

# Rapport från Prioriteringsgruppen\*

## Innehållsförteckning

<b>A Mandat och inledning</b>	<b>2</b>
-------------------------------	----------

### **B Sammanfattning av prioriterade förslag**

1 Ökad systematisering och kunskap om riskabla områden	2
2 Bättre ledarsamordning på isen	3
3 Utbildningsinsatser	3
4 Samordning och kommunikation mellan ledare på isen	5
5 Minska gruppernas storlek på klubbens turer	6
6 Ökad säkerhet i ytterskärgården	6
7 Krishanteringsplan för stöd i krissituationer	7
8 Tona ned Isnytt	7

### **C Bilagor:**

1-8 Fördjupningar till prioriterade förslag 1-8	7
9 Punktsammanfattning av ledardiskussionen om Askö	17
10 Tematisk sammanställning av förslagen på ledarträffen	20
11 Brandfjärden: mysteriet med den försvunna isen	21

\* I gruppen har ingått Patrik Claesson, Staffan Danielsson, Klara Håstad, Ulrika Latzke och Peter Svedberg



## **A Mandat**

Vår grupp har inte fått några skriftliga direktiv från Styrelsen (bara ganska lösa muntliga sådana). Vi har uppfattat att vår uppgift är att:

- 1) Tänka igenom säkerhetsutredningens (SU) många utmärkta förslag.
- 2) Sammanställa de förslag på nya rutiner och förändringar i Klubbens verksamhet som ledarna framförde vid träffen 2003-10-07.
- 3) Jämföra SU:s och ledarnas förslag och se om det föreligger stor samstämmighet i viktiga delar, samt att identifiera de skillnader i betoning som finns. En del av de förslag—i punktform—som ledarna framfört är alltför kortfattade och allmänna för att kunna uttolkas närmare (se även bilaga C 9). Vi har dock inte funnit några mer betydande förslag från SU som ledarna inte tar upp—eller vice versa. (En tematisk sammanfattning av ledarnas förslag finns i bilaga C 10.)
- 4) Lyfta fram de förslag som vi i gruppen finner anledning att prioritera högst, med beaktande av effekter på främst säkerheten, men också på trivseln för Klubbens ledare och medlemmar. Vi tar då även hänsyn till genomförbarhet i form av personresurser och tidsåtgång.

Under punkt B finns en kort sammanfattning av våra 8 högst prioriterade förslag. Någon inbördes rangordning av dessa förslag har vi inte gjort. I bilagorna C 1 – 8 finns en utförligare redogörelse för respektive förslag. I bilaga C 11 ges ett exempel på den typ av högrisksituation som vi diskuterar i förslag B 1 nedan (denna bilaga är under omarbetning och bifogas senare).

## **B Sammanfattning av prioriterade förslag**

### *1) Ökad systematisering av kunskap om riskabla områden (inte bara sving!)*

En angelägen åtgärd är att inventera vilka övriga delar av skärgården som har liknande förhållanden som Yttre Hållsfjärden vad avser strömmar, bottenpografi och andra naturliga fenomen som kan ge upphov till inte bara sving, utan också till hastig uppbyggnad av isen av andra skäl. Det har hänt att stora isytter i skärgården har brutits upp och försvunnit mycket hastigt även utan sving. Sådana tillbud måste vi gardera oss

bättre inför. Klubben bör därför utarbeta en strategi för hur **information om högriskområden** ska insamlas och göras lätt tillgänglig för israpportörer och ledare inför planering av turer, främst i ytterskärgården, men även på större sjöar. Vad vi avser är verkliga högriskområden för stora grupper (definitivt inte åmynningar etc.). Vad vi kan utläsa har både SU och ledarna varit inne på liknande tankegångar. Detta arbete, som kan bli krävande, bör starta snarast och utvecklas kontinuerligt under kommande säsonger.

## *2) Bättre ledarsamordning på isen*

Vårt intryck är att den tid som ägnats åt ledarsamordning och briefing inför avfärderna har reducerats kraftigt de senaste åren. Vi föreslår därför att det ska vara en **obligatorisk samling** för ledarna på isen före avfärd. Det tar vanligtvis deltagarna 15-20 minuter att komma i ordning efter det att de kommit ur bussen, medan ledarna oftast är åtklara på 1-5 minuter. Ledarna har därmed 10-15 minuter ”till godo”. Denna tid bör ägnas åt en obligatorisk samordning mellan ledarna för att diskutera tidigare erfarenheter från det aktuella området, ta del av den senaste informationen om isen, väder- och strömförhållanden m.m. En ytterligare fördel med en obligatorisk och strukturerad samordning på isen för samtliga ledare är att **gruppstorlekarna kan fördelas mer jämnt**. Både SU och ledarna har framfört liknande förslag, som bör kunna genomföras omgående utan några kostnader.

## *3) Utbildningsinsatser*

Flera utbildningar inom SSSK, för såväl medlemmar som ledare (både nya och mer erfarna), bör förändras/förbättras/förstärkas. För **medlemmarna** handlar det i första hand om **välkommenprogrammet**. Vi anser att det bör ställas högre krav på de blivande medlemmarnas åkförmåga och utrustning, då det idag är alltför många som kommer dåligt rustade till våra ordinarie turer. Med bättre åkförmåga —och utrustning— hos nya deltagare kommer säkerheten på turerna att höjas. Initiativet med **PRIO-turer** (praktisk isorientering) anser vi vara mycket bra som en (frivillig) fortsättning på välkommenprogrammet. Dessa turer kräver dock bättre marknadsföring än idag, genom att man berättar om dessa turer på välkommenprogrammet, att de annonseras tydligare i Isbiten och på Isnytt. **Infokvällarna** om iskunskap (som Johan Porsby & Helge Karlsen

håller i) bör utökas ytterligare. Det kan handla om t.ex. navigering/GPS, utrustning, skridskoteknik på ÖIP, hur vi hanterar skador, fotografering mm.

