start utse en eller flera kökarlar. Ledaren och kökarlen utgör ett team med gemensamt ansvar för att Klubbens säkerhetsrutiner följs. Kökarlens huvuduppgift är att se till att ingen blir ifrånråkt och att stödja deltagare som kan behöva hjälp. Förekomsten av en kökarl kan öka sannolikheten för att deltagare ska våga förmedla iakttagelser och eventuell oro. De legitimerade kökarlarna bör av detta skäl uppmuntras bära flagga när de tjänstgör.

De legitimerade kökarlarna har i sin utbildning fått träning i hjärt-lugn-räddning. Vid olyckor där ledaren skadas eller finns bland dem som plurrat är kökarlen en naturlig räddningsledare och bör utbildas för att klara den uppgiften. Kökarl som förberett sig för tjänstgöring bör vid utfärder med gemensam start delta i ledarsamlingen såvida inte antalet grupper är så stort att detta blir otympligt. Kökarlarna bör lägga in telefonnumret till sambandsbussen i sina mobiltelefoner.

Säkerhetsgruppen anser att Klubbens säkerhetspolicy bör förtydligas så att det framgår att kökarl alltid ska utses. Om tjänstgöringsvillig legitimerad kökarl finns ska han eller hon utnyttjas i första hand. I andra hand bör en icke-tjänstgörande ledare tillfrågas. Formuläret för

rapportering av genomförda turer bör ändras så att plats tillkommer för angivande av vem som utförde kökarlsuppdraget.

Om antalet deltagare överstiger 20 eller om sikten är nedsatt bör ledaren överväga att utse två kökarlar.

3.7 Deltagarnas ansvar

Deltagarna bör uppmuntras att själva aktivt söka bedöma isen och att meddela sina iakttagelser om svag is och sin eventuella oro till ledare och kökarl. Möjligheten att göra detta leder dock inte till att Klubben ansvarsmässigt kan jämställa dem med ledarna och kökarlarna. Att några åker med en röd flagga och andra åker utan är ett tecken på att Klubben (på goda grunder) vill göra skillnad på ledare och ledda. Det är också så ansvarsförhållandet skulle uppfattas av en domstol i ett fall av misstänkt grov vårdslöshet eller vållande till annans död. Avsnittet i stadgarna om att medlemmarna åker på egen risk kan inte ändra på detta.

För att tydliggöra för medlemmarna vad som förväntas av dem och vilka rättigheter de har när de deltar i utfärder med Klubben, bör styrelsen överväga att ta fram en *policy för deltagare*. Den kan ta upp deltagarnas gemensamma ansvar för säkerheten, informera om att det finns en policy för ledarskap inom Klubben (om styrelsen bejaktar det förslaget) samt redovisa vilka utrustningsregler som finns (alternativt hänvisa till dem). Genom policyn kan Klubben klargöra att utfärderna inte är någon form av resebyråverksamhet.

3.8 Utrustningskontroll

Enligt Klubbens säkerhetspolicy ska varje utfärd med Klubben inledas med kontroll av att deltagarna har föreskriven utrustning. För att få en uppfattning om hur detta har fungerat bad säkerhetsgruppen vid fyra tillfällen under den säsongen 2005-2006 sammanlagt 39 tjänstgörande ledare att fylla i en rapport om hur de hanterat uppgiften. Av dem hade 23 genomfört kontrollen, medan 14 inte hade gjort det.

Kontrollerna tog i åtta fall mindre än en minut att genomföra, i nio fall 1-3 minuter och i fem fall 3-5 minuter. Föga förvånande har det tagit längre tid i stora grupper än i små. I åtta fall har kontrollen lett till att brister uppdagats. Det gäller avsaknad av grenrem eller förbindelse-rem samt felaktigt placerade dubbar eller lina. Så gott som alla brister har, i varje fall provisoriskt, kunnat åtgärdas på plats.

Blanketten gav också ledarna utrymme för egna kommentarer. Ledare som glömt utföra kontrollen säger att det vore bra om de påmindes om detta antingen i transportchefens pm eller vid ledarträffen på isen. Några ledare rapporterar att de själva eller deras kökarl under färden upptäckt brister i deltagares utrustning trots parvis utrustningskontroll. Det kan bero på att kompisar kollat varandra utan att rapportera brister till ledaren eller på att deltagare haft ofullständiga kunskaper om vilken utrustning som erfordras.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att kontrollen i små grupper bara tar någon enstaka minut att genomföra. I stora grupper eller när brister uppdagats tar proceduren lite längre tid – men i det senare fallet har man vunnit ökad säkerhet. Trots den ringa tidsåtgången hade drygt en tredjedel av ledarna glömt bort eller aktivt valt att inte genomföra kontrollen. Det kan tolkas så att kravet på utrustningskontroll har begränsat stöd hos ledarna. Notabelt är att ingen av de två styrelseledamöter som råkade tjänstgöra under de aktuella dagarna genomförde utrust-

ningskontrollen. Den grupp som massplurrade i Ridösundet hade inte heller genomfört någon gemensam utrustningskontroll.

Säkerhetsgruppens slutsats är att systemet med obligatorisk utrustningskontroll bör behållas.

4. Pröva nya former för utfärder med SSSK

Flera remissyttranden framhåller att sannolikheten för att ledaren är väl förberedd ökar om han eller hon själv valt åkområde samt start- och målplats. Skillnaden mot det nuvarande systemet skulle bli att ledaren inte kan slarva med sina förberedelser i förlitan på att israppportörens utlysning och transportchefens pm innehåller vad han/hon behöver veta.

Redan idag kan ledare som så önskar själva utlysa turer. Skillnaden gentemot det ordinarie, av israppportören utlysta programmet, är att ledaren själv avgör var turen ska gå samt vid utlysandet av den informerar potentiella deltagare om villkoren.

Bernt Hedlund har föreslagit att Klubbens hela turutbud ska utformas som flaggturer där ledarna tar hela ansvaret för turens uppläggning men med möjlighet att samarrangera utfärder i gemensamma bussar. En fördel med ett sådant arrangemang, utöver att ledarna själva står för förberedelserna, vore att israppportörernas redan omfattande arbete kan begränsas till isinformation.

För en stor förening som SSSK finns emellertid betydande fördelar med att genomföra turer med gemensam start och deltagande av medlemmar från många olika åkgrupper. Gemensamma arrangemang underlättar för medlemmarna att välja utfärd och gör att de inte behöver bestämma åkgrupp förrän de står på isen. En stor fördel är också att kunna sprida kostnaden på många åkare vid utfärder med buss. En betydande nackdel med gemensam start är dock att det kan vara svårt att hålla nere antalet deltagare per grupp.

Många äldre medlemmar talar med saknad om den tid då SSSK hade färre medlemmar och grupperna var mindre. En förändring av turutbudet i den riktning som Bernt Hedlund förordar skulle ge möjlighet att begränsa antalet deltagare per grupp. Varje ledare skulle själv kunna sätta en övre gräns. En begränsning till max 15 deltagare per grupp skulle få positiv effekt på den sociala samvaron och gruppdynamiken. Den skulle också vara säkerhetsfrämjande genom att jämfört med större grupper ge bättre förutsättningar att få medlemmarna att ta aktivt ansvar.

Under utfärder då deltagarna tar sig till och från åkområdet med allmänna färdmedel utgör gemensam start en belastning på kollektivtrafiken och medför trängsel på startplatsen. Om varje ledare själv bestämmer tid och plats för samling och start undviks dessa problem. En ytterligare fördel är att man kan välja många olika start- och målplatser.

Vi föreslår att Klubben under nästa säsong prövar Bernt Hedlunds modell under samtliga dagar med utfärder med kommunala färdmedel eller privata bilar. Därutöver vore det värdefullt att också pröva modellen vid några tillfällen med SSSK-bussar. I det senare fallet måste deltagaren anmäla sig både till gruppen och till bussen. Frågan om exakt hur förfarandet ska se ut bör fastställas efter att IT-gruppen och den bussansvarige analyserat frågan mera i detalj.

Klubben bör utveckla konceptet med flaggturer under veckodagar som inte omfattas av det ordinarie programmet (måndag, tisdag, torsdag, fredag). Om is- och väderförhållanden t.ex. talar för att en kall och vacker tisdag med fina isar kommer att följas av en regnig och blåsig onsdag skulle den veckoansvarige israpportören kunna efterlysa flaggledare till tisdagen i syfte att få underlag för en abonnerad buss. Kontakterna med bussbolaget kan överlåtas till någon av de aktuella ledarna som därigenom blir transportchef. För rätt att rekvirera buss bör krävas samverkan av minst tre ledare i minst lika många olika åkgrupper.

