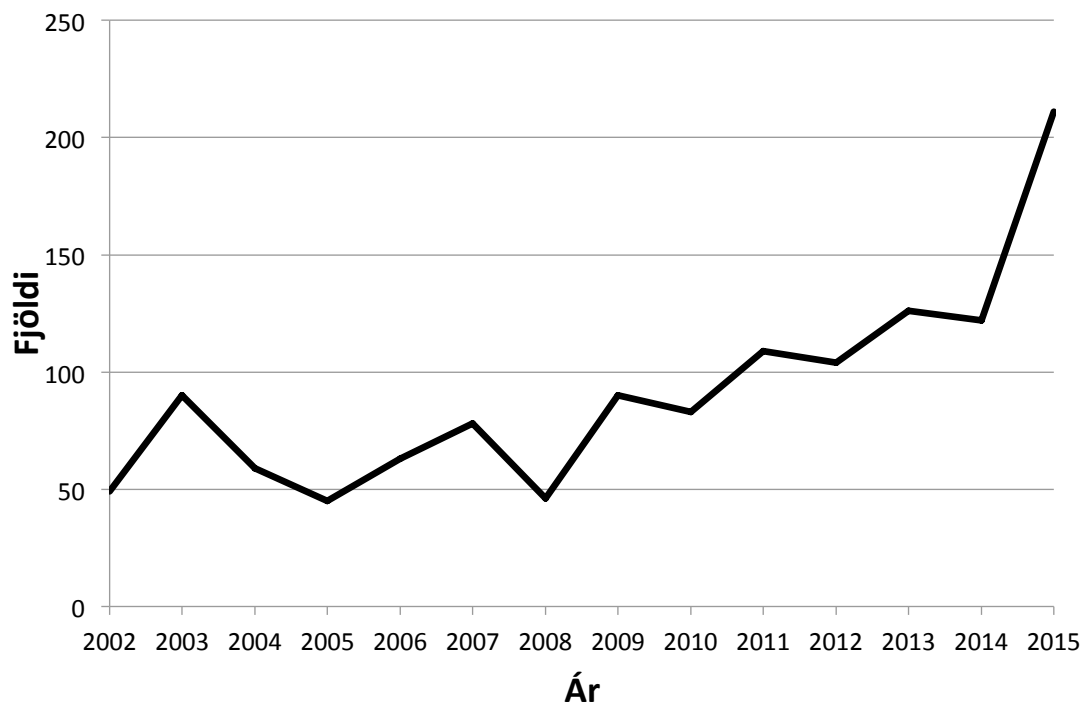




Umferðaröryggi erlendra ferðamanna á Íslandi



Janúar 2017

Haraldur Sigþórsson

Stefán Einarsson

Formáli

Skýrslan er unnin fyrir styrk frá Rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar.

Höfundar skýrslunnar bera ábyrgð á innihaldi hennar. Niðurstöður hennar ber ekki að túlka sem yfirlýsta stefnu Vegagerðarinnar eða álit þeirra stofnana eða fyrirtækja sem höfundar starfa hjá.

Fjöldmargir lögðu til upplýsingar vegna gerð þessarar skýrslu eða komu að gerð hennar með einum eða öðrum hætti. Esther Hlíðar Jensen sérfræðingur á Veðurstofu Íslands, gerði yfirlitskort um slysastaði ferðamannanna. Gunnar Geir Gunnarsson deildarstjóri öryggismála á Samgöngustofu útvegaði lykilupplýsingar um slys á erlendum ferðamönnum úr slysaskráningu umferðarslysa og gagnlegar upplýsingar úr slysatölfræðinni.

Finn Harald Amundsen sérfræðingur hjá norsku Vegagerðinni veitti upplýsingar um stöðu umferðaröryggismálanna í Noregi. Mike Jackett fyrrverandi yfirverkfræðingur vegagerðar Nýja-Sjálands veitti upplýsingar um starfsemi Nýsjálendinga í þágu slysavarnanna.

Starfsmenn tryggingafélaga, Sjóvá og VÍS, Samtök ferðaþjónustunnar, Ferðamálastofa og starfsmenn nokkurra bílaleiga veittu gagnlegar upplýsingar.

Höfundar vilja þakka þessum aðilum kærlega fyrir veittan stuðning.

Skýrsluna unnu Haraldur Sigþórsson og Stefán Einarsson.

Forsíðulínuritið sýnir fjölda slasaðra erlendra ferðamanna eftir árum.

Efnisyfirlit

1. INNGANGUR	3
2. GREINING UMFERÐARSLYSA Á ERLENDUM FERÐAMÖNNUM	4
2.1 ALMENNAR GREININGAR	4
2.2 ORSAKIR OG TEGUNDIR SLYSA Á ERLENDUM FERÐAMÖNNUM	6
3. FJÖLDI FERÐAMANNA	8
3.1 RAUNTÖLUR ÚR FORTÍÐINNI	8
3.2 FERÐAVENJUR ERLENDRA FERÐAMANNA	10
3.3 SPÁR UM FJÖLDA FERÐAMANNA Í NÁNUSTU FRAMTÍÐ	10
3.4 FJÖLDI SLASADRA OG FJÖLDI FERÐAMANNA	12
3.5 TÍÐNI SLASADRA EFTIR ÞJÓÐERNUM	12
4. BÍLALEIGUR	14
4.1 ALMENNT FORVARNARGILDI BÍLALEIGA	14
4.2 VIRKARA ÁHÆTTUSTJÓRNUNARKERFI	14
4.3 HVAD GETA BÍLALEIGURNAR GERT?	15
4.4 FJÖLGUN BÍLALEIGA	15
4.5 MÁLÞING SJÓVÁ: ALLIR VEGIR FÆRIR	15
4.6 LÖG OG REGLUGERÐIR UM BÍLALEIGUR	16
4.7 MIKILVÆGI SAMGÖNGUSTOFU	17
5. SAMANBURÐUR VIÐ ÚTLÖND	18
5.1 NOREGUR	18
5.2 NÝJA-SJÁLAND	18
6. UMFJÖLLUN FJÖLMIÐLA	20
6.1 HORFURNAR Í UMFERÐINNI ÚT ÁRIÐ 2016 OG ATHYGLI FJÖLMIÐLA	20
6.2 GREINING/FRAMTÍÐARÞRÓUN	20
6.3 FRÆÐSLA OG ÁRÓÐUR	21
7. TILLÖGUR	22
8. LOKAORÐ	23
9. HEIMILDIR	24
VIÐAUKAR	26

1. Inngangur

Markmið þessa verkefnis er að greina hver áhrif sívaxandi fjöldi ferðamanna á Íslandi hefur haft á umferðaröryggi á undanförunum árum.

Nokkuð hefur verið fjallað um banaslys og alvarlegri slys erlendra ferðamanna á undanförunum árum m.a. af Rannsóknarnefnd umferðarslysa, RNU (2004) og RNU (2011), og benda nýrri tölur til að sú slysatíðni sé að aukast, enda hefur mikil fjölgun ferðamanna átt sér stað á umræddu rannsóknartímabili. Alvarlegustu slysunum hefur þó ekki fjölgað á árunum frá árinu 2010 þrátt fyrir mikla umferð, en það breyttist á árinu 2015, þegar samtals 16 manns biðu bana í umferðarslysum, en þar af fórust 5 erlendir ferðamenn og 11 Íslendingar. Var þetta mikil aukning frá árinu 2014, en þá fórust samtals 4 aðilar í umferðarslysum. Þar af var einn útlendingur en enginn ferðamaður.

Nú er vitað að ferðamönnum mun fjölga mikið á árinu 2016 og næstu árum og mun hraðar en fyrr og þessar tölur eru því almennt áhyggjuefni. Ferðaþjónustan leggur áherslu á auknar slysavarnir í þágu erlendra ferðamanna og margir í þjóðfélaginu líta á slys á erlendum ferðamönnum sem alvarlegt vandamál og því sé mjög mikilvægt að greina vandamálið ávallt þannig að menn viti hvar bera skuli niður varðandi forvarnir.

Hefðbundnar athugasemdir við ófullkomið vegakerfi lúta að rekstri þess og endurbótum og uppbyggingu, en löngu er ljóst að vegakerfið mætir ekki þeim kröfum sem gerðar eru til þess í dag sem umferðarkerfis fyrir mikinn fjölda erlendra ferðamanna auk landsmanna sjálfra.

Ef beina skal sjónum að notendum vegakerfisins þá eru mörg atriði, sem koma til álita, svo sem umferðarmenning viðkomandi landa og menntun ökumanna, en fjölmargar Asíuþjóðir nota hér okkar vegakerfi jafnt á sumrum sem og vörum. Einföld atriði eins og merkingar og skilti eru ekki samræmd milli Evrópulanda og hvað þá Asíulanda. Kröfur varðandi menntun ökumanna eru ekki samræmdar og þannig mætti lengi telja.

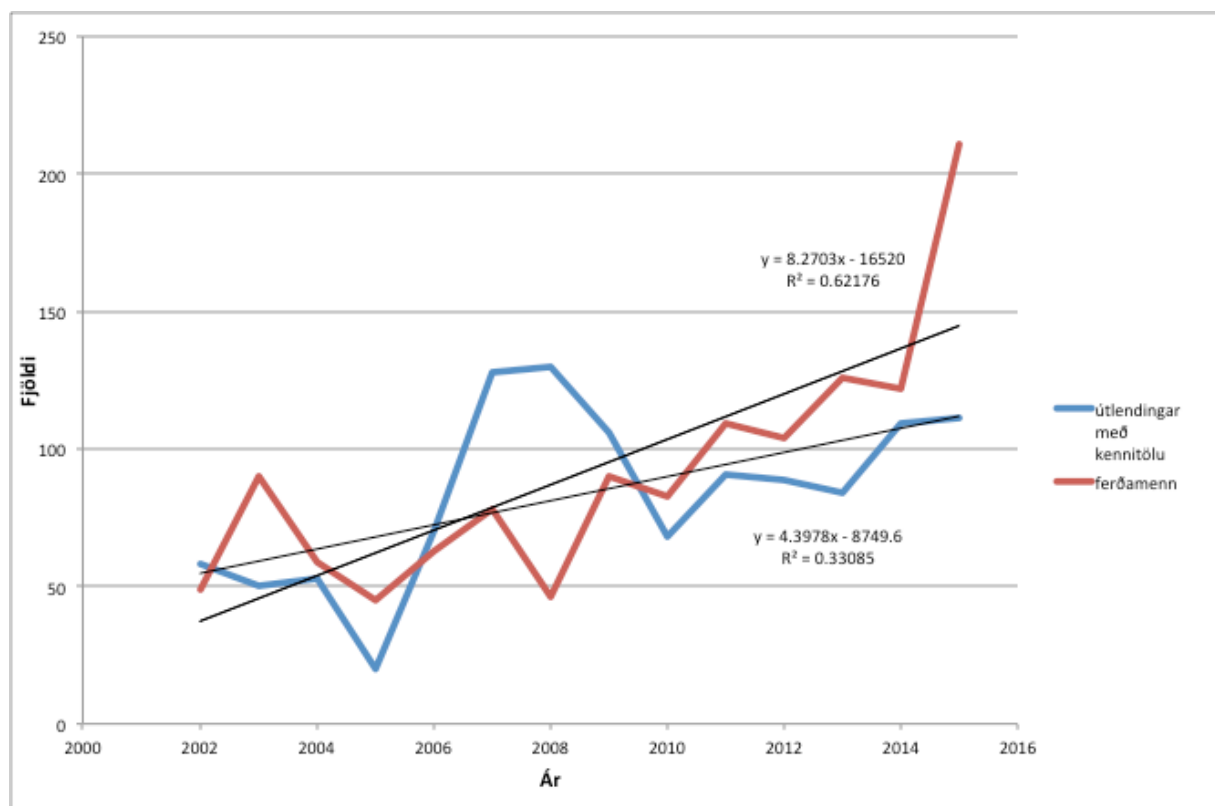
Tilgangur með verkefninu er að meta með sem nákvæmstum hætti fjölda alvarlegra slysa á erlendum ferðamönnum á athugunartímabili. Bera skal saman þróun slysa í samanburðarlöndum á umræddu athugunartímabili. Þá skal augum beint að slysavörnum og aðferðir við slysavarnir bornar saman og heildrænn árangur metinn. Síðan skal fjallað um eðlileg umferðaröryggismarkmið fyrir ferðamenn á næstu árum í ljósi betri upplýsinga um slys á þeim.

Höfundar gera sér vonir um að þessi skýrsla, Rannsóknaráðstefna Vegagerðarinnar og aðrir fundir teljist innlegg í heildræna áhættustjórnun umferðar og auki umferðaröryggi erlendra ferðamanna á Íslandi.

2. Greining umferðarslysa á erlendum ferðamönnum

2.1 Almennar greiningar

Gögn um umferðarslys fengust hjá Gunnari Geir Gunnarssyni (Gunnar Geir Gunnarsson, 22.4 2016) hjá Samgöngustofu. Á árunum 2002 til og með 2015 slösuðust 1275 ferðamenn, sem ekki höfðu íslenska kennitölu, í umferðinni á landinu. Til samanburðar slösuðust 1167 aðrir útlendingar með kennitölu á sama tíma. Hafa ber í huga, að þetta er fjöldi slasaðra einstaklinga, ekki fjöldi slysa. Sumar er hér eingöngu skilgreint sem mánuðurnir júní, júlí og ágúst, en annað er skilgreint sem vetur.

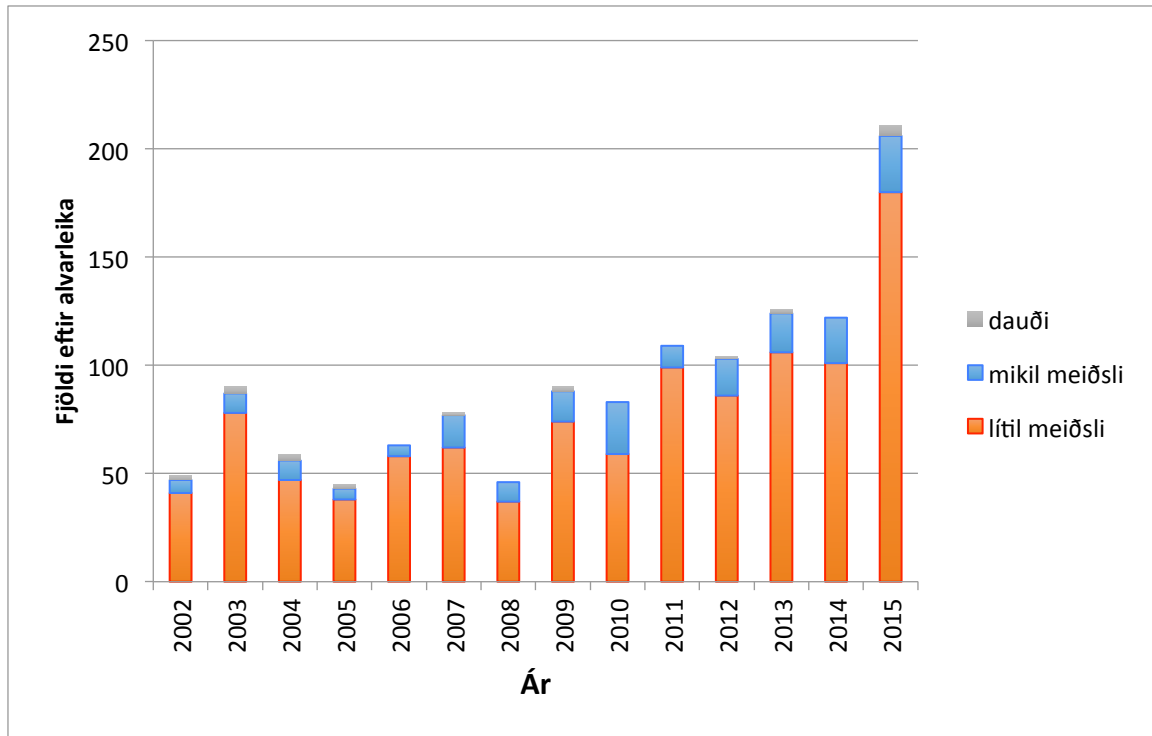


Mynd 1: Slasaðir erlendir ferðamenn og útlendingar með kennitölu.

