

21. Ferðamálaráðstefna Ferðamálaráðs Íslands haldin í Hveragerði 10.-11. október 1991

Dagskrá

Fimmtudagur 10. október

- kl. 10:00 Setning: [Kristín Halldórsdóttir](#), formaður Ferðamálaráðs Íslands
- kl. 10:10 Ávarp: [Þórhallur Jósepsson](#), fulltrúi samgönguráðherra.
- kl. 10:20 Ávarp: [Hallgrímur Guðmundsson](#), bæjarstjóri Hveragerðisbæjar.
- kl. 10:30 **Ferðapjónusta og umhverfismál**
[Hr. Eiður Guðnason](#), umhverfisráðherra.
- kl. 11:15 **Kaffihlé.**
- kl. 11:30 **Ferðapjónusta í Evrópu, þróun atvinnugreinarinnar innan EB/EFTA. Starfsemi European Travel Commission.**
[Dr. Klaus Lukas](#), ferðamálastjóri Austurríkis og formaður ETC.
- kl. 12:15 **Ferðapjónusta utan háannatíma.**
[Karl Sigurhjartarson](#), framkvæmdastjóri Félags íslenskra ferðaskrifstofa.
- kl. 13:00 **Hádegishlé.**
- kl. 14:00 **Efni framsöguerinda rædd í hópum.**
- 1) **Ferðapjónusta og umhverfismál:** Árni Þór Sigurðsson hópstjóri.
 - 2) **Samvinna um ferðapjónustu í nýrri Evrópu:** Þórunn Gestsdóttir hópstjóri.
 - 3) **Ferðapjónusta uan háannatíma:** Ómar Benediktsson hópstjóri.

Föstudagur 11. október

- kl. 10:00 Niðurstöður hópavinnu kynntar og ræddar.
- kl. 13:00 **Hádegishlé.**
- kl. 14:00 [Almennar umræður](#) og [afgreiðsla ályktana](#).
- kl. 17:15 [Ráðstefnuslit.](#)
- kl. 18:30 Móttaka í boði samgönguráðherra.
- kl. 19:30 Kvöldverður í boði heimamanna og samgönguráðherra. Veislustjóri, Jóhannes Sigmundsson.

Ráðstefnustjórar:

Höskuldur Jónsson og Hjörtur Þórarinsson.

Birgir Þorgilsson

Biður menn að rísa úr stólum og minnst tveggja heiðursmanna sem létust á árinu, þeirra Ludvigs Hjalmtýssonar og Brynjólfs Ingólfssonar. Ludvig var fyrsti ferðamálastjóri Íslands og Brynjólfur ráðuneytisstjóri í samgönguráðuneytinu, sem jafnframt er ráðuneyti ferðamála. Íslensk ferðaþjónusta stendur í mikilli þakkarskuld við báða þessa menn.

Kristín Halldórsdóttir

Formaður Ferðamálaráðs Íslands.

Eitt af lögboðnum verkefnum Ferðamálaráðs Íslands er að standa fyrir ráðstefnum um ferðamál, og sú venja hefur skapast að halda þær annaðhvert ár til skiptis snemma og síðla árs. Síðast var slík ráðstefna haldin í febrúar árið 1990 á Egilsstöðum. Þátttakendum er sú ráðstefna ef til vill minnisstæðust vegna ofsaláta veðurguðanna. En efnislega er Egilsstaðaráðstefnan líka eftirminnileg og ber þar trúlega hæst umfjöllun um stefnumótun Alþingis í ferðamálum og þá endurskoðun laga um skipulag ferðamála sem þá stóð yfir og mörg okkar bundu nokkrar vonir við.

Það mál náði þó aldrei landi í ólgusjó stjórnmalanna, eins og við þekkjum en ég ætla ekki að rifja þá sögu upp frekar. Nú er hinsvegar enn og aftur unnið að endurskoðun laga um ferðamál á vegum samgönguráðuneytisins. Engin skil kann ég á þeirri vinnu enda ekkert samráð verið haft við ferðamálaráð í því efni.

Hér erum við komin saman á ný til að ræða ýmis þau málefni sem hæst ber nú í ferðaþjónustu. Af nógu er að taka því það hefur sem betur fer ekki ríkt nein kyrrestaða í þessari atvinnugrein og svo er nú komið, loksins, að farið er að viðurkenna mikilvægi greinarinnar í efnahags og atvinnulífi þjóðarinnar. Ég frétti það til dæmis í gær að vinnuveitendur höfðu verið að meta stöðuna í atvinnumálum þjóðarinnar og séð þar lítið annað en svartnætti, nema í ferðaþjónustu. Enda tala tölurnar sínu máli.

Fjöldi erlendra ferðamanna rúmlega tvöfaldaðist á síðasta áratug og ársverkum í ferðaþjónustu fjölgaði um nálægt 2000 eða um 60% á sama árabili.

Gjaldeyrstekjurnar urðu rúmir 11 milljarðar á síðasta ári og höfðu þá rúmlega tvöfaldast á 7 árum. Auk þess ferðast Íslendingar í síauknum mæli um eigið land, sem er ekki síður ánægjuefni. Þessi þróun kallar á sterk viðbrögð okkar allra, bæði þeirra sem starfa í greininni og eins af opinberri hálfu.

Við höfum miklar skyldur við landið okkar og viðkvæma náttúru þess, sem er sú auðlind sem íslensk ferðaþjónusta byggir fyrst og fremst á. Það er í mínum huga algjört forgangsverkefni að sjá til þess að ómetanleg náttúra landsins spillist ekki af völdum ferðamennsku. Ef við ekki treystum okkur til þeirra nauðsynjaverka og tímum ekki að verja til þess nauðsynlegur fjármagni, er eins gott að hætta að laða hingað ferðamenn.

Við skulum þó vona að til þess þurfi ekki að koma. Engu að síður, þróunin í ferðaþjónustu síðustu árin gefur tilefni til bjartsýni, enda langt frá því að við höfum nýtt alla okkar möguleika. Við sátum nýlega ráðstefnu í Finnlandi, nokkrir Íslendingar, um þróun ferðaþjónustu næsta áratuginn. Þar var ítrekað bent á að þættir eins og öryggi og góður aðbúnaður skiptu miklu máli. Hreinlæti, góð heilsugæsla, stöðugleiki og pólitísk ró, lítið um glæpi og hryðjuverk. Mestu skiptir þó náttúrufegurð og lítt mengað umhverfi. Með þessa þætti í huga ættum við að geta horft bjartsýn fram á veginn.

Ég býð ykkur öll velkomin á þessa 21. ferðamálaráðstefnu Ferðamálaráðs Íslands og vænti þess að við megum eiga hér saman góðar og gagnlegar stundir. Að svo mæltu fel ég stjórn ráðstefnunnar í hendur þeim Höskuldi Jónssyni og Hirti Þórarinssyni.

Þórhallur Jósepsson

Ég flyt ferðamálaráðstefnunni 1991 kveðjur Halldórs Blöndal, samgönguráðherra, sem er erlendis og getur ekki verið viðstaddur setningu ráðstefnunnar. Hinsvegar hefur ráðherra hug á að hitta ráðstefnugestir jafn skjótt og hann kemur heim síðdegis á morgun og vonast til að sjá sem flest ykkar í lokahófi annað kvöld.

Þau tíðindi berast okkur um þessar mundir að enn syrti í álinn hvað varðar efnahagslega afkomu þjóðarinnar. Þær vonir sem menn höfðu gert sér um betri tíð með næsta ári voru óhætt að segja að engu gerðar, þegar ljóst var að fiskveiðar dragast saman. Og nú tala menn um að lífskjaraskerðing sé fyrir dyrum. Ekki aðeins á næsta ári heldur um lengri tíma. Fiskimiðin eru fullnýtt, óvissa er um frekari nýtingu orkulindanna, nýjar atvinnugreinar hafa brugðist vonum. Vaxtamöguleikar eru ekki miklir í auglýning. Á þessu er þó mikilvæg undantekning. Ljós í myrkrinu þar sem er ferðaþjónusta.

Ég vil ekki hér og nú leggja dóm á þetta svartsýnistal sem ég drap á hérna áðan og mönnum er tamt í munni þessa dagana. Vonandi reynist veruleikinn annar þegar til hans kemur. Á hinn bóginn er gleðilegt að vera kominn á ráðstefnu þess hluta íslensks atvinnulífs sem á hvað mesta vaxtarmöguleika og hefur á síðustu árum lagt sívaxandi skerf til þjóðarbúsins með auknum umsvifum. Vöxtur ferðaþjónustunnar og möguleikar hennar til enn frekari vaxtar, gefa okkur von um að brekkan niður á við verði ekki jafn brött og spáð er og að okkur takist fyrr en ella að snúa þróuninni við og bæta lífskjör okkar.

Eitt af umfjöllunarefnum þessarar ráðstefnu er ferðaþjónusta og umhverfismál. Mjög svo er tímabært að ræða þessa málaflokka í samhengi. Við höfum verið rækilega áminnt um að sú auðlind er takmörkuð sem lífskjör okkar hafa að mestu leyti byggt á til þessa, það eru fiskimiðin. Ein helsta auðlind íslenskrar ferðaþjónustu er áttúra landsins, sérstaða hennar og fegurð. Þessi auðlind er líka takmörkuð. Nú kann einhver að spyrja hvort nokkur takmörk verði fyrir því, hve margir geti notið náttúrufegurðar. Vissulega. Ég hygg að ráðstefnugestir viti

manna best, að til þess að nýta auðlindina, náttúruna og landslagið, þarf að fara um landið. Fara á hina ýmsu sérstæðu staði. Allri umferð fylgir rask og í því felast takmörk auðlindarinnar.

En hvar og hvernig á þá að draga mörkin? Það er að verulegu leyti okkar að ákveða. Það verður eitt af mikilvægustu verkefnum þeirra sem að ferðamálum og umhverfisvernd starfa, að ná sátt um stefnu og framkvæmd hennar sem tryggir að saman geti farið áframhaldandi vöxtur ferðaþjónustunnar og verndun íslenskrar náttúru.

Ég staðhæfði að ferðaþjónustan ætti mikla vaxtarmöguleika. Þeir möguleikar eru þó mörgu háðir, þ.á.m. því umhverfi sem stjórnvöld skapa hverju sinni. Að stjórnvöldum snýr að veita atvinnugreinum í ferðaþjónustu skilyrði til uppbyggingar og vaxtar og kemur þá til kasta einstaklinga, fyrirtækja og félagasamtaka að nýta þau skilyrði. Nú er nokkuð á veg komin vinna um endurskoðun löggjafar um ferðamál. Er eitt meginmarkmið þeirrar endurskoðunar að bæta samkeppnisskilyrði ferðaþjónustunnar. Stefnt er að því að frumvörp um lagabreytingar verði lögð fram á Alþingi í haust. Á sama tíma og hin íslenska ferðamálalöggjöf er í endurskoðun eru miklar hræringar í Evrópu á sviði ferða- og samgöngumála.

Þróunin þar, væntanlegur sameiginlegur markaður og hugsanlegir samningar um evrópska efnahagssvæðið, leiða óhjákvæmilega til þess að ef við Íslendingar ætlum að tryggja hagsmuni okkar sem best á sviði ferðamála verðum við að líta til Evrópu og laga okkur að því sem þar er að gerast. Spurningin er ekki í rauninni hvort við þurfum heldur hve langt við göngum í að aðlaga reglur okkar hinum evrópsku. Af þessu leiðir að nú á haustmánuðum og á komandi vetri þarf að marka stefnu Íslands í þessum málum. Það á við um reglur um ferðamál og um loftferðir svo ég nefni tvo stærstu málaflokkana sem hér koma við sögu. Of snemmt er að fullyrða hvað kemur út úr slíkri stefnumörkun en mér þykir rétt að minna á að ef hægt er að lýsa þeirri þróun mála sem þegar er sýnileg á einhvern raunsæjan hátt með einu orði þá verður líklega næst því komist með orðinu frelsi.

Góðir ráðstefnugestir. Eins og ég sagði áðan er nú unnið að endurskoðun laga og reglna sem varða atvinnugrein ykkar. Markmiðið er að gefa með því móti tækifæri til vaxandi umsvifa ferðaþjónustunnar á Íslandi. Markmiðið er að önnur helsta auðlind íslenskrar ferðaþjónustu, dugnaður, hugvit og frumkvæði einstaklinga, fyrirtækja og félagasamtaka fái notið sín. Þessi auðlind hefur þegar skilað okkur langt áleiðis. Hún er óþrjótandi og ef við kunnum að virkja hana getum við litið til framtíðarinnar með bjartari augum.

Hallgrímur Guðmundsson

Ég vil bjóða ykkur velkomin til Hveragerðis, sérstaklega þá sem eru langt að komnir. Margir hafa flengst áfram "í ausandi rigningu yfir Helligheiðina sem ekki er annað en hraunflákar og mosapembur" svo vitnað sé til orða William

Collingwood í bók hans Fegurð Íslands og fornir sögustaðir en hún geymir svipmyndir og sendibréf úr Íslandsferð hans árið 1897. Hann lýsir ferð sinni yfir Hellisheiði svo:

Hingað og þangað eru heitir hverir og sum staðar útbrunnar eldstöðvar sem vekja ógn, en eru þó dularfullar og sérkennilegar að sjá í rigningunni og þokusúldinni.

Þetta varð löng og óskemmtileg reið þar til við komum að Kömbum niður af heiðinni. Þar er nýlagður vagnvegur, annar tveggja á öllu landinu. Þegar þangað kom létti þokunni og blasti þá allt Suðurlandsundirlendið við okkur í ljósaskiptunum. (Bls. 123.)

Vegurinn sem Collingwood minnst á er með fyrstu mannvirkjum hér um slóðir enda var hér töluvert um umferð þótt byggð væri engin. Þar sem Hótel Örk var þá í 90 ára fjarlægð hélt Collingwood áfram ferð sinni með samferðafólki sínu sem var meðal annars lítil stúlka sem hafði haft vetursetu í Reykjavík þar sem heimili hennar hafði hrunið í Suðurlandsskjálfta á þáliðnu hausti árið 1897. Þau ösluðu hnédjúpa forina í tröðunum að næsta bæ, Kotströnd, en hann er hér í Ölfusinu rétt austan við Hveragerði. "Kotströnd er hreint og nýlegt bændabýli", svo aftur sé vitnað í Collingwood.

Endurreist eftir jarðskjálftana og fastur áningarstaður þar sem ferðamönnum er veittur beini. Við vorum votir frá hvirfli til ilja, en urðum að fara í blaut fötin morguninn eftir. Fólkið sagði að eldhúsið læki enn eftir jarðskjálftana og því hefði ekki verið hægt að þurrka þau. Ég átti nú bágð með að skilja þessar röksemdir, enda fannst mér satt að segja að hvar sem Íslendingar komast í færi við ferðamenn nokkuð að ráði gerist þeir mjög fljótt gráðugir og spilltir. Þeir eru gestrisnir á afskekktum stöðum af eintómri forvitni og barnaskap. Smám saman tekur þeim að leiðast gestaerillinn og þá segja þeir bara, svo gáfulegt sem það er: "Við biðjum þá ekkert um að koma hingað. Þeir geta látið það vera ef þeir kunna ekki við sig." Og svo taka þeir tvöfalt meira en talið er hæfilegt á Vestur- og Norðurlandi. Mér finnst líka að Íslendingar komi aldrei hreint til dyra. Að einhverju leyti kann það að stafa af því, að þeir vilja líkt og Írar þóknast öllum, en þó einkum af vissum grautarhaushætti og algerum skorti á þjálfun til þess að gaumgæfa og fara með staðreyndir. Sé í raun og veru um einhverjar gáfur að ræða þá væri það einna helst á bókmenntasviðinu enda er fjöldi manna kallaður skáld á þessu landi þar sem hver gæs er gerð að háfleygum svani. Aftur á móti virðist engin lifandi sála bera skyn á vísindalegar staðreyndir, efnahagsleg sannindi, stjórnmálalegt raunsæi eða nokkur önnur fræðileg efni. Við fengum óbeit á Kotströnd og héldum þaðan leiðir í skapi. (Bls. 124.)

Vert er að vekja athygli á að Collingwood var kominn austur fyrir þar sem nú er Hveragerði, eða þar sem dreifbýlið hefst samkvæmt okkar innansveitarkróníku. Þótt þetta sé sagt alvörulaust þá virðast einhver skil liggja þarna því Hvergerðingar voru virtir viðlits við staðsetningu Upplýsingamiðstöðvar ferðamála þótt ferðapjónusta hér sé nokkurskonar Mjólkurbú Flóamanna. Um

niðurstöðuna sjálfa verður ekki deilt. Þegar komið var þar sem nú er Tryggvaskáli, "tók ákaflega falleg stúlka á móti okkur" segir Collingwood. "Ég tók hana tali, ræddi við hana og hreifst æ meira af henni. En skyndilega ræskti hún sig, sneri sér undan, skyrpti út úr sér hrákanum og hélt svo áfram að tala eins og ekkert hafi í skorist." (Bl. 125.) Vissulega sýnist sitt hverjum um að þessi lýsing Collingwood eigi erindi til framámanna í íslenskum ferðamálum í dag eða til okkar sem berum einhverja ábyrgð á opinberum búskap og þá á ég helst við þau orð hans þegar hann segir, að engin skyn á vísindalegar staðreyndir, efnahagsleg sannindi, stjórnmálalegt raunsæi. Það er hverju orði sannara að hér, oft á tíðum er hver gæs gerð að háfleygum svani og umræða um það sem betur má fara er oft illa séð eða skilar sér illa til framkvæmda.