Vidareutbildning av existerande **ledare** bör vara det bästa sättet att på lite längre sikt se till att våra turer genomförs på ett säkert sätt. Några förslag är att **ledarträffen** i oktober inriktas mer på utbildning, att ytterligare en ledarträff (i februari?) på detta tema ordnas, och även fler **utbildningskvällar** på speciella teman. Vi ställer oss dock tveksamma till några av de förslag som SU fört fram (se bilaga C 3).

#### *4) Samordning och kommunikation mellan ledare på isen under turen*

Samordningen mellan ledare på isen under turen tror vi löses bäst genom en större satsning på utbildning av våra nuvarande ledare, och **inte** främst genom några **tekniska hjälpmedel** (påslagna mobiltelefoner under turen, walkie-talkie). Med utökad utbildning/utveckling lär vi ledare känna varandra bättre, vilket förhoppningsvis kan leda till ett mer öppet klimat mellan ledarna inom SSSK. Vi bör dock vara medvetna om att utbildning i **attitydfrågor** tar lång tid, kanske många år.

#### *5) Förslag för att minska gruppernas storlek på klubbens turer*

Inom SSSK finns det närmare 200 aktiva ledare. Om alla dessa ledare verkligen ledde fyra grupper per säsong skulle detta motsvara 800 turer. Förra säsongen genomfördes 645 klubbtureturer, vilket ger ett **genomsnitt** på lite drygt 3 turer per ledare. Då det finns ett antal ledare som är mycket aktiva, och leder långt fler än 3 uppdrag, blir **medianvärdet** snarare 2,5 turer per säsong.

Helt klart finns det ett mycket starkt önskemål från flertalet ledare att minska gruppstorlekarna, inte bara av säkerhetsskäl, utan även för trivselns skull (se bilaga C 9). Det finns bara tre möjliga alternativ när det gäller att få ner gruppstorlekarna: (1) Minska antalet (aktiva) **medlemmar**; (2) öka antalet ledare genom **intensifierad nyrekrytering**; och (3) att **befintliga ledare blir mer aktiva** och de facto leder fler grupper än för närvarande. Vi tror mest på det senare alternativet och efterlyser åtgärder från klubbens sida för att öka intresset att verkligen leda lite oftare. Det kan vara "belöningar" av olika slag (se bilaga C). Vi tror inte att det går att framtvunga större ledaraktivitet med hårdare "regler". Mer av **morot än piska!** En ökning av genomsnittet (bättre statistik behövs) på

3 genomförda ledaruppdrag till 4 skulle kunna minska gruppstorlekarna högst påtagligt. Kan man sedan få mer **flexibilitet** i systemet så att ledarna känner sig uppmuntrade att i ökad omfattning hoppa in när det förväntas bli stor medlemsanslutning är det än bättre.

#### *6) Förslag om ökad säkerhet i ytterskärgården*

Vid ytterskärgårdsis och oprövade isar finns anledning att ha ett mindre antal deltagare per grupp än vid åkning på säkrare isar. Vi föreslår därför att dessa turer inte utlyses för alla åkgrupper och att en **begränsning av antalet platser** införs på Isnytt och webben. Samtliga grupper kan medfölja på turer i ytterskärgården då stabila väder- och isförhållanden råder. En annan tanke kan vara att utlysa turer för åkare som genomgått **iskunskapskursen** och/eller som har god isvana. En ytterligare idé är att uppmuntra **dubbelt ledarskap**/vice ledarskap på sådana turer av säkerhetsskäl, men också för att främja kompetensutveckling och kunskapsöverföring. Vidare bör **israpportörerna** tydligare klargöra vilken särskild åkstyrka, erfarenhet eller utrustning som är nödvändig för att följa med på turen vid förväntad problematisk väderlek (t ex kyla eller dimma) eller till riskabla områden (t ex ytterskärgård).

#### *7) Ta fram en plan för hantering av krissituationer*

Klubben behöver upprätta en plan/riktlinjer för hur och vem som ska agera i den akuta fasen direkt efter en incident. Händelsen vid Askö visade att det var svårt att få kontroll och överblick när den akuta räddningsfasen var avslutad och ledare och deltagare samlades vid Askölabbet. Det är mycket sannolikt, och förståeligt, att ledare som råkar ut för allvarliga olyckstillbud kan bli skrärade och få svårt att agera helt rationellt. De ledare som blir inblandade kan därför ha hjälp och stöd av en **checklista** över vad man bör göra i en sådan situation. Krishanteringsplanen bör innehålla rutiner som säkerställer inräkning och omhändertagande. Den bör innehålla en sammanställning av de räddningsmöjligheter som finns.

#### *8) Tona ned Isnytt*

Generellt sett ger israpportörerna en saklig beskrivning av isläget. Vissa israpportörer ger dock en mer målande och optimistisk bild än andra, vilket möjligen kan förleda en

mindre frekvent lyssnare att tro att isläget är bättre än vad det är. Vid sämre förhållanden bör Isnytt tonas ned något för att underlätta för medlemmarna att inte åka på is som är svårare än vad de har kunskap för. Att såsom SU föreslår referera inkomna ismeddelanden och att varna för kända faror skulle medföra en mycket lång israpport. Det kan dock vara på sin plats att varna för kända faror i sådana områden som man kan förespa att många medlemmar kommer att åka till (se även förslag B 1 ovan).

## C Bilagor

### **Bilaga C 1: Ökad systematisering av kunskap om riskabla områden (inte bara sving!)**

En inte alltför vågad gissning är att kraftfulla åtgärder kommer att vidtas för att förhindra en upprepning av händelsen på Yttre Hållsfjärden. En angelägen åtgärd är att inventera vilka övriga delar av skärgården som har liknande förhållanden vad avser strömmar, bottentopografi och andra naturliga fenomen som kan ge upphov till inte bara sving, utan också till hastig uppbrytning av isen av andra skäl. Dessa uppgifter kan sedan läggas ut på webben så att israpportörer och ledare har dem lätt tillgängliga inför planering av turer i de områden det gäller.

