

Riskhantering vid natursevärdheter

En fallstudie kring Islands natursevärdhet Reynisfjara



Av: Karolina Bahr, Julia Grufving,
Kristín Hlíf Sigurðardóttir

Handledare: Dennis Zalamans

Södertörns högskola | Institutionen för naturvetenskap, miljö och teknik

Kandidatuppsats 15 hp

Turismvetenskap C | VT 2016



SÖDERTÖRNS HÖGSKOLA | STOCKHOLM
sh.se

Sammanfattning

Islands turismutveckling har genomgått stora förändringar under det senaste decenniet och turismen har ökat rekordartat, vilket har medfört att turismindustrin ligger steget efter utvecklingen på flera plan, däribland turisternas säkerhet. Det framgår att både trafikincidenter och olyckor i naturen ökar i takt med att turisterna blir fler. En av de mest olycksdrabbade natursevärdheterna är den populära lavastranden Reynisfjara.

I studien undersöks hur organisationer och aktörer kopplade till turism på Island hanterar och planerar för risker på natursevärdheter. Undersökningen baseras på nio kvalitativa intervjuer med isländska organisationer och turismaktörer, däribland turistrådet, polisen, markägare och ett räddningsteam. Vidare undersöks Reynisfjara i en fallstudie där faktorer som påverkar turisternas säkerhet definieras. De teoretiska utgångspunkterna inkluderar planering, riskhantering och kommunikation.

Resultatet visar att trafikolyckor är de vanligaste incidenterna bland turister. Således utgör den fysiska planeringen inom infrastrukturen en påverkande faktor för säkerheten. En ytterligare påverkande faktor är turisternas riskbenägenhet och hänsynslöshet gentemot risker. Resultatet visar vidare att turisternas säkerhet på natursevärdheter påverkas av i vilken utsträckning inblandade aktörer planerar för riskhantering. Ett systematiskt arbetssätt för planeringsprocessen saknas och säkerhetsåtgärder vidtas främst när en olycka redan inträffat. Samarbetet kring resursfördelning och lagstiftning mellan myndigheter och aktörer inom turismindustrin, visar sig vara avgörande för att öka säkerheten. Avslutningsvis visar studien att de inblandade aktörerna inte är en enhetlig grupp avseende planering, riskhantering och ansvarsområden. Riskhanteringen på Island utgörs idag av ett fleraktörssystem, vilket har lett till en splittrad ansvarsfördelning. Ansvar för turisternas säkerhet ligger i deras egna händer.

Nyckelord: Turism, säkerhet, planering, riskhantering, natursevärdheter, naturturism.

Omslagsbild: Föreställer Reynisfjara, tagen av Julia Grufving 2016-04-16.

Abstract

Icelandic tourism development has undergone major changes over the past decade, tourism has increased rapidly, which has led to the tourism industry being behind in developments on several levels, including tourist's safety. It appears that both traffic incidents and accidents in the nature increase as the tourists increase. Reynisfjara a lava beach, is one of the most popular nature attractions and also where accidents occur among tourists.

In this study organizations and operators connected to tourism in Iceland are examined on how they manage and plan regarding risks in natural attractions. The survey is based on interviews with nine organizations and tourism stakeholders, including the Icelandic Tourist Board, the police, landowner, rescue team and a case study on Reynisfjara where factors affecting tourists' safety are defined. The theoretical approach includes planning, risk management and cooperation.

The results show that the most common accidents among tourists are traffic accidents. Thus the planning of physical infrastructure is an influencing factor. Another influencing factor is the tourists' tendency and recklessness against the risks. It appears that the tourists' safety in natural attractions are influenced by the extent to which those involved are planning for risk management. A systematic approach to planning is lacking and safety measures are mainly done when an accident has already occurred. Cooperation on the allocation of resources and legislation between the authorities and operators in the tourism industry, proves to be crucial to increase safety. The study shows that the players involved are not a unified group regarding planning, risk management and responsibilities. Risk management in Iceland today consists of a multi-operator system, which has led to fragmented responsibilities. Responsibility for tourists' safety lies in their own hands.

Keywords: Tourism, safety, planning, organizations, operators, nature attractions.

Innehållsförteckning

1. Introduktion	1
1.1 Inledning.....	1
1.2 Bakgrund.....	1
1.3 Problemformulering.....	2
1.4 Syfte.....	3
1.5 Frågeställningar.....	3
1.6 Avgränsning.....	3
1.7 Definitioner.....	4
1.8 Uppsatsens disposition.....	4
2. Metod	5
2.1 Vetenskapssyn.....	5
2.1.1 <i>Abduktivt angreppssätt</i>	5
2.1.2 <i>Hermeneutik</i>	5
2.1.3 <i>Kvalitativ ansats</i>	5
2.2 Tillvägagångssätt.....	6
2.2.1 <i>Fallstudie</i>	6
2.2.2 <i>Etisk ställningstagande</i>	6
2.2.3 <i>Datainsamling</i>	6
2.2.4 <i>Alternativa tillvägagångssätt</i>	8
2.2.5 <i>Tematisk analys</i>	8
2.3. Metoddiskussion.....	9
2.3.1 <i>Studiens trovärdighet och tillförlitlighet</i>	9
2.3.2 <i>Metod- och källkritik</i>	9
3. Teoretisk referensram	11
3.1 Organisations- och managementteori.....	11
3.2 Planeringsteori.....	12
3.2.1 <i>Säkerhetsplanering</i>	12
3.2.2 <i>Kommunikativ planering</i>	12
3.2.3 <i>Markanvändningsplanering</i>	13
3.2.4 <i>Planering för vägsäkerhetens riskhantering</i>	14
3.3 Risk och säkerhet.....	15
3.4 Beslutsfattande.....	19
4. Empiri	21
4.1 Säkerhet- och riskhantering - intervjuer.....	21

4.1.1 Intervju med Islands turistrådschef	21
4.1.2 Intervju med projektchefen på Safe Travel.....	22
4.1.3 Södra Islands polismyndighet - Intervju med enhetschef	22
4.1.4 Isländsk turoperatör	23
4.1.5 Intervju med naturguide på Island	24
4.1.6 Intervju med turistbyråchefen i Vik	25
4.1.7 Intervju med volontär inom räddningsteamet i Vík	26
4.1.8 Intervju med markägare av Reynisfjara	27
4.2 Naturesevärdheten Reynisfjara - observation.....	28
4.3 Säkerhet- och riskhantering i landet och på naturesevärdheten Reynisfjara - insamlad fakta	30
4.3.1 Reynisfjara.....	30
4.3.2 Vakinn – Kvalitetssystem.....	32
4.3.3 Planering av vägar och vägsäkerhet	33
5. Analys	35
5.1 Riskhantering bland organisationer och aktörer	35
5.1.1 Samarbeta	35
5.1.2 Lagstiftning.....	36
5.1.3 Kommunikation och riskuppfattning	36
5.1.4 Ledares beslutsfattande och Vakinn	38
5.1.5 Riskanalys.....	39
5.2 Riskhantering kring Reynisfjara.....	40
5.2.1 Riskhanteringsaktörer	40
5.2.2 Räddningsteamet	40
5.2.3 Markanvändning.....	41
5.2.4 Vägsäkerhet	43
6. Slutsats.....	45
6.1 Svar på frågeställningarna	45
6.1.1 Arbetet med riskhantering och ansvar för turisternas säkerhet	45
6.1.2 Faktorer som påverkar säkerheten.....	46
6.2 Åtgärdsförslag för riskhantering på Islands naturesevärdheter	47
6.3 Avslutande diskussion	48
6.4 Fortsatt forskning.....	50

Referenser

Bilaga

1. Introduktion

Introduktionskapitlet inleds med en kort ämnesbeskrivning, därefter en bakgrund om Islands geografi och naturturism. Vidare presenteras problemformulering, syfte och forskningsfrågor till studien. Kapitlet avslutas med avgränsningar samt begreppsdefinitioner.

1.1 Inledning

“Är det säkert?” är en fråga många ställer sig ute i det främmande, som att alla aktiviteter måste vara antingen fasansfullt farliga eller helt säkra.¹ Säkerhet definieras som en känsla av trygghet mot oavsiktliga händelser.² Olyckor kan förhindras genom en effektiv riskhantering,³ vilket fungerar som ett verktyg för att identifiera, bedöma och kontrollera riskerna.⁴ Utifrån de redovisade riskerna övervägs vilka åtgärder som bör vidtas till vilket pris för både samhället och säkerheten.⁵ Det är en balansgång mellan en spännande och säker upplevelse.⁶

1.2 Bakgrund

Island är en ö på 103 000 km² belägen i en sprickzon mitt i Nordatlanten. Ön skapades genom vulkanisk aktivitet i sprickzonen där de Eurasiska och Amerikanska tektoniska plattorna möts. Island är ett av de yngsta länderna i världen och har ett landskap som domineras av ett större antal glaciärer och aktiva vulkaner. Islands natur präglas av en säregen topografi och en orörd natur som skiljer sig mycket från Europeiska länder.⁷ Landet har ett oförutsägbart väder med utbytbara vädermönster på grund av dess extrema geografiska läge. Trots öns nordliga lokalisering är det ett relativt mildt kustklimat tack vare golfströmmen.⁸ Runt 80 procent av landets yta är obebott och med cirka 3 invånare/km² är Island det mest glesbefolkade landet i Europa. En tredjedel av den totala befolkningen bestående av 320 000 invånare (år 2016), bor i världens nordligaste huvudstad - Reykjavik.⁹ En karta som visar Island presenteras nedan.



Figur 1: Karta över Island.¹⁰

¹ Barton, B. (2007). S.85

² Bergström, C. (2006). S.20. **Via:** Susak, K. (2016). S.3

³ Watcher, J. & Yorio, L. P. (2013).

⁴ Bentley, T. A., Cater, C. & Page, S. J. (2010).

⁵ Susak, K. (2016). S.3

⁶ Bentley, T. A., Cater, C. & Page, S. J. (2010)

⁷ RUV (2016). *Sarpurinn.Farliga Reymsfjara*

⁸ Visit Iceland (2016). *Fakta om Island.*

⁹ Ibid.

¹⁰ Maps of Europe (2014). *Maps of Iceland.*

Vanliga aktiviteter i naturen bland turister är glaciär- och vulkanvandringar, samt hälsokurer och bad i de naturligt varma källorna. Islands natur är lättillgänglig för turisterna och det finns stora möjligheter att röra sig fritt.¹¹ Lavastranden Reynisfjara i staden Vik (se markerad fyrkant i figur 1), vid Islands sydöstra kust, är med sina 2 000 besökare varje dag¹² en av Islands mest populära natursevärdheter.¹³ Den svarta lavasandstranden ramar in av meterhøga vågor på ena sidan och de geologiska fenomenen basaltpelare på den andra sidan.¹⁴

Islands turismutveckling har genomgått stora förändringar det senaste decenniet. Landets ekonomiska kollaps 2008, omnämns för att vara den värsta finanskrisen som drabbat ett västland.¹⁵ Två år senare drabbades landet av ett kraftigt vulkanutbrott och det medföljande askmolnet medförde att flygtrafik ställdes in i stora delar av Europa.¹⁶ Men Islands turism har utvecklats i skuggan av dessa krisperioder. Devalveringen från finanskrisen gjorde landet mer prisvärt för utländska besökare och den mediala uppmärksamheten efter Eyjafjallajökulls utbrott placerade Island på världskartan.¹⁷ Turismen är idag landets största industri och har gått om den tidigare största inkomstkällan, fiskeindustrin. I dagsläget är över 60 procent av lokalborna sysselsatta inom servicesektorn.¹⁸ Island reste sig ur askan och turismen blommar mer än någonsin. Förra året (2015) visade på en tillväxtboom, då turistankomsterna ökade med 111 procent och uppnådde totalt 1,2 internationella besökare, vilket motsvarar tredubbla mängden av lokalbefolkningen.¹⁹ Landets turistråd förutspår att turistankomsterna fortsätter att öka med 30 procent årligen de närmast kommande åren.²⁰

1.3 Problemformulering

Baksidan av den snabba turismutvecklingen är att antalet olyckor bland turister har ökat.²¹ De senaste 18 åren har det varit totalt 70 dödsolyckor bland turister i naturen.²² Under år 2015 skadades sammanlagt 245 utländska turister varav 7 omkom.²³ Det ökade antalet olycksfall bland turister i kombination med den rekordartade turismutvecklingen gör att Islands risk- och säkerhetshantering blir allt viktigare.²⁴ De aktörer som hanterar natursevärdheter är bland annat guider, markägare, transportörer, organisationer, regeringen och turisterna själva. Aktörerna är alla beroende av varandra, men har sina egna regler, mål och tillvägagångssätt gällande säkerheten.²⁵ Således är riskhanteringen en enorm utmaning.²⁶ Planering av natursevärdheter är därför viktigt både för att undvika att markens naturvärde tar skada, samt att turister som vistas på platsen tar skada.²⁷

¹¹ Hafbergdóttir, H. (2013). S.6 & 16

¹² Ólafsdóttir, Halla. Restaurang- och markägare på Reynisfjara black beach (2016). & Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vik och volontär på Viks räddningsteam (2016).

¹³ VisitIceland (2016). *Aktiviteter*.

¹⁴ Guide to Iceland (2016). *Information about Black Sand Beach – Reynisfjara*.

¹⁵ Sigurdsson, T. (2012). *Så vann Island över krisen*.

¹⁶ Sveriges Television (2011). *Artiklar om Eyjafjallajökull*.

¹⁷ RUV (2016). *Sarpurinn. Farliga Reynisfjara*

¹⁸ Ferdamalastofa (2015). *Tourism in Iceland in figures*.

¹⁹ RUV (2016). *Sarpurinn. Farliga Reynisfjara*

²⁰ *Ibid.*

²¹ RUV (2015). *Bilolyckor och turister*.

²² Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vik och volontär på Viks räddningsteam (2016).

²³ MBL (2016). *245 tourists injured in Iceland 2015*.

²⁴ RUV (2016). *Sarpurinn. Bilolyckor och turister*

²⁵ Kuenzi, C. & McNeely, J. (2008). S.4-6

²⁶ *Ibid.* S.4-6

²⁷ Nyström, J. (2003). S.51

Lavastranden Reynisfjara är en av Islands mest populära natursevärdheter (se figur 1 samt figur 3 för lokalisering på karta),²⁸ men också en av de mest olycksdrabbade.²⁹ Ett flertal olyckor bland turister har uppmärksammats i medier de senaste åren.³⁰ Trots att ett flertal åtgärder har gjorts på Reynisfjara med såväl större varningsskyltar och rep, som temporära vakter och varningar,³¹ finns det turister som ignorerar dessa och skador fortsätter att ske.³² Turisternas beteende har berört både aktörer inom turistnäringen, lokalbor och polisen, eftersom verbala varningar och tecken inte verkar vara tillräckligt för att avskräcka turisterna.³³ Däremot framgår det att olycksfall på natursevärdheter generellt sett, inte nödvändigtvis sker på grund av avsiktlig vårdslöshet. På ett flertal andra natursevärdheter saknas det varningsskyltar och avgränsningar, trots att farorna är välkända.³⁴

Islands turismindustri genomgår en stor omvandling och ligger steget efter i utvecklingen på flera plan,³⁵ i synnerhet gällande turisternas säkerhet. Forskning visar att samarbete och en tydlig ansvarsfördelning aktörer emellan är avgörande för att öka säkerheten för turister.³⁶ Det verkar som att en enhetlig struktur, samverkan och planering inom riskhanteringen inte är tillräckligt utarbetad i nuläget. De säkerhetsutmaningar och risker som finns idag på Island är kopplade till planering som kräver samverkan på olika nivåer. Därför är det intressant att undersöka huruvida riskhantering idag ligger till grund för säkerhetsåtgärder på Island, om det är andra faktorer som påverkar turisternas säkerhet, hur och när inblandade aktörer arbetar med riskhantering och vilken inverkan det har i praktiken på natursevärdheter. Således väcks även frågan vem som bär ansvaret för turisternas säkerhet.

1.4 Syfte

Syftet med studien är att undersöka hur organisationer och aktörer kopplade till turism på Island hanterar och planerar för risker på natursevärdheter.

1.5 Frågeställningar

- Hur arbetar inblandade aktörer på natursevärdheter med riskhantering och vilka utvecklingsmöjligheter finns det?
- Vilka faktorer påverkar turisternas säkerhet kring natursevärdheten Reynisfjara på Island?
- Vilka ansvarar för turisternas säkerhet på Reynisfjara?

1.6 Avgränsning

Den geografiska avgränsningen i studien är Island samt organisationer och aktörer som är verksamma inom turismsektorn där. Studien avgränsas till fem utvalda organisationer: Turistrådet, Safe Travel, turistbyrån och räddningsteamet i Vík samt polisen. Utöver det intervjuas fyra aktörer: en turoperatör, en naturguide, ett dykföretag och markägare av Reynisfjara. Aktörerna är mindre företag som inte anses vara tillräckligt stora för att benämnas organisationer. Faktorer som påverkar

²⁸ VisitIceland (2016). *Aktiviteter*.

²⁹ Islandsbloggen (2016). *Parkeringsavgifter vid Reynisfjara införs i sommar*.

³⁰ Hafstad, V. (2016). *Tourist Dies in Reynisfjara Beach*.

³¹ Fontaine, P. (2016). *Death At Reynisfjara*.

³² Robert, Z. (2016). *Tourists Ignore Warnings at Reynisfjara*. & Hafstad, V. (2016). *Warning Signs on Reynisfjara Beach*. & Hafstad, V. (2016). *Police Watch Set up on Reynisfjara Beach*.

³³ Fontaine, P. (2016). *Death At Reynisfjara*.

³⁴ Fontaine, P. (2016). *Tourists Safety Discussed In Parliament*.

³⁵ RUV (2016). *Sarpurinn*. Farliga Reynisfjara

³⁶ Reynisson, Vidir. Enhetschef för polismyndigheten södra Island (2016). & Bustos, S. & Grek, N. (2006). S.20

säkerheten som riskhantering, planering, samarbete och kommunikation har undersökts på organisations- och aktörsnivå. Studien avgränsas till Reynisfjara då det är en populär turistattraktion som har fått stor medial uppmärksamhet på grund av ett flertal olyckor inom loppet av några år. Reynisfjara är ett genomgående exempel i studien och riskhanteringen undersöks genom en fallstudie utifrån ett riskperspektiv. Risker som undersöks och analyseras avgränsas till olyckor i naturen.

1.7 Definitioner

Sevärdhet - En sevärdhet betecknar en plats värd att se³⁷ där naturens krafter skapat och format ett unikt landskap som blir en upplevelse.³⁸ I studien används benämningen natursevärdhet med samma innebörd som naturattraktion.

Risk - Begreppet definieras som en osäkerhet som kan involvera fara,³⁹ och beskrivs utifrån en specifik händelse eller platsens utformning,⁴⁰ vilken i sin tur kan medföra negativa konsekvenser.⁴¹ Risker kan undvikas genom förebyggande åtgärder.⁴²

Riskhantering - Begreppet används i studien som ett verktyg för att identifiera, bedöma och kontrollera riskerna.⁴³ Riskhantering är de åtgärder som görs för att påverka de redovisade riskerna och är processen för riskreducerande åtgärder. Med en riskhantering kan negativa konsekvenser som olyckor undvikas.⁴⁴ Garrick och Kaplan definierar riskhantering utifrån följande tre frågor: Vad kan hända? Hur troligt är det? Vad blir konsekvenserna?⁴⁵

1.8 Uppsatsens disposition

I *Kapitel 2* presenteras uppsatsens metod innehållande vetenskapssyn, tillvägagångssätt och metoddiskussion. *Kapitel 3* behandlar uppsatsens teoretiska referensram med tidigare forskning. *Kapitel 4* tar upp studiens empiriska material i form av intervju svar från respondenter och annat faktabaserat insamlat material. Därefter presenteras en observation kring fallstudien på Reynisfjara. I *kapitel 5* analyseras det insamlade materialet som tidigare presenterats i empirin och i den teoretiska referensramen. Slutsatserna presenteras i *kapitel 6* där studiens frågeställningar besvaras. Slutligen förs en avslutande diskussion.

³⁷ Folkets Lexikon (2016). *Sevärdhet*.

³⁸ Vessberg, L. (2016). *Mjällåns dalgång en geologisk sevärdhet*.

³⁹ Nilsson, B. & Rydholm, A. (2016). S.3 & Oxford Dictionaries (2016). *Risk*.

⁴⁰ Jarlbro, G. (2004). S.10 & Nationalencyklopedin NE (2016). *Risk*.

⁴¹ Nilsson, B. & Rydholm, A. (2016). S.3 & Business Dictionary (2016). *Organization*.

⁴² Business Dictionary (2016). *Organization*.

⁴³ Bentley, T. A., Cater, C. & Page, S. J. (2010).

⁴⁴ Mattson, B. (2000). S.35 Via: Susak, K. (2016). S.3

⁴⁵ Garrick, J. B., & Kaplan, S. (1981). Via Nilsson, B. & Rydholm, A. (2016). S.3

2. Metod

I metodkapitlet presenteras vilken vetenskapssyn och tillvägagångssätt som använts i studien. Rubrikerna inleds med en beskrivning av begreppen och en förklaring till hur de tillämpats i studien. Avslutningsvis förs en metoddiskussion.

2.1 Vetenskapssyn

2.1.1 Abduktivt angreppssätt

Det *deduktiva* perspektivet utgår från en befintlig teori som prövas mot empiri medan det *induktiva* perspektivet utgår från empirin för att forma nya teorier.⁴⁶

- Teori → observationer/resultat = deduktivt angreppssätt
- Observationer/resultat → teori = induktivt angreppssätt⁴⁷

I den här studien har det *abduktiva angreppssättet* tillämpats då undersökningen både fokuserar på teoretiskt samt empiriskt material och data, vilket under olika faser på olika nivåer bearbetats för att besvara undersökningens syfte och frågeställningar.⁴⁸ Därav bidrar studien med information till nya teoretiska perspektiv samt empiriskt material till forskningsområdet.

2.1.2 Hermeneutik

Inom *positivism* har forskaren ett neutralt förhållningssätt gentemot objekten i undersökningen⁴⁹ och utför därmed inga egna tolkningar.⁵⁰ För att forskarens påståenden ska anses sanna, måste dessa stämma överens med verkligheten.⁵¹ Motsatsen till positivism är *hermeneutiken* inom vilken forskaren tolkar data i form av det skrivna och talade ordet, statistik⁵² och handlingar för att få en ökad förståelse.⁵³ Undersökningsobjektet kan därför inte behandlas på ett objektivistiskt sätt då egna värderingar och erfarenheter kan påverka.⁵⁴ I uppsatsen tillämpades det *hermeneutiska* förhållningssättet då den insamlade datan analyserades och tolkades för att få en bredare bild av verkligheten. Egna värderingar och erfarenheter kan ha påverkat synvinkeln på studien eftersom tidigare kunskap om Islands turism fanns och därigenom förutfattade meningar gällande säkerheten för turister.

2.1.3 Kvalitativ ansats

Den *kvalitativa* forskningsstrategin har en nära koppling till hermeneutiken.⁵⁵ Forskaren lägger fokus på individen genom att utföra djupgående intervjuer⁵⁶ för att förstå personliga upplevelser, uppfattningar⁵⁷ och tolkningar av den sociala verkligheten.⁵⁸ Inom kvalitativa studier kan observationer ge en bredare bild av verkligheten.⁵⁹ Mycket tyngd läggs på det talade och skrivna ordet⁶⁰ när

⁴⁶ Bryman, A. (2008). S.647 & 650

⁴⁷ Ibid. S.28

⁴⁸ Alvesson, M. & Sköldberg, K. (1994). S.42 & Danermark, B. (2003). S.190

⁴⁹ Wallén, G. (1996). S.27

⁵⁰ Kvale, S. & Brinkmann, S. (2009). S.360

⁵¹ Wallén, G. (1996). S.26

⁵² Ibid. S.33

⁵³ Bryman, A. (2011). S.649

⁵⁴ Kvale, S. & Brinkmann, S. (2009). S.66

⁵⁵ Eneroth, B. (1984). S.47

⁵⁶ Stukát, S. (2012). S.36

⁵⁷ Teorell, J. & Svensson, T. (2007). S.265 & Merriam, S. (1994). S.19

⁵⁸ Bryman, A. (2011). S.40

⁵⁹ Teorell, J. och Svensson, T. (2007). S.265

⁶⁰ Bryman, A. (2011). S.40-41

dokumentstudier,⁶¹ intervjuer och observationer utförs.⁶² Den kvalitativa ansatsen har använts i studien. Data samlades in genom intervjuer med ett flertal isländska organisationer och aktörer som verkar inom turismsektorn. Studien presenterar även en observation kring natursevärdheten Reynisfjara. Annan information har samlats in från vetenskapligt granskade artiklar, isländska nyhetsartiklar, böcker samt organisationers webbplatser. I studien genomförs även en dokumentanalys på säkerhetssystemet Vakinn, för att se hur turismorganisationer kan ta sig an det. En kvalitativ ansats ansågs mest relevant för att få en djupare bild av respondenternas arbete för turisternas säkerhet. En enkätundersökning med slutna och öppna svarsalternativ hade varit relevant vid en jämförande studie, men är inte aktuellt i denna studie då djupare svar var av betydelse för att se samband.

2.2 Tillvägagångssätt

2.2.1 Fallstudie

Fallstudier görs för att få en djupare bild av verkligheten. De analyseras på ett djupgående plan för att få en ökad förståelse kring det valda forskningsområdet.⁶³ En fallstudie har genomförts på natursevärdheten Reynisfjara för att exemplifiera verkligheten. Data till fallstudien samlades in genom intervjuer med inblandade aktörer på natursevärdheten samt en utförd observation av platsen.

2.2.2 Etisk ställningstagande

Hänsyn har tagits till Vetenskapsrådets fyra aspekter av etiskt ställningstagande. Respondenterna som berörts i studien informerades om syftet med studien och dess offentlighetsgörande, att svaren endast används i forskningssyfte. Utifrån det fick de själva avgöra på vilket sätt de ville delta, samt om de ville presentera sina svar konfidentiellt.⁶⁴ Tre respondenter som deltog i studien valde att namn och företag skulle förbli konfidentiellt. Istället nämns de med en allmän benämning på företagets sysselsättning och respondenternas befattningstitel. De övriga respondenterna godkände publicering av namn och yrke.