Mynd 1 sýnir aukningu í fjölda slasaðra í framrás tímans svo sem línulega nálgunin fyrir gröf samanburðarhópanna, útlendinga með kennitölu og erlendra ferðamanna, sýnir glögg.

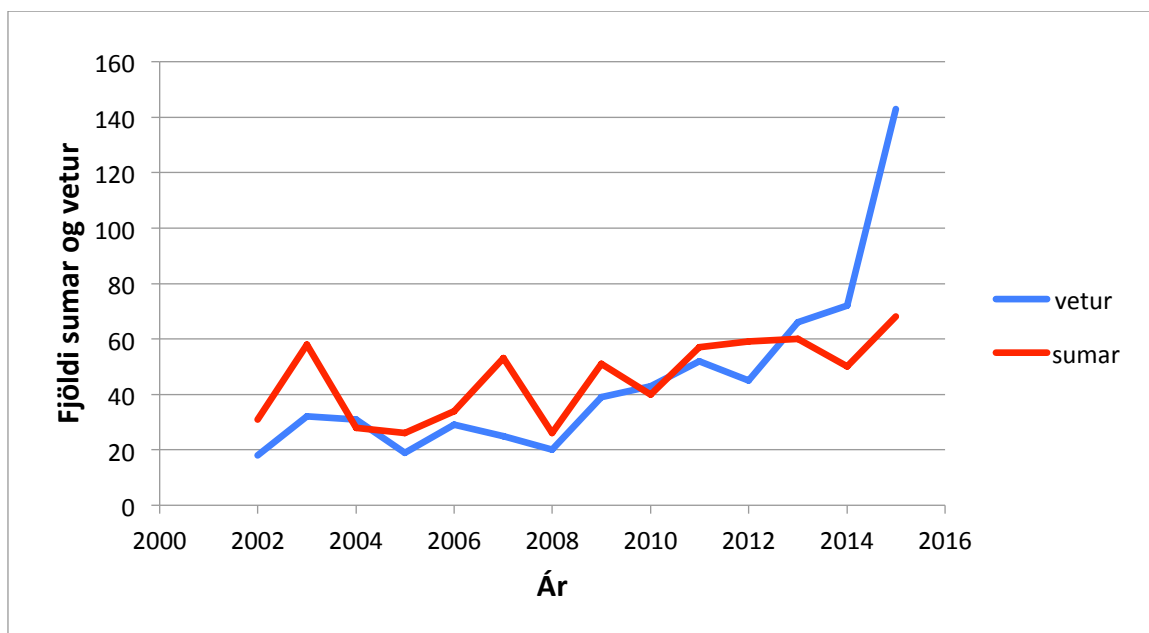
Athyglisvert er hversu aukningin (rauður ferill) í slysafjölda ferðamanna er mikil frá árinu 2014 til og með 2015.

Breyting á slysatíðni útlendinga með kennitölu, sem sést með því að fylgja bláa ferlinum stingur í augu í þenslunni árin 2005 til 2008. Ekki er að sjá að þessi mikli fjöldi árin 2007 og 2008 haldi sér þegar fram í sækir, en hafa verður í huga að þessi hópur stækkar nú aftur jafnt og þétt, þannig að búast má við hærri tölum í framtíðinni.



Mynd 2: Alvarleiki meiðsla hjá erlendum ferðamönnum.

Mynd 2 sýnir alvarleika meiðsla hjá erlendum ferðamönnum og dreginn er upp fjöldi yfir tíma. Mikil og alvarleg aukning er sýnileg á árinu 2015 og er hún m.a. tilefni þeirrar rannsóknar sem er á bak við þessa skýrslu. Nánari greining á gögnunum eftir árstíðum sést á mynd 3. Þar kemur greinilega fram mikil aukning á fjölda slasaðra milli vetrarmánuðanna 2014 og 2015.



Mynd 3: Fjöldi slasaðra erlendra ferðamanna eftir árstíðum.

2.2 Orsakir og tegundir slysa á erlendum ferðamönnum

Tafla 1 sýnir yfirlit yfir orsakir slysa með meiðslum og sýnir vinstri dálkurinn orsakir vegna allra slasaðra og hægri dálkurinn orsakir vegna slasaðra ferðamanna. Ef litið er til orsaka í þeim tilfellum þar sem ferðamenn slasast má sjá orsakasamhengi við takmarkaða ökufærni þess sem ekki er vanur akstri við íslenskar aðstæður. Akstur erlendra ferðamanna verður sennilega alla jafna óstöðugri í lausamöl (það sem stingur í augu er merkt með rauðu lettri í töflunni) sé miðað við færni Íslendinga við þau skilyrði. Þá eru hinir mjóu vegir og oft holóttir slæm prófraun fyrir útlendinga. Að ökutæki fjúki er hættulegt á vissum stöðum sem landinn þekkir betur en útlendingar. Almennt gáleysi er hugsanlega tengt ófullkomleika vegakerfisins, sem erlendu ökumennirnir virða ekki nægilega á ferð sinni um landið. Merkingar eru ekki nægjanlega vandaðar og sjaldan er varað nægilega vel við hættum sem eru framundan. Svefn bendir til þess að menn ofgeri sér við áætlanir um skoðun og rannsóknir á landinu og þreyti sig um of. Þá er syfja algengt vandamál eftir lengri sjóferðir einnig lengri flugferðir þar sem flogið er yfir mörg tímabelti. En syfja getur einnig sótt að mönnum við akstur án þess að þessi skilyrði séu fyrir hendi.

Tafla 1: Helstu orsakir slysa með meiðslum árin 2011-2015

Allir slasaðir:	Slasaðir ferðamenn:
Slæm færð (hálfka / ísing / krapi / vatnsagi)	Slæm færð (hálfka / ísing / krapi / vatnsagi)
Ökumaður veldur slysi	Ökumaður veldur slysi
Hjólreiðarmaður	Lausamöl / steinkast
Ökutæki eða hjólbarðar í ólagi	Ökutæki eða hjólbarðar í ólagi
Vinstri beygja í veg fyrir umferð á móti	Slæmur vegur
Biðskylda ekki virt	Ökutæki fýkur
Of hraður akstur	Gáleysi
Of stutt bil milli bifreiða	Svefn
Ekið gegn rauðu ljósi	Slæmt skyggni (Birta/veður)
Slæmt skyggni (Birta/veður)	Ekið á röngum vegarhelmingi

Telja verður eðlilegt að slæm færð sé í fyrsta sæti við slysaorsakir beggja mengja Íslendinga og erlendra ferðamanna. Vetrarakstur reynir afar mikið á færni og reynslu ökumanna og algengt er að bílar séu vanbúnir til vetraraksturs m.a. vegna lélegra hjólbarða. Vegagerðin og sveitarfélög hafa takmarkaða fjármuni til snjókomsturs og reynir því verulega á ökumenn, einkum utan þéttbýlissvæða, ef snjókomur eru tíðar.

Gerð hefur verið athugun á tegundum slysanna árin 2011-2015 og er það sýnt í töflu 2. Það vekur furðu að tvo algengustu slysin í báðum mengjum er útafakstur af beinum vegi hægra og vinstra megin. Erlendu ökumennirnir lenda hlutfallslega oftar í árekstrum við umferð sem kemur á móti á beinum vegi. Þetta tengist mjög sennilega því að þeir hafa ekki vanist því að aka á svo mjóum vegum í sínu heimalandi. Slysa sem vekja athygli meðal erlendu

ferðamannanna eru ökutækjaveltur, en þær eru sennilega oft afleiðingar of hraðurs aksturs miðað við aðstæður, þannig að menn missa stjórn á bifreiðunum. Þá eru tvær tegundir slysa sem vekja athygli vegna þess að þær henda hjá útlendingum, en það eru annars vegar slys í eða og eftir hægri beygju, út af hægri megin. Einnig slys í eða eftir hægri beygju, út af vinstra megin.

Tafla 2: Helstu tegundir slysa með meiðslum árin 2011-2015

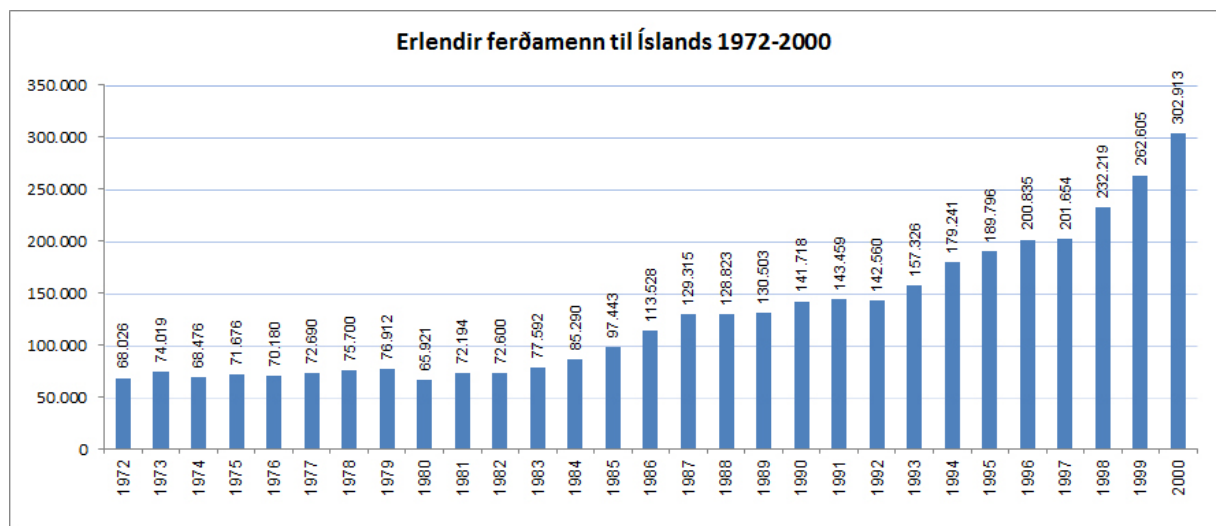
Allir slasaðir:	Slasaðir ferðamenn:
Ekið út af beinum vegi hægri megin	Ekið út af beinum vegi hægri megin
Ekið út af beinum vegi vinstra megin	Ekið út af beinum vegi vinstra megin
Fall af reiðhjólum	Slys í eða eftir vinstri beygju, út af hægri megin
Árekstur við v. beygju inn í götu eða innkeyrslu	Árekstur tv. bíla sem mætast á beinum vegi eða í beygju
Ekið aftan á bíl sem er stöðvaður	Slys í eða eftir vinstri beygju, út af vinstra megin
Fall af bifhjólum	Slys í eða eftir hægri beygju, út af hægri megin
Árekstur bíla sem mætast á beinum vegi eða í beygju	Fall af bifhjólum
Ekið aftan á bíl sem hemlar	Ökutæki veltur á vegi
Slys í eða eftir vinstri beygju, út af hægri megin	Slys í eða eftir hægri beygju, út af vinstra megin
Árekstur við gatnamót	Ekið aftan á bíl sem er stöðvaður

3. Fjöldi ferðamanna

3.1 Rauntölur úr fortíðinni

Upplýsingar um fjölda ferðamanna fengust frá Ferðamálastofu, en skráning frá Keflavíkurflugvelli nær yfir 97% ferðamanna í dag. Skráning Ferðamálastofu hófst með reglubundnum hætti árið 2002. Mánaðarleg skráning er í Flugstöðinni, en önnur skráning fer fram á ársgrundvelli. Þar er um að ræða skráningar á öðrum alþjóðaflugvöllum, eins og Egilstaðaflugvelli og Akureyrarflugvelli, en einnig á skipum eins og Norrænu. Skráning á dagsferðalöngum sem koma frá skemmtiferðaskipum virðist í fljótu bragði ekki skipta máli í þessu sambandi, en þó er ljóst að slíkir farþegar taka þátt í styttri rútuferðum og verða því hluti af umferðarkerfinu á tilteknum dögum ársins.

Eldri tölur fást frá Útlendingastofnun, en þær tölur eru einnig fengnar frá Landmæraeftirliti ríkisins. Tölur þær sem hér er notast við ná frá árinu 1972 og fram til ársins 2000. Svo kom hlé í talningarnar 2001 en síðan hófust þær aftur og þá á vegum Ferðamálastofu, í febrúar/mars 2002. Þær tölur ná fram til 2016. Sjá myndir 4, 5 og 6:



Mynd 4: Erlendir ferðamenn til Íslands 1972-2000. Heimild: Ferðamálastofa, 2016

Fyrri tímabil 1972-2000:

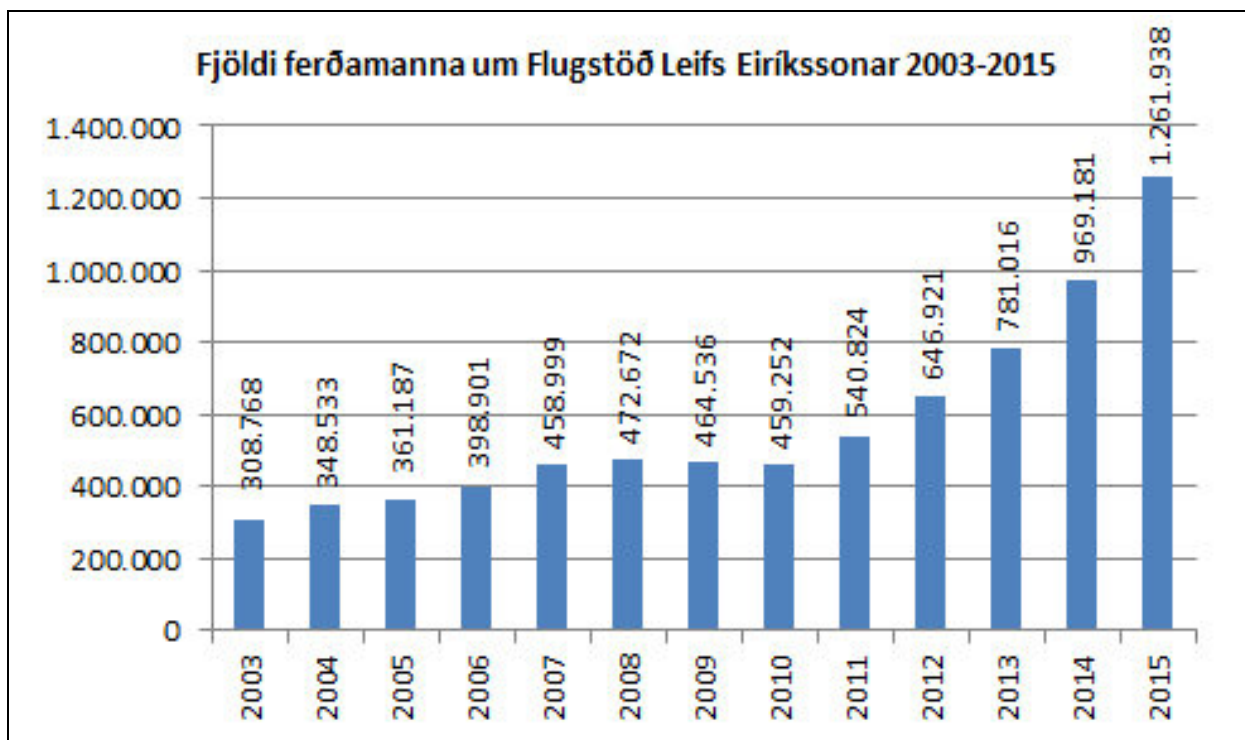
Fjölgun ferðamanna var hæg á þessum árum allt til 1985 en aukning eftir það var nokkuð örvari en áður og hélt hún áfram að mestu til ársins 2000. Útlendingaefirlitið sá um mælingar á þessum tíma. Útlendingaefirlitið taldi bæði flugfarþega og skipafarþega við komu til landsins og brottför. Komutölurnar voru þær tölur sem jafnan voru birtar. Aðferð við talningu var öðru vísi eftir árið 2000, en þá voru ferðamenn taldir er þeir yfirgáfu landið. Bandaríkjamenn, Bretar og Þjóðverjar voru fjölmennastir þeirra þjóða sem heimsóttu landið á þessum árum. En Skandinávar voru einnig nokkuð fjölmennir. Vegakerfi landsins var bágborið á þessum tíma og hefur það sennilega átt sinn þátt í því að fjölgun varð ekki meiri en raun ber vitni.

