

Olyckan då två långfärdsskridskoåkare omkom på sjön Stråken berör många i LLK starkt. En av de omkomna var medlem i LLK. Klubben hade samtidigt flera turer med totalt 21 deltagare samt välkommenutbildning för 33 blivande medlemmar, på Stråken. De omkomna deltog inte i något av LLKs arrangemang på sjön, men det är betydelsefullt för LLK att försöka förstå vad som hänt och om möjligt lära oss något av den tragiska händelsen. Vi kan direkt säga att det är väldigt svårt att dra några detaljerade slutsatser om händelseförloppet då väldigt lite har kunnat dokumenteras.

Stråken är en sjö där många långfärdsskridskoturer genomförts genom åren.

### Färdspår 1 jan 2000 - 2 mars 2018



Sjön är mycket trevlig som långfärdsskridskosjö genom att den i sin utsträckning är formad som ett stort H med flera långa smala vikar. Rapporter från tidigare åkning, dagarna innan olyckan, talade om fina trygga isar i de båda östliga vikarna (Vika- och Olivehultvikarna), förutom nära utloppet vid Olivehult. Liknande förhållanden rådde på den nordvästra viken. Områdena mellan den västra och östra sidan av sjön var, som vanligt, luriga, med tunna partier och öppet vatten på några ställen. Också området, där olyckan skedde, norra delen av den sydvästliga viken som går ner mot Stråkens gård hade rapporterats ha väldigt vanskliga isförhållanden. Med denna information som bakgrund valde välkommengruppen att ha sina turer bara på den östra halvan av sjön.

Isförhållandena var denna dag något mer komplexa än vanligt på grund av återkommande värmeperioder som på sina håll gjort att isen antagit ett värmepåverkat tillstånd, sk vårisförhållanden.

Det betyder att isen trots vanligtvis betryggande tjocklek var kraftigt försvagad. Sådan is kan också vara mycket svår att ta sig upp på i händelse av ett plurr.

De två förolyckade var på sjön tidigt på dagen, före LLKs olika grupper. LLKs välkommenarrangemang anlände till sjön ca kl 10.40 och grupperna 3 och 2 kl 11.45 resp 12.10.

Ytterligare privatgrupper fanns på Stråken. En av dessa ankom till sjön 11.25 och valde att starta i sydväst nära Stråkens gård. Det var en grupp med 5 personer, alla medlemmar i LLK, som genom noggrann inläsning via Skridskonätet var väl förtrogena med svagheterna i den norra delen av viken, men man överraskades ändå av att uttunningen kom så snabbt. Man sökte sig då mot land på östra sidan för att gå förbi den svaga delen. I det skedet observerades 30-40 m ut från land, något som man misstänkte kunde vara skridskoåkare som låg orörliga i två vakar. Man provade försiktigt att åka ut mot vakarna, men isen var alltför dålig. Kl 11.49 larmade man via 112.



Karta över Stråken med färdspår från LLK:s spaningstur 26/1.

Ansvaret för räddningsuppdraget tilldelades en ganska nyutbildad räddningsledare i Motala. Vis av de kunskaper som utbildning gett honom vid den här typen av larm, aktiverade han alla tillgängliga resurser. Man kontaktade även sjöräddningen som har en räddningssvävare i Motala på släpvagn. Räddningsresurserna sökte nå stället för larmet från tre olika håll. Dels från väster via vägen som passerar Nordsjö gård, dels söderifrån via vägen förbi Stråkens gård, medan sjöräddarna sändes till Vika där man var ganska säkra på att svävaren skulle kunna komma ut på isen. Det var gruppen från västra sidan som först nådde de förolyckade, med hjälp av så kallade hansabräddor. De två räddarna var klädda i torrdräcker och utrustade med isdubbar och paddlar. Att ta sig fram över isen var mycket svårt för dem då den var för tjock att paddla i men för tunn för att hela tiden bära räddare och hansabräda. De berättade senare att isdubbarna heller inte fungerade i den porösa isen. Räddarna tog in de förolyckade till den östra stranden och inväntade svävaren för transport till Vika. Räddarna kunde dock bara konstatera att det var för sent för att rädda dem till livet.

Av LLKs grupper på isen kom bara grupp 2 i närheten av olycksplatsen, men då var räddarna redan på plats. Man ropade till dem för att se om det var något man kunde hjälpa till med, men fick nekande svar.