Det är inte bara risken för sving som behöver beaktas. Det har hänt att stora isytor i skärgården har brutits upp och försvunnit mycket hastigt även utan sving. I bilaga C 11 finns en kort beskrivning av en sådan incident från 1996, som kan tjäna som exempel. Det finns förmodligen även andra typer av mycket ovanliga, men ändå inte uteslutningsbara, tillbud som vi behöver gardera oss bättre inför.

I SU:s rapport (s 76) beskrivs ett flertal händelser (sedan 1603!) där stora isytor bryts loss och seglar iväg (i flertalet fall med fiskare på isen). Den episod som beskrivs i Bilaga 11, där en stor isyta bara ”försvinner” är inte unik, men mer samlad aktuell dokumentation från främst skärgården tycks saknas. Andra måste ha upplevt snarlika tillbud, som kan komma att inträffa igen och då kanske inte med samma lyckliga utgång. Därför förefaller det viktigt att:

- 1) Sammanställa rapporter om liknande händelser.
- 2) Försöka identifiera de bakomliggande orsakerna och finna gemensamma nämnare.

3) Utredda vad Klubben kan göra för att minimera risken att grupper hamnar i situationer där snabb isupplösning kan inträffa (väder, vind, förändringar i lufttrycket, tidigare vind, våghöjd, strömförhållanden etc.).

4) Utarbeta en strategi för hur sådan information ska insamlas och göras lätt tillgänglig för israpportörer och ledare inför planering av turer, främst i ytterskärgården, men även inom andra områden.

Vi har hört med Mats Dahlgren och Johan Porsby om huruvida arbetet med att etablera ett "sjöregister" och/eller "incidentregister" innehåller liknande tankegångar, men så är uppenbarligen inte fallet och det arbetet har tydligen legat i träda.

I SU är man dock inne på samma tankar (som vi föreslår ovan) i avsnitt 6.10, med rubriken "Riskbedömning och hantering av isdrift" (s 125). Utredningens punktade förslag 3, 4 och 7 under rubriken "Information, utbildning och erfarenhetsåterföring" (s 137) är också helt i linje med vårt förslag, liksom punkterna 28, 29 och 30 (s 139). Det förefaller även som om ledarna ser liknande förslag som angelägna. Några axplock ur fataburen (siffran efter respektive förslag anger ledargrupp):

- Systematisera riskindikatorer. Dokumentera! **1**
- Kontinuerligt säkerhetsarbete med högre profil än idag. **1**
- Observans på sving, sjö, frånlandsvind, iskant, inga bindande öar – samtidigt. **5**
- Förbereda oss på att detta, eller liknande, kan hända igen. **5**
- Identifiera risksituationer. **8**
- Identifiera geografiska riskområden. **8**
- Döds-kalleisar, i synnerhet tunn is, vår is, oskyddade isområden, utomskärs, stora fjärdar, isdrift och släpp från stranden. **8**
- Kunskap om skärgårdsisförhållanden ska bevaras så att vi inte gör om misstaget. **10**
- Ökad kunskap om dyning och NO-vind. **11**
- Kartläggning av riskområden. Egen och lokalbefolkningens erfarenhet. **14**
- Utbildning. Strömmar, vindar, vågor. T.ex. Lage Larsson. **14**
- Farliga områden görs kända. **15**
- Respekt för svinga. **17**
- Lärdom: Vi saknar bra system för övergripande riskbedömning/policy. **19**

Hur informationen om högriskområden ska samlas in bör snarast utredas närmare (t ex genom efterlysning av rapporter om allvarliga incidenter från ledarna på webben). Hur denna information sedan ska sammanställas och göras lätt tillgänglig för ledare och israpportörer inför planering av turer bör förmodligen också stötas och blötas något innan konkreta beslut fattas.



## **Bilaga C 2: Bättre ledarsamordning på isen före avfärd**

Vårt intryck är att den tid som ägnats åt ledarsamordning och briefing inför avfärderna har reducerats kraftigt de senaste åren. Tidigare var det vanligare att ledarna samlades innan bussen avgick, eller vid ankomsten till isen, för en genomgång av dagens tur(er), vilka isar som kan förväntas, val av alternativa färdvägar, luriga partier, speciella lokala förhållanden etc. Förra säsongen var flera av oss i prioriteringsgruppen med om att informationen före avfärd vid ett antal tillfällen inskränkte sig till en upplysning om vid vilken tid man förväntades vara tillbaka i bussen och huruvida man kan lämna kvar grejor i densamma. En av förklaringarna till den bristande informationen har varit det lätta kaos som ofta har rått vid Stadshuset pga. knapp busskapacitet i förhållande till antalet förväntansfulla skrinnares. Transportsamordnarens och ledarnas uppmärksamhet har då varit helt inriktad på att reda ut transportlogistiken. Det finns förmodligen andra kompletterande förklaringar. Svårigheten att få tiden att räcka till för behövlig samordning och information innan bussen avgår lär dock bestå.

Vårt förslag är därför att det ska vara en *obligatorisk* samling för ledarna på isen under 5-15 minuter före avfärd. En sådan samling bör vara till gagn inte bara för säkerheten utan även för trevnaden på turerna. Vi kan heller inte se att det finns några ”kostnader” förknippade med förslaget; det är en win-win-situation.

