

## Kommentarer till Ridörapporten del 2

Johan Porsby, 2007-02-01

### Sammanfattning

Det är viktigt att vi försöker dra slutsatser från Ridöolyckan dels därför den är den allvarigaste i SSSK:s historia, men också därför omständigheterna delvis var unika och visar på en del problem som tidigare inte uppmärksammats tillräckligt. Det är därför välkommet att olyckan har blivit belyst i två rapporter från SSSK:s säkerhetsgrupp. I rapportens första del har man lyckats ge en bra bild av skeendet. I del 2 har man lyckats väl med att identifiera flera problem som bör uppmärksammas. Tyvärr är många av åtgärdsförslagen dåligt underbyggda av fakta.

Rapporten framför flera krav på nya regler för utrustning, utan att dessa är utprovade i praktiska prov. Så bör inte seriöst säkerhetsarbetet bedrivas. Nuvarande säkerhetsutrustning kan, trots vissa brister, anses som väl utprovad och tämligen ändamålsenlig. Alla eventuella förändringar bör därför vara noga genomtestade innan de rekommenderas. Förhastade slutsatser kan mycket väl introducera nya problem och öka riskerna.

Säkerhetsgruppen förordar att skridskoåkning måste bedrivas så att ”ingen omkommer eller skadads allvarligt”. Hur verksamheten ska utformas efter denna norm är tämligen oklart. De förslag som framförs kommer troligen inte att påtagligt förändra nuvarande risknivå. Det finns heller ingen statistik som visar att de åtgärder som vidtagits efter Askö-incidenten minskat riskerna. Vilket är rätt anmärkningsvärt med tanke på den uppmärksamhet som Askö-händelsen fick. Jag ser stora faror med att man påskiner att små åtgärder gör skridskoåkningen nästan riskfri.

De förslagna åtgärderna har stort fokus på den organiserade turverksamheten. Med tanke på att enbart en liten minoritet av SSSK:s medlemmar åker med de organiserade turerna (under 10 % enligt årsboken 2006), och att denna andel stadigt minskar, bör ett bredare fokus i säkerhetsarbetet övervägas.

## Erfarenheter från Ridö

Den kanske viktigaste erfarenheten av olyckan är att den skedde under tämligen ordinära omständigheter. Ledaren var erfaren och det fanns flera iskunniga deltagare i gruppen. Utrustningen var överlag god enligt gällande normer. Isläget och området var tämligen representativt för SSSK-turer.

I Ridörapporten del 1 anges huvudorsaken till olyckan att man åkte för tätt. I del 2 anges en missbedömning av isen. I någon mening beror alla plurrningar på en missbedömning av isen. Så missbedömningar är vanliga. Det är heller inte ovanligt att deltagare plurrar bakom ledaren, alltså på is som ledaren bör ha bedömt som säker. Det unika med Ridö-olyckan var inte att man missbedömde isen, utan att missbedömningen fick så allvarliga konsekvenser.

Att konsekvenserna blev stora kan delvis förklaras med att isen uppträdde oväntat mot tidigare erfarenheter. Smala bäriga stråk har inte allmänt ansetts som en stor fara. De har tvärtom i många fall rekommenderats som lämpligt vägval. Ridörapporten del 2 framför att sådana stråk kan vara lämpliga i vissa fall. Att sedan isen kollapsar över ett stort område och att nästan hela gruppen plurrar, trots att gruppen var tämligen utsprid, är heller ingen risk som har tydligt uppmärksammats. Det finns en del kända fall där detta skett nära land. De har snarast beskrivits som komiska händelser. Säkerhetsgruppen klassificerar ett sådant massplurr på Prästfjärden 2004 som trivialt.

Det sägs ofta att skridskoåkning på naturis i aldrig kan bli helt riskfri. Ridöolyckan visar med all hemsk tydlighet vad det egentligen innebär. Vi kan önska att vi vore felfria. Men isen är komplex och svårtolkad. Vi kan inte förlita oss på att vi alltid gör rätt bedömning. De flesta uppkomna incidenter brukar vi dock kunna reda ut, men när komplikationer tillstöter är marginalerna små. Riskerna ska ändå inte överdrivas, och vi kan förbättra oddsen med ett långsiktigt och seriöst säkerhetsarbete.