Þegar rætt er um stöðu íslenskra atvinnumála og opinbers rekstrar hefur öll umræða um langtíma fyrirbyggju orðið að marklausu tali en þess í stað þrástagast á peningalegri stöðu eins og enginn geti neitt við því gert og sjaldan sett í samhengi við ómarkvissa uppbyggingu og lítið þróunarstarf. Þegar rætt er um stöðu atvinnumála hefur skapast sú umræðuhefð hér á landi að ef atvinnurekstur skilar eigendum sínum umtalsverðu tapi þá sé orsakanna yfirleitt að leita hjá einhverjum örðum en manni sjálfum. Við bendum alltaf á einhvern annan og því erum við sjálf fórnarlömb ytri kringumstæðna sem við getum ekkert að gert.

Það er að vísu gleðilegt að heyra að ferðamál séu einmitt þetta ljós í myrkri sem við þurfum á að halda. Þessi efnahagsumræða hefur einnig numið land hér í hveragerði og sjálf höfum við verk að vinna og hætta að tala um veðrið og fara að gera eitthvað í því.

Þótt undarlegt sé þá er það hvorki jarðhitinn, heilsubrunnar eða gróðurmoldin (sem er hér engin, hún er öll aðflutt) sem laðaði fólk hingað til fyrstu byggðar, heldur ullarþvottur. Árið 1902 var fossinn í Varmá, Reykjafoss, virkjaður til að knýja vélar ullarverksmiðju sem var starfrækt hér í nokkur ár. Jarðhitinn var fyrst virkjaður árið 1930, fyrir mjólkurbú sem hætti rekstri nokkrum árum síðar. Síðan var aftur tekið til við ullina og hún unnin í lopa. Um það leyti var byggt fyrsta íbúðarhúsið í Hveragerði, um 1930, sem enn stendur. Í sumar var það rífið í flísar en er nú aftur orðið að húsi.

Jarðhiti er undirstaða byggðar í Hveragerði bæði í eiginlegri og óeiginlegri merkingu. Í Heklugosinu t.d. árið 1947 hurfu gamlir hverir og nýir komu upp, jafnvel undir stofugólfum og húsveggjum. Fyrst í stað var lítil þekking á hvernig nýta ætti þennan jarðhita en reynslan kom með árunum, sömuleiðis gróðurhúsin og mannfólkið. Á kreppuárunum, og þá á ég við þessi hefðbundnu kreppuár 1930-40 en ekki þessi eilífu kreppuár sem við lifum við, þá hefst fyrsta raunverulega vaxtaskeið Hveragerðis en þá áttu frumbyggjarnir hitahölu á hverasvæðinu þar sem matur var soðinn.

Í þá tíð mátti sjá fólk koma við á hverasvæðinu og hlaupa með soðninguna heim. Á síðustu áratugum hefur garðyrkjan verið aðal atvinnuvegur í Hveragerði þótt land sé hér grýtt. Hér fá flestir garðyrkjumenn landsins sitt uppeldi því Garðyrkjuskóli Ríkisins er hér í næstu sveit, handan Varmár. Ferðamenn skipta hér þúsundum á degi hverjum yfir sumarmánuðina og ferðamannþjónustan er ört vaxandi eins og sjá má á þessu myndarlega hóteli sem við erum nú stödd á. Síðast en ekki síst má nefna vinnustað bæjarins, Heilsuhælið í Hveragerði, en þar eru þær síðustu fréttir að þar sé allt með kyrrum kjörum. Reyndar er það vinsamlegur staður og friðsæll þótt umræðan síðustu vikur stingi dálítið í stúf við slíkt.

Ágætu þingfulltrúar, ég vona einlæglega að þetta þing reynist ykkur starfsamt.

Eiður Guðnason, umhverfisráðherra.

Ferðþjónusta og umhverfismál

Fyrst af öllu vil ég þakka það tækifæri að eiga þess kost að hitta ykkur hér og ræða mál sem mér eru einkar hugleikin, umhverfismál og ferðþjónusta. Ég mun ræða þessi mál eins og þau horfa við frá sjónarhóli

Umhverfisráðuneytisins. Umhverfismál og ferðþjónusta er margslungið efni, sem hægt er að nálgast frá mörgum hliðum. Ég mun hér einkum ræða um ferðalög um hálendi Íslands og þann vanda sem blasir við okkur enda þótt auðvitað verði í framhjáhlaupi á fleira drepið.

Umhverfisráðuneytið er ungt ráðuneyti sem á enn eftir að móta sér skilvirkan farveg og treysta stöðu sína í íslenska stjórnkerfinu. Um þessar mundir er einmitt verið að huga að því að gera veraskrá ráðuneytisins gleggri og afmarka einstaka verkefnisþætti betur, þætti sem að eðli máls eru umhverfismál og eiga hvergi heima nema í ráðuneyti umhverfismála. Það er þó sannarlega ekki svo að okkur skorti viðfangsefni. Það er öðru nær. Þau eru, liggur mér við að segja, óþrjótandi mörg flókin, umdeild, vandasöm og hafa í för með sér verulegan kostnað.

Fjölmörg brýn verkefni bíða úrlausnar og sum þeirra, eins og þið þekkið, þola ekki langa bið. Mörg viðfangsefni á sviði umhverfismála eru þess eðlis að þau verða ekki leyst svo vel sé nema í nánú samstarfi við marga aðila. Það gildir ekki síst um ferðamál og umhverfismál. Það þarf að koma nán samvinna, ekki bara milli þeirra ráðuneyta og stofnana sem með þessi mál fara, heldur líka þeirra sem í greininni starfa.

Við þá vinnu sem framundan er við að byggja upp starfsemi umhverfisráðuneytisins með markvissa umhverfisvernd í huga mun ég því leggja ríka áherslu á að efla samstarf við hlutaðeigandi aðila, stofnanir og samtök. Virkni slíks samstarfs verður að byggjast í ríkum mæli á því að allir þeir sem við sögu koma í slíku samstarfi séu í meginatriðum sammála um grundvallarmarkmið umhverfisverndar.

Almenn vakning hefur orðið í veröldinni nú síðustu á í umhverfismálum. Hingað hefur þessi bylgja ef til vill borist nokkru síðar en til ýmissa grannlanda okkar. Það var ánægjulegt í sumar þegar Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands spurði í skoðanakönnun hver ættu að vera forgangsverkefni nýrrar ríkisstjórnar. Þá settu 86% þeirra sem svöruðu ýmis verkefni á sviði umhverfismála efst á blað. Ef spurt hefði verið fyrir fimm eða tíu árum hefðu sjálfsagt á móta margir sagt: Forgangsverkefni er að ráða niðurlögum verðbólgunnar. Nú er verðbólgan komin til hliðar í umræðunni og verður það vonandi um langa hríð og ég vona líka að umhverfismálin, umhverfið og náttúruvernd haldi áfram að skipa sama sess í forgangsröðinni og þessi sama skoðanakönnun gaf svo glöggt til kynna.

Þessa vakningu sem orðið hefur í umhverfismálum má auðvitað að miklu leyti rekja til þeirrar yfirvofandi hættu sem steðjar að umhverfi okkar, svo sem svo kölluð gróðurhúsaáhrif sem er nú raunar alltof jákvætt orð yfir það neikvæða fyrirbæri sem hér er um að ræða og eyðingu ósonlagsins.

Þessi umræða hefur m.a. leitt til þess að gildismat okkar á umhverfinu í víðasta skilningi er að breytast og á örugglega eftir að breytast enn frekar í næstu framtíð. Á árinu 1987 kom út á vegum Sameinuðu þjóðanna skýrsla um umhverfismál, Brundtland skýrslan um Sameiginlega framtíð okkar. Skýrslan sem oft er vitnað til er að mörgu leyti tímamótaverk hvað varðar umfjöllun um umhverfismál. Í skýrslunni eru hugtökin vernd og nýting, sem oft hafa verið sett upp sem andstæður í umhverfismálaumræðunni, sett saman í eitt hugtak sem hér á landi hefur verið nefnt sjálfbær þróun, eða þróun sem fær staðist til frambúðar. Þar er viðurkennd sú staðreynd að öllum athöfnum okkar fylgi einhver röskun á umhverfinu en jafnframt að því aðeins sé slík röskun ásættanleg að hún valdi ekki óbætanlegum skaða.

Tengslin milli umhverfismála og ferðaþjónustu eru augljós. Í mínum huga eru ferðamál í ríkum skilningi umhverfismál og gott samspil umhverfisverndar og ferðaþjónustu því ekki aðeins mikilvægt heldur beinlínis óhjákvæmilegt. Í þessu sambandi er tvennt mikilvægt, í fyrsta lagi að ferðaþjónustan sjálf hafi ekki í för með sér óbætanlegan skaða á umhverfinu, en einnig að almennt ástand umhverfismála tengt annarri starfsemi eða athöfnum spilli ekki þeirri ásýnd og ímynd umhverfisins sem ferðaþjónustan byggir á. Hin viðkvæma náttúra Íslands gerir að mörgu leyti aðrar kröfur til okkar Íslendinga en annarra þjóða að þessu leyti.

Í reglugerð um Stjórnarráð Íslands er fjallað um verkefni Umhverfisráðuneytis. Þar segir m.a. að ráðuneytið skuli fara með mál er varða náttúruvernd, útivist og aðstöðu til náttúruskoðunar, dýravernd og stuðla að eflingu alhliða umhverfisverndunar. Þá fer ráðuneytið með mál sem varða hverskonar mengun, eyðingu og endurvinnslu hverskonar úrgangs frá byggð og mengun frá atvinnustarfsemi. Á verksviði ráðuneytisins eru einnig skipulags- og byggingarmál þar á meðal gerð landnýtingaráætlana svo og fræðslu og

upplýsingastarfsemi á sviði umhverfismála. Segja má að öll þessi atriði geti varðar ferðaþjónustuna með einum eða öðrum hætti.

Það er deginum ljósara að ferðamennska um landið hefur aukist mjög undanfarin ár, þó nákvæmar tölulegar upplýsingar liggi ekki fyrir um alla þætti og þaðan af síður hvaða áhrif þessi aukna ferðamennska um landið hefur haft á land og landkosti. Það er rannsóknarverkefni sem sinna þarf.

Á tímabilinu 1980 til 1990 fjölgaði erlendum ferðamönnum sem komu hingað til lands úr tæplega 66 þúsundum í næstum 142 þúsund. Þetta er ekki lítil aukning á einum áratug. Á þessum áratug hefur það líka stóraukist að erlendir ferðamenn komi til landsins á eigin farartækjum. Allt frá venjulegum fólksbílum og svonefndum húsbílum upp í tuttugu tonna torfæutröll. Oftast hafa þessir erlendu gestir allan búnað með sér og bæði mat og drykk og kaupa nánast enga þjónustu hér. Í þessu sambandi mætti auðvitað spyrja: Hvernig ferðamenn viljum við? Eigum við til dæmis að andæfa gegn komu þeirra ferðamanna sem kona hingað á eigin fjallabílum til að ferðast um öræfin?

Ferðaþjónustan er nú þegar ein af mikilvægustu atvinnugreinum okkar sem færir þjóðinni umtalsverðar gjaldeyrstekjur og ekki aðeins það heldur er líklegt að ferðaþjónustan sé sú grein sem einna örast muni vaxa á komandi árum. Þetta megum við ekki láta koma okkur í opna skjöldu. Þetta verðum við að búa okkur undir og þá ekki síst með því að gera þær ráðstafanir til verndar viðkvæmri íslenskri náttúru sem hún verðskuldar. Markmið okkar sem vinnum að umhverfismálum hljóta að vera að samræma vöxt og viðgang ferðaþjónustunnar, og þar með auknar tekjur þjóðarinnar, markmiðum náttúruverndar og umhverfisverndar. Til kunna þeir að vera sem halda því fram að þetta fari ekki saman en þetta getur farið saman og verður að fara saman.

Ég ætla nú að víkja að nokkrum atriðum, nokkrum vandamálum sem við er að fást á þessu sviði og okkur eru sameiginleg. Sum þeirra eru þess eðlis að þau tengjast fremur ásýnd og ímynd landsins því sem ferðaþjónustan byggist á en eru ekki ferðaþjónustumál með lóbeinum hætti.

Ég nefni fyrst sorphirðu og sorpförgun. Við höfum að undanfögnu verið að vakna til vitundar um það að þessi mál eru alltof víða, að maður segi ekki víðast hvar í mesta ólestri hjá okkur. Á höfuðborgarsvæðinu er verið að leysa þessi mál með sómasamlegum hætti. Því fylgir mikill kostnaður en þar eiga í hlut best stæðu sveitarfélögin á landinu. Þau hafa riðið á vaðið og eiga heiður skilinn fyrir að koma þessum málum í gott horf. Sorpflokkun er á byrjunarstigi hér. Það á að vera og verður meginregla að sorp sé flokkað, langtum meira en gert er í dag. Ekki síður er mikilvægt að draga úr sorpmyndun með breyttum venjum, breyttri framleiðslu og aukinni endurvinnslu. Hver kannast ekki við að aka framhjá daunillum sorphaugum í grennd annars snyrtilegra bæjarfélaga víðsvegar um landið? Það sem á sólbjörtum sumardögum leggur kolsvarta reykjarmekki til himins með tilheyrandi mengun sem skapast við slíkan bruna eða ganga fjöru

sem einu sinni var falleg en þar sem nú eru plastbrúsar netaafskurður og annað drasl sem stingur í augu.

Ég nefni nú ekki bílhræ og drasl af ýmsu tagi sem stillt hefur verið upp í grennd við alfaraleiðir víðsvegar um landið. Ég þarf ekki að lýsa þessu fyrir ykkur. Og það segi ég satt, að ekki vil ég vera í sporum þeirra leiðsögumanna sem fara með gesti okkar um slíkar slóðir. Þetta er því miður alltof algengt.

Hjá sveitarfélögum landsins er nú vaxandi skilningur á að hér þurfi að gera bragarbót. Í sumar og haust hef ég átt ótal fundi með fulltrúum sveitarfélaga sem vilja bæta hér úr. Gallinn er sá að á Íslandi eru nú yfir 200 sveitarfélög. Ef hvert þeirra ætlar að leysa þessi mál fyrir sig þá leysast þessi mál ekki. Lausnirnar verða óviðráðanlega dýrar. Sveitarfélögin verða að leysa þessi mál í samvinnu fyrir allstór svæði til þess að kostnaðurinn verði viðráðanlegur. Dýrt verður þetta samt.

Ríkisstjórn Íslands gerði 30. júlí í sumar samþykkt um að beita sér fyrir átaki í sorphirðu og sorpförgunarmálum í samvinnu við Samband íslenskra sveitarfélaga. Hér verður að mínu mati að koma til atbeini eða aðstoð ríkisvaldsins að því er einhvern hluta stofnkostnaðarins varðar. Þetta verkefni er velflestum sveitarfélögum ofviða að leysa með viðunnandi hætti eins og nú háttar. Sama gildir raunar um fráveitumálin þótt ég geri þau ekki sérstaklega að umtalsefni hér.

Nokkuð hefur miðað við hreinsun brotajárns af víðavangi. Nú er tekin til starfa járnbræðsla og ætti það að auðvelda um vik í þessum málum. Þar þarf þó að herða enn betur á. Hér er ekki aðeins um hreinsunar og umhverfimál að ræða heldur endurvinnslu verðmæta sem við hljótum og verðum að tileinka okkur í vaxandi mæli. Á næstunni verður lagt fram á Alþingi frumvarp um meðferð brotamálma og fleira. Þar verður gert ráð fyrir að skilagjald verði lagt á bifreiðar. Þannig að þegar bílar hafa runnið sitt skeið er þeim skilað til endurvinnslu og skilagjaldið endurgreitt. Þetta hefur verið gert með góðum árangri annarsstaðar. Í Noregi þar sem slíkt skilagjald er við lýði skila 85% gamalla bíla sér til endurvinnslu.

Víða um land standa byggingar, íbúðarhús á eyðibýlum, skúrar, gömul útihús, oft hálfhrunin eða að falli komin. Þetta er landinu til lítillar þýði. Að vísu koma stundum veður vond og feykja þessu burt. En það er ekki hreinsun heldur dreifing. Á vegum umhverfisráðuneytisins starfar nú sérstök nefnd stundum nefnd landhreinsunarnefnd að athugun þessara mála og tillögugerð um hreinsunaraðgerðir. Það er þarft mál sem leiða þarf til lykta.

"Hér finnst, hér skilst, hver Íslands auðn er stór", orti Einar Benediktsson í kvæði sínu Dettifoss. Um 60% landsins okkar er yfir 400 metra hæðarlínu. Það er mikið flæmi. Aðeins um 10% af þessu landi er talið gróið land, ekkert samfellt heldur dreift. "Íslands auðn er stór". Hverfandi líkur telja sérfræðingar á

að það geti verið arðbær fjárfesting að rækta upp land til beitar yfir 400 metra hæðarlínu. Hitt er ljóst að verði beit aflétt af viðkvæmum svæðum þá mun gróður víða taka við sér. Við verðum að hætta að ganga jafn nærri landinu með beit og gert hefur verið. Hálendi Íslands er ein okkar verðmætustu auðlinda. Hin óbyggðu víðerni eru fjársjóður sem okkur ber rík skylda til að vernda. En þar er við margan vanda að fást.

Ein af forsendum þess að við náum tökum á þessum málum er að afmarka hálendið þar sem mörk sveitarfélaga eru óglögg að ekki sé meira sagt. Samkvæmt gildandi skipulagslögum eru öll sveitarfélög á landinu skipulagsskyld. Samkvæmt sveitarstjórnarlögum skiptist byggðin í landinu í sveitarfélög sem stýra sínum málefnum á eigin ábyrgð. Sjálfsagt er það með ráðnum hug að þannig er tekið til orða, að það sé byggðin en ekki landið sem skiptist í sveitarfélög, líklegt þykir mér að þetta sé svona orðað vegna þess að menn hafi hreinlega ekki treyst sér til að skipta óbyggðunum. Við þurfum að afmarka hálendið að því er varðar skipulags og byggingarmál. Verið er að semja frumvarp til laga um það efni í ráðuneytinu.