Våra erfarenheter är de följande:

- 1) Det tar vanligtvis deltagarna 15-20 minuter att komma i ordning efter det att de kommit ur bussen och ut på isen.
- 2) Flertalet ledare brukar vara lite bättre förberedda och vara åtklära på 1-5 minuter.
- 3) Ledarna har därmed 10-15 minuter ”till godo”. Många ledare brukar åka runt lite för att få upp värmen och känna av isen. Det är ingenting som är nödvändigt. Genom att starta lite långsamt kan uppvärmningen ske under färd och isen vid startplatsen är sällan representativ för åkområdet i stort.
- 4) Om dessa ”bortspilda” 10-15 minuter ägnades åt en obligatorisk samordning mellan ledarna skulle tidigare erfarenheter från det aktuella området hinna diskuteras och all ny aktuell information om isen, väder- och strömförhållanden m.m. kunna förmedlas till samtliga ledare.
- 5) Vi kan då också lösa problemet med ojämna gruppstorlekar (se nedan).

Vi bör därför strax innan vi når startplatsen göra det obligatoriskt att meddela deltagarna i bussen (eller vid bilträffen) följande:

- \* Ledarna behöver en stund för att konsultera varandra om isläget etc. och att de kommer att samlas i en grupp en bit ut på isen.
- \* Deltagarna förväntas hålla sig en bit bort från denna grupp och vänta med frågor en stund och invänta en signal att nu är det tid för samling och gruppindelning och—avfärd.
- \* Om några deltagare har färsk/relevant information om det aktuella isområdet, ombeds de meddela detta till en av ledarna, och fråga om det är läge att hon/han är med vid ledarnas samordning.

Detta förslag är tänkt som ett komplement till den samordning som oftast (men inte alltid) sker per telefon kvällen före mellan israppportören/transportsamordnaren och ledarna, och ibland dessutom innan bussen avgår. I många fall har samordningen kvällen innan fungerat bra, andra gånger mindre bra, och förmodligen kanske inte alltid med samtliga ledare och då speciellt inte med de mindre erfarna? Det behöver inte bli fråga om långa överläggningar på isen. Finns det inget nytt att förmedla och har ingen ledare några obesvarade frågor, kan man vara klar med samordningen på någon minut.

En ytterligare fördel med en obligatorisk och strukturerad samordning på isen för samtliga ledare är att gruppstorlekarna kan fördelas mer jämnt. Under årens lopp har vi alla sett exempel på hur någon ledare snabbt försvunnit ut på isen med en liten, kanske utvald, grupp deltagare. Resterande ledare har då ofta fått ohanterligt stora grupper—det hörde vi senast på ledarträffen (2003-10-15) några exempel på från förra säsongen.

Mycket stora grupper är, som vi alla vet, inte bara starkt trivselhämmande. Stora grupper är också en betydande säkerhetsrisk, och då inte minst i grupp 4 och 5 som i allmänhet har de minst vana och starka deltagarna. Är dessutom isen vansklig (tunn, våris, svingis eller lurig skärgårdsis) är redan en grupp på 20 personer några för många. Det får helt enkelt inte vara så att någon ledare piper iväg med ett halvt dussin deltagare medan andra tvingas leda grupper på över 30 personer—vilket har hänt. En obligatorisk och regelmässig samling för ledarna och transportsamordnaren på isen före avfärd är ett effektivt sätt att förhindra att sådana händelser upprepas.

Flera ledargrupper diskuterade och föreslog åtgärder (2003-10-07) i linje med vad vi har framfört här, så det verkar inte vara någon större oenighet kring förslaget i stort, även om detaljerna måste finslipas. Även SU föreslår att ”säkerställ att ledarna ges tillräcklig briefing vid en gemensam samling innan start” (förslag 23, s 138). SU föreslår dessutom att Klubben bör överväga att inrätta en ny befattning som turchef.

Grundproblemen, som vi ser dem, är (1) att de nuvarande reglerna (som de är skrivna t ex i råden till TC) inte alltid följs i praktiken, (2) att de inte är tillräckligt skarpt formulerade och (3) att det inte är obligatoriskt att följa dem. Vi har svårt att tro att inrättande av en turchef skulle leda till ökad säkerhet och/eller till bättre genomförda turer. Om vi skärper reglerna—och kraven på efterlevnad—tror vi inte att det behövs någon ny befattning, ytterligare filtrering av information och byråkratisk (hemska ord) samordning.

Vi tror inte att man med denna nygamla reform—obligatorisk ledarsamling på isen—kan undvika alla svårförutsebara händelser och olycksrisker (som den vid Askö). Som framgår av SU var det uppenbarligen ingen ledare, eller någon annan i Klubben, som upplevt något liknande tidigare. Den typen av närmast unika händelser har ingen ”turchef”, eller israpportören och ledarna, någon verklig möjlighet att förutse i det enskilda fallet. Möjligen kan man, som SU föreslår, minska risken för ”speciella” händelser på längre sikt genom att tillsätta en grupp som försöker identifiera risker som vi normalt inte räknar med (bilaga C 1). I väntan på detta är det vår övertygelse att en obligatorisk och strukturerad kommunikation mellan ledarna före avfärd på isen, ungefär som skissats ovan, ändå skulle medföra att många inte fullt så sällsynta risker och problem under turerna reduceras.

### **Bilaga C 3: Utbildning**

Utbildningen kan fylla flera syften, såsom

att ledarna lär sig något nytt,

att vi skapar ett större engagemang hos ledarna,

att det ses som en belöning att få vidareutbilda sig som ledare inom SSSK.

Förslag på vidareutbildning för ledare:

**Ledarträffen i oktober:** På ledarträffen i oktober tar vi bort mycket av den information (envägskommunikation) som finns idag och utökar de delar som involverar **alla** ledare,

t.ex. genom workshops, grupparbeten kring någon eller några specifika frågor. Vi kan också tänka oss att några ledargrupper ”redovisar” sina uppgifter senare på säsongen.

**Ny ledarträff, en kväll i februari:** Här kan vi ta upp sånt som har hänt under säsongen, incidenter eller förbättringsarbete som bör göras.

