

Säkerhet kring längdspår, av Gunnar Bergstedt, Okt. 31 2022.

Dokumentation:

Idag tenderar utövare att i allt ringare utsträckning ta ansvar för sina egna misstag.

Istället ökar tendensen att man söker en syndabock, uppstådd skada kan skyfflas över på. Och eventuellt även utkräva ersättning av.

Som organisatör och/arrangör måste man vara medveten om detta, och minska risken att hamna i rättsliga tvister.

För att förstå vikten av grundlig dokumentation gällande säkerhetsarbetet, måste man vara medveten om hur domstolar ser på liknande tvister.

Det är viktigt att man som åtalad kan visa att man inte agerat försumbart. Utan istället jobbat aktivt för att säkerställa en rimlig säkerhetsnivå. Bra sådan dokumentation stärker avsevärt organisatörens/arrangörens position i ett rättsfall.

Det finns många olika sätt att dokumentera säkerhetsarbete.

Men det gäller att inte överkomplicera processen, och istället fokusera i tydlighet och enkelhet.

Enkelt kan dokumentationsarbetet delas upp i tre delar:

1. Säkerhetsanalys:

Man identifierar riskområden.

Sedan väljer man vilken typ av säkringsanordning man bedömer lämplig, för varje riskområde. Samt argumentation varför just denna säkerhetsanordning valts, och inte en annan lösning.

Denna dokumentation visar att man är en seriös aktör, som noga analyserat spåren, och identifierat riskområden, samt utvärderat vilka säkerhetsåtgärder som behöver vidtas.

2. Plan för hur säkerheten skall implementeras, och underhållas:

I denna behöver framgå vilken personal/avdelning som ansvarar för att säkerhetsanordningar från säkerhetsanalysen installeras korrekt.

Samt vilken personal/avdelning som ansvarar för att kontroll av säkerhetsanordningar genomförs, innan allmänheten tillåts nyttja spåren.

Denna dokumentation undviker förvirring om vem som ansvarar för vad. Och situationer där någon tror att någon annan skulle ha utfört uppgiften.

Igen stärker en relevant korrekt, och efterlevd sådan plan organisatörens/arrangörens position vid ett eventuellt rättsfall.

3. Skaderapport, om en skada uppstått:

Sådan dokumentation syftar till att spara all väsentlig information, som kan bli av betydelse vid ett eventuellt rättsfall. Och kommer att vara tillgänglig i flera år framöver, oavsett om medarbetare som då var del av säkerhetsarbetet, fortfarande ingår i verksamheten, eller ej. En sådan rapport bör innehålla den skadades personuppgifter, tider för skada samt åtgärder (exempelvis när ambulans ankommit), vilka personer som deltagit i räddningsarbetet, väderförhållanden, en beskrivning av hur skadan uppstått, vittnesuppgifter om sådana finns tillgängliga, fotografier som visar omgivningen där skadan skett, och skadans art. Säkert kan ännu mer information tänkas.

Skaderapporten förhindrar att historieskrivningen efter hand skrivs om, och finner andra former. Vilket kan vara av stor vikt vid ett eventuellt rättsfall.

Vid ett eventuellt olycksfall, måste man vara medveten om att samma lager gäller, oavsett om organisatören/arrangören, är ett stort företag, eller en ideell förening. Rätten tar ingen speciell hänsyn till organisatörens/arrangörens ekonomiska status.

Många skulle kunna tro att det finns regler för hur nätning måste gå till. Så är dock inte fallet. Där finns endast FIS rekommendationer. Det är den tekniska delegaten, vid varje event, som avgör vilken nivå och utförande av säkerhetsarbetet, som kan anses vara fullgott.

Och vad som anses fullgott, kan variera beroende på väder och underlag, då farter vid medvind och isiga förhållanden, kan öka avsevärt från det normala.

Olika typer av säkerhetsanordningar:

1. Skyltning:

Även om skyltning, som "att man använder spåret på egen risk" inte automatiskt fråntar ansvar vid eventuella olyckor, så visar det ändå att man aktivt arbetar med säkerhet, och försöker hålla utövare observanta på eventuella faror.