Direkta erfarenheter från Ridö:

- Riskerna med smala stråk av bärig is måste uppmärksammas mer. Tidigare har sådana stråk ibland rekommenderats. Denna rekommendation bör revideras.
- Lintrassel och fast hopkoppling med linor kan vara ett reellt problem.
- Flytläget i fritt vatten är problematiskt. Troligen är ett bra flytläge svårt att åstadkomma med ryggsäck, men med rätt utformning och placering av ryggsäcken kan troligen problemen minskas.
- Möjlighet till hjälp av helikopter, svävare eller landbaserad räddningstjänst är begränsade vid plurrtilbud.

## Löpande kommentarer till texten

### 1.2

Rapportern tar upp att gruppen inte utfört någon utrustningskontroll. Men de redovisade problem som uppstod med utrustningen (lintrassel, dåligt flytläge, dåligt isolerande klädsel) tillhörde inte de saker som kollas vid normal utrustningskontroll. Det är svårt att se att en utrustningskontroll skulle ha förändrat utfallet. Inget talar för att förloppet påverkades av brister mot gällande utrustningsföreskrifter eller rekommendationer.

## 2.1

Säkerhetsgruppens arbete att sammanställa plurr och andra incidenter är bra. Skiljandet på mindre allvarliga incidenter och potensellt farliga händelser är högst relevant. Det är önskvärt att formerna för att sprida dessa erfarenheter utvecklas ytterligare. Dessa sammanställningar bör finnas enkelt tillgängliga på webben.

## 2.2

Rådet att inte bruka stöpissträngar, bör generaliseras till att undvika all former av svaga stråk med dåligt stöd från sidorna. Det kan även 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 isryggar.

## 3.

Det finns inget som tyder på att viljan att åka långt ökar riskerna. Långa turer måste oftast förläggas till stabila isar. Statistik från färdrapporterna visar att inom varje åkgrupp är plurren färre vid de längre turerna.

## 3.2

Rådet att prioritera israpporteringen till de områden där de organiserade klubbturena planeras, tycker jag är tveksamt. I praktiken betyder det sämre möjligheter till säkra privatturer. SSSK:s målsättning måste vara att främja både åkning i privat regi och på organiserade turer. I synnerhet mot bakgrund av att enbart en liten minoritet av medlemmarna åker på de organiserade turerna, och att den stora majoriteten troligen främst är intresserad av isläget. Historiskt sett har också fler förolyckats på privatturer än på organiserade turer. Privatturer fyller också en stor funktion att ge ytterligare isobservationer som är till stor nytta för de organiserade utfärderna.

Förslaget att klubbens utsända isspanare ska avge skriftlig rapport med färdspår är bra. Men det är inte självklart att detta ökar säkerheten i praktiken. Det finns en uppenbar risk att rapporterad färdväg uppfattas som säker, och att ledarna bli mindre benägna att fatta egna avvikande beslut. (Jämför även med diskussionen efter Askö, där man efterlyste mer självständiga ledare och såg faror i att "följa John".) Men förhållandena kan vara annorlunda dagen där på, och isspanarna kan ha missat vissa faror. Dessutom kommer information att missuppfattas och glömmas bort. Det finns dock inga skäl att undanhålla information, och detaljerad isinformation underlättar ofta att göra trevliga turer (t.ex. undvika svåråkt is eller onödiga landpromenader).

Säkerhetsgruppen vill att turer inte ska utlysas på osäkra isar. Utan konkreta exempel, är det svårt att avgöra vad dessa regler innebär i praktiken. Många mycket populära skridskostråk, som t.ex. mellan Kungsängen och Uppsala, eller runt Svartsjölandet, innehåller flera problematiska partier där incidenter är vanliga. Att inte lägga turer i sådana områden skulle innebära stor inskränkning av klubbens verksamhet.

## 3.3

Förslaget att indela utlysta turer efter risk, och där lys- och flaggturer står för förhöjd risk, överensstämmer dåligt med nuvarande verksamhet. Lys- och flaggturer är idag huvudsakligen ett komplement till ordinarie utfärder på andra tider och platser, utan avvikande riskbenägenhet.