**Tillgängliga utbildningskvällar för ledare:** GPS, hjärt/lungräddning, avancerad iskunskap mm. Ett bra sätt att motivera och belöna våra ledare genom att tillhandahålla denna typ av utbildning. Kostnadsfria för ledare.

**Ledarträffen på is:** Gör detta som en utbildningsaktivitet i högre utsträckning än idag. Se till att ha en person som är huvudansvarig för ledarträffen på is under flera år, så att vi får kontinuitet. Men ta gärna in de nya ledarna för vissa avsnitt.

**Samla all ledarinfo:** Gör ett kompendium varje höst (”SSSK ledarinfo 2003/2004”) med all ledarinfo samlad på ett ställe. Idag är det en mängd lösblad (busspriser, koder, erfarenheter m.m.) som gör det svårt att säkert veta var jag som ledare skall hitta relevant och uppdaterad information.

Kanske skall vi ha en **utbildningskommitté** i SSSK. Några som har helhetsgrepp om all den utbildning vi bedriver inom SSSK; utbildningen av blivande medlemmar, av medlemmar, av kökarlar, av blivande ledare och av existerade ledare.

Utbildning av våra medlemmar kräver att vi har flera personer som vill dela med sig av sina kunskaper, men detta borde dock kunna vara genomförbart redan till nästa säsong. Vidareutbildning av ledare kräver att SSSK ser detta som ett av sina viktigaste områden och att det får all den uppmärksamhet och det engagemang som är nödvändigt för att SSSK skall fortsätta vara den ledande klubben inom långfärdsskridsko.

I säkerhetsutredningen talas om utbildning i förslag 3 till 9 (s 137-38) och förslag 41, samt på sidan 113, ”*Förbättrad utbildning av medlemmar och ledare*”. Av de förslagen finns flera med i vår prioriterade lista. Vi har dock valt att inte tillstyrka följande förslag: ”*Övningar vid varje tur*”: Vi har många deltagare som åker ofta med oss, och dem skall vi inte tråka ut med att göra övningar på varje tur. Det kan dock vara värt att göra en

*”genomgångs- och övningsbank”* som ledarna *kan* använda sig av på vanliga turer eller på PRIO-turer.

*”Examensarbete på ledarutbildningen”*: Kan vara bra under ett par år, men det kan vara svårt att finna 10-20 relevanta uppgifter varje år.

*”Särskild isrävsutbildning”*: Vi tror att frivilliga ledarsammankomster med ett givet tema kan vara en idé att prova.

*”Ytterligare kvalifikationer för ledarmärke”*: Bör ej krävas.

På ledarträffen angående Asköhändelsen i oktober 2003 kom ledare fram till ett antal förslag och inom utbildningsområdet rörde det framför allt vidareutbildning av existerande ledare, avancerad isutbildning, praktiska iskunskaper etc. Med de förslag som finns på utbildning av framför allt ledare ovan tror vi att vi fångat upp ledarnas idéer.

#### **Bilaga C 4: Samordning och kommunikation**

De synpunkter som kom fram på ledarträffen i oktober 2003 rörde framför allt färskocks- och ”följa John-beteende” bland ledare och grupper.

Detta kan lösas på tre av varandra oberoende sätt:

Tekniska hjälpmedel. Mobiltelefoner, walkie-talkie etc.

Att man under utbildningen av existerande ledare börjar jobba med attitydfrågor.

Att ledarna i SSSK lär känna varandra bättre och har ett öppnare klimat.

Mobiltelefoner påslagna under turen eller walkie-talkie till alla dagens ledare. Detta kan säkert hjälpa ledarna i framtiden, men troligtvis kommer nackdelarna att överväga.

Risken finns att ledarna fokuserar mer på tekniska hjälpmedel än att på att kolla isen och att leda gruppen på ett säkert och trevligt sätt.

I dag har SSSK ca 200 aktiva ledare och 10-15 nyutbildas varje år. Det är svårt, ja till och med omöjligt, att känna eller känna till alla ledare. Detta kan bli ett säkerhetsproblem i svåra eller kritiska situationer. ”Tar Kalle Karlsson alltid det säkra före det osäkra?”, ”Hur är Nisse Nilsson som ledare?”, ”Jag har aldrig träffat Lisa Lisadottir, ledaren i

4A!” Ett sätt att komma till rätta med attitydfrågor och samtidigt få ledarna att känna varandra bättre är att satsa på utbildning av ledarna i större utsträckning än idag. Man bör dock tänka på att attitydförändringar kräver mycket och långvarigt arbete. Om ledarna lär känna varandra bättre bör detta dock få snabb effekt.

### **Bilaga C 5: Minska gruppernas storlek på klubbens turer**

I samband med ledarträffen angående Askö i oktober 2003 kom gruppstorlekarna att diskuteras i många grupper. Förslagen från ledarna var inte speciellt strukturerade utan kan mer ses som önskemål om mindre grupper och då speciellt i ytterskärgården (bilaga C 9).

Vid en jämförelse med säkerhetsutredningen framgår att utredningen i kapitel 7 lämnar fem förslag som direkt härrör sig till gruppernas storlek på turerna (s 138).

Förslag 10: Slå fast att SSSK:s klubbturet, så långt som möjligt, ska vara säkra turer.

Förslag 14: Inför en begränsning till 15 eller 20 deltagare per grupp vid åkning på oprövade isar.

Förslag 15: Ställ krav på att ledare alltid ska medföra ledarflagga.

Förslag 18: Markera turer med större risk, som kräver större isvana, särskilt.

Förslag 21: Låt även icke tjänstgörande ledare åka buss gratis på klubbturet.

Det råder en god samstämmighet mellan ledarnas förslag och utredningens förslag.