2.2.3 Datainsamling

Insamling av material med olika egenskaper bildar tillsammans mätbar data.⁶⁵ Avseendet med *Observationer* är att få en bild av den verkliga miljön. Detta genom att observera miljön eller beteenden på en specifik plats utan att nödvändigtvis behöva genomföra intervjuer.⁶⁶ Observationen utförs i en relevant miljö för undersökningens frågeställning.⁶⁷ Forskaren väljer att antingen utföra en *dold observation*, vilket innebär att personer som befinner sig på platsen inte är medvetna om att en undersökning genomförs. Motsatsen, en *öppen observationen* innebär att personerna på platsen är medvetna om att en undersökning genomförs. Båda metoderna kan för forskningen medföra möjligheter eller begränsningar.⁶⁸ Forskaren kan välja att antingen observera platsen som aktiv observatör, eller som passiv deltagare. Oavsett observationstyp är det av stor betydelse att noga föra detaljerade fältanteckningar för att studien ska anses vara pålitlig.⁶⁹

⁶¹ Justesen, L. & Mik-Meyer, N. (2011). S.14

⁶² Stukát, S. (2012). S.36

⁶³ Bryman, A. (2011). S.649

⁶⁴ Vetenskapsrådet (2002). S.7-14.

⁶⁵ Wallén, G. (1996). S.63

⁶⁶ Bryman, A. (2011). S.262 & 264

⁶⁷ Ibid. S.379

⁶⁸ Ibid. S.380 & 384

⁶⁹ Ibid. S.319 & 395

För studien har observationen på natursevärdheten Reynisfjara utförts på ett dolt sätt. Miljön, riskerna och varningsinformation observerades specifikt för att sedan kopplas till organisationernas riskhantering. Observationen genomfördes 2016-04-16 på förmiddagen klockan 09:40 - 10:50. Fältanteckningar fördes och bilder togs för att dokumentera observationen.

Intervjumetod

Kvalitativa intervjuer används för att låta de utvalda respondenterna utifrån deras perspektiv svara på frågor.⁷⁰ Intervjuerna inom den kvalitativa metoden kan vara *ostrukturerade* där några få frågor eller teman varierar i ordningsföljd, eller *strukturerade* där exakt samma frågor och ordningsföljd ställs till samtliga respondenter. I föreliggande studie har *semistrukturerade* intervjuer använts.⁷¹ Specifika frågor har ställts till samtliga respondenter anpassat till deras befattning. Fördjupningsfrågor ställdes som följdfrågor under intervjuerna på ett ostrukturerat sätt. Detta tillvägagångssätt valdes för att få en djupare bild av aktörernas och organisationernas olika perspektiv. Sammanlagt genomfördes fyra personliga intervjuer på Island. Samtliga intervjuer spelades in på mobiltelefon samtidigt som anteckningar fördes.

I studien möjliggjorde intervjuer via *E-post* utförandet av intervjuer med fem aktörer och organisationer på Island. Med denna metod sparades transkriberingstid, vilket är att föredra,⁷² men det var även önskemål från några av respondenterna.

Både de personliga och E-post intervjuerna genomfördes på svenska, isländska eller engelska (se tabell 1). Transkriberingen utfördes genom en noggrann genomgång av inspelningarna och anteckningarna. Översättning från engelska och isländska till svenska gjordes med hjälp av språkprogram samt modersmålskunniga inom isländskan.

Tabellen nedan visar samtliga respondenter som har intervjuats:

<i>Namn</i>	<i>Yrke</i>	<i>Personlig/ E-post intervju</i>	<i>Datum/ Tid/ Språk</i>	<i>Intervjuguide i bilaga nummer</i>
Halla Ólafsdóttir	Restaurang- och markägare "Reynisfjara Black Beach"	Personlig	2016-04-16 Kl 10:50-11.15 Engelska & isländska	1A
Ólöf Ýrr Atladóttir	Turistrådschef (The Icelandic Tourist Board)	Personlig	2016-04-14 Kl 10-11 Svenska	1B
Thórdís Erla Ólafsdóttir	chef för turistbyrån i Vík och volontär på Víks räddningsteam	Personlig	2016-04-15 Kl 10-12 Engelska	1C

⁷⁰ Bryman, A. (2011). S.445

⁷¹ Ibid. S.653 & 655

⁷² Kvale, S. & Brinkmann, S. (2009). S.155

Jónas Gudmundsson	Projektansvarig för Safe Travel, isländska organisationen för räddning och förebyggande av risker	E-post	2016-04-11 Engelska	1D
Vidir Reynisson	Enhetschef för polismyndigheten södra Island	E-post	2016-05-02 Engelska	1E
[Konfidentiellt]	Miljö- och säkerhetsansvarig hos isländsk turoperatör	E-post	2016-05-09 Isländska	1F
[Konfidentiellt]	Guide och instruktör hos isländskt dykföretag	Personlig	2016-04-18 K1 14:35-15:00 Engelska	1G
Gudrún Helga S.	Naturguide på Island	E-post	2016-05-13 Svenska	1H
[Konfidentiellt]	Utbildningsansvarig för anställda hos isländsk turoperatör	E-post	2016-05-26 Isländska	1I

Tabell 1: *Tabell över intervjurespondenter.*

2.2.4 Alternativa tillvägagångssätt

Studien hade kunnat kompletteras med en dold observation på en guidad tur på Reynisfjara. Det hade kunnat ge värdefull information om vad turister får för information från naturguider gällande risker på natursevärdheten. Det valdes bort på grund av att en intervju istället hölls med markägare på plats och för att en observation av platsen kunde genomföras utan guide. Insamlingsmaterialet kompletterades istället med intervju svar från en naturguide som känner till Reynisfjara väl.

2.2.5 Tematisk analys

En tematisk analys på kvalitativ data innebär att selektera ut nyckelord och citat genom noggrant upprepad läsning⁷³ tills en förståelse för materialet uppnås. I denna studie har nyckelorden risk, säkerhet, natursevärdhet och organisation använts vid insamling av skriftligt och muntligt material. Genom transkribering, noga läsning och sammanställning av intervjumaterialet har studiens empiriska material kunnat analyseras och kopplas till studiens teoretiska referensram. Analyseringen har skett i flera steg där teman har kopplats ihop utmed processen. Materialet transkriberades till svenska, tolkades, tematiserades och analyserades.

⁷³ Bryman, A. (2011). S.128 & 655 & 528

2.3. Metoddiskussion

2.3.1 Studiens trovärdighet och tillförlitlighet

Validitet och trovärdighet försäkras i studien genom att datan är både relevant och giltig för undersökningen, samt att den lämpligaste metoden för att uppnå önskat resultat har använts.⁷⁴ Inom validiteten försvaras överförbarheten som försäkrar att studiens resultat kan användas i andra sammanhang.⁷⁵

Studiens *reabilitet* är beroende av att resultatet är pålitligt⁷⁶ och att studien kan leda till samma resultat⁷⁷ vid ett senare tillfälle.⁷⁸ Tillvägagångssättet av individuella intervjuer och observationen ger en bred bild av verkligheten. Dock kan föreliggande studie inte fullt ut försäkra att undersökningen kan ge samma resultat vid ett senare tillfälle då Island genomgår en snabb turismutveckling, men metoden är applicerbar att genomföra igen.

För att studien ska vara *generaliserbar* ska den kunna appliceras på andra samhällsvetenskapliga fenomen⁷⁹ och relevanta situationer.⁸⁰ Vid en kvalitativ datainsamlingsmetod kan det vara svårt att skapa generella resultat.⁸¹ Generaliseringen av föreliggande studie kan anses tveksam då studien är kvalitativ, men riskhanteringen och utvecklingsmöjligheterna kring är övergripande för Islands natursevärdheter. Fallstudien på Reynisfjara kan appliceras på andra privatägda natursevärdheter, speciellt i kustområden.

2.3.2 Metod- och källkritik

Kritik mot den använda *kvalitativa metoden* är att resultaten till hög grad är beroende av forskarens tolkning och att en annan person som utför samma studie skulle troligen erhålla och komma fram till andra resultat. Detta kan begränsa studien och leda till låg replikerbarhet, reliabilitet och generaliserbarhet.⁸² Fördelen däremot är att forskaren får en djupare förståelse och bredare syn på det undersökta fenomenet.⁸³ Studien ger en relativt objektiv och nyanserad bild av verkligheten då den utfördes av tre personer som tillsammans diskuterat fram eventuella tolkningar av studiens undersökta data.

Källkritik kan riktas mot information som hämtas från *webbplatser* då informationen inte behöver vara sanningsenligt granskad innan publicering.⁸⁴ Det kan vara problematiskt att information som presenteras på en webbplats inte är beständig och kan tas bort eller förändras på obestämd tid.⁸⁵ I föreliggande studie bedömdes tillförlitligheten genom en kontrollering av publiceringsansvarige.⁸⁶ Internetkällorna som använts ställdes även mot och kompletterades med andra källor för att ge studien trovärdighet och tillförlitlighet. *Vetenskapliga artiklar* hämtades in från databaser som Google Scholar, Leisure Tourism Database och World Travel & Tourism Council. Relevanta

⁷⁴ Kvale, S. & Brinkmann, S. (2009). S.264

⁷⁵ Bryman, A. (2011). S.52

⁷⁶ Ibid. S.52

⁷⁷ Teorell, J. & Svensson, T. (2007). S.59

⁷⁸ Kvale, S. & Brinkmann, S. (2009). S.263

⁷⁹ Wallén, G. (1996). S.118

⁸⁰ Kvale, S. & Brinkmann, S. (2009). S.281

⁸¹ Ibid. S.280

⁸² Stukát, S. (2012). S.36

⁸³ Ibid. S.37

⁸⁴ Alexanderson, K. (2012). S.15

⁸⁵ Ibid. S.17

⁸⁶ Ibid. S.13

artiklars författare kontrollerades med befattning och anställningsplats på universitet för att försäkra en hög sanningshalt.

Vid *kvalitativa intervjuer* måste hänsyn tas till transkriberingstiden.⁸⁷ Transkriberingen av materialet var genomförbart och för studiens resultat av stor betydelse. Då intervjuerna både antecknades för hand, på dator samt spelades in med mobil, var risken att gå miste om material liten. Kritiken mot denna metod kan anses vara att studien i hög grad är beroende av material från respondenter. Under studiens gång märktes respondenternas tidsbrist av i form av att de hade mycket annat arbete på grund av sommarsäsongens ingång, vilket resulterade i mindre intervjutid av vissa, än önskat. Vissa svårigheter stöttes även på i form av språkhinder. Engelskan är ett andraspråk från båda sidor, vilket medförde att vissa svar inte var så utförliga som vi önskat. Artiklar och intervjuer som översatts från isländska till svenska var tidskrävande att översätta, då endast en av författarna behärskar isländska. Hänsyn har tagits till att ord kan ändra betydelse vid översättning, därför har orden noga övervägts för att undvika missförstånd. Det som skulle kunna ha stor påverkan på resultatets tillförlitlighet är hur många respondenter som inkluderas i uppsatsen. Genom att inkludera fler turoperatörer i undersökningen hade fler synvinklar kunnat tillämpas. Fler deltagande naturguider och turoperatörer skulle kunna gjort resultatet mer representativt för riskhanteringen på Island. Trots önskan om fler intervjurepondenter, besvarar det inhämtade materialet som presenteras undersökningens syfte och frågeställningar. Eftersom riskhantering är ett känsligt ämne, valdes termer som "situation" och "incidenter" som synonymer till olyckor och riskfyllda händelser för att få ärliga svar i intervjuerna. I analysen har hänsyn tagits till alternativa tolkningar som kan förekomma av intervju svaren. Vid *E-post intervjuer* kan utvalda respondenter vid första kontakt ignorera mejlen eller ge svar av undermåttlig kvalitet.⁸⁸ Problemet stöttes på under studien, men var inte avgörande för resultatet. E-post intervjuerna möjliggjorde en snabb och effektiv datainsamling över det geografiska avståndet mellan Sverige och Island.

Den *dolda observationen* kan medföra etiska problem då de som befinner sig på platsen omedvetet påverkas och inte har möjlighet att ge sitt samtycke till deltagande.⁸⁹ Vi bedömer att ingen har påverkats av observationen på Reynisfjara, då fokus inte låg på turisternas beteende.

⁸⁷ Bryman, A. (2011). S.429

⁸⁸ Kvale, S. & Brinkmann, S. (2009). S.155

⁸⁹ Bryman, A. (2011). S.382

3. Teoretisk referensram

I följande avsnitt presenteras studiens teoretiska bakgrund. Först introduceras övergripande teorier inom organisation och planering. Efter det följer riskhantering, dess användbarhet inom riskuppfattning och kommunikation. Till sist behandlas aspekter som påverkar säkerheten såsom vägplanering och beslutsfattande.

3.1 Organisations- och managementteori

Hatch anser att organisationsteorin består av flera olika perspektiv och teorier som tillsammans visar hur organisationer fungerar, styrs, samspelar och påverkas av omliggande faktorer.⁹⁰ Organisationen måste anpassa sig till omgivningen för att överleva⁹¹ och måste således interagera, samspela och skapa ett nätverk med olika enheter, aktörer och andra organisationer.⁹²

Organisationer är beroende av management då det är grundläggande för att göra organisationen lönsam, effektiv och framgångsrik.⁹³ Inom managementteorin är ekonomiska drivkrafter som kvalitetssäkring,⁹⁴ planering, organisering, koordinering, kommandering och kontrollering centrala.⁹⁵ Managementteorin belyser vilka praktiska problem ansvariga inom organisationen kan ställas inför,⁹⁶ då chefernas aktiviteter påverkar organisationens effektivitet.⁹⁷ Chefer inom en organisation ska därför ansvara för att skapa mål och riktlinjer för organisationen. Dessa mål inkluderar hur arbetet ska utföras vilket i sin tur sätter organisationen i rörelse, ger möjligheter för arbetsordning samt att övervaka och förbättra arbetet kontinuerligt.⁹⁸ Inom organisationer fördelas roller, ansvar och kompetenser för olika uppgifter.⁹⁹ Hatch betonar således vikten av kommunikation kring beslutsfattande,¹⁰⁰ konflikter och motsättningar i olika ståndpunkter.¹⁰¹ För att nå önskade resultat och bryta negativa trender är det av stor betydelse att organisationen har tillgång till humankapital¹⁰² där den planeringsansvarige personen inom organisationen innehar bakomliggande kunskaper¹⁰³ kring planeringsprocessen.

Enligt Bustot och Grek krävs det rollfördelningar och välfungerande administratva funktioner för att undvika olyckor.¹⁰⁴ Det är centralt att organisationens ledning visar engagemang i säkerhet då en tydlig rollfördelning påverkar engagemang och framåtanda.¹⁰⁵ Huruvida riskhanteringen utformas påverkas av tillhörighet i form av ansvarsområde och befattning inom organisationen.¹⁰⁶

⁹⁰ Hatch, M. J. (1997). S.20-21 & 24

⁹¹ Ibid. S.85-86

⁹² Ibid. S.87-88 & 90-95

⁹³ Fagerudd, R. & Löttiger, M. (2012). S.8

⁹⁴ Larsson, K. (2008). S.25

⁹⁵ Fagerudd, R. & Löttiger, M. (2012). S.9

⁹⁶ Hatch, M. J. (1997). S.45

⁹⁷ Fagerudd, R. & Löttiger, M. (2012). S.8

⁹⁸ Ibid. S.9

⁹⁹ Business Dictionary (2016). *Organization*.

¹⁰⁰ Bacharach, S. B. & Lawler, E. J. (1980). S.1

¹⁰¹ Hatch, M. J. (1997). S.330, 358 & 382-385.

¹⁰² Nyström, J. (2003). S.257-258

¹⁰³ Ibid. S.258

¹⁰⁴ Bustos, S. & Grek, N. (2006). S.20

¹⁰⁵ Nilsson, B. & Rydholm, A. (2016). S.28

¹⁰⁶ Susak, K. (2016). S.11 & 96

I Nauman och Söndergaards riskplanering betonas vikten av att fastställa en ansvarig som vet vad som ska göras när en händelse inträffar.¹⁰⁷ Det är samma person som har kunskapen om vad som behöver göras, som även ska utvärdera händelseförloppet för att förebygga och minska upprepning av händelsen igen.¹⁰⁸ Både organisationsteorin och managementteorin kritiserar för att de anses svåra att generalisera då det finns många olika perspektiv på teorierna som inte är helt samstämmiga.¹⁰⁹

3.2 Planeringsteori

Inom planeringsteorin beskrivs hur planeringsprocesser inom organisationer och aktörer fungerar.¹¹⁰ Planering behövs för att undvika ogenomtänkta och planlösa handlingar.¹¹¹ Planeringsprocessen utgår ifrån den befintliga situationen och bygger på utredningar och bakgrundsinformation som bildar ett kunskapsunderlag.¹¹² Bustos och Grek identifierar tre olika delar av planeringen: tekniska, administrativa och fysiska delar.¹¹³ Berner och Alharib antyder att en informationsdelning och integrativ planering behövs för att säkerställa turisternas säkerhet.¹¹⁴ Planeringsteorin kan problematiseras när planeringen blir inaktuell på grund av att värderingar förändras, nya mål sätts upp och andra försvinner.¹¹⁵ Följdaktligen är planeringen beroende av mänskliga handlingar som har olika mål och bakgrunder med planeringen.¹¹⁶

3.2.1 Säkerhetsplanering

Säkerhetsplaneringen ger förutsättningar för att förutse olyckor och således att skapa en trygg och säker miljö.¹¹⁷ Organisationer antar ofta säkerhetsstrategier för att säkerhetstillämpningen ska uppnå högre kvalitet. Watcher och Yorio presenterar ett säkerhetssystem som anger funktioner, roller och ansvarsområden.¹¹⁸ Det innefattar även strategier och protokoll. Dock kan denna dokumentation av säkerhet inte planera för, kontrollera eller försvara potentiella situationer som kan hända. Säkerhetsstrategier tenderar även att institutionaliseras genom politik, planer, rutiner och processer vilket gör det svårare att anpassa till naturliga och oundvikliga variationer som förekommer och de risker som påträffas.¹¹⁹

3.2.2 Kommunikativ planering

Kommunikativ planeringsteori bygger på att alla berörda intressenter som påverkas av en planering ska hålla en dialog för att erhålla legitimitet.¹²⁰ Khakee och Healey anser att tyngdpunkten inom kommunikativ planering ligger på samarbete.¹²¹ Alla inblandade i planeringsprocessen ska vara överens innan beslut tas¹²² för att undvika missförstånd och skador.¹²³ När flera aktörer kommunicerar och delar kunskaper med varandra under planeringen kan det ge större legitimitet för

¹⁰⁷ Nauman, A. & Söndergaard, S. (2010). S.13

¹⁰⁸ Ibid. S.13

¹⁰⁹ Hatch, M. J. (1997). S.20

¹¹⁰ Nyström, J. & Tonell, L. (2012). S. 85-89. **Via:** Fors, A. (2013). S.14

¹¹¹ Nyström, J. (2003). S.48 & 50

¹¹² Ibid. S.55 & 61

¹¹³ Bustos, S. & Grek, N. (2006). S.12

¹¹⁴ Berner, A., Alharbi, T. S., Carlström, E. & Khorram-Manesh, A. (2015).

¹¹⁵ Nyström, J. (2003). S.61

¹¹⁶ Ibid. S.77

¹¹⁷ Olofsson, A. (2013). S.9-10

¹¹⁸ Watcher, J. & Yorio, L. P. (2013).

¹¹⁹ Ibid.

¹²⁰ Susak, K. (2016). S.9

¹²¹ Khakee, A. (2000). S.24. **Via:** Petersson Forsberg, L. (2012). S.53 & Healey, P. (1997). S.29. **Via:** Wadstein, J. (2013). S.9

¹²² Hermelin, B. (2005). I: Berger, S. & Forsberg, G. (2005). S.313

¹²³ Healey, P. (1997). S.29. **Via:** Wadstein, J. (2013). S.9

besluten som diskuteras.¹²⁴ Kunskap anses därmed som socialt konstruerad och kommuniceras och utvecklas därför på olika sätt.¹²⁵ Frågor som kan försena planeringsprocessen faller ofta bort på grund av politiska krav och ineffektiva myndigheter.¹²⁶ Teorin får kritik för svårigheten att sammanväga olika intressen samtidigt som alla intressenter gör sin röst hörd.¹²⁷

3.2.3 Markanvändningsplanering

Turisters säkerhet på natursevärdheter påverkas av i vilken utsträckning en enskild aktör, organisation eller markägare ansvarar för riskhantering och tillhandahåller med räddningsresurser.¹²⁸ Markägarna beslutar om markens framtid¹²⁹ i termer av tillgång, utnyttjande och disposition. Markägaren kan påverka platsens tillgång genom att exempelvis ta inträdesavgifter av besökare, vilket följaktligen ger en kontroll av besöksstatistik.¹³⁰

Nyström menar att planeringen utgår ifrån markens specifika förutsättningar, exploatering av outnyttjade resurser, samt naturbevarande.¹³¹ Vidare betonar han vikten av att offentliga organ bidrar i planeringen och samverkan,¹³² då restriktioner, regler och lagstiftning påverkar platsens tillgång, och i sin tur säkerheten. Det kan exempelvis vara offentlig planering av nya vägar för att förebygga negativa effekter på marken och risker. Nyström menar att samarbete är centralt i planeringen, om aktörerna bara planerar för sin egen nytta kan negativa bieffekter uppstå.¹³³ Författaren poängterar att det kan vara svårt för den enskilda individen att ensam identifiera och bedöma eventuella risker på en ny plats. Därav är planering av markanvändning för natursevärdheter viktig både för att undvika att markens naturvärde tar skada, samt att turister som vistas på platsen råkar illa ut.¹³⁴

Enligt Kuenzi och McNeely är riskhanteringen på natursevärdheter en enorm utmaning då intressenter och aktörer som hanterar platsen är många, och därmed är det svårt att identifiera de ansvariga.¹³⁵ Riskhanteringen och den fysiska planeringen innefattar olika individer med olika intressen och mål som ställer krav på organisationens säkerhet. Susak menar därför att hänsyn måste tas av moraliska, juridiska och ekonomiska skäl.¹³⁶ De aktörer som utnyttjar natursevärdheter inom turismindustrin är bland annat resebyråer, guider, lokalsamhällen, markägare, transportörer, icke-statliga organisationer, regeringen och turisterna själva. Aktörerna är alla beroende av varandra, men har sina egna regler, mål och tillvägagångssätt gällande säkerheten. Således har aktörerna olika behov och motiv gällande markanvändningen.¹³⁷ Natursevärdheter hanteras genom två huvudsakliga åtgärder, bevarande av marken för att undvika överexploatering, samt att identifiera risker och informera om dem.¹³⁸

¹²⁴ Susak, K. (2016). S.9

¹²⁵ Healey, P. (1997). S.29. **Via:** Wadstein, J. (2013). S.9

¹²⁶ Susak, K. (2016). S.29

¹²⁷ *Ibid.* S.9

¹²⁸ Andersson, R. (2012). S.89

¹²⁹ Nyström, J. (2003). S.13

¹³⁰ *Ibid.* S.17

¹³¹ *Ibid.* S.11-12

¹³² *Ibid.* S.54 & 56

¹³³ *Ibid.* S.51-52

¹³⁴ *Ibid.* S.54 & 51

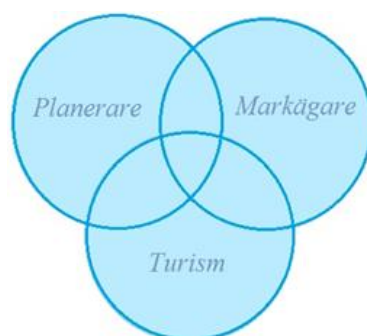
¹³⁵ Kuenzi, C. & McNeely, J. (2008). S.4-6

¹³⁶ Susak, K. (2016). S.4

¹³⁷ Nyström, J. (2003). S.12 & Marklund, E. (2014). S.7

¹³⁸ Kuenzi, C. & McNeely, J. (2008). S.4-6

Fischer har delat in markanvändare i tre grupper av intressenter beroende på aktörernas primära intresse av marken: planerare, turismsektorn och markägare. Gruppindelning kan i vissa frågor vara eniga medan i andra även skiljas åt. Således menar Fischer att gränserna mellan de tre intressegrupperna inte är tydliga och kan överlappa varandra. För att marken ska exploateras med hänsyn till alla påverkade intressenter krävs ett samspel.¹³⁹ Nedan presenteras de olika grupperna inspirerad av Fischers diagram "Planerare, markägare och turism":¹⁴⁰



Figur 2: Planerare, markägare och turism.¹⁴¹

Markägare är gruppen som presenteras av de som äger marken på en plats. Turismsektorn innefattar företag, organisationer och intressenter som arbetar med turister kring en natursevärdhet, vilka genererar inkomster av sin verksamhet. Planerare är tjänstemän som arbetar inom kommunen eller statliga organisationer och representerar hela samhällets intressen.¹⁴²

3.2.4 Planering för vägsäkerhetens riskhantering

Enligt Strömgren är det mest behandlade ämnet inom riskhantering och fysisk planering, trafik-säkerhet och trafikolyckor.¹⁴³ Bohlin och Elbe anser att vägarna är av stor betydelse då det fungerar som en länk till turismmarknaden på en destination.¹⁴⁴ Gunn och Var menar att själva vägen till en sevärdhet för turister även kan fungera som en upplevelse och att det därför är viktigt att vägen är intakt, välplanerad och bra skyltad.¹⁴⁵ Dessutom är det av stor betydelse att vägen är säker så att olyckor kan undvikas.¹⁴⁶ Infrastrukturen är därför en central ekonomisk aspekt inom samhällsplanering.¹⁴⁷ Forskning visar att utvecklingsgraden av en destinations infrastruktur påverkas av dess geografiska placering eller befolkningmängden.¹⁴⁸

När det gäller planering för trafiksäkerhet finns det en rad metoder för att analysera vägsäkerheten. Ett exempel på det är Performance Tracking som innebär att arbetet med trafiksäkerheten följs upp med statistik, därefter får trafikmyndigheten tips på åtgärder som kan minska olyckorna. Det huvudsakliga syftet med att analysera vägsäkerheten är att minska dödsantalet samt svårt skadade i

¹³⁹ Fischer, M. (2010). S.7

¹⁴⁰ Ibid. S.8

¹⁴¹ Ibid. S.8

¹⁴² Ibid. S.7

¹⁴³ Strömgren, M. (2006). S.16. Via: Susak, K. (2016). S.6

¹⁴⁴ Panasiuk, A (2007). *Tourism infrastructure as a determinant of regional development*. & Bohlin, M., & Elbe, J. (2007). S.13

¹⁴⁵ Gunn, C. A., & Var, T. (2002). S.53

¹⁴⁶ Björkman, K. & Karlsson, A. (2006). S.16

¹⁴⁷ Panasiuk, A (2007). *Tourism infrastructure as a determinant of regional development*. & Bohlin, M., & Elbe, J. (2007). S.13

¹⁴⁸ Gunn, C. A., & Var, T. (2002). S.53

trafiken. Björkman och Karlsson anser att genom detta system, kan säkerhetsbrister identifieras och åtgärdas, dessutom kan långsiktiga samarbeten skapas.¹⁴⁹

Det finns två typer av riskreduceringar i trafiken, teknologibaserade och rättighetsbaserade. De teknologibaserade belyser användning av den senaste tekniken för att reducera riskerna vid trafikolyckor. Att vidta dessa åtgärder kan innebära en ständig uppdatering av ny teknik vilket är kostnadsintensivt. Rättighetsbaserade utgör lagstiftning som till exempel Sveriges Nollvision som innebär riskreducering i trafiken. Däremot stiger marginalkostnaderna ju färre antal trafikolyckor. Kostnaderna går till investeringar som infrastruktur.¹⁵⁰

3.3 Risk och säkerhet

Riskkommunikation

Warg definierar begreppet riskkommunikation som ett flöde av information och riskvärdering mellan experter, myndighetstjänstemän, intressegrupper och allmänheten.¹⁵¹ Löfstedt menar att grunden i riskkommunikation ligger i att lyssna och bygga transparenta kommunikationslänkar, vilket inger förtroende. Det möjliggörs genom en dialog mellan inblandade riskhanteringsaktörer där samtliga presenterar åtgärder och förslag.¹⁵²

Grunden inom riskhanteringen är att förebygga och förbereda organisationen inför en potentiell olycka. Det proaktiva stadiet inom riskhantering innefattar planering, övning och kommunikation, där kommunikation är en närvarande och essentiell del under hela processen. Således finns det två huvudsakliga grenar inom riskkommunikation: proaktiv, vilken innebär att information ges i förebyggande syfte, och retroaktiv vilken förekommer när olyckan inträffat.¹⁵³ Genom proaktiv riskkommunikation kan både konflikter och olyckor undvikas.¹⁵⁴ Kommunikation och informationsutbyte är till för att betona kunskap och exempelvis vikten av säkerhetstillämpningar. Wachter och Yorio anser att anställda inom organisationer bör informeras om incidenter för att uppnå högre säkerhet i arbetet.¹⁵⁵

Risker som inträffar mer sällan är svårare att förutspå och förvarna om, vilket problematiserar riskreduceringen. Det kan leda till att riskhanteringsaktörer ser risker och dess konsekvenser som orimliga och därav väljer bort förebyggande säkerhetsåtgärder, såsom varningar. En kommunikativ konflikt kan uppstå mellan turisternas förväntningar om säkerhetsvarningar och huruvida informationen sedan uppfylls. Agrell menar följdaktligen att det av den anledningen inte går att beskylla någon för utebliven förvarning om risker.¹⁵⁶ Trovärdighet, förtroende och tillit är utgångspunkten i kommunikation och således relationer aktörer emellan.¹⁵⁷ Bristande riskinformation kan leda till att förtroendet skadas vilket i sin tur kan resultera i förödande konsekvenser.¹⁵⁸ Riskkommunikation inger förtroende och tillit i termer av medvetenhet och trovärdighet. Då riskinformation förmedlas genom

¹⁴⁹ Björkman, K. & Karlsson, A. (2006). S.12

¹⁵⁰ Susak, K. (2016). S.3-4

¹⁵¹ Warg, L.-E. (2000). S.51. **Via:** Santo, D., Wallin, M. & Wessman, A. (2006). S.11

¹⁵² Löfstedt, R. (2000). S.35. **Via:** Santo, D., Wallin, M. & Wessman, A. (2006). S.11

¹⁵³ *Ibid.* S.11

¹⁵⁴ Warg, L.-E. (2000). S.61. **Via:** Santo, D., Wallin, M. & Wessman, A. (2006). S.12

¹⁵⁵ Wachter, K. J. & Yorio, P. L. (2013).