### 3.4

Ambitionen att ledarnas kunskapsinhämtning i huvudsak ska ske utanför ordinarie turer är god och eftersträvansvärd. I praktiken är det inte lika enkelt. Tyvärr har de flesta av oss ledare en begränsad erfarenhet av de många olika issituationer som förekommer. Det finns mycket att lära om is, men antal praktiktillfällen är få. (Själv har jag genomfört närmare hundra ledaruppdrag, men gör ständigt nya erfarenheter.) Ledarutbildningens praktik i isbedömning har hittills inskränkt sig till iskunskapskursens utfärd på intressant is, som av naturliga skäl bara täcker några få issituationer och som knappast alls täcker svårare förhållanden som ytterskärgård och våris. Alla möjligheter till erfarenhetsutveckling måste därför nyttjas. En stor del av kunskapsinhämtningen måste ske under ordinarie turer. Dessa turer spelar också en stor roll för att öka iskunskapen bland ordinarie medlemmar. Men självklart finns skäl att fundera på hur detta kan göras under rimligt säkra förhållanden.

### 4.1

Det vore intressant med en utvärdering av dubbelt ledarskap innan man drar alltför långtgående spekulativa slutsatser om de positiva effekterna.

### 4.4

Frågan om mest lämpliga avstånd inom en grupp är knepigt. Rapporten ställer två extremer mot varandra: åkning i tät klunga kontra åkning med stora inbördes avstånd. Detta är att förenkla problemet för mycket. Primärt bör man eftersträva att så få som möjligt plurrar om man oväntat kommer ut på svag is. Denna risk kan aldrig helt elimineras eftersom vissa svagheter inte syns, och det är praktiskt omöjligt att kontrollera all is med piken. Detta talar för att ledaren ligga en bra bit framför de andra.

Måste man passera svag is, t.ex. vid reträtt tillbaka till stabil is, bör man åka sakta med stor lucka. Det kan även göras på svag is där ett plurr inte är allvarligt, t.ex. vid passage nära land. Däremot är det tveksamt att åka så i allmänhet. Måste gruppen sprida ut sig för att isen ska hålla, är det tveksamt om isen är lämplig att åka på. Stora avstånd försvårar också kommunikationen och gör det svårt att hålla ihop gruppen. En grupp som åker sakta, med stora avstånd, riskerar att komma långt ut på svag is. Att några åkare åker tätt och provocerar isen, en bit bakom ledaren, kan därför vara ett sätt att gardera sig för att risken att komma för långt ut på svag is. Tyvärr tycks detta inte ha hjälpt vid Ridön, där isen först bast under 4 personer som åkte tätt långt fram i gruppen. Men hade man åkte mer försiktigt, kanske man hade kommit ännu längre ut på tunn is, med ännu värre följder.

Det kan också vara lämpligt att gruppen har viss bredd i sidled, för att undvika att man av misstag kommer ut på ett smalt stråk omgivet av svag is. En grupp som håller viss bredd får också fler ögon som spejar framåt. Det kräver dock viss isvana av dem som väljer eget spår.

Man kan lätt konstatera att åkning tätt bakom ledare är mycket vanligt i SSSK, och att detta lett till en hel del massplurr. Beteendet har uppmärksammats tidigare och är troligen svårt att ändra på. På stabila isar och med god uppmärksamhet är riskerna kanske acceptabla. En nyanserad diskussion om problemet är önskvärd. Det är viktigt

att deltagare som åker långt fram i gruppen är medvetna om riskerna och tar fullt ansvar för dessa.

## 5.1

Det är bra att rapportern uppmärksammar risken att tippa framåt i fritt vatten. Detta har också uppmärksammats vid flera ”varmoplurrsövningar”. Problemet är troligen svårt att helt lösa utan flytelement på framkroppen. Däremot kan problemet troligen minskas med rätt utformning och placering av rygsäcken. Mer undersökningar om detta är önskvärt.

Eftersom det finns stor variation av både rygsäckar och kropps-konstitutioner, bör vi även uppmuntra medlemmarna att pröva sin utrustning i varmt vatten. Det vore bra om SSSK kunde erbjuda möjlighet till varmoplurr på kvällstid under säsongen.

