

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.

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. Det sista tecknet från de två omkomna åkarna finns i form av en bild tagen en bit ner i Olivehultsviken och skickad 9.37. Det är oklart om de då var på väg söderut eller norrut. Oavsett detta bedöms vägen till plurringsstället ta mellan 20 minuter och en timme beroende på om man varit nere och vänt vid Olivehult eller ej (förutsatt att man ej stannat för fika).

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 förtrogna med svagheterna i den norra delen av viken, men man överraskades ändå av att uttuningen 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. Klockan var då 11.49. Man provade försiktigt att åka ut mot vakarna, men isen var alltför dålig. Kl 11.51 larmade man via 112.

Vid närmare anblick kunde man konstatera att vakarna var väl på "livlineavstånd" från varandra. En livlina var kastad från det bakre plurrhålet mot den främre. Handskar och ispik låg på isen bakom det bakre plurrhålet. Det främre plurrhålet var 3-4 m i diameter. Dessutom hade den bakre åkaren sökt arbeta sig in mot strand varvid det bakre plurrhålet vidgats till ett avlångt ca 10 m långt plurrhål. Fortfarande var då åkaren 20-30 m från strand.



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

Ansvar 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 ca 12.50 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 (startplats Vika) med blåljus påslaget ringde första journalisten! LLK grupp 3 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 att 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". Turledaren bekräftar att isen gav tydliga signaler att man närmade sig tunnare område genom en högre tonhöjd. 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. Ju färre deltagare man är på tur desto större säkerhetsmarginaler krävs. 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, klädomblyt, byt ev turledare, gå igenom det som hänt med händelserna i färskt minne.

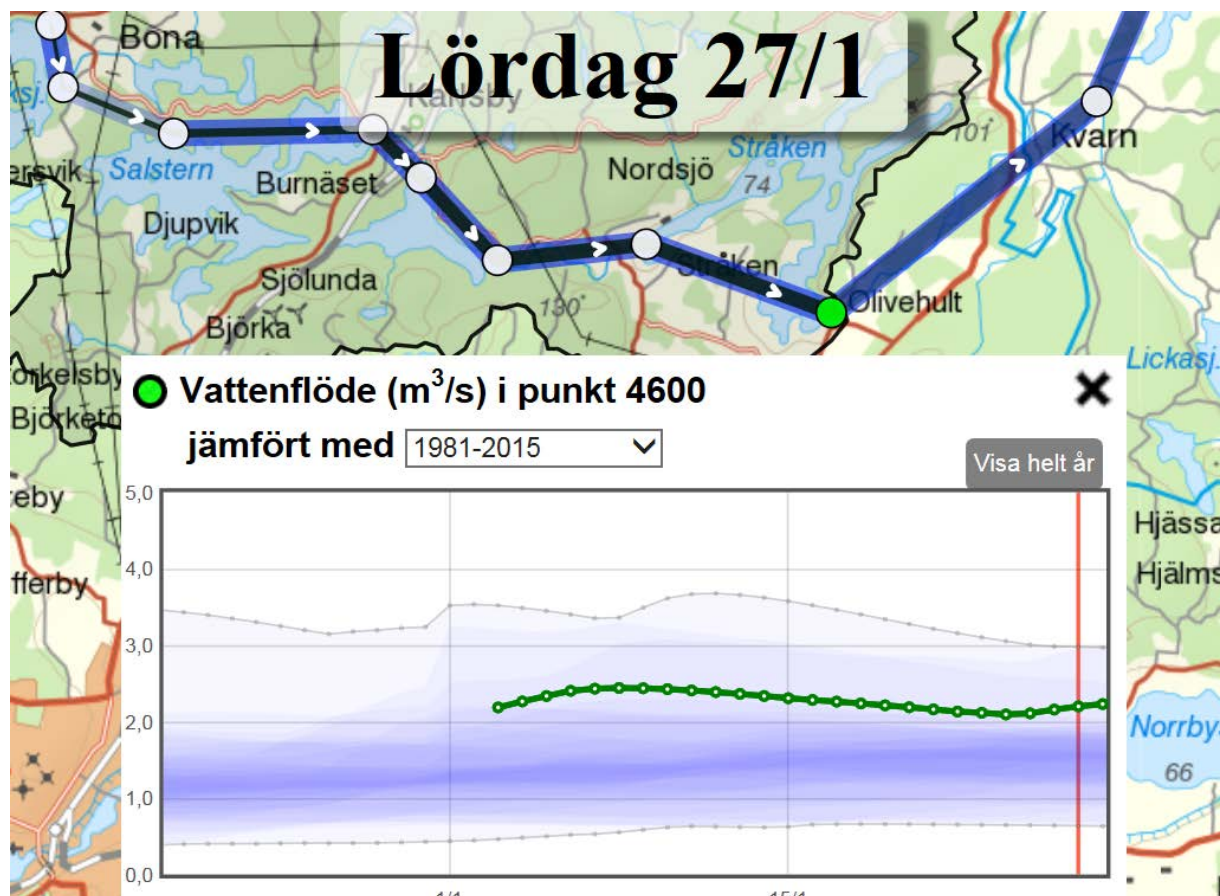
### Diskussion

Orsaken till den svaga isen i området kan bero på många faktorer och kan inte i efterhand utredas i detalj. En viktig faktor var dock 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, oberoende av 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.