¹⁵⁶ Agrell, W. (2005). S.215. **Via:** Santo, D., Wallin, M. & Wessman, A. (2006). S.10

¹⁵⁷ Hedkvist, R. (2002). S.8. **Via:** Santo, D., Wallin, M. & Wessman, A. (2006). S.13

¹⁵⁸ Palm, L. & Falkheimer, J. (2005:5). S. 41. **Via:** Santo, D., Wallin, M. & Wessman, A. (2006). S.10

en envägskommunikation, menar Warg att det är betydelsefullt att informationen uppfattas korrekt.¹⁵⁹

När en säkerhetsincident har inträffat, bör alla anställda inledningsvis kommunicera med varandra internt, samt ta del av olycksutredningen. Företag kan dela information via utskriftsmedia som affischer och broschyrer, för att öka besökarens kognitiva medvetenhet om risker.¹⁶⁰ Att kommunicera säkerhet har utgångspunkt i avskräckning och kontrollen av olyckor, vilket ekar i effekterna av turister och aktörers trygghet på destinationen, enligt Hall, Timothy och Duval.¹⁶¹ När turister antar att en plats är säker bör aktörerna inte oro dem genom att berätta om en tidigare tragedi på platsen, utan istället endast presentera de basala säkerhetsrestriktionerna.¹⁶² Adaval och Wyer samt Rittichainuwat antyder att kommunicera negativa säkerhetsaspekter i en berättande form eller brödtext, resulterar i färre negativa effekter på oro, än när de presenteras i en uppriktad lista.¹⁶³

Riskperception

Innan riskhanteringsprocessen påbörjas bör riskperception och riskuppfattning undersökas, det vill säga hur människor bedömer och upplever risker.¹⁶⁴ Riskperception ger ökad förståelse för hur den komplexa processen av beslutsfattande och ansvar fördelas i samhället.¹⁶⁵ Hall et al. betonar vikten av att analysera turisternas beslutsprocesser när det gäller säkerhetsproblem,¹⁶⁶ då sårbarheten på en destination i allra högsta grad påverkar turisternas beslutsfattande.¹⁶⁷

Ordet risk innebär olika saker för olika individer vilket gör att riskuppfattningen skiljer sig åt. Det medför en problematik med att kommunicera en risk eller fara och att få människor att ta den på allvar innan en olycka inträffat.¹⁶⁸ Det finns vissa grupper av turister som söker sig till, och tillfredsställs av riskzoner, eller risktagande. Andersson presenterar i sin studie skillnader på hur olika grupper av människor tenderar att uppleva risker och rädslor.¹⁶⁹ Utifrån det ges organisatoriska åtgärder som belyser alla aspekter av riskuppfattning och risktagande, en förutsättning att förbättra riskhanteringen.¹⁷⁰ Imboden menar att säkerhet, kontroll och komfort är ledord i aktiviteter i naturturism och för att kunna planera och hantera säkerheten på en aktivitet bör de tre begreppen utgöra utgångspunkten.¹⁷¹

Trots att olyckor som får stor medial uppmärksamhet ofta händer mer sällan än mindre olyckor som får mindre medial uppmärksamhet, upplevs de utgöra en större risk.¹⁷² Rittichainuwat menar att alltför stränga säkerhetsåtgärder på en destination skapar osäkerhet och misstänksamhet om negativa händelser som inträffat på platsen.¹⁷³ Uppenbara säkerhetsåtgärder skapar istället en

¹⁵⁹ Warg, L.-E. (2000). S.51. **Via:** Santo, D., Wallin, M. & Wessman, A. (2006). S.11

¹⁶⁰ Wachter, K. J. & Yorio, P. L. (2013).

¹⁶¹ Hall, C. M., Timothy, D. J. & Duval, D. T. (2004).

¹⁶² Rittichainuwat, B. N. (2013).

¹⁶³ Adaval, R., & Wyer, R. S. (1998).& Rittichainuwat, B. N. (2013).

¹⁶⁴ Bentley, T. A., Cater, C. & Page, S. J. (2010).

¹⁶⁵ Susak, K. (2016). S.3

¹⁶⁶ Hall, C. M., Timothy, D. J. & Duval, D.T. (2008).

¹⁶⁷ Rittichainuwat, B. N. (2013).

¹⁶⁸ Santo, D., Wallin, M. & Wessman, A. (2006). S.8

¹⁶⁹ Andersson, B. (2005). S.49. **Via:** Susak, K. (2016). S.5

¹⁷⁰ Bentley, T. A., Cater, C. & Page, S. J. (2010).

¹⁷¹ Imboden, A. (2012).

¹⁷² Lupton, D. (1999) S.21. **Via:** Santo, D., Wallin, M. & Wessman, A. (2006). S.10

¹⁷³ Rittichainuwat, B. N. (2013).

oönskad oro för säkerheten och ger en negativ bild hos de flesta segment av turister.¹⁷⁴ Vidare menar Pinhey och Iverson samt Sönmez och Graefe att turister som har mer erfarenhet av en viss destination blir mer medvetna om riskerna på platsen.¹⁷⁵

Risk- och säkerhetshantering

Det finns ett flertal definitioner av begreppet risk. Regester och Larkin definierar begreppet risk som ett sätt att mäta den negativa effekten ett problem kan medföra.¹⁷⁶ Planeringen av riskhantering fungerar som ett verktyg för operatörer att identifiera, bedöma och kontrollera deltagarens aktiviteter vilket kan leda till en mer säker upplevelse menar Bentley, Cater och Page.¹⁷⁷ Riskhantering i ett proaktivt stadiet utgör även en effektiv grund i säkerhetsarbetet.¹⁷⁸ Vid riskreducering måste planeraren basera säkerhetsåtgärder utifrån data om sannolikhet och konsekvenser av risker. Då planeraren ofta är beroende av politiken, kan planeringen för minimering av riskerna, medvetet eller omedvetet underskattas, enligt Susak.¹⁷⁹ Nauman och Söndergaard menar att en organisation kan förutse händelser, samt dess inverkan, genom riskplanering. En riskplanering innehåller i praktiken ett antal steg som presenteras nedan:¹⁸⁰

- Definiera påverkande faktorer
- Beskriva påverkande faktorer för en specifik händelse
- Undersöka konsekvensernas storlek och sannolikheten att de inträffar
- Minimera risken att händelsen inträffar
- Fastställa en ansvarig som vet vad som ska göras när en händelse inträffar
- Uppdatera riskplanen kontinuerlig

I dessa olika steg inkluderas en incidenthantering som förmedlar information om vem som har ansvaret vid en händelse och hur situationen hanteras. Personen ska efteråt utvärdera händelseförloppet för att förebygga och minska riskerna för att händelsen inträffar igen, enligt Nauman och Söndergaard.¹⁸¹

Stoop har delat in grupper av aktörer i tre kategorier utifrån hur de förhåller sig till risker. Exploatörer och initiativtagare betraktar ofta risker indirekt i form av funktion och underhåll då de har drivkrafter som lönsamhet och drift, framför risk- och säkerhetsaspekter. Följaktligen äventyrar denna kategori säkerhetsgränserna. Den andra kategorin är räddningstjänsten och allmänheten som har likvärdiga krav på säkerheten. Räddningstjänsten arbetar med ett kortsiktigt riskperspektiv som har sin utgångspunkt i säkerhet och skydd mot olyckor.¹⁸² Däremot antyder Stoop att räddningstjänsten bör blandas in tidigare i planeringsprocessen, vilket följaktligen skulle stärka såväl samarbete som riskreducering i processen. Den tredje och sista kategorin är administratörer och planerare. De fungerar som konfliktlösare mellan de olika kategorierna samtidigt som de inkluderar aspekter

¹⁷⁴ Rittichainuwat, B. N. (2013).

¹⁷⁵ Pinhey, T. K., & Iverson, T. J. (1994). **Via:** Rittichainuwat, B. N. (2013). & Sönmez, S. F., & Graefe, A. R. (1998). **Via:** Rittichainuwat, B. N. (2013).

¹⁷⁶ Regester, M. & Larkin, J. (2005) S.17. **Via:** Santo, D., Wallin, M. & Wessman, A. (2006). S.6

¹⁷⁷ Bentley, T. A., Cater, C. & Page, S. J. (2010).

¹⁷⁸ Chapovalova, L. (2011). S. 41

¹⁷⁹ Susak, K. (2016). S.10

¹⁸⁰ Nauman, A. & Söndergaard, S. (2010). S.13

¹⁸¹ *Ibid.* S.13

¹⁸² Bergström, C. (2006). S. 160. **Via:** Susak, K. (2016). S.11

som miljö, hållbarhet och säkerhet i sin riskhantering.¹⁸³ Vid riskreducering måste planerare basera säkerhetsåtgärder utifrån data om sannolikhet och konsekvenser av risker. Då planeraren inte sällan är beroende av politiken, kan planeringen för minimering av riskerna medvetet eller omedvetet underskattas.¹⁸⁴

Tarlow identifierar följande tre steg som viktiga att ha med i en professionell riskhanteringsstrategi. Det första är planering för exempelvis sök- och räddningsarbete. Nästkommande steg är hantering av platsen i syfte att avvärja olyckor, det kan exempelvis vara att införa säkerhetsvakter. Därefter kontrollering, vilket kan vara att begränsa platsens tillgänglighet eller att tillgodose de anställda i räddningsteamet med säkerhetsutrustning. Det sista steget, triage handlar om beslutsfattande med tyngdpunkten i att upptäcka brådskande skador.¹⁸⁵

Bentley et al. menar att riskfaktorer för skador inte uppstår av en enstaka händelse, utan genom en interaktion av vissa nyckelfaktorer.¹⁸⁶ Riskhanteringen utgörs av tre huvudsakliga element lokalisering, tekniska och beteendemässiga som bör vara i fokus för förebyggande insatser och i operatörers strategier för riskbedömningar.¹⁸⁷ Dessa påverkas främst av faktorer som nivån av erfarenhet hos guider och deltagare, förnuftiga operativa beslut, kommunikationssystem och ett effektivt informationsutbyte. Exempelvis påverkas lokalisering av geografiska faktorer som främst utgör negativa eller föränderliga väderförhållanden och förekomsten av farliga markförhållanden. Bentley et al. antyder att ett effektivt informationsutbyte påverkas av deltagarens vana med miljön och i vilken utsträckning deltagaren följer instruktionerna. Även lokaliseringskontroller och tekniska hjälpmedel ökar deltagarens säkerhet.¹⁸⁸

Riskanalys

En riskanalys innebär att förbereda för både positiva och negativa oväntade händelser. Vid en riskanalys utförs beredskapsåtgärder för att hantera eventuella händelser och således minimera risker.¹⁸⁹ En organisation kan utveckla en övergripande riskhanteringsförmåga genom en risk- och sårbarhetsanalys¹⁹⁰ där analysen i sig, enligt Hassel, anses lika betydelsefullt som processen att ta fram en risk och sårbarhetsanalys.¹⁹¹ Analysen utgör beslutsunderlaget för beslutsfattandet gällande risker samtidigt som analysens process skapar en säkerhetskultur och således en riskmedvetenhet hos de involverade aktörerna.¹⁹²

Bentley et al. menar att små incidenter ofta har samma bidragande orsaker som allvarliga eller livshotande skador.¹⁹³ Författarna har studerat hur organisationer påverkar deltagares säkerhet under aktiviteter i naturen. Studiens resultat visar att den främsta riskreduceringen är att analysera tillbudsrapporteringar av skador.¹⁹⁴ Bentley et al. menar att ledningen i organisationen således bör

¹⁸³ Susak, K. (2016). S.10

¹⁸⁴ Ibid. S.10

¹⁸⁵ Tarlow, P. E. & Goldblatt, J. (2002). S.30

¹⁸⁶ Bentley, T. A., Cater, C. & Page, S. J. (2010).

¹⁸⁷ Ibid.

¹⁸⁸ Ibid.

¹⁸⁹ Tonnquist, B. (2008). S.147

¹⁹⁰ Hassel, H. (2012). & Vastveit, K. R., Eriksson, K., & Njå, O. (2014). *Via*: Nilsson, B. & Rydholm, A. (2016). S.5

¹⁹¹ Hassel, H. (2012). *Via*: Nilsson, B. & Rydholm, A. (2016). S.26

¹⁹² Ibid. S.5

¹⁹³ Bentley, T. A., Cater, C. & Page, S. J. (2010).

¹⁹⁴ Ibid.

utveckla ett riskhanteringsprogram med tyngpunkten på säkerhet. I programmet rapporteras olyckor och tillbud rutinmässigt och därefter följs upp av en granskning.¹⁹⁵

Andra metoder för riskreducering är att förutspå riskerna genom att räkna ut sannolikhet. Lichtenberg-metoden bygger på beräkningar för hur stor sannolikhet det finns för att olika risker inträffar och vilka konsekvenser dessa medför.¹⁹⁶ En annan metod är miniriskmetoden där en identifiering av risker, värdering av konsekvenser och en åtgärdsplan med strategier görs.¹⁹⁷ För att genomföra en riskanalys borde frågorna nedan följas:¹⁹⁸

- Finns det några generella risker som är identifierbara?
- Har organisationen förmåga att kunna bedöma vilka risker som finns?
- Har tidsplanen en buffert för att kunna hantera risker?
- Finns det tillgång till kompetens och resurser som kan behövas?

Genom att utgå från ovanstående referensram kan organisationer utvärdera tidigare händelser för att identifiera brister, samt göra en nulägesanalys. Följaktligen handlar riskanalyser om att se till att misstag inte upprepas vilket sker genom en uppföljning. När riskanalysens dokumentation ständigt uppdateras, kan avvikelser snabbt upptäckas vilket synliggör risker.¹⁹⁹

3.4 Beslutsfattande

Riskhanteringen kan effektiviseras genom att fastställa en tydlig rollfördelning mellan inblandade aktörer, tillgodose med tillräckliga resurser och avslutningsvis etablera en regelbunden uppföljningsfunktion som efterlevs.²⁰⁰ Nilsson och Rydholm presenterar fyra huvudsakliga orsaker som påverkar beslutsprocesser vid riskreducerande åtgärder. Den första är enskilda personers engagemang, vilketskapar insikt och framåtanda. Därefter är det formativa orsaker, exempelvis att ämnen som aktualiseras via media skapar en medvetenhet kring frågorna hos beslutsfattare. Den tredje orsaken är ekonomi och resurser. Således är beslutsfattande och prioritering av åtgärder starkt beroende av resurser som ekonomisk tillgänglighet.²⁰¹

Majoriteten av alla olyckor orsakas av osäkra handlingar och därför kan ledares beslutsfattande vara avgörande för säkerheten, enligt Watcher och Yorio.²⁰² Kunskapsbasen påverkar i allra högsta grad beslutsfattandet.²⁰³ Innan ledare vidtar åtgärder bör sannolikheten för olyckor utvärderas, därefter tänkbara konsekvenser. Slovic menar att människor ofta överskattar sannolikheten för osannolika händelser.²⁰⁴ Den känslomässiga påverkan till riskkällan är av central betydelse, då erfarenheter av olyckor som har hänt vid en viss plats kan påverka beslutsfattandet. Även möjligheten att själv kunna kontrollera situationen spelar stor roll vid beslutsfattande.²⁰⁵

¹⁹⁵ Bentley, T. A., Cater, C. & Page, S. J. (2010).

¹⁹⁶ Odhe, J. & Zetterberg, J. (2011). S.23

¹⁹⁷ Ibid. S.23

¹⁹⁸ Ibid. S.22

¹⁹⁹ Ibid. S.25

²⁰⁰ Nilsson, B. & Rydholm, A. (2016). S.35

²⁰¹ Ibid. S.35

²⁰² Watcher, J. & Yorio, L. P. (2013).

²⁰³ Susak, K. (2016). S.15

²⁰⁴ Slovic, P. (1994). S.63

²⁰⁵ Ibid. S.63

En insats komplexitet har ett starkt samband till olyckans utformning och omfattning i fråga om storlek och antal inblandade aktörer. Dessa faktorer påverkar i sin tur riskhantering och beslutsfattandet vid en räddningsinsats.²⁰⁶ En svårighet med beslutsfattande vid komplexa insatser är att varje beslut sker i en komplex beslutsprocess. Det innebär att varje beslut ses som synergister som påverkas av varandra och ändrar utformning utifrån åtgärder. Svårigheten blir att besluten är beroende av varandra och att de måste fattas i nutid.²⁰⁷

Naturalistic decision making (NDM) används som ett verktyg för att förstå hur erfarna ledare tar beslut i kontextrika miljöer, som exempelvis naturen. NDM innefattar hur beslut tas från inledande kunskap om situationen, situationsmedvetenhet, samt lägesbedömning utifrån erfarenhet och det som framträder till vilka alternativa val som finns, genomförandet av beslut och reflektioner efteråt.²⁰⁸ Orasanu och Cannolly listar NDM situationer som ledare behandlar i naturen:²⁰⁹

- Osäkra dynamiska miljöer - vädret.
- Förändring och utveckling av mål - fysiska och sociala förhållanden tvingar en förändring av planen.
- Åtgärder och återkoppling - negativa effekter av att fortsätta i dåligt väder.
- Meningsfulla konsekvenser - ett dåligt beslut kan resultera i en olycka.
- Flera deltagare - den sociala gruppen.

Det är ledningens uppgift att se till att medarbetarna har de kunskaper som kan behövas för att uppnå en god säkerhet.²¹⁰ Att personalen tränas i säkerhetsfrågor handlar om att de ska öka kunskapen och medvetenheten om risker. Utbildningarna kan innebära att kunskapen gällande säkerhetsmedvetenheten ökar och att kontroll uppnås.²¹¹

²⁰⁶ Susak, K. (2016). S.15

²⁰⁷ Ibid. S.15

²⁰⁸ Boyes, M. A. & O'Hare, D. (2003).

²⁰⁹ Mattsson, B. (2000). S.55

²¹⁰ Davidsson, G., Haeflner, L., Ljungman, B. & Frantzich, H. (2003). S.48

²¹¹ Watcher, J. & Yorio, L. P. (2013).

4. Empiri

Nedan presenteras eget insamlat material i form av intervjusvar från organisationer och aktörer på Island (se tabell 1 över respondenter). Det kompletteras med annat insamlat faktamaterial och material, däribland en observation kring Reynisfjara.

4.1 Säkerhet- och riskhantering - intervjuer

4.1.1 Intervju med Islands turistrådschef

Islands turistråd har som uppdrag att samordna aktiviteter och utbildningar till turistbyråer och operatörer. De handlägger även kvalitetssystemet Vakinn och ger ut licenser åt turismoperatörer och turismbolag. Ólöf Ýrr Atladóttir arbetar som turistrådschef och ansvarar främst för kommunikationen utåt till studenter, forskare och journalister.

Turistrådet ansvarar för turisternas säkerhet genom infrastruktur och miljöfrågor, med fokus på hur natursevärdheter är uppbyggda. Ólöf menar att de huvudsakliga faktorerna som påverkar säkerheten på natursevärdheter i dag är främst planering och att sevärdhetens tillgång bör anpassas till antalet turister för att undvika skador. Hon anser att det är en balansgång mellan att göra en sevärdhet säker och att ödelägga upplevelsen. Således finns det ett samband mellan turisternas säkerhet och naturvården. Att exempelvis avskärma sevärdheterna med plexiglas skulle påverka den naturnära upplevelsen och därför att det är viktigt att utforma strategier till varje enskild destination gällande restriktioner, tillgång och säkerhetsfrågor. Det är således viktigt att utnyttja verktyg som är anpassade till de olika natursevärdheternas förutsättningar för att utifrån det, anpassa säkerhetsstrategierna. Informationsutgivning bör därefter mätas i fråga om tillgänglighet och hur väl budskapet når ut till turisterna. Införandet av skatt eller tullavgifter är möjliga säkerhetsåtgärder i framtiden vilket skulle medföra att de privata markägarna får mer intäkter till att förbättra säkerheten för turister.²¹²

I dagsläget kritiserar statens system gällande intäkter för markägare då de huvudsakliga turismintäkterna, såsom skatter från faciliteter som restaurang och hotell, går till staten och inte till markägarna av natursevärdheten. Om en del av turistikronan istället hade gått som bidrag till markägarna, hade det kunnat täcka kostnader för infrastruktur och säkerhetsåtgärder på platsen, menar Ólöf.²¹³ Vidare anser Ólöf att det är av stor betydelse att alla aktörer och organisationer som verkar på en natursevärdhet som Reynisfjara, har ett nära samarbete. Markägarna har det slutgiltiga ordet om en natursevärdhet ska avskämmas eller inte. De offentliga aktörerna kan enbart hjälpa till med stöd i form av pengar för underhållning och säkerhetsenheter som första-hjälpen utrustning, skyltar, temporära vakter och rep.²¹⁴ I nuläget vistas turisterna på eget ansvar på de flesta natursevärdheterna runt om i landet och Ólöf menar att:

“Om markägarna börjar ta inträde på natursevärdheter, börjar de samtidigt ansvara för turisternas säkerhet.”²¹⁵

²¹² Atladóttir, Ólöf Ýrr. Chef hos the Icelandic Tourist Board (2016).

²¹³ Ibid.

²¹⁴ Ibid. & Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vík och volontär på Víks räddningsteam (2016).

²¹⁵ Atladóttir, Ólöf Ýrr. Chef hos the Icelandic Tourist Board (2016).

Det blir på så vis en omfördelning av ansvarsrollen om inträdesavgifter införs på natursevärdheter, avslutar hon.

4.1.2 Intervju med projektchefen på Safe Travel

Den isländska organisationen Safe travel är en del av ett säkerhetsprojekt som startades år 2010 i samarbete med turistrådet och polisen. Organisationen arbetar med riskreducering i ett proaktivt stadie i form av utbildning, informationsgivning, och utveckling av ny lagstiftning gällande utbildningar för guider.²¹⁶ Safe Travel gör således inga riskanalyser på olyckor.²¹⁷

Enligt Jónas Gudmundsson, projektchef för Safe Travel, är det främst infrastrukturen på Island som påverkar turisternas säkerhet. Han menar att infrastrukturen inte är utvecklad för att inrymma antalet turister som anländer i nuläget. En till påverkande faktor är väderförhållanden. Turisterna underskattar det föränderliga vädret i kombination med att de överskattar sina egna kunskaper och erfarenheter. Trots alla olyckor som skett vid Reynisfjara antyder Jónas att Reynisfjara inte är farligt. Dock menar han att det bör införas tillsynsmän på alla natursevärdheter med så stort antal besökare. De åtgärder som Safe Travel fokuserar på i nuläget är införande av tillsynsmän på utvalda platser samt att de placerar ut varnings- och informationsskyltar.²¹⁸

Safe Travels informationsgivning sker främst genom deras webbplats. Här kartläggs detaljerad information kring säkerheten i följande kategorier: utomhus, köra, resväg och kartor. Det finns också en checklista med förslag på utrustning vid olika aktiviteter.²¹⁹ Organisationen har monterat 50 TV-skärmar runt om i landet med information som behandlar lämpligt resebeteende, väderlekar, vägförhållanden och varningar. Safe Travel lämnar även förslag till ICETRA på trafiksäkerhetsaspekter i den fysiska planeringen som en del av deras operativa ansvar för säkerhet. Således samarbetar de med att föreslå åtgärder gällande justeringar på riskfyllda platser. De hjälper även till med att söka efter och rädda människor i nödsituationer.²²⁰

4.1.3 Södra Islands polismyndighet - Intervju med enhetschef

Polisinspektören Vidir Reynisson menar att samarbeten mellan myndigheter och aktörer inom turismindustrin, är en förutsättning för att öka turisternas säkerhet. Att ha regelbundna möten med informationsgivning aktörerna emellan bör således vara centralt i planeringen. Poliskåren samarbetar med en rad organisationer och turismaktörer gällande säkerheten, däribland Safe Travel. Finansiellt stöd är viktigt för att möjliggöra att arbetet med att begränsa riskerna. Dessutom är det absolut nödvändigt att vara förberedda på att turisterna till landet ökar. Vidir menar att alla individer är ansvariga för sin egen säkerhet, men om det gäller specifika risker eller faror kan det vara olika ansvariga.²²¹

Den hastiga ökningen av turister senaste året, har lett till att polisen utökat säkerhetsplaneringen för att anpassa sig. De har sökt finansiering för dessa planer och inväntar nu besked från regeringen. Polisen använder samma riskmodell för alla faror, där de fem stegen är: analysera - förebygga - förbereda - reagera - återbygga. Vidir nämner att det inte går att välja vilket steg i modellen som är

²¹⁶ Safe Travel (2016). *Safetravel The official source for safe adventure in Iceland*.