Ledare som väljer att utlysa turer som kan beröra områden med osäker eller krävande is bör klargöra detta samt meddela vilka eventuella krav på åkstyrka och iskompetens som gäller för deltagande. En sådan ledare kan t.ex. kräva att samtliga deltagare ska ha deltagit i någon tidigare utfärd under säsongen med grupp 3 eller snabbare eller att de ska ha genomgått iskurskursen.

För att underlätta för ledare och medlemmar, antingen det är fråga om turer på ordinarie utfärdsdagar eller utfärder under övriga veckodagar, bör anmälningssystemet på Klubbens hemsida utvecklas så att man kan anmäla sig direkt på webben till sådana turer och se vilka övriga som anmält sig. Utrymme bör tillkomma för angivande av namn på medföljande gäster. Eftersom det under vackra helgdagar med goda isförhållanden kan bli fråga om många ledarutlysta utfärder, bör IT-gruppen fundera över om systemet för utlysning och anmälan behöver nivågrupperas så att potentiella deltagare först klickar på t.ex. turer med grupp IV och då kommer till en lista på turer som riktar sig till den åkgruppen.

Säkerhetsgruppen vill understryka att försök med nya former för utfärder med Klubben är ett sätt att lära. Om provet inte utfaller till belåtenhet kan man återgå till de gamla formerna.

5. Vårda och utveckla ledarnas kompetens

Flera remisskribenter framhåller betydelsen av att SSSK följer upp de enskilda ledarnas utveckling och tidigt uppmärksammar negativa tendenser när det gäller säkerhet. Några är oroliga för att "grupp I-kulturen" ska färga av sig på resten av Klubben. Tecken på sådan oro fanns också före Ridöolyckan.

Krister Valtonen, LLK, anser att SSSK för att minska antalet allvarliga händelser i första hand bör jobba med riskhantering samt kultur- och attitydfrågor. Han ser tre konkreta möjligheter att minska risktagandet bland ledarna:

1. Utforma en policy eller ett regelverk för ledare/turer som är välgledande för ledaren.
2. Ledarspecifik incidentuppföljning.
3. Införa en ledaransvarig som kan utgöra en förebild för andra ledare.

SSSK:s förre ordförande, Thure Björk, är i sitt yttrande inne på en liknande tanke. Han säger, med Friskis & Svettis som förebild, att Klubben borde inrätta ett system med "ledarinspektörer" för att sköta och utveckla kvaliteten, dvs ledarkollegor som med ett par års intervall på ett systematiskt sätt ger feedback till den enskilde ledaren.

De huvudsakliga poängerna med ett regelverk för ledare är enligt Valtonen:

- Att vägleda ledaren i praktiska situationer så att han eller hon oftare fattar goda beslut

- Att en deltagare som upplever att ledaren inte följer policyn kan diskutera situationen direkt med ledaren (istället för att vara hänvisad att skriva brev till säkerhetsgruppen efter turen)
- Att regelverket utgör en norm som minskar spridningen i risktagande mellan olika ledare i SSSK.

Eftersom SSSK är en klubb med ca 200 ledare kan man ifrågasätta det rimliga i att en enda person (för närvarande en styrelseledamot) ska vara ledaransvarig och det finns för övrigt ingen vägledning för vad den ledaransvariges uppgifter ska omfatta. En möjlighet kan vara att skapa en grupp (som inte utgör en del av styrelsen) med ansvar för att hantera ledarna och deras utveckling. Man skulle kunna tänka sig att den innehåller personer som var och en har ansvar för kontakt och utvärdering av ledare från en eller två åkgrupper. Gruppen bör förstås hålla nära kontakt med den/dem som inom Klubben ansvarar för utbildningen av ledare och kökarlar. Gruppen bör i samråd med utbildningsgruppen aktualisera behov av fortbildning av ledare.

5.1 Det ska vara roligt att leda

Med rätta sägs ofta att det ska vara roligt att vara funktionär eller ledare inom SSSK. Eftersom allt arbete är oavlönat är Klubben beroende av att det finns medlemmar som frivilligt vill axla olika arbetsuppgifter. Detta gäller inte minst rollen som ledare.

Nuvarande system för att teckna sig för ledaruppdrag innebär att man vid höstens årliga ledarträff antecknar sig för de dagar man vill leda under säsongen. Om man när tidpunkten för uppdraget närmar sig har blivit sjuk, skadad eller fått förhinder av något slag måste man själv skaffa en ersättare. Om man inte har giltigt förhinder eller lyckats skaffa en ersättare ska man tjänstgöra.

Det kan ifrågasättas om detta system är nödvändigt eller ens ändamålsenligt. Inom LLK kan ledare anmäla respektive avanmäla sig i ett sent skede. Detta har inte lett till problem utan tvärtom visat sig vara en god indikator på hur många deltagare som kommer till turerna. Ledarna och medlemmarna gör uppenbarligen ungefär samma bedömning av förhållandena. Dagar med goda förutsättningar lockar både ledare och ledda, medan det motsatta gäller för utfärder under sämre betingelser. Inom SSSK har vi ofta för få ledare under fina dagar, medan de tjänstgörande ledarna under dagar med sämre betingelser ofta tvingas slå sig samman eftersom grupperna annars bli väl små.

Om anmälningssystemet ändras på ovan angivet sätt påverkas den nuvarande modellen för icke-tjänstgörande ledares gratisåkande med SSSK-bussarna under säsongen. I stället för att bli gratisåkare mot att man i förväg tecknar sig för ett visst antal uppdrag skulle man genom att utföra fem uppdrag kunna intjäna rätten till gratisåkning under nästkommande säsong. För den som utför färre uppdrag än fem kan man införa ett kupongsystem som bygger på den modell som nu gäller för legitimerade kökarlar. Om ändringen genomförs till säsongen 2007-2008 bör alla ledare som haft fem uppdrag under innevarande säsong medges gratisresor.

En ändring av systemet har potentiella fördelar också från säkerhetssynpunkt genom att medverka till uppkomst av lagom stora grupper och innebära att ingen behöver leda under omständigheter som han eller hon kan känna tveksamhet inför.

6. Om färd på tunn is

Som redan framgått skiljer säkerhetsgruppen på triviala plurr och potentiellt allvarliga plurr. Triviala plurr är sådana som inträffar nära land eller nära en väl bärig iskant. Det innebär att plurr i råkar, mindre vindbrunnar och vassar liksom plurr vid landlöshet kan betecknas som triviala även i fall där flera personer samtidigt plurrar. Om däremot plurr, och i synnerhet massplurr, inträffar på ett avstånd som överstiger ett linkast från land eller väl bärig is blir situationen potentiellt allvarlig. Ridöolyckan visar hur svårt det är att ta sig fram någon längre sträcka mellan flak och hur komplicerat det kan vara att ta sig upp utan stöd av en lina. Händelsen visar också att räddningsarbete på tunn is är förenat med stor risk även för dem som försöker hjälpa de nödställda.

Slutsatsen av detta blir att medlemmarna bör vara medvetna om att utfärder med Klubben kan leda till triviala plurr. Sannolikheten för att potentiellt allvarliga plurr ska inträffa måste nedbringas till mycket låg nivå. Det kan ske genom att en säker åkkultur befrämjas genom de förändringar som redovisats ovan. Av stor vikt är också att bibehålla och utveckla vår förmåga att bedöma is samt att iaktta stor försiktighet vid passage över tunna partier.

6.1 Åkning i tät grupp

Efter Ridöolyckan har många medlemmar hört av sig med synpunkten att deltagarna ofta åker för tätt under utfärder med Klubben. De förordar långa säkerhetsavstånd med tanke på att det vid måttlig till hög hastighet kan ta några meter innan en åkare hinner uppfatta att de framförvarande bromsar in och att detta medför risk för att deltagarna kommer för nära varandra i förhållande till isens bärighet. Flera anser att det vore en fördel om ledaren rutinmässigt ligger en bra bit före gruppen och att den som åker på andra plats tilldelas uppgiften att se till att de bakomvarande åker med stora inbördes avstånd. Någon vill att avståndet mellan ledaren och tvåan ska vara så stort som 50 meter. De mest kritiska menar att åkning i täta formationer bara bör utnyttjas vid motvindsåkning på betryggande tjock is.

Mot detta synsätt står ett annat där medlemmarna menar att åkning i tät formation medför att man vid uttunnande is snabbt får en indikation (eventuellt i form av ett plurr) om att isen inte längre håller och att man då inte hunnit särskilt långt från en stabil iskant.