Mörk hálendisins yrðu þá ákveðin og það sett undir sérstaka skipulagsstjórn. Þetta myndi ekki breyta neinu um umdeilt eignarhald á ákveðnum svæðum, myndi heldur ekki gera landnýtingaráætlun fyrir landið allt, byggt og óbyggt, þar sem tekið er á þeim fjölmörgu þáttum er snúa að nýtingu og vernd landsins.

Verði hálendið afmarkað með þessum hætti, og um það liggja þegar fyrir tillögur, þá kemst vegagerð og vegmerkingar á hálendinu undir ákveðna stjórn svo og byggingar sæluhúsa og fjallakofa eða annarra mannvirkja. Þetta er brýnt að gerist sem fyrst. Ríkisstjórnin byggst beita sér fyrir því að skýrð verði mörk eignarlands og almenninga. Í 52. Kapítula Jónsbókar frá 1281 segir:

"Svá skulu almenningar vera sem at fornu hafa verit bæði hit efra og hit ytra...".

Þetta er nú reyndar ekki mjög skýrt. Í landslögum þurfa að vera skýr ákvæði um afnotarétt almennings af því landi sem ekki er í séreign.

Ég neita því ekki að mér finnst sú hugmynd aðlaðandi að miðhálendið verði gert að þjóðgarði. Ísland er eina Evrópulandið sem á svo stór ósnortin eða lítt snortin víðerni og það leggur okkur nokkrar skyldur á herðar. Til þess að miðhálendið geti orðið þjóðgarður þarf eignarhald ríkisins á þeim svæðum sem um er að ræða að vera ótvírætt. Svo er ekki. Þau mál þurfa að skýrast og þar þarf að fá niðurstöðu. Þetta ætti samt að vera markmið okkar til lengri tíma litið. Draumur sem vonandi á eftir að rætast.

Velflest þekkjum við þann vanda sem við er að etja varðandi ferðalög um hálendið. Þar hefur orðið gífurleg aukning ferðalanga, ekki bara erlendra heldur og innlendra ekki síður. Og ekki aðeins þeirra sem fara um á bílum heldur einnig

þeirra sem fara gangandi, ríðandi, á reiðhjólum, bifhjólum, snjósleðum eða fjórhjólum, en síðastnefndu farartækin eru háskatól í höndum gáleysingja. Bylting í búnaði bifreiða gerir það að verkum að hálendið er nú innan seilingar allan ársins hring. Öflugum bílum á belgviðum dekkjum eru sem næst allar leiðir færar.

Jöklanna hæstu bungur eru ekki lengur ríki göngugarpa heldur setja menn metnað sinn í að drösla bílum upp á hæstu jökulskalla. Náttúran sér um að þau hverfi, en allt þykir mér þetta raunar heldur þarf til iðja. Breytir bílar hafa haft það í för með sér að akstur utan vega hefur aukist. Við því þarf að bregðast með bættu eftirliti og betri merkingum, aukinni fræðslu og brýningu til þeirra sem slík tæki eiga. Síðastliðið sumar var haldið uppi löggæslu á miðhálandinu. Þar voru tveir menn á einum bíl. Lögregluþjónarnir tveir sem sinntu þessari gæslu í sumar hafa gert vandaða skýrslu um störf sín. Þar er nytsaman fróðleik að finna. Þeir unnu gott verk. Þetta þarf að auka og ég veit að vilji löggæslunnar stendur til þess að svo verði.

Í velflestum tilvikum er það svo að viðkvæmstu staðirnir eru jafnframt þeir vinsælustu. Ég þar ekki að nefna nein nöfn. Vá steðjar að ýmsum þeim vinjum sem okkur ber brýn skylda til að vernda og varðveita. Á hálendinu eru það einkanlega vinjarnar sem eru viðkomustaðir ferðamanna. Umferð um þessa staði er auðvitað misjöfn. Suma daga kemur enginn. Aðra dag koma hundruð ferðamanna. Það fer ekki hjá því að merki þessarar miklu áníðslu stingi í augu. Við þessu verður að bregðast.

Í Þórsmörk, sem er undir miklu álagi hefur verið gripið til þess að setja ítölu, takmarka fjöldann þær helgar sem álagið er mest. Það verður áreiðanlega að gera á fleiri stöðum. En það krefst skipulagningar. Þar hefur Náttúruverndarráð verk að vinna í samráði við ykkur sem sinnið ferðaþjónustu. Slík skipulagning er sjálfsagt hvorki einföld né auðveld en ég held að þetta sé meðal þess sem við komumst ekki hjá að gera, ásamt því auðvitað að gera göngustíga og koma upp annarri nauðsynlegri aðstöðu til að hlífa þessum stöðum. Margir þeirra eru þegar í hættu og þar erum við sjálfsagt á elleftu stundu. Það þarf sameiginlegt átak allra þeirra sem að þessum málum starfa til að gera bragarbót.

Hér mætti vissulega nefna margan annan vanda sem við er að fást því af gnótt er að taka. Áður er horfið er til annarra efna nefni ég eitt mál sem í ámæli komst í fjölmiðlum í sumar, en það var steinataka erlendra ferðamanna sem að sögn fóru um landið og brutu berg í leit að eftirsóknarverðum steintegundum. Umhverfissráðuneytið mun beita sér fyrir því að tekið verði á því máli. Til þess er ætlað fé á næsta ári. Reglur um þessi mál eru ekki nægilega skýrar.

Náttúrufræðistofnun Íslands og Náttúruverndarráð vinna nú að gerð skýrra reglna eða leiðbeininga fyrir ferðamenn og verða þær tilbúnar á næstunni til dreifingar fyrir næstu ferðamannavertíð. Þessar stofnanir munu einnig koma

með ábendingar um hvaða laga- eða reglugerðabreytingar eru nauðsynlegar þannig að þessi mál séu í góðu máli.

Í þessu sambandi sé ég ástæðu til að þakka fjölmiðlum aukna árvekni, umfjöllun og áhuga á umhverfismálum. Þeirra þáttur er ómetanlegur. Þeir veita fræðslu og mikilvægt aðhald. En hvað þurfum við að gera til útbóta í þessum efnum. Hvað getum við gert og hvar skal hefjast handa? Mig langar að nefna nokkur verkefni þar sem við þurfum að taka okkur á og getum tekið okkur á.

Margir segja að nóg sé af lögum og reglum. Það þurfi aðeins að framfylgja þeim. Það er að nokkru rétt. En víða vantar samt skýrari ákvæði um viðurlög eða eigum við að segja refsingar. Reglurnar segja okkur til dæmis að öll umferð á hálendinu eigi að fara eftir merktum slóðum. Ekki má heldur leggja nýjar slóðir án þess að það sé borið undir Náttúruverndarráð. Á hvoru tveggja er svo sannarlega mikill misbrestur að ekki sé meira sagt og eiga þar margir sök.

Við getum til dæmis brugðist við ýmsum þeim vandamálum sem fylgja umferð um hálendið og viðkvæma staði með eftirfarandi hætti:

Kannað verði til hlítar hvar þörf er á að breyta lögum og reglum til að vernda og verja það sem við viljum vernda og gera síðan þær breytingar sem nauðsynlegar eru taldar. Það þarf án alls efa að herða viðurlög verulega frá því sem nú er. Mér hefur fundist eins og raunar fleirum að yfirvöld taki yfirleitt ótrúlega linkulega á ýmsum málum af þessu tagi. Flestum er í minni dæmið um útlendingana sem fóru Kjöl fyrir tveimur til þremur árum, nokkru áður en vegurinn ver opnaður til umferðar. Það á að taka hart á slíkum brotum. Þyngjan er viðkvæm. Í þessum efnum væntum við í umhverfisráðuneytinu góðs samstarfs við dómsmálayfirvöld. Raunar hefur umhverfisráðuneytið haft frumkvæði að því að nú er hafinn undirbúningur ráðstefnu í samvinnu við samgönguráðuneyti, dómsmálayfirvöld, Ferðamálaráð og Náttúruverndarráð til þess að fjalla um þessi mál og leiðir til úrbóta. Ráðstefnan verður væntanlega haldin seint í nóvember og þangað boðið til skrafs og ráðagerða þeim sem gerst þekkja til þessara mála og hafa staðið í eldlínunni.

Auka þarf fræðslu til ferðamanna jafnt innlendra sem erlendra. Þar er hægt að virkja samtök áhugamanna til margra góðra verka. Ég nefni vélsleðamenn og samtök eigenda fjórdrifsbíla. Ég veit að áhugi þeirra í þessum efnum er meiri en margur heldur. Dreifa þarf efni um akstur og ökureglur til þeirra ferðamanna sem koma til landsins með eigin farartæki. Bílaleigur þurfa að gera strangari kröfur til leigutaka. Þess eru mýmörg dæmi að útlendingar þvælist inn á hálendisvegina á venjulegum fólksbílum og að þeir sitji fastir í ám á vel búnum bílum vegna þess að þeir kunna ekki að setja í framdrif eða læsa driflokum. Mér finnst fyllilega koma til greina að allir þeir sem leigja bíla eða koma með farartæki til landsins undirriti yfirlýsingu um að þeir hafi kynnt sér með viðhlítandi hætti þær reglur sem gilda um akstur, einkanlega í óbyggðum og að

þeim sé gerð grein fyrir þeim viðurlögum sem við liggja sé út af brugðið. Þetta leggur okkur upplýsingaskyldu á herðar.

Við verðum að búa þannig um hnútana að menn geti ekki afsakað sig með því að þeir hafi ekki vitað, þeim hafi ekki verið reglurnar kunnar. Það á ekki að geta verið afsökun. Við verðum að sinna þessari sjálfsögðu upplýsingaskyldu og mér sýnist ekki að það þurfi að vera svo tiltakanlega flókið í framkvæmdinni. Við verðum að auka eftirlit með ferðalögum á hálendinu. Mönnum finnst það ef til vill ekki sérstaklega aðlaðandi hugmynd en undan þessu verður ekki vikist. Og svo sem ég áður sagði þá hef ég vissu fyrir því að á þessu sé vaxandi skilningur löggæsluyfirvalda og er það vel.

Við þurfum að bæta aðstöðuna væði til að vernda staðina og tryggja það að aukins hreinlætis sé gætt og betri umgengni verði auðvelduð. Við eigum að gera hálendið hæfilega aðgengilegt en ekki of aðgengilegt. Það væri til dæmis að mínu mati röng stefn eins og nú háttar til og sumir vilja, að gera hraðbrautir um hálendi Íslands. Við þurfum að koma vegamerkingum á hálendinu í viðunnandi horf, en nú er langur vegur frá að svo sé. Við þurfum að bæta upplýsingaþjónustu um hvaða vegir séu opnir og hvenær og takmarka mjög verulega umferð um hálendið á þeim tíma þegar snjóá er að leysa og frost að fara úr jörðu.

Þetta er sumt af því sem gera þarf. Vissulega gæti ég nefnt margt fleira en tíminn takmarkar umræðuefnin nú sem endranær. Það sem ég hef nú nefnt kostar allt peninga. Það verður að viðurkennast í fullri hreinskilni að ríkinu hefur tekist heldur illa og finnst flestum þá vísast vægt til orða tekið að standa við að lögbundin framlög renni til ferðamála. Þetta hefur ekki verið bundið við eina ríkisstjórn fremur en aðra. Þær hafa flestar verið undir sömu sök seldar í þessum efnum. Ég sé því miður ekki mikil rök hníga til þess að nú eða á komandi árum verði stórauknu fé veitt til þess að koma þessum málum í sómasamlegt horf eins og við verðum að gera.

Þá er ekki annað til ráða en að leita annarra leiða. Ég hef áður á opinberum vettvangi orðað þá hugmynd hvort við ættum að leggja sérstakt hálendisgjald eða fjallagjald á þá sem um hálendi Íslands fara. Ég veit að þetta hefur ekki alls staðar hlotið góðar undirtektir. En nú er svo komið að hálendið eða hlutar þess eru beinlínis í hættu vegna stórvaxandi umverðar og áníðslu þannig að með einhverjum hætti verður að bregðast við. Um hálendið fara tugþúsundir manna á hverju ári og gjaldið þyrfti ekki að vera ýkja hátt til að gefa umtalsverðar tekjur.

En hvernig er þetta hugsað? Ýmsir, þar á meðal virðulegir þingmenn, hafa tekið þessari hugmynd illa og kosið að skilja hana með þeim hætti að það ætti að hirða hálendið af, hafa þar hlið þar sem stæðu rukkarar með töskur og innheimtu gjald af hverjum þeim sem um hliðið færi. Það er ekki hugmynd mín, enda væri það fráleitt.

Forsenda þess að hrinda slíkri hugmynd í framkvæmd er að álandið sé skýrt afmarkað. Þá mætti hugsa sér að þeir sem vilja ferðast um hálendið kaup sér aðgangskort, eins konar reisupassa sem fyrir útlendinga giltu um takmarkaðan tíma en heimamenn ættu þess kost að kaupa sér árskort. Menn yrðu síðan að vera viðbúnir því að sýna landvörðum og löggæslumönnum þetta kort og lægju sektir við ef það væri ekki til staðar.

Þetta kallar á aukið eftirlit og aukna fræðslu. Þetta kallar líka á bættu aðstöðu, því eitthvað vilja ferðamenn fá fyrir snúð sinn. Ég held að við eigum að íhuga það vandlega og ræða hvort rétt sé að efna til slíkrar gjaldtöku. Mér sýnist persónulega að hún sé forsenda þess að við ráðumst til atlögu og hefjumst handa um þau mikilvægu verk sem bíða nú óleyst og í fjársveldi. Ég hreyfi við þessari hugmynd hér í ykkar hópi en viðurkenni að hún er ekki útfærð í smáatriðum. Mér finnst hinsvegar mikilvægt að hún fái umhugsun og umræðu því með einhverjum hætti verðum við að afla fjár til þeirra framkvæmda sem framundan eru.

Okkur er tamt að tala um að við eigum óspilt og hreint land. Það er ekki nema hálfur sannleikur. Við eigum minna spillt land en margir aðrir, stærri ósnortin öræfi, en það er langt frá því að samviska okkar sé hrein í þessum efnum. Í ritgerð sinni "Hermaðurinn í landinu" í bókinni Yfirskyggðir staðir segir Halldór Laxness að Ísland sé eina landið í Evrópu sem hefur verið gerspillt af mannavöldum. Áreiðanlega erum við sammála um að hér sé of sterkt til orða tekið. En stundum verðu að tala hátt svo heyrir.

Við höfum gengið of nærri landinu með gengdarlausri ofbeit og gróðurspjöllum. Við þurfum að stöðva lausagöngu búfjár miklu víðar en nú er gert og stefna að því að hún verði helst úr sögunni um aldamót. En það gæti líka þurft eins og ég held að Þorleifur Einarsson jarðfræðingur hafi einhvertíma sagt að stöðva eða að minnsta kosti takmarka lausagöngu ferðamanna.

Í umhverfismálum erum við Íslendingar því miður enn eftirbátar margra grannþjóða okkar. Við verðum að móta okkar stefnu í umhverfismálum, stefnu sem fær staðist til frambúðar. Ferðaþjónustan og ferðamálin eru órjúfanlegur þáttur þeirrar stefnu. Á næsta ári verðu haldin heimsráðstefna Sameinuðu þjóðanna um umhverfi og þróun. Þá koma þjóðir heimsins saman til að fjalla um það hvernig við getum tryggt framtíð mannkyns á jörðinni í góðri sátt við móður náttúru. Þátttökuþjóðum er gert að leggja fram ítarlegar skýrslur um stöðu umhverfismála í hverju landi. Að þeirri skýrslugerð er nú unnið í umhverfissráðuneytinu. Það verður fyrsta heillega samantektin um stöðu umhverfismála á Íslandi og grundvöllur framtíðarstefnumótunar á þessu sviði.

Nú þegar vígbúnaðarkapphlaupið virðist heyra sögunni til og hafið er afvopnunarkapphlaup stórveldanna svo sem fréttir undanfarinna daga bera með sér er eins og skapast hafi tómarúm í hinni alþjóðlegu umræðu. Mér sýnist svo heillavænlega horfa að umhverfismálaumræðan fylli það tómarúm. Það er vel.

Þegar vígbúnaðarkapphlaupinu linnir losnar vonandi um fjármuni til umhverfisverndar. Við veröldinni blasa hrikaleg umhverfisvandamál. Hrun kommúnismans og opnun Austur-Evrópu hefur afhjúpað geigvænleg vandamál, næstum hrikalegri en orð fá lýst.

Í sumar heyrði ég Václav Havel forseta Tékkóslóvakíu lýsa ástandinu í landi sínu. Hann var að tala til umhverfisráðherra Evrópuríkja og sagði:

"Stór hluti skóga okkar er að deyja. Maður fyllist viðbjóði við að dýfa hendi í sumar árnar okkar. Til eru staðir þar sem næstum útilokað er að draga andann. Á þessum stöðum deyr fólk fyrr en ella væri og börnin fæðast veik. Stundum er okkur jafnvel bannað að fara út eða opna glugga. Í sjónvarpi hefi ég séð auglýsingar um gasgrímur handa börnum til að hafa með sér í skólann. Stór svæði lands okkar hafa breyst í lífvana auðnir líkt og á tunglinu. Matvæli okkar eru menguð".

Svo mörg voru þau orð. Það þarf ekki að segja mikið meira.