Seinna tímabil 2002-2016:

Mikil fjölgun ferðamanna varð á seinni helmingi þessa tímabils og er gos í Eyjafjallajökli talið skipta máli í því sambandi. Ytri skilyrði voru hagstæð fyrir ferðamenn og gengi krónunnar lágt í upphafi tímabilsins og hefur það án efa stutt þessa þróun. Þetta hefur þó smám saman verið að breytast og gengi krónunnar hefur styrkst verulega. Engu að síður hefur ferðamönnum fjölgað hraðar sem aldrei fyrr og nú er svo komið að veldisvöxtur er í fjölgun ferðamanna og ferðamannaíðnaður er helsta tekjulind þjóðarinnar og stærri en fiskveiðar og stóriðja. Vegakerfi landsins hefur einnig breyst til hins betra á þessu tímabili og hringvegurinn allur er nú með bundnu slitlagi. Fjölgun hefur orðið jafnt frá nær umhverfi (t.d. Evrópu) sem og fjær umhverfi (t.d. Asíu) sem gerir umferðaröryggismál flóknari og kallar á nýjar áherslur í þeim málum. Akstursreynsla margra Asíubúa er ekki líkleg til að gagnast þeim mikið í íslensku vegaumhverfi. Það er því þörf á sérstökum undirbúningi fyrir slíka hópa.

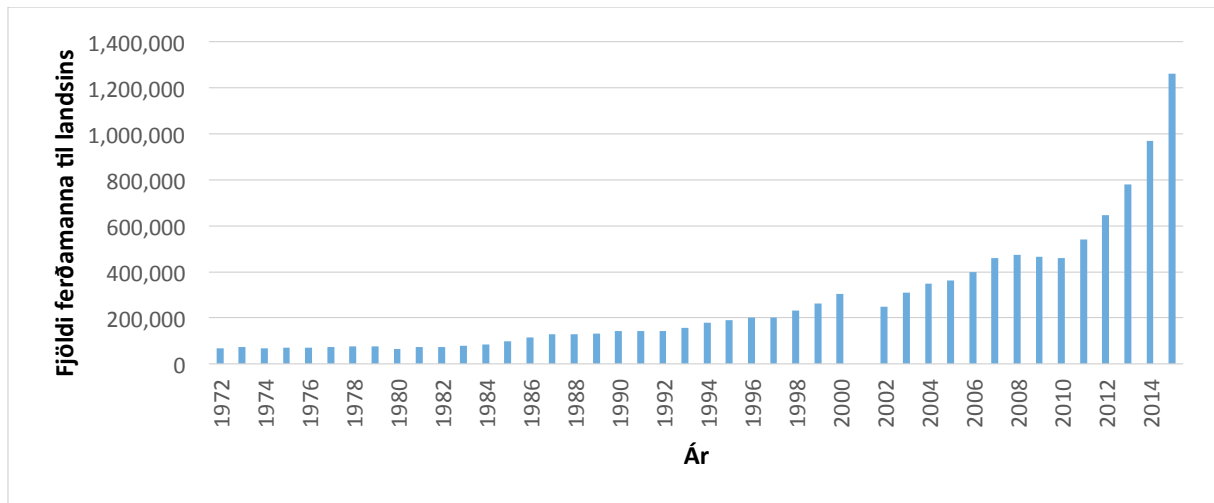
Mynd 5 sýnir fjölda ferðamanna, sem komu til landsins í flugi á undanförunum árum. Spár gera ráð fyrir að allt að 1,7-1,8 milljónir ferðamanna komi hingað á árinu 2016 og eru það tölurnar sem algengastar eru í umfjöllun fjölmiðla.

Arionbanki (Ferðapjónustuúttekt, 2016) spáir mikilli fjölgun fram til 2019 en spáir þó að það dragi úr hlutfallslegu aukningunni á ári hverju. Þannig verði fjölgunin 26,6% á árinu 2017, 12,9% á árinu 2018 og 10% á árinu 2019. Þetta mundi þýða að fjöldi erlendra ferðamanna yrði 2,2 milljónir á næsta ári og 2,5 milljónir árið 2018.



Mynd 5: Fjöldi ferðamanna um Flugstöð Leifs Eiríkssonar 2003-2015. Heimild Ferðamálastofa 2016.

Mynd 6 sýnir vel hinn gífurlega vöxt, sem átt hefur sér stað á undanförunum árum.



Mynd 6: Fjöldi ferðamanna frá 1972-2015. Heimild: Ferðamálastofa 2016.

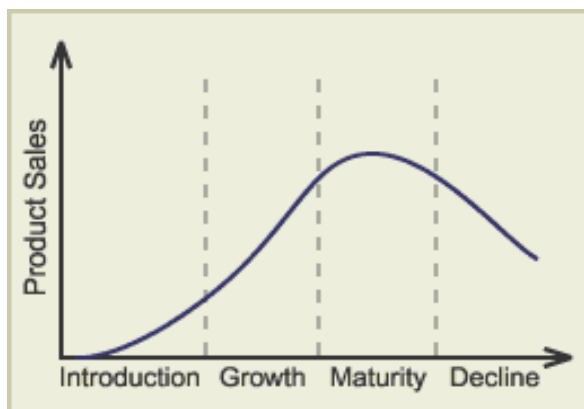
3.2 Ferðavenjur erlendra ferðamanna

Í MS-ritgerð Sigríðar Lilju Skúladóttur (2016) koma fram mikilvægar upplýsingar úr ferðavenjukönnun Ferðamálastofu, sem nær frá sumri 2011 til og með veturs 2016. Þar sést í töflu 1.1 í ritgerðinni, hvernig ferðamáti erlendra ferðamanna dreifist á bílaleigubíla, áætlunarþrengingar eða strætó, einkabíla og rútur. Athyglisverð er sérstaklega aukning ferða með bílaleigubílum og rútum veturinn 2015-2016.

3.3 Spár um fjölda ferðamanna í nánustu framtíð

Mun ferðamönnum halda áfram að fjölga eða mun þeim fækka þegar fram líða stundir? Í samantektinni um fjölda ferðamanna á undanförunum áratugum sést að fjölgun þeirra er nánast ótrúleg á síðustu árum og líkist veldisvexti. Nú er ljóst að ferðamenn munu ekki hætta að koma til landsins um alla framtíð, en hvernig er líkleg þróun? Höfundar eru þeirrar skoðunar að líklegt sé að a.m.k. tímabundnar sveiflur geti orðið í fjölda ferðamanna, en vandséð er hvernig hægt er að spá fyrir um slíkar sveiflur.

Ef fræðileg nálgun á líftíma vöru (Kotler P., 1967) er skoðuð, er hægt að fá fram hugmyndir markaðsfræðinnar um það, hvernig vara kemst á markað og fer í gegnum nokkur þroskastig áður en hún líður undir lok.

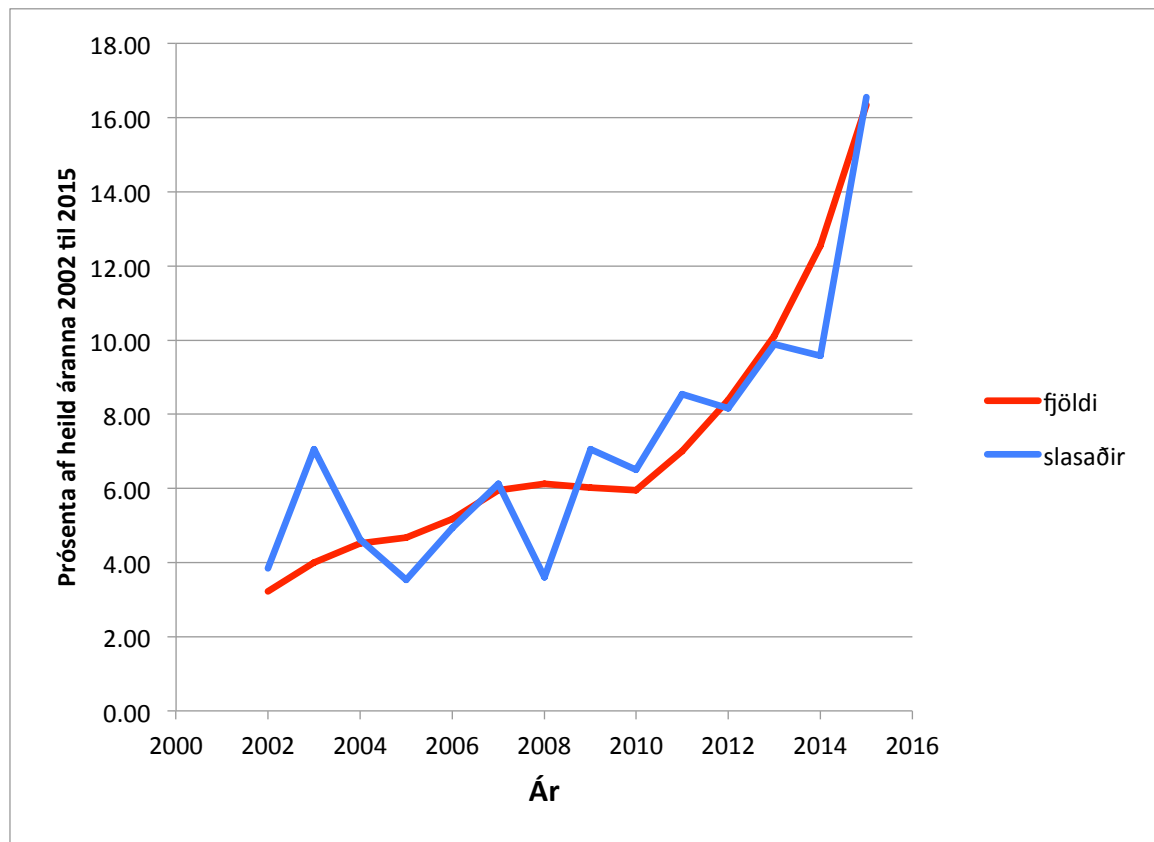


Mynd 7: Æviferil vöru og sést hér að æviskeiði vörunnar er skipt niður í tímabil. Heimild QuickMBA.com.

Hér eru skilgreind fjögur tímabil: Kynning (Introduction), vöxtur (Growth), þroski (Maturity), og hnignun (Decline). Myndin sýnir sem sagt kynningarfasa, vaxtarskeið, þroska og hnignun. Á lóðréttan ásinn er dregin upp sala á vörunni. Það virðist nokkuð langsótt að yfirfæra hugmyndafræði um sölu á vöru yfir í þróun á fjölda ferðamanna í landinu, en myndin sýnir vöxt sem nú er raunveruleiki og síðan má sjá hámarksstöx, og eftir hann aflíðandi hnignun. Þessi hnignun mundi samsvara því að sölutölur yrðu lægri eða að ferðamönnum mundi fækka með tímanum. Ferillinn nær ekki langt inn í hnignunarfásann, en ekki er ólíklegt að hnignunarfásinn yrði sveiflukenndur allt fram að nýju vaxtarskeiði.

Þessar hugleiðingar hníga að því, að líta má á ferðamenn sem auðlind, en ljóst er að fjöldi þeirra er takmörkuð auðlind, þannig að það mun koma að því að þeim fækkar og þá er ekki ólíklegt að margir muni tapa fjármunum vegna offjárferinga, m.a. í gistirýmum, veitingahúsum og öllu því sem flokka má sem þjónustu við ferðamenn. Því fé sem varið er í slysavarnir og innviði er hins vegar vel varið og mun það nýtast í áframhaldandi forvarnir fyrir alla öikumenn eftir að hjöðnun í fjölda ferðamanna hefur átt sér stað. Þarna gætu m.a. komið til betrubætur á vegakerfi landsins, sem og aukið rekstrarfé vegna snjómoksturs og snjóflóðavarna og frekari aðlögun bílaleiga að forvarnarstarfi í þágu umferðaröryggis erlendra öikumanna og farþega þeirra.

3.4 Fjöldi slasaðra og fjöldi ferðamanna



Mynd 8: Slasaðir erlendir ferðamenn og fjöldi þeirra, sem koma til landsins.

Mynd 8 sýnir merkilega þróun, sem átt hefur sér stað hér á landi á undanförunum árum. Slösuðum erlendum ferðamönnum hefur einfaldlega fjölgað í hlutfalli við aukningu á fjölda ferðamanna. Þetta graf virðist benda til þess að auka þurfi forvarnir til þess að stemma stigu við þessari slysaaukningu. Hafa ber í huga að árið 2016 er enn óuppgert. Hægt væri einnig að líta á árið 2015 sem tilfallandi frávik og þá breytist röksemdafærslan um það að auka beri forvarnir sérstaklega.

3.5 Tíðni slasaðra eftir þjóðernum

Áhugavert þótti að greina, hvernig slys dreifðust á þær þjóðir sem sækja Ísland heim. Tafla 3 sýnir niðurstöður þeirrar greiningar. Bandaríkjamenn og Bretar eru tíðir gestir hjá okkur, en tíðni slasaðra er hlutfallslega lág hjá þessum þjóðum. Bretar vekja athygli fyrir það að tíðnigildi þeirra er lágt og það þrátt fyrir það að þeir búi við vinstri handar akstur í heimalandinu. Það sem vekur athygli eru há tíðnigildi Suður-Evrópu þjóðanna Ítalíu og Spánar og hefur það m.a. vakið athygli hjá tryggingafélögum, sem beint hafa þeim upplýsingum til bílaleiga að uppfærða sérstaklega ökumenn frá þessum löndum. Þá er tíðnitala fyrir Kína há, en orðrómur er um það að ökunám þeirra standi ekki á háu menntunarstigi. Gildi fyrir Kína og Pólland eru stjórnumerkt vegna þess að athugunartímabil

fyrir þessar þjóðir var skemmra en fyrir aðrar þjóðir. Áfram þarf að fylgjast grannt með þjóðerni slasaðra erlendra ferðamanna og haga forvörnum í samræmi við það.