Säkerhetsgruppen anser att åkning i tät formation inte utgör något riskmoment på stabil is (under förutsättning att deltagarna hanterar sina ispikar och stavar på rätt sätt). På is där marginalen till god bärighet är mindre får farten inte vara högre än att ledaren hinner pika med jämna mellanrum. I fall med lägre än genomsnittlig hastighet bör gruppens deltagare inte ens i motvind ha några svårigheter att klara tempot även om de lämnar lucka till framförvarande åkare. Ju mindre ledaren bedömer att marginalen till farlig is är, desto långsammare bör framfarten vara. Detta gäller både sjöis och havsis med tendens till hängmatta. I sådana sammanhang bör ledaren minimera risken för massplurr genom att se till att gruppen håller ett betydande avstånd till honom eller henne och genom att beordra gruppens medlemmar att hålla inbördes avstånd på minst 8-10 meter. Eftersom man åker förhållandevis långsamt på is med dessa karaktäristika behöver inte säkerhetsavståndet mellan ledaren och tvåan vara mer än 15-20 meter. Ett sådant avstånd underlättar dessutom kommunikation mellan ledaren och gruppen och gör att ledaren efter en eventuell plurrning kan nås med ett linkast.

Att ersätta pikning med hög fart i tät formation förefaller vara ett mindre lämpligt sätt att undvika att komma allt för långt ut på tunn is. Metoden har under de senaste åren lett till flera

massplurr i de snabba grupperna. I ett fall ledde den höga farten till att flera deltagare fick så allvarliga skador när de gick igenom isen att de tvingades uppsöka sjukhus. I de långsammare grupperna är det viktigt att undvika massplurr även när avståndet till stabil is är kort, eftersom deltagarna ofta har svårt att själva ta sig upp och en räddningsinsats med många plurrare kan ta lång tid att genomföra.

Det bör understrykas att man aldrig bör åka någon längre sträcka på tunn is. Att hålla avstånd rättfärdigar således inte långa passager över svag is.

6.2 Iskunskapsutfärder

Ett argument mot att avstå från att åka på tunna isar i samband med Klubbens utfärder har varit att man inte kan lära sig att bedöma is om man aldrig prövar sådan is. Avsikten med de föreslagna rutinerna är naturligtvis inte att försvåra sådan kunskapsinhämtning. Men ledarnas och kökarlarnas fortbildning bör inte ske med 15-20, delvis för dem okända, deltagare i släp-tåg. Klubben har ett växande utbud av iskunskapsövningar. Vid sidan av iskunskapskursen har under senare år tillkommit både teorikvällar och olika typer av iskunskapsutfärder. Under sådana turer, som vanligen går i långsamt tempo och med koncentrationen riktad mot isen, är det naturligt att gruppen utnyttjar is som inte helt uppfyller kraven på den is som det ordinarie utfärdsprogrammet utnyttjar. Man behöver dock inte ge sig särskilt långt ut på svag is för att få den nödvändiga kännedomen. Avsikten med utbildningen är ju inte att lära sig åka på svag is utan att öva sig att känna igen sådan is för att så långt möjligt kunna undvika den.

Flaggturer kan också utnyttjas för iskunskapsövningar under förutsättning att ledaren klagör vad som väntar när han eller hon utlyser färden.

6.3 Risker med stöpissträngar

Ridöolyckan inträffade till följd av en missbedömning av isen. Varken ledaren eller deltagarna i den främre delen av gruppen märkte att kärnisen på stöpissträngens ena sida successivt tunnades ut och ingen tänkte på att strängen saknade stöd från den motsatta sidan där den gränsade mot en öppen råk. Eftersom ledaren inte beordrade gruppens medlemmar att hålla långa avstånd måste hon felaktigt ha uppfattat situationen som tillräckligt säker.

Åkning på stöpissträngar med större hållfasthet än den omkringliggande isen nämns inte bland de tre stora faror som Asköutredningen identifierade. SSSK utnyttjar ofta sådana strängar för att ta sig förbi tunna partier. Olyckan i Ridösundet visar på vikten av att vid en sådan passage hålla god kontroll på tjockleken och stabiliteten hos isen på båda sidor om stöpissträngen. Att åka på en sådan sträng längs en öppen råk innebär ett betydande risktagande, eftersom strängen i ett sådant fall bara har stöd från ett håll. Om vind och vågor har haft möjlighet att spola upp tillräckligt mycket vatten på strängen som frusit till betydande tjocklek och styrka kan dock sådan is utgöra ett bra alternativ. Sådana lägen inträffar främst i skärgården där iskanten ibland förstärkts av översköljande vatten.

Rimliga slutsatser av det inträffade är att man inte bör använda stöpissträngar för långa passager över områden med i övrigt svag eller icke-bärig is och att man vid korta passager måste förvissa sig om att strängen har tillräckligt stöd från omkringliggande is. Därtill måste man åka långsamt och med stora inbördes avstånd. För att säkerställa att gruppen inte kommer för långt ut på en smal sträng som kanske i längden inte bär, kan man utnyttja möjligheten av att låta någon isvan deltagare åka parallellt med gruppen. När denne inte längre kan fortsätta till

följd av att den omgivande isen är för tunn, bör slutsatsen bli att gruppen inte bör fortsätta om inte den återstående bedömda sträckan till stabil is eller land är mycket kort. Tekniken att åka med stora inbördes avstånd bör således inte leda till att man accepterar långa passager. Man bör också komma ihåg att långa avstånd försvårar kommunikation inom gruppen och gör det svårt att hålla ihop den.

Den ovanstående slutsatsen beträffande stöpissträngar kan generaliseras till att gälla andra former av stråk med dåligt stöd från sidorna. Det kan, enligt Johan Porsbys remissvar, gälla hopskjuten is, uppsvallad is längs iskanter och vindbrunnar, smala stråk utanför vassruggar (med svag is i vassen), smala stabila stråk i strömunderfrätta områden samt andra former av stabilare isrygg.

6.4 Reträttvägar och mentala förberedelser

Ridöolyckan visar liksom incidenten vid Askö på betydelsen av att ledare, kökarl och deltagare är mentalt förberedda på händelser som kan inträffa. Klubbens ledarutbildning understryker betydelsen av att ledaren i sin planering tänker igenom tänkbara reträttvägar om det visar sig att den tänkta rutten inte är framkomlig.

Viktigt är också att i lugn och ro tänka igenom hur man bör hantera svåra situationer om de skulle inträffa. I Ridösundet försökte den främre delen av gruppen att ta sig upp i annan riktning än bakåt och linor kastades i fel riktning från personer i vattnet, vilket ledde till att de två personerna framför de plurrade också gick genom isen. Vi drar slutsatsen att det är bra att ledare och kökarlar ”övar” på hur man bäst hanterar svåra situationer, t.ex. i samband med gemensamma utfärder på is.

7. Fortlöpande dialog med medlemmarna

SSSK behöver förbättra dialogen mellan ledningen och medlemmarna. Ledarna har redan goda möjligheter att påverka genom att vara väl företrädde i styrelsen och genom de återkommande ledarträffarna. Övriga medlemmar är hänvisade till årsmötet och vårmötet. Säkerhetsgruppen menar att de utfärder som sker med egen buss borde kunna utnyttjas för en dialog med de mera aktiva medlemmarna.

När man åker buss i en timme eller två (enkel resa) finns gott om tid för samtal. Bussresorna skulle kunna användas för att informera eller påminna deltagarna om vad som förväntas av dem men också utnyttjas för att ge dem en möjlighet att kommentera eller ställa frågor. Informationen till deltagarna i bussen kan också avse förväntade svårigheter under turen vilket gör att fler än ledarna blir insatta och får förutsättningar att bidra under färden.

Tjänstgörande ledare kan också vid utfärder med abonnerad buss utnyttja bussfärden för att påminna om att utrustningskontroll kommer att ske och informera deltagarna om vilka kraven är. Det sistnämnda är kanske viktigare än själva kontrollen.

Bland de till säkerhetsgruppen inkomna förslagen finns ett om att förbättra möjligheterna för medlemmarna att lägga synpunkter på hur utfärderna med Klubben fungerar. Vid allvarliga incidenter kan medlemmarna redan idag utnyttja möjligheten att lämna en avvikelserapport. Den kan koda så att den bara blir tillgänglig för vissa funktionärer med läsbehörighet om medlemmen inte vill att den ska vara allmänt tillgänglig. Säkerhetsgruppen föreslår att infor-

mationsgruppen och IT-gruppen funderar över ytterligare möjligheter att förbättra möjligheterna till feedback från medlemmarna.

8. Utrustning och klädsel

Inledningsvis behandlas i detta avsnitt frågor om deltagarnas personliga säkerhetsrelaterade utrustning, alltså flytkraft, pikar, isdubbar och linor. I de följande avsnitten behandlas kläder respektive gemensam säkerhetsutrustning.