²¹⁷ Gudmundsson, Jónas. Projektansvarig på Safe Travel (2016).

²¹⁸ Ibid.

²¹⁹ Islands meteorologiska kontor (2015). *Safetravel*.

²²⁰ Gudmundsson, Jónas. Projektansvarig på Safe Travel (2016).

²²¹ Reynisson, Vidir. Enhetschef för polismyndigheten södra Island (2016).

viktigast på grund av att operatörerna i regionen är så olika, men om riskuppskattningen är gjord på korrekt sätt borde det leda till rätt strategi för förebyggande. Alla incidenter som lett till personskador rapporteras till polisens registrerings- och loggningssystem och hanteras av utredningsavdelningen som har ansvaret för riskanalyserna av olyckorna. Däremot är det bara de allvarliga incidenterna som går vidare för undersökning och rapportering. Avslutningsvis poängterar Vidir att det är många olyckor som faller bort och inte rapporteras till polisen.²²²

4.1.4 Isländsk turoperatör

Intervju med miljö- och säkerhetsansvarige

Företaget är en av de största turoperatörerna i landet och erbjuder dagsturer och guidade turer med bussar över hela Island, däribland Reynisfjara. Företaget är även med i kvalitetssystemet Vakinn, både kvalitetsmässigt och miljömässigt. Turoperatören har framtagit säkerhets-, hälso- och arbets-skyddsstrategier där de värdesätter anställdas och kunders säkerhet.²²³

Personalen utbildas två gånger per år i miljö- och säkerhet. Innan guidade turer utförs riskbedömningar och åtgärder för riskreducering. Således har företaget en handlingsplan om en olycka inträffar. Chauffören som kör deltagarna går igenom handlingsplanen dagligen. Handlingsplanen innehåller information om säkerhet och det är guiderna som ansvarar för att informera turisterna gällande risker och säkerhetsaspekter. Således är guiderna de främsta kontaktpersonerna och kommunikatörerna. Företaget tar enbart ansvar för passagerarna när de befinner sig i bilarna. När turisterna sedan lämnar fordonet, överlämnas de på egen risk. Turoperatörens miljö- och säkerhetsansvarige menar att de främsta påverkande faktorerna för säkerheten är tillgången till platsen, platsens utformning och till exempel fallrisker. Vidare är det vägsäkerheten och slutligen turisternas okunskap och hänsynslöshet gällande säkerhetsrestriktioner.²²⁴

Intervju med utbildningsansvarige för anställda

Enligt ansvarige för personalutbildningen inom turoperatörföretaget, följer de ett protokoll under personalutbildningar. Där tas de viktigaste frågorna som kan uppstå under en utflykt upp, som personalen bör kunna ta itu med själva. Vid en allvarlig olycka finns det med i beredskapsplanerna att polisen ska involveras. I början av turen presenteras väderförhållanden, faror och lämplig skyddsutrustning. Deltagarna uppmanas att alltid vara försiktiga i naturen och att ta hänsyn till säkerhetsaspekter. Alla guider har en lista som de får när de åker på en resa, över de risker som är kända och som passagerarna ska varnas för.²²⁵

Om guiderna personligen är medvetna om flera aspekter som eventuellt är farliga på platserna, uppmanas de att anmäla det till kvalitets-, miljö- och säkerhetsavdelningen inom företaget. Varningar betraktas som en integrerad informationsdelning från guiderna och därför kan passagerarna inte skuldbelägga företaget om de hamnar i olyckor, menar utbildningsansvarige.²²⁶

²²² Reynisson, Vidir. Enhetschef för polismyndigheten södra Island (2016).

²²³ Miljö- och säkerhetsansvarig hos isländsk turoperatör (2016).

²²⁴ Ibid.

²²⁵ Utbildningsansvarig för anställda hos turoperatör (2016).

²²⁶ Ibid.

4.1.5 Intervju med naturguide på Island

Gudrún Helga S. arbetar som naturguide och anordnar utflykter till natursevärdheter med turistgrupper på Island. Hon menar att det finns en hel del risker att ta hänsyn till i naturen. Turisterna är ofta ovana vid Islands extrema natur vilket medför att riskerna inte sällan underskattas. Därför menar hon att marknadsföringen kring risker inte är ansvarsfull i nuläget. Trots att rep och varningsskyltar monterats, respekterar inte turisterna säkerhetsgränserna och överskrider de för att få till ett bättre fotografi. När turister går över säkerhetsavgränsningar och utsätter sig för farliga risker, såsom att gå för nära havet, ingriper Gudrún. Däremot upplever hon att verbala varningar inte har så stor effekt. Turisterna ler eller skrattar ibland åt det och äventyrar gränserna ändå.²²⁷

Det finns en stor kunskapslucka hos många guider, menar Gudrún. Guider som varken är utbildade eller välbekanta med den isländska naturen har inte rätt förutsättningar för att leda en grupp, rent säkerhetsmässigt. Gudrún berättar att vid turer till extrema naturområden såsom en glaciär, hyr hon in en specialiserad glaciärguide för den utflykten. Formellt sätt gör hon inga riskbedömningar, det vill säga dokumenterat i pappersform, men hon är väl medveten om de säkerhetsrisker som finns. För att göra en riskbedömning och försäkra sig om att vägförhållandena är bra, ringer Gudrún alltid vägverket ICETRA. Följdaktligen kommunicerar hon med kollegor om potentiella risker. Under turens gång kan ruttplaneringen hastigt ändras på grund av väderförhållanden. Vid en guidad tur informerar Gudrún inledningsvis om säkerhet och risker i naturen generellt, sedan berättar hon om den pågående säkerhetsdebatten på Island. Därefter varnar hon sina deltagare om risker under den specifika turen. Vanligtvis behöver hon upprepa varningarna ett flertal gånger under turen. Efter utflykterna utvärderar Gudrún turen och risker som uppstod. Om hon upptäckt någon specifikt farlig plats ringer hon polisen och tipsar.²²⁸

Guidning i Reynisfjara

Naturguiden Gudrún är en av guiderna som fortfarande besöker Reynisfjara med turistgrupper. Hon åker till Reynisfjara innan varje tur, för att undersöka dagens förutsättningar. Under turens gång varnas turisterna om farorna med att gå nära vattnet. Hennes rekommendationer är att stanna åtminstone 15 meter från strandkanten och att inte vända ryggen till havet. Däremot är det farligt att istället gå alltför nära bergväggen, då det finns risk för stenras. Gudrún har själv aldrig erfårit en drunkningsolycka på Reynisfjara, men hon har sett turister gå farligt nära strandkanten och de kraftfulla vågorna. När det händer, berättar Gudrún om den kinesiska mannen som omkom i februari, för att varna.²²⁹ En annan turguide, Hermann Valsson, antyder i en intervju med MBL att det framförallt är turister från Asien som inte inser farorna på Reynisfjara. Oftast förknippas stränder med varmt vatten och komfort. Medan stränderna på Island i verkligheten bör förknippas med kraftiga vågor och nollgradiga vatten, menar Hermann.²³⁰

²²⁷ S., Gudrún Helga. *Naturguide på Island* (2016).

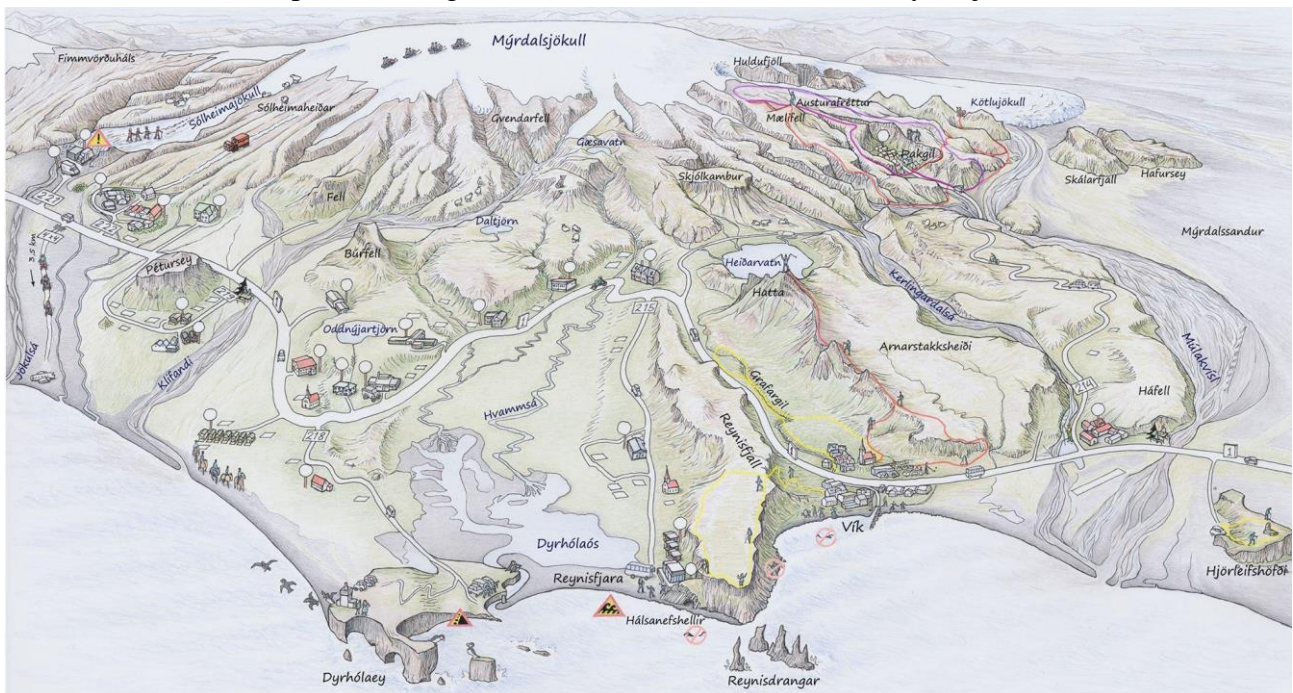
²²⁸ *Ibid.*

²²⁹ *Ibid.*

²³⁰ MBL (2016). *Six people in danger on Reynisfjara beach.*

4.1.6 Intervju med turistbyråchefen i Vík

Vík är en gammal fiskeby belägen på sydöstra Island med omkring 450 invånare (se Víks geografiska läge i figur 1). Den främsta turistsevärdheten i Vík är lavastranden Reynisfjara med sina klippformationer och basaltpelare.²³¹ Figur 2 nedan visar staden Vík och Reynisfjara.



Figur 3: Ritad karta över Mýrdal där Vík och Reynisfjara är belägna. Tillförfogandeställd av Thórdís Erla Ólafsdóttir.²³²

Vík är starkt beroende av turistindustrin som dominerar arbetsmarknaden i området. Efter att Promote Iceland utvecklat marknadsföringen för Vík, har turismökningen blivit svårhanterlig enligt Thórdís Erla Ólafsdóttir, Víks turistbyråchef. Den ökade turismen har lett till bostadsbrist för lokalbefolkningen. Således finns det inga hus till försäljning och lokalbefolkningen har tvingats flytta. Vík får idag ett bostadsbidrag av staten till 500 invånare, medan det under högsäsong ska finnas boende åt 5 000 personer i området. Förutom bostadsbristen är de främsta säkerhetsutmaningarna i dagsläget infrastrukturen och väderförhållanden.²³³

Víks turistbyrå är en plattform för all turismrelaterad kommunikation och information. Thórdís samordnar även marknadsföringen med omkring 50 olika turismoperatörer i området. Turismoperatörerna innefattar allt från sevärdheter, guideföretag, vandrarhem, till mekaniker och bilbärgare. Turistbyrån i Vík informerar turisterna om farorna på natursevärdheter i området genom broschyrer, kartor och varningar. Det kan exempelvis vara information från transportmyndigheten ICETRA om ansvarsfullt resande inom off-road körning, eller information från Road.is om väderförhållanden och eventuella varningar. I dagsläget utformar turistbyrån en ny turistkarta som ska innehålla mer säkerhetsinformation. Kartan ska utmärka varningstrianglar på riskfyllda områden samt redogöra för vilka områden där en guide krävs.²³⁴

²³¹ Visit South Iceland (2016). *Vík*.

²³² Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vík och volontär på Víks räddningsteam (2016).

²³³ *Ibid.*

²³⁴ *Ibid.*

Thórdís menar att det är en balansgång mellan att informera om säkerhet och skrämna turisterna med säkerhetsrestriktioner. Samtidigt är turisternas vilja att se natursevärdheterna ofta större än farorna, vilket leder till att turisterna ibland struntar i säkerhetsinformationen och åker till farliga platser ändå. Thórdís antyder att vissa grupper av turister är mer riskbenägna än andra då de är ovana med Islands naturförhållanden och därmed underskattar riskerna. Víks främsta målgrupp är medelålders turister, alltifrån backpackers till stora busslaster med asiater. Thórdís berättar att hon har hört att många kinesiska turister går en kurs som heter "How to act in Iceland as a tourist", innan de åker till Island. I kursen ingår lektioner om landets dramatiska väderförhållanden. Trots alla olyckor som skett, ser Thórdís fortfarande turister som går över inhägnader bara för att fotografera från en bättre vinkel. Enligt Thórdís, är de optimala, minst hänsynslösa turisterna intresserade och pålästa om såväl historien som vädret, och besöker inte Vík bara för att fotografera.²³⁵

Thórdís menar att turistaktörer och organisationer kan förbättra säkerheten genom att samarbeta med Safe Travel och använda Vakinnns säkerhetskriterier. Utöver det borde företag förse sin personal med utbildningar samt införskaffa all utrustning som behövs för de olika turena.²³⁶

4.1.7 Intervju med volontär inom räddningsteamet i Vík

Förutom rollen som turistbyråchef arbetar Thórdís även som volontär inom Víks räddningsteam. Hon berättar att räddningsteamet utgörs av volontärer utan kravspecifik utbildning för räddningsarbete och att antalet personer på arbetspasset beror på hur många som gjort sig tillgängliga. Stadens räddningsteam består av ett tjugotal lokalbor som turas om att arbeta i skift. Detta leder till att antalet volontärer som är tillgängliga kan varieras allt mellan två till tio stycken. Majoriteten av volontärerna bor inte heller i Vík på grund av bostadsbristen. Säkerhetsutrustningen finansieras genom att frivilliga lokalbor pantar petflaskor åt räddningsteamet. Volontärarbetarna säljer även toalettpapper för att få in pengar. Ibland får även räddningsteamet säkerhetsutrustning i gåvor. De har till exempel fått en syrgastub och en Jeep av den brittiska armén efter Eyjafjallajökuls vulkanutbrott.²³⁷

Thórdís berättar att räddningsteamet har en detaljerad räddningsplan vid ett vulkanutbrott och en mer improvisativ plan när det gäller olyckor i havet. Vid olycksfall i havet ringer de drabbade 112 där polisen kontaktas först, därefter ambulansen och vid behov kontaktas sedan räddningsteamet. Vid allvarigare olyckor kallas även en helikopter från Reykjavík in, vilket tar cirka en timme. Om en olycka sker i Reynisfjara tar det omkring en halvtimme för räddningsteamet att hämta utrustning och att sjösätta räddningsbåten. Efter en olycka, handlägger polisen olycksstatistiken. Efter ett olycksfall på Reynisfjara skickar polisen över dokumentationen till räddningsteamet så att de kan komplettera med information om händelsen. Utifrån statistiken och dokumentationen om olyckan görs sedan en riskanalys av Safe Travel.²³⁸

En annan faktor som påverkar säkerheten i Vík är sjukvård efter en olycka. Det finns nämligen enbart en doktor och en sjuksköterska i Vík. Dessutom har apoteket endast öppet vardagar mellan 9-12. Thórdís menar avslutningsvis att det finns många luckor i lagen kring turisternas säkerhet. Vid ett

²³⁵ Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vík och volontär på Víks räddningsteam (2016).

²³⁶ Ibid.

²³⁷ Ibid.

²³⁸ Ibid.

tillfälle fick räddningsteamet larm om grupp som gått vilse på glaciären Sólheimajökul, där den isländska guiden hade glömt att ta med pannlamporna. Thórdís berättar att:

*“Det finns många lagliga luckor för turisternas säkerhet, vilket leder till att den mest basala utrustningen ibland förbises, såsom ficklampor och hjälmar. Lagar och regler borde byggas upp från grunden så att alla turismoperatörer säkerställer turisternas säkerhet.”*²³⁹

4.1.8 Intervju med markägare av Reynisfjara

Markägarna ansvarar för marken på natursevärdheter och ägarna kan antingen vara privata, kommunala eller statliga. Markägarna bestämmer inte bara över natursevärdheternas mark, utan beslutar även om tillgång och åtgärder i fråga om att avskärma platsen från turister för att skydda marken.²⁴⁰ Reynisfjara ägs idag av uppemot 100-150 markägare. Markandelar har gått i arv i flera generationer vilket gör att inte alla markägare är identifierade.²⁴¹

Halla Ólafsdóttir, en av markägarna, berättar att hon och hennes familj främst tar ansvar över sin mark genom att markera vägar och avgränsa känsliga områden med rep.²⁴² Eftersom markägarna inte tagit inträdesavgift på natursevärdheten, har de berättigats stöd för uppbyggnation av säkerhetsåtgärder hos Islands turistrådsfond ”The Icelandic tourism site development fund”.²⁴³

År 2014 öppnade Halla med familj restaurangen The Black Beach restaurant intill parkeringen till Reynisfjara, i syfte att få intäkter av turisterna som vistas på natursevärdheten. Av Reynisfjaras omkring 2 000 dagsbesökare, väljer ungefär 200 turister att äta här.²⁴⁴

Till sommaren planeras parkeringsavgifter införas vid Reynisfjara, dock inte med samtliga markägares samtycke. Initiativtagare är bolaget Reynisfjara ehf, som driver restaurangen The Black Beach. Enligt ett pressmeddelande från MBL anses det vara nödvändigt att ta betalt av besökare då de ansvariga genom sådana avgifter, kan få in resurser för att kunna förbättra servicen och säkerheten.²⁴⁵ Men bolaget Reynisfjara ehf arrenderar bara marken och övriga markägarna fick kännedom om planerna genom medierna. I dagsläget har markägarna ännu inte godkänt parkeringsavgifterna.²⁴⁶

Inträdesavgifter som en typ av säkerhetsåtgärd för Reynisfjara har varit ett omtalat ämne efter flertalet olyckor. Turistrådschefen Ólöf anser att en inträdesavgift inte är någon attraktiv lösning då landet är känt för sin närhet och lättillgänglighet till naturen. Ólöf berättar att om markägarna börjar ta inträde, börjar de samtidigt ansvara för turisternas säkerhet. För att göra det säkert för turisterna på Reynisfjara anser hon istället att både markägarna och de som utnyttjar platsen borde samarbeta kring ansvar och säkerhet.²⁴⁷

²³⁹ Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vík och volontär på Víks räddningsteam (2016).

²⁴⁰ Ibid. & Atladóttir, Ólöf Ýrr. Chef hos the Icelandic Tourist Board (2016).

²⁴¹ Ólafsdóttir, Halla. Restaurang- och markägare på Reynisfjara black beach (2016).

²⁴² Ibid.

²⁴³ Ibid. & Atladóttir, Ólöf Ýrr. Chef hos the Icelandic Tourist Board (2016).

²⁴⁴ Ólafsdóttir, Halla. Restaurang- och markägare på Reynisfjara black beach (2016).

²⁴⁵ MBL (2016). *Hefja gjald-töku á bíla-stæði við Reyn-is-fjöru.*

²⁴⁶ Islandsbloggen (2016). *Parkeringsavgifter vid Reynisfjara införs i sommar.*

²⁴⁷ Ólafsdóttir, Halla. Restaurang- och markägare på Reynisfjara black beach (2016).

Efter den senaste dödsolyckan satte markägarna upp nya säkerhetstavlor i förhoppning om att göra fler turister medvetna om farorna. Markägaren Halla menar att turisterna gör som de vill och att de alltid kommer utsätta sig för fara genom att gå så nära gränsen som det går. Trots att det fortfarande sker dödsolyckor på Reynisfjara idag, kommer markägarna inte stänga natursevärdheten för allmänheten.²⁴⁸

“Olyckor är naturliga, man kan göra det bästa för att förhindra dem, men de kommer alltid ske. En väg stängs inte av bara för att det har skett olyckor på den, man kan enbart förbättra så att det sker färre. Det är turisternas eget ansvar att se upp för sig själva och sin säkerhet, inte bara här på Reynisfjara, utan på alla platser runt om i landet.”²⁴⁹

4.2 Natursevärdheten Reynisfjara - observation

Klockan är 5:45 i Reykjavík. Det är den 16 april. Vi ritar ut dagens destination på kartan – Vík via Reynisfjara. Distans: 190 km. Fordon: Kia Picanto. Roadtrip!

Bilvägen slingrar sig i en dalgång genom den kuperade, nakna topografin. I horisonten syns snöklädda fjäll och omgivningen präglas av mörka magmatiska bergarter i varierande kantiga former. Träd och buskar – totalt frånvarande. Från bilfönstret ser det ut som ett månlandskap, likt en science fiction-film. Vår framhjulsdrivna hyrbil kämpar sig uppför en brant backe. Att de flesta kör runt i fyrhjulsdrivna jeepar och SUV:ar är inte konstigt. Utsikten från berget är sensationell och vi försöker hitta en vägren eller parkeringsficka för att stanna till, utan framgång. Vi saktar istället ner och vevar ner bilrutorna. En pust av den milda april-vinden susar i korsdraget. Den vassa marken ligger tre höjdmeter under vägkanten och det finns inget vägräcke?! Ofattbart. Skulle någon köra av vägen här skulle bilen volta nedför bergsstupet. Anmärkningsvärt är också att den smala riksvägen inte heller har något mitträcke för mötande trafik. Det är snarare regel än undantag på Island märker vi ganska snart. Här finns det bara skyddsräcken i extremt skarpa kurvor med svindelframkallande stup intill. Att statistiken för bilolyckor är hög här har sin förklaring. Det har även alla uppställda träkors intill vägen. Gåshuden ryser längs armarna. I dag är vädret klart, temperaturen mild och vägen torr. Undra hur denna väg hade varit en hal, dimmig januarimorgon.

Vi fortsätter köra mot vår destination, den gamla fiskebyn Vík på sydöstra Island. Det kärva landskapet präglas av berg som varvas med dalar. En glaciärflod slingrar sig nedför en bergssluttning. Floden övergår i ett vattenfall. Solljuset fångar de glittrande vattenkristallerna som snart övergår till en färgexplosion i regnbågsform.

Hyrbilar och turistbussar trängs på den gropiga grusparkeringen intill restaurangen Black Beach. Regnet faller mjukt på bilrutan. En grupp med asiater drar på sig regnponschos över huvudet och ner över systemkameran. De följer en stig som leder ned mot havet och lavastranden Reynisfjara Black Beach. En bastant varningsskylt lyser upp vid sidan av stigen, den illustrerar farliga områden vid stranden. Gruppen passerar helt oberörda. Bilder på varningsskyltarna hittas i bilaga 2.

²⁴⁸ Ólafsdóttir, Halla. Restaurang- och markägare på Reynisfjara black beach (2016).

²⁴⁹ Ibid.

Kustlinjen möts av ett mäktigt berg som stupar ned i en klippvägg mot havet. En pojke klättrar orädd upp på det vassa berget. Oroliga föräldrar står nedanför och ger instruktioner. Runt krönet sträcker sig den granitfärgade, branta bergsväggen majestätiskt upp ur den svarta, glimmande lavasanden. Det är den mest spektakulära strand vi någonsin skådat. Bergsväggen präglas av mattgråa basaltformationer i form av rektangulära lodräta stenblock som står uppradade som en sångkör i olika höjder och avstånd. Tillsammans skapar sångkören, basaltpelarna, ett surrealistiskt konstverk, med en symmetri likt trappsteg på en pyramid. Majoriteten av betraktarna beskådar den iögonfallande geologin genom kameran och använder stentrappan som fotobänk. De våghalsiga använder trappan för att klättra upp på berget.

Längre fram längs bergsväggen gömmer sig mörka grottor med spetsiga väggar och tak. Här gömmer turister sig för regnet som börjat falla intensivt och piskar mot berget. Ljudet från de livfulla vågorna som våldsamt slår sig ned över strandkanten får akustik i grottan. Det vita havsskummet ligger kvar likt bomull på den svarta sanden.

Vid havskanten står en turist kaxigt nära våglinjen för att fotografera bergsväggen. Plötsligt slår en våg över kanten. Det hörs skrik. Turisten springer för sitt liv och kommer lindrigt undan med blöta fötter. Naturens krafter har en annan dimension här på Island. Att det inte finns varken en livvakt, eller livbåt här är märkligt, ansvarslöst. Vi märker snart att turisten inte är ensam om att utmana kraften från vågorna för att få till en bra bild. Det här är ingen traditionell slät strand som sluttar ut i havet, här har vågorna format ett skarp stup i strandlinjen som störtar ned mot havet. Sanden består av blanknötta lavastenar i storlek som M&Ms, vilket gör den tung att gå i. Desto tyngre blir den att springa i när vågorna jagar en. Det är naturens krafter som styr här, utanför människans kontroll. Det senaste dödsfallet här var för ganska precis två månader sedan i dag. En filmfrekvens om det som hände den dagen målas upp i tankarna.

Turisterna i sikte kan räknas på en hand. I lavasanden syns svagt utmärkande fotspår som leder mot änden på stranden. Ett stenkast ut från stranden reser sig två enorma triangulärt formade klippor. Geologins svar på pyramider. Enligt isländsk sägen är klipporna ett resultat av troll som fångats av solljuset och blivit förstenade.

Ett medelålderspar antog sig utmaningen att klättra upp för klipporna mot bergetstoppen för att, gissningsvis, få en bra utsiktsbild. De vankar sig tveåget uppåt, längs den tvärt sluttande väggen. Av iakttagningen att döma ser det ut som att de missbedömt svårighetsgraden med att bestiga berget. Efter några spänningsfyllda minuter, kom paret välbehållna upp på bergets topp. Ner kommer man ju alltid.