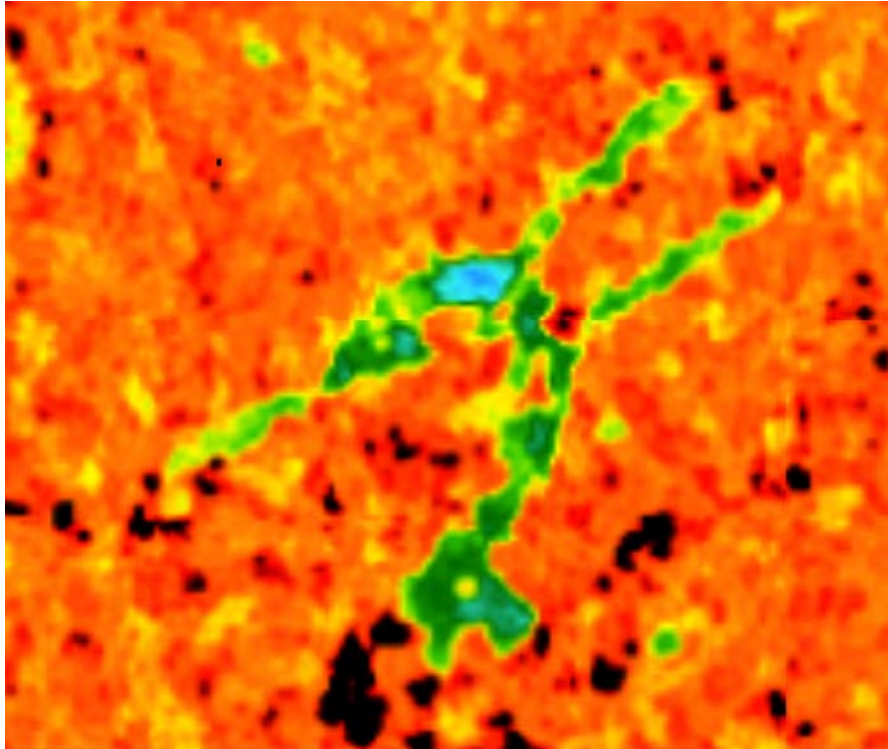
På värmepåverkad is är det inte säkert att isdubbarna fungerar och det krävs, för en säker räddning, en åkkamrat på trygg is eller på land inom ett livlinekast avstånd.

Noteras kan dock att den ledare som åkte dagen innan och vände i sundet uppfattade tydliga signaler från isen dvs att isen var tydligt läsbar.

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. Även om markeringen inte säkert har med istjocklek att göra finns det dock med ledning av satellitbilden skäl att vara extra observant vid detta område. Det är just där man noterat de största öppnorna i veckorna innan den 27/1. Enda ytterligare område som har en tendens till samma markering är Stråkens utflöde vid Olivehult.



Se samanställning av turer på Stråken under 2000-talet. Alla turer som genom åren gått på Stråken har passerat detta område mycket strandnära eller på land. Det kan bero på att centrala delen av Stråken av de flesta långfärdsskridskoåkare alltid uppfattats som potentiellt ”problemiskt”. Men det går ändå inte att 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 illustrerar hur långt man kan komma ut på tunn is innan man går igenom och hur svårt det då är att själv ta sig upp (<https://www.youtube.com/watch?v=NIEyGrIK5ok>). Noteras bör att filmen med många uppstigningsförsök innan åkaren kommer upp inte är representativ för en normal långfärdsskridskoåkare. Detta är en mycket tränad åkare som dessutom bär skyddsdräkt under sin skridskoklädsel. Vid LLKs plurringsövningar på bristande is noterar vi snarare att en normaltränad och normalutrustad åkare klarar 3-4 försök med full kraft när isen brister under åkarens uppstigningsförsök. Det finns därför skäl att ta i beaktande en metod för självräddning som LLK fått demonstrerad av Lasse Lison (SSSK). 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. LLK har normalt flera åkare med lina kvar på isen vid plurr som kan bidra till räddning varför metoden inte använts i någon större utsträckning hitintills. Även om metoden har fokus på självräddning vid plurr kan den komma att tas under förnyad prövning. I den aktuella olyckan är det dock osäkert om denna kraftbesparande metod hjälpt med tanke på det stora avståndet till bärig is/strand.

Åkarna var utrustade med mobiltelefon och visselpipa. Men de var tidigt ute och det är oklart om det fanns andra åkare i närheten. Välkommengrupperna passerade Storön som ligger ca 1 km omedelbart öster om plurrstället klockan 10.58 resp 11.05 dvs mellan ca 20 minuter och mer än en timma efter bedömd tid för plurrning, Geografin med minst en täckande ö gör att det är tveksamt att man den vägen kunnat väcka uppmärksamhet med hjälp av visselpipa. Annars finns det historiskt i LLK erfarenhet av att en väl fungerande visselpipa fungerat livräddande för plurrade personer på privattur genom att ljudet nått mer än detta avstånd över sjö med fri väg för ljud.

Oavsett orsak till isförsvagning leder diskussionen dock till att vi bör tillföra ytterligare en parameter att värdera just för dagen både för privattur och ledarledd tur: ”Situationsanalys /riskbedömning”. Är



det något i den stunden och den sjö vi just ska göra tur på som ställer särskilda krav på turen på sjön? Det kan vara väder, vind, isförhållanden, strömmar, nyisområden, isgränser, våris eller annat. I arbetet framåt kommer vi att bygga arbetet på 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 tillbaka från det håll man kom. LLK har extremt lite plurr på sina turer. LLKs statistik över plurrningar finns på Skridskonätet. 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-medlemmen att göra en situationsanalys/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 vid olycka In Case of Emergency ICE i personliga uppgifter för att öka tryggheten. Detta var till hjälp för att kunna nå samtliga deltagare på LLKs turer på Stråken för debriefing/bjudan efter turena. LLK avser att fortsätta med förbokning av turer.
- 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