8.1 Flytkraft och flytläge

Under Ridöutredningen framkom att minst två deltagare i fritt vatten tippades framåt och fick svårt att simma utan att doppa ansiktet i vattnet. Några deltagare sjönk efter hand till ett lågt flytläge när luften lämnade kläder och packning. Efter andra utfärder med SSSK under förra säsongen rapporterar två ledare i snabba grupper att de flöt för lågt, i det ena fallet efter ett andra plurr under samma tur. Problem med framåttippning uppdagades även vid de två inomhusplurrövningar som genomfördes under förra säsongen.

Såväl Ridöolyckan som de övriga redovisade fallen visar på betydelsen av en rätt placerad ryggsäck med tillräcklig flytkraft. Jakten på kilon och gram får inte leda till att flytkraften blir för liten och hänsyn måste tas till att en deltagare kan ha oturen att plurra mer än en gång under samma utfärd.

Ryggsäckens funktion påverkas av dess konstruktion, volym och placering samt på hur den är packad. Packning i friliggande plastpåsar medför risk för att någon av påsarna kan vara otät eller gå sönder under räddningen (vilket inträffade i ett fall under Ridöolyckan). Packning i kanotsäck (eller liknande) är ett bättre alternativ förutsatt att säcken kontrolleras med jämna mellanrum så att den inte blir sliten eller får hål. Allra säkrast är förstås att använda plastpåsar plus kanotsäck.

Alla medlemmar bör uppmanas att regelbundet kolla sin egen flytkraft och flytläge genom varmplurr med fullständig vinterutrustning. Det är det enda sättet att veta att den egna utrustningens utformning och placering fungerar. Observera att det kan finnas en motsättning mellan högt flytläge och framåttippning. Det vore bra om SSSK i högre utsträckning än idag kunde erbjuda medlemmarna möjlighet till varmplurr under säsongen. Det är inte alla som tänker på att utnyttja sommarhalvårets möjligheter till utomhusplurr.

8.2 Pik och dubbar

Pik och dubbar är obligatorisk utrustning vid utfärder med SSSK. Reglerna säger dock ingenting om hur denna utrustning ska vara utformad. Det är en vanlig uppfattning, särskilt bland äldre medlemmar, att ispiken ska vara relativt tung och inte vara synålsliknande spetsig för att utgöra ett bra redskap. Andra menar att pikens tyngd och spetsens utformning är av underordnad betydelse, det viktiga är att man lär känna sin pik så att man vet hur den fungerar på sjö- och havsis och är säker på att orka slå igenom ca 5 cm tjock kärnis.

Den traditionella dubben har på senare år utmanats av en ny typ av dubb som istället för en lång spets har en taggig metallring som kan ha fördelen av att inte tränga lika långt ner i isen (med risk att isen spricker).

Säkerhetsgruppen saknar underlag för en bedömning av om någon av de på marknaden förekommande ispikarna och dubbarna är så mycket bättre än de konkurrerande koncepten att Klubben borde förorda dem eller överväga att i listan över obligatorisk utrustning ge konkreta anvisningar om hur ispik och isdubbar ska vara konstruerade. Gruppen välkomnar initiativ bland medlemmarna att genomföra jämförande test baserade på väl genomtänkta säkerhetskriterier.

8.3 Lina och karbinhake

SSSK:s nuvarande utrustningsregler innehåller krav på att medlemmar som deltar i Klubbens utfärder ska vara utrustade med livlina som via en förbindelserem är förbunden med midjerem och grenrem. På förbindelseremmen ska i axelhöjd finnas en större klätterkarbinhake i vilken en plurrad medlem utan större svårighet ska kunna fästa öglan på en ankommande lina.

Ridöolyckan visar på betydelsen av att alla åkare har en klätterkarbinhake placerad i förbindelseremmen mellan den egna kastlinan och midjeremmen upp på eller strax framför axeln. Utan en sådan karbinhake hade knappast ledaren för olycksgruppen överlevt. Hon lyckades trots 30 minuter i vattnet och mycket stela händer få fast en ankommande lina i sin karbinhake.

Ridöolyckan och några andra tillfällen då deltagare till följd av skador, utmattning eller nedkylning haft svårt att medverka aktivt till sin egen räddning utgör anledning att fundera över om karbinhakens funktion och placering kan förbättras. En betydande svårighet har varit att dra skadade eller passiva plurrare över en bromsande iskant. Vid Ridöolyckan skapade lintrassel problem sedan linor kastats till och från plurrade deltagare i ett tidigt skede av händelsen.

Säkerhetsgruppen har identifierat tre problem som behöver lösas:

1. Det måste vara möjligt att utan svårighet göra sig kvitt en kastad lina.
2. Linans dragpunkt bör vara optimalt placerad.
3. Åkarens utrustning bör medverka till en lätt passage över en bromsande iskant.

Det första problemet kan potentiellt lösas antingen genom att medlemmen är utrustad med en lättillgänglig kniv eller genom att man låter en (andra) karbinhake utgöra koppling mellan den egna linan och förlängningsbandet eller möjligen genom ett snabbutlösningsspänne som dock inte får lösa ut för lätt. Säkerhetsgruppen bedömer det första alternativet som för osäkert. Med fumliga och nedkylda fingrar kan det vara svårt att få kniven ur slidan och en situation kan lätt uppkomma där man tappar den. Ridöolyckan visar att man förlorar en stor del av finmotoriken redan efter 10-15 minuter i isvatten. Å andra sidan kan en kniv vara användbar om någon vid ett massplurr trasslar in sig i någon annans lina som skedde i Ridösundet.

Det andra och tredje problemet skulle eventuellt kunna lösas genom en konstruktion som dels ger låg friktion på kroppens framsida, dels medger att man fäster en karbinhake i brösthöjd. Den optimala dragpunkten ligger förmodligen strax ovanför vattenlinjen och en riktigt utrus-

tad skridskoåkare flyter med vattenlinjen i brösthöjd. Viktigt är också att karbinhaken är lätt att nå och inte kan hamna under vatten.

Några medlemmar arbetar för närvarande med att utveckla en lösning som bygger på att man på kroppens framsida fäster ett material med låg friktion och stor slitstyrka. Centralt i brösthöjd fästs en karbinhake som ersätter den karbinhake som med dagens regler ska vara fäst i förbindelseremmen. Konstruktionen bör naturligtvis vara sådan att den inte hindrar ventilation av kroppens värme och inte försvårar egen uppstigning ur isvak. Säkerhetsgruppen ser gärna att andra ”uppfinnare” också funderar över tänkbara lösningar på problemet.

Erfarenheterna från Ridösundet antyder att det kan finnas skillnader i olika räddningslinors benägenhet att trassla och att en del av dem har otillräcklig flytkraft. Detta bör klarläggas genom praktiska prov. Medlemmarna bör påminnas om att linor åldras, särskilt under inflytande av solljus, och måste testas med jämna mellanrum. I Ridösundet försvårades räddningsarbetet av att linor brast.

8.4 Klädsel

Säkerhetsgruppen har inhämtat information om hur samtliga överlevande i Ridöolyckan var utrustade och klädda. Några av dem som låg längst i vattnet under Ridöolyckan hade hjälp av fler skikt än vad som är vanligt, men det är naturligtvis svårt att veta i vilken mån detta bidrog till deras överlevnad eller om klädseln i något fall möjligen försvårade egen uppstigning.

Flera av deltagarna rapporterade efter olyckan problem med stickningar, domningar och känsel i fingrarna. I flera fall kvarstod dessa symptom veckor och månader efter olyckan varför bestående problem inte kan uteslutas. Klart är också att de som låg 20-30 minuter i vattnet efter hand förbrödade nästan all finmotorik i händerna. Det är uppenbart att händerna är mycket känsliga för snabb nedkylning.

Klädsel vid skridskoåkning måste anpassas till utetemperaturen, vindhastigheten och åkarens tempo. Det går därför inte att generellt rekommendera antal skikt eller klädselns tjocklek. Kroppen måste kunna andas. Dock bör flera tunna skikt vanligen vara att föredra framför få och tjocka.

Viktigt är att vattnet snabbt kan rinna ur kläderna vid uppstigning. En person vid Ridöolyckan besvärades av att mycket vatten stannade i jackans fickor och foder vid hans initiala försök till egen uppstigning. Det är av samma skäl viktigt att ryggsäckens alla yttre fack och fickor är dränerade. Dräneringen måste vara god. Annars finns risk för att den medverkar till att utrustningen vattenfylls men inte är tillräcklig för att snabbt tömma den på vatten i samband med en uppstigning.

Föremål i fickor som kan försvåra uppstigning bör inte förekomma i fickor på kroppens framsida, särskilt inte på bålen.