Efter några händelserika timmar av observationen lägger vi intryck av beteenden, säkerhet och vår deltagande observation i ryggsäcken och går tillbaka till parkeringen och Black Beach restaurangen för att intervjua markägaren Halla Ólafsdóttir. Bilder från observationen hittas i bilaga 3.

4.3 Säkerhet- och riskhantering i landet och på natursevärdheten Reynisfjara - insamlad fakta

4.3.1 Reynisfjara

Reynisfjara är en svart lavastrand belägen vid Islands sydöstra kust intill byn Vík, Myrdalur (se figur 3). Hit kommer hundratusentals besökare årligen för att se stranden som ramas in av meterhöga vågor på ena sidan och de geologiska fenomenen basaltpelare på den andra sidan.²⁵⁰ Stranden är med sina omkring 2 000 besökare varje dag²⁵¹ en av Islands mest populära natursevärdheter, men även en av de mest olycksdrabbade.²⁵² Havet vid Reynisfjara är otroligt oförutsägbart vilket gör det till en generellt farlig plats²⁵³ på grund av de enorma och giriga vågorna. Var fjärde våg blir vanligtvis mycket mer kraftfull, vilket turisterna inte är förberedda på. Vågorna kan ibland dra med sig underlaget på strandkanten och således förvandla stranden till hav på några sekunder.²⁵⁴

Risker på Reynisfjara har uppmärksammats i medier på senare tid efter flertalet olyckor inom loppet av några år.²⁵⁵ Oftast handlar det om drunkningsolyckor eller att turisterna missbedömer tidvattnet och blir instängda av havet i en stengrotta.²⁵⁶ I maj 2007 omkom en kvinna från USA när hon sveptes ut mot havet av en våg. I januari 2013 lyckades en guide livrädda en kvinna som låg desorienterad på stranden, på väg att bli neddränkt av vattnet. År 2014 sveptes en man ut till havs, men lyckades undkomma oskadd.²⁵⁷ Vid ett annat tillfälle, 2015, såg tre turguider en ensam kanadensisk turist hamna i vattnet och sprang efter för att dra upp honom. Alla fyra lyckades ta sig upp, men vågorna var kraftiga. I februari 2016 hamnade sex personer i vattnet då de stod för nära havet och hann träffas av två vågor innan en turguide såg vad som hände och lyckades dra upp dem.²⁵⁸ Fler exempel på turister som har hamnat i vattnet och varit nära att svepas ut till havs i år, 2016, har publicerats i MBL,²⁵⁹ Visir²⁶⁰ och Icelandic Magazine.²⁶¹

Den senaste dödsolyckan i Reynisfjara skedde den 10 februari 2016 då en kinesisk man sveptes ut i havet av en våg när han fotograferade.²⁶² Mannen som omkom hade klättrat på basaltpelarna.²⁶³ Vid klockan 10 på olycksdagen kallades räddningsteamet från Vík och Västmannaöarna in, samt kustbevakningens helikopter.²⁶⁴ Strax därefter meddelade Södra Islands poliskår på sin Facebook sida att en man dött på stranden.²⁶⁵ Thórdís, chef för turistbyrån i Vík och volontärarbetare i räddningsteamet, berättar att hans huvud slogs mot bergsväggen av vågorna och att han troligtvis omkom omedelbart. Däremot antyder hon att en syrgasmask eventuellt hade kunnat rädda mannens liv

²⁵⁰ Guide to Iceland (2016). *Information about Black Sand Beach – Reynisfjara*.

²⁵¹ Ólafsdóttir, Halla. Restaurang- och markägare på Reynisfjara black beach (2016). & Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vík och volontär på Víks räddningsteam (2016).

²⁵² Islandsbloggen (2016). *Parkeringsavgifter vid Reynisfjara införs i sommar*.

²⁵³ MBL (2016). *Reynisfjara beach death: The wave hit the basalt columns*.

²⁵⁴ S., Guðrún Helga. Naturguide på Island (2016).

²⁵⁵ Hafstad, V. (2016). *Tourist Dies in Reynisfjara Beach*.

²⁵⁶ Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vík och volontär på Víks räddningsteam (2016).

²⁵⁷ Hafstad, V. (2016). *Tourist Dies in Reynisfjara Beach*.

²⁵⁸ MBL (2016). *Six people in danger on Reynisfjara Beach*.

²⁵⁹ MBL (2016). *Tourist almost swept out to sea at Reynisfjara beach*.

²⁶⁰ Visir (2015). *Dumdristig turist i Reynisfjara*.

²⁶¹ Icelandic Magazine (2016). *Two travellers stopped when they planned to go for a swim at Reynisfjara beach*. & Icelandic Magazine (2016). *Foreign traveller rescued as he swept into the sea at Reynisfjara beach*.

²⁶² Atladóttir, Ólöf Ýr. Chef hos the Icelandic Tourist Board (2016).

²⁶³ MBL (2016). *Reynisfjara beach death: The wave hit the basalt columns*.

²⁶⁴ Hafstad, V. (2016). *Tourist Dies in Reynisfjara Beach*. Icelandreview.

²⁶⁵ Ibid.

under andra omständigheter. Räddningsteamet hade inte tillgång till någon syrgasmask vid olycks-
tillfället.²⁶⁶

Det framgår att väderförhållandena den 10 februari var mycket bra under olycksdagen, med lugnt
hav, ljus himmel och knappt några vindar.²⁶⁷ Bryndís Fanney Sveinsdóttir, volontär i Víks rädd-
ningsteam, berättar i en tidigare intervju med MBL att havet var ovanligt lugnt på olycksdagen,
lugnare än det hade varit hela vintern. Hon berättar att turisten som omkom den 10 februari inte
befann sig innanför ett avspärrat område på stranden. Förklaringen visar sig vara att inget område
var avspärrat.²⁶⁸

Efter de senaste olyckorna vid Reynisfjara har säkerhetsåtgärder varit ett omtalat ämne i staden
Vík.²⁶⁹ Polisen monterade efter olyckan upp nya varningsskyltar i området och införde även tempo-
rära säkerhetsvakter i två veckor.²⁷⁰ Bryndís i räddningsteamet, säger i en tidigare intervju att det
skulle vara ett krav att ha en livvakt på en sevärdhet som besöks av hundratals människor varje dag.
Hon anser att:

*“Det är viktigare att ha vakter där i stället för på höglandet som vaktar mossan. Jag är en
miljövårdare men jag värderar mänskligt liv mer.”²⁷¹*

Halla Ólafsdóttir, en av de hundratals markägarna vid Reynisfjara menar, i samtycke med Iceland-
review, att säkerhetsvakter inte kommer att minska olyckorna. Då turisternas beteende inte förän-
drades när temporära vakter infördes under två veckors tid efter att den kinesiska mannen omkom,
fortsätter hon.²⁷² Turistrådschefen antyder att det är polisen som avgör om det krävs permanenta
säkerhetsvakter eller inte.

*“Säkerhetsvakter är oftast inte någon lösning då det är väldigt kostnadsintensivt, plus att platsen
måste avspärras med meterhöga stängsel när det inte finns några vakter på plats.”²⁷³*

Efter att polisen testat att ha säkerhetsvakter, utan framgång, har nu Södra Islands Polischef Sveinn
Kristján Rúnarsson istället föreslagit en säkerhetsklocka på stranden, som varnar för farliga
vågor.²⁷⁴ Projektchefen för Safe Travel, Jónas Gudmundsson anser att säkerhetsvakter är en tänkbar
åtgärd för en plats med många turister, men även skyltningar och information om farorna kan göra
det säkrare.²⁷⁵ Trots att flera åtgärder har gjorts på Reynisfjara med större varningsskyltar, tempo-
rära vakter och verbala varningar,²⁷⁶ finns det turister som ignorerar dessa och skador fortsätter att
ske.²⁷⁷

²⁶⁶ Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vík och volontär på Víks räddningsteam (2016). & MBL (2016). *Reynisfjara beach death: “The man’s wife and children were in total shock.”*

²⁶⁷ MBL (2016). *Reynisfjara beach death: The wave hit the basalt columns.*

²⁶⁸ Ibid.

²⁶⁹ Ibid.

²⁷⁰ Hafstad, V. (2016). *Tourist Dies on Reynisfjara Beach.*

²⁷¹ MBL (2016). *Reynisfjara beach death: The wave hit the basalt columns.*

²⁷² Gomm, T. (2016). *Safety Watch on Reynisfjara Beach. No use at all!*

²⁷³ Ólöf Ýrr Atladóttir, chef hos the Icelandic Tourist Board (2016).

²⁷⁴ Hafstad, V. (2016). *Tourist Dies on Reynisfjara Beach.*

²⁷⁵ Jónas Gudmundsson, projektansvarig på Safe Travel (2016).

²⁷⁶ Fontaine, P. (2016). *Death At Reynisfjara.*

²⁷⁷ Robert, Z. (2016). *Tourists Ignore Warnings at Reynisfjara.* & Hafstad, V. (2016). *Warning Signs on Reynisfjara Beach.* & Hafstad, V. (2016). *Police Watch Set up on Reynisfjara Beach.*

På grund av de stora olycksriskerna, omnämns Reynisfjara vara en mardröm för turguider.²⁷⁸ Följden till denna osäkerhet har resulterat i att flera turismorganisationer uteslutit Reynisfjara som besöksmål på grund av de stora olycksriskerna, däribland guideföretaget SuperJeep²⁷⁹ och andra guider i Vík.²⁸⁰

4.3.2 Vakinn – Kvalitetssystem

Vakinn är ett kvalitet- och miljösystem som har syftet att stärka kvalitet, säkerhet och miljömedvetenhet inom isländsk turism. Systemet drivs av det isländska turistrådet som leder projektet i samarbete med isländska Resebranschföreningen SAF, Islands Innovationscenter och den isländska Turismföreningen “Icelandic Tourism Association”. Vakinn stödjer företag inom turismnäringen genom vägledning om riktlinjer, samt data och checklistor som används för att förbättra arbetsrutinerna.²⁸¹

Vakinn har fastställt särskilda kvalitetskriterier för olika kategorier av turisttjänster såsom turer i naturen, hästridning och biluthyrning. För att erhålla certifieringen måste företag uppfylla 100 procent av de särskilda kriterierna som gäller för företaget och tjänsterna som erbjuds.²⁸² Särskilda säkerhetskriterierna för turer i naturen innefattar att företaget har en skriftlig säkerhetsplan för alla sina turer med deltagare.²⁸³ Säkerhetsplanen delas in i huvudkategorierna säkerhetsutrustning, kommunikationsenheter, transportmedel, instruktioner om lokala förhållanden, samt reseplaner.²⁸⁴

Guiderna måste enligt kriterierna medhava den utrustning och kunskap som krävs för att kartlägga gruppens geografiska läge, samt reagera på nödsituationer och välja eventuella tillfartsvägar för räddningsteam om en olycka inträffar. Sådana sök- och räddnings- samt självräddningstekniker kan vara sändtagare för användning i bergsområde. En checklista har sammanställts om säkerhetsutrustning på turer och utflykter, till exempel förstahjälpen-utrustning, kommunikationsverktyg, ytterligare kläder, visselpipor och sändtagare samt rep.²⁸⁵

Företaget anpassar antalet guider utefter antalet deltagare beroende på vilken typ av utflykt och potentiell risk. När det gäller utflykter på havet och sjöar, måste bestämmelserna enligt isländska transportmyndigheten ICETRA följas. Inför varje tur eller aktivitet går guiden igenom alla detaljer i resplanen och planerar rutt utifrån väderprognoser. Väderförhållanden kartläggs med tecken på försämring av väder som kan leda till allvarlig fara. Därefter kontrolleras förmåga och erfarenhet hos deltagarna. Guiderna har kunskapen om hur instruktioner om säkerhetsfaktorer ska förmedlas till deltagarna, vilka kan vara lokala förhållanden och vädermönster. Guiden har således en interaktion med kunder om informationsflödet. Därefter kontrolleras gruppen i form av rörelsehastighet och beslut, som anpassas utifrån gruppens erfarenhet.²⁸⁶ Vid en guidad tur krävs det att minst en av guiderna har en kompetensanpassad specialutbildning och/eller erfarenhet inom vägledning för den specifika turen. Företaget ansvarar för att deras anställda guider informeras och

²⁷⁸ S., Guðrún Helga. Naturguide på Island (2016).

²⁷⁹ RUV (2016). *Sarpurinn*. Farliga Reynisfjara & Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vík och volontär på Víks räddningsteam (2016).

²⁸⁰ Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vík och volontär på Víks räddningsteam (2016).

²⁸¹ Vakinn (2016). *About Vakinn*.

²⁸² Ólöf Ýrr Atladóttir, chef hos the Icelandic Tourist Board (2016).

²⁸³ Vakinn (2016). *Quality Criteria*.

²⁸⁴ Vakinn (2014). *Specific Criteria*.

²⁸⁵ Ibid.

²⁸⁶ Ibid.

kontinuerligt utbildas. Minst en anställd guide eller gruppleddare på varje utflykt måste ha genomgått kurser som omfattar förstahjälpen, säkerhet på sjö- och hav, navigation och turism.²⁸⁷

En av de totalt 67 aktörer som i dagsläget är kvalificerade av Vakinn²⁸⁸ för turer i naturen finns bland många ett dykföretag som anordnar dyk- och snorklingsturer i Islands sprickzon Thingvellir. En guide och instruktör som arbetar på dykföretaget berättar att det under en tur alltid finns en guide på fyra turister som är med och dyker. Dessutom står det alltid en anställd på land som har uppsyn tills dykarna har passerat platsens farligaste ställe. Enligt guiden och instruktören är de anställda väl förberedda ifall en olycka skulle inträffa. Det finns till exempel alltid en säkerhetsbox med utrustning för bland annat hjärt- och lungräddning på land och samtliga guider har en visselpipa för att tillkalla uppmärksamhet.²⁸⁹ Trots säkerhetsåtgärderna har ett flertal olyckor inträffat på platsen, där den senaste allvarliga olyckan ägde rum i januari år 2016 när en kinesisk kvinna omkom då hon sjönk 30 meter till botten och blev medvetslös.²⁹⁰ En olycka som än i dag är obesvarad och håller på att utredas.²⁹¹

4.3.3 Planering av vägar och vägsäkerhet

Trafikmyndigheten ICETRA ansvarar för vägsäkerheten och har som avsikt att göra vägarna säkra, hållbara och tillgängliga. ICETRA sköter bland annat administrationen av transportfrågor och gör säkerhetstillsyner för transportstrukturer och navigering.²⁹² På transportmyndighetens officiella hemsida presenteras information till turister om generella råd för bilkörning på Island.²⁹³ På webbplatsen översätter ICETRA även isländska trafikskyltar och hänvisar till en app som ger tips på hur man på ett säkert sätt reser runt i landet.²⁹⁴

Biluthyrning är det vanligaste transportmedlet bland turister och förra året hyrdes 17 645 bilar ut till turister på Island.²⁹⁵ Antalet olyckor bland turister har ökat med 40 procent mellan år 2015 och 2016. Ett samband kan dras till att trafiken i landet har ökat, menar utredningsavdelningen för trafikolyckor.²⁹⁶ Enligt organisationen Safe Travel, som arbetar med riskreduceringar på Island, är det på vägarna de flesta olyckorna bland Islands turister sker.²⁹⁷ Det är dubbelt så många turister som är med om bilolyckor, jämfört med islänningar.²⁹⁸

Vägen mellan Reykjavík och Reynisfjara, Sudurlandsbraut, är en utav de mest olycksdrabbade vägarna på hela Island. År 2015 var det totalt 861 bilolyckor, varav 9 dödsfall.²⁹⁹ Denna vägsträcka saknar väggrenar och parkeringsfickor och av den anledningen stannar många bilen på vägen, mitt i körfältet, och utgör därmed en trafikfara.³⁰⁰ Detta bekräftas även av naturguiden Gudrún, som berättar att turister brukar stanna sina bilar mitt i körfältet på vägarna för att fotografera landskapet, vilket utgör en stor fara för både dem och mötande bilister. Vidare menar hon att vägarna på Island

²⁸⁷ Vakinn (2014). *Specific Criteria*.

²⁸⁸ Vakinn (2016). *Members participating*.

²⁸⁹ Guide och instruktör på isländskt dykföretag (2016).

²⁹⁰ Björnsson, J. S. (2016). *Lést eftir köfunarslys í Silfru*.

²⁹¹ Guide och instruktör på isländskt dykföretag (2016).

²⁹² Icelandic Transport Authority (2016). *About*.

²⁹³ Icelandic Transport Authority (2016). *How to Drive in Iceland*.

²⁹⁴ Icelandic Transport Authority (2016). *Apps for mobile phones*.

²⁹⁵ RUV (2016). *Sarpurinn*. Bilolyckor och turister.

²⁹⁶ Rannsóknarnefnd umferðarslysa (2008). *Alvarleg umferðarslys á Suðurlandsvegi 2002 - 2008*.

²⁹⁷ Gudmundsson, Jónas. Projektansvarig på Safe Travel (2016).

²⁹⁸ *Ibid*.

²⁹⁹ Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vík och volontär på Víks räddningsteam (2016).

³⁰⁰ RUV (2016). *Sarpurinn*. Bilolyckor och turister.

är farliga, i synnerhet vintertid. Snöstormar i kombination med ishalka medför extrema vägförhållanden.³⁰¹

Thórdís menar att vägen mellan Reykjavík och Vík är av undermålig kvalité och att det finns stora säkerhetsbrister i underlaget med hål och gropar. Däremot antyder Thórdís att det inte finns något behov av vägräcken på raksträckorna, då hon anser att landskapet inte är så kuperat. Vilket det finns olika uppfattningar om. Hon anser att vägräcken skulle förändra frihetskänslan och närheten till naturen. Således klarar inte vägarna av att inrymma den stora strömmen av turister som anländer i nuläget. Räddningsteamet och bilbärgarna i Vík är ständigt upptagna med att bärga turisters hyrbilar från sanden, snön eller diken.³⁰²

³⁰¹ S., Guðrún Helga. Naturguide på Island (2016).

³⁰² Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vík och volontär på Víks räddningsteam (2016).

5. Analys

Avsnittet innehåller en analys kring riskhanteringsarbetet samt vilka faktorer som visat sig påverka säkerheten, då den generella riskhanteringen trots allt är en kontext, som påverkar säkerheten.

Således utreds riskhanteringsaktörers samarbete kring Reynisfjara.

5.1 Riskhantering bland organisationer och aktörer

5.1.1 Samarbete

Forskning visar att samtliga aktörer, organisationer och myndigheter som verkar inom turismindustrin, tillsammans med övriga intressenter, bör föra en dialog³⁰³ och samarbeta i planeringsprocessen. Det framkommer i studien att det inte finns någon utarbetad planering för säkerhet eller ett strukturerat arbetssätt för riskhantering. Risker kan undvikas genom förebyggande åtgärder³⁰⁴ och med en riskhantering kan negativa konsekvenser som olyckor undvikas.³⁰⁵ Polisinspektören Vidir Reynisson menar att samarbeten mellan myndigheter och aktörer inom turismindustrin är en förutsättning för att öka turisternas säkerhet. Att ha regelbundna möten med informationsgivning aktörerna emellan bör således vara centralt i planeringen.³⁰⁶

Forskning visar att informationsflödet gällande säkerhetsarbetet bör kommuniceras i samtliga led och att tydliga ansvarsområden är en förutsättning för att gemensamt planera för säkerheten.³⁰⁷ Enligt Bustos och Grek krävs det tydliga rollfördelningar och tydliga välfungerande administrativa funktioner för att undvika olyckor,³⁰⁸ där roller och ansvar bör delas in utefter ansvarsområden och kompetenser.³⁰⁹ I Nauman och Söndergaards riskplanering betonas vikten av att fastställa en ansvarig som vet vad som ska göras när en händelse inträffar.³¹⁰ Det framgår att samtliga respondenter och riskhanteringsaktörer, överlåter ansvarsrollen för säkerheten i turisternas egna händer. Polisen, markägare och turistrådet är eniga om att det är turisternas ansvar att se upp för sig själva och sin säkerhet.³¹¹ Däremot antyder polisen att det vid specifika risker eller faror kan vara olika ansvariga.³¹² Turoperatörens guider ansvarar för att varna sina deltagare om risker och säkerhet.³¹³ Emellertid antyder företaget att de bara ansvarar för sina deltagare under tiden de är passagerare i företagets guidebilar. När turisterna sedan lämnar fordonet är säkerheten överlåten på egen risk.³¹⁴

Samarbeten mellan myndigheter och aktörer inom turismindustrin är avgörande för att öka säkerheten för turister, visar forskning. Om någon av aktörerna, statliga och icke-statliga myndigheter, markägare eller turismorganisationer bara planerar för sin egen nytta, kan negativa bieffekter uppstå.³¹⁵ Fler aktörer bör istället kommunicera och dela expertis i planeringsprocessen så en effektiv riskhantering kan uppnås.³¹⁶

³⁰³ Susak, K. (2016). S.9

³⁰⁴ Business Dictionary (2016). *Organization*.

³⁰⁵ Mattson, B. (2000). S.35 **Via:** Susak, K. (2016). S.3

³⁰⁶ Reynisson, Vidir. Enhetschef för polismyndigheten södra Island (2016).

³⁰⁷ Khakee, A. (2000). S.24. **Via:** Petersson Forsberg, L. (2012). S.53 & Wadstein, J. (2013). S.9

³⁰⁸ Bustos, S. & Grek, N. (2006). S.20

³⁰⁹ Business Dictionary (2016). *Organization*.

³¹⁰ Nauman, A. & Söndergaard, S. (2010). S.13

³¹¹ Ólafsdóttir, Halla. Restaurang- och markägare på Reynisfjara black beach (2016). & Reynisson, Vidir. Enhetschef för polismyndigheten södra Island (2016). & Ýrr Atladóttir, Ólöf. Chef hos the Icelandic Tourist Board (2016).

³¹² Reynisson, Vidir. Enhetschef för polismyndigheten södra Island (2016).

³¹³ Miljö- och säkerhetsansvarig på isländsk turoperatör (2016).

³¹⁴ *Ibid.*

³¹⁵ Nyström, J. (2003). S.51-52

³¹⁶ Susak, K. (2016). S.9

5.1.2 Lagstiftning

Studien visar att det finns många luckor i lagen för turisternas säkerhet, vilket leder till att de mest basala säkerhetsåtgärderna som ficklampor och hjälmar på guidade turer, ibland förbises.³¹⁷ Däremot arbetar Safe Travel i dagsläget med införandet av nya lagar gällande utbildningar för guider inom naturturism.³¹⁸ Lagar och regler bör byggas upp från grunden så att alla turismoperatörer säkerställer turisternas säkerhet, anser Thórdís.³¹⁹ Nya lagar inom turismen som kräver rätt säkerhetsutrustning och en viss kunskapsbas hos guider kan möjligtvis leda till att mildra olyckor som uppstår, exempelvis kan kravet på spikskor vid glaciärvandringar förhindra glidningar och fall bland deltagarna. Forskning visar att restriktioner, regler och lagstiftning även påverkar platsens tillgång och i sin tur platsens säkerhet.³²⁰ Motstridiga lagstiftningar är således en organisatorisk aspekt som påverkar riskhanteringen. Ett exempel är att den isländska polisen sökt finansiering för en utökad säkerhetsplanering på grund av den hastiga turismökningen, men att de fortfarande inväntar besked från regeringen.³²¹ Frågor som kan försena planeringsprocessen faller ofta bort på grund av politiska krav och ineffektiva myndigheter.³²²

5.1.3 Kommunikation och riskuppfattning

Inom riskkommunikation måste individen tro att det finns effektiva skyddsåtgärder och att förmånen för agerandet överväger kostnaderna.³²³ Turisters riskuppfattning och risktagande är en central aspekt i organisatoriska åtgärder för att förbättra riskhanteringen.³²⁴

Det framgår att turisternas vilja att se attraktionerna, ofta är större än riskerna som presenteras, vilket leder till att turisterna ibland struntar i säkerhetsinformation och åker till farliga platser ändå. Då riskuppfattningen skiljer sig åt individer emellan blir det en problematik med att kommunicera en risk eller fara och att varningen således tas på allvar av samtliga.³²⁵ Naturguiden Guðrún menar att marknadsföringen om risker inte är ansvarsfull i nuläget. Turisterna är ovana med Islands extrema natur, vilket medför att riskerna underskattas. Trots att rep och varningsskyltar monterats, respekterar inte turisterna säkerhetsgränserna.³²⁶

Det visar sig att turister på Reynisfjara ofta är hänsynslösa och ignorerar varningsskyltar. Turisters erfarenheter, i kombination med kunskap om platsen, påverkar deras säkerhet. Ett samband kan dras till att det snarare är regel än undantag att det är utländska turister och inte lokalbor som skadar sig i naturen. Forskning visar att turister som har mer erfarenhet av en plats upplever att de är mer säkra där som beror på att de vistas på platsen längre och deltar i fler aktiviteter, vilket gör de mer bekanta med omgivningen.³²⁷ En tänkbar anledning utöver hänsynslöshet är att turister inte är vana vid det hårda kustklimatet vid Reynisfjara och är därmed mer sårbara för risker.³²⁸

³¹⁷ Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vík och volontär på Víks räddningsteam (2016).

³¹⁸ Gudmundsson, Jónas. Projektansvarig på Safe Travel (2016).

³¹⁹ Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vík och volontär på Víks räddningsteam (2016).

³²⁰ Nyström, J. (2003). S.14

³²¹ Reynisson, Vidir. Enhetschef för polismyndigheten södra Island (2016).

³²² Susak, K. (2016). S.29

³²³ Lupton, D. (1999). S.21. **Via:** Santo, D., Wallin, M. & Wessman, A. (2006). S.10

³²⁴ Bentley, T. A., Cater, C. & Page, S. J. (2010).

³²⁵ Santo, D., Wallin, M. & Wessman, A. (2006). S.8

³²⁶ S., Guðrún Helga. Naturguide på Island (2016).

³²⁷ Pinhey, T. K., & Iverson, T. J. (1994). **Via:** Rittichainuwat, B. N. (2013). & Sönmez, S. F., & Graefe, A. R. (1998). **Via:** Rittichainuwat, B. N. (2013).