LLKs och krisledningens ordförande åkte för dagen i grupp 3 på Stråken. Noteras kan att någon minut efter att svävaren, för första gången, passerat grupp 3 med blåljus påslaget ringde första journalisten!

LLK insåg då att något allvarligt hänt och man stoppade gruppen och uppmanade i förebyggande syfte alla att ringa hem (InCase of Emergency ICE) och meddela att läget är bra för LLK-medlemmen.

De flesta i de andra grupperna insåg inte vidden av vad som hänt förrän man kom till start/avslutningsplatsen Vika och där såg alla räddningsfordon och dykare sittande på bryggan. Avslutningsplatsen hade nu nämligen blivit samlingsplats även för räddningsresurserna.

Beslut togs, efter att turerna avslutats, av LLK krisgrupp, att bjuda in samtliga åkare i LLKs grupper till ett av LLK arrangerat debriefingmöte redan samma kväll. Där deltog den aktuella räddningsledaren, kommunens jourhavande sociala team, jourhavande präst samt LLKs ledare på Stråken. Delar av LLKs krisgrupp, ordförande och säkerhetsansvarig ledde mötet. Räddningsledarens beskrivning var mycket bra och vi noterade att räddningsoperationen var imponerande även om den dessvärre var fruktlös. Samtliga deltagare på mötet fick, liksom vid kommande debriefingmöten, ställa alla frågor man hade. Och frågorna besvarades så gott det gick. Därefter har LLK haft ytterligare 3 debriefingmöten varav ett med samtliga ledare i LLK samt med deltagande från krisgrupper i LLKs systerklubbar BSK och HLSK. LLK har där gått igenom allt vi känner till om olyckan och ventilerat säkerhetsfrågor i LLK.

### LLK säkerhetsutvärdering

LLK budskap har sedan länge varit att (förenklat) för att ge sig ut på privattur på naturis behöver man utrustning, kunskap och sällskap.

Åkarna var, såvitt vi vet, utrustade enligt LLKs instruktioner.

LLK har i tidiga år kartlagt de flesta sjöar i LLKs åkområde. Kartläggningen blev till slut en bok, Östgötavatten, med kartbilaga. Där finns även information om Stråken. I kartbilagan finns generella markeringar för särskilt luriga/svaga partier varje år. Det är grova markeringar men det indikerar att på bägge sidor om detta område vi nu talar om finns det alltid luriga partier. All denna information finns också på Skridskonätet.

## Osäkra områden markerade i Östgötavatten



På Skridskonätet finns dessutom aktuell information om sjön Stråken. Samtliga rapporter 2018 talade om luriga partier i det område där åkarna plurrade. Ingen av rapporterna har färdspår som går genom detta område. Man har istället vänt eller tagit sig förbi detta område genom att gå på land. En åkrapport från 19/1 rapporterar en enkel plurrning i strandkanten i nästan samma område.

## Färdspår 18-27, jan, 2018



LLK hade en ledarledd tur den 26/1 som utrönade var man kunde åka på Stråken som man rapporterade om på Skridskonätet. Isobsen talade om försök att ta sig från östra till sydvästra delen av Stråken men "vi hejdades av uttunnande is". LLKs israpport som gick ut till alla medlemmar den 26/1 sade "Stråken hade idag fin is med öppnor och luriga partier centralt." Olyckan skedde i detta område relativt långt ut från land där isen var svag.



## Färdspår 26-27, jan, 2018



Vid LLK-turer är det minimum tre deltagare - och då ställer vi särskilt stora krav på avstånd mellan åkare och stor försiktighet vid tunnare is. Vi diskuterar just nu om vi vid vissa aktiviteter, typ isspaning ska öka säkerheten genom ett minimum av fyra deltagare. Privatåkare kan lära av LLKs resonemang.