Beträffande händerna är sannolikt inre fingervantar i yttre tumvantar av ett föga vattengenomsläppligt material att föredra från nedkylningssynpunkt. Dock bör inte ett sådant klädval leda till överdrift. Det är viktigt att man kan använda händerna för att greppa isdubbarna eller koppla en ankommande lina till karbinhaken. Utetemperaturen bestämmer också hur långt man kan gå när det gäller flera skikt.

Säkerhetsgruppen välkomnar insatser av medlemmar som mera systematiskt vill testa olika materials värmehållande förmåga i vatten.

9. Larm och räddning

9.1 Larm

Säkerhetsgruppen har tidigare understrukt vikten av att grupperna inte bör avvakta med att ringa SOS vid en allvarlig händelse. Det är bättre att blåsa faran över efter en stund om gruppen lyckas klara ut situationen på egen hand än att förlora värdefulla minuter till följd av ett onödigt sent larm. Vid Ridön nådde det första samtalet SOS Alarm efter 5 minuter och ingen i olycksgruppen kom sig för att ringa trots att mer än en tredjedel av deltagarna var kvar på isen under de första minuterna. I praktiken gjorde det försenade larret liten skillnad i det aktuella fallet, eftersom SOS Alarm och Sjöräddningscentralen sedan använde närmare 20 minuter på intern kommunikation och utlarmning av alla enheter. Men under normala omständigheter är fem extra minuter en lång tid för dem som ligger i nollgradigt vatten.

Av stor vikt när det gäller larm är också att komma ihåg att det inte finns mobiltelefonäckning i alla områden dit Klubben brukar förlägga utfärder. Täckningen är dålig, ibland obefintlig, i glest befolkade delar av Södermanland och Västmanland.

9.2 Räddning med helikopter

Vid en bedömning av vilken nytta skridskoåkare kan ha av helikoptrar måste ett antal förhållanden övervägas:

- Helikopterns bas
- Helikopterns bemanningstid
- Flygtid till platsen för olyckan
- Kapacitet att bärga människor ur isvakar
- Helikopterns påverkan på isen

När man bedömer nyttan av helikoptrar bör man komma ihåg att för en vältränad människa i en isvak inträder livsfara efter 15-25 minuter. För äldre människor och personer med hjärt-kärlsjukdomar kan livsfara inträffa redan efter 5-10 minuter. Den exakta tid man klarar beror bl.a. på utomhustemperatur, flytläge, klädsel, underhudsfett och på hur mycket man rör sig i vattnet. Vid massplurr måste man också ta i beaktande den tid som det tar för en helikopter (eller svävare) att plocka upp ett antal personer ur vattnet.

De helikoptrar som för närvarande finns att tillgå inom SSSK:s åkområde är tre:

1. Ambulanshelikoptern 998 med stationering i Gustavsberg som arbetar för landstinget i Stockholms län.
2. Ambulanshelikoptern 993 med stationering i Uppsala som arbetar för landstinget i Uppsala län.
3. Räddningshelikoptern 994 med stationering på Arlanda som arbetar på uppdrag av Sjöfartsverket.

Dessutom finns en räddningshelikopter i Visby, men flygtiden till vårt åkområde är så lång att den knappast kan ingripa i ett akut skede. Några militära helikoptrar finns inte längre stationerade i vårt åkområde.

Hkp 993 är en renodlad ambulanshelikopter som inte kan medverka vid räddning. Den kan dock transportera nedkylda och skadade till sjukhus om möjlighet finns att landa i närheten av olycksplatsen.

Hkp 998 är utrustad med skidd (medar) och besättningen är tränad att rädda människor ur isvakor genom att hovra strax ovanför den som ska räddas och med sjuksköterskan liggande på skidden dra honom eller henne i land eller till säker is. Operationen kan gå förhållandevis snabbt. Hkp 998 har läkare och sjuksköterska ombord men bara kapacitet att föra en patient åt gången till sjukhus. Vid ett massplurr används den således bäst för räddning, medan t.ex. 993 och 994 kan assistera med transport av skadade till sjukhus. Hkp 998 bemannas inom fem minuter tack vare att den jourhavande besättningen befinner sig i Gustavsberg/Mölnvik tillsammans med helikoptern. Den kan inom 20 minuter från larm nå platser från Norrtälje i norr till Trosa och Nynäshamn i söder. Med tanke på dess östliga placering kan bara begränsade delar av Mälaren och Södermanland nås inom 20 minuter.

Hkp 994 är en större maskin av typ Sikorsky S76. Den kan ta ett halvt dussin patienter men inte landa på annat än tjock is. Hkp 994 har ytbärgare ombord som kan vinschas ner till vaken för att plocka upp folk i räddningssele. Proceduren är mera omständlig och tidskrävande än den som används av 998. På samma tid som 994 plockar upp en person kan hkp 998 förmodligen dra 3-4 personer in på säker is eller till land. Hkp 994 har en bemanningstid på ca 15 minuter.

Från Asköhändelsen vet vi att rotorvinden från helikoptrarna kan svepa ner skridskoåkare från isen och i sjön (när de befinner sig på små flak). Ett annat problem är att det tryck helikoptern utsätter isen för är proportionell mot maskinens massa. Hkp 994 utövar till följd av sin storlek ett betydligt större tryck på isen än 998.

Med utgångspunkt från vad vi vet om helikoptrarnas bemanningstid, utrustning och prestanda kan vi konstatera att:

- Hkp 998 har förutsättningar att dra upp plurrade skridskoåkare medan de fortfarande är vid liv inom den östra delen av SSSK:s naturliga åkområde under förutsättning av ett snabbt larm och att helikoptern inte är upptagen av något annat uppdrag som inte kan avbrytas;
- Hkp 994 kan hinna fram i tid för att ytbärga 1-2 skridskoåkare som plurrat på några få mils avstånd från Arlanda under förutsättning av snabbt larm och att helikoptern inte är upptagen av något annat uppdrag som inte kan avbrytas. Därtill kan 994 användas för att transportera nedkylda och skadade personer till sjukhus förutsatt att det finns en plats där helikoptern kan landa för att ta dem ombord;
- Hkp 993 kan inte rädda personer ur isvakor och har bara kapacitet att ta 1-2 patienter åt gången till sjukhus. Det förutsätter att det finns en plats där helikoptern kan landa för att ta dem ombord och att den inte är upptagen av något annat uppdrag.

Ett problem med hkp 998:s operationsområde har tidigare varit att det för insatser i andra områden än Stockholms län krävs att jourhavande landstingsläkare i det aktuella sjukvårdsområdet godkännt att helikoptern utnyttjas, eftersom det berörda landstinget måste betala kostnaden

för uttryckningen. Efter Ridöolyckan förefaller landstingen komma att avskaffa denna byråkratiska regel.

Det bör avslutningsvis understrykas att helikoptrarna inte flyger i tät dimma.

9.3 Räddning med svävare

Vid en bedömning av vilken nytta skridskoåkare kan ha av svävare måste också ett antal förhållanden övervägas:

- Svävarens stationering
- Svävarens bemanningstid
- Utryckningstid till platsen för olyckan
- Kapacitet att bärga människor ur isvakar
- Svävarens påverkan på isen

Fast stationerade svävare

Det finns svävare av flera olika typer och med olika huvudmän/ägare inom SSSK:s åkområde. Små svävare utsätter isen för obetydlig skada men har sämre kapacitet att ta ombord folk än de lite större. Bemanningstiden för privatägda svävare varierar beroende på omständigheterna och kan vara mycket lång. Bemanningstiden för Svenska Sjöräddningssällskapets svävare är satt till 15 minuter.

Fast stationerade svävare som ägs av Svenska Sjöräddningssällskapet (SSRS) finns för närvarande i Dalarö, Råfsnäs (norra Skärgården) samt på Munsö och i Västerås i Mälaren. Nästa säsong tillkommer en svävare med stationering i Vadstena. Dessa svävare har plats för sex personer inklusive besättningen och gör på slät is max 60 knop. Det innebär att de med 15 minuters bemanningstid kan nå maximalt 9 km från stationeringsplatsen inom 20 minuter från larm. Vid sämre isförhållanden måste man räkna med reducerad fart och kortare räckvidd. Tabellen visar hur lång tid det **under goda omständigheter** ungefär skulle ha ta en vid Munsö fast stationerad räddningssvävare att **ensam** undsätta fem skridskoåkare i Ridösundet som inte av egen kraft eller med hjälp av kamrater lyckats ta sig upp ur en isvak.