³²⁸ MBL (2016). *Six people in danger on Reynisfjara beach.*

Att turister är ovana med Islands naturkrafter bekräftades i vår observation av Reynisfjara. Turister stod farligt nära våglinjen, med ryggen till havet, för att fotografera bergsväggen och visade sig vara allmänt hänsynslösa. Anledning till beteendet kan bero på utforskarlust eller bristande kunskap om riskerna. Thórdís, turistbyråchef i Vik, antyder att många turister går över säkerhetsgränser endast för att få till en bättre bild. Således menar hon att vissa grupper av turister är mer riskbenägna än andra³²⁹ vilket kan bero på att olika grupper av människor tenderar att uppleva risker och rädslor olika.³³⁰

Trovärdighet, förtroende och tillit är utgångspunkten i kommunikation och således relationer aktörer emellan.³³¹ Bristande riskinformation kan resultera i förödande konsekvenser.³³² Inom det intervjuade turföretaget är därför varningar en integrerad del av kommunikationen till turisterna. Det är dock inte endast för att skydda turisterna, utan även för att företaget ska undgå att skuldbeläggas vid eventuella olyckor.³³³ Grunden i riskkommunikation är att bygga transparenta kommunikationslänkar som inger förtroende. Det sker i en dialog mellan inblandade riskhanteringsaktörer där samtliga presenterar åtgärder och förslag, enligt Löfstedt.³³⁴ Genom proaktiv och retroaktiv riskkommunikation kan både konflikter och olyckor undvikas.³³⁵ Den isländska föreningen Safe travel arbetar i nuläget med proaktiva åtgärder av riskreducering genom att utbilda och informera om säkerhet.³³⁶ Transportmyndigheten förebygger risker genom turistkartor och broschyrer³³⁷ och på deras webbplats hittar turisterna information om den rådande vägsäkerheten och hur de ska agera på vägarna.³³⁸ Hos den intervjuade turoperatören är guiderna den främsta kommunikationen och de informerar turisterna om risker fortlöpande under aktiviteten.³³⁹

Turistbyrån i Vik informerar turisterna om farorna på naturattraktioner i området genom broschyrer, kartor och verbala varningar. Thórdís menar att det är en balansgång mellan att informera om säkerhet och skrämja turisterna med säkerhetsrestriktioner. Forskning visar att denna typ av informationsgivning bör presenteras i en berättande form och inte i punktform för att undgå att skrämja turister.³⁴⁰ Att kommunicera säkerhet har utgångspunkt i avskräckning och kontrollen av olyckor, vilket ekar i effekterna av turister och aktörers trygghet på destinationen.³⁴¹ En kommunikativ konflikt kan uppstå mellan turisternas förväntningar om säkerhetsvarningar och huruvida informationen uppfylls.³⁴² Således påverkar tillvägagångssättet för hur informationen kommuniceras, hur allvarliga konsekvenserna blir.

Det visar sig att olyckor som får större medial uppmärksamhet, upplevs utgöra en större risk, vilket i sin tur påverkar riskkommunikationen.³⁴³ Trots att olyckorna vid Reynisfjara har fått stor medial uppmärksamhet, verkar det som att riskkommunikationen inte når fullt ut. En tänkbar anledning är

³²⁹ Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vik och volontär på Viks räddningsteam (2016).

³³⁰ Andersson, B. (2005). S.49. **Via:** Susak, K. (2016). S.5

³³¹ Hedkvist, R. (2002). S.8. **Via:** Santo, D., Wallin, M. & Wessman, A. (2006). S.13

³³² Palm, L. & Falkheimer, J. (2005:5). S. 41. **Via:** Santo, D., Wallin, M. & Wessman, A. (2006). S.10

³³³ Utbildningsansvarig för anställda hos turoperatör (2016).

³³⁴ Löfstedt, R. (2000). S. 35. **Via:** Santo, D., Wallin, M. & Wessman, A. (2006). S.11

³³⁵ Warg, L.-E. (2000). S.61. **Via:** Santo, D., Wallin, M. & Wessman, A. (2006). S.12

³³⁶ Gudmundsson, Jónas. Projektansvarig på Safe Travel (2016).

³³⁷ Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vik och volontär på Viks räddningsteam (2016).

³³⁸ ICETRA (2016). *About*.

³³⁹ Miljö- och säkerhetsansvarig på isländsk turoperatör (2016).

³⁴⁰ Rittichainuwat, B. N. (2013).

³⁴¹ Hall, C. M., Timothy, D. J. & Duval, D. T. (2004).

³⁴² Agrell, W. (2005). S.215. **Via:** Santo, D., Wallin, M. & Wessman, A. (2006). S.10

³⁴³ Lupton, D. (1999). S.21. **Via:** Santo, D., Wallin, M. & Wessman, A. (2006). S.10

att turister inte tar del av isländska medier. Informationsgivning bör mätas i fråga om tillgänglighet och hur väl budskapet når ut till turisterna.³⁴⁴ Då risker kommuniceras envägs är det centralt att informationen uppfattas korrekt.³⁴⁵ För att öka den kognitiva medvetenheten om riskerna som finns på Islands natursevärdheter, bör aktörer samarbeta med informationsgivning och riskkommunikation.³⁴⁶ Polisen poängterar att informationsdelning är en förutsättning för riskreducering.³⁴⁷ Samtliga respondenter är eniga om att information om faror till turister är den främsta åtgärden som bör företas.

5.1.4 Ledares beslutsfattande och Vakinn

Faktorer i naturen som ledare kan komma att behöva ta beslut utifrån³⁴⁸ kan appliceras på naturguiden Gudrún.³⁴⁹ *Osäkra dynamiska miljöer* tar Gudrún stor hänsyn till. För att få information om väderförhållanden på plats ringer hon trafikverket ICETRA och kollegor, för att därefter göra en riskbedömning. Bedömer hon läget som instabilt är de alternativa valen att vänta ut vädret, vända eller ta in på närmaste hotell. Det handlar om att ha en *situationsmedvetenhet* och kunna göra en *lägesbedömning*. Gudrún försäkras sig om platsens väderförhållanden innan hon tar dit sin grupp, för turisternas säkerhet. Förändringar av målet kan därför ske och Gudrún meddelar turisterna om det på förhand. När naturguiden upplever att situationer kan ge meningsfulla konsekvenser tar hon beslut utifrån kontexten, men hon tvekar inte att inskrida när turister sätter sig själva i fara genom att ignorera riktlinjer, gå för nära kraftiga vattenfall eller havet. När hon är på utflykt med en skolklass i Reynisfjara fokuserar Gudrún på gruppkontroll genom att vägleda deltagarna med viktig säkerhetsinformation. Efter turerna reflekterar och värderar Gudrún över risker som möjligtvis infunnit sig under utflykten. Om Gudrún upptäcker åtgärder som bör vidtas, tipsar hon myndigheter, bland annat polisen.³⁵⁰ Hon upplever att många turister ler eller skrattar när hon ber dem vara försiktiga. Detta kan i sin tur påverka beslutsfattandet känslomässigt, enligt forskning.³⁵¹ Den känslomässiga faktorn som tidigare erfarenheter av olyckor, påverkar beslutsfattandets utformning.³⁵² Ett samband kan dras till Garrick och Kaplans definition av riskhantering, där frågor som beaktas är vad som kan hända och vad konsekvenserna blir.³⁵³

I Vakinnns säkerhetskriterier för naturbaserade guideturer presenteras bedömning av risker med väderförhållanden. Inför varje tur eller aktivitet bör guiden gå igenom alla detaljer i resplanen och planera rutt utifrån väderprognoser, vilket Gudrún gör. Studien visar att Gudrún har en interaktion med kunder så att informationsflöde sker.³⁵⁴

Kunskapsbasen hos guider påverkar i högsta grad beslutsfattandet³⁵⁵ och ledares beslutsfattande kan vara avgörande för turisternas säkerhet.³⁵⁶ Gudrún menar att det finns en stor kunskapslucka hos många guider då de inte har tillräcklig natur- och riskkännet. Hon hyr in en specialiserad guide

³⁴⁴ Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrå i Vík och volontär på Víks räddningsteam (2016).

³⁴⁵ Warg, L.-E. (2000). S.51. **Via:** Santo, D., Wallin, M. & Wessman, A. (2006). S.11

³⁴⁶ Wachter, K, J. & Patrick, L. (2013).

³⁴⁷ Reynisson, Vidir. Enhetschef för polismyndigheten södra Island (2016).

³⁴⁸ Mattsson, B. (2000). S.55

³⁴⁹ S., Gudrún Helga. Naturguide på Island (2016).

³⁵⁰ Ibid.

³⁵¹ Slovic, P. (1994). S.63

³⁵² Boyes, M. A. & O'Hare, D. (2003).

³⁵³ Garrick, J. B., & Kaplan, S. (1981). **Via:** Nilsson, B. & Rydholm, A. (2016). S.3

³⁵⁴ Vakinn (2014). *Specific Criteria*.

³⁵⁵ Susak, K. (2016). S.15

³⁵⁶ Watcher, J. & Yorio, L. P. (2013).

för utflykter i extrema naturområden som exempelvis glaciärer.³⁵⁷ Kunskapen och medvetenheten om risker kan ökas med hjälp av säkerhetsträning.³⁵⁸ Således kan ett samband dras med Vakinnns säkerhetskriterier som lyder: vid en guidad tur krävs det att minst en av guiderna har en kompetensanpassad specialutbildning och/eller erfarenhet inom vägledning för den specifika turen.³⁵⁹ Ledarens funktioner och kunskapskriterier framgår i Vakinn. Huruvida den kompetensen sedan uppfyller kraven på att bedriva och inkorporera de inom riskhantering framgår inte. Att studera Vakinn ger inte heller svar på hur eller när ledare eller personal blir involverade i planeringsprocessen vid riskhantering. Gemensamt för många av de presenterade riskerna är att de är diffusa och behandlas reaktivt, som punkten "reagera på nödsituationer".³⁶⁰ En ytterligare tolkning av säkerhetskriterierna är att de utgår ifrån enskilda riskscenarier. Utifrån resultatet kan slutsatsen dras att åtgärder istället bör utgå från ett bredare perspektiv av riskidentifiering för att undvika att riskhanteringen blir scenariebunden.

Utifrån en analys av Vakinnns säkerhetskriterier verkar det som att presentationen av punkterna är av undermålig kvalitet eller att kriterierna i sin nuvarande utformning inte är tillräckligt tydliga utan upplevs som svåröversiktliga då de presenteras splittrat i punktform i långa listor. En lösning på problemet skulle kunna vara en utökad och mer detaljerad riskhanteringsplan. Således kan den kompletteras med funktioner som beskriver riskhanteringen.³⁶¹ Företag måste uppfylla 100 procent av de särskilda kriterierna för att erhålla certifiering av Vakinnns säkerhetskriterier och de tjänster som erbjuds.³⁶² Det är problematiskt att utreda exakt hur säkerhetskriterierna tillämpas då det varierar mellan företag. Det framgår inte heller hur dessa mäts för att uppnå certifieringen, vilket väcker frågan vad som krävs för att säkerhetskriterierna ska kunna anses uppfylla sin roll som ett kvalitetssäkringssystem.

5.1.5 Riskanalys

Riskanalyser innebär enligt Tonnquist att kartlägga, förutspå och kontrollera eventuella risker³⁶³ genom ett program där olyckor rapporteras och följs upp av en granskning.³⁶⁴ Bentley et al. har i sin undersökning om deltagares säkerhet under aktiviteter i naturen kommit fram till att tillbudsrapportering och analysering av olyckor är den främsta metoden för riskreducering.³⁶⁵ Polisen använder i dagsläget samma riskmodell för alla faror, som inkluderar stegen: analysera - förebygga - förbereda - reagera - återbygga.³⁶⁶ Polisens utredningsavdelning arbetar med risanalyser av olyckor som lett till personskada,³⁶⁷ där endast de allvarliga incidenterna går vidare för undersökning och rapportering. Detta har som följd att statistik och riskanalyser saknas i systemet.³⁶⁸ Forskning tyder däremot på att samtliga incidenter oavsett storlek, är viktiga att utreda då de ofta har samma bidragande orsaker som de allvarliga skador som sker.³⁶⁹ En analysering av även de mindre incidenterna skulle

³⁵⁷ S., Gudrún Helga. Naturguide på Island (2016).

³⁵⁸ Watcher, J. & Yorio, L. P. (2013).

³⁵⁹ Vakinn (2014). *Specific Criteria*.

³⁶⁰ Ibid.

³⁶¹ Ibid.

³⁶² Atladóttir, Ólöf Ýr. Chef hos the Icelandic Tourist Board (2016).

³⁶³ Tonnquist, B. (2008). S.392

³⁶⁴ Bentley, T. A., Cater, C. & Page, S. J. (2010).

³⁶⁵ Ibid.

³⁶⁶ Reynisson, Vidir. Enhetschef för polismyndigheten södra Island (2016).

³⁶⁷ Ibid.

³⁶⁸ Ibid.

³⁶⁹ Bentley, T. A., Cater, C. & Page, S. J. (2010).

därför kunna avvärja livshotande skador.³⁷⁰ En ytterligare brist i polisens riskarbete kan ses då det i dagsläget inte genomförs nulägesanalyser eller utvärderingar gällande tidigare händelser för att identifiera brister i säkerhetsarbetet.

Trots att analyseringen av olyckor är det främsta verktyget för att förhindra nya olyckor,³⁷¹ gör Safe Travel inga analyser av incidenter då de fokuserar på proaktiva åtgärder.³⁷² Räddningsteamets involvering i riskanalyser är att de i vissa fall kompletterar polisens utredning med information om olyckan.³⁷³ Det samarbetet skulle kunna tas till ytterligare en nivå med utredningar och riskanalyseringar innan olyckor inträffar. Forskning visar att processen av att utforma en riskanalys anses minst lika viktigt som analysen i sig.³⁷⁴ Processen av en riskanalys beskrivs ha en utbildande, förankrande och medvetandegörande effekt. Riskanalyser bör således integreras i riskhantering i samtliga aktörers löpande systematiska arbete. I riskanalysen bör organisationer inledningsvis utvärdera tidigare händelser för att identifiera brister, samt göra en nulägesanalys. Följaktligen handlar riskanalyser om att se till att misstag inte upprepas vilket sker genom en uppföljning.³⁷⁵

5.2 Riskhantering kring Reynisfjara

5.2.1 Riskhanteringsaktörer

Stoops kategoriserar aktörer i tre olika grupper utifrån hur de förhåller sig till risker,³⁷⁶ vilka kan appliceras på de aktörer i Vik som är inblandade i turisternas säkerhet. Reynisfjaras mark- och restaurangägare kategoriseras som *exploatörer och initiativtagare*. Studien visar att de betraktar lönsamhet framför säkerhetsaspekter och riskhantering blir därav sekundärt. Räddningsteamet i Vik kan jämföras med *räddningstjänsten* då de arbetar med ett kortsiktigt riskperspektiv som har sin utgångspunkt i säkerhet och skydd mot olyckor. Stoops tredje och sista kategori, *administratörer och planerare*, fungerar som konfliktlöpare och inkluderar aspekter som hållbarhet och säkerhet i riskhanteringen.³⁷⁷ Däremot framkommer att det inte finns någon administratör eller planerare som samordnar riskhanteringen i Vik. Planering behövs för att kunna förutse riskfaktorer och planlösa handlingar³⁷⁸ och säkerhetsplaneringen ger förutsättningar för att förutse olyckor och således att skapa en trygg och säker miljö.³⁷⁹

5.2.2 Räddningsteamet

Det framgår att det finns ett flertal brister i riskhanteringen i Viks räddningsteam. Dels gällande tillgång på utbildad personal, dels ekonomiska resurser i form av säkerhetsutrustning och finansiering. Räddningsteamet utgörs av volontärarbetare som inte får någon ersättning, vilket troligtvis förklarar personalbristen. Hur många som arbetar varje pass beror på hur många som gjort sig tillgängliga. Deras säkerhetsutrustning finansieras av gåvor, pantburkar och toalettpappersförsäljning. Vidare finns det inte någon strukturerad säkerhetsplan vid andra olyckor än vulkanutbrott. Räddningsarbetet vid mindre omfattande olyckor sker mer improvisativt. Tidsåtgången vid räddningsarbetet för en olycka i havet på Reynisfjara beräknas till 40 minuter. Detta leder till

³⁷⁰ Bentley, T. A., Cater, C. & Page, S. J. (2010).

³⁷¹ Ibid.

³⁷² Gudmundsson, Jónas. Projektansvarig på Safe Travel (2016).

³⁷³ Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vik och volontär på Viks räddningsteam (2016).

³⁷⁴ Hassel, H. (2012). **Via:** Nilsson, B. & Rydholm, A. (2016). S.26

³⁷⁵ Odhe, J. & Zetterberg, J. (2011). S.25

³⁷⁶ Bergström, C. (2006). S.160. **Via:** Susak, K. (2016). S.11

³⁷⁷ Ibid.

³⁷⁸ Nyström, J. (2003). S.48 & 50

³⁷⁹ Olofsson, A. (2013). S. 9-10

svårigheter att kunna förutse, förbereda och planera för riskhantering. En tänkbar förbättringsmöjlighet är att praktisera Lichtenbergs metod för riskreducering, där risker förutspås genom att räkna ut sannolikheten för att olika risker inträffar och vilka konsekvenser dessa medför.³⁸⁰

Ett flertal volontärer i räddningsteamet har inte möjlighet att bo i Vík på grund av bostadsbristen, vilket gör att det tar längre tid för dem att ta sig till områden där olyckor sker. Lokalbefolkningen har tvingats flytta från Vík för att bostäderna prioriterats till turisterna.³⁸¹ Anledningen är att Vík får ett bostadsbidrag av staten till 500 invånare, medan det under högsäsong ska finnas boende åt 5 000 personer i området.³⁸² Av studien framgår det att Vík står i en beroendeställning till turismnäringen i området, som är den största inkomstkällan.³⁸³ Detta blir en paradoxal konsekvens i en beroendeställning.

Det framgår att räddningsteamet som främsta riskhanteringsaktör vid en räddningsinsats, inte blir involverad proaktivt i planeringsprocessen. Att i ett tidigt stadie istället planera för lättåtgärdade aspekter som utrustning och finansiering, blir samhällsmässigt mer kostnadseffektivt, än att hantera olyckor som redan inträffat. Därför är det betydelsefullt att beakta räddningsteamets resurser samt att beakta deras förslag på åtgärder inom riskhanteringen. Forskning visar att det finns diskurser som präglar planeringsaktörer gällande förväntningar och engagemang i planeringsprocessen.³⁸⁴ Riskhanteringen kan förmodligen förbättras genom att inkludera räddningsteamet i tidigare skeden av planering för att stärka såväl samarbete som riskreducering inblandade aktörer emellan. Räddningsteamets resursbrist är något som behöver åtgärdas genom kommunal eller statlig finansiering och säkerhetsplanering. Finansiellt stöd kan möjliggöra riskhantering ekonomiskt,³⁸⁵ därav är offentliga organs roll i planering och samverkan central.³⁸⁶ Således påverkas riskhanteringsfinansiering av de ekonomiska resurserna som prioriteras inom den statliga budgeten.

5.2.3 Markanvändning

Turistrådschefen Ólöf menar att de huvudsakliga faktorerna som påverkar säkerheten på natursevärdheter i dag främst är planering kring sevärdhetens tillgång, som enligt henne bör anpassas till antalet turister. Detta håller turoperatörens miljö- och säkerhetsansvarig med om och menar att tillgång till platsen, och den fysiska utformningen, som påverkar exempelvis fallrisker, påverkar säkerheten.³⁸⁷

På Reynisfjara har parkeringsavgifter varit ett omtalat ämne. Markägarna beslutar således om natursevärdhetens tillgänglighet genom inträdesavgifter och följaktligen om området ska avskärmats eller inte.³⁸⁸ Offentliga aktörer kan hjälpa till i form av finansiellt stöd och säkerhetsåtgärder.³⁸⁹ Markägarna på Reynisfjara har berättigats finansiellt stöd för denna typ av säkerhetsåtgärder hos

³⁸⁰ Odhe, J. & Zetterberg, J. (2011). S.23

³⁸¹ Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vík och volontär på Víks räddningsteam (2016).

³⁸² Ibid.

³⁸³ Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vík och volontär på Víks räddningsteam (2016).

³⁸⁴ Susak, K. (2016). S.29

³⁸⁵ Reynisson, Vidir. Enhetschef för polismyndigheten södra Island (2016).

³⁸⁶ Nyström, J. (2003). S.54 & 56

³⁸⁷ Miljö- och säkerhetsansvarig på isländsk turoperatör (2016).

³⁸⁸ Atladóttir, Ólöf Ýrr. Chef hos the Icelandic Tourist Board (2016). & Ólafsdóttir, Thórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vík och volontär på Víks räddningsteam (2016). & Nyström, J. (2003). S.17

³⁸⁹ Ibid.

Islands turistrådsfond.³⁹⁰ Parkeringsavgifter är en förutsättning för ansvarstagare att kunna finansiera service och säkerhet på Reynisfjara, menar bolaget Reynisfjara ehf, som driver restaurangen The Black Beach.³⁹¹ De har därför föreslagit att införa parkeringsavgifter till sommaren. De tillgängliga markägarna har däremot inte godkänt förslaget ännu. En kommunikativ konflikt har uppstått. Några markägare vill införa parkeringsavgifter, utan att informera de andra. Utan de fick istället kännedom om det via indirekt kommunikation genom media.³⁹² Om ett sådant beslut inte övervägs bland samtliga inblandade, kan det leda till negativa effekter som påverkar turismen på natursevärdheten. En tänkbar anledning till markägarnas avslag är att parkeringsavgifter skulle kunna äventyra det finansiella bidraget från den isländska turistfonden. En ytterligare tänkbar anledning är vad det skulle innebära för ansvarsrollen. I dagsläget får inte Reynisfjaras markägare några intäkter från staten av de faciliteter som natursevärdhetens turister utnyttjar. Markägarna kritiserar statens system där de huvudsakliga turismintäkterna inte går till markägarna av natursevärdheten. Om en del av statens turismintäkter istället hade fördelats till markägarna av natursevärdheter, hade det kunnat täcka kostnader för infrastruktur och säkerhetsåtgärder på platsen.³⁹³

En finansiell konsekvens till detta har medfört att markägarna på Reynisfjara öppnat restaurangen The Black Beach, i syfte att få intäkter av turisterna. Att införa parkeringsavgift som en form av inträdesavgift till attraktionen är ur ett markägarperspektiv ekonomiskt taktiskt, med tanke på att turisterna är beroende av bil för att ta sig till Reynisfjara. Utifrån tidigare exempel gällande parkeringsavgifter och finansiellt stöd till markägare på Reynisfjara, kan ett samband dras. Hur skulle ansvarsrollen kring turisternas säkerhet påverkas om markägarna börjar ta inträdesavgifter? Om markägarna börjar ta inträde till natursevärdheten, börjar de samtidigt ansvara för turisternas säkerhet, enligt turistrådschefen.³⁹⁴ En fråga som då väcks är till vilken grad en uppsatt skylt som informerar turister om att de ansvarar för sin egen säkerhet på natursevärdheten gäller.

Efter de senaste olyckorna vid Reynisfjara har säkerhetsåtgärder varit ett omtalat ämne i staden Vík.³⁹⁵ Polisen monterade efter olyckan upp nya varningsskyltar i området vid stranden och införde även temporära säkerhetsvakter i två veckor.³⁹⁶ Enligt Jónas Gudmundsson, projektchef för Safe Travel, bör det införas tillsynsmän på alla natursevärdheter med ett stort antal besökare, såsom Reynisfjara. Det bör även finnas varnings- och informationsskyltar. Bryndís i räddningsteamet menar, i samtycke med Safe travel, att det bör vara ett krav att ha en livvakt på en sevärdhet som besöks av hundratals människor varje dag.³⁹⁷ Halla menar i samtycke med Icelandreview, att säkerhetsvakter inte kommer minska olyckorna då turisternas beteende inte förändrades när temporära vakter infördes under två veckors tid efter att den kinesiska mannen omkom.³⁹⁸

Det framgår att det är polisen som avgör om det krävs permanenta säkerhetsvakter eller inte. Turistrådschefen Ólöf menar att säkerhetsvakter oftast inte är någon lösning då det är väldigt

³⁹⁰ Atladóttir, Ólöf Ýrr. Chef hos the Icelandic Tourist Board (2016). & Ólafsdóttir, Halla. Restaurang- och markägare på Reynisfjara black beach (2016).

³⁹¹ MBL (2016). *Hefja gjaldtöku á bílastæði við Reynisfjöru*.

³⁹² Ibid.

³⁹³ Atladóttir, Ólöf Ýrr. Chef hos the Icelandic Tourist Board (2016).

³⁹⁴ Ibid.

³⁹⁵ MBL (2016). *Reynisfjara beach death: The wave hit the basalt columns*.

³⁹⁶ Hafstad, V. (2016). *Tourist Dies on Reynisfjara Beach*.

³⁹⁷ MBL (2016). *Reynisfjara beach death: The wave hit the basalt columns*.

³⁹⁸ Gomm, T. (2016). *Safety Watch on Reynisfjara Beach. No use at all!*

kostnadsintensivt, plus att platsen måste avspärras med meterhöga stängsel när det inte finns några vakter på plats. Hon anser att det är en balansgång mellan att göra en sevärdhet säker och att ödelägga upplevelsen. Således finns det ett samband mellan turisternas säkerhet och naturvården. Att avskärma sevärdheterna skulle påverka den naturnära upplevelsen och därför att det är viktigt att utforma strategier till varje enskild destination gällande restriktioner, tillgång och säkerhetsfrågor.³⁹⁹

Fischer har delat in markanvändare i tre grupper av intressenter: planerare, turismsektorn och markägare. Således menar Fischer att gränserna mellan de tre intressegrupperna inte är tydliga och kan överlappa varandra, vilket bekräftas i studien. För att marken ska exploateras med hänsyn till alla påverkade intressenter, krävs ett samspel.⁴⁰⁰ Det bristande samarbetet kring Reynisfjara mellan markägare, aktörer och statliga myndigheter leder till en splittrad ansvarsfördelning. Samarbeten och finansiella bidrag mellan myndigheter och aktörer inom turismindustrin, visar sig vara avgörande för att öka säkerheten för turister.⁴⁰¹ Inträdesavgifter, staket och säkerhetsvakter på Reynisfjara skulle kunna påverka Islands image med närhet till naturen.

Det framgår att Reynisfjaras markägare inte enbart ansvarar för markens tillgänglighet, utan styrs indirekt ekonomiskt av offentliga myndigheter. En beteendemässig konsekvens är att markägarnas attityd kring säkerhet påverkas. Trots att det fortfarande sker dödsolyckor på Reynisfjara idag, kommer markägarna varken begränsa tillgängligheten eller införa säkerhetsvakter.⁴⁰² Därav är planering av markanvändning för natursevärdheter central för att undvika att turister som vistas på platsen tar skada, samt att markens naturvärde tar skada.⁴⁰³ Konsekvensen blir att markägarna överlåter turisternas säkerhet i turisternas egna händer.