Genomgången av åtta rygsäckar, är i knappaste laget för att dra några säkra slutsatser. Men resultatet indikerar ändå att en tät säck (typ kanotsäck) är att föredra framför plastpåsar. Detta kan vara en lämplig rekommendation, men för att införa det som krav krävs mer utförliga undersökningar. Man bör utprova hur innersäcken bör vara utformad och hur den ska packas. Många i handeln förekommande täta säckar för skridskobruk är för smala för att fylla ut hela rygsäckens bredd. Vidare ska kanske inte all packning ligga i innersäcken. Dryckeskärl kanske lämpligen packas utanför. Troligen är det främst i rygsäckens nedre del som all packning bör inneslutas i en tät påse utan luftfickor. Det vanliga bruket att lägga blöta plurrkläder i botten av rygsäcken utanför den täta påsen, är troligen olämpligt om man skulle råka plurra igen. Rådet att stoppa ned en boll kanske är förhastat – mellan ett klot och andra föremål bildas lätt luftfickor som senare kan utfyllas med vatten.

Kommentaren om risken med viktoptimerade rygsäckar är i min mening ogrundad. Är säcken tät och rätt placerad, lär även den minsta rygsäck som rymmer föreskriven utrustning ha tillräcklig flytkraft. Många i handeln förekommande rygsäckar av mindre modell sitter dock för högt för att ge ett bra flytläge. Men de åkare som har specialgjorda säckar för skridskoåkning, har som regel testat konstruktionen vid varmoplurr med gott resultat. Däremot har jag många gånger observerat allvarliga problem med för stora rygsäckar. Dessa pressar lätt ned huvudet under vattnet. En stor rygsäck innehåller dessutom ofta mer tomrum som riskerar att fyllas med vatten.

Man bör uppmärksamma att ett högt flytläge är bra när man har en iskant att hålla i, men att högt flytläge som regel ger större tendens att tippa framåt vilket är en nackdel i fritt vatten. Tidigare har diskussionen varit fokuserad på högt flytläge, vilket är olyckligt. Problemet med framåttipning kan ha bidragit till den ene förolyckades död.

## 5.2

Ambitionen att pröva vilka isdubbar och ispikar som fungerar bra är god. Troligen är detta inte helt enkelt. I synnerhet för pikar eftersom dess verkan i slutänden bedöms subjektivt. De mest svårbedömda isarna kan också vara svåra att frambringa för praktiska prov. Att som Dagens Nyheter testa olika pikars förmåga att slå igenom 5 centimeter kärnis, kanske inte är optimalt för att utröna hur väl en pik kan bedöma knepig is.

### 5.3

Det är bra att rapporten tar upp problemet med trasslande linor. Detta diskuterades redan vid införandet av obligatorisk grenrem, men avfärdades då av säkerhetsgruppen som ett icke relevant problem. I andra vattensporter (t.ex. paddling, dykning m.fl.) anses linor både vara en säkerhetsdetalj och en risk. En trolig slutsats är att man bör vara restriktiv med att använda linor. T.ex. bör man inte kasta ut fler linor än nödvändigt till en nödställd, och i vissa situationer kanske avvakta med att kasta ut en lina.

Det förekommer i handel räddningslinor av material som inte flyter. Dessa är troligen olämpliga och bör avrådas.

På grund av riskerna för att fastna i linor, är det önskvärt att lätt kunna lösgöra sig om så sker. Hur detta ska lösas är inte självklart. Att en andra karbinhake löser detta problem är jag skeptisk till. Det är mycket tveksamt om man med ”fumliga och nedkylda fingrar” kan lossa en karbinhake under vattnet. En karbinhake är dessutom mycket svår att lösgöra under belastning. Ytterligare en karbinhake ökar också risken för handhavandefel med utrustningen. (Inom klättring är felaktig hantering av karbiner en vanlig olycksorsak.) En karbinhake i en lös linände har också nackdelen att linänden sjunker.

En kniv är troligen också svår att hantera i samma situation, men har fördelen att den även kan lossa linor som sitter fast på annat sätt, t.ex. av trassel.

En annan möjlighet är snabbutlösningsspännen liknande de som sitter på många forspaddlingsvästar eller viktbalten för dykning. En eventuell nackdel med dessa är att de kanske kan lösas ut för lätt. Inom fallskärmshoppning och draksurfning finns andra lösningar som kanske är användbara.

Möjligen är ändå fast inknytning i midjebältet den bästa allmänna rekommendationen i dagsläget, även om andra lösningar bör utvärderas. Riskerna med lintrassel är ändå förhållandevis små.