Við Íslendingar höfum alla burði til að geta verið forystuþjóð í umhverfismálum. Við höfum þegar á alþjóða vettvangi tekið forystu um margvísleg efni sem varða mengun sjávar. Þetta þurfum við að gera á fleiri sviðum. Það kostar vinnu, fé og markvissa stefnumörkun.

Við byggjum eyland. En hafa skulum við hugfast að í umhverfismálum eru engar eyjar lengur til. Við erum öll hluti af heild og berum sameiginlega ábyrgð á þeirri heild. Sú mengun sem berst hingað norður á hjara veraldar með hafstraumum og loftstraumum er að mestu runnin frá meginlöndum Ameríku og Evrópu. Margt bendir til þess að hingað safnist mengun af mörgu tagi í meiri mæli en menn hafa áður gert sér grein fyrir ekki síst ýmis þrávirk efni sem magnast á ferð sinni upp eftir lífkeðjunni.

Víðtækt alþjóðlegt samstarf er eina leiðin til að vinna gegn þessu. Þess vegna hafa Norðurlöndin fimm ásamt Sovétríkjunum, Bandaríkjunum og Kanada tekið höndum saman um verndun lífríkis og umhverfis á norðurslóðum. Ég bind miklar vonir við það samstarf sem hófst með undirritun sérstaks samkomulags í Rovaniemi í norður Finnlandi í júní síðastliðnum.

Að endingu vil ég ítreka þakkir fyrir að fá tækifæri til að ræða þessi mál hér og árna Ferðamálaráðstefnu velfarnaðar í mikilvægum störfum um leið og ég minni okkur öll á þá gullvægu reglu sem við hljótum að hafa að leiðarljósi, nefnilega að maðurinn svo mikill og máttugur sem á stundum hann þykist vera, er ekki herra jarðarinnar heldur hluti hennar.

Fyrirspurnir

Þóroddur F. Þóroddsson, Náttúruverndarráði.

Mér barst í hendurnar fjárlagafrumvarp norsku ríkisstjórnarinnar. Þar segir að

stefnt sé að því að fjárveitingar til norska umhverfísráðuneytisins aukist um 20%, til útivistar um 74%, til aðgerða innan náttúruverndar og verndar söguminja um 20%. Samkvæmt fjárlagafrumvarpi sem við höfum í dag er ekki gert ráð fyrir aukningu til Ferðamálaráðs af tekjum fríhafnarinnar um eina einustu krónu. Þannig að við sjáum ekki að það verði mikið um aukningu á aðgerðum á vegum Ferðamálaráðs fyrir þá peninga.

Ráðherrann benti hér á að víða þarf að taka til hendinni. Það þarf að bæta eftirlit. Það þarf að skipuleggja aðgang að viðkvæmum stöðum. Bæta göngustíga, hreinlætisaðstöðu og framfylgja betur þeim lögum og reglum sem gilda í dag. Auka fræðslu, virkja áhugamenn, dreifa efni til erlendra ökumanna og þá væntanlega prenta það fyrst. Auka almennt eftirlit.

Spurning mín til hans er sú: Hver á að gera þetta? Hver á að taka við þessu aukna hlutverki? Er það hugmynd hans að Náttúruverndarráð eigi að gera það, þar sem tillögur fjárlagafrumvarps gera ráð fyrir um 6% hækkun á ríkisframlagi til Náttúruverndarráðs fyrir næsta ár?

Þorvarður Árnason, Landvörður.

Ég vildi beina fyrirspurn til ráðherra varðandi áætlanir um virkjanir á íslenska hálendinu. Ráðherra talaði um það að við getum orðið forystuþjóð í umhverfismálum og við tilefni eins og þetta er oft talað um óspillta náttúru Íslands.

Það er spurning hvernig ímynd Íslands sem óspillt land fer saman við hugmyndir um stórfelldar virkjanaframkvæmdir á hálendinu? Þetta er hlutur sem snýr að öllum hér inni varðandi uppbyggingu Íslands sem ferðamannalands. Er umhverfismálaráðuneytið búið að móta einhverja stefnu í þessum málum? Hvort það eigi að taka frá ákveðin svæði? Hvernig þetta samræmist hugmyndum um þjóðgarða á miðhálendinu og hvernig Ísland komi til með að líta út eftir 20 ár.

Birgir Edvardsson, Islands Rsesbyrån, Stokkhólmi.

Hvernig á eftirlit að vera með því hvernig fjallagjaldið verður greitt? Það er talað um það að hægt verði að kaupa einhvern reisupassa sem ef hugsanlega maður hittir einhvern fjallavörð upp á fjöllum myndi spyrja mann um þetta. Ég vil benda á það að ferðamenn sem koma hérna til landsins á eigin bílum þurfa hvergi að fá upplýsingar um landið. Þeir geta bara komið hingað akandi með ferjunni. Hvernig er hægt að krefjast þess að þeir hafi vitað af því að þeir yrðu að hafa svona passa?

Ég er ansi hræddur um að þeir muni fljótlega komast að því í nefndum sem myndu fjalla um þetta mál, og þ.a.l. setja þetta gjald inn í skatt sem yrði innbakaður í fjargjaldinu til landsins. Og þá erum við í rauninni komin inn á fast gjald, alveg eins og hefur verið prósentan af fríhöfninni.

Þá er að spyrja: Er við því að búast að þeir peningar myndu renna til þess sem til er ætlast ef ekki hefur verið svo hingað til með prósentuna frá fríhöfninni? Það er verið að tala um að ferðabjónusta eigi mikla framtíð fyrir sér og sé eini atvinnuvegurinn á landinu sem muni bera sig. Ríkisstjórnin skuldar þessum atvinnuvegi 500 milljónir króna. Samtímis er verið að tala um það að það þurfi að gera svo margt til þess að tryggja framtíð þessa atvinnuvegar. Fyrirspurnin er í raun sú: Er ekki hætt við því að þessir peningar muni hverfa inni eitthvað annað eins og verið hefur með Fríhafnargjaldið?

Eva Sigurbjörnsdóttir, Hótelstjóri Hótel Djúpavík.

Mér finnst hafa verið komið nokkuð inná mál sem höfða til okkar þarna fyrir norðan. Við búum á mjög dreifbýlu svæði, það er nærri því að við flokkumst undir miðhálandið þó við séum ekki þar uppi. Mig langar að koma inná hvað svona staðir eiga að gera í sorphirðu. Eigum við að taka hana að okkur eins og við höfum reyndar gert? Við vitum það að þó að það sé í bígerð að laga þessi mál innan sveitarfélaga þá eru lítil sveitarfélög sem að myndu aldrei ráða við að gera neitt. Þau eru líka þannig í sveit sett að þau geta ekki sameinast um þessi mál með neinum öðrum.

Því vil ég spyrja: Þar sem er háttað eins og hjá okkur þar sem við þurfum ekki einungis að sjá um að koma okkar eigin sorpi í lóg heldur einnig fyrir alla þá ferðamenn sem til okkar koma og gista í tjöldum á mjög stóru svæði, þeir eru sem betur fer hættir að setja sorpið sitt undir stein þegar þeir fara heldur koma með það til okkar á hótelið og biðja okkur um að gera eitthvað við það og við gerum það. Það þýðir ekkert að segja. "Heyrðu góð þú skalt bara fara og tala við yfirvöld hreppsins, við erum engin sorphirða hérna." Þannig að við höfum gert þetta og ekki fengið nokkra umbun. Það er enginn sem þakkar okkur fyrir að gera þetta, þó að við séum voðalega stolt af því sjálf að vera svona dugleg.

En þetta er spurningin um hvað á að gera fyrir fólk sem er í þessari aðstöðu, að vera nánast lítil sorphirða fyrir talsvert stóran hóp af fólki. Til okkar koma nokkur þúsund manns á hverju einasta sumri. Það finnst kannski stóru stöðunum hérna í þéttbýlinu ekki mikið, en það er mikið á okkar mælikvarða. Þess vegna vil ég endilega að um leið og þessi mál eru athuguð, það er ætlast til að þau fari í hendur sveitarfélaganna, að það sé líka hugsað um að þar sem landhættir eru þannig að það er ekki hægt að sinna þessu hvað er þá hægt að gera fyrir þá einstaklinga sem eru tilbúnir til þess að reyna að taka þetta að sér þannig að landsvæðið í kring um þá líti ekki út eins og sorphaugur eftir sumarið.

Eiður Guðnason, Umhverfisráðherra.

Fyrst, síðasta spurningin frá Evu Sigurbjörnsdóttur. Það er verið, í samráði við sveitarfélögin að reyna að búa sér heildarmynd af þessu vandamáli sem sorphirða og sorpförgun er. Áreiðanlega kemur í ljós að það eru til sveitarfélög sem ekki fala inni samvinnumál stærri svæða um þetta efni og þyrfti að skoða

með sérstökum hætti. En vinna málsins er í rauninni ekki svo langt komin að það sé ljóst hvaða sveitarfélög það eru sem þar um ræðir.

Ég get vel skilið þetta vandamál sem hún gerði grein fyrir, það er auðvitað nokkuð sérstætt og er einn angi þessara vandamála sem skoðaður verður í þessari heildarathugun þar sem verið er að leita eftir og finna hagkvæmar leiðir til að sameina sveitarfélögin um þetta og eins og ég sagði áðan þá lít ég svo á að opinberi aðilinn, ríkið, þurfi með einhverjum hætti að koma inni stofnkostnaðinn varðandi þetta. En meginreglan í þessum efnum er náttúrulega sú alþjóðlega regla sem verið hefur að þróast undan farin ár þ.e.a.s. svokölluð PPP-regla (Polluter Phase Principle) þ.e. sá borgar sem mengar. Við þurfum áreiðanlega að horfa á ýmis sértílvik í þessum efnum hér.

Varðandi fjallagjaldið, sem Birgir nefndi. Hvar á að kaupa? Eins og ég sagði þá set ég þessa hugmynd fram hér til umhugsunar. Ég gæti séð þetta fyrir mér með tiltölulega einföldum hætti, þannig að það væri hægt að kaupa svona fjallakort á veitingastöðum, bensínstöðvum. Nú ef ferðamönnum er gerð skilmerkilega grein fyrir því með kynningu, sem auðvitað kostar peninga, að þetta þurfi menn að hafa ef menn vilji ferðast utan hins almenna þjóðvegakerfis, þá held ég að það sé mjög framkvæmanlegt.

Hugmyndin um þetta byggir kannski ekki síst á því að þá geti til dæmis Náttúruverndarráð haft þetta sem tekjulind til framkvæmda og þetta fé væri ekki einhver prósentuskattur sem ríkið innheimti og kæmi síðan ekki til baka nema að litlu leyti eins og menn hafa margfalda reynslu af. Ekki bara varðandi Ferðamálaráð heldur svo marga aðra hluti. Það hefur sýnt sig svo oft og gildir um margt fleira að þegar tekjustofn er afmarkaður með þessum hætti þá skilar hann sér fyrstu árin. Síðan er farið að kroppa í hann til annarra hluta. Þetta vita allir sem hafa fengist við þessi mál og fjallað um þetta.

Þóroddur Þóroddsson, framkvæmdastjóri Náttúruverndarráðs vék að fjárveitingu í Norsku fjárlögum til þessara mála. Þær eru miklu mun rausnarlegri en hjá okkur og í rauninni er verið að raunlækka fjárlög til margra mála í þjóðfélaginu, ekki einungis þessara mála. Það er líka svo að þó lagt hafi verið fram frumvarp til fjárlaga þá eru það ekki fjárlög. Alþingi á eftir að fjalla um þetta og taka sínar ákvarðanir um breytingar í þeim efnum og ég tek heilshugar undir það að fjárveitingar til þessara mála, til umhverfismála, eru of lágar.

Okkur ver gert að skera niður eins og öðrum ráðuneytum. Gera tillögur um niðurskurð. Við gerðum það í umhverfissráðuneytinu af ýtrustu samviskusemi. En ég get alveg sagt það í fullri hreinskilni að mér sýnist að sú sama regla hafi ekki verið notuð með sama hætti alls staðar annarsstaðar á ríkisstjórnarheimilinu. Það þykir mér miður, vegna þess að þegar að verið er að skera niður þá hljóta menn auðvitað að fara eftir þeim reglum sem settar hafa verið og þar verður svona nokkurnveginn eitt yfir alla að ganga.

Varðandi það sem þorvarður nefndi í sambandi við áætlanir um virkjanir og framkvæmdir á hálendinu. Það er auðvitað stórmál og viðkvæmt. Það er okkar stefna að það eigi að fara fram svokallað umhverfismat, sem er tiltölulega nýtt fyrirbæri hér og er verið að prófa og þroska í öllum slíkum tilvikum. Við verðum náttúrulega líka að búa við það að ef við ætlum að nýta þær auðlindir sem við eigum í fallvötnum og orkunni, þá komumst við ekki hjá því að fara um landið.

Við höfum sjálfsagt velflest ferðast um Sviss, Austurríki og þessi fallegu ferðamannalönd. Þeir hafa ekki komist hjá því að leggja háspennulínur um sín lönd. Þeir gera að vísu víða ráðstefanir til að láta lítið fara fyrir þeim í landsslaginu. Við eigum að gera það líka og fara með fyllstu gát. En ef við ætlum, sem við ætlum, og það er mín trú að við séum nokkurn veginn sammála um, að nota þessa auðlind, þá fylgir því auðvitað alltaf eitthvað rask.

Þegar menn tala, að því er virðist í alvöru, um það að leggja svona háspennulínu langar leiðir í jörðu, sem er sennilega fimmfaldur kostnaður á við loftlínur, þá finnst mér nú sem leikmanni að það hljóti að hafa óendanlega meira rask í för með sér að grafa slíkan streng í jörðu heldur en að hengja hann á möstur með löngu millibili. Við veðum að fara þarna með fullri gát og við verðum að reyna að skapa sátt um það sem við gerum. Það verður ekki alltaf auðvelt en það þurfum við samt að gera.

Dr. Klaus Lukas

Ferðamálastjóri Austurríkis og formaður ETC.

Ferðaþjónusta í Evrópu, þróun atvinnugreinarinnar innan EB/EFTA.

Starfsemi European Travel Commission (ETC)

Samkvæmt tölum Alheimssamtaka ferðaþjónustu í Brüssel er heildarvelta ferðaþjónustu á heimsvísu 2.700 milljarðar Bandaríkjadala og er það meira en velta atvinnugreina á borð við landbúnað, rafeindatækni og bílaiðnað.

Samkvæmt sömu heimildum eru fyrirtæki sem starfa að ferðaþjónustu (s.s. gistihús, veitingahús, samgöngutæki, tómskundamiðstöðvar, ferðaskrifstofur, matsölur og þ.h.) ábyrg fyrri 5.5% af þjóðartekjum á mann á heimsvísu. Við þau starfa 112 milljónir manna. Með öðrum orðum starfar fimmtándi hver vinnandi maður við matargerð, flutninga eða skemmtanaiðnað handa samborgurum sínum.

Á næstu árum verður ferðaþjónustan áfram sú atvinnugrein sem örast vex í heiminum. Það vekur þó athygli að aðeins 6% mannkyns ferðast milli landa. Þessi lága tala lækkar enn, sé tekið með í reikninginn að tölur um millilandaferðir eiga við um "komur" og að margir eru því taldir oftast en einu sinni.

Ferðaþjónustan hefur orðið að taka á sig nokkra ábyrgð á síauknum umhverfisspjöllum og er oft fordæmd sem atvinnugrein sem er skaðleg heimkynnum okkar. Framtíðarþróunin getur ekki byggt á óheftri aukningu

ferðamannastraums sem farinn er úr böndum til svæða sem rétt ná að axla þá umhverfis- og efnahagsbyrði sem á þau hefur verið lögð.

Austurrískur umhverfisverndarsinni, prófessor Bernd Lötsch hefur sagt:

"Ferðaskrifstofustjórar lifa á fegurð heimsins, náttúruverndarsinnar lifa fyrir hana."

"Hvort eru náttúruvernd og ferðaþjónusta samtvinnaðir þættir eða andhverfir? Þá veltur aðeins á magninu."

Allir aðilar sem ábyrgð bera á ferðaþjónustu, þar á meðal ríkisferðaskrifstofur, verða að taka sig á til að leysa þessi vandamál og bæta aðstöðu til ferðaþjónustu. Ferðaskrifstofur einstakra landa verða ekki aðeins að kynna þjónustu sína við ferðamenn, heldur einnig að móta hana í samræmi við það og koma ábendingum á framfæri við stjórn sína.

Árið 1990 voru skráðar 271 milljón komur til Evrópu sem ákvörðunarstaðar, eða 64% heildarfjöldans yfir heiminn og 51% (117.000 milljónir Bandaríkjadala) gjaldeyrstekna. Evrópa er því í efsta sæti,

-hærri en Ameríka sem er með 20% komufjölda (um 84 milljónir), og 29% heildartekna.

-hærri en Austur-Asía og Kyrrahafssvæðið sem er með 11% af komufjölda (um 46 milljónir) og 16% heildartekna.

Þó fækkaði komum til Evrópu um 2% frá 1985 og tekjur lækkuðu um 1%. Á sama tíma hækkaði hlutur Austur-Asíu og Kyrrahafssvæðisins úr 11,6% í 15,87% tekna og úr 9,11% í 10,94% af komufjölda.

Ár Evrópu skapar einstakt tækifæri til að stöðva, jafnvel snúa við þeirri þróun í Evrópu að tapa markaðshlutdeild sinni í millilandaferðum til keppinauta sinna.

Sameining markaðar Evrópu gerir að engu þau viðskiptahöft sem nú gilda og hefur jákvæð áhrif á ferðaþjónustu í aðildarlöndum með eftirfarandi hætti:

-innri landamæri verða lögð niður og ferðahöft þar með færri.