5.2.4 Vägsäkerhet

Safe Travel lämnar förslag till ICETRA på trafiksäkerhetsaspekter i den fysiska planeringen som en del av deras operativa ansvar för säkerhet.⁴⁰⁴ Enligt majoriteten av respondenterna är infrastrukturen den främsta påverkande faktorn för turisternas säkerhet. Anledningen är att vägarna inte är anpassade att inrymma antalet turister som infinner sig i nuläget. Det gäller framförallt ett bristfälligt vägunderlag med hål och gropar, men också brist på vägräcken.⁴⁰⁵

Det framgår att det är på vägen mellan Reynisfjara och Reykjavik flest olyckor sker, på hela Island.⁴⁰⁶ I observationen av denna väg blev det uppenbart att vägutformningen har en undermålig kvalitet. Det finns varken mitt- eller vägräcken och trots att vägen är utmärkande smal, går parkeringsfickorna sträckan mellan Reykjavik och Vik, att räkna på en hand. Många turister parkerar istället bilen mitt i körfältet för att kliva ur och fotografera naturen, vilket blir en trafikfara.⁴⁰⁷ Frånvaron av vägräcken gör säkerheten ytterst sårbar. Inte bara för den intilliggande extrema topografin med vassa lavastenar eller mötande trafik, utan även för föränderliga väderförhållanden. Snabbt

³⁹⁹ Atladóttir, Ólöf Ýrr. Chef hos the Icelandic Tourist Board (2016).

⁴⁰⁰ Fischer, M. (2010). S.7

⁴⁰¹ Atladóttir, Ólöf Ýrr. Chef hos the Icelandic Tourist Board (2016).

⁴⁰² Ólafsdóttir, Halla. Restaurang- och markägare på Reynisfjara black beach (2016).

⁴⁰³ Nyström, J. (2003). S.51

⁴⁰⁴ Guðmundsson, Jónas. Projektansvarig på Safe Travel (2016).

⁴⁰⁵ Ólafsdóttir, Þórdís Erla. Chef för turistbyrån i Vik och volontär på Viks räddningsteam (2016).

⁴⁰⁶ Rannsóknarnefnd umferðarslysa (2008). *Alvarleg umferðarslysa á Suðurlandsvegi 2002 - 2008*.

⁴⁰⁷ RUV (2016). *Sarpurinn*.

växlande väderförhållanden är följdaktligen en påverkande faktor för vägsäkerheten, i synnerhet vinterklimatet som kommer med ishalka och snöstormar.⁴⁰⁸ Många turister underskattar det i kombination med deras egen kunskap och erfarenhet. Forskningen inom trafikplanering visar att rättighetsbaserad riskreducering, som att ingen ska skadas i trafiken, kombinerat med ny teknik är kostnadsintensivt inom trafiksäkerheten.⁴⁰⁹ Huruvida den typen av riskreducering nyttjas inom isländsk vägplanering är inget som framgår av studien.

Hur väl infrastrukturen är utvecklad påverkas av platsens geografiska placering och befolkningsmängd. Således tenderar en plats med ett högt befolkningsantal ha en mer kvalitativ infrastruktur.⁴¹⁰ Med konsideration att Island är det mest glesbefolkade landet i Europa, samt att landet är en ö mitt i Nordatlanten,⁴¹¹ kan en korrelation ses. En annan tänkbar anledning till Islands underutvecklade infrastruktur, kan vara politiska och samhällsekonomiska aspekter. Säkerhetsstrategier inom fysisk planering tenderar att institutionaliseras genom politiska processer vilket gör det svårare att anpassa riskreducering till naturliga variationer.⁴¹² Infrastrukturens utformning är således en synergist med samhällsekonomin.⁴¹³ Med den hastiga turismökningen är infrastrukturen antagligen en stor prioritering att åtgärda då det framgår att antalet trafikolyckor ökar i takt med antalet turistankomster.⁴¹⁴

⁴⁰⁸ S., Guðrún Helga. Naturguide på Island (2016).

⁴⁰⁹ Susak, K. (2016). S.3-4

⁴¹⁰ Gunn, C.A. & Var, T. (2002). S.53

⁴¹¹ Visit Iceland (2016). *Fakta om Island*.

⁴¹² Watcher, J. & Yorio, L. P. (2013).

⁴¹³ Panasiuk, A. (2007). *Tourism infrastructure as a determinant of regional development*.

⁴¹⁴ RUV (2016). *Sarpurinn*. Bilolyckor och turister

6. Slutsats

I avsnittet presenteras slutsatser kring hur respondenterna arbetar med riskhantering och faktorer som påverkar turisternas säkerhet. Avslutningsvis belyser avsnittet en diskussion och områden med förbättringsmöjligheter inom planering och riskhantering och presenterar till viss del konkreta utvecklingsområden. Målet med avsnittet är att generalisera och problematisera resultaten, dra slutsatser utifrån den diskussion som förs, samt konkret söka besvara frågeställningarna och syftet.

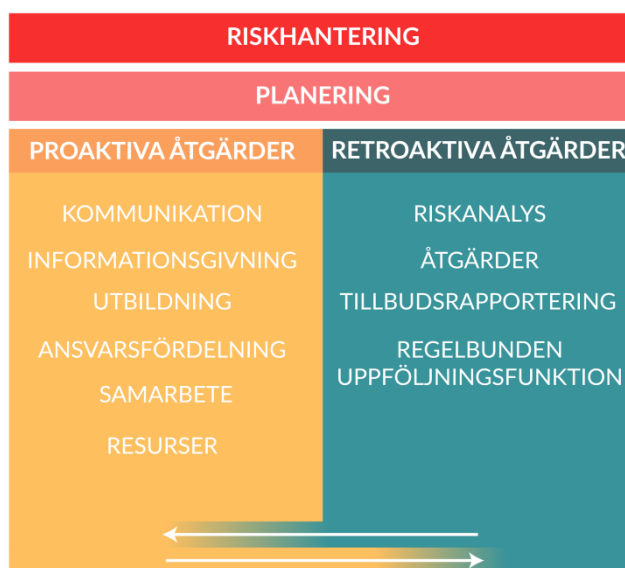
Syftet med studien är att undersöka hur organisationer och aktörer kopplade till turism på Island hanterar och planerar för risker på natursevärdheter.

6.1 Svar på frågeställningarna

6.1.1 Arbetet med riskhantering och ansvar för turisternas säkerhet

- *Hur arbetar inblandade aktörer på natursevärdheter med riskhantering och vilka utvecklingsmöjligheter finns det?*
- *Vilka ansvarar för turisternas säkerhet på Reynisfjara?*

Riskhantering kräver planering vilket är genomgående för proaktiv och retroaktiv riskhantering. Planering i den förebyggande fasen inom riskhantering avser kommunikation, informationsgivning, utbildning, ansvarsfördelning, samarbete och resurser. I den återbyggande fasen är riskanalys, åtgärder, tillbudsrapportering och regelbunden uppföljningsfunktion viktigt. Båda faserna bör beaktas och åtgärderna kan behandlas i både proaktiva och retroaktiva stadiet, det ena behöver inte utesluta det andra. Studien visar att både det proaktiva och retroaktiva stadiet av riskhantering påverkar effekten av säkerheten. Den egenritade modellen nedan illustrerar de olika aspekterna av riskhantering där planering är genomgående för samtliga åtgärder.



Modell 1: Organisationer och motsvarande aktörers riskhantering.

Säkerhetsplanering ger förutsättningar för att förutse olyckor och således att skapa en trygg och säker miljö. Det verkar som om en enhetlig struktur och ett systematiskt arbetssätt för planeringsprocessen saknas mellan riskhanteringsaktörer. Det framgår att riskhanteringen främst sker retroaktivt och åtgärder vidtas när en olycka redan inträffat.

Turistrådet och Safe Travel behandlar riskhantering i ett proaktivt stadiet. Räddningsteamet arbetar med operativa och direkta hanteringar vid en olycka och involveras i riskhanteringen först efter en olycka redan skett. Även riskhanteringsaktörer som utför säkerhetsåtgärder på natursevärdheter som Safe Travel och markägare tenderar att bli involverade i planeringsprocessen i senare skeden. I ett retroaktivt stadiet har polisen det huvudsakliga ansvaret för riskanalyser. Det framkommer att främst denna aspekt av riskhantering är bristfällig.

Det framgår av vår studie att aktörerna samarbetar med andra organisationer som arbetar med säkerhet, som Safe Travel, men att det finns ett stort utrymme för förbättringar. I dagsläget finns det ingen som kontrollerar turisterna som vistas på Reynisfjara. Det finns inte heller någon som ansvarar för turisternas säkerhet, utom turisterna själva. Resultatet visar att det finns flera luckor i såväl samarbetet som ansvarsfördelningen kring turisternas säkerhet. Uppfattningar om ansvarsområden och delaktighet inblandade aktörer emellan, påverkar i sin tur hela riskhanteringen, och således säkerheten. Ytterligare aspekter inom samarbete som visar sig vara centrala inom riskhantering är riskkommunikation och informationsgivning mellan inblandade aktörer.

När det gäller resurser visar undersökningen att restriktioner, regler och lagstiftning påverkar tillgången till platsen och i sin tur platsens säkerhet. Lagen påvisar ha många luckor som gör att fundamentala säkerhetsåtgärder förbises. Statliga myndigheter upplevs som käppar i hjulet i planeringsprocessen på grund av långdragna hanteringstider och uteblivande finansiella bidrag. Detta har främst påverkat markägare och räddningsteamet. Det framgår att markägarna inte har möjlighet att finansiera säkerhetsåtgärder på Reynisfjara. Räddningsteamet, som främsta riskhanteringsaktör i olycksarbetet, har stora resursbrister gällande utbildad personal och ekonomisk finansiering, vilket problematiserar riskhanteringen. Ekonomi och tillräckliga resurser som ställs till förfogande, visar sig vara avgörande för att förbättra riskhanteringen och säkerheten.

6.1.2 Faktorer som påverkar säkerheten

- *Vilka faktorer påverkar turisternas säkerhet kring natursevärdheten Reynisfjara på Island?*

Vägsäkerhet, natur- och väderförhållanden, kunskap, planering, samarbete och resurser är faktorer som påverkar turisternas säkerhet kring Reynisfjara och illustreras i den egenritade modellen nedan.



Modell 2: Faktorer som påverkar turisternas säkerhet kring Reynisfjara.

I studien framgår det att *vägsäkerhet* är en påverkande faktor för säkerheten. Samtliga respondenter menar att vägsäkerheten är den främsta påverkande faktorn gällande turisternas säkerhet. Infrastrukturen är inte tillräckligt utvecklad för att inrymma antalet turister som anländer i nuläget. Antalet trafikolyckor ökar i takt med antalet turistankomster. I studien framgår det att vägen mellan Reykjavik och Vik (Reynisfjara) är den mest olycksdrabbade på hela Island. Avsaknaden av vägräcken och parkeringsfickor, i kombination med ett bristfälligt vägunderlag påverkar vägsäkerheten i allra högsta grad.

En annan påverkande faktor för turisternas säkerhet kring Reynisfjara är *natur- och väderförhållanden*. Turisterna underskattar det snabbt växlande vädret i kombination med att de överskattar sina egna kunskaper och erfarenheter. På Reynisfjara utgör det nyckfulla vädret med kraftiga vågor det största hotet för turisterna.

Avseende riskuppfattning och beslutsfattande visar studien att turisterna uppfattas som hänsynslösa gentemot varningar och utmanar säkerhetsgränser. Ytterligare en central aspekt visar sig vara turisternas okunskap och hänsynslöshet gällande säkerhetsrestriktioner. Vidare påverkar guiderens *kunskap* och beslutsfattande turisternas riskuppfattning och således säkerheten.

Till en följd av hur de turistiska organisationerna och aktörerna arbetar, påverkas *planeringen, samarbetet* och *resursfördelningen* vilka besvaras under ovanstående frågeställning.

6.2 Åtgärdsförslag för riskhantering på Islands natursevärdheter

Utöver ovanstående faktorer framkommer det av respondenterna att följande aspekter påverkar turisternas säkerhet: marknadsföring, planering och platsens tillgång, samarbeten, informationsgivning, finansiellt stöd, utbildning, säkerhetsutrustning och lagstiftning.

Eftersom åtgärder behövs, har förslag på effektiviseringar sammanställts som kan användas vid riskhantering i proaktiva och retroaktiva stadier inom turistiska organisationer och hos aktörer på Island. Planering, kontrollering och hantering är tre olika stadier där det framkommer att åtgärder inom riskhanteringen behövs. Inom planering ingår en tydlig rollfördelning mellan inblandade risk-

hanteringsaktörer för att fördela ansvar och förbättra samarbetet. Att tillgodose med tillräckliga resurser avser personal, säkerhetsutrustning och finansiering. Inom kontrollering ingår främst åtgärder på den fysiska platsen, såsom att kontrollera platsens tillgänglighet genom exempelvis inträdesavgifter. Inom hanteringsfasen sker riskreducering i realtid genom lägesbedömningar av gruppens erfarenhet och väderförhållanden. Hanteringsfasen innefattar också riskanalys och en uppföljningsfunktion som sker i slutstadiet av riskhanteringen. Samtliga tre faser bör beaktas i både det proaktiva och retroaktiva stadiet av riskhantering. Den egenritade modellen nedan illustrerar åtgärds punkterna i tre olika stadier.



Modell 3: Åtgärder som effektiviserar riskhanteringen.

6.3 Avslutande diskussion

Resultatet visar att det finns ett flertal faktorer som påverkar säkerheten. Kärnan är att det saknas en enhetlig struktur och ett systematiskt arbetssätt för planeringsprocessen mellan riskhanteringsaktörer. Både forskning och aktörerna själva betonar att olyckor kan kringgåas genom en effektiv riskhantering. Att det föreligger en kunskapslucka och ett gap mellan den teoretiska riskhanteringen och verkligheten på Island, bekräftas i studien.

Det framkommer att inblandade aktörer gällande turisternas säkerhet inte är en enhetlig grupp avseende arbetsuppgifter och ansvarsområden. Bristen på en tydlig ansvarsfördelning aktörer emellan påverkar integreringen av riskhantering i praktiken. När nyckelpersoner försvinner riskerar säkerhetsfrågor att tappas bort på vägen. Även aktörernas attityd och engagemang gentemot turisternas säkerhet riskerar att ta skada. I forskning och bland aktörerna själva betonas det att säkerhetsfrågor måste ske proaktivt i planeringsprocessen för att få effekt. I ett retroaktivt stadie blir säkerhetsåtgärder både svårare och samhällsmässigt dyrare att åtgärda. Följdaktligen blir det faktum att alla aktörer inte deltar i den övergripande planeringen problematiskt då risker inledningsvis tenderar att bli obeaktade. Denna situation har i synnerhet gett avtryck på Reynisfjara, då samtliga aktörer delegerar ansvarsrollen för säkerhet till turisterna.

Trots att resultatet pekar mot en stor okunskap och hänsynslöshet bland turister, framgår det att samtliga riskhanteringsaktörer arbetar med informationsgivning. Samtidigt som turister ståtts i en paradoxal sits, då de inte tar del av isländska medier i samma utsträckning som lokalbefolkningen. Det väcker frågan om hur väl budskapet om information och varningar når ut och tillämpas av turister. Det framgår att riskkommunikationen aktörerna emellan verkar konturlös och att kommunikation snarare sker på behovsprincip än som ett transparent flöde av utbyte och information. Därigenom kan en slutsats dras. Tillvägagångssättet av riskkommunikation påverkar hur allvarliga konsekvenserna blir.

Resultatet visar att den strategiska planeringen för riskhantering ligger till grund för hur utfallet blir. Planering är att gå en balansgång mellan ett flertal, ofta motstridiga intressen i samhället, vilket komplicerar processen. Däribland utgör motstridiga lagstiftningar, som finansiella bidrag, en viktig del för riskhanteringen. Ekonomi och resurser visar sig vara den enskilt viktigaste faktorn för prioritering av åtgärder och riskhanterings tillämpning.

Det framgår att riskhanteringen på Island främst sker retroaktivt och säkerhetsåtgärder vidtas när en olycka redan inträffat. Polisen har det huvudsakliga ansvaret för riskanalyser i ett retroaktivt stadiet. Däremot visar resultatet att endast allvarigare incidenter väljs ut för analysering. Utformningen av arbets sättet uppfattas synnerligen ofullständigt då den subjektiva bedömningen av olyckans komplexitet blir ytterst inflytelserik.

Vidare visar fallstudien att aktuella olyckor har en ögonöppnande effekt på riskhantering. En tänkbar anledning är att det kan vara problematiskt att föreställa sig händelser och olyckor som eventuellt kan inträffa, vilket i sin tur lätt blir abstrakt. Av den anledningen är det inte förvånande att proaktiv riskreducering praktiseras. Däremot skulle en mer proaktiv riskhantering engagera aktörerna, förbättra kommunikationen och följaktligen förbättra säkerheten. En förebyggande planering i kombination med en välfungerande riskanalys med uppföljningar skulle möjliggöra att brister upptäcks i tid, och således förhindra olyckor.

Det splittrade samarbetet mellan riskhanteringsaktörer har redan skapat en ansvarsbubbla som verkar vara farligt nära att brista. Riskhanteringen på Island utgörs idag av ett fleraktörssystem vilket behöver ett grundfundament i form av en tydlig roll- och ansvarsfördelning för att uppnå optimal funktion. Safe Travel och räddningsteamet behöver förankras tidigare i planeringsprocessen. Polisen och andra statliga myndigheter behöver träda fram i sin roll som tillsynsmyndighet gällande finansiering och fysisk planering. Vidare är ett samarbete med en uppföljningsfunktion mellan samtliga aktörer nödvändigt. Detta skulle öka förutsättningarna att riskhanteringen blir en kvalitativ produkt framställd av samtliga aktörers ömsesidiga engagemang, snarare än att ansvaret blir ett brinnande klot som kastas runt mellan berörda aktörer.

Islands turismutveckling har genomgått stora förändringar under det senaste decenniet och turistankomsterna förväntas öka med ytterligare 30 procent varje år de nästkommande åren. Inblicken i Islands rekordartade turismutveckling ger intrycket att skynda långsamt då de redan ligger steget efter utvecklingen på flera plan. Island har under en tidsperiod legat steget efter den snabba turismutvecklingen, vilket har satt sina spår i turisternas säkerhet. Det finns ett samband mellan det ökade

antal olycksfall, bland annat trafikolyckor och den rekordartade turismutvecklingen. En alltmer komplex turismutveckling i kombination med samhällsförändringar gör att stora organisationer som myndigheter, turistrådet och polisen får svårare att överblicka säkerheten, vilket i kombination med effektiviseringskrav ökar sannolikheten för att problem ska uppstå. Samhällsförändringar behöver vägas in i planeringen för en hållbar utveckling. I dagsläget verkar det inte som att Island är redo att inrymma antalet turister som anländer. Tydliga ansvarsområden, en ökad samverkan och arbetsfördelning mellan såväl planeringsaktörer som riskhanteringsaktörer, leder till en ökad flexibilitet gentemot förutsättningar som ständigt förändras. Genom en fullgod integrering av riskhantering i samhällsplaneringen blir Island bättre utrustad för att angripa turismutvecklingen och de stora samhällsförändringarna vi står inför.

6.4 Fortsatt forskning

I ett framtidsperspektiv skulle vidare forskning kring ämnet riskhantering till stor del vara gynnsamt för aktörer inom turismbranschen. Det skulle vara intressant att jämföra riskhanterings inverkan i olika tidsepoker samt huruvida riskhanteringen påverkas av en snabb turismutveckling och globalisering. Vidare väcks frågan vilket inflytande medier har på en destinations image och säkerhetshandling. En annan intressant fortsatt forskning i ämnet skulle vara utifrån utgångspunkten att turisternas räddningsarbete i nuläget finansieras av den isländska inkomstskatten. Det har medfört att en debatt bland lokalbefolkningen uppstått kring införandet av en ny turistskatt.⁴¹⁵ Därav skulle det vara givande att betrakta lokalbefolkningens påverkan och engagemang i säkerhetshandling och dess sociokulturella effekter på turismen.

⁴¹⁵ Atladóttir, Ólöf Ýrr. Chef hos the Icelandic Tourist Board (2016).

Referenser

Respondenter

Atladóttir, Ólöf Ýrr (2016). Chef hos the Icelandic Tourist Board. Muntlig intervju 2016-04-14.

Gudmundsson, Jónas (2016). Projektansvarig på Safe Travel. E-post intervju med fullständiga svar 2016-04-11.

Guide och instruktör på isländskt dykföretag (2016). Muntlig intervju 2016-04-18.

Miljö och säkerhetsansvarig hos isländsk turoperatör (2016). E-post intervju med fullständiga svar 2016-05-09.

Ólafsdóttir, Halla (2016). Restaurang- och markägare på Reynisfjara black beach. Muntlig intervju 2016-04-16.

Ólafsdóttir, Thórdís Erla (2016). Chef för turistbyrån i Vík och volontär på Víks räddningsteam. Muntlig intervju 2016-04-15.

Reynisson, Vidir (2016). Enhetschefen för polismyndigheten södra Island. E-post intervju med fullständiga svar 2016-05-02.

S., Guðrún Helga (2016). Naturguide på Island. E-post intervju med fullständiga svar 2016-05-13.

Utbildningsansvarig för anställda hos isländsk turoperatör (2016). E-post intervju med fullständiga svar 2016-05-26.

Övriga källor

Adaval, R., & Wyer, R. S. (1998). The role of narratives in consumer information processing. *Journal of Consumer Psychology*, 7(3), 207-245.

Agrell, W. (2005). *Förvarning och samhällshot*. Lund: Studentlitteratur

Alexanderson, K. (2012). *Källkritik på Internet*. .SE:s Internetguide, nr 25. Version 1.0 2012. Tillgänglig: <<https://www.iis.se/?pdf-wrapper=1&pdf-file=Kallkritik-pa-Internet.pdf>> Hämtad 2016-07-27

Alvesson, M. & Skoldberg, K. (1994). *Tolkning och reflektion*. Vetenskapsfilosofi och reflektion. Lund: Studentlitteratur

Andersson, B. (2005). *Risk – Om kvinnors erfarenhet och fysisk planering*. Linköpings Universitet

Andersson, R. (2012). *Personssäkerhet på tvären*. Karlstads Universitet: Karlstad

- Bacharch, S. B. & Lawler, E. J. (1980). *Power and politics in organizations*. San Francisco: Jossey-Bass
- Barton, B. (2007). *Safety, Risk & Adventure in outdoor activities*. Paul Chapman Publishing: London
- Bentley, T. A., Cater, C. & Page, S. J. (2010). Adventure and ecotourism safety in Queensland: Operator experiences and practice. *Tourism Management* 31 (2010) 563-571.
- Bergström, C. (2006). *Safety and Sustainability in the Community Planning Process*. Universitetservice US AB, Stockholm
- Berner, A., Alharbi, T. S., Carlström, E. & Khorram-Manesh, A. (2015). STREET: Swedish Tool for Risk/Resource Estimation at Events. Part one, risk assessment - face validity and inter-rater reliability. *Journal of Acute Disease* (2015) 37-48.
- Björnsson, J. S. (2016). *Lést eftir köfunarslys í Silfru*. Publicerad 2016-02-28 i DV. Tillgänglig: <<http://www.dv.is/frettir/2016/1/28/lest-efrir-kofunarslys-i-silfru/>> Hämtad 2016-05-16
- Björkman, K. & Karlsson, A. (2006). *Trafiksäkra vägar genom god vägutformning baserat på kunskap om det mänskliga beteendet*. Chalmers: Göteborg
- Boyes, M. A. & O'Hare, D. (2003). Between safety and risk: A model for outdoor adventure decision making. *Journal of Adventure Education and Outdoor Learning*, 3:1, 63-76.
- Bryman, A. (2008). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Stockholm: Liber
- Bohlin, M., & Elbe, J. (2007). *Utveckla turistdestinationer: ett svenskt perspektiv*. Uppsala: Uppsala Publishing House
- Business Dictionary (2016). *Organization*. Business Dictionary. Tillgänglig: <<http://www.businessdictionary.com/definition/organization.html>> Hämtad 2016-05-04
- Bustos, S. & Grek, N. (2006). *Säkerhetsklassificering av IT-system på Fläkt Woods AB*. Ingenjörshögskolan i Jönköping
- Chapovalova, L. (2011). *Att bemästra en kris - en studie om krishantering inom flyg- och resebranschen*. Linnéuniversitetet
- Danermark, B. (2003). *Att förklara samhället*. Lund: Studentlitteratur
- Davidsson, G., Haeflner, L., Ljungman, B. & Frantzich, H. (2003). *Handbok för riskanalys*. Räddningsverket

- Eneroth, B. (1984). *Hur mäter man "vackert"?* Grundbok i kvalitativ metod. Stockholm: Natur och kultur
- Fagerudd, R. & Löttiger, M. (2012). *Taylor och Fayol i praktiken - vilken kompetens efterfrågas vid chefsrekrytering?* Södertörns Högskola: Huddinge
- Ferdamalastofa (2016). *About us - Icelandic Tourist Board*. Ferdamalastofa. Tillgänglig: <<http://www.ferdamalastofa.is/en/about-us/icelandic-tourist-board>> Hämtad 2016-05-23
- Ferdamalastofa (2015). *Tourism in Iceland in figures*. Ferdamalastofa, Reykjavík. Publicerad april 2015. Tillgänglig: <http://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/Frettamyndir/2015/mai/tourism-in-iceland-in-figures_15.pdf> Hämtad 2016-05-15
- Fischer, M. (2010). *På allemansrättens gränser. En studie om konflikter mellan naturturism och markägare*. Stockholms Universitet
- Fischer, M. (2010). *På allemansrättens gränser. En studie om konflikter mellan naturturism och markägare*. Stockholms Universitet. Diagram 2.2 "De tre huvudsakliga informant- och intressegrupperna"
- Folkets Lexikon (2016). *Sevärdhet*. Folkets Lexikon. Tillgänglig: <<http://folkets-lexikon.csc.kth.se/folkets/service?word=sev%C3%A4rdhet>> Hämtad 2016-05-04
- Fontaine, P. (2016). *Death At Reynisfjara*. The Reykjavík Grapevine. Publicerad 2016-02-10. Tillgänglig: <<http://grapevine.is/news/2016/02/10/death-at-reynisfjara/>> Hämtad 2016-05-02
- Fors, A. (2013). *En växande stad – en studie om bostadsbyggandet i Örebro kommun*. Örebro Universitet
- Forsberg, G. (2005). *Planeringens utmaningar och tillämpningar*. Uppsala: Konsultförlaget/Uppsala Publishing House
- Garrick, J. B., & Kaplan, S. (1981). On The Quantitative Definition of Risk. *Risk Analysis*, 1(1), 11-27.
- Gomm, T. (2016). *Safety Watch on Reynisfjara Beach. No use at all!* Iceland on Review Line. Publicerad 2016-02-09. Tillgänglig: <<http://icelandreview.com/stuff/readers-corner/2016/02/09/safety-watch-reynisfjara-beach-no-use-all>> Hämtad 2016-05-02
- Guide to Iceland (2016). *Information about Black Sand Beach – Reynisfjara*. Tillgänglig: <<https://guidetoiceland.is/travel-iceland/drive/reynisfjara>> Hämtad 2016-03-06

- Gunn, C. A., & Var, T. (2002). *Tourism Planning - Basics, concepts, cases*. (4. Uppl). New York: Routledge
- Hafbergsdóttir, H. (2013). *Success and Constrains Factors among Nature-Based Tourist Companies in Iceland*. Norwegian University of Life Sciences
- Hafstad, V. (2016). *Police Watch Set up on Reynisfjara Beach*. Icelandreview. Publicerad 2016-02-11. Tillgänglig: <<http://icelandreview.com/news/2016/02/11/police-watch-set-reynisfjara-beach>> Hämtad 2016-05-02
- Hafstad, V. (2016). *Tourist Dies in Reynisfjara Beach*. Icelandreview. Publicerad 2016-02-10. Tillgänglig: <<http://icelandreview.com/news/2016/02/10/tourist-dies-reynisfjara-beach>> Hämtad 2016-05-02
- Hafstad, V. (2016). *Warning Signs on Reynisfjara Beach*. Iceland on Review Line. Publicerad 2016-02-24. Tillgänglig: <<http://icelandreview.com/news/2016/02/24/warning-signs-reynisfjara-beach>> Hämtad 2016-05-02
- Hall, C. M., Timothy, D. J. & Duval, D. T. (2004). Security and Tourism: Towards a New Understanding? *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 15:2-3, 1-18.
- Hassel, H. (2012). Risk and vulnerability analysis in practice: evaluation of analyses conducted in Swedish municipalities. *Natural Hazards*, 63(2), 605-628.
- Hatch, M. J. (1997). *Organisationsteori. Moderna, symboliska och postmoderna perspektiv*. Lund: Studentlitteratur
- Healey, P. (1997). *Collaborative planning. Shaping Places in Fragmented Societies*. Hampshire: Palgrave
- Hedkvist, R. (2002). *Trovärdighet - en förutsättning för förtroende*. Stockholm: Styrelsen för psykologiskt försvar
- Hermelin, B. (2005). *Samhällsplaneringen och dess praktik i förändring*. I: Berger, S. & Forsberg, G. (2005). *Planeringens utmaningar och tillämpningar*. Uppsala: Konsultförlaget/Uppsala Publishing House
- Iceland Magazine (2016). *Foreign traveller rescued as he swept into the sea at Reynisfjara beach*. Iceland Magazine. Publicerad 2015-09-10. Tillgänglig: <<http://icelandmag.visir.is/article/foreign-traveller-rescued-he-swept-sea-reynisfjara-beach>> Hämtad 2016-05-04
- Iceland Magazine (2016). *Two travellers stopped when they planned to go for a swim at Reynisfjara*

beach. Iceland Magazine. Publicerad 2016-02-19. Tillgänglig:
<<http://icelandmag.visir.is/article/two-travellers-stopped-when-they-planned-go-a-swim-reynisfjara-beach>> Hämtad 2016-05-04

Icelandic Transport Authority (2016). *How to Drive in Iceland*. Icelandic Transport Authority.
Tillgänglig: <<http://www.icetra.is/road-traffic/how-to-drive-in-iceland/>> Hämtad 2016-05-06

Icelandic Transport Authority (2016). *About*. ICETRA. Tillgänglig:
<<http://www.icetra.is/about/about/>> Hämtad 2016-05-04

Icelandic Transport Authority (2016). *Apps for mobile phones*. ICETRA. Tillgänglig:
<<http://www.icetra.is/road-traffic/apps-for-mobile-phones/>> Hämtad 2016-05-04

Imboden, A. (2012). Between Risk and Comfort: Representations of Adventure Tourism in Sweden and Switzerland. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 2012 Vol. 12, No. 4, 310-323.