LLK har särskilda instruktioner i samband med plurr som klubben tränat in. Vid plurr gäller följande för de som är kvar på isen:

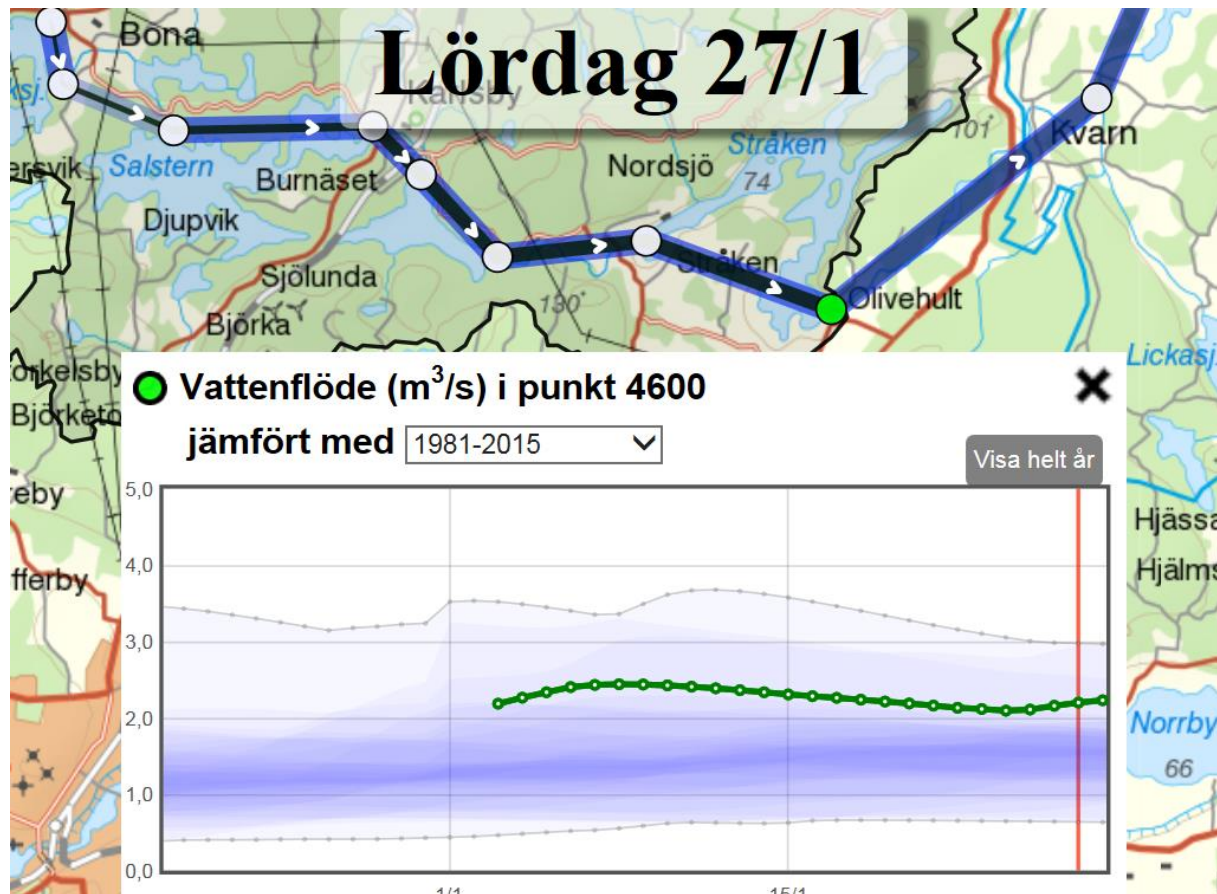
1. Säkra. Vänd tillbaka till därifrån du kom, pika, åk - eller vid tunn is - kryp tillbaka på alla fyra
2. Värdera om du ska larma. Vid 2 eller fler plurrade eller vid minsta osäkerhet - slå 112
3. Rädda. Utse livlinekastare, led räddningen (oftast kökarlen. Den som leder räddningen kan markera detta tydligt genom att agera kraftfullt och utdela order.)
4. Lindra. Sök skydd, lä, klädombyte, byt ev turledare, gå igenom det som hänt med händelserna i färskt minne.