-Reglugerðir um lágmarksverð fargjalda falla úr gildi.

-Gjaldeyrishöft falla úr gildi.

Ennfremur er hægt að nota auglýsingagildi stórviðburða ársins 1992 til að undirstrika kosti "Evrópu hvenær ársins sem er" á alþjóðlegum vettvangi.

Meðal slíkra atburða má nefna:

-heimssýningin í Sevilla og í því sambandi (sem minnir á tengsl Ameríku og Evrópu) 500 ára afmæli fundar Ameríku.

-Madrid sem höfuðborg menningar í Evrópu árið 1992.

-Sumarólympíuleikana í Barcelona og vetrarólympíuleikana í Albertville.

Ekki má heldur horfa fram hjá áhrifum mikilla sviptinga í stjórnámálum í fyrrum austantjaldslöndum á ferðalögum til og frá Evrópu.

Þá er komið að hlutverki Ferðamálaráðs Evrópu í breyttri Evrópu. Ferðamálaráð Evrópu er regnhlífarsamtök með eftirfarandi markmið:

Að auka ferðamannastraum frá öðrum heimshlutum til Evrópu með markaðssetningu og kynningarstarfsemi.

Að skapa vettvang þar sem einstaklingar geta skipst á hugmyndum og reynslu til hagsbóta jafnt fyrir einstaklinga og heildina.

Ferðamálaráð Evrópu var stofnsett árið 1948 af 19 meðlimum en nær nú til 24 Evrópulanda. Síðast bættist Ungverjaland í hópinn árið 1989, fyrst Austur-Evrópulanda. Aðild annarra Austur-Evrópuríkja veltur á efnahagslegri þróun og skipulagi og þróun ferðamála þar. Ferðamálaráð Evrópu er evrópsk stofnun og lítur á það sem skyldu sína að kynna og markaðssetja Evrópu sem einn heildaráfangastað fyrir ferðamenn. Vel afmarkaðar og markvissar auglýsingaherferðir fara fram á vegum nefndarinnar í öðrum álfum (Ástralíu, Kanada, Japan, Mið- og Suður Ameríku, Bandaríkjunum) og er árangur þeirra metinn kerfisbundið. Nefndin tekur þátt í stórvíðburðum á sviði ferðamála um allan heim og hefur nána samvinnu við atvinnugreinina.

Í því sambandi fagnar Ferðamálaráð Evrópu þeim aukna áhuga sem Evrópubandalagið sýnir ferðámálum. Evrópubandalagið og Ferðamálaráð Evrópu hófu náið samstarf þegar á árinu 1989 í því augnamiði að efla ferðamál á alevrópska vísu og lofaði það samstarf góðu.

Eins og er stendur Evrópubandalagið ekki fyrir neinu sjálfstæðu kynningarstarfi fyrir ferðamenn. Samkomulag hefur náðst sem kveður á um þátttöku aðildarþjóða Ferðamálaráðs utan bandalagsins í sumum sameiginlegum kynningarverkefnum nefndarinnar og bandalagsins. Þessa stundina virðast vonirnar sem bundnar voru við samstarfið ekki ætla að rætast. Framlag bandalagsins til nefndarinnar fyrir árið 1992 hefur enn ekki verið ákveðið. Því miður bendir margt til mikillar lækkunar. Ár Evrópu 1992 stendur nú fyrir dyrum og mikið stendur til (sameining Evrópumarkaðar, stórvíðburðir eins og sýningin í Sevilla). Því væri lækkun hörmuleg.

Það er vert að taka eftir því að samhliða sameiningu Evrópumarkaðarins hafa þjóðir Evrópubandalagsins og EFTA ráðgert að skapa sameiginlegt efnahagssvæði sem væri nánast eins og innanlandsmarkaður. Mörg þeirra skilyrða sem Evrópubandalagslöndum eru sett myndu líklega vera sett í slíkt samkomulag. Evrópskt ferðaár var þegar framkvæmt í samvinnu Evrópubandalagsins og EFTA og þótti takast vel í alla staði.

Frá sjónarmiði ferðamála ætti fjölbreytni og margbreytileiki álfunnar að vera sá kostur sem kynntur verður öllum aðildarríkjum Ferðamálaráðinu til framdráttar.

Þessi fjölbreytni er eini möguleikinn til að halda í forystu sem Evrópa á á hættu að tapa til annarra jafnfýsilegra áfangastaða í fjarlægari löndum. Því styður Ferðamálaráðið áttak ferðamáladeildar Evrópubandalagsins til að útvega fjármagn innan bandalagsins, en bendir jafnframt á að á sviði kynningar og markaðssetningar getur aðeins sameinað framtak Ferðamálaráðs Evrópu og Evrópubandalagsins hlotið hljómgrunn á mörkuðum annarra heimsálfa.

Innan nefndarinnar var starfshópur bandalagsríkja settur á laggirnar til að leggja áherslu á þessi mál og kynna þau fyrir viðkomandi ríkisstjórnnum. Aðgerðarhópur í evrópskum ferðamálum var stofnaður að frumkvæði Ferðamálaráðs Evrópu árið 1981 til að efla sambönd ríkisstjórna og ríkisferðaskrifstofa svo og hagsmuni ferðapjónustunnar á opinberum vettvangi og í einkageiranum. Hann leggur einnig sitt af mörkum og hefur hvatt nefnd Evrópubandalagsins til sameiginlegs átaks og betri samvinnu milli Ferðamálaráðs Evrópu og Evrópubandalagsins.

Ferðamálaráð Evrópu byggir á langri reynslu í evrópsku samstarfi um ferðamál á sviði kynningar og markaðssetningar sem þróast hefur gegnum árin. Á þeim vettvangi nýtur Ferðamálaráð Evrópu alþjóðlegrar viðurkenningar og hefur verið kölluð með réttu "meistarinn í faginu".

Ég er þess fullviss að áframhaldandi samvinna Ferðamálaráðs Evrópu og Evrópubandalagsins muni fleyta okkur fram til nýrrar Evrópu 1992. Sameiginleg verkefni í fortíðinni eru besta sönnun þess. Á þessum nótum mun Ferðamálaráð Evrópu halda áfram að gera sitt ýtrasta til að samvinna við Evrópubandalagið megi takast, svo allir njóti góðs af.

Fyrirspurnir

Pétur J. Eiríksson, Flugleiðir.

Í þessu landi, sem og öðrum EFTA löndum, hefur verið mjög lífleg umræða um mögulega inngöngu í Efnahagsbandalagið og hinn frjálsa markað Evrópubandalagsins. Hvert er þitt álit? Þið hafið nú þegar sótt um inngöngu í EB. Hver er þín skoðun á áhrifum sem aðildin hefur á austurríska ferðapjónustu? Er hún séð sem ógn eða tækifæri? Heldur þú að austurrísk ferðapjónustufyrirtæki muni renna saman við rísa ferðaheildsalana í Þýskalandi og Frakklandi?

Dr. Klaus Lukas.

Ég er fullkomlega sannfærður um að Austurríki eigi að ganga í Efnahagsbandalagið því flest svið efnahagslífsins munu hagnast á því. Í ferðamálum eru bæði jákvæðar og neikvæðar hliðar. Til dæmis er mikil hætta á að risaferðaheildsalarnir hreiðri um sig. Þeim gætu fylgt fleiri ferðamenn og þá er einstakri söluaðstöðu okkar stofnað í hættu því flestir sem vinna við ferðapjónustu í Austurríki eru Austurríkismenn og kunna ferðamenn mjög vel að meta það.

Þessi staða gæti breyst við inngöngu í EB því starfsfólk okkar gæti farið að vinna í örðum löndum og þá er komin upp sama staða hjá okkur og hjá Svisslendingum þar sem það eru aðallega útlendingar sem vinna við ferðaþjónustu. Það væri okkur í óhag.

Á hinn bóginn held ég að það væri okkur í óhag að vera utan bandalagsins þegar landamæri falla niður og vegabréf verða óþörf til að komast á milli landa. Frá markaðssjónarmiði held ég að það skipti engu máli að vera í bandalaginu eða utan þess því ef þú vilt sjá ólíka staði eins og t.d. Budapest, Reykjavík, Vín og París, þá er öllum sama hvort löndin eru í EB eða ekki. Því tel ég að í heildina hagnist Austurríki á inngöngu í EB. Fyrir ferðaþjónustu skiptir það litlu máli.

Þorleifur Þór Jónsson, Akureyri.

Ég vil spyrja þig í ljósi væntanlegrar inngöngu í Evrópubandalagið hvort þið væntið aukinna umhverfisáhrifa í Austurríki og ef svo er, hvaða ráðstafanir verða gerðar til að minnka áhrif á umhverfið og hvað gætu Íslendingar lært af Austurríkismönnum í þessum málum?

Ásgeir Friðgeirsson, Iceland Review.

Þú sagðir okkur frá þeim miklu áhrifum sem opnun Austur-Evrópu. Ég vil spyrja þig hver þín skoðun er á því hvaða áhrif þessi þróun hafi á vestasta hluta Evrópu og þá sérstaklega Ísland?

Einar Gustavson, Ferðamálaráð New York.

Ég vil spyrja þig spurningar sem tengist ekki viðfangsefni þínu hér í dag. Í mörg ár var ég að selja þitt land og því þekki ég það vel. Það sem kom mér mest á óvart í öll þessi ár sem ég var að selja Austurríki var hversu góð innri uppbygging Ferðamálaráðsins er. Gætir þú útskýrt fyrir okkur hvernig þetta gengur fyrir sig í Austurríki og ennfremur hvaðan fjármagn ykkar kemur.

Dr. Klaus Lukas.

Varðandi umhverfismálin þá myndi ég segja að megin vandamál okkar eru umferðin. 90% ferðamanna sem koma til okkar koma á bíl. Það þýðir að milljónir ökutækja koma til Austurríkis og fara þar í gegn. Í Austurríki heimsækja menn gömul og söguleg þorp. Það er ekki lengur hægt að dvelja í þeim sökum fjölda bíla. Í fallegu dölunum okkar eru margar klukkustunda umferðahnútar. Við reynum að leysa þetta með bílastæðum og reiðtúrum. Þá eru útbúin bílastæði við jaðar þorpanna og síðan eru skipulagðar ýmsar leiðir til að komast inn í þorpið. Á hesti, hjóli, í stólalyftum eða með rafmagnsrútum. Lausnirnar eru margar og í raun er þetta einungis spurning um fjármagn. Auk þess að þegar eitt vandamálið hefur verið leyst kemur nýtt upp.

T.d. hvernig landssvæði á að fórna undir bílastæðin? Við höfum ennfremur tekið þá stefnu að torvelða umferð með því að mjókka aftur vegina sem bið breikkuðum hér áður fyrr, þá til þess að gera þá greiðfærari. Í sumum þorpum er þetta vandamál leyst með því að bjóða þeim hótélgestum sem afhenda

hótelinu bíllyklana sína frí afnot af fjallahjóli á meðan á dvöl stendur. Að sjálfsgöðu er líka reynt að draga úr umferð íbúa þorpanna, en eins og ég sagði þá höfum við engar heildarlausnir. Þetta eru staðbundin vandamál sem sveitarfélögin þurfa að leysa með aðstoð stjórnvalda.

Að spurningunni um aukningu ferðamannastraums frá Austur-Evrópu, þá í augnablikinu sjáum við mest af ferðamönnum frá Tékkóslóvakíu, Ungverjalandi og Póllandi, jafnvel fyrrum Austur-Þýskalandi. Þessar þjóðir hafa tilhneigingu til að ferðast til grannríkja sinna og liggur þá Austurríki beinast við mörgum þeirra. Margir fara til Sviss og Ítalíu og sumir til Mallorca þar sem þeim eru boðin vildarkjör.

Mitt persónulega álit er að Ísland gæti orðið áfangastaður þessara þjóða innan nokkurra ára. Nema þið viljið fara úti það sama og þeir á Mallorca að vera með mjög lág sértíloboð. ÉG held að þetta sé spurning um þróunina á næstu árum. Fyrir Austurríki þýðir þessi aukni straumur að nýting er betri en lítill gjaldeyrir kemur í kassann. Við þjóðum þessa vini okkar og nágretta velkomna en eyðum engu í að kynna Austurríki sem áfangastað.

Síðasta spurningin var um austurríska Ferðamálaráðið. 60% af fjárhag okkar kemur frá stjórnvöldum, 20% frá Verslunarráðinu, og 20% frá héruðunum 9. Mér finnst fjármagnið vera of lágt og þar sem aukningin næstu árin er einungis 3% eigum við í fjárhagsvandræðum því við erum með 24 skrifstofur og 10 fulltrúa í útlöndum og verðbólgan er hærri en 3%. Við þurfum því að draga saman seglin.

Samvinna við hótél, ferðaskrifstofur og greinina almennt er mjög góð. Það skapar að vísu viss vandamál að hafa fulltrúa héraðanna 9 í stjórninni og oft er auðveldara að fá álit allra ETC félaganna en þessarar 9 fulltrúa. Þar sem þau eru mjög ólík og öllum finnst að öll landkynningin eigi að vera frá þeirra héraði. Við erum líka í mjög nánu samstarfi við Útflutningsráðið. Þeir eru með 80 skrifstofur um allan heim og á þeim stöðum þar sem við höfum ekki okkar eigin skrifstofu er fulltrúi Útflutningsráðsins heiðursfulltrúi okkar. Við eigum því fulltrúa víða. Starfsfólk Útflutningsráðsins fær nokkurra vikna þjálfun hjá Ferðamálaráðinu svo það er vel undirbúið.

Karl Sigurhjartarson **Ferðapjónusta utan háannatíma.**

Hæstvirtur umhverfisráðherra, ráðstefnustjórar og aðrir ágætir ráðstefnugestir.

Það hefur komið í minn hlut að segja hér nokkur orð um ferðapjónustu utan háannatíma. Hætt er við að ekki verði mikið um nýjan fróðleik eða speki í þessu spjalli mínu, til þess hefur þetta efni verið of oft til umræðu í gegnum árin, en með því að draga saman sumt af því sem á undanförunum árum hefur verið gert eða rætt um að gera vonast ég til að hér á eftir geti orðið góð umræða um málið.

Ástæðan fyrir áhuga manna á fjölgun ferðamanna utan háannatímans er augljós. Mig langar til að bregða hér upp línuriti sem sýnir mánuð fyrir mánuð, komur útlendinga til Íslands á síðasta ári.

Mér virðist helst vera þrjár leiðir til að minnka þessar sveiflur, leiðir sem allar eru farnar af aðilum í ferðaþjónustu í dag þó á misjafnan hátt sé og í mismiklum mæli. Þeir eru reyndar til sem myndu benda á fjórðu leiðina sem væri að fækka ferðamönnum á sumrin, en ég býst ekki við að þær raddir hafi mikinn hljómgrunn á ferðamálaráðstefnu eða í þjóðfélaginu almennt. Hjóli tímans verður ekki snúið við hér frekar en annars staðar hvað sem öðru líður.

Þær leiðir sem ég vil nefna hér eru í fyrsta lagi að finna önnur verkefni fyrir vinnuafl og tæki. Þetta er gert hér í stórum stíl. Flugvélar og áhafnir fara í erlend verkefni, hótél verða að skólum. Leiðsögumenn og annað starfsfólk í ferðaþjónustu verða að nemendum, kennurum eða húsmæðrum og svo mætti lengi telja áfram.

Í öðru lagi er öll starfsemi gíruð niður á veturna. Reynt er að stýra orlofi starfsfólks yfir á vetrartímamann, sumarfólk hættir eða fer að vinna hálfan daginn. Flugvélar fara eina ferða á sólarhring í stað tveggja eða þriggja og skoðanir á þeim eru teknar á veturnum. Hótelin eru endurnýjuð og gert við bílana. Og svo framvegis. Þessar tvær leiðir beinast sem sé að því að minnka framboðið eða afkastagetuna á vetrartímum og ég held að það sé ansi erfitt að ná meiri árangri en þegar hefur náðst í þeim efnum. En þetta er bara ekki nóg.

Eftir að búið er að skrúfa niður framboðið eins og hægt er - og við skulum muna varðandi flug til og frá landinu að við gerum kröfur um lágmarkstíðni ferða - vantar enn verulega uppá að viðunnandi nýtingu hótélrýmis og flugsæta sá náð á veturnum. Nýtingatöflur Flugleiða og frá Sambandi veitinga- og gistihúsa eru svipaðar:

-Yfir sumarmánuðina er nýtingin um 83%.

-Yfir 9 vetrarmánuðina að jafnaði 57%.

-Ársnýting nálægt 68%.

Þrátt fyrir verulega minna framboð á veturnum er varla raunhægt að ætlast til að sama nýting geti náðst þar og næst á sumrin, þ.e. rúm 80%. En það er samt þess virði að velta fyrir sér hvað slíkt myndi þýða. Gróft áætlað myndu tekjur í flugi og gistingu aukast um hartnær tvo milljarða króna. Hvert prósentustig sem bætist við vetrarnýtingu þýðir tekjuauka í ferðaþjónustu uppá 80 milljónir króna. Þessa viðbót má flytja og hýsa nánast án tilkostnaðar, hótélrúmið er til allstaðar og sama er að segja um sætið í flugvélinni. Vandinn er bara að fylla þau. Þar skilur á milli feigs og ófeigs.