Genom att minska gruppstorleken uppnås utredningens förslag 10 genom att ledaren får en bättre överblick över gruppen. Ledaren får också lättare att ta sig fram med en mindre grupp i svårare ispartier.

Förslag 15 och 21 innebär att ledare alltid ska vara beredda att leda då de medföljer på klubbturet. Här ser vi en del problem med att ledarna alltid måste vara förberedda på att leda varje gång de följer med på en klubbtur. Detta ställer krav på ledaren att vara inläst på isförhållandena och att ledarna måste få ta del av all förhandsinformation som går till de ledare som är uppsatta för dagens tur.

Vi vill däremot se över ledarorganisationen inom klubben och se hur man kan få ledarna att faktiskt leda minst fyra turer per säsong. Klubben har ca 200 aktiva ledare och detta skulle, om alla ledde **minst 4 turer** per säsong, innebära över 800 möjliga turer. Om man då jämför med antal deltagare under förra säsongen skulle gruppernas genomsnitt kunna minska till ca 13 personer istället för nuvarande 17. Vi tror att det skulle vara bra för klubbkänslan att grupperna blev mindre – känslan av skridskocharter skulle kanske minska.

Belöningsystemet med tre bussbiljetter per fyra tecknade uppdrag borde utvecklas och mer belöna de ledare som leder fler turer. Ett sätt, som föreslås i SU, är att låta ledarna åka gratis på bussarna mot att alltid vara beredda att leda, såsom nämnts ovan. Vi vill istället att ledaren åker gratis på bussarna mot att denne lett minst 5 turer **föregående** säsong och att bussbiljetterna gäller som tidigare. Det andra förslaget är att om ett ledaruppdrag uteblir p.g.a. brist på is eller andra yttre faktorer ska ledaren uppmanas att **teckna sig för ett nytt uppdrag** längre fram på säsongen. Därmed kan bristen på ledare minska under perioder med bättre isförhållanden. Under högsäsong i januari och februari behövs antagligen många fler ledare än i november och december. En försiktig styrning av tecknade ledaruppdrag mot den verkliga högsäsongen bör övervägas.

### **Bilaga C 6: Ökad säkerhet i ytterskärgården**

Riskerna med stora grupper på svåra isar kom att diskuteras i många grupper på ledarträffen angående Askö i oktober. Vi i gruppen tror att det är viktigt att under dessa turer minska **gruppstorleken** till ca 15–20 deltagare. Flera ledare föreslog också att Isnytt skulle ha en sakligare israpport, och att det ska betonas att det handlar om isprognoser och därför kan det vara bra med tydligare varningar inför olika faror.

I Askörapportens kapitel 7, förslag 18, föreslås särskilt att man ska ”markera turer med större risk som kräver **större isvana**” (s. 138). Detta anser vi vara ett bra förslag. Förslag 18 uppfyller också ledarnas önskemål om mindre grupper i ytterskärgården. Men det kan också vara lämpligt att inte alltid utlysa alla grupper utan ibland bara utlysa grupp

1-3 och u-39. För att detta ska tas emot bra av medlemmarna behövs ett skärpt tonläge på isnytt inför sådana turer.

När det gäller **utlysning av turer** beskrivs dessa ibland som ”chanstur” eller liknande. På samma sätt bör israppportörerna informera i det fall turen kommer att innehålla mycket åkning över vrakis eller mjuk is, för att därmed underlätta för deltagarna att välja lämplig tur och åkgrupp. Sådan information – som i viss utsträckning redan förekommer – skulle ge jämnare grupper och förebygga problem under turerna. Det är också ett sätt att begränsa antalet deltagare när isförhållandena kräver detta.

Genom att sedan vid svårare isförhållanden utlysa turer endast för medlemmar som genomgått **iskunskapskurs** och/eller har god isvana kan risken för incidenter minskas. För ledaren är det tryggare att leda en grupp där man vet att deltagarna har god iskunskap än där kunskapen varierar stort inom gruppen.

Även för ledarna kan en mer nyanserad beskrivning av den förväntade turen vara till hjälp. Det är skillnad att leda tur på Drevviken och till Söderarm. Eftersom ledarna tecknar sig för ledaruppdrag i oktober vet man inte om turen går på Marvikarna eller till Huvudskär. Då ytterskärgårdsisar varit sällsynta under den senaste tioårsperioden är det inte konstigt att det numera kan finnas ledare som inte har så stor **erfarenhet av ytterskärgårdsisar**. De ledare som känner sig osäkra i ytterskärgården bör kunna efterfråga assistans från annan, för dagen ledig, ledare som är villig att ställa upp.

I SU finns även tankar om viceledarskap (s. 120 samt förslag 19 på s. 138). Det finns ju mycket kompetens inom ledarkåren som på detta sätt bättre kan föras vidare. Denna andra ledare skulle då kunna fungera som stöd eller mentor. Någon morot till denna mentor är lämpligt. Ledarna har uppmärksammat rollerna ledare/deltagare/kökvinna och hur dessa kan utnyttjas och utvecklas. Några av ledarnas punkter:

- Känna av gruppdeltagarnas farhågor och upplevelser.
- Gruppsytryck inom grupp, få protesterar (eller uttrycker rädsla) (pga. inlärd disciplin?).
- Deltagarnas engagemang.
- Bättre dialog i gruppen med andra ledare och deltagare.
- Ledaren ska vara lyhörd för stämningen i gruppen.



- Öka känslan av att det är en gemensam tur för gruppen och ledaren utan att ledaren lämnar ifrån sig ledarskapet.
- Vikten av kommunikation mellan gruppen och ledarna. Alla ska ha rätt att begära "Time out".
- Samarbetet med kökarlen.
- Ta hjälp av andra ledare/kökvinnor i gruppen.
- Kommunicera med gruppen, reflexioner, diskussioner på liknande sätt som i privata grupper.