Tafla 3: Slys og fjöldi ferðamanna eftir þjóðerni 2003-2015

Slasaðir eftir þjóðerni:		Heimsóknir til landsins:		Tíðni slasaðra á milljón ferðamanna:
Bandaríkin, Us	132	Bandaríkin, Us	1.078.726	Bandaríkin, Us 122,4
Bretland, Gb	110	Bretland, Gb	1.225.079	Bretland, Gb 89,8
Þýskaland, De	104	Þýskaland, De	730.261	Þýskaland, De 142,4
Ítalía, It	91	Ítalía, It	165.288	Ítalía, It 550,6
Spánn, Es	88	Spánn, Es	165.439	Spánn, Es 531,9
Frakkland, Fr	87	Frakkland, Fr	440.276	Frakkland, Fr 197,6
Kína, Cn	65	Kína, Cn	39.952	Kína, Cn 464,4*
Pólland, Pl	63	Pólland, Pl	162.888	Pólland, Pl 386,8*
Danmörk, Dk	42	Danmörk, Dk	513.347	Danmörk, Dk 81,8
Svíþjóð, Se	34	Svíþjóð, Se	419.218	Svíþjóð, Se 81,1
Holland, Nl	32	Holland, Nl	234.006	Holland, Nl 136,7
Kanada, Ca	32	Kanada, Ca	201.387	Kanada, Ca 158,9

4. Bílaleigur

4.1 Almennt forvarnargildi bílaleiga

Bílaleigur eru oftast fyrsta viðmót mannlega umferðarkerfisins í landinu. Þetta virðist hugsanlega vannýtt forvörn sem stendur. Fyrstu kynni af íslenskum bílaleigum benda til að forvarnargildi af starfsemi þeirra sé takmörk sett, en jafnframt sé lausn að öflugra áhættustjórnunarkerfi í þeirra höndum. En rúmlega 20 bílaleigur sem eru meðlimir í SAF (Samtökum ferðaþjónustunnar) fengu tölvupóst þar sem þær voru beðnar að lýsa í stórum dráttum hvernig forvarnarstarfi þeirra væri háttáð. Bílaleigurnar brugðust vel við þessari beiðni, en sumt benti til þess að misjafnt væri hversu ýtarleg áhættugreining færi fram áður en bifreiðarnar væru afhentar viðskiptavinum. Oft er kvartað undan því að leigubifreiðar séu afhentar með lélegum dekkjum, en góð dekk er mikilvægt öryggisatriði bæði sumar og vetur.

Þar sem fjöldi bílaleiga er hátt á annað hundrað (u.þ.b. 150) er hér í reynd mikill mannaúður sem hægt er að virkja vel í forvarnir. Nú þegar eru fyrir hendi nokkur gögn sem bílaleigur nota í þeim tilgangi og má þar nefna hugverk á vefsíðum, s.s. Vegagerdin (2016), vefur Vegagerðarinnar, Samgöngustofa (2016), sem gefur út leiðbeiningar um hættur og áhættu í íslensku vegaumhverfi og stýrisspjöld. Einnig Safetravel (2016), vefur sem gefinn er út af Landsbjörgu. Sumar bílaleigur hafa einnig útbúið bæklinga, sem þær afhenda viðskiptavinum sínum. Flest fyrirtækin fara yfir tiltekin atriði með ferðamönnum og benda á veður, á road.is, www.drive.is, www.safetravel.is og stýrisspjöldin og brýna fyrir ferðamönnum að fara ekki í utanvegaakstur og forðast að skaða búfenað.

Bílaleigur hafa lagaskyldu til þess að veita útlendingum upplýsingar um akstursskilyrði á Íslandi og er ljóst, að það er mikilvægt, en útlendingar fá ekki endilega á tilfinninguna að þeir séu orðnir hluti af öflugri áhættustjórnunarkerfi við slíka upplýsingagjöf. Þessa tilfinningu þurfa þeir að fá, t.d. við að hagsmunaaðlar sendi þeim bréf, sem sé afhent um leið og þeir fá bifreiðina afhenta.

4.2 Virkara áhættustjórnunarkerfi

Höfundar telja mikilvægt að komið verði á virkara áhættustjórnunarkerfi með aðstoð bílaleiga. Kerfi þetta þarf að vera vel uppbyggt og innihalda hættugreiningu, áhættugreiningu, staðla um vegi og bifreiðar, upplýsingar um veður og neyðarviðbrögð, svo að nokkuð sé nefnt.

Uppbygging þessa kerfis þarf að vera sannfærandi og þarf að virka þannig, að mönnum sé haldið við efnið allan ferðatímann. Hugmyndir hafa verið uppi um að koma á gagnvirkri fræðslu um leið og menn bóka bílaleigubíl í landinu. Segja má að sumar bílaleigur haldi sig við slíkar hefðir í reynd. Síðan þyrftu gagnvirk samskipti milli leigutaka og bílaleigu að sjá til þess að ferðin verði framkvæmd með öruggasta móti.

4.3 Hvað geta bílaleigurnar gert?

Lærdómur í íslensku vegaumhverfi er langt ferli, sem Íslendingar hafa gengið í gegnum um margar kynslóðir. Tryggingafélagið Sjóvá reyndi að búa til eftirlíkingu af þessu ferli í æfingaskyni á sínum tíma. Þetta var hluti ökuæfinga hjá Sjóvá í ökunámi. Það var örugglega gott framtak á sínum tíma.

En hvað ættu bílaleigurnar að gera?

- 1) Það virðist heppilegt að gera mat á þeim gögnum sem fyrirtækin afhenda og líka á árangri þessara fyrirtækja heildrænt séð. Til hliðsjónar væri t.d. árangur einkabílstjóra, sem koma með Norrænu.
- 2) Heppilegast er að forsvarsmenn bílaleiganna kynni sér hættumat og áhættumat og uppfræði leigutaka um hættur og áhættur sem tengjast tilteknum ferðaáætlunum.
- 3) Bílaleigur þurfa betri gögn um áhættuþætti í íslensku umhverfi og hvernig á að herma þá myndrænt? www.drive.myndbandið, sem gegnir þessu hlutverki í dag, virðist ekki nógu heppilegt og hentar ekki, m.a. vegna þess að það miðlar ekki ábyrgðarfullum og alvarlegum þankagangum um öryggi.
- 4) Hver eru höfuðelement í þessum áhættuþáttum? Þau eru mörg: Veður, snjócoma, hálfka, aldur ökumanna, ástand ökutækis, hjólbarðar, legur, stýrisbúnaður, demparar, fjöldi farþega o.fl. Þetta þyrfti að sýna í nýju myndbandi, ekki síst hvaða þættir virka saman til að gera aðstæður sérstaklega varasamar.

4.4 Fjölgun bílaleiga

Fjöldi bílaleiga í landinu hefur aukist gífurlega á undanförunum árum og frekari vexti er spáð. Áætlað er að 36% (Fjóla Guðjónsdóttir, 2016) ferðamanna taki bílaleigubíla til útsýnisferða um landið þvert og endilangt og fjölgun þeirra er gríðarleg eins og þekkt er. Hálendisvaktin, sem rekin er af Landsbjörgu, dregur nokkur hundruð bíla til byggða yfir sumarmánuðina, þannig að ljóst er að margar ferðaáætlanir misfarast.

4.5 Málþing Sjóvá: Allir vegir færir

Á málþingi Sjóvá (Fjóla Guðjónsdóttir, 2016) um bílaleigur, sem haldið var í lok apríl 2016, kom fram, að ferðamenn eiga í erfiðleikum með vegakerfi landsins. Og lenda þeir því frekar í tilteknum slysum eins og útafakstri, enda munu þeir ekki vanir svo mjóum vegum sem hér eru. Hugmynd kom fram um gagnvirka fræðslu, þegar bílaleigubílar væru pantaðir og er sú hugmynd áhugaverð í ljósi þess að virkja bílaleigur meir í áhættustjórnuninni í landinu.

Hugmynd kom einnig fram um bætt vistspor ökutækjanna með því að hafa bílaleigubíla í stöðlum Euro 5 og Euro 6.

Í máli Hreins Haraldssonar vegamálastjóra kom fram að vetrarþjónusta í snjómokstri hefði ekki aukist undanfarin 10 ár á tilteknum svæðum. Snjómokstur hefur þó fimmfaldast frá

1986-2006. Hreinn áréttáði eftirfarandi atriði varðandi umferðaröryggi, upplýsingamál og úrbætur.:

- Móta þarf stefnu um notkun erlends texta á umferðar- og þjónustuskiltum
- Upplýsa ferðamenn um færð, ástand og veður, vindhviður og vatnavexti o.s.frv.
- Finna þarf leiðir til að koma í veg fyrir að ferðamenn aki upp ófæra vegi
- Alla bílaleigubíla skal setja á nagladekk á veturna
- Upplýsa skal erlenda öikumenn um breytingar/minnkun á vetrarþjónustu
- Bæta skal merkingar og hafa þær á erlenda tungu
- Fjölga skal útskotum
- Bæta skal upplýsingar til ferðamanna í snjalltækjum
- Tryggja skal notkun bílbelta í öllum bílum og öllum sætum. Óásættanlegt er að horfa á fólk missa lífið út af einhverju svona einföldu atriði.

Starfsmenn bílaleiga hafa bent á, að merkingarkerfi á vegum sé ábótavant og þyrfti að vara við hættu tímanlega eins og gert er erlendis og undir það tók vegamálastjóri á téðu málþingi. Töldu starfsmenn bílaleigu að merkingar þyrftu einnig að vera á erlendum tungumálum eins og hér kemur fram og vara þyrfti við hættu með nægilegum fyrirvara.

4.6 Lög og reglugerðir um bílaleigur

Ný lög og reglugerðir um leigu á skráningarskyldum ökutækjum eru frá árinu 2015. Í lögunum frá 9. júlí 2015 er m.a. kveðið á um þætti er tengjast starfsleyfi og er það starfsleyfi útgefið af Samgöngustofu. Í 4. gr er nánar fjallað um skilyrði starfsleyfis og kemur þar fram að leyfishafi skal hafa náð 18 ára aldri og hafa gilda starfsábyrgðartryggingu frá tryggingarfélagi eða aðra tryggingu sem Samgöngustofa metur gilda til að bæta leigutökum tjón er hann kann að baka þeim.

Í 6. grein er fjallað um skyldur ökutækjaleigu, m.a. er bent á að ökutæki skuli vera í góðu ásigkomulagi, þau hljóti gott viðhald og eftirlit og fullnægi kröfum, sem gerð eru um þau í lögum og reglugerðum. Einnig skal leyfishafi gæta þess að ökutæki séu í ásigkomulagi sem taki mið af árstíma og færð.

Í 9. gr. laganna er heimild um einkaleigu en það er heimild einstaklings til að leigja út 2 skráningarskyld ökutæki sem eru á hans kennitölu. Almennar lagakröfur um einkaleigu eru sambærilegar öðrum lagakröfum um útleigu bílaleigubíla.

Í reglugerð nr. 172/2016, 2. gr. er kveðið nánar á um, hvernig sótt skuli um starfsleyfi. Í 4. gr. reglugerðarinnar er kveðið nánar á um þau atriði, sem lúta að starfsábyrgðartryggingu og þar eru tilgreindar nánar þær lágmarksupphæðir, sem tryggja ber fyrir háð stærð bílaleigunnar. Sveitarstjórnir eru umsagnaraðilar gagnvart leyfisveitingu og fjallar 5. gr. reglugerðarinnar um umsögn sveitarstjórnar gagnvart umsókn um starfsleyfi.

Í 8. gr. reglugerðarinnar er fjallað nánar um skyldur gagnvart öryggismálum bifreiðar og er þar t.a.m. bent á að ökutæki skuli vera í ásigkomulagi, sem taki mið af árstíma og færð og að þetta eigi við um hjólbarða bifreiðar. Þá er bent á að ökutækjaleiga beri ábyrð á verkum starfsmanna sinna við leigu ökutækja.

Send var fyrirspurn til ráðuneytis varðandi þessi nýju tilmæli og kom fram hjá ráðuneyti (ANR 16050201, 2016) að tilgangurinn væri fyrst og fremst að styrkja verulega stöðu Samgöngustofu gagnvart bílaleigunum. Til dæmis kom inn heimild fyrir Samgöngustofu gagnvart bílaleigunum til að leggja á stjórnvaldssektir og dagsektir vegna brota. Það sem helst hefur breyst er að ný ökutækjaleiguleyfi verða gefin út ótímabundið. Á móti eru úrræði Samgöngustofu til þess að stöðva starfsemi bætt.

Þá var einnig opnað fyrir þann möguleika að einstaklingar leigi út ökutæki sín gegnum leigumiðlanir eða einkaleigur að tilteknum skilyrðum uppfylltum.

4.7 Mikilvægi Samgöngustofu

Samgöngustofa hefur mjög mikilvægu hlutverki að gegna varðandi öryggismál. Hún hefur eftirlit með bílaleigum og hefur farið í ýmskonar verkefni með þeim til þess að tryggja öryggi ferðamanna sem ferðast um landið á eigin vegum. Eitt af því er svokallað stýrisspjald, Samgöngustofa (2016), þar sem nálgast má handhægar og myndrænar upplýsingar um það helsta sem gott er að vita og þarf að varast á vegum úti.

Þá rekur Samgöngustofa vefsíðu þar sem nálgast má myndbönd og fræðslu um hvernig er að keyra á Íslandi en verkefnið er keimlíkt vefsíðu nýsjálenskra yfirvalda en þar skýtur umræðan um hæfni kínverskra ökumanna reglulega upp kollinum, nú síðast í sumar þegar kínverskur skiptinemi var dæmdur í fangelsi fyrir að hafa verið valdur að banaslysi.

Stofnunin birtir árlega ýtarlega skýrslu um meiðsl og slys í íslenskri umferð og er í skýrslunni mjög ítarleg tölfræði, sem gerir mönnum kleyft að átta sig á ýmsum hættum í vegakerfi, sem koma fram með endurteknum hætti.

5. Samanburður við útlönd

Höfundar lögðu mikið upp úr því að fá upplýsingar erlendis frá, sem hægt væri að nota til samanburðar við áhættustjórnun í íslensku umhverfi. Í þessum tilgangi voru valin löndin Noregur og Nýja-Sjáland, sem hvoru tveggja eru þekkt ferðamannalönd. Bæði löndin hafa einnig umfangsmikið vegakerfi, sem að hluta til er erfitt yfirferðar og malarvegir eru hlutar þessara kerfa.

5.1 Noregur

Í fyrstu var haft samband við TÖI (Transport Ökonomisk Institutt) í Oslo, en í ljós kom að stofnunin hafði ekki unnið að slíkri rannsókn í Noregi. Verkefnið vakti þó athygli og taldi rannsóknarstjóri hjá stofnuninni verkefnið mjög áhugavert. Þar sem ekki fengust svör frá stofnuninni var fyrirspurn send á Samgönguráðuneyti, sem vísaði málinu til norsku Vegagerðarinnar. Í svari Vegagerðarinnar, Amundsen, F.H.(2016), kom fram, að Noregur hefur ekki skipulagt neinar rannsóknir á sviði umferðaröryggis erlendra ferðamanna og er sennilegt að það sé tengt því að þeir hafa ekki séð tilefni til þess. Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni norsku var slysatölfræði fyrir erlenda ferðamenn árin 2000 og 2015 þannig:

Tafla 4: Yfirlit um slys og meiðsl ferðamanna í Noregi árin 2000 og 2015

Ár	Dauðaslys	Alvarleg slys	Minni háttar meiðsl
2000	8	20	144
2015	3	12	50

Fjöldi ferðamanna jókst verulega yfir þetta tímabil, en þrátt fyrir það hefur slysum fækkað verulega í öllum flokkum. Norðmenn rannsökuðu umferðaráhættu innflytjenda á sínum tíma, Assum & Nordbakke (2008), og fengu sambærilega niðurstöðu og Svíar, sem höfðu gert svipaðar rannsóknir. Sýnt var fram á, að innflytjendur frá þriðja heiminum eru í meiri hættu á að lenda í umferðaróhappi en Norðmenn.