Moment	Minuter per moment	Akkumulerad tid, minuter
Telefonlarm	2	2
SOS eller sjöräddningens utlarmning av berörd enhet	2	4
Bemanningstid efter larm	15	19
Utryckningstid (16.5 km och medelfart 50 knop = 92.6 km/h)	11	30
Räddning av person 1	1	31
Räddning av person 2	2	33
Räddning av person 3	2	35
Tid till närmaste land + urlastning	3	38
Tid tillbaka till isvaken	1	39
Räddning av person 4	3	42
Räddning av person 5	3	45

Exemplet visar att det finns en uppenbar risk att svävaren inte ens i ett fall med gynnsamma omständigheter bärgar något annat än medvetlösa eller döende personer. Vid en kortare bemanningstid än 15 minuter ökar chansen att man hinner fram för att åtminstone kunna rädda någon till livet. Under mera ogynnsamma omständigheter – senare larm och utlarmning samt längre bemanningstid, sämre isförhållanden och/eller längre körsträcka – är det uppenbart att svävaren i många fall inte kan vara till någon hjälp alls.

Det redovisade exemplet på tidsåtgången innebär förstås inte att svävarna saknar betydelse. Det finns exempel på att människor överlevt en halvtimme i kallt vatten, och svävare och helikoptrar kan användas för snabba transporter till sjukhus eller väntande ambulans, vilket kan vara avgörande för att förhindra fortsatt nedkylning och inleda en snabb behandling.

I diskussionen inom SSSK om värdet av fler svävare har anförts att svävare skulle vara särskilt lämpade att hjälpa skridskoåkare när de hamnat på flak av uppbrytande is. I motsats till helikoptrar utövar svävarna inte någon större inverkan på isen och de riskerar inte att blåsa ner skridskoåkare i vattnet. Om den lossbrutna isen är betryggande tjock så att den inte snabbt riskerar att brytas sönder i mindre flak kan svävare vara till god hjälp. I ett sådant läge är inte bemannings- och utryckningstiden avgörande. Erfarenheterna av uppbrytande is på havet och de större sjöarna är dock att isen bör vara av god kvalitet och minst ca 20 cm tjock för att inte riskera att vind och vågor snabbt bryter ned den i mindre flak. För att sådan is överhuvudtaget ska bryta upp krävs stora ytor av öppet vatten eller svag is i lovart eller mycket stark vind. En sådan situation är osannolik på Mälaren och de inre delarna av skärgården. I ytterskärgården, i områden med öppet hav samt på Vättern och Vänern kan dock en sådan situation uppkomma.

Patrullerande svävare

En förbättrad användning av befintliga svävare kunde vara att Svenska Sjöräddningssällskapet (SSRS) under dagar med hög frekvens av skridskoåkning i skärgården eller på Mälarens större fjärdar har svävaren bemannad och kanske under dagen placerad inom det aktuella åkområdet. SSRS har informerat SSSK om sin avsikt att pröva den metoden. Därmed blir bemanningstiden noll. En sålunda placerad svävare skulle kunna nå olycksplatser inom en radie på ca 25 km inom 15 minuter efter larm förutsatt att isen är bra och det inte finns öar i vägen som förlänger utryckningstiden.

Nackdelar med en jourbemannad svävare är buller. Ett samarbete av detta slag kräver att svävaren inte rör sig mer än nödvändigt. En potentiell fara med närvaro av svävare är att någon enstaka ledare eller grupp festas att utsätta sig för större risker än vad de annars skulle ha accepterat.

Övrig användning av svävare

De flesta skador som inträffar under utfärder med SSSK saknar koppling till plurr. Det kan t.ex. röra sig om skador på ben, axlar, muskler eller huvud till följd av fall eller om sjukdomar som hjärtsvikt, stroke, infarkt eller insulinkoma. I en del sådana fall är inte insatstiden fullt lika kritisk som vid massplurr och transport med svävare till väntande ambulans eller taxi kan vara ett bättre alternativ än helikopter (med tanke både på svårigheter att landa och kostnaden för insatsen). Ibland kan en kombination av insatser från svävare och helikopter eller ambulans vara en bra lösning. Svävare kan också vara bra i en situation där en grupp har fått reträtten avskuren genom nybruten rädda eller genom att is utmattats eller försvagats under dagen. Med förutseende planering bör man dock kunna undvika att sådana situationer uppkommer.

Även om de mindre svävorna kan dras på trailer efter bil är det föga realistiskt att SSSK ska få hjälp av dem vid åkning på mindre sjöar, där en stor del av Klubbens utfärder äger rum.

9.4 Räddning med hansabräda

På mindre sjöar, och i synnerhet de som ligger tidsmässigt utom räckhåll för hkp 998, är det bara den lokala räddningstjänsten som står till buds. För en professionell brandkår är bemanningstiden mindre än två minuter, medan det för borgarbrandkårer kan ta 15-30 minuter att få fordonen bemannade. Den totala insatstiden beror dels på hur lång vägsträckan till sjön är, dels hur snabbt räddningstjänsten kan ta sig från fordonen till olycksplatsen. Väl framme kommer den att i första hand använda hansabrädor för att nå den plurrade. Hela denna operation kan i flertalet fall bedömas ta mer än en halvtimme och erfarenheten säger också att kommunal räddningstjänst oftast bärgar döda kroppar efter skridskoåkare, isvandrare eller fritidsfiskare. Någon realistisk möjlighet att påtagligt assistera vid ett massplurr har inte räddningstjänsten. Det skulle ta för lång tid.

9.5 Egen räddning

När man åker i grupp är gruppens medlemmar den ”insatsstyrka” som har i särklass kortast bemannings- och insatstid. Under normala omständigheter klarar sig också SSSK:s åkgrupper bra utan assistans av stat eller kommun. Vid Ridöolyckan var relationen mellan dem som plurrade och de som stod kvar på isen osedvanligt ogynnsam, men flertalet av de plurrade drogs upp av skridskoåkare från andra grupper innan de första helikoptrarna kom fram. Med undantag för uppbrytande is och situationer där nästan alla i en grupp plurrar och där ingen annan skridskogrupp finns i närheten måste vi även fortsättningsvis räkna med att i första hand lita till egna krafter.

Det aktualiserar frågan om vad SSSK kan göra för att träna och utrusta medlemmarna för att ta sig upp själva eller med assistans av sina kamrater. Många plurrare tar sig upp själva, men i avsaknad av en fast iskant kan detta vara mycket kraftödande och svårt även med god uppstigningsteknik. För äldre medlemmar och för personer med ogynnsam relation mellan vikt och armstyrka kan det visa sig omöjligt även om man använder bästa tänkbara uppstigningsteknik. Mestadels får plurrade deltagare i en sådan situation kunnig hjälp av gruppens övriga medlemmar. Men svårigheter kan uppstå vid massplurr, vid uttunnande is och långa avstånd till stabil is samt vid skador eller situationer där den plurrade är apatisk eller i chock. Klubben har under senare år vid upprepade tillfällen råkat ut för sådana situationer.

Hjälpmedel

Flera olyckor vid utfärder med Klubben har visat på svårigheter att dra medtagna, skadade eller apatiska personer ur vaken med hjälp av kastlinan. Där detta trots allt lyckas har den plurrade ofta fått omfattande och svårsläta blåmärken på magen och bröstet efter att ha dragits över en bromsande iskant. Den ovan nämnda tanken på en optimalt placerad dragpunkt för linan och ett material på kroppens framsida som underlättar passage över iskanten är exempel på idéer som syftar till att lösa problemet. Ytterligare ett antal idéer har skriftligen framförts till säkerhetsgruppen. De avser såväl serietillverkade räddningsredskap som är så lätta att de skulle kunna medföras i en skridskogrupp som träning i att på plats tillverka räddningsredskap av pikar och vindsäckar. Säkerhetsgruppen välkomnar ytterligare förslag till redskap som underlättar räddning av kamrater.

9.6 Egen sambandscentral och kontakt mellan grupperna

Vid klubbens utfärder med abonnerad buss fungerar buss nr 1 som sambandsbuss. I transportchefens pm finns uppgift om mobiltelefonnummer till samtliga ledare, till sambandsbussen och övriga bussar. Det är ofta förekommande att turen under dagen anpassas till rådande förhållanden och att målplatsen ändras eller att någon grupp behöver hämtas på icke förutsedd plats. Om en olycka sker kan sambandsbussen omdirigera övriga bussar att hämta upp en skadad eller en hel grupp. Sambandsbussen kan också fungera som central för omdirigering av andra grupper till en olycksplats. Sambandsbussen har i allmänhet också ansvar för att kontrollera att alla som deltagit i turen finns med på hemresan.