2. Publika nät (C-nät):

Dessa är ej att betrakta som säkerhetsnät:

De är till för att avgränsa områden, och slussa personer till anvisade platser.

Dom kan vara användbara som avgränsningar i lågriskområden. Exempelvis för att hålla publik utanför spåren.

C-nät monterade på kraftigare B-nät käppar (35mm Ø Polykarbonat käppar) fungerar ofta, då de är starka och elastiska, som ypperliga fartdämpare. Trots att näten i sig, inte klassas som säkerhetsnät.

3. Säkerhetsnät (B-nät):

Dessa är kraftigare säkerhetsnät/upp fångstnät, som inom alpint normalt är 2m höga.

De finns även i 1.3m höjd, vilket på många lägre riskområden, där farten inte är så hög, kan vara fullt tillräcklig för längdspår.

B-nät skall placeras så att de täcker något mer än en normal fallzon (det område en åkare normalt kommer att färdas mot, vid ett eventuellt fall, och som innehåller föremål som kan åstadkomma skada vid högfartskontakt med dessa).

Beroende på fart, terräng, och vad som finns utanför spåren, kan ett, två, eller till och med tre styck parallella B-nät krävas.

Om parallella nät krävs, skall dessa monteras antingen mindre än 0.5m, eller mer än 2m från varandra, för att förhindra att det första nätet fungerar som en ramp, som lyfter åkaren upp över de andra B-näten.

Vidare skall B-nät överlappa varandra liknande fiskfjäll, så att det blir omöjligt att åka ut i en öppning mellan 2st efter varandra placerade B-nät. Överlappningen bör vara 1m eller mer.

4. Extrema säkerhetsnät (A-nät):

Dessa krävs inom alpint, där B-nät helt enkelt är otillräckliga, eller flera parallella B-nät av platsbrist inte kan sättas upp. A-nät är permanenta installationer med fundament och stålkonstruktioner, som dessa extremt kraftiga nät är uppspända på.

Dessa A-nät används bara på ett fåtal ställen, och lär inte behövas inom längdåkning.

5. Skydd för att inte fastna med skidspetsar i grovmaskiga B-nät.

Då längdskidor är smala, så kan dess skidspetsar lätt fastna i ett B-näts maskor. Varför i utsatta områden ett betydligt finmaskigare material borde anbringas längs nedre delen av B-näten. Detta kan eventuellt vara finmaskigt C-nät, eller annat, hållbar, finmaskigt material.

6. Skyddsmadrasser:

Eventuellt kan extremt utsatta föremål som belysningsmaster, stolpar, träd, stenar eller husväggar, behöva säkras ytterligare med skyddsmadrasser.

Sådana är normalt 2m höga, och erbjuds i olika bredder.

Madrassen skall anbringas så att ingen del av objektet har oskyddade ytor som en åkare kan åka in i.

Ofta i högfartsområden, är det rekommenderat att ett B-nät, och vid lägre farter bara ett C-nät, placeras någon meter framför det madrasserade objektet, för att bromsa ner farten innan åkaren kolliderar med skyddsmadrassen.

Finansiering av säkerhetsutrustning:

En anledning till att säkerhetsanordningar inte installerats, är att det kostar att införskaffa säkerhetsutrustning.

Dock är det så att denna utrustning ofta monteras på särskilt intressanta spåravsnitt.

Med dagens digitala tryckteknik kan både publika C-nät, banderoller som kan fästas på B-nät, eller längs nederkant på B-näten, samt skyddsmadrasser, digitaltryckas.

Detta möjliggör försäljning av attraktiva sponsorplatser längs spåren, som kan betala för säkerhetsinvesteringar, eller till och med blir en inkomstkälla!

Gunnar Bergstedt

gunnar@b-stedt.se

Bifogat finns några bilder med exempel på hur säkerhetsmateriel kan användas och som förevisades i Skövde under arrangörs- och TD-konferensen.