5.2 Nýja-Sjáland

Ítarlegar skýrslur, Ministry of Transport New Zealand (2016), bárust frá Samgönguráðuneyti og Ferðamálaráði Nýja-Sjálands. Í skýrslunum er m.a. ítarleg tölfræði, sem sýnir m.a. samanburð slysatíðni erlendra ferðamanna við slysatíðni heimamanna og einnig er greining á stærstu hópum erlendra ökumanna í landinu. Þrátt fyrir mikla aukningu í fjölda ferðamanna á sl. 10 árum hefur slysum ekki fjölgað, þar sem erlendir ferðamenn eiga hlut að máli, skv. fullyrðingum heimamanna.

Undirbúningur ferðamálayfirvalda á Nýja-Sjálandi inniheldur m.a. æfingaprógram (Visiting driver training program, 2016) fyrir öryggi á vegum fyrir ferðaskipuleggjendur erlendis, sem geri þeim kleyft að upplýsa viðskiptavinum sínum um ýmsa valkosti við ferðalög, en einnig við

hverju megi búast ef þeir kjósa að aka á Nýja-Sjálandi. Kínverskir ökumenn fá sérstaka bæklinga frá innanrikisráðuneytinu (Öruggur akstur á Nýja-Sjálandi, 2016) til þess að hjálpa ökumönnum sem eru að skipuleggja komu sína en einnig við komu og meðan á dvöl þeirra stendur. Flugfélagið Air New Zealand hefur m.a. látið útbúa forrit, sem er fánlegt í langtímaflugi og sem leiðbeinandi vídeó á mörgum tungumálum á öllum alþjóðlegum flugleiðum. Þetta gefur ferðamönnum tækifæri til að kynna upplýsingum um öruggan akstur, áður en þeir taka við farartæki á Nýja-Sjálandi. Forvarnarverkefni, sem hafa verið sett af stað eru m.a. reglur Ferðamálaráðs og félags bílaleiga, sem innihalda fjölmargar ráðleggingar m.a. ýmsar öryggisreglur þegar fólk leigir bíla og upplýsingar um öryggi í bifreiðunum. Þeir sem leigja húsnæði hafa aðgang að hugverkum félags um túrisma, sem gefur þeim upplýsingar og atorku til þess að deila slíkum upplýsingum með ferðamönnum. Lögregla Nýja-Sjálands mun vera sýnileg á sérstökum ferðamannaleiðum. Leiðtogi vegalögreglunnar hvetur menn til þess að láta lögregluna vita, ef þeir verða vitni að óöruggum akstri. Lögreglan vinnur náið með aðilum ferðaþjónustu og flutningaþjónustu í fjölmörgum verkefnum til þess að tryggja örugga flutninga fyrir alla vegfarendur. Fólk gerir mistök, hvort sem það kemur frá Nýja-Sjálandi eða öðrum heimshlutum. Markmiðið með verkefnum er að hanna kerfið þannig í sameiningu með ferðaskipuleggjendum að ef vegfarendur geri mistök, þá séu líkindi á því að verða drepinn eða alvarlega slasaður verulega minnkuð. Þetta eru orð Jims Harlands frá flutningaráði Nýja Sjálands. Hluti af því að vera ábyrgðarfullur gestgjafi er að hjálpa ferðamönnum að fá þær upplýsingar, sem geri þeim fært að taka öruggar ákvarðanir og vernda þá ef þeir gera mistök. Þetta er megininntak verkefnisins (Visitors driving project 2016-17, 2016) um heimsókn erlendra ferðamanna til Nýja Sjálands og öryggi þeirra. Nokkrar brennandi spurningar eru: Hvaða tegund árekstra með banaslysum og meiðslum eru ökumenn utan Nýja Sjálands oftast tengdir? Flestir utanaðkomandi ökumenn lenda í árekstri af sömu ástæðum og ökumenn frá Nýja Sjálandi. Það eru oftast margar ástæður sem leiða til áreksturs. Á árunum 2011-15 voru algengustu orsakir fyrir árekstrum þeirra sem taldir voru hafa gert mistökin eftirfarandi:

Tafla 5: Helstu orsakir slysa á Nýja-Sjálandi, ferðamenn og íbúar

Villa/Mistök	Ferðamenn	Ökumaður frá Nýja-Sjálandi
Ökumaður missti stjórn á bifreiðinni	35%	29%
Gaf ekki réttinn eða stöðvaði ekki	29%	25%
Sá ekki gagnaðila	19%	20%
Vantaði aðgát eða aðgæslu	17%	22%

Um það bil þriðjungur utanaðkomandi ökumanna, sem taldir voru brotlegir, virtu ekki reglur eða aðstæður á Nýja Sjálandi. Að laga sig ekki að aðstæðum inniheldur hluti svo sem að aka á röngum vegarhelmingi og skilja ekki reglur um rétt ökumanna. Um það bil þriðjungur þeirra umferðarlagabrota sem framin voru af erlendum ferðamönnum í árekstrum voru vegna þess að ekki voru virtar aðstæður og/eða reglur á Nýja Sjálandi. Þessi tala hækkar í helming þegar tekið er mið af banaslysum. Notkun á bílaleigubílum er mun hærrí fyrir þá sem tengjast árekstrum og eru með erlend réttindi en fyrir aðra rétthafa. Þessir rétthafar eru nálægt tveim þriðju af þeim sem tengjast banaslysum og slysum með meiðslum.

Þau lönd, þar sem fjöldi slasaðra miðað við fjölda þeirra á landinu er hvað minnstur eru: Ástralía, Þýskaland, Stóra Bretland, Kína, Indland og Bandaríkin.

6. Umfjöllun fjölmiðla

Hér skulu nefnd nokkur þau atriði, sem fjölmiðlar hafa fjallað um á árinu 2016. Umfjöllunin er því alls ekki tæmandi, en beina skal augum að því sem talið er skipta máli fyrir erlenda vegfarendur. Sjá má nokkra hlekki í viðauka C.

6.1 Horfurnar í umferðinni út árið 2016 og athygli fjölmiðla

Nú er útlit fyrir að umferðin geti aukist um 9,4%, um lykilteljarana 16 á Hringvegi, milli árána 2015 og 2016. Núverandi met var sett árið 2007 þegar umferðin jókst um 6,8% milli árána 2006 og 2007. Það stefnir því í að enn eitt metið geti fallið nú í ár, ef umferðin hegðar sér líkt og undanfarin ár. Þetta beinir athygli að niðurstöðunni, sem kemur fram á mynd 8, en þar fást þær niðurstöður, að slösuðum fjölgi eftir því sem ferðamönnum fjölgar. Þessar niðurstöður þurfa ekki að ræstast, ef tekið er mið af árangri Norðmanna og Nýsjálendinga í umferðaröryggismálum, en spár um fjölgun ferðamanna hér á landi bendir til mikillar fjölgunar á næstu árum. Þetta er rætt í kafla 3.1 í skýrslunni.

Mikið hefur verið fjallað um slys á erlendum ferðamönnum á árinu og einnig slysum sem tengjast umferðinni sérstaklega. Í fyrsta lagi vegna þess að þeim fer fjölgandi, en einnig lýsa menn áhyggjum vegna meints þekkingarskorts ferðamannanna á íslenskum aðstæðum. Hefur sérstaklega verið bent á síðasta þáttinn varðandi asíska ferðamenn. Vegakerfið hefur verið rætt í þessu sambandi, t.d. einbreiðar brýr, skortur á vegöxlum og skortur á útskotum. Þá hefur hraðaakstur verið í umræðunni. Menn hafa bent á hraðamyndavélar, sem lausn til að takast á við vandann, en notkun þeirra hefur verið bundin vandkvæðum, þar sem innheimta sekta gengur illa.

Umfjöllun fjölmiðla um vanda vegna fjölda ferðamanna snýr mikið að salernismálum ferðamanna, en staða þeirra mála skiptir máli fyrir velferð, heilsu og öryggi ferðamanna, sem eru í akstri, en þau mál hafa verið í miklum ólestri að sögn. Þörf er fyrir bættu innviði, betri merkingar í vegakerfi og fl. Fjölmiðlar (RÚV, 2016) hafa einnig fjallað um heildrænt öryggi öikumanna t.d. á Suðurlandsvegi og hafa t.a.m. bent á svæðið milli Hornafjarðar og Kirkjubæjarklausturs, en þar mun ekki aðgengi að sjúkrahúsi á löngum kafla. Þessi staðreynd skiptir máli fyrir umferðaröryggi erlendra ferðamanna og væri eðlilegt, að upplýsingum um það væri komið á framfæri við þá.

6.2 Greining/framtíðarþróun

Í fréttum hafa komið fram upplýsingar um erfiðleika við umferðareftirlit vegna fjárskorts hjá lögregluumdæmum. Fjárskorturinn hefur í för með sér mannekklur hjá Lögreglunni, sem kemur m.a. niður á umferðareftirliti. Hraðaakstur er viðvarandi vandamál og sektir, sem byggjast á myndum úr hraðamyndavélum nást ekki inn, nema frá Norðurlöndum eða löndum sem hafa tvíhliða samninga við landsmenn um að innheimta slíkar sektir. Aðrir ferðamenn yfirgefa landið og frá þeim heyrir ei meir. Hér er á ferðinni vandamál sem taka þarf á.

Nýtt eftirlitskerfi er fyrirhugað í Frakklandi og mun verða tekið upp kerfi byggt á einkaframtaki. Þetta er vegna þess að ekki var unnt að manna sérútbúnaðar bifreiðar lögreglunnar, sem haldið var úti til að fylgjast með hraðaakstri.

Annað vandamál, sem vakið hefur áhuga fjölmiðla, er einfaldlega fjöldi slysanna. Fjölmiðlapressan hefur lagt áherslu á, að benda á fjölda slasaðra ferðamanna og á mikla fjölgun þeirra, en tölurnar á mynd 2 í skýrslunni sýna að ástandið gæti óneitanlega verið betra.

6.3 Fræðsla og áróður

Stjórnstöð ferðamála hefur komið með tillögur, sem miða að auknu umferðaröryggi, en þar er m.a. lagt til, að lögð verði sérstök áhersla á að auka öryggi og vetrarþjónustu að fjölförnum ferðamannastöðunum. Sú forgangsröðun mun taka mið af umferðarmagni, mati á hættu og fjölda útkalla vegna ferðamanna. Þá kemur fram að tilgangurinn sé að auka umferðaröryggi á þjóðvegum og á öðrum ferðamannaleiðum, (Stjórnstöð ferðamála, 2016).

Eins og fram kemur á mynd 3 er mikil aukning á slysum yfir vetrarmánuðina. Þessi fyrirheit lofa því góðu almennt séð.

Flókin umræða á sér alla jafna stað í öryggismálunum og menn kasta boltum á milli sín. Stundum snýst hún um það hvar leggja skuli tvöfaldar akgreinar á hringveginn í báðar áttir svokallaða 2+2 heila vegi eða sem 2+1 vegi, sem eru ódýrari að öðru jöfnu. En hvernig á að byggja vegakerfið upp? Ljóst er að forgangsröðun er erfið. Hugmynd hefur komið fram um einkaframkvæmdir sem verði fjármagnaðar með vegtollum. Þessar hugmyndir hafa komið frá ráðuneytinum en ekki fengið hljómgrunn hagsmunaaðila, svo sem FÍB.

7. Tillögur

Undanfarið hafa komið fram ýmsar athyglisverðar tillögur frá nokkrum aðilum tengdum ferðaþjónustu. Þær eiga margt sameiginlegt og vilja höfundar þessarar skýrslu taka undir mörg atriði, sem þar hafa komið fram. Sem dæmi má taka orð vegamálastjóra á málþingi Sjóvá í apríl 2016, Allir vegir færir, sem sjá má í kafla 4.5, en hann ræddi einkum eftirfarandi atriði:

- Skiltun og merkingar
- Færð og veður
- Búnað bíla og þjónustu að vetrarlagi
- Ástand vegakerfis
- Upplýsingagjöf

Höfundum skýrslunnar þótti þó tilefni til að koma sjálfir með eftirfarandi tillögur í þágu slysavarna fyrir ferðamenn, en þær munu einnig gagnast öðrum íbúum landsins:

- Auka sjálfvirkt umferðareftirlit (hraðamyndavélar)
- Laga augljósa vankanta á vegakerfinu (einbreiðar brýr og útskot, þar sem lagt er við ferðamannastaði)
- Gera sérstaka svartblettagreiningu vegna slysa erlendra ferðamanna
- Auka áróður og fræðslu, sér í lagi fyrir vetraraðstæður
- Gera einfaldlega ráð fyrir fleiri slösuðum ferðamönnum samfara auknum fjölda ferðamanna (bæta heilbrigðiskerfið og tryggingar ferðamanna)

Loks má geta þess, að tími greina og álitsgerða fer að verða liðinn að sinni og tími framkvæmda ætti að renna upp sem allra fyrst, enda menn að mestu leyti sammála um það, hvað ætti helst að laga.

8. Lokaorð

Í mörg horn er að líta í sambandi við öryggi í umferðinni, en þessi greinargerð skoðar ýmis atriði tengd erlendum ferðamönnum. Þeim fjölgar sífellt og slysum á þeim einnig. Líkur benda til, að árið 2016 verði svipað árinu 2015, sem var það versta að þessu leyti.

Höfundar leggja til að sérstakar rýniathuganir fari fram á leyfilegum hámarkshraða og hraðamerkingum í vegakerfi landsins. Til að gæta fyllsta umferðaröryggis þarf stundum að lækka hraða í 50-60 km/klst við tiltekna aðstæður, t.a.m. fyrir framan einbreiðar brýr. Höfundar leggja jafnframt til, að kynningarefni verði unnið fyrir bílaleigur, þar sem fram komi þekking fjölmennustu hópa erlendra ferðamanna í umferðaröryggislegu tilliti og farið verði í gegnum þætti sem teljist sérstakir veikleikar þeirra við akstur í íslensku umhverfi. Þannig geta ákveðin íslensk skilti kallað á skýringar, t.d. einbreið brú og slitlag endar. Þá þyrfti að auka viðbúnað vegna vetraraksturs sérstaklega. Eins og ýmsir hafa bent á, er mikilvægt að varúðarmerkingarnar séu staðsettar með góðum fyrirvara, þegar verið er að benda á sérstakar hættur, sem framundan eru. Þá eru endurtekningar mikilvægar og margir erlendir ferðamenn fá þá fremur á tilfinninguna að um alvöruviðvörðun sé að ræða. Loks ber að nefna, að stækka mætti sum skilti við þjóðvegina. Slíkar merkingar mundu að sjálfsögðu koma landsmönnum öllum til góða.