Islands meteorologiska kontor (2015). *Safetravel*. Vedurstofa Islands. Publicerat 2015-07-04.
Tillgänglig: <<http://www.vedur.is/um-vi/frettir/nr/3152>> Hämtat 2016-04-25

Islandsbloggen (2016). *Parkeringsavgifter vid Reynisfjara införs i sommar*. Islandsbloggen.
Publicerad 2016-04-13. Tillgänglig:
<<http://www.islandsbloggen.com/2016/04/parkeringsavgifter-vid-reynisfjara.html>> Hämtad 2016-05-02

Jarlbro, G. (2004). *Krisjournalistik eller journalistik i kris?* Stockholm: Krisberedskapsmyndigheten (KBM)

Justesen, L. & Mik-Meyer, N. (2011). *Kvalitativa Metoder. Från vetenskapsteori till praktik*. Lund: Studentlitteratur

Khakee, A. (2000). *Samhällsplanering - Nya mål, perspektiv och förutsättningar*. Studentlitteratur, Lund

Kuenzi, C. & McNeely, J. (2008). *Nature-Based Tourism*. Ur boken *Global Risk Governance*. Springer Neatherlands. Part 3, chapter 8. Pages 155-178.

Kvale, S. & Brinkmann, S. (2009). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur

Larsson, K. (2008). *Mellanchefer som utvecklas - om förutsättningar för hållbart utvecklingsarbete inom vård och omsorg*. Linköpings universitet

Lupton, D. (1999). *Risk*. London: Taylor & Francis Ltd

- Löfstedt, R. (2000). *Samhällsvetenskaplig riskforskning – en kort historik*. I Lidskog R Nohrstedt S. A. och Warg L.-E. *Risker, kommunikation och medier*. En forskarantologi. Lund: Studentlitteratur
- Maps of europe (2014). *Maps of iceland*. Maps of Europe | Maps of European countries. Tillgänglig: <<http://www.maps-of-europe.net/maps/maps-of-iceland/detailed-road-and-physical-map-of-iceland.jpg>> Hämtad 2016-05-10.
- Marklund, E. (2014). *Bostäder vid stränder och järnvägar - risker, attraktivitet och konflikter*. Umeå universitet: Umeå
- Mattsson, B. (2000). *Riskhantering vid skydd mot olyckor – problemlösning och beslutsfattande*. Räddningsverket, Karlstad
- Merriam, S. (1994). *Fallstudien som forskningsmetod*. Lund: Studentlitteratur
- MBL (2016). *Hefja gjaldtöku á bílastæði við Reynisfjöru*. MBL. Publicerad 2016-04-11. Tillgänglig: <http://www.mbl.is/frettir/innlent/2016/04/11/gjaldtaka_a_bilastaedi_vid_reynisfjoru/> Hämtad 2016-05-06
- MBL (2016). *Reynisfjara beach death: "The man's wife and children were in total shock."* Iceland monitor. Publicerad 2016-02-14. Tillgänglig: <http://icelandmonitor.mbl.is/news/news/2016/02/14/reynisfjara_beach_death_the_man_s_wife_and_children/> Hämtad 2016-04-26
- MBL (2016). *Reynisfjara beach death: The wave hit the basalt columns*. MBL Iceland Monitor. Publicerad 2016-02-10. Tillgänglig: <http://icelandmonitor.mbl.is/news/news/2016/02/10/reynisfjara_beach_death_the_wave_hit_the_basalt_col/> Hämtad 2016-05-02
- MBL (2016). *Six people in danger on Reynisfjara beach*. MBL. Publicerad 2016-02-26. Tillgänglig: <http://icelandmonitor.mbl.is/news/news/2016/02/26/six_people_in_grave_danger_on_reynisfjara_beach/> Hämtad 2016-05-04
- MBL (2016). *Tourist almost swept out to sea at Reynisfjara beach*. MBL. Publicerad 2016-02-04. Tillgänglig: <http://icelandmonitor.mbl.is/news/nature_and_travel/2016/02/04/tourist_almost_swept_out_to_sea_at_reynisfjara_beach/> Hämtad 2016-05-04
- MBL (2016). *245 tourists injured in Iceland 2015*. Nature and Travel, Iceland Monitor. Publicerad 2016-02-28. Tillgänglig: <http://icelandmonitor.mbl.is/news/nature_and_travel/2016/02/28/245_tourists_injured_in_iceland_in_2015/> Hämtat 2016-03-06

Nauman, A. & Söndergaard, S. (2010). *Riktlinjer för implementering av ISO 17799*. Tekniska Högskolan i Jönköping

Nationalencyklopedin NE (2016). *Risk*. Tillgänglig:

<<http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/risk>> Hämtad 2016-05-06

Nilsson, B. & Rydholm, A. (2016). *Grunder för risk- och sårbarhetsreducerande åtgärder på kommunal nivå. Risk- och sårbarhetsanalysens roll som underlag vid beslutsfattande*. Division of Risk Management and Societal Safety. Lund University. Report 5016.

Nyström, J. (2003). *Planeringens grunder: en översikt*. Andra upplagan. Lund: Studentlitteratur

Nyström, J. & Tonell, L. (2012). *Planeringens grunder: en översikt*. Lund: Studentlitteratur

Odhe, J. & Zetterberg, J. (2011). *Hantering av risker i en offentlig organisation. En studie av riskanalyser i interna förändringsprojekt*. Fakulteten för ekonomi, kommunikation och IT, Karlstad

Olofsson, A. (2013). "See something, say something" - En kvalitativ undersökning om arenaansvargigas arbete kring säkerhetsinteraktion med besökare. Karlstads universitet: Karlstad

Oxford Dictionaries (2016). *Risk*. Tillgänglig:

<http://www.oxforddictionaries.com/de/definition/englisch_usa/risk> Hämtad 2016-05-06

Palm, L. & Falkheimer, J. (2005:5). *Förtroendekriser - kommunikationsstrategier före under och efter*. KBMs temaserie, Västerås: Edita

Panasiuk, A. (2007). Tourism infrastructure as a determinant of regional development. *Ekonomika ir vadyba: aktualijos ir perspektyvos*. 2007. 1 (8). 212–215.

Pavolova, H., Bakalar, T. & Strba, L. (2014). Model for the assessment of competitiveness of geotourist destinations in Slovakia. *Acta Geoturistica*. Vol. 5 (2014), Number 2, 31-36.

Petersson Forsberg, L. (2012). *Friluftsliv och naturturism i kommunal fysisk planering*.

Doktorsavhandling i fysisk planering: Blekinge Institute of Technology doctoral dissertation series No 2012:06.

Pinhey, T. K., & Iverson, T. J. (1994). Safety concerns of Japanese visitors to Guam. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 3(2), 87-94.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa (2008). *Alvarleg umferðarslys á Suðurlandsvegi 2002 - 2008*.

Varnaðarskýrsla nr. 1/2008. Tillgänglig: <http://ww2.rnu.is/Files/Skra_0030244.pdf>

Hämtad 2016-05-06

- Regester M. & Larkin, J. (2005). *Risk issues and crisis management*. A casebook of best practise. London: Kogan Page
- Rittichainuwat, B. N. (2013). Tourists' Perceived Risk Toward Overt Safety Measures. *Journal of Hospitality & Tourism Research*, 2013, Vol.37(2), pp. 199-216.
- Robert, Z. (2016). *Tourists Ignore Warnings at Reynisfjara*. Icelandreview. Publicerad 2016-02-26. Tillgänglig: <<http://icelandreview.com/news/2016/02/26/tourists-ignore-warnings-reynisfjara>> Hämtad 2016-05-02
- RUV (2015). *Bilolyckor och turister*. Sarpurinn. Publicerad 2015-12-02. Tillgänglig: <<http://www.ruv.is/sarpurinn/klippa/bilslys-og-ferdamenn>> Hämtad 2016-05-04
- RUV (2016). *Farliga Reynisfjara*. Sarpurinn. Publicerad 2016-02-09. Tillgänglig: <<http://www.ruv.is/sarpurinn/klippa/storhaettuleg-reynisfjara>> Hämtad 2016-02-25
- Safe Travel (2016). *Safetravel The official source for safe adventure in Iceland*. Tillgänglig: <<http://safetravel.is/>> Hämtad 2016-05-06
- Santo, D., Wallin, M. & Wessman, A. (2006). *Riskkommunikation i kundrelationen – att informera eller skrämma?* Lunds universitet: Helsingborg
- Sigurdsson, T. (2012). *Så vann Island över krisen*. Arbetet, bevakar hela arbetsmarknaden. Publicerad 2012-11-23. Tillgänglig: <<http://arbetet.se/2012/11/23/sa-vann-island-over-krisen/>> Hämtad 2016-05-30
- Slovic, P. (1994). *Perceptions of Risk: Paradox and Challenge*. I *Future Risks and Management*, Brehmer, B. & Sahlin, N-E. (eds). Kluwer Academic Publishers
- Stukát, S. (2012). *Att skriva examensarbete inom utbildningsvetenskap*. Lund: Studentlitteratur
- Strömberg, M. (2006). *Riskhantering och fysisk planering - En kunskapsöversikt*. Universitetstryckeriet, Karlstad
- Susak, K. (2016). *Riskhantering och dess inflytande i fysisk planering. EN fallstudie i Tjörns kommun*. Göteborgs universitet Handelshögskolan
- Sveriges Television (2011). *Artiklar om Eyjafjallajökull*. Publicerad 2011-05-22 av Linnea Jonjons. Tillgänglig: <<http://www.svd.se/artiklar-om-eyjafjallajokull>> Hämtad 2016-05-28
- Sönmez, S. F., & Graefe, A. R. (1998). Determining future travel behavior from past travel experience and perceptions of risk and safety. *Journal of Travel Research*, 37, 171-177.

- Tarlow, P. E. & Goldblatt, J. (2002). *Event Risk Management and Safety*. John Wiley Sons: New York
- Teorell, J. & Svensson, T. (2007). *Att fråga och att svara. Samhällsvetenskaplig metod*. Malmö: Liber
- Tonnquist, B. (2008). *Projektledning*, (3 uppl.). Stockholm: Bonnier utbildning
- Vakinn (2016). *About Vakinn*. Icelandic Tourist Board - Vakinn. Tillgänglig: <<http://www.vakinn.is/en/about-vakinn>> Hämtad 2016-05-02
- Vakinn (2016). *Members participating*. Icelandic Tourist Board - Vakinn. Tillgänglig: <<http://www.vakinn.is/en/certified-companies>> Hämtad 2016-05-16
- Vakinn (2014). *Specific Criteria. 208 Nature tours. 2:nd edition - valid until 31:st December 2016*. Icelandic Tourist Board - Vakinn. Publicerad 2014-01-01. Tillgänglig: <<http://www.vakinn.is/static/files/Enska/specific-criteria/208-nature-tours-2nd-edition.pdf>> Hämtad 2016-05-02
- Vakinn (2016). *Quality Criteria*. Icelandic Tourist Board - Vakinn. Tillgänglig: <<http://www.vakinn.is/en/quality-system/tourism/criteria>> Hämtad 2016-05-02
- Vastveit, K. R., Eriksson, K., & Njå, O. (2014). Critical reflections on municipal risk and vulnerability analyses as decision support tools: the role of regulation regimes. *Environment Systems and Decisions*, 34(3), 443-455.
- Vessberg, L. (2016). *Mjällåns dalgång en geologisk sevärdhet*. Naturinformation. Tillgänglig: <<http://www.upplevljustorp.se/dokument/Mjallans-geologi.pdf>> Hämtad 2016-05-04
- Vetenskapsrådet (2002). *Forskningsetiska principer inom humanistisk samhällsvetenskaplig forskning*. Stockholm
- Visir (2015). *Dumdrístig turist í Reynisfjara*. Publicerad 2015-02-19. Tillgänglig: <<http://www.visir.is/fifldjarfur-ferdamadur-i-reynisfjoru---timaspursmal-hvenaer-verdur-storslys-tharna-/article/2015150218817>> Hämtad 2016-05-04
- Visit Iceland (2016). *Aktiviteter*. Visit Iceland Official Tourism Information Site. Tillgänglig: <<http://se.visiticeland.com/se-gora/aktiviteter/>> Hämtad 2016-05-04
- Visit Iceland (2016). *Fakta om Island*. Visit Iceland Official Tourism Information Site. Tillgänglig: <<http://se.visiticeland.com/upptck-island/fakta-om-island>> Hämtad 2016-05-04
- Visit South Iceland (2016). *Vík*. Tillgänglig: <<http://www.south.is/en/inspiration/towns/vik>> Hämtad 2016-05-02

Wadstein, J. (2013). *Kommunicera regionalt. En studie av den regionala planeringsprocessen i Östergötland*. Lunds Universitet

Wallén, G. (1996). *Vetenskapsteori och forskningsmetodik*. Lund: Studentlitteratur

Warg, L.-E. (2000). *Tillit och trovärdighet i riskkommunikation*. I Lidskog R Nohrstedt S. A. och Warg L.-E. Risker, kommunikation och medier. En forskarantologi; sid 49-68, Lund: Studentlitteratur

Watcher, J. & Yorio, L. P. (2013). A system of safety management practices and worker engagement for reducing and preventing accidents: An empirical and theoretical investigation. *Accident Analysis and Prevention* 68 (2014) 117-130

World Map Info (2016). Maps of Iceland - Europe. Tillgänglig:
<<http://www.worldmapsinfo.com/map-of-iceland-europe.html>> Hämtad 2016-06-21

Bildkällor

Omslagsbilden tagen av Julia Grufving, 2016-04-16

Bilder i bilaga 2 tagna av Kristin Sigurdardottir, 2016-04-16

Bilder i bilaga 3 tagna av Julia Grufving, 2016-04-16

Modell 1, 2 och 3 i slutsatser illustrerade av Linus Svahn

Figurförteckning

Figur 1: Karta över Island.....	1
Figur 2: Planerare, markägare och turism.....	14
Figur 3: Ritad karta över Mýrdal där Vík och Reynisfjara är belägna.....	25
Tabell 1: Tabell över respondenter.....	7-8
Modell 1: Organisationer och motsvarande aktörers riskhantering.....	45
Modell 2: Faktorer som påverkar turisternas säkerhet kring Reynisfjara.....	47
Modell 3: Åtgärder som effektiviserar riskhanteringen.....	48

Bilaga

Bilaga 1 - Intervjuguider

A) Markägare, Halla Ólafsdóttir

Who are the owners?

How many owners are you in total?

Is it organized as a company?

What is your role as land owner?

How do you take care of Reynisfjara?

How many tourists come here everyday?

Who puts up the signs?

We heard that there was an accident here in February, did you change anything after that in the area?

What do you think about the tourists here?

Would you say that the tourists themselves are responsible of their security in the area or who is responsible?

When did you open this restaurant?

Before that, did you put up signs here and work with tourists?

Have you ever thought about closing this place because of the accidents or was that never an option?

B) Turistrådschefen, Ólöf Ýrr Atladóttir

Vad gör du i ditt dagliga arbete som turistrådschef?

Vad är det för sorts utbildningar ni står för?

På vilket sätt samarbetar ni med Safe Travel?

På vilket sätt ansvarar turistrådet för turisternas säkerhet?

Vem ansvarar för säkerheten på natursevärdheter?

Vad har ni i dagsläget för säkerhetsstrategier?

Hur kan myndigheter och resebolag arbeta mer med säkerhetsåtgärder?

Lägger ni något specifikt fokus på Reynisfjara just nu då det har hänt många olyckor där den senaste tiden?

Vilka verktyg kan behövas för att göra Reynisfjara säkrare?

Hur ansvarar privata markägare för turisternas säkerhet på natursevärdheter?

Vilka sätter upp skyltar och avgränsningsrep i naturen?

Har ni funderat på att ha vakter på vissa sevärdheter, varför/varför inte?

Polisen gick ut med att 2015 skadades 245 turister varav 7 omkom. Hur hanterar ni som turistråd denna information?

Hur ser säkerhetshanteringen ut på vägarna?

Turistrådet gällande Vakinn:

Vad finns det för system för tillbudsrapportering i Vakinn?

Analyseras datan utifrån det och vem gör det?

Hur många anställda arbetar med Vakinn?

Utbildas turoperatörernas personal som deltar i Vakinn mot en speciell säkerhetskultur?

C) Turistbyrån i Vík/ Räddningsteam, Thordis Erla Atladóttir

What do you do in your daily work here?

How does the seasonal variation look like?

What is the main reason that people come here to Vík?

Is Vík dependent of tourists?

Who is the typical tourist that comes here?

What companies cooperate in Vík?

What kind of accidents happens here?

What needs to be done?

Who is responsible for the security on the roads?

How has the increase of tourists affected Vík?

How is the relationship between locals and tourists here?

Can you explain the tourism in Reynisfjara?

What is the owner's responsibility?

Could you describe the accident with the Chinese man?

How do you (rescue team) plan risk management?

What are the risk strategies for the rescue team?

Does the communication affect the security?

Have you noticed that the level of experience of the guides and tourists are affecting the security?

Is there a system for accident/incident reporting?

Who does the risk analyse from the statistics?

How does the education for the rescue team look like?

How do tourism operators that go to Reynisfjara take responsibility for tourists that go there?

How do you work with information about risks in the nature towards tourists?

How can authorities and travel companies work more with security?

Have you noticed that some tourists are more enclined to actively take risks?

Can you describe some accidents that you (the rescue team) has delt with?

Have the accidents increased after the increase of tourists, since the financial crisis?

Do you know why there are no fences beside of the roads?

In what way do you cooperate and plan with the different tourist operators to make the safety of the tourists better?

D) Safe Travel, Jónas Gudmundsson

Describe your safety strategies to prevent accidents and how you work with risk management, theoretical back office and practical out in the field?

What are the main factors that creates risks at natural attractions in Iceland?

What is done to prevent these kind of risks today?

What do you think are the main factors that makes Reynisfjara unsafe? What do you think can be done regarding information and communication to make it safer?

Can you give an example of how you work with the tourism industry and government regarding tourism management?

Do you do risk analysis after an accident has occurred?

Do you see a connection between the increased tourism and accidents in Iceland? Do the accidents increase as well?

E) Polismyndigheten Södra Island, Vidir Reynisson

How can authorities and travel companies work more on tourist's security?

How do the police cooperate with tourist operators and organisations for example Safe Travel?

How do the police take responsibility for tourist's safety in the nature, for example, how does the police work with information about risks in the nature, towards tourists?

Who is responsible for tourist's safety at different nature attractions?

What are the main factors that affect tourist's safety around nature attractions in the region?

How do you plan for tourist's safety so they do not get injuries around nature attractions?

Due to the increase of tourists the last years, did the police change anything regarding planning for security in the nature?

Do you plan for or work with any certain model of risk management?

What factors should be the focus of prevention efforts in operators' strategies for risk assessments?

How do the police work with incident reporting?

Regarding incident reporting, who does the risk analysis of accidents and how is that done?

What do you think needs to be done in the future regarding tourist's safety around nature attractions?

F) Miljö- och säkerhetsansvarig på Isländsk turoperatör

What do you do as responsible for environment and safety control?

What are the main factors that creates risks at places your company visit?

Describe your safety strategies or protocol to prevent accidents

Who is responsible for the tourist's safety at the natural attractions?

How do you work with information and communication about places that can be dangerous?

Has any riskanalysis been done at any attraction, how was it done?

G) Guide och instruktör på isländskt dykföretag

How do you take responsibility for tourists?

How do you relate to Vakinn?

What kind of plan do you have if an incident would happen?

What have changed since the accident februari 2016?

H) Naturguide, Gudrún Helga S.

Vad tror du utgör de största riskerna för turister på Islands natursevärdheter?

Gör du några riskbedömningar före, under och efter turer?

Hur tar du beslut utifrån riskbedömningar?

Hur informerar du och tar ansvar för turisternas säkerhet? Vad informerar du om?

Vad har du för erfarenheter av Reynisfjara? Vad anser du utgör risker där? Vad brukar du informera din grupp om vid besök av Reynisfjara?

Vad har du gått för säkerhetsutbildningar?

I) Utbildningsansvarig för anställda hos turoperatör

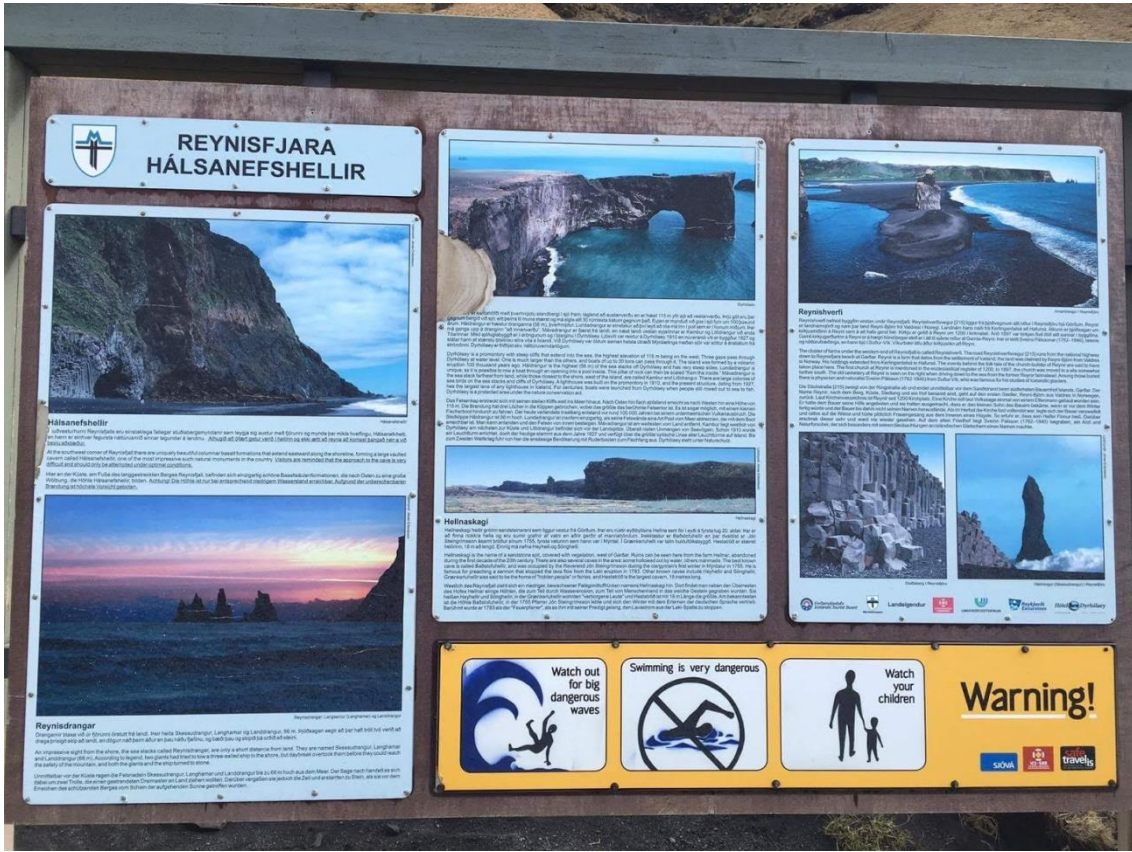
How are the employees trained in safety management?

What kind of strategies or protocols are the guide's taught if a situation would happen (accident in the nature)?

What kind of responsibility do the employees have regarding tourist's safety?

How do you work with information and communication about places that can be dangerous?

Bilaga 2 – Informations- och varningsskyltar på Reynisfjara



Bilaga 3 – Bilder från observationen Reynisfjara 2016-04-16