Vid en allvarlig nödsituation är det självklart att kontakt skall ske direkt från olycksplatsen med SOS Alarm. Klubbens sambandsbuss kan utnyttjas för kommunikation mellan bussarna liksom med de deltagande grupperna. I dag får ledarna och busschaufförerna var sitt exemplar av transportchefens pm med alla telefonnummer. Som framgått ovan bör styrelsen överväga om varje ledare bör få ett extra exemplar att ge till sin kökarl.

Säkerhetsgruppen har sökt analysera vilken nytta, utöver vad sambandsbussen kan erbjuda, som SSSK skulle kunna ha av att etablera en egen sambandscentral hos Stockholmradio. Företaget är Sveriges enda civila kustradiostation. Kustradion tillhandahåller servicetjänster för yrkessjöfart och fritidsbåtar via VHF, MF, HF och mobiltelefon. Stockholmradio sysselsätter ett 20-tal operatörer, och administrativ personal med placering i Nacka Strand. Kustradion är bemannad dygnet runt och den är mindre belastade vintertid än sommartid. Ett samarbete med Stockholmradio skulle för SSSK:s del innebära att grupperna vid behov kan rapportera problem och begära assistans. Det innebär att Stockholmradio i mindre brådskande fall söker hitta en bra lösning på problemet, t.ex. hemtransport av någon som skadats lindrigt eller "kört in i väggen". Företaget skulle vid samarbete med SSSK hålla kontakt inte bara med SSRS enheter utan också med privatägda svävare och hydrokoptrar. Efter larm om massplurr eller allvarlig skada eller sjukdom skulle Stockholmradio kunna hålla kontakt med de enheter som sätts in samt begära hjälp från andra SSSK-grupper som befinner sig i den utsatta gruppens närhet. Skillnaden gentemot koordinering via Klubbens egen sambandsbuss skulle kunna vara större kapacitet och vana. Därtill bör man vara medveten om att Klubben saknar sambandscentral under dagar med utfärder med allmänna färdmedel liksom under dagar då SSSK-bussen bara används för resan till startplatsen.

Några ledare har i kontakt med säkerhetsgruppen framhållit betydelsen av att säkerställa goda kommunikationer mellan åkgrupperna. Vid allvarliga tillbud och olyckor finns ofta andra grupper i närheten. Inte sällan finns läkare och andra sjukvårdskunniga medlemmar att tillgå i någon av grupperna. Det kan också vara viktigt för fysiskt svaga grupper att kunna kalla på hjälp från starkare grupper. Denna kommunikation blir naturligtvis särskilt viktigt om man inte har en sambandscentral.

Kontakt grupperna mellan förutsätter att alla ledare (alternativt kökarlar) har mobiltelefonen påslagen. Om risken för störande privatsamtal till sådana telefoner bedöms som stor kan ledaren skaffa ett särskilt abonnemang för skridskoturer. Det räcker med ett betalkort och att byta simkortet i den ordinarie telefonen inför utfärden. En möjlighet som nämns i korrespondensen med säkerhetsgruppen är push-to-talk-tekniken som innebär att telefonen kan användas som walkie-talkie genom att man trycker på en knapp som gör det möjligt för flera mottagare att samtidigt ta del av ett meddelande.

9.7 Bättre rutiner hos SOS Alarm och räddningstjänsten

Ridöolyckan visar på stora brister i SOS Alarms och Sjöräddningens utlarmning av resurser och på samordningen mellan de deltagande enheterna. Sjöfartsverket har i sin utredning av olyckan lämnat ett stort antal förslag till åtgärder som syftar till snabbare verkställighet och bättre samband. Utöver vad som där sägs vill säkerhetsgruppen understryka att SOS Alarm bör skaffa sig god överblick över de privata resurser som kan finnas att tillgå. Det gäller t.ex. privatägda hydrokoptrar och svävare. Därtill får inte SOS i Södermanland och Uppland tveka att larma ut Stockholms läns landstings helikopter 998 från Gustavsberg/Mölnvik.

9.8 Sammanfattningsvis om räddning

Helikoptrar och svävare kan göra insatser när det gäller att föra nedkylda eller skadade personer till väntande ambulanser eller sjukhus, men deras möjlighet att assistera vid massplurr begränsas i hög grad av att insattiden från larm till räddning ofta kan förväntas överstiga de ca 20 minuter efter vilken tiden i vattnet blivit så lång att den plurrades liv är i uppenbar fara. Det innebär att Klubben alltid måste planera och genomföra sina turer på ett sätt som minimerar risken för sådana händelser.

Den bästa nyttan av svävare uppkommer om svävaren är bemannad och uppehåller sig inom det aktuella åkområdet. På mindre sjöar och i avlägsna delar av vårt åkområde kan vi över huvudtaget inte räkna med att få någon assistans.

10. Behov av utrustningsgrupp

Säkerhetsgruppen förordar inte några omedelbara ändringar i nu gällande föreskrifter för vilken utrustning deltagarna ska vara utrustade med. Vi välkomnar nya idéer men menar att varje ändring av regelverket måste föregås av prov under realistiska omständigheter. Att testa ny utrustning och väga olika lösningar mot varandra kräver kompetens och är tidskrävande. Inom Klubben finns många entusiaster och personer med hög ”materialkompetens”. Vi föreslår därför att styrelsen inrättar en utrustningsgrupp med uppgift att följa materialutvecklingen och att ta initiativ till prov av olika slag. Gruppen bör ha mandat att till säkerhetsgruppen och styrelsen föreslå ändringar i de obligatoriska utrustningskraven när underlag för sådana beslut föreligger. Gruppen bör också följa utvecklingen på skridskofronten. Avvikelse rapporteringen har resulterat i en del rapporter om skridskohaverier som säkerhetsgruppen saknar tid och kompetens att följa upp. Vi har en hel del mejl och brev om utrustningsfrågor som kan utgöra underlag för den nya gruppens bedömningar.

Bland alla inkommande förslag till säkerhetsgruppen finns ett om att Klubben borde avsätta en summa pengar för att uppmuntra uppfinnarverksamhet med inriktning på förbättringar av såväl personlig utrustning som räddningsutrustning.

11. Utbildningsbehov

Säkerhetsgruppen anser att det i första hand är utbildningsgruppens uppgift att närmare fundera på vilken förändring av Klubbens utbildningsutbud och kursernas innehåll som erfarenheterna av de senaste årens händelser ger anledning till. Uppenbarligen har också utbildnings-

gruppen och de som ansvarar för utbildningen av ledare och kökarlar redan utnyttjat dessa erfarenheter.

Exempel på detta är att iskunskapskursen vid övning på is tränat ett scenario med räddning efter massplurr. Denna övning kommer att upprepas vid iskunskapskurserna och ingå som del av den övning på is som ingår i kökarlarsutbildningen. I den teoretiska delen av kökarlarsutbildningen diskuteras kökarlars roll vid räddning. Utbildningsgruppen anser att frågan om kökarlars roll vid räddning bör tas upp vid kökarlarskonventet 2007 och att man bör överväga hur övning och fortbildning för alla tidigare utbildade kökarlar ska kunna komma till stånd.

En samövning mellan ledare och kökarlar genomfördes i februari 2006. Utbildningsgruppens uppfattning är att ledarutfärden på is bör genomföras tillsammans med kökarlarna vart annat år.

Utbildningsgruppen anser att Klubben beträffande hantering och behandling av svårt nedkyllda människor i första hand bör ta fram en praktisk instruktion för alla om hur man behandlar sådana personer. Hans Åström har åtagit sig att skriva ett förslag som kan utgöra underlag för samråd med läkare i klubben. Målsättningen är att få ett brett stöd inom klubben för dessa praktiska råd. Slutresultatet kan antingen läggas ut på ledarsidan eller publiceras i Isbiten och sedan tas upp i klubbens olika utbildningar.

Utbildningsgruppen föreslår efter samråd med den ansvarige för isspanarna att de som har anmält sig till isspaning inför den kommande säsongen inbjuds till ett möte i november för att tillsammans med någon eller några av israpportörerna gå igenom isspanarnas uppgifter och vilka förväntningar som ställs på dem, säkerheten under pågående isspaning samt spaningsrapportens utformning. Från hösten 2007 kommer dessutom klubbens GPS-kurser att vara öppna för isspanare och eventuellt även för intresserade medlemmar. Kurserna föreslås bli dubblade.

Vid klubbens ordinarie turer utlyses under säsongen 2006/2007 en eller flera grupper som under turen ägnar sig åt iskunskap. Vid dessa turer tränas åkteknik, iskunskap, utrustningens användning, räddning, etc. Ledarna anpassar det pedagogiska innehållet till deltagarnas önskemål och förkunskaper. Utbildningsgruppen har hittills inte ansett att Klubben särskilt bör betona momentet räddning före de mer preventiva kunskaperna om hur man undviker att en räddningssituation uppstår.