Nota má upplýsingar þær sem koma fram í töflu 3 um slys á erlendum ferðamönnum eftir þjóðerni og nýta þær til að velja og koma á sérhæfðum varnarviðbrögðum gagnvart ökumönnum ákveðinna þjóða, sem reynast hafa sérstaklega háa slysatíðni. Hér geta komið til álita almennar leiðbeiningar um varnir til handa Spánverjum og Ítölum og einnig Kínverjum og Pólverjum. Þá væri æskilegt að vinna að gerð kynningar- og þjálfunarforrits fyrir ferðamenn og hægt er að taka mið af forriti Nýsjálendinga „Visiting Driver Training Programme“. Verkið mætti vinna í áföngum. Landsbjörg hefur unnið leiðbeinandi vídeó fyrir erlenda ferðamenn og mætti líta á það sem vísi að slíku forriti. Bent hefur verið á, að senja þurfi bréf frá aðilum sem tengjast umferðaröryggi og vinna að slysavörnum, sem ferðamenn fái við afhendingu bifreiða frá bílaleigum. Slíkt bréf eflir ásetning um forvarnir og gæti hugsanlega gert ferðamenn meðvitaðri um öryggi í akstri á Íslandi.

9. Heimildir

- Alþingi. (2015). Lög nr. 65/2015 um leigu á skráningarskyldum ökutækjum frá 9. júlí 2015, sótt á vef alþingis www.althingi.is þann 20.5. 2016.
- Amundsen, F.H. (2016). Tölvupóstar 22.9., 28.9, 26.10 2016. Upplýsingar varðandi umferðaröryggi túrista í Noregi.
- ANR16050201. (maí 2016). Umsögn nýsköpunar- og atvinnuvegaráðuneytis vegna fyrirspurnar undirritaðra um nýmæli í fyrirmælum laga- og reglugerða er varða bílaleigur.
- Assum, T. og Nordbakke S. (2008). Innvandreres ulykkesrisiko og forhold til trafikksikkerhet, Transport Ökonomisk Institutt, 988/2008, Oslo.
- Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneyti. (2016). Reglugerð um leigu á skráningarskyldum ökutækjum nr. 172/2016. sótt á vefinn www.reglugerd.is þann 20.5. 2016.
- Ferðaþjónustuúttekt greiningardeildar Arionbanka. (2016): www.arionbanki.is/markadir/greiningardeild/greiningardeild-allar-frettir/2016/09/20/
- Fjóla Guðjónsdóttir. (25. apríl 2016). Allir vegir færir. Samantekt um málþing Sjóvá.
- Flutningaráð Nýja-Sjálands (2016). <http://www.nzta.govt.nz/media-releases/work-well-underway-to-improve-the-safety-of-visiting-drivers/>
- Gunnar Geir Gunnarsson. (22/04/2016). Upplýsingaskrá um slys á erlendum ferðamönnum og útlendingum með íslenska kennitölu og án hennar.
- Haraldur Sigþórsson og Stefán Einarsson. (28. október 2016). Fyrirlestur á Rannsóknarráðstefnu Vegagerðarinnar.
- Jones, Wayne. (2016). Ministry of Transport New Zealand, Tölvupóstur 25.7.2016 Upplýsingar um öryggisverkefni tengd umferðaröryggi túrista á Nýja-Sjálandi, <http://www.transport.govt.nz/research/crashfacts/overseasdriversincrashes/>
- Kotler, P. (1967). Marketing Management, analysis, planning and control, Prentice-Hall Inc, Englewood Cliffs, New Jersey.
- RNU. (2004). varnaðarskýrslur. Umferðarslys erlendra ferðamanna
- RNU. (2011). varnaðarskýrslur. Umferðarslys erlendra ferðamanna 2006-2010.
- Sigríður Lilja Skúladóttir. (2016). Samgöngur erlendra ferðamanna á Íslandi-Viðhorfskönnun á akstursskilyrðum. MS-ritgerð í Umhverfisverkfræði við HÍ.
- Samgöngustofa. (2016). „Driving with Elfies“. Lýsing á áhættu við akstur í íslensku vegumhverfi sett fram í stuttu vídeó. www.drive.is sótt á netið í apríl 2016.
- Slysavarnarfélagið Landsbjörg. (2016). Upplýsingar á netinu og í vasabæklingi um hvernig ná megi fram öryggi í ferðum á Íslandi í samvinnu við Slysavarnarfélagið Landsbjörgu, www.safetravel.is sótt á netið í apríl 2016.

South China Morning Post. (19. September 2016). <http://www.scmp.com/news/hong-kong/law-crime/article/2020482/hong-kong-man-killed-road-accident-while-self-drive-holiday>

Stjórnstöð ferðamála. (2016). stjornstodin.is

Stuff NZ. (17. June 2016). <http://www.stuff.co.nz/national/crime/81139762/Foreign-driver-Jieling-Xiao-jailed-for-road-death-of-motorcyclist-Rhys-Middleton> Transit NZ. (2016). Öruggur akstur á Nýja-Sjálandi, www.drivesafe.org.nz.

Vegagerðin, umferðardeild. (apríl 2015). Athugun á áhrifum hraðamyndavéla á Hringvegi í Hvalfjarðarsveit á fjölda slysa.

Vegagerðin. (2016). Upplýsingar um helstu umferðarstærðir í vegakerfi eftir greiningar Vegagerðarinnar, www.road.is, sótt á netið í apríl 2016

Visiting drivers project. (2016). Safer journeys, New Zealand Government 2016-2017.

Visiting driver training programme. (2016). Þjálfunarþrógram fyrir erlenda ökumenn á Nýja Sjálandi <http://www.aa.co.nz/travel/getting-around/visitors-to-new-zealand/visiting-driver-training-programme/>

Viðaukar

- A. Upplýsingar frá Samgöngustofu um orsakir og tegundir slysa *
 - a. Orsakir slysa allra slasaðra
 - b. Orsakir slysa erlendra ferðamanna
 - c. Tegundir slysa allra slasaðra
 - d. Tegundir slysa erlendra ferðamanna
- B. Kort yfir slysastaði
- C. Nokkrir hlekkir með umfjöllun fjölmiðla
- D. Nánari umfjöllun um tvö banaslys frá árinu 2015
 - a. Banaslys á Sólheimasandi
 - b. Banaslys á einbreiðri brú

* Hafa ber í huga, að tölur um fjölda atvika fyrir alla slasaða og slasaða erlenda ferðamenn eru ekki samanburðarhæfar, því annars vegar er fjöldi slysa tiltekinn en hins vegar fjöldi slasaðra.

Viðauki A

a) Orsakir slysa allra slasaðra

Slys með meiðslum, 2011-2015

Númer	Orsök, heiti	Fjöldi
24	Slæm færð (hálfka / ísing / krapi / vatnsagi)	851
1	Ökumaður veldur slysi	571
37	Hjólreiðarmaður	273
16	Ökutæki eða hjólbarðar í ólagi	235
5	Vinstri beygja í veg fyrir umferð á mótí	195
3	Biðskylda ekki virt	189
14	Of hraður akstur	184
6	Of stutt bil milli bifreiða	181
4	Ekið gegn rauðu ljósi	179
25	Slæmt skyggni (Birta/veður)	173
29	Gáleysi	160
65	Ökumaður hverfur af vettvangi	155
42	Lausamöl / steinkast	149
40	Ölvun við akstur (>0,5 prómill)	146
11	Ekið á röngum vegarhelmingi	143
70	Svefn	132
13	Réttindaleyfi við akstur	122
33	Annar forgangur ekki virtur	122
30	Aðrar ástæður	114
26	Fótgangandi	109
8	Ógætilegur framúrakstur	98
91	Líkamleg veikindi	76
55	Notkun fíkniefna	72
35	Ökutæki fýkur	68
9	Ógætlega ekið afturábak	60
31	Dýr á vegi	55
2	Stöðvunarskylda ekki virt	54
12	Ógætlega skipt um akrein	53
44	Ölvaður óvarinn vegfarandi	52
23	Slæmur vegur	51
18	Umhverfi	45
50	Lyfjanotkun - lögleg lyf	43
7	Ranglega beygt	41
34	Farsímanotkun	37
41	Vegavinna stendur yfir	31
45	Hægri regla ekki virt	23
39	Grunur um ölvun	22
43	Aðskotahlutur á vegi	22
28	Mannlaus bifreið rennur	19
56	Grunur um notkun fíkniefna	18
90	Flogaveiki	16
60	Andleg veikindi	15
20	Blindhæð	14
27	Farþegi veldur slysi	12
17	Farmur ökutækis	11
22	Ekið gegn einstefnu	10
10	Ógætlega tekið af stað frá vegarbrún	9
21	Þrengsli frá hlið og að ofan	8
19	Blindbeygja	5
32	Forgangur í hringtorgi ekki virtur	3
46	Dýr inni í ökutæki	1
36	Orsök ókunn	0
92	Andlát undir stýri	0

b) Orsakir slysa erlendra ferðamanna

Slasaðir erlendir ferðamenn, 2011-2015

Númer	Orsök, heiti	Fjöldi
24	Slæm færð (hálfka / ísing / krapi / vatnsagi)	158
1	Ökumaður veldur slysi	139
42	Lausamöl / steinkast	112
16	Ökutæki eða hjólbarðar í ólagi	46
23	Slæmur vegur	38
35	Ökutæki fýkur	37
29	Gáleysi	27
70	Svefn	26
25	Slæmt skyggni (Birta/veður)	23
11	Ekið á röngum vegarhelmingi	22
14	Of hraður akstur	19
30	Aðrar ástæður	18
20	Blindhæð	17
31	Dýr á vegi	16
3	Biðskylda ekki virt	15
8	Ógætilegur framúrakstur	14
5	Vinstri beygja í veg fyrir umferð á móti	10
41	Vegavinna stendur yfir	9
2	Stöðvunarskylda ekki virt	8
21	Þrengsli frá hlið og að ofan	8
40	Ölvun við akstur (>0,5 prómill)	6
91	Líkamleg veikindi	6
6	Of stutt bil milli bifreiða	5
50	Lyfjanotkun - lögleg lyf	5
37	Hjólreiðarmaður	4
4	Ekið gegn rauðu ljósi	4
13	Réttindaleyfi við akstur	4
7	Ranglega beygt	4
26	Fótgangandi	3
43	Aðskotahlutur á vegi	3
33	Annar forgangur ekki virtur	2
9	Ógætilega ekið afturábak	2
18	Umhverfi	2
34	Farsímanotkun	1
45	Hægri regla ekki virt	1
22	Ekið gegn einstefnu	1
65	Ökumaður hverfur af vettvangi	0
55	Notkun fíkniefna	0
12	Ógætilega skipt um akrein	0
44	Ölvaður óvarinn vegfarandi	0
39	Grunur um ölvun	0
28	Mannlaus bifreið rennur	0
56	Grunur um notkun fíkniefna	0
90	Flogaveiki	0
60	Andleg veikindi	0
27	Farþegi veldur slysi	0
17	Farmur ökutækis	0
10	Ógætilega tekið af stað frá vegarbrún	0
19	Blindbeygja	0
32	Forgangur í hringtorgi ekki virtur	0
46	Dýr inni í ökutæki	0
36	Orsök ókunn	0
92	Andlát undir stýri	0