Det finns ytterligare ett antal förslag i SU som behandlar turernas säkerhet och Isnytt. Dessa förslag stämmer väl överens med ledarnas tankar och våra idéer, men är kanske inte tillräckligt konkreta, t.ex. förslag 10, 11 och 28 (s 138-39).

### **Bilaga C 7: Upprätta en krishanteringsplan**

SU pekar på problem i samband med det akuta skeendet vid Askö efter räddningen. Punkterna 31-40 i SU:s förslagsdel (s 139-40) anknyter till detta. Ledarna har även berört ämnet, i synnerhet diskussionsgrupp 11 (se bilaga C 9), som bl.a. påpekat problem med inräkning av deltagare efter incidenten. SU:s bilaga 1, avvikelsetredningen (efter s 142 i SU), konstaterar att bl.a. ledarsamrådet inte fungerade tillfredsställande. I ett sådant läge kan det vara svårt att behålla lugnet och tänka rationellt. En checklista i fickformat med kanske 10 punkter och larmtelefonnummer etc., tror vi kan vara en hjälp. Vilken hjälp som finns att tillgå av krishanterare kan också ingå, men det får heller inte vara för mycket information. Det krävs främst tankeverksamhet och samordning för att genomföra. Det är en bra idé att snekla på andra friluftorganisationer.

### **Bilaga C 8: Tona ned Isnytt**

Ledarna hade följande kommentarer:

- Sakligare israpport.
- Tona ned Isnytt. Prognoser och varningar bättre.
- Inga turer under dåliga förhållanden. Dimma, väder, is.

SU föreslår bl.a. en uppdelning i inkomna isuppgifter och en isprognosdel. Se vidare SU s. 123-124, samt förslag 28. Vi inser förstås att det är lättare sagt än gjort, och tror att israpportörerna själva kan komma med rimliga förslag.

## **Bilaga C 9: Punktsammanfattning av ledardiskussionen om Askö 2003-10-07**

Då redovisningsformatet var stora affischer med punkter som resp. grupp tyckte var viktiga, ska dessa punkter ses som diskussionsutgångspunkter och inte nödvändigtvis som slutsatser.

### **Grupp 1**

- Varningsklocka för alla havsnära områden!
- Systematisera riskindikatorer. Dokumentera!
- Kontinuerligt säkerhetsarbete med högre profil än idag.
- Ta egna beslut och eget ansvar
- Var flexibel om situationen kräver det
- Beredskap för omhändertagande
- Säkerställ säkra turer!

### **Grupp 2**

- Hur återställa förtroendet för klubben?
- SÄKERHET
- Känna av gruppdeltagarnas farhågor och upplevelser.
- Motverka "följa John".

### **Grupp 3**

- Begränsa gruppstorleken.
- Turer i ytterskärgård fordrar kompetenta deltagare, t.ex. genomgången iskunskapskurs.
- Två ledare i turer i ytterskärgård.
- Sunt förnuft.

### **Grupp 4**

- Ej följa John!
- Fortsätt vidareutbildning av ledare.
- Kolla deltagarnas säkerhetsutrustning!
- Ej fult att vända.

### **Grupp 5**

- Grupp / upplevelseförväntan
- Gruppptryck inom grupp, få protesterar (eller uttrycker rädsla) (pga. inlärd disciplin?)
- Observans på: sving, sjö, frånlandsvind, iskant, inga bindande öar – samtidigt.
- Förbereda oss på att det kan hända igen – eller liknande.
- Att händelsen givits ett så seriöst, professionellt efterspel. Media hakar snabbt på.

### **Grupp 6**

- Ej tillräckliga iskunskaper bland oss alla!
- Nya/unga ledare på avancerade havsisturer??
- Deltagarnas engagemang.
- Biledare i gruppen.
- Forum för avancerad iskunskap
- Som ledare bör man påtala när ansvaret blir för stort
- Hur ofta inträffar incidenter?
- Rapportering av plurningsincidenter
- Led säkert!
- Intern briefing innan/under tur
- Påslagen mobiltelefon alt. walkie-talkie e.dyl.

## Grupp 7

- Praktisk kurs om islära för ledarna vid nästa ledarträff på is.
- Kan det finnas en tendens till prestigetänkande om man leder en SSSK-grupp jämfört med en privat grupp?
- Utnyttja den kunskapspotential som finns hos erfarna ledare.
- Dubbelt ledarskap för kompetensutveckling och interaction
- Viktigaste frågan: många frågor.

## Grupp 8

- Identifiera risksituationer
- Ökad riskbenägenhet i SSSK
- Stora grupper
- Herding (= fåskocks beteende)
- Ojämn åkförmåga
- Kollektivt ansvar
- Självgodhet
- Identifiera geografiska riskområden
- Dödsfall, i synnerhet: tunn is, våris, oskyddade isområden, utomskärs – stora fjärdar, isdrift – släpp från stranden.
- Brist på alternativ. Planering = plan B.
- Bristande ledarinfo på isen.

## Grupp 9

- Ödmjukhet
- Attitydförändring – ledare/deltagare vill ha “häftigare” turer.
- Färdrapporter – ledarna vill få något att berätta
- Sifferexercis – jämför sträckan. (lätt att jämföra på nätet)
- Generell trend: 30-åringar vill off-pist, häftiga fjällturer etc. utan att ha den erfarenhet som krävs.
- Skillnad på onsdagsturer (lugna) och helgturer (deltagarna vill få häftigare upplevelser).
- Mer kunskap om skärgårdsräkning bland klubbmedlemmar – något för välkommenprogrammet? Mer vidareutbildning?

## Grupp 10

- Kunskap om skärgårdsförhållanden ska bevaras så att vi inte gör om misstaget.
- Läs isförhållanden mm, gör din bedömning och avbryt!
- Bättre dialog i gruppen med andra ledare och deltagare.
- Mental förberedelse att som ledare ändra sig.
- Ökat säkerhetsmedvetande.