Säkerhetsgruppen föreslog i remissutgåvan av den nu aktuella rapporten att utbildningsgruppen borde överväga att ta fram en säkerhetsskrift som sammanfattar det medlemmarna behöver kunna om risker, klädsel, utrustning, larm och räddning mm. Utbildningsgruppen anser att denna uppgift inte faller inom gruppens ansvarsområde, men är beredd att samverka med råd om säkerhetsgruppen tar sig an den. Möjligen borde uppgiften i första hand falla på informationsgruppen.

12. Effekter av klimatförändringen

Den klimatförändring som förefaller vara på gång ställer skridskoåkarna i Stockholmsområdet inför nya problem. På lång sikt kommer vi kanske inte att få njuta av havsis eller bärig is på de stora mälarfjärdarna. Innan detta eventuellt inträffar måste vi räkna med en övergångsperiod då säsongen successivt blir kortare och då de stora insjöfjärdarna och den eventuella havs-

isen sällan hinner växa till en tjocklek där den är väl bärig. För Mälarens del kan det innebära sen isläggning och att de större fjärdarna är tunnare än vanligt och bryter upp redan till följd av korta mildväder.

Situationen förvärras av att klimatexperterna räknar med ökad förekomst av friska eller hårda vindar och större vinternederbörd, i huvudsak som regn. Detta leder till ökade vinterflöden i bäckar och åar samt till att strömförhållandena påverkas i både mindre och större sjöar. Ökad variation hos vattenståndet kan också förvärra problemen med landlöshet.

Sammantaget innebär detta att sund och områden som vi normalt inte betecknar som särskilt problematiska kan bli farligare än vad vi är vana vid. Det blir sannolikt också så att Klubben i växande utsträckning tvingas förlägga sina utfärder till mindre och medelstora sjöar i högre terräng i t.ex. Västmanland och Dalarna. Det innebär att vi hamnar på sjöar utan svävare och på ett växande avstånd från räddningshelikopterns stationeringsplatser.

13. Erfarenhetsbank

Ett annat inkommet förslag gäller utarbetande av iskartor på nätet i vilka erfarenheter av svaga partier och riskfyllda områden läggs in. Grunderna till en sådan erfarenhetsbank finns redan i t.ex. Rolf Gezelius böcker. Säkerhetsgruppen föreslår att styrelsen efter samråd med IT-gruppen överväger förslaget. En risk kan dock vara att medlemmarna uppfattar områden som inte omnämns som okontroversiella från risksynpunkt.

14. Låt incitamenten stödja Klubbens säkerhetskultur

Klubben bör på olika sätt befrämja en inställning till skridskoåkning som värdesätter kvaliteten i form av säkerhet, kamratskap och naturupplevelser framför olika mängdmått som antal genomförda färder och uppdrag eller deltagarkilometrar. Vi uppmanar styrelsen att fundera på möjligheten av att förändra SSSK:s incitamentsystem så att det stödjer Klubbens säkerhetsarbete och befrämjar en god åkkultur.

15. Förslag och rekommendationer i kort sammanfattning

1. SSSK bör utveckla en säkerhetskultur som innebär att vi under utfärder i högre utsträckning än idag tar vara på kompetensen hos hela "besättningen". De nya intagningsreglerna är ett steg i rätt riktning. För att tydliggöra transportchefens ansvar bör styrelsen fastställa rådande praxis som innebär att denne kan/ska säga nej till ett turupplägg som föreslås av israpportören om det enligt hans/hennes uppfattning är olämpligt från säkerhetssynpunkt. På motsvarande sätt bör en tjänstgörande kökarl kunna förhindra gruppen att ta en av ledaren föreslagna färdväg om den kan bedömas som farlig.
2. Det bör ingå i isspanarnas rutin att direkt efter hemkomsten skriva en färdrapport med färdspår och lägga ut den på Klubbens hemsida.

3. Systemet med ledarsamling på is bör behållas vid utfärder med gemensam start.
4. Ledarnas inläsning före utfärd skulle underlättas om Klubbens hemsida utvecklas så att man kan ange ett åkområde och ett tidsintervall och få fram alla berörda färdrapporter.
5. Styrelsen bör överväga att i en *policy för ledare* sammanfatta vilka rutiner och vilken säkerhetskultur som bör prägla ledarnas arbete.
6. Dubbelt ledarskap har – rätt utfört – större fördelar än nackdelar och båda bör få tillgodoräkna sig meriten av turen.
7. SSSK:s säkerhetspolicy bör förtydligas så att det framgår att kökarl alltid ska utses och att tjänstgöringsvillig legitimerad kökarl ska väljas i första hand. Formuläret för rapportering av genomförda turer bör ändras så att plats tillkommer för angivande av vem som utförde kökarluppdraget.
8. Styrelsen bör överväga att i en *policy för deltagare* sammanfatta vad som förväntas av medlemmarna under utfärder med SSSK samt informera om vilka rättigheter deltagarna och upplysa dem om att det också finns en policy för ledare.
9. Systemet med obligatorisk utrustningskontroll bör behållas och tjänstgörande ledare bör vid utfärder med abonnerad buss utnyttja bussfärden för att via högtalaren påminna om att kontroll kommer att ske och informera deltagarna om vilka kraven är.
10. Alla medlemmar bör uppmanas att regelbundet kolla sin egen flytkraft och flytläge genom varmplurr med fullständig vinterutrustning och styrelsen bör verka för tillkomsten av fler möjligheter till varmplurr i bassäng.
11. Klubben bör pröva nya former för utfärder innebärande att tjänstgörande ledare vid utfärder med allmänna färdmedel eller egna bilar var för sig bestämmer upplägget för sin tur (inkl. start- och målplats samt det maximala antalet deltagare). Några gånger under nästa säsong bör samma modell användas för turer med gemensam buss. Det nya systemet förutsätter förändringar i det elektroniska anmälningssystemet så att man kan se vilka som anmält sig till respektive ledares tur.
12. För att stärka arbetet med att vårda och utveckla ledarnas kompetens bör styrelsen överväga att inrätta en arbetsgrupp med ansvar för ledarna.
13. Det ska vara roligt att leda. Därför kan styrelsen överväga att ändra systemet för när man som ledare anmäler sig för uppdrag. Genom att medge större frihet i detta avseende kommer fler ledare att tjänstgöra under dagar som lockar många deltagare och färre under dagar med sämre betingelser. Förändringen kommer troligen att leda till jämnare gruppstorlek och till minskad risk för att någon leder under omständigheter som han eller hon känner tveksamhet inför.
14. Ledare och kökarlar bör genomföra fler gemensamma övningar i syfte att förbereda sig mentalt för svåra situationer.

15. Styrelsen bör underlätta en tät dialog med medlemmarna om frågor som är av betydelse för säkerheten. Till någon del bör bussresorna kunna utnyttjas för detta. Informationsgruppen och IT-gruppen bör därutöver fundera över vägar att förbättra möjligheterna till feedback från medlemmarna när det gäller deras upplevelser av utfärder med Klubben.
16. De nu gällande utrustningsreglerna bör inte ändras förrän bättre underlag baserade på realistiska prov av potentiellt intressanta nyheter föreligger. Säkerhetsgruppen välkomnar insatser av medlemmar som systematiskt vill testa olika material och lösningar samt föreslår att styrelsen tillsätter en utrustningsgrupp med uppgift att systematiskt pröva olika koncept.
17. Med tanke på larm-, bemannings- och utryckningstiderna har svävare begränsade möjligheter att assistera personer som befinner sig i isvakar. Svävare som patrullerar i åkområdet får kortare insatstid men kan ändå ha svårt att nå fram i tid. SSSK bör inte förlita sig på svävarassistans utan alltid planera för att undvika plurr och om sådana inträffar klara räddningen på egen hand. Klubben bör i samverkan med SSRS pröva möjligheten av att under helgdagar ha en bemannad svävare stationerad i sitt åkområde.
18. Informationsgruppen bör överväga framtagande av en säkerhetsskrift som sammanfattar det medlemmarna behöver kunna om klädsel, utrustning, larm och räddning mm.
19. Styrelsen bör överväga om inrättandet av en webbaserad erfarenhetsbank kan vara av värde för att sprida information till ledare och medlemmar om områden som ofta har svag is.
20. SSSK bör främja en inställning till skridskoåkning som värdesätter kvalitet i form av säkerhet, kamratskap och naturupplevelser framför olika mängdmått som antal genomförda färder eller deltagarkilometrar. Styrelsen bör därför överväga att förändra SSSK:s incitamentsystem så att det stödjer Klubbens säkerhetsarbete och befrämjar en god åkkultur.