### 5.4

Rapporten tar upp vikten med att fickor i jackor och ryggsäck är dränerade. Det är bra. Men dräneringen måste vara kraftig och snabb för att fylla en funktion. Små dräneringshål riskerar att ha motsatt verkan. De säkerställer att fickorna blir vattenfyllda, men kan inte tillräckligt snabbt tömma fickorna vid uppstigningen. Man kan också helt ifrågasätta nödvändigheten att ha fickor på ryggsäckens utsidor.

### 6.

Slutsatsen att svävare och helikoptrar ofta har för lång utryckningstid för att kunna rädda personer i en vak är klok. Allt handlande före en olycka bör utgå från att yttre hjälp inte är möjlig, och att gruppen är helt utlämnad till möjligheten att rädda sig själva. Men skulle en olycka ändå inträffa, är det bra att känna till att svävare, helikoptrar samt landbaserad räddningstjänst kan göra viktiga, men begränsade insatser. Sådana insatser har räddat liv, men i andra fall varit för sena för att kunna göra nytta.

### 6.4

Metoder för egenräddning och kamraträddning bör utvecklas vidare. Framförallt råder brist på praktiska prov om vilka metoder och vilken utrustning som fungerar bra i verkliga situationer. Det finns gott om teorier, men få praktiska tester. Inledningsvis bör prover kunna genomföras i varmt vatten med konstgjord iskant. Men det är önskvärt att utarbetade metoder även prövas på riktigt is, under förutsättningar som kan tänkas efterlikna problematiska förhållanden.

## Diskussion angående utrustning

Den utrustning som används idag vid långfärdsskridskoåkning är relativt väl utprovad och ändamålsenlig. Även om det finns en del problem med dagens utrustning, är det inte självklart hur dessa kan åtgärdas. Fortsatt utveckling bör uppmuntras och aktivt stödjas. Samtidigt måste alla nya idéer granskas kritiskt. Det finns alltid en fara i att förändringar inför nya risker. Det finns också goda skäl att eftersträva enkelhet i utrustningen; den ska vara robust och enkel att hantera. Det är inte självklart att varje presumtivt problem ska åtgärdas med en ny utrustningsdetalj.

Säkerhetsgruppen har tidigare framfört flera rekommendationer som varit oprövade och senare visat sig tveksamma. Tidigare förordades låg dragpunkt för räddningslinan, nu hävdas att optimal placering är brösthöjd. Men fortfarande saknas väldokumenterade prov av att dra upp personer ur vak med lina. Tidigare avvisades också riskerna med linor samt framåttippat flytläge. Det är glädjande att säkerhetsgruppen tagit till sig nya rön, men det visar på riskerna med att dra förhastade slutsatser. Om regler och rekommendationer ändras för ofta blir det svårare att nå ut med tydlig information. I slutänden kan förtroendet för rekommendationerna minska.

Fortsatt utvecklingsarbetet bör därför vara långsiktigt och använda vetenskapliga metoder. Utvärderingar av utrustning bör vara väldokumenterad. Nya rön bör kunna styrkas av flera oberoende grupper innan de kan anses säkra. Befintlig utrustning bör också kontinuerligt utvärderas.

## Diskussion angående risk

Skridskoåkning på naturis är alltid förenat med risker. Med lämplig beteende och med bra utrustning är riskerna relativt små. Ridöolyckan visar dock att riskerna inte är försumbara. Det finns också ett antal allvarliga tillbud inom SSSK som visar att olyckan inte var helt oväntad.

Går det att ta fram tydliga och lättolkade regel som gör att vi undviker majoriteten av alla potentiellt farliga situationer? Säkerhetsgruppen tyckt mena det. Efter ett långt resonemang kommer man fram till att: *”Klubbens utfärder bör organiseras så att potentiellt farliga plurr inte inträffar.”* Men det är just den typ av allmänna rekommendationer man tidigare avfärdat som verkningslösa. Dock gör man ett förtydligande: *”Det innebär att ingen grupp ska försättas i en situation där den för att nå målet för utfärden måste passera ett tunnisonråde som är så brett att man måste åka längre än en linlängd från stabil is.”* Är det en regel som eliminerar de flesta farliga situationer? Finns det överhuvudtaget exempel på turer som utlysts medvetet i brott mot denna regel?