## Grupp 11

- Det formella ansvaret, juridiskt och försäkringsmässigt: Klubben, Ledarna och Deltagarna.
- Hur hanterar vi situationen vid olycka? Anhöriga, press, kommunikation.
- Inräkning av deltagare efter händelse. Gruppstorlek, antalsräkning, deltagarnas ansvar, kökarlar (2 st?).
- Ökad kunskap om dyning och NO vind.
- Turchef???
- Ledarsamling alla före start.
- Våga vända
- Säkra reträtter
- Låt Lison sammanfatta isrävskunskap
- Deltagare på eget ansvar? Vem vet detta?
- Information om ansvar mm inför tur – särskilt för oerfarna.
- Deltagare som ej är medlemmar.

## Grupp 12

- När ska klubben utlysa turer?
- Säkerhetsnivå?
- Lära och ta erfarenheter från Asköhändelsen.
- Lugnare tempo, njut, ha kul, ta tid!
- Inga turer under dåliga förhållanden. Dimma, väder, is.
- Ökat säkerhetstänkande. Iskunskap, erfarenhetsutbyte, lär av 30 års erfarenhet.
- Större krav på grupperna. Utrustningskrav, utbildningskrav (iskunskapskurs).
- Begränsa gruppstorlek. Max 20.

### Grupp 13

- Eget ledarinitiativ. Ledaren ska kunna vända.
- Ledaren ska vara lyhörd för stämningen i gruppen.
- Öka känslan att det är en gemensam tur för gruppen och ledaren utan att ledaren lämnar ifrån sig ledarskapet.
- Grupp 14
- Kartläggning av riskområden. Egen erfarenhet och lokalbefolkning.
- Ledargenomgång före start. Plats- stadshuset eller på isen?
- Utbildning. Strömmar, vindar, vågor. T.ex. Lage Larsson.
- Mindre grupper.

### Grupp 15

- Tona ned Isnytt. Prognoser och varningar bättre.
- Farliga områden görs kända.
- Marginalerna måste beaktas.
- Löpande utbildning. Praktiskt.
- Samarbetet med kökarlen.

### Grupp 16

- Uppmuntra: Säkerhetstänkande – Integritet – Intuition
- Ansvarig isinformatör vid start (“Bussen”)
- Sakligare israpport
- Håll Asköhändelsen “vid liv”.

### Grupp 17

- Ta hjälp av andra ledare/kökarl i gruppen.
- Kommunicera med gruppen, reflexioner, diskussioner på liknande sätt som i privata grupper.
- Överför egen info/varningar till andra ledare/grupper där det går.
- Bedöm isen själv – ej följa John.
- Följ din egen magkänsla.
- Mindre grupper i ytterskärgård (reglera med antal bussar).
- Isbriefing vid stadshuset.
- Respekt för svinga.
- Sänk status på plurrning: deklarerar varför plurrning.
- Mer ödmjukhet.
- Tydliggör Klubbens värderingar. (Vill SSSK att jag/gruppen är här nu?)

### Grupp 18

- Händelsen i sig har ökat säkerhetstänkandet hos ledarna och kommer att resultera i ökad försiktighet. Viktigt att upprätthålla detta i framtiden.
- Våga ta egna beslut och anpassa turen till förutsättningarna. “Verkligheten gäller före kartan och planeringen.”
- Vikten av kommunikation mellan gruppen och ledarna. Alla ska ha rätt att begära “Time out”.
- Du som ledare bör vara medveten om hur dina behov påverkar ditt sätt att leda.

### Grupp 19

- Lärdom: Vi saknar bra system för övergripande riskbedömning/policy.
- Lärdom: Informationen till ledarna före bussavfärd skall bli bättre.
- Viktigt: Turarrangemang, medlemsutveckling och säkerhetssyn måste utvecklas i takt.
- Utbildning
- Gruppstorlekar
- Israpportering

#### Grupp 20

- Viktigaste lärdomen: Att som ledare alltid ha en reträttväg.
- Viktigaste frågan: Sänk ribban! Anpassa säkerhetstänkandet till gruppen.

### **Bilaga C 10: Tematisk sammanställning av förslagen på ledarträffen 2003-10-07**

A. Vad kan vi göra för att bättre gardera oss för ovanliga, men återkommande händelser som sving, isdrift och ”försvunnen” is, speciellt i skärgården?

B. Hur kan utbildningen av ledare (och kökarlar) förbättras och behövs det återkommande mer praktisk och teoretisk utbildning på ledarträffar och andra sammankomster för ledarna?

C. Hur kan organisationen och samordningen före avfärd förbättras med avseende på säkerhet och trivsel på turerna?

D. Vad kan göras för att förbättra samordning och kommunikation mellan ledarna och grupperna ute på isen? (följa John, varna varandra, säga till när riskfyllda beteenden observeras, förhindra hets etc.).

E. Ska ökad intern kommunikation inom de enskilda grupperna rekommenderas och vad är för- och nackdelarna (förmodligen stora skillnader nu)? Dubbelt ledarskap?

F. Ska vi ställa högre krav på (1) medlemskap och (2) på deltagare för att få följa med på turerna, speciellt under svåra förhållanden? (Ormen? Skärgårdsturer med några som uppenbarligen knappast kan åka? Gruppindelning? Är vissa grupper mer utsatta än andra?).

G. Nya regler för gruppernas maximala storlek under olika förhållanden?

H. Hantering vid inträffade kriser.

I. Israpportering, säkerhetsnivå etc.

Ö. Övriga synpunkter och kommentarer som inte låter sig lätt tolkas eller är alltför vaga för att kunna beaktas (exempel: ”bättre säkerhet”).

### **Bilaga C 11: Brandfjärden: mysteriet med den försvunna isen**

(denna bilaga är under omarbetning och bifogas senare)