c) Tegundir slysa allra slasaðra

Slys með meiðslum, 2011-2015

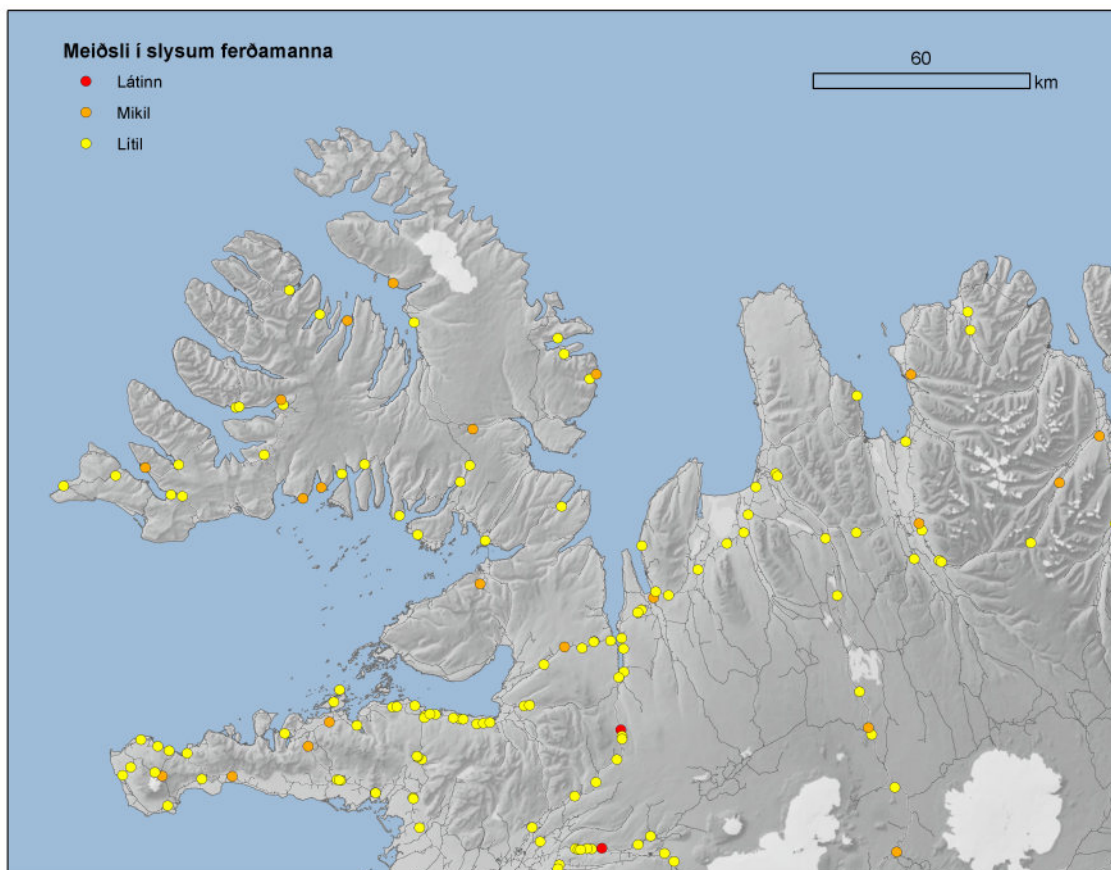
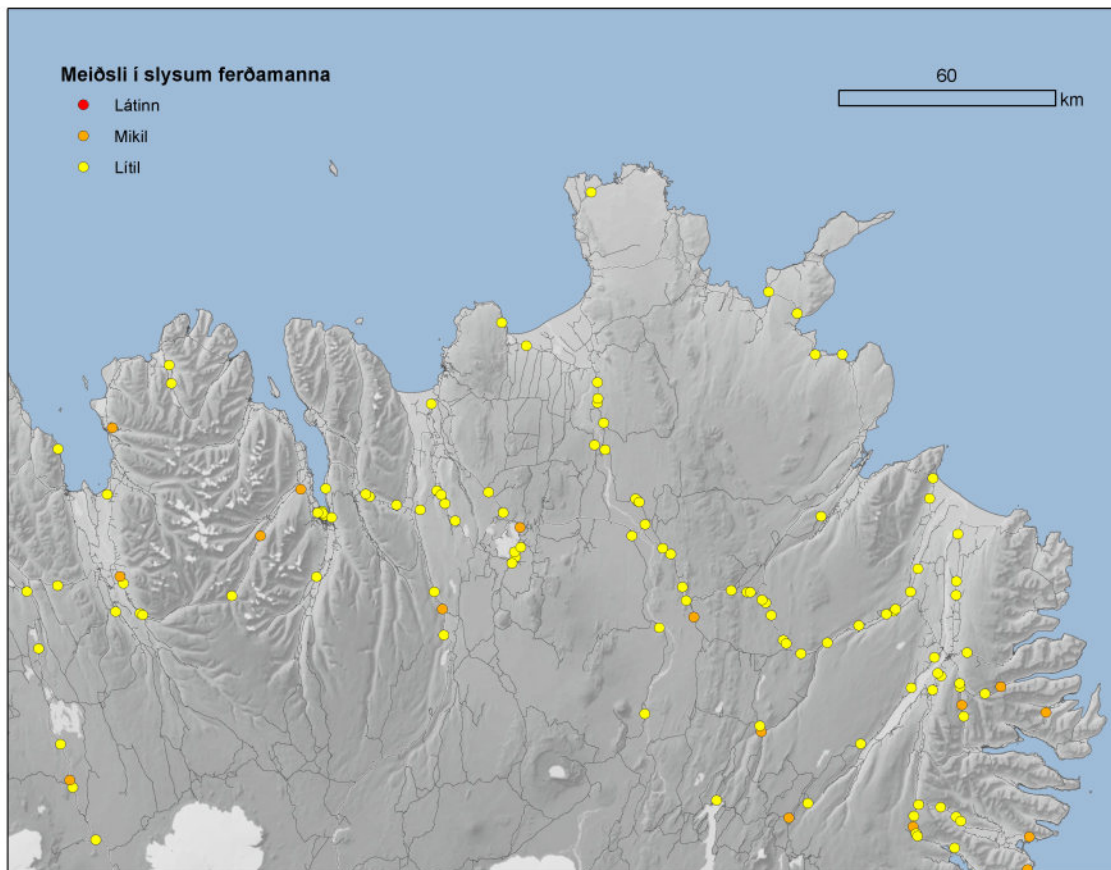
Númer	Tegund óhapps/slyss	Fjöldi
11	Ekið út af beinum vegi hægra megin	501
12	Ekið út af beinum vegi vinstra megin.	261
1094	Fall af reiðhjólí	205
410	Árekstur við v. beygju inn í götu eða innkeyrslu.	203
142	Ekið aftan á bíl sem er stöðvaður.	189
45	Fall af bifhjólí	185
240	Árekstur tv. bíla sem mætast á beinum vegi eða í beygju	173
141	Ekið aftan á bíl sem hemlar.	170
22	Slys í eða eftir vinstri beygju, út af hægra megin.	151
510	Árekstur við gatnamót.	150
945	Ekið á ljósastaur - hægra megin	146
923	Ekið á vegrið, umferðarmerki, eða vegkant	143
660	Vinstri beygja og ekið fyrir bíl sem kemur frá vinstri	113
920	Ekið á fastan hlut á akbraut, einnig hlutir sem falla af bifreið	104
24	Slys í eða eftir hægri beygju, út af hægra megin.	97
810	Ekið á fótgangandi á gangbraut	84
860	Ekið á fótg. á gangstétt og utan akbrautar.	81
1091	Hjólreiðamaður hjólar þvert yfir akbraut	78
1090	Ekið á hjólreiðamann á gangbraut	75
21	Slys í eða eftir hægri beygju, út af vinstra megin.	72
26	Slys í eða eftir vinstri beygju, út af vinstra megin.	68
685	Ekið í veg fyrir bíl (fyrirhuguð akstursstefna 1 óljós)	62
70	Ökutæki veltur á vegi.	62
833	Ekið á gangandi sem gengur skyndilega út á akbraut.	56
130	Ekið aftan á bíl sem er á ferð.	51
1095	Ekið á hjólreiðamann á akbraut (óháð stefnu)	47
160	Ekið á bíl sem stöðvar við vegbrún.	43
834	Ekið á gangandi sem er á leið þvert yfir akbraut.	41
835	Ekið á gangandi sem stendur kyrr á akbraut.	37
940	Ekið á ljósastaur - vinstra megin.	32
875	Ökutæki bakkar á fótgangandi.	29
320	Árekstur þegar ekið er fram úr vinstra megin og beygt til vinstri í veg fyrir bíl	25
610	Árekstur við hægri beygju fyrir bíl.	22
710	Ekið á bíl við hægri vegarbrún.	21
330	U-beygja, ekið fram fyrir bíl sem kemur úr sömu átt.	21
1093	Ekið á hjólreiðamann á gangstétt	20
122	Skipt um akrein til hægri.	20
650	Vinstri beygja fyrir bíl sem kemur frá hægri	19
990	Slys í strætisvagni	17
60	Ekið á brú eða útaf við brú	17
820	Ekið á fótgangandi við biðstöð	14
715	Ekið á kyrrstæða bifreið á bílastæði	14
111	Ekið framúr vinstra megin.	14
995	Slys er farþegi fellur út úr bifreið	14
1092	Ekið á hjólreiðamann á bifreiðastæði	14
121	Skipt um akrein til vinstri.	13
910	Ekið á dýr á akbraut.	13
611	Ekið inn í hringtorg	13
870	Ekið yfir fótg. þegar hann stígur út úr bíl.	10
36	Ekið þvert yfir veg og útaf	9
716	Ekið á kyrrstæða bifreið í bifreiðastæði við vegarbrún	9
241	Mæst í beygju	9
151	Ekið á bíl sem leggur af stað frá hægri vegbrún.	8
280	Ökutæki 1 bakkar inn í bíl sem ekur framhjá	8
921	Hola eða hóll á vegi - slæmur vegur	7
836	Ekið á barn að leik á akbraut.	5
211	Árekstur á beinum vegi þar sem annar b. er að aka framúr v.m	5
841	Ekið á fótg. sem gengur á hægri vegbrún í sömu átt.	5
831	Ekið á gangandi sem gengur út á akbraut aftan við bíl.	5
440	Árekstur við U-beygju fyrir framan bíl sem kemur á móti	5
314	Ekið fram úr hægra megin og ekið inn í hægri hlið bíls sem beygir til hægri	5
620	Hægri beygja og ekið framan á bíl.	4
270	Slys þegar ökutæki 1 bakkar á ökutæki 2	4
832	Ekið á gangandi sem gengur út á akbraut framan við bíl.	3
720	Ekið á bíl við vinstri vegarbrún.	3
310	Ekið fyrir bifreið sem ekur út úr innri hring hingtorgs	3
40	Ökutæki bakkað eða snúið hægra megin	2
852	Ekið á fótg. sem gengur á vinstri vegbrún á móti bíl.	2
311	Ekið á bifreið sem beygt er til hægri og stoppar vegna annarar umferðar	2
113	Tveir bílar aka framúr vinstra megin.	2
851	Ekið á fótg. sem gengur á h. vegbrún á móti bíl.	2
41	Ökutæki bakkað eða snúið vinstra megin	2
640	Árekstur við hægri beygju og hinn aðili beygir til vinstri	2
30	Slys í beygju á gatnamótum eða innkeyrslu hægra megin.	2
322	Árekstur þegar ekið er framúr h.m. og beygt til vinstri fram fyrir bíl	1
55	Ekið fram af bryggju.	1
670	Árekstur þegar báðir beygja til vinstri.	1
56	Ökutæki í/við á eða vatn	1
680	Árekstur þegar báðir beygja til hægri.	1
842	Ekið á fótg. sem gengur á vinstri vegbrún í sömu átt.	1
880	Ekið á hestamann.	1
321	Ekið á bifreið sem beygt hefur til vinstri en er stopp vegna umferðar, t.d. fótgangandi.	1
212	Árekstur á beinum vegi tveir b. eru að aka framúr v. megin.	1
741	Ekið á opnar dyr bíls við hægri vegbrún.	1

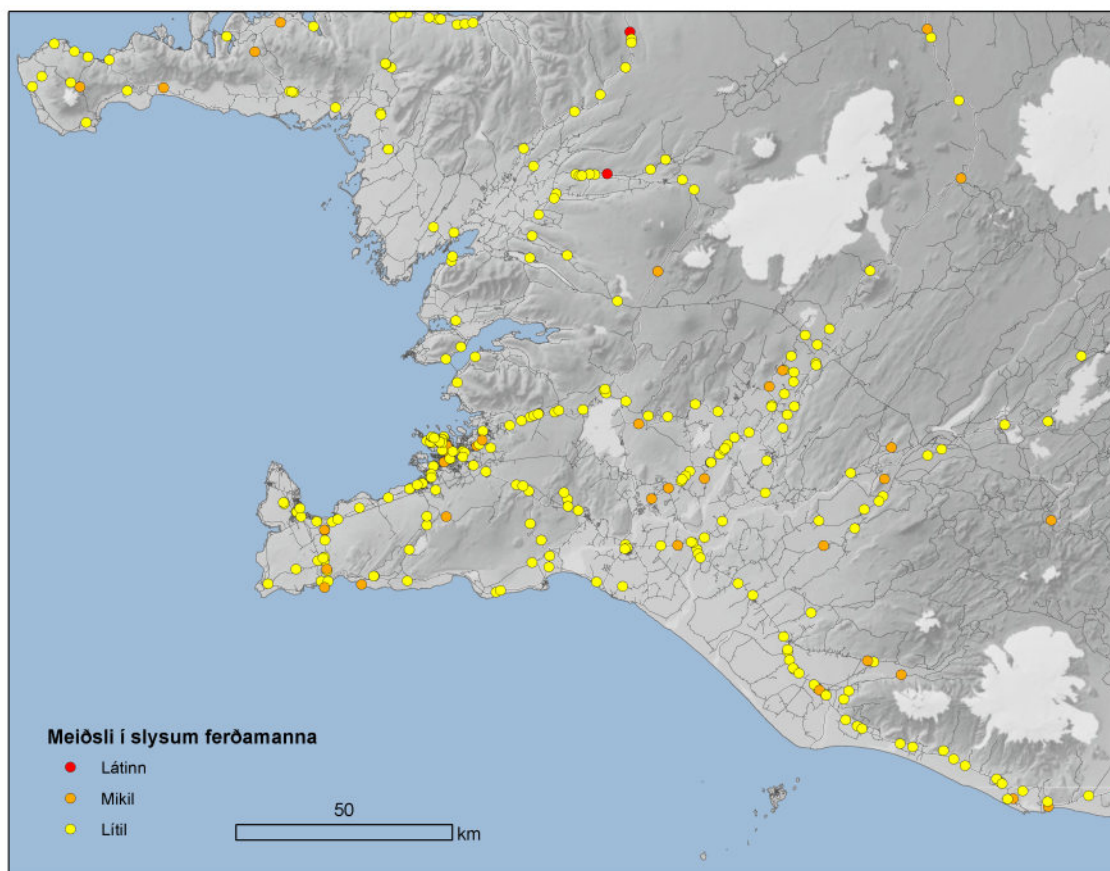
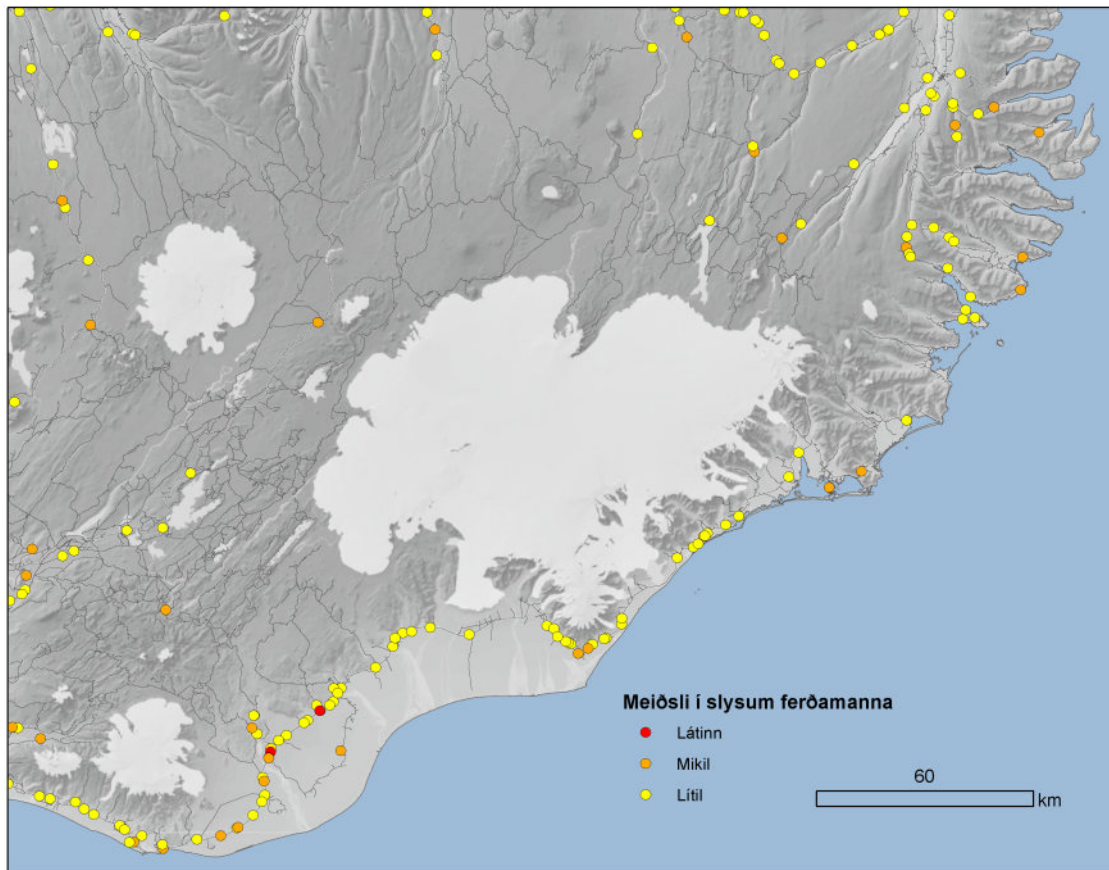
d) Tegundir slysa erlendra ferðamanna