Þriðja leiðin eins og ég kalla það er sem sé fjölgun ferðamanna utan háannatímans. Á undanförunum árum hefur örlítið mjakast í rétta átt en alltof

lítið. Þó hefur ýmislegt verið reynt í þeim efnum en misjafnlega tekist til, eins og gengur. Það sem kemur í hugann af því sem betur hefur heppnast eru innkaupaferðir New York búa, helgarferðir Svía sem kynntar hafa verið á umdeildan hátt og nú síðast hafa Bretar verið að uppgötva haustnætur í Reykjavík. Allt eru þetta dæmi um vel heppnaða markaðssetningu, því satt best að segja hefur Reykjavík þó okkur þyki hún merkt allra borga ekki uppá ýkja margt að bjóða sem ekki finnst heima hjá þeim gestum sem hér voru taldir.

Við skulum líka átta okkur á því að þó markaður fyrir helgarferðir sé nokkuð stöðug og þekkt stærð þá er hann ótryggur og nýjungagjarn við val á áfangastöðum.

Og ekki verður annað en sagt en að ýmislegt hafi verið reynt til að opna hálendið fyrir ferðamönnum að vetrarlagi. Skíðagönguferðir og snjósleðaferðir, ferðir á jeppum og snjóbílum, veiðiferðir og jafnvel jöklaferðir. Úrval þessara svokölluðu ævintýraferða hefur aukist mjög á síðustu árum en þrátt fyrir að ágætur markaður sé fyrir þessa tegund ferða vantar mikið á að stöðu til að taka við verulegri fjölgun slíkra ferðamanna. Uppbygging þeirrar aðstöðu væri helst fólgin í heilsársvegi lengra inná og jafnvel þvert yfir hálendið ásamt fjölgun gistiskála.

Mikið hefur verið rætt og ritað um heilsársveg yfir Kjöl eða Sprengisand og ég vil nota þetta tækifæri til að skora á ráðherra samgöngumála að láta gera úttekt á hvort raunhæft sé að ætla sér að halda þannig vegi opnum mestanpart vetrar og þá um leið arðsemi þeirrar vegagerðar. En jafnvel þó þessi aðstaða væri til staðar mundu válynd vetrarveður eða hættan á þeim ávallt verða til þess að aðeins er hægt að sinna takmörkuðum fjölda ferðamanna ef ekki á að stofna öryggi þeirra í hættu.

Ég ætla að leyfa mér að fullyrða að þessar tvær tegundir ferða, helgarferðir og ævintýraferðir séu uppistaðan í þeirri ferðapjónustu vetrarins sem við höfum lagt áherslu á og þó sjálfsagt sé að hald áfram á þeirri braut tel ég mig hafa sýnt fram á takmarkanir eð a.m.k. erfiðleika við frekari uppbyggingu á þessari þjónustu og nú er ég að tala um frítímaferðir, þ.e.a.s. ferðir sem ekki tengjast á neinn hátt atvinnurekstri eða starfi ferðamannsins.

Ég vil ekki skilja við frítímaferðir án þess að ræða örlítið um markaðssetningu. Áður var sagt frá tekjumissi vegna lélegrar nýtingar. Það þarf enga ofurgreind til að sjá að í þessari stöðu er réttlætanlegt að verja nokkuð háu hlutfalli væntanlegra viðbótartekna til markaðssetningar. Vandinn er sem fyrr fjármögnun og hvernig fénu skuli varið. Markaðssetning á stórum mörkuðum verður ávalt nokkuð kostnaðarsöm og því lífsnauðsyn lítilli þjóð með takmörkuð fjárráð að velja réttar leiðir.

Við skulum muna að aðgerðaleysið getur líka reynst nokkuð dýrt. Mín skoðun er að við séum oft nokkuð einsýn í þessum efnum, að við viljum gera hlutina eftir eigin höfði eða smekk og þá kannski miðað við íslenskar aðstæður.

Við eigum að nýta okkur betur einstaklingsframtak og þekkingu erlendar samstarfsaðila sem oft á tíðum eru reiðubúnir að taka áhættuna með okkur eða fyrir okkur, þ.e.a.s. að taka á sig kostnað vegna markaðssetningar að einhverju eða öllu leyti í von um ágóða. Ég vil nefna tvö dæmi. Við þurfum að taka frá fé sem notast í styrki eða þátttöku kostaðar með erlendum ferðaheildsölum eða skrifstofum sem hafa þekkingu á Íslandsferðum og vilja markaðssetja vetrarferðir þó svo söluárangur sé kannski óviss. Ég veit að nú þegar er eitthvað um slíkar styrkveitingar en þekki hinsvegar dæmi um synjun vegna fjárskorts.

Nú mega menn ekki skilja orð mín sem svo að ég sé að mæla með styrkjum til erlendra aðila sem eru hér í ólögætum atvinnurekstri. Að sjálfsögðu styrkjum við aðeins þá sem fara að íslenskum lögum.

Ég vil einnig nefna það samstarf sem er að komast á um kynningu á Íslandi í Japan þar sem japanski aðilinn tekur á sig verulegan hluta kostnaðarins við kynninguna í von um hagnað ef kynningin tekst eins og til er ætlast.

Bæði þessi dæmi eiga það sameiginlegt að framlag eða fjárhagslegar skuldbindingar eru grundvallaðar á þeirri trú að samstarfsaðilinn sem við veljum okkur sé líklegastur til að vita hvernig eigi að gera hlutina á eigin heimavelli ásamt því að hann tekur þátt í fjárhagslegri áhættu með okkur.

Undir lokin vil ég koma aðeins inn á þá tegund ferðamennsku sem tengist atvinnu ferðamannsins eða áhugamálum. Þar sem náttúruskoðun eða upplifun er kannski ekki aðaltilefni ferðarinnar þó svo einmitt þessir þættir getir oft ráðið því hvort ferðinni er heitið til Íslands eða eitthvað annað. Hér eru án efa mestu möguleikar okkar til að jafna það misvægi árstíða sem er okkur svo dýrt. Og hér skiptir enn meira máli að öll þjónusta sé í hæsta gæðaflokki og afþreyingarefni fjölbreytt.

Því miður rekum við okkur enn og aftur á þá staðreynd að þekking okkar á þessum ferðamönnum og þörfum þeirra er nánast engin. Sú könnun sem nú er verið að gera á vegum Vest Norden nefndarinnar er án efa stórt skref í rétta átt og þarf að gerast með reglubundnu millibili. Sömuleiðis þarf að hrinda í framkvæmd þeirri söfnun upplýsinga frá fyrirtækjum og stofnunum sem Ferðamálaráð ákvað síðastliðinn vetur að láta gera.

Og hvers konar túrisma erum við hér að tala um? Hvaða tilefni önnur en upplifun náttúrunnar geta verið fyrir Íslandsferð? Svörin eru mörg en þó má draga þau saman í eitt meginstef. Hvers kyns fjölþjóðlega samskipti, en þó einkum á sviðum þar sem Íslendingar standa framarlega, geta orðið til

Íslandsferðar. Þessi svið eru ansi mörg og geta hæglega orðið enn fleiri og ég hef sett einhver þeirra hér á blað.

Málaflokkar þar sem Íslendingar standa eða geta staðið framarlega:

- Fiskveiðar og vinnsla.
- Orkuvirkjun: vatn, hiti, vindur.
- Landbúnaður: hesturinn, sauðkindin.
- Norræn fræði: saga, bókmenntir, tunga.
- Landið: jarðfræði, eldfjöll, jöklar, jarðskjálftar.
- Umhverfismál: hafið, vatnið, loftið, lífríkið, þéttbýlið.
- Heilbrigðismál: forvarnir, hjartavernd, krabbamein, hressingardvalir, húðsjúkdómar, erfðasjúkdómar, frjóofnæmi.
- Ýmsar útflutningsgreinar og aðrar atvinnugreinar.
- Íþróttar- bridge- og skáksambönd.

Ég tel menn verði mér sammála um að aðrar þjóðir geti sótt sitthvað til Íslands í þessum efnum en mig langar til að vekja athygli á tveimur málaflokkum og þar sem við eigum meiri möguleika en margur heldur og það er í umhverfis og heilbrigðismálum. Þrátt fyrir uggvænlegan uppblástur í landinu stöndum við vel að vígi í umhverfismálum þegar á heildina er litið. Baðlón og leirböð, holl fæða og langlífi Íslendinga, umhverfisvæn ímynd. Allt eykur þetta á trúverðugleika þess að hér sé heilnæmt að vera og hingað sé gott að koma.

Við stöndum framarlega í ýmsum læknávisindum eins og komið hefur fram í ræðum manna hér á undan þá er áhugi manna fyrir umhverfi sínu og heilbrigðu lífernri að aukast. Hefur stóraukist á síðastliðnum áratug. Aukin þekking okkar og starf á þessum sviðum er því ekki aðeins sjálfum okkur til góðs heldur má einnig nýta það til framdráttar ferðaþjónustu í landinu.

Listinn er langt frá því að vera tæmandi og þó vissulega hafi nokkuð áunnist á þessu sviði er ljóst að með markvissum vinnubrögðum er hægt að ná mun betri árangri. Nú eru í gangi viðræður milli Reykjavíkurborgar, Ferðamálaráðs og helstu hagsmunaaðila um möguleika á stofnun ráðstefnumiðstöðvar á Íslandi, en eitt af hlutverkum hennar væri sala innan frá, þ.e. að finna lykilmenn í fyrirtækjum, stofnunum og ýmiskonar samtökum og efla áhuga þeirra og síðan aðstoða þá við að kynna erlendis þann viðburð eða tilefni sem á að lokka til okkar ferðamanninn. Og ef ekki verður af stofnun ráðstefnuskrifstofu þarf að gera skrifstofu Ferðamálaráðs kleift að vinna þetta starf.

Aðila í fjölþjóðlegum samskiptum má til dæmis flokka þannig:

- Ráðuneytin.
- Opinberar og hálfopinberar stofnanir.
- Pólítískar hreyfingar.
- Verkalýðshreyfingar og fagfélög.

- Alþjóðlegir klúbbar og vinabæjarfélög.
- Samtök atvinnurekenda og fyrirtæki.
- Íþróttar- bridge- og skáksambönd.

Um þessar mundir er verið að leggja fram fjárlagafrumvarp fyrir árið 1992, þar sem gert er ráð fyrir verulegum niðurskurði í ferðakostnaði og risnu. Aðhald í fjármálum er góðra gjalda vert og kannski hefur sjaldan verið meiri þörf á aðhaldi í ríkisfjármálum en einmitt nú. Eflaust er ástæða til sparnaðar þarna eins og víðast annarsstaðar og vissulega gengur niðurskurður af þessu tagi vel í kjósendur, en ég vil samt ítreka að góð samskipti við aðrar þjóðir eru forsenda þess að árangur náist í þeirri fjölgun ferðamanna sem ég hef verið að tala um. Við fáum goldna heimsókn með heimsókn. Afleiðing ferðar okkar í dag getur orðið ráðstefna á Íslandi eftir 2-3 ár. Að þessu skulum við vinna.

Árangurinn af því starfi þarf ekki endilega að vera ráðstefna eða meiriháttar fundur á Íslandi;

- Viðurkenninga- eða hvataferðir svokallaðar þar sem ferðin er viðurkenning fyrir góðan árangur starfsmanna eða umboðsmanna fyrirtækisins.
- Vörusýningar og kynningar.
- Námskeið.
- Náms- og kynningarferðir.
- List- og menningarviðburðir.
- Keppnir og mót í íþróttum, bridge eða skák.
- Smærri fundir eða einstaklingsheimsóknir.

Svo eitthvað sé nefnt.

Góðir ráðstefnugestir. Ég hef í máli mínu reynt að sýna framá nauðsyn þess að fjölga ferðamönnum utan háannatíma og benda á leiðir til þess, leiðir sem ekki kalla á miklar fjárfestingar enda er tilgangurinn að ná fram betri nýtingu á þeim fjárfestingum sem þegar hefur verið lagt í. Fyrr í máli mínu kom fram að fyrir hvert prósentustig sem þannig vinnst í nýtingu batnar afkoma ferðapjónustunnar í landinu um tugmilljónir króna. Ég vil að lokum árétta þá þætti sem ég tel mikilvægasta í þessum efnum:

- Öflun upplýsinga um ferðamenn á Íslandi og þarfir þeirra.
- Fjárfestingar séu einkum í markaðssetningu.
- Samvinna í ferðamálum við hið opinbera, atvinnuvegi og félagasamtök.

Með markvissum aðgerðum er ég sannfærður um að hægt er að auka verulega ferðamennsku að vetrarlagi og að það þarf ekki að taka ýkjalangan tíma.

Fyrirspurnir

Áslaug Alfreðsdóttir, Hótel Ísafirði.

Ég vil byrja á að þakka Karli fyrir greinargott erindi. En mig langaði til þess að

spyrja hann: Af hverju ver ekki talað einu orði um íslenska ferðamenn? Er það ekki efnahagslega hagkvæmt að reyna að fá Íslendinga til þess að ferðast um eigið land, þó það sé ekki um hásumarið? Og er það ekki efnahagslega hagkvæmt, til dæmis fyrir flutningsaðilana, að reyna að nýta tækin betur innanlands, fyrir Íslendingana sjálfa; Rúturnar, flugið, hótelin o.fl.? Hefur Ferðamálaráð gert nóg til þess að kynna Ísland fyrir Íslendingum og hvernig getum við gert það betur?

Karl Sigurhjartarson.

Varðandi fyrirspurn Áslaugar, þá held ég að það megi ráða það af orðum mínum hér áðan að þó ég hafi talað um fjölþjóðleg samskipti þá erum við að tala um samskipti af öllu tagi. Þær áherslur sem ég var að leggja á var s.s. túrismi sem tengist atvinnulífi og frístundum og þær leiðir sem ég bendi á í þeim efnum eiga fyllilega við innanlands sem í fjölþjóðlegum samskiptum. Ég held að þetta hafi verið rétt ábending hjá Áslaugu og ég vil að það komi fram að þessar leiðir eigi jafnt við hvort sem við erum að tala um ferðalög Íslendinga eða útlendinga.

Umræðuhópar

3. Ferðapjónusta utan háannatíma.

Ómar Benediktsson, Hópstjóri.

Ég býð ykkur öllum góðan daginn.

Í gær var mjög skemmtilegur hópur sem ræddi um málefnið Ferðir utan háannatíma. Við komumst að því að það vantar gott íslenskt orð yfir þetta, eru menn beðnir fram að næstu Ferðamálaráðstefnu að finna gott orð yfir þetta.

Hugmyndir komu líka fram um það að það yrði að breyta þessu Off Season tímabili, að hugarfarsbreytingin sé það sem skiptir miklu máli og þess vegna eigum við ekki að tala um tímabilið eins og okkur hættir dálítið til að tala um tímabilið frá september til maí sem Off Season og það ver eiginlega ákveðið í hópnum í gær að Off Season heiti frá nóvember til febrúar. Síðan eru september og október á haustin og mars, apríl og maí á vorin, jaðartímabil. Þetta er kannski það sem þurftir til að byrja með. Það er að skilgreina þessi tímabil vegna þess að varan er mismunandi á mismunandi tímum og það varð niðurstaðan að einblína mest á þessa mánuði, vegna þess að ef við erum að hugsa um allt tímabilið þá myndi þetta dreifast allt of mikið. Það er miklu skynsamlegra að taka ákveðin tímabil út af þessum 9 mánuðum og urðu þessi 5 fyrir valinu.

Jafnframt kom fram hjá hópnum að á þessu tímabili sé vandinn að selja langar ferðir þó að fólki sé alltaf velkomið að vera 3,4 og 6 vikur eins og kom fyrir á Hótel Djúpavík, þá verðum við í markaðssetningunni að einbeita okkur að viku og helgarferðum á þessum tímabilum. Þá eru þessar tvær skilgreiningar komnar á hreint, þ.e. með tímabilið og lengd ferðanna.

Þá var spurningin hverskonar vöru viljum við selja. Viljum við reyna að komast inn á ódýrar borgarferðir? Viljum við koma meira inn í þessa pakka og bjóða kannski upp á annarslags ferðir? Það voru auðvitað mjög skiptar skoðanir um þetta, en það varð ofaná að fara ekki of langt niður með verðið heldur frekar setja meiri peninga í kynningarstarfsemina á þessu tímabili. Auðvitað þarf verðið að vera lægra en um sumarið en kannski er óþarfi að vera að fara alveg niður á gólf með það heldur að hafa meira pláss fyrir kynningarkostnað. Það virðist vera að þegar menn verðleggja sína þjónustu mikið til þá er fólk búið að gera ráð fyrir launakostaði og hinum og þessum kostnaðinum en auðlýsinga-, markaðs- og kynningarkostnaður virðist vera, ég skal ekki segja alveg óþekkt stærð í íslenskum ferðamálum, en hún er dálítið fjarri mönnum. Varan sem ég segi ykkur nánar frá á eftir er sem sagt höfðuð til hins almenna túrasta.

Annað sem talið var að hægt væri að ná á þessum árstímum voru sem sagt þessar ráðstefnur. Það er auðvelt að segja "ná í ráðstefnur" það eru náttúrulega allir að þessu að "ná í ráðstefnur" út um allan heim. Það er til fullt af ráðstefnum sem eru í gangi og færast á milli landa og þá er að vinna í því á vegum þessara alþjóða stofnana að ná í þær. Hinsvegar kom sú hugmynd líka fram að menn þyrftu að framleiða meira af ráðstefnum. Það var bent á það að t.d. fyrir innanlandsmarkaðinn þá var á Höfn í Hornafirði sett á stofn ráðstefna um innsiglingu um höfnina.