Jag förstår säkerhetsgruppens vilja att öka säkerheten. Det vill vi nog alla. Men vi får inte lura oss tro att vi med diverse nya regler, procedurer och prylar gör skridskoåkningen till en helt säker aktivitet. Just denna övertro på vår säkerhet tror jag är en del av förklaringen till många av de olyckor och tillbud som har inträffat. Idag finns t.ex. en utbredd uppfattning att grupp 5 ska hålla en högre säkerhetsnivå än övriga grupper. Men detta har inte hindrat att flera allvarliga situationer och massplurr har inträffat i grupp 5. Vi bör ha en realistisk syn på vår risknivå.

Få olyckor och tillbud inom SSSK har inträffat under förhållanden som på förhand kunde bedömas som mycket riskabla. Däremot infaller flertalet incidenter under förhållanden som medför en förhöjd risk (t.ex. nysar, blidväder, snötäckt is, hård vind, skärgårdsis etc.). Förhållanden som är relativt vanliga. Om vi avstår från alla dessa situationer blir skridskoåkningen mycket begränsad.

Ett stort problem vid många allvarliga incidenter är att man inte i tid uppfattat faran. Om man inte uppfattar risken, så hjälper inga regler om att vi inte ska ta risker.

Vad kan vi då göra för att öka säkerheten? Jag tror vi kan bli bättre på att lära oss känna igen farliga situationer på isen och därmed undvika dem. Jag tror delvis det är fråga om mer utbildning i iskunskap. Men jag tror också vi måste lära oss att bli mer riskmedvetna. Det är antagligen mycket svårare. Det kan knappast göras med påbud uppifrån. Det måste finnas en vilja ledarna och medlemmarna själva att sträva i denna inriktning. Vi behöver skapa ett klimat som stimulerar en öppen dialog i klubben, och där även erfarenheter från begångna misstag känns givande och bekväma att ta upp.

## Förslag till åtgärder

(Vissa av dessa är redan under åtgärd, men bör ändå belysas, och kan i vissa fall förbättras ytterligare)

Utrustning:

- Kanotsäck bör rekommendera framför plastpåsar för vattentät packning av utrustning.
- Hur ryggsäckens bör packas bör studeras vidare.
- Hur man åstadkommer ett bra flytläge, både i fritt vatten och intill en iskant, bör undersökas vidare.
- Farorna med lintrassel bör uppmärksammas. Viss restriktivitet i användandet av linor bör rekommenderas (t.ex. att inte kasta ut fler linor än nödvändigt).
- Räddningslinor av sjunkande tågvirke bör ej rekommenderas. Handeln bör uppmanas att stoppa sådana produkter.
- Tekniska lösningar som medger att man lätt kan frikoppla sig från en lina bör utredas.
- Arbetet med att ta fram bättre utrustning och räddningsmetoder bör finna mer seriösa och vetenskapliga former.

Räddningsteknik:

- Utveckla bra metoder för att rädda en passiv eller skadad person ur en vak.
- Uppmana skridskoåkare att pröva sin utrustning och öva uppstigning i varmt vatten.



- Det vore önskvärt om SSSK kunde erbjuda fler medlemmar möjligheter till varmplurr under skridskosäsongen.

#### Kunskap:

- Ledare och kökarlar bör erbjudas fortlöpande vidareutbildning i större utsträckning än idag. Utbildning på is är resurskrävande, men bör ändå utvidgas.
- Främja erfarenhetsutbytet mellan ledarena, t.ex. genom att ordna ledareträffar med tema riskhantering och isbedömning.
- Ta fram moderniserat utbildningsmaterial.
- Försök inventera risknivån på privatturerna.
- Säkerhetsgruppen bör arbeta mer aktivt med informationsspridning. Gruppen bör underhålla en egen webbsida.

#### Åkning:

- Riskerna med att åka tätt bakom försteman (ledaren) bör uppmärksammas.
- Lämpliga avstånd inom gruppen vid olika situationer bör diskuteras vidare.

#### Föreningskultur

- Poängtera ökat deltagaransvar. Deltagarna på turerna måste förstå att ta ansvar för sitt eget agerande, t.ex. inte åka för tätt bakom ledaren vid osäkra förhållanden.