### Diskussion

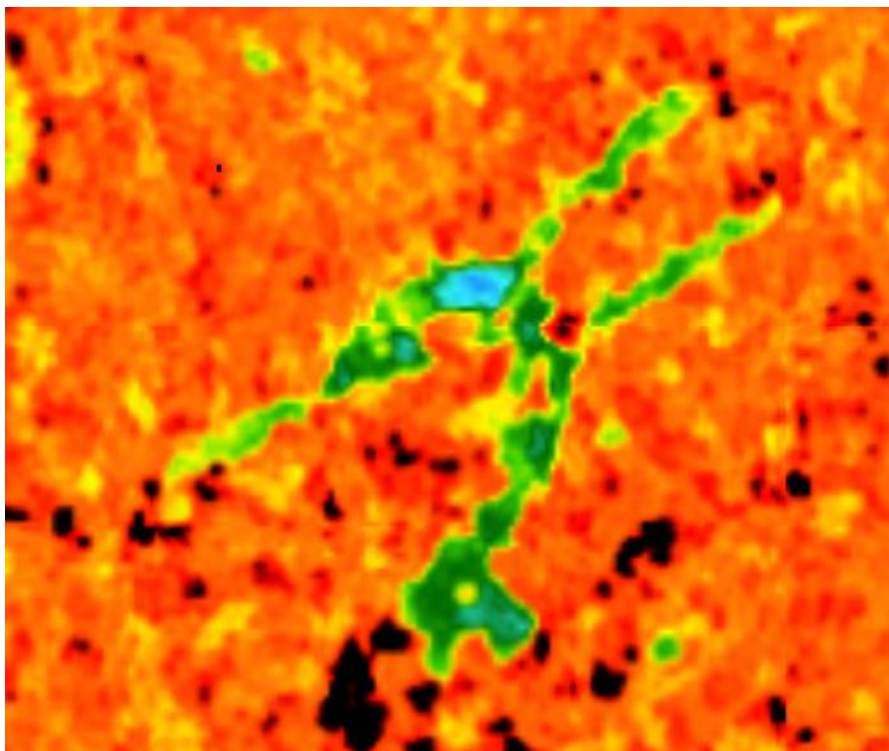
Anledningen till den svaga isen i området kan ha många olika orsaker och kan inte i efterhand utredas i detalj. En viktig faktor var troligen den allmänna försvagningen av isarna i Östergötland pga den milda väderleken under många dagar före olyckan. Noteras kan att isförhållandena för dagen vid grannsjöarna St Vänstern och Salstern fick både LLK grupp 2 och 3 att vända om efter en stund på Salstern för att isen var oväntat svårläst på grund av förekomsten av just sådan is. Istället valde bägge grupperna, ovetande om varandra, Stråken som bedömdes ha bättre och mera lättläst is. En möjlighet kan vara att de förolyckade åkarna trots allt kom ut på just en sådan svårläst is även på Stråken.

På värmepåverkad is är det inte säkert att isdubbarna fungerar och det krävs, för en säker räddning, en åkkamrat på trygg is eller på land inom ett livlinekasts avstånd.

Det fanns också ytterligare en parameter vid Stråken som möjligtvis kan haft betydelse; strömmarna. SMHIs vattenflödes-karta, som är allmänt tillgänglig, talar om att 2500 liter i sekunden strömmar från sydvästra delen av sjön förbi det aktuella området i centrala delen och vidare ned till sydöstra delen således förbi det aktuella åkområdet. Detta flöde skiljer sig extremt mycket från föregående år då vi istället hade mycket svagt vattenflöde. Möjligtvis kan detta bidra till en viss underfrätning och lett till skillnad mellan åksäsongerna.



LLK har efter olyckan studerat satellitbilder över Stråken. Satellitbilden markerar just detta område som extremt tunt. Enda ytterligare område som har en tendens till samma markering är Stråkens utflöde vid Olivehult.



Det går dock inte baserat på historiska erfarenheter speciellt peka ut just detta område, som ligger lite väster om de vanligtvis utsatta sunden mellan västra och östra delen av sjön, som särskilt utsatt.

Det finns filmexempel på Internet som tydligt illustrerar att man kan komma långt ut på tunn is innan man går igenom och hur svårt det är att då själv ta sig upp (<https://www.youtube.com/watch?v=NIEyGrIK5ok>). En metod värd att nämna är den så kallade Lasse Lisonska (SSSK) brytningen av tunn is innan man själv gör försök att ta sig upp. Denna metod, som går ut på att först bryta den tunna isen med kropps/armbågs kraft, avser att spara kraft till verkliga försök att ta sig upp. I den aktuella olyckan är det osäkert om denna kraftbesparande metod hjälpt. LLK har tidigare inte tagit upp metoden i och med att den har ett visst fokus på självräddning och en LLKare normalt aldrig åker ensam utan kan vänta på räddande livlina från kamrat på isen. Metoden kommer dock att diskuteras på nytt och sättas under förnyad prövning.