Síðan komu aðilar allstaðar af landinu, það voru jarðfræðingar, vatnafræðingar og verkfræðingar og ég veit ekki hvað þetta allt heitir. Þarna var hægt að finna sér tilefni til að fá fólk til að taka þátt í og það er kannski þetta sem við komum alltaf aftur og aftur að, að þessar nýjungar sem hafa komið fram í íslenskum ferðamálum sérstaklega uppá síðkastið má nefna bátsferðir á Breiðafirði og Ísafjarðardjúpi, jöklaferðir og fleira. Þetta er eins og hefur margoft komið fram að frumkvæði heimamanna. Það er kannski það sem hefur verið gæfa ferðapjónustunnar að frumkvæðið hefur komið frá einstaklingum. Við höfum okkar byggðastofnun sem er að miðstýra því úr Reykjavík hvað á að gera á þessu svæðinu eða hinu, en hér kemur frumkvæðið beint frá heimamönnum og það er nákvæmlega það sama sem er í þessum ráðstefnum. Það kemur enginn og gerir þetta fyrir rokkur. Við erum að gera þetta sjálf og við verðum að koma með hugmyndirnar og markaðssetja þessar ráðstefnur.

Hverskonar ráðstefnur eigum við að setja á laggirnar? Það eru væntanlega þær ráðstefnur sem við erum með hvaða sterkasta sérhæfingu í og menn fóru á hugarflug með það í gær og ég get tekið nokkur atriði út úr: Veiðiferðir og friðun dýra, hvalveiðarnar, áhrif fjölgunar sela á aðra fiskistofna, heita vatnið, fiskvinnsla, umhverfismál, svona má lengi telja. Þá kom vandinn, að þó menn væru komnir með þessar hugmyndir og margar hverjar mjög góðar, þá þarf engu að síður að undirbúa þetta mjög vel. Svona ráðstefnu getur tekið tvö ár að undirbúa og kostar óhemju fé.

Þetta getur skilað óhemju miklum peningum ef af ráðstefnunni verður, en það þarf að fjármagna þennan undirbúning. Þá kom fram sú hugmynd hvort það væri möguleik að Ferðamálasjóður myndi víkka út sína starfsemi þannig að sjóðurinn væri ekki eingöngu til þess að lána í steinsteypu eða slíkt, heldur væri jafnframt í að fjárfesta í markaðssetningu. Það er ekki kominn nánari útfærsla á þessa hugmynd en það er sá möguleiki að fá þarna stuðning. Ef ráðstefnan gengur vel þá borga menn sitt lán, nú ef ekki þá verður það lengt í lengra lán, því það getur alltaf gerst að menn taki rangar fjárfestingarákvarðanir.

Annað sem kom fram í sambandi við ráðstefnurnar var umræða sem hefur farið fram innan Ferðamálaráðs og jafnvel víðar, um ráðstefnuskrifstofu. Ráðstefnuskrifstofa kemur væntanlega til með að auglýsa þetta utan háanna tímabils. Vandinn var hinsvegar sá að við gátum lítið rætt þetta í gær vegna þess að skoðanir um skýrslu sem hefur verið gerð um þetta eru mjög skiptar og menn efast um að það sé rétt að fara af stað með þetta. Sumum fannst að það ætti bara að vera starfsmaður sem ynni á skrifstofu Ferðamálaráðs en síðan væri ákveðinn samstarfshópur sem ynni með honum, sem í væru fulltrúar hagsmunaaðila og Ferðamálaráðs.

Síðan voru aðrir harðir fylgismenn þess að þetta eigi að vera sér apparat, þar sem er einn starfsmaður sem er í því að markaðssetja þetta og það myndi aftur tengjast Ferðamálasjóði. Ef hann kæmi inní, þá myndi þessi skrifstofa markaðssetja þessa ráðstefnu, þar sem hugmyndin væri komin frá incoming ferðaskrifstofu hér. Hún myndi koma með rammann af ráðstefnunni og fyrirlesarana o.fl., allt í sambandi við ráðstefnuna nema markaðssetninguna sem þessi skrifstofa myndi sinna. Þetta kostar allt peninga en hugsunin með þessari ráðstefnuskrifstofu er að Feraðamálaráð og hagsmunaaðilar borgi í þessu ásamt Reykjavíkurborg.

Annað mál eru þessar svokölluðu hvataferðir, og hvataferðir til Íslands eru fyrst og fremst ævintýraferðir. Það er ljóst að væntanlega 90% af þeim hvataferðum sem koma til Íslands koma á þessu tímabili, september til maí. Þannig að þetta hlýtur að vera mjög vænlegur markaður fyrir okkur. Þó að okkur hætti til að ofmeta hann þá er ljóst að þessi markaður er uppá við. Við höfum kannski þurft að leggja okkur meira eftir því að vinna þetta eins og það gerist erlendis að við höfum líkt þessu fullmikið við túrisma, en við megum ekki gleyma því að eins og nafnið bendir til þá eru þetta hvataferðir og þá hluti af því að menn eru að vinna verðlaun í ákveðnu fyrirtæki fyrir það að þeim eru sett ákveðin takmörk hvað þeir eiga að ná miklu í sölu, hvort sem það er sölumaður eða umboðsmaður eða slíkt.

Við fyrsta skrefið fá þeir brauðrist eða eitthvað, síðan fá þeir meiri verðlaun næst og svo fá þeir kannski ferðaverðlaun. Bakgrunnur þessara ferða er allt annar en venjulegra ferða og það verður að hafa það í huga að hugsunin á bak við þessar ferðir er allt öðruvísi. Í þær velst besta fólkið í viðkomandi fyrirtæki vegna þessara takmarka. Því á það alltaf að fá allt þetta besta. Okkur hættir

svolítið til þess hérna á Íslandi, því miður, að vera sennilega best í spuna en þessir aðilar taka það ekki fyrirfram því þeir vilja fá allt skipulagt í smáatriðum. Það eru oft fínþússningin, smáatriðin sem skortir á hjá okkur. Ferðaþjónustan er búin að byggjast það mikið upp hér að menn verða að fara að vanda sig betur en hingað til, í vissum tilvikum. Það er líka gaman að sjá hvað hefur gerst á undanförunum árum.

Þessi hugsunarháttur hefur breyst eins og nafnið, ferðaþjónusta ber með sér. Þetta er þjónusta og maður hefur orðið var við það víða í þessari þjónustu sem er farið að bjóða uppá, hvað fólk er tilbúið að leggja mikið á sig og gera hlutina vel. Þannig að við erum örugglega á réttri leið, en engu að síður er töluvert í land að við séum búin að ná fullkomnun í þessu.

Þessar hvataferðir eru sem sagt vænlegur kostur, líka vegna þess sem kom fram hjá hótelmönnum og öðrum rekstraraðilum sérstaklega úti á landsbyggðinni að á veturna geti þeir ekki verið að halda úti mannahaldi uppá það að þeir séu kannski að fá mikið af einstaklingum. Þeir virðast treysta á að það komi hópar. Þá breytist skilgreiningin á hópnum úr 25-30 manns á sumrin í frá um 10 manns. Það dugir til þess að einhver sem er með hótél úti á landi getur kallað inn aðstoð í matsal eða slíkt og þess vegna sé það ekki markaðurinn fyrir okkur í þessari Off Season allavega ekki að sinni, að reyna að ná í einstaklinga heldur einbeita okkur að hópnum.

Þá má kannski benda líka á það að þegar verið var að tala um verðlagið þá komu upp ýkveðin vandamál. Eins og fólk þekkir þá hafa þessir Break-Away pakkar verið settir á markaðinn að framkvæði Flugleiða og var mikil nýjung og í sjálfu sér gott má á þeim tíma. Þar er boðið uppá ódýrar helgarferðir til Íslands. Menn muna eftir sænska undrinu og síðan eru þessar innkaupaferðir frá Chicago og New York. Þegar verið er að halda ráðstefnu á Íslandi, segjum norræna ráðstefnu, og hótelin segja að það séu ákveðin ráðstefnuverð í gangi og þau eru þetta, en Break-Away verðin eru hitt.

Þá fer fólk á Norðurlöndum að hugsa sig um. Nú erum við að fara á ráðstefnu, og fer að afla sér upplýsinga um hvernig eigi að koma sér til Íslands. Það kemur í ljós að miðinn kostar segjum 36.000.- krónur, en flugið með þremur gistinóttum kostar 37.000.- krónur. Þetta skaðar á vissan hátt þetta starf sem verið er að vinna í kringum ráðstefnurnar. Þar sem er verið að reyna að ná upp hærra verði gera þessi lágu verð á markaðinum allt miklu erfiðara. Það getur jafnvel komið komið upp sú staða að búíð sé að leggja mikla vinnu í undirbúning og svo bókar fólk eitthvað allt annað. Þá fá þeir ekki árangur sem erfiði sem hafa verið að vinna við undirbúning þessarar ráðstefnu. Það er því ákveðin togstreita í þessu, eins og getur alltaf verið.

Mikið var rætt um samstarf við sveitarfélögin verðandi ráðstefnur. Einnig kom fram sú athugasemd að AA-samtökin sem eru starfandi út um allt land hafa

aldrei haldið ráðstefnu. Því skyldi það ekki vera ein hugmynd. Ef menn leggja höfuðið í bleyti þá eru margir möguleikar.

Síðan kemur hér varðandi ferðirnar, þá var farið á hugarflug. Þetta var um 40 manna hópur að jafnaði, svolítið stór, en hugmyndin var að koma með gagnlegar hugmyndir. Þá var það þannig að þegar menn fóru að leggjast í þetta og koma með hugmyndir þá kom fullt af mjög góðum hugmyndum um það hvað væri hægt að gera í Off Season. Megnið af þessum hugmyndum kosta engan pening. Í versta falli mjög lítinn. Ég ætla bara að hlaupa yfir þetta þar sem það kemur ákveðinni hreyfingu á hugann og ég ætla að lesa þessi orð eins og þau koma fyrir:

- Frystihússkoðun.
- Hákarlsverkun.
- Haustlitirnir fyrir erlenda ferðamenn. Snjór og heitt vatn, þ.e.a.s. góðar sundlaugar á veturna sem hafa komið Japönnum mjög á óvart.
- Hreint loft og hlý hús á sama tíma og menn halda að allt sé kalt.
- Ströndin sem forfeðurnir lentu í, sérstaklega Frakkar og Þjóðverjar.
- Námskeið í keramik.
- Gönguferðir og heilsurækt.
- Stuttar fjallgöngur.
- Skotveiði.
- Vatnajökull
- Skíði og leikhús.
- Lækningar- og meðferðarheimili.
- Fjöruskoðun.
- Tónleikar.
- Árshátíðir.
- Hátíð í sambandi við smölun og slátrun, líkt grísaveislum á Mallorca.
- Kyrrðin.
- Heilun og líflestur.
- Möguleikar á að taka þátt í daglegu atvinnulífi.
- Þorablót og tilheyrandi.
- Skelveiði.
- Íþróttamót.
- Umhirða og umgengni við íslenska hestinn.
- Bryggjuhátíðir, t.d. þegar humar eða síld kemur á land.
- Köfun.
- Snjókarlar og snjóhús.
- Draugar og álfar. Vættarferð. Álfar og tröll.
- Sjóstangaveiði.
- Skíðakennsla.
- Jólasveinninn.
- Lækningaheimili.
- Veiði í vötnum á haustin. Veiðirall.
- Gönguskíði.

- Handfæraveiðar.
- Íslandssagan.
- Víkingakvöld.
- Íþrótt- og æfingaferðir.
- Bridgeskóli.
- Vélsleðaferðir.
- Fyrsti hvíti maðurinn sem fæddist í Ameríku er grafinn í Skagafirði.

Eins og þið heyrið eru þetta allt hugmyndir sem þarf að eins að stílfæra og útbúa ferðirnar en þetta kostar í sjálfu sér ekki svo mikinn pening. Þá komum við einmitt að aðal inntakinu í þessu öllu saman. Að þegar verið er að vinna vöruna þá förum við ekki að selja þetta sem landslagsferðir eða slíkt heldur verðum við að selja þetta sem allt aðra vöru. Það er að beina ferðamönnum frekar að fólkinu í landinu og menningunni en ekki endilega að því að skoða landssvæði.

Eftir kaffihlé í gær skiptum við í þrjá hópa og það var þannig að einn hópurinn átti að gera helgarferð að vori og vikuferð að hausti. Næsti hópur öfugt og þriðji hópurinn markaðssetti þessar vörur.

Helgarferðin að vori kom þannig út að fólk kemur til landsins á fimmtudegi, fer beint í Bláa Lónið. Síðan er Víkingakvöld í Viðey og gisting í Reykjavík. Á föstudegi er flug til Stykkishólms og sigling með Eyjaferðum og þar farið í skelveiði, eggjaát og fuglaskoðun. Hádegisverður um borð. Síðan er farið í hákarlsverkun og gengið um bæinn. Um miðnætti gengið á Helgafell, þar sem óskirnar allar rætast. Gist í Stykkishólmi. Á laugardegi er ekið frá Stykkishólmi fyrir Jökul, hádegisverður undir Jökli. Síðan er farið í sund á Lýsuhól og á hestbak, lambaskoðun, steinaskoðun og stöðvað við ölkeldu og drukkið þar ölkelduvatn. Síðan ekið til Reykjavíkur og kvöldverður og sýning á Hótel Íslandi eða Hótel Sögu. Gisting í Reykjavík og síðan brottför.

Viku vorferðin var á þá leið að þá væri farið á ákveðið svæði úti á landi sem gæti verið t.d. Norðurland eystra, Suðausturhornið eða Vestfirðir þar sem farið væri í fuglaskoðun. Jafnframt því sjáist eitthvað landslag svo eru þrjár dagar teknir í það að fólk taki þátt í atvinnulífi. Sauðburði, hrognkelsaveiði, fiskvinnslu og slíku. Einni af þessum 3 nóttum verði eytt í bændagistingu t.d. þegar verið er að kynna sauðburðinn og slíkt. Þarna er verið að taka ákveðna þætti úr mannlífinu sem eru einungis á vorin. Það er kannski akkúrat það sem við eigum að gera.

Á haustin þá var tillagan um helgarferðina sú að þá færi fólk beint frá Keflavíkurflugvelli á Hótel Örk og ætti kvöld eins og við áttum í gær. Síðan á föstudeginum þá væri langur dagur og farið í Þórsmörk. Farið í gönguferð þar, haustlitirnir skoðaðir og farið í berjatínslu. Þar verði sett upp grill, víkingar og snafs, hákarl og mikið gaman. Svo væri harmonikka og gist á Hvolsvelli eða Hellu. Síðan er farið í hefðbundna Gullfoss-Geysisferð og farið í réttir. Fólk taki

þátt í því , dragi lömbin í dilka og síðan er gist á Flúðum. Daginn eftir er farið á Suðurströndina, sem hefur verið mikið vanmetin því svarti sandurinn og rokið er ekki það sem fólk á að venjast. Þá er farið í Grindavík og Bláa Lónið og brottför kl. 16:00.

Vikuferðin er þannig að fólk fer frá Keflavík til Selfoss eða Hveragerðis. Kvöldverður í hlöðunni að Básam. Síðan er farið á Þingvelli, Gullfoss, Geysi. Hádegisverður í Aratungu. Skógafoss, minjasafnið, gist á Kirkjubæjarklaustri. Síðan er Skaftafell, sigling á Jökulsárlóni. Hádegisverður þar. Gisting á Höfn. Keyrt á Egilsstaði, skoðað steinasafnið hjá Petru. Þorrablót og dansleikur í Valaskjálfi. Dettifoss, Hljóðaklettur, gist á Húsavík þar sem líka er verið að finna upp á ýmsum nýngum s.s. sjóstangaveiði og ferðir út í Flatey o.fl. Síðan er farið í Mývatnssveit, Goðafoss og á Akureyri og flogið sem fyrst þaðan til Reykjavíkur.

Tíminn var ekki mjög mikill og eins og í fuglabjargi þegar 3 hópar voru að vinna niðri en þetta gefur hugmynd um það hvað fólk er að hugsa í þessu og það er það sem við vorum að reyna að gera í þessu. Sem sagt ekki að koma með enn eina yfirlýsinguna eða ályktun um það að við viljum hafa ferðamenn utan áannatímans. Við teljum að það hafi verið gerð samþykkt um það fyrir u.þ.b. 10 árum síðan en nú sé frekar komið að því að láta verkin tala.

Þessvegna var þessi leið valin að láta fólk koma með hugmyndir beint um hvað er hægt að gera og síðan þarf að markaðssetja þessa framleiðslu. Þá komum við aftur að þeim hluta að það er enginn sem gerir þetta fyrir okkur. Þetta eru bara viðskipti og því skyldu stórir ferðaheildsalar úti í heimi fara að eyða heilli blaðsíðu í sínum bæklingi sem kostar tugi ef ekki hundruð þúsunda króna að taka þessa áhættu? Þeir eru í þessu viðskiptanna vegna. Þeir eru ekki að þessu hugsjónarinnar vegna. Þess vegna verðum við að létta þeim ákvörðunina um það hvort þeir taka þessar ferðir inn í bæklingana eða að það sé hreinlega gefin út skel, eða shell-folder sem eru myndir á, eingöngur með vetrar eða haust og vormyndum.

Síðan geta menn fengið þetta í nánast ómældu upplagi og prentað sinn texta inni. Eða ef menn vilja taka þetta inni aðalsölubæklinga sína, þá greinlega verði að styrkja það. Þetta var gert á sínum tíma á vegum Ferðamálaráðs við ýmsa ferðaheildsala og þá var um sumarið að ræða. Það er engin ástæða til þess lengur endar eru nokkru ár síðan Ferðamálaráð hætti þessu, en hópurinn var mjög sammála um að það væri kannski eitt af forgangsverkefnum Ferðamálaráðs að gefa annaðhvort út þessa skel eða þá styrkja menn með 50 eða 100.000 krónum ef þeir taka Off Season framleiðslu inn í sinn sölubækling.