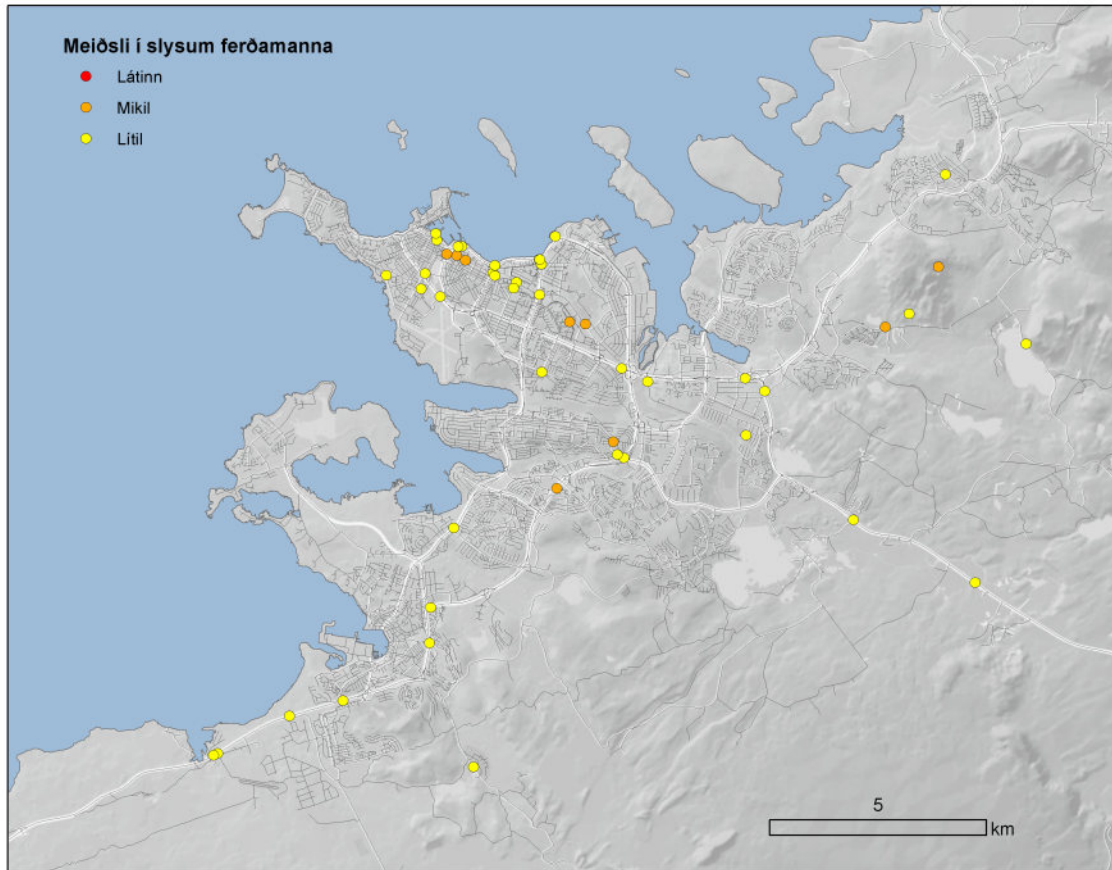
Slasaðir erlendir ferðamenn, 2011-2015

Númer	Tegund óhapps/slyss	Fjöldi
11	Ekið út af beinum vegi hægra megin	211
12	Ekið út af beinum vegi vinstra megin.	103
22	Slys í eða eftir vinstri beygju, út af hægra megin.	59
240	Árekstur tv. bíla sem mætast á beinum vegi eða í beygju	39
26	Slys í eða eftir vinstri beygju, út af vinstra megin.	33
24	Slys í eða eftir hægri beygju, út af hægra megin.	30
45	Fall af bifhjóli	23
70	Ökutæki veltur á vegi.	22
21	Slys í eða eftir hægri beygju, út af vinstra megin.	13
142	Ekið aftan á bíl sem er stöðvaður.	12
410	Árekstur við v. beygju inn í götu eða innkeyrslu.	9
141	Ekið aftan á bíl sem hemlar.	8
1094	Fall af reiðhjóli	7
510	Árekstur við gatnamót.	6
660	Vinstri beygja og ekið fyrir bíl sem kemur frá vinstri	6
160	Ekið á bíl sem stöðvar við vegbrún.	6
610	Árekstur við hægri beygju fyrir bíl.	6
330	U-beygja , ekið fram fyrir bíl sem kemur úr sömu átt.	6
810	Ekið á fótgangandi á gangbraut	5
685	Ekið í veg fyrir bíl (fyrirhuguð akstursstefna 1 óljós)	5
130	Ekið aftan á bíl sem er á ferð.	5
945	Ekið á ljósastaur - hægra megin	4
923	Ekið á vegrið, umferðarmerki, eða vegkant	4
320	Árekstur þegar ekið er fram úr vinstra megin og beygt til vinstri í veg fyrir bíl	4
60	Ekið á brú eða útaf við brú	4
835	Ekið á gangandi sem stendur kyrr á akbraut.	3
990	Slys í strætisvagni	3
910	Ekið á dýr á akbraut.	3
211	Árekstur á beinum vegi þar sem annar b. er að aka framúr v.m	3
920	Ekið á fastan hlut á akbraut, einnig hlutir sem falla af bifreið	2
940	Ekið á ljósastaur - vinstra megin.	2
111	Ekið framúr vinstra megin.	2
921	Hola eða hól á vegi - slæmur vegur	2
1091	Hjólreiðamaður hjólar þvert yfir akbraut	1
1090	Ekið á hjólreiðamann á gangbraut	1
1095	Ekið á hjólreiðamann á akbraut (óháð stefnu)	1
875	Ökutæki bakkar á fótgangandi.	1
831	Ekið á gangandi sem gengur út á akbraut aftan við bíl.	1
40	Ökutæki bakkað eða snúið hægra megin	1
30	Slys í beygju á gatnamótum eða innkeyrslu hægra megin.	1

Viðauki B







Athyglisvert er, hversu fá slys með meiðslum erlendra ferðamanna gerast á höfuðborgarsvæðinu. Líklegt er, að erlendir ferðamenn þekki frekar þær aðstæður, sem þar ríkja.

Viðauki C

Mikil umfjöllun fjölmiðla á umferðaröryggi erlendra ferðamanna var á árinu 2016. Fréttæfni var m.a. aukning slysa á erlendum ferðamönnum í lok árs 2016, meint vandkvæði fólks frá Asíu í umferðinni og umfjöllun um menntun þeirra og reynslu og það vandamál að ná ekki inn greiðslum fyrir hraðasektir hjá þjóðum sem ekki hafa greiðslusamkomulag við Ísland. Eftirlit var ekki álitíð nægjanlegt og umferðaraukning var mæld af hálfu Vegagerðarinnar. Auk þessa var t.d. rætt um ófullkomið vegakerfi og erfiðleika hjá langferðabílum af þeim sökum. Hér fara á eftir nokkrir hlekkir, sem sýna umfjöllun fjölmiðla:

<http://www.visir.is/oryggid-a-oddinn/article/2016160908948>

[http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Athugun_a_ahrifum_hradamyndavela/\\$file/Athugun%20%C3%A1%20%C3%A1hrifum%20hra%C3%B0amyndav%C3%A9la%20%C3%A1%20Hringvegi%20%C3%AD%20Hvalfjar%C3%B0arsveit%20%C3%A1%20fj%C3%B6lda%20slysa.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Athugun_a_ahrifum_hradamyndavela/$file/Athugun%20%C3%A1%20%C3%A1hrifum%20hra%C3%B0amyndav%C3%A9la%20%C3%A1%20Hringvegi%20%C3%AD%20Hvalfjar%C3%B0arsveit%20%C3%A1%20fj%C3%B6lda%20slysa.pdf)

http://www.mbl.is/frettir/innlent/2016/02/12/logreglu_skortir_fe_i_oftirlit/

<http://www.dv.is/frettir/2016/3/15/naer-helmingur-sem-letust-i-umferdarslysum-erlendir-rikisborgarar/>

<http://eyjan.pressan.is/frettir/2016/03/11/16-manns-letust-i-umferdinni-arid-2015-banaslys-ekki-verid-jafn-morg-fra-arinu-2009/>

<http://www.visir.is/yfir-eitt-thusund-lentu-i-umferdarslysum-2015/article/2016160319799>

<http://www.ruv.is/frett/16-banaslys-a-sidasta-ari-kort>

http://www.mbl.is/frettir/innlent/2016/03/19/farnir_ur_landi_thegar_greida_skal/

http://www.mbl.is/frettir/innlent/2016/07/12/645_myndadir_vegna_hradaksturs/

<http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/frettir/mesta-umferd-i-juni-mesta-umferdaraukning-milli-junimanuda>

<http://www.ruv.is/frett/oumflyjanlegt-ad-lita-til-einkaframkvaemda>

<http://www.visir.is/fib-motmaelir-hugmyndum-um-einkavaedingu-og-vegatolla/article/2016160829665>

<http://www.visir.is/yfir-100-okumenn-teknir-vid-of-hradan-akstur-i-breidholtinu/article/2016160829723>

http://www.mbl.is/frettir/innlent/2016/08/24/sleppa_vid_sektirnar_ur_hradamyndavelum/#

http://www.mbl.is/bill/frettir/2016/08/25/myndu_faekka_slysum/

<https://prezi.com/m/i3s1tdrt6uaq/slys-a-feramonnum/>

<http://www.visir.is/section/MEDIA98&fileid=VTV85F867AA-6ECE-42F1-9987-7D8BE83D78B3>

<http://ruv.is/frett/48-fleiri-alvarlega-slasadir-og-latnir>

<http://ruv.is/frett/kinverskir-ferdamenn-slasast-helst-her-a-landi>

<https://www.atvinnuvegaraduneyti.is/idnadar-og-vidskiptamal/frettir/baett-oryggi-a-ferdamannastodum-tillogum-stjornstodvar-ferdamala-hrint-i-framkvaemd>

http://www.mbl.is/bill/frettir/2016/04/19/hradamaelingar_einkavaeddar/

<http://www.visir.is/erfidleikar-kinverskra-ferdamanna-a-vegum-uti---vid-erum-fiflin,-ekki-their-/article/2016161009198>

http://www.mbl.is/frettir/innlent/2016/10/09/vegkantur_gaf_sig_undan_rutu/

<http://www.visir.is/vegir-eins-og-i-thridjaheimsriki/article/2016161229083>

Viðauki D

Hraðinn drepur er fullyrðing, sem heyrir frá þeim sem leggja áherslu á forvarnir, en ýmsar hagsmunaflægjur koma í ljós, þegar atburðarás er greind eða þegar málin fara í dómskerfið. Þessar flægjur verða oft fréttæfni.

a) Umfjöllun RÚV um banaslys á Sólheimasandi

Seint á laugardagskvöldi lést kínverskur ferðamaður þegar hann varð fyrir bíl á þjóðveginum á Sólheimasandi. Maðurinn var fæddur árið 1971 og var í hópi 10 Kínverja sem voru á ferðalagi á tveimur bílum. Hópurinn lagði bílunum fyrir utan veg skammt frá slóða sem liggur að vinsælu flugvélaflaki sem þar liggur og slökkti öll bílljós, að því er talið er til að skima eftir norðurljósum. Fram kemur í kínverskum fréttamiðlum að maðurinn hafi staðið á þjóðveginum þegar hann varð fyrir stórum bíl, en ökumaður hans var einnig erlendur ferðamaður. Víðir Reynisson, lögreglufulltrúi á Suðurlandi, sagði í fréttum í gær að grípa hefði átt til aðgerða til að minnka slyshættu á staðnum.

Í umfjöllun RÚV er farið nánar í greiningu á vegakerfinu og spurningum varpað fram sem tengjast ábyrgð veghaldara og ástandi vegakerfisins. Sjónarmið framkvæmdastjóra FÍB og sjónarmið Vegamálastjóra eru borin saman í opnu viðtali. Sjónarmið framkvæmdastjóra FÍB voru þau að Vegagerðin hefði átt að vera vakandi fyrir þessum slysamöguleika og hefði átt að bregðast við með því að lækka umferðarhraða, en vitað er að slík ráðstöfun, svo fremi að hún verði virk hefur mikil áhrif til að draga úr líkum á því að meiðsl valdi dauða. Hreinn var þó ekki viss um að það myndi skila árangri að lækka hámarkshraðann á þessum vegarkafli. Það kæmi þó til greina ef lögreglan teldi það til bóta.

Vegamálastjóri taldi, að ökumenn myndu ekki virða hámarkshraðaákvæði á slíkum skiltum, jafnvel þó leyfilegur ökuhraði væri færður niður í 70 eða jafnvel 50 km/klst. Taldi hann þetta skoðun sérfræðinga Vegagerðarinnar.

Höfundar eru þeirrar skoðunar að reyna megi að beina þeim tilmælum til ökumanna að lækka hraða með blikkandi ljósaskiltum en sú aðgerð er víða árangursrík í borgarakstri, en einnig í þéttbýliskjörnum og á hraðbrautum erlendis.

Framkvæmdastjóri FÍB taldi banaslysið á Sólheimasandi vera til marks um það, hvernig stjórnvöld hafi ekki haldið vöku sinni í vegamálum. Vegamálastjóri vildi þó ekki kenna vegakerfinu um slysið.

Það væri þó óhjákvæmilegt að gera eitthvað, sagði Hreinn Haraldsson, vegamálastjóri. Þeir væru búnir að horfa á þetta í sumar, hvernig ástandið væri búíð að vera á þessum stað, hvernig bílum væri lagt við hlið vegar beggja vegna í miklum fjölda. Þannig að þeir hefðu verið að undirbúa að koma þarna upp bílastæði og hefðu verið í viðræðum við landeigendur. Það ætti eftir að ganga frá formlegum samningi. Þeir ætluðu að gera það alveg á næstunni svo vonandi skánaði ástandið á þessum stað, sagði Hreinn.

Hreinn taldi að menn hafi verið búnir að slökkva öll ljós og farið út á veg til að horfa á norðurljós. Við þessar aðstæður teldi hann að það sé ekki hægt að kenna vegakerfinu mikið um atburðinn. Það ætti eftir að koma í ljós í úttekt Rannsóknarnefndar samgönguslysa eins og alltaf í slíkum tilfellum. Víða er pottur brotinn í vegakerfinu viðurkenndi Hreinn en hann var ekki viss um að hægt væri að kenna því um í þessu hörmulega slysi.

Runólfur taldi að grípa þyrfti til aðgerða strax. Við byggjum við mjög vanþróað vegakerfi og það þurfi virkilega grettistak til að bæta úr því.

- b) Umfjöllun um banaslys, sem átti sér stað á einbreiðri brú, þar sem japanskur ökumaður lést er tveir bílar skullu saman. Ökumaðurinn sem lifði slysið af var Kínverji. Hann var síðan dæmdur fyrir manndráp af gáleysi.

Kínverskur karlmaður sem ákærður hefur verið fyrir manndráp af gáleysi neitaði sök við fyrirtöku málsins þann 4. mars síðastliðinn.

Manninum var gefið að sök að hafa ekið bifreið inn á einbreiða brú við Hólá í Öræfasveit of hratt miðað við aðstæður og án nægjanlegrar aðgæslu svo úr varð árekstur. Ökumaður hinnar bifreiðarinnar lést en hann var 47 ára gamall erlendur ferðamaður en ákærði var jafnframt ferðamaður hér á landi þegar slysið varð.

Mál þetta þróaðist þannig að úr varð dómur, þar sem ákærði var dæmdur fyrir manndráp af gáleysi. Hann var einnig dæmdur til greiðslu sakarkostnaðar upp á 4,7 milljónir. Umfjöllun er í Morgunblaðinu um þetta mál og þar kemur fram að verjandi hyggst áfrýja málinu til Hæstaréttar og telur sekt ákærða alltof háa, þar sem ekki hafi verið nauðsynlegar varúðarmerkingar á brúnni sem mennirnir skildu. Þeir hafi því ekki áttað sig á þeirri hættu sem var samfara akstri að og á brúnni. Verjandi taldi að sakborningur hafi verið í þvingaðri stöðu til að játa á sig sök og vegmerkingar hafi ekki verið alþjóðlegar. Nánari málsatvikum er lýst í grein Morgunblaðsins. Hér vaknar aftur spurningin um ábyrgð veghaldara, en ekki var kannað hvort gerð hafi verið grein fyrir þessari ábyrgð í dómsorði.

Eðlilegt verður að telja að slík mál leiði til átaka um niðurstöðu. Umræða knýr á um það hvort dæma skuli menn til greiðslu hárra sekta ef rekja má meðvirkandi þætti til vankanta í öryggismálum vegakerfis, sem er þá sök veghaldara fremur en einstakra ökumanna.

Frekari spurningar vakna í þessu sambandi. Hvað nær ábyrgð veghaldara langt inn í tjónaferlið? Hvað með varúðarregluna? Er í tilfellum sem þessum hægt að benda á þann sem ber ábyrgð á slysinu, eða á að deila ábyrgð? Hvenær skal deila sök þannig að veghaldari beri ábyrgð?