Oavsett orsak till isförsvagning leder diskussionen även till att vi bör tillföra ytterligare en parameter att värdera just för dagen både för ledarledd tur och privat tur: ”Riskanalys”. Är det något i den stunden och den sjö vi just ska göra tur på som ställer särskilda krav på turen? Det kan vara väder, vind, isförhållanden, strömmar, nyisområden, isgränser, väris, deltagare eller annat. I arbetet framåt kommer vi att inspireras av principer för riskanalys framtagna av vår systerklubb i Holland, HLSK.

För LLK är alltid ett plurr ett misslyckande och absolut inte ett sätt att testa om det eventuellt är åkbart. Testar gör man med ispiken och vänder i tid. LLK har extremt lite plurr på sina turer. LLKs statistik över plurrningar finns på Skridskonätet (se Turer/avvikelsehantering välj klubb LLK). De flesta medlemmar i LLK kommer aldrig att plurra. Men en åkare i LLK ska alltid vara förberedd så att ett plurr blir så odramatiskt som det ska vara.

### Slutsats

Med det som har hänt och vad vi vet idag ser vi ingen anledning att ändra på LLKs säkerhetsprinciper. LLK känner sig snarare stärkt i den säkerhetsinriktning klubben har.

LLK litar på att ledarna undviker värmepåverkad is med för stora risker. Samtidigt vill vi stärka säkerhetsmedvetandet hos klubbens medlemmar och kommer med flera initiativ i framtiden. Ett



viktigt område är att stärka allmänbildningen om vilka faktorer som ökar riskerna på en skridskotur och få LLK-ledaren/medlemmen att göra en riskbedömning innan turen.

LLK som klubb känner vikten av att klubbmedlemmar tar till sig det säkerhetsbudskap LLK står för och vidtar/kommer att vidta följande åtgärder för att säkerställa det

- Parkontroll, som sedan denna säsong är obligatorisk för att kontrollera att all obligatorisk utrustning är på plats vid starten av alla LLKs turer, kommer självklart att fortsätta
- LLK hade veckan före den 27/1 infört Skridskonätsfunktionen obligatorisk anmälan till tur samt uppmanat LLKs medlemmar att notera kontakttelefon ("In Case of Emergency, ICE") i personliga uppgifter för att öka tryggheten vid någon form av avvikelse under turen. Anmälan var till hjälp för att kunna nå samtliga deltagare på LLKs turer på Stråken för debriefing/inbjudan efter turerna.
- LLK har efter olyckan genomfört extra övningar och tränat på vad deltagare skall göra på isen vid plurr, samt olika scenarier både teoretiskt och praktiskt
- LLK planerar en extra genomgång av erfarenhet från klubbens stora plurrövning, en av de största i Sverige 2017, som genomfördes tillsammans med räddningstjänst och flera olika svävare från sjöräddningen våren 2017
- LLK arbetar just nu på ett nytt kompletterande föredrag med bland annat tips om hur man planerar inför en tur samt riskbedömning/situationsanalys
- LLK planerar liksom tidigare säsonger att nästa säsong genomföra "isrävskurs" som riktar sig till "familjeledare"
- LLK uppmanar sina medlemmar att delta i kommande plurrövningar

För dig som LLK-medlem gäller att LLKs säkerhetsprinciper, LLKs utrustningskrav, åkar- och ledarpolicy står fast.

Notera särskilt LLKs instruktioner vid plurr och träna på hur du ska agera vid eventuellt plurr. Träna på att ta fram isdubbar samt kastlina och öppna kastlinan med de handskar du normalt använder. Detta är särskilt viktigt om du har tjocka tumvantar. Träna på att kroka fast en kastad livlina i den karbinhake som ingår i utrustningen. Vid privatturer bör du vara särskilt observant på att du har sällskap, dvs att ni är tillräckligt många och att ni åker med avstånd. Detaljer som kan vara värt att notera är att man säkerställer att man lätt kan få uppmärksamhet, dvs har en bra visselpipa, och att man har en lätt nåbar/talbar mobil åtkomlig.

Privatåkning sker alltid på eget ansvar, men du har god nytta av vad du lär dig som LLK-medlem och av den information som finns på Skridskonätet.

Vi vill betona att LLK-medlemmar kan fortsätta att åka tryggt med LLKs ledare i de turer klubben arrangerar.

/för LLKs krisgrupp (LLKs styrelse).  
Anders Norr, ordförande LLK