Ef salan gengur þokkalega fyrsta árið og menn hafa engan kostnað af þessu og eru tilbúnir að fórn þessu til, þá erum við komnir inni þessa sölubæklinga og verðum þar áfram. Það var mikill einhugur um þetta í markaðshópnum. Þetta er ekki mjög flókið mál. Menn voru að spá í hvort ætti að nota aðrar dreifileiðir til

að selja þessa framleiðslu en komust niður á það að það væri skynsamlegast að nýta þær leiðir sem til eru í dag. Þeir söluaðilar sem selja sumarferðir, þeir myndu taka þetta upp. Það sem þyrfti til væri þessi styrkur frá Ferðamálaráði. Meira vildum við ekki krefjast úr sjóðum Ferðamálaráðs.

Hópurinn ákvað að vera ekki með neina ályktun, heldur var þetta meira að reyna að koma með fastar tillögur og þær eru sem sagt þessir punktar. Það er síðan hlutverk innanlandsdeilda ferðaskrifstofanna að setja þessar vörur fram og geti nánast gengið með það í vasanum að þegar þær eru seldar til erlendra söluaðila þá er það nánast sjálfgefið að erlendi ferðaheildsalinn fái styrk fyrir að taka þetta inn. Það er grundvallaratriði sem verður að vera.

Hinsvegar má benda á það líka að fólki fannst ekki ástæða til að fara alveg niður í verðlaginu og eins og ég sagði áðan þá hefðu þessi fyrirtæki smá peninga til að setja í einhverja kynningarstarfsemi sem væri til dæmis að annað hvort að bjóða blaðamönnum eða vinna að einhverri sérstakri kynningu í þetta. Það hefur svolítið borið á því að þegar þeir sem eru að vinna að alandkynningu erlendis, eru kannski að senda blaðamenn þá vilja margir ekki taka þátt í þessu, þeir eru hræddir um að vera að þessu bara fyrir hina þó það sé bara spurning um eina gistinótt.

Auðvitað eru þeir að gera þetta fyrir sjálfa sig og við verðum að bera gæfu til þess að við verðum öll að leggja sameiginlega í þetta og þetta er ódýrasta kynning sem nokkuð fyrirtæki getur farið út í ef það þarf ekki að borga það beint út í peningum heldur að gefa eftir eitthvað af sinni þjónustu. Fyrir hönd þessa hóps skora ég á ráðstefnugesti að hafa þetta með í farteskinu heim til sín. Það er kannski hætta á því að þeir sem eru á þekktari ferðamannastöðunum lendi ver í þessu og auðvitað verður að vera eitthvað þak á þessu. En að menn mæti þessu með skilningi því að blaðamenn sem koma til Íslands og skrifa jafnvel nokkrar greinar í erlend blöð, eru milljóna virði.

Það eru svo margir úti í heim sem taka þessu sem einhverjum heilögum sannleika en taka ekkert mark á einhverri auglýsingu. Við höfum líka möguleika í gegnum þessa blaðamenn að koma framleiðslunni rétt til skila. Svo getur þetta líka verið gert í formi fréttatilkynninga og slíks. Það er sem sagt þetta tvennt, að fyrirtækin taki þátt í þessu, ef t.d. Einar eða Dieter eru að senda menn heim þá sé þessu mætt með skilningi. Síðan að Ferðamálaráð leggi fram þennan stuðning við þessa blaðsíðu í viðkomandi bækling eða gefi út þessa skel eða einhverja möppu eða bækling um þetta tímabil eingöngu.

Umræður.

Jóhannes Georgsson, SAS.

Ráðstefnustjórar, gott fundarfólk.

Þetta ver mjög gott innlegg hjá Ómari og margar hugmyndir sem virðast hafa komið fram í hópnun. Það var eitt sem ég hjó eftir og það var að það gæti varla

verið mikið um hestafólk í hópnum. Það var nánast ekkert minnst á íslenska hestinn. Ég held að þar séu líka miklir möguleikar og það þekkja nú sjálfsagt flestir að það er mikill og vaxandi áhugi á íslenska hestinum erlendis og héraðis og það þarf ekki að var að binda sig við hásumartímenn í þeim efnum. Það hefur komið fram í fjölmiðlum í haust að það var boðið upp á smölunarferð á hrossastóði og þetta þótti mjög ævintýrlegt.

Sumir hafa tekið þátt í fjármöslun og allir eru yfir sig hrifnir. Margir kynnast íslenska hestinum erlendis og þeim nægir það ekki, þeir vilja fá að prófa hann í sínu rétta umhverfi. Það er svolítið annað að ríða afmarkaðar slóðir sem ekkert má víkja útaf t.d. í Þýskalandi þar sem það er mjög strangt og einhverjir tryllast alveg ef eitthvað á að víkja út af þessum föstu brautum, en hér höfum við víðáttuna og hér er ekki takmarkað umverðarfrelsi á hestbaki. Ég þekki svolítið til þessara mála og fannst vanta þetta í umræðuna.

Ég komst í snertingu við hóp sem var hér á ferð seint í ágúst. Það voru þjóðréttarfræðingar frá öllum Norðurlöndunum, þeir hittast alltaf á haustin. Nú var þeim boðið í sambandi við sín fundahöld að fara á hestbak. Einn þeirra af þessum 15 hafði komið á hestbak áður en allri prófuðu þeir og voru yfir sig hrifnir þetta var svolítið sérstakt.

Í fyrra fóru þeir norður á Svalbarða og borðuðu ísbjarnarkjöt. Það var eitthvað til þess að muna eftir, en þeir urðu að skrifa undir yfirlýsingu um að þeir gerðu engar kröfur þó að þeir veiktust af átinu á Ísbirninum. Það er eitthvað þessu líkt, eitthvað óvenjulegt, eitthvað sem menn hafa ekki upplifað áður sem að margir eru að sækjast eftir. Það er einmitt það sem Íslendingar geta boðið uppá. Þá er eins og Ómar sagði spurningin um hvernig eigi að markaðssetja þetta. Útlendingar eru miklu skipulagðari en við. Þeir vilja að áætlanir standist nokkurnvegin. Það er bara ekki alltaf hægt hér, að minnsta kosti ekki að vetrarlagi.

Eiríkur Eyvindsson, Laugarvatni.

Fundarstjóri og góðir ráðstefnugestir.

Ég var ánægður að heyra erindi Ómars Benediktssonar og allar þær upptalningar sem þar komu fram. Mér finnst þá að leggja hefði mátt meiri áherslu á heilsurækt. Jarðhiti er vítt og breitt út um landið, við eigum ágætis möguleika að veita fólki þjónustu í sambandi við hann. Nú í dag virðast allir vilja vera í böðum, hvar sem þeir eru. Ég hef orðið var við það hérna á Laugarvatni hjá okkur yfir sumartímenn þegar hótelin eru opin. Við höfum orðið að bæta við böðum í flestum húsum hjá okkur og þykir aldrei nóg.

Þannig að fólkið vill vera í böðum og hefur mikla trú á að þar er heilsurækt að finna. Eins með Bláa Lónið og aðra slíka staði. Þá er ennþá eitt sem mætti leggja meiri áherslu á og það er að nýta ferðaþjónustu bænda yfir vetrartímenn. Þar eru auð hús, upphituð flest hver og þar eru miklir möguleikar. Það mætti skipuleggja ferðir, eins og raunar kom örlítið fram hjá Ómari. Einnig getur fólk

komist í nána snertingu við búskaparhætti og notið hvíldar í fámenninu. Að öðru leyti vona ég að framhald verði á starfi því sem Ómar bryddaði uppá og það verði kynnt erlendis.

Ásgeir Friðgeirsson, Ritstjóri Iceland Review.

Ef ég skildi þessa umræðu í gær, ég var í þessum hópi sem Ómar leiddi með ágætum, þá var niðurstaðan fyrst og fremst þörf fyrir kynningarefni og kynningu á vorin og haustin. Ég tók það þannig að þetta væri þörf sem fleiri aðilar en Ferðamálaráð gæti mætt og þar hef ég einkaaðila í huga, aðila sem hafa sérhæft sig í útgáfu á blöðum, tímaritum og bókum um Ísland. Fyrirtæki á borð við Iceland Review og fleiri. Að undanfögnu höfum við átt samstarf við aðila um útgáfu á kynningarefni. Það hefur þá verið þannig að við höfum séð um og staðið að útgáfu sem hefur verið kostuð af auglýsendum, aðilum í ferðaþjónustu. Þetta hefur gefið góða raun að okkar mati og við höfum áhuga á því að halda því samstarfi áfram. Ég vildi bara koma því að í þessu sambandi að það kemur til greina að aðrir aðilar en Ferðamálaráð standi að útgáfu á kynningarefni.

Ólafur Reynisson, "Húsið á Sléttunni".

Við erum stödd hér í Hveragerði og hér er mikill hiti og mikil gufa og menn voru að tala um nýungar í að nota hitann meira og böðin. Sú nýung hefur átt sér stað hér í Hveragerði að við erum farin að beisla þessa orku til matargerðar og við höfum verið að auglýsa hveraeldaða steik hér í Hveragerði. Þetta er hlutur sem getur gengið á hvaða tíma ársins sem er og það sem þessi steik hefur framyfir aðrar steikur er að hún er miklu mýkri, að vísu tekur lengri tíma að elda hana allt uppí 6-7 tíma, þá erum við að tala um grísalæri sem er kannski 10 kg að þyngd, en það sem er mest í kringum þetta er að þetta er svona show atriði (svo ég sletti). Þeir gestir sem eru innandyra geta séð út um gluggann í skafrenningi og byl, matreiðslumenn sækja steikina niður í þriggja metra djúpan brunn í jörðu. Hún er síðan borin inn í húsið og skorin niður fyrir framan gestinn. Þ.a.l. er gesturinn kominn með það á tilfinninguna að hér á Íslandi látum við Skrattann elda fyrir okkur.

Einar Gustavson, Ferðamálaráð New York.

Ég ætla að byrja að þakka Ómari fyrir þetta innlegg í sambandi við blaðamannaheimsóknir hingað til Íslands. Stór hluti af því sem ég geri er að fá blaðamenn til að koma hingað heim. Við erum búin að fá frá því í mars á s.l. ári og þangað til núna, yfir 50 bandaríska blaðamenn til Íslands og það er ekkert minniháttar átak miðað við það sem hafði verið á fyrri árum. Ég vildi koma á framfæri að Ómar var að eggja ykkur að taka þátt í þessu og það tek ég heils hugar undir en ég vil líka koma á framfæri þakklæti til ykkar allra sem ég hef átt viðskipti við í sambandi við þetta. Yfirleitt, að vísu ekki án undantekninga, hafa viðtökur ykkar gagnvart beiðnum okkar og fyrirspurnum um fyrirgreiðslu og afslætti til handa þessu fólki verið mjög góðar. Ég vildi bara koma á framfæri þakklæti mínu.

Paul Richardsson, Ferðapjónusta Bænda.

Ráðstefnugestir, góðir gestir.

Ég vil líka þakka fyrir innlegg Ómars. En mig langar aðeins til að skoða þennan feril. Fyrst er hugarflug, svo kemur sala eða það sem er kallað markaðssetning. Mér finnst eins og endranær þegar menn eru að ræða þessi mál, um möguleika í ferðapjónustu á Íslandi, að menn vilja gjarna gleyma einum þætti. Sá þáttur er vöruþróun. Ómar taldi upp margar hugmyndir og sagði að það kostaði lítið sem ekki neitt að framkvæma þetta, kannski salan kostar peninga, bjóða blaðamönnum heim og svo framvegis. En Ómar veit eins og aðrir sem eru að selja ferðapjónustu að fyrst er hugmynd, svo er að setja hugmyndina á markað, að þróa hana og þá þarf að bíða kannski í 3 ár áður en slík hugmynd fer að skila árangri fjárhagslega.

Við höfum talað um margt hér sem er úti á landi en staðreyndin er að úti á landi er ekki til fjármagn til þess að þróa þessar hugmyndir og bjóða þessa þjónustu í örugglega 3 kannski 4 ár. Menn þurfa að auglýsa með ársfyrirvara og það verðu að vera öruggt fjármagn til þess að bjóða ákveðna vöru að hún sé til, og í nokkur ár. Það er ekki til fjármagn til þess að bjóða í kannski 3 ár þetta sem við erum að tala um. Menn tala oft um frumkvæði heimamanna en mér finnst menn vanreikna algjörlega þessa vöruþróun.

Þessi ferðamálaráðstefna er að skoða ferðamál fyrir landið í heild sinni og þetta er mjög skattlögð grein og við eigum ekkert að skammast okkar fyrir að einhverjir peningar af öllum þeim peningum sem ríkið tekur af þessari grein fari í vöruþróun, í að skapa betra rekstrarumhverfi og fari í að skapa vöru sem þeir hæfu menn sem eru að selja ferðapjónustu frá Íslandi geti svo selt. Við eigum ekkert að skammast okkar fyrir, ég tek sem dæmi álver. Það lætur engum manni sér detta í hug að tal aum það að menn á Suðurnesjum fari að byggja álver að framkvæði heimamanna. Þetta er eitthvað sem skiptir máli fyrir landið í heild sinni og það sama gildir um ferðapjónustu.

Ferðapjónusta er atvinnugrein sem skiptir miklu máli fyrir Ísland í heild sinni og við þurfum líka að hugsa um þess grein þannig. Möguleikar eru eins og Ómar taldi upp, að langmestu leyti úti á landi. Þjónustan er fyrir hendi í Reykjavík. Flutningsgetan er fyrir hendi en okkur vantar algerlega vöruþróun og okkur vantar að taka alvarlega þennan þátt og meta fjárhagslega hvað þessi þáttur kostar ef við eigum að gera eitthvað frekar en tala bara um það.

Erna Hauksdóttir, Samband Veitinga- og Gistihúsa.

Fundarstjóri, góðir fundarmenn.

Mig langar að velta upp einu atriði sem ég reyndar imþraði á í þessum umræðuhópi í gær hjá Ómari sem hann stjórnaði afar vel. Það er í sambandi við fjarmarkaðina. Við tölum mikið í þessum málaflokki um Þjóðverja og Breta og þá sem næst okkur búa, en ég velti því upp í gær hvort það þyrfti ekki miklu meiri samvinnu við hinar Norðurlandapjóðirnar og þá á fjarmörkuðum.

Við vitum að það að Japanir, Tævan búar og allar þessar þjóðir vita í fæstum tilfellum hvað Ísland er eða hvar það er. Menn þekkja frekar Skandinavíu. Skandinavar hafa sömu vandamál og við í sambandi við illa nýttar fjárfestingar yfir vetrartímann. Mér er litið á Einar Gustavson og Dieter og þessa menn sem eru í stöðugu sambandi við ferðamálafulltrúa hinna Norðurlandanna væri gaman aðeins að fá að heyra hvort það væri ekki möguleiki á meira samstarfi.

Það kom í ljós í þessum hóp í gær hjá Sigurði Skagfjörð að það er eitt fyrirtæki sem hefur verið með ferðir til allra Norðurlandanna, sú vara er til í Japan að það er hægt að fara til allra Norðurlandanna og ég held að þetta þurfi í miklu meira mæli vegna þess að markaðssetningin er svo dýr fyrir okkur ein.

Áður en ég fer aftur í sætið mitt að þessu sinni langar mig aðeins að velta upp í sambandi við þessi orð High Season og Low Season, getum við ekki kallað þetta háan og lágan. Það er meira að segja styttra.

Þórunn Ingólfssdóttir, Ráðstefnur og fundir.

Fundarstjóri, ágætu fundarmenn.

Það er eitt atriði sem mig langar til að minnast á. Það kom fram í máli Jóhannesar Georgssonar áðan að útlendingar vilji að áætlanir standist. Það viljum við líka sem erum búin að eyða mikilli vinnu í allan undirbúninginn og því er mikilvægt að allir leggist á eitt til þess að svo megi verða. Að mín mati stefndur allt og fellur með því.

Birgir Edvardsson, Islands Resebyrå í Stokkhólmi.

Ég var með á fundinum í gær sem Ómar leiddi og þar var rætt um markaðssetningu erlendis. Það er reyndar það sem ég vinn við og ég ætlaði að nota tækifærið og endurtaka það sem ég talaði um í gær, að þið sem búíð úti á landi frá þessum mismunandi ferðamálasamtökum skrifið niður hugmyndir um það sem hægt er að gera á ykkar stað. Ég myndi mjög gjarna vilja sjá það. Ég er ekki að lofa að ég muni setja það í bækling en ég myndi gjarnan taka af því sem mér líst á og setja á prent og sjá hvort það séu ekki einhverjir sem líst vel á það. Ég ætla að hafa frammi í móttökunni nafn mitt og heimilisfang á miða og þið getið sent mér þessar hugmyndir.

Hildur Jónsdóttir, Samvinnuferðir-Landsýn.

Fyrst langar mig að benda á það þar sem við erum hér að hugleiða orð og notum orð að það hefur átt sér stað heilmikil umræða um orðið hvataferðir, verðlaunaferðir, viðurkenningarferðir og á fundi sem stór hluti okkar sem eru hér sátu fyrir ári síðan þá var ákveðið að betur ætti við að kalla þetta hvatningaferð. Ekki hvataferð. Mig langar líka að benda okkur öllum á að pródukt er framleiðsla og ég held að við ættum að fara að nota þessi góðu orð sem við eigum.

En ég kom aðalega hér upp til þess að nefna það að í þessari umræðu sem hefur átt sér stað í hópunum, þá kom fram held ég í öllum hópunum að við

erum að vinna úr málum sem okkur vantar oft miklar upplýsingar um. Þessar upplýsingar liggja ekki á lausu, eins og t.d. upplýsingar um hvað er að gerast í EB málum, upplýsingar um hvað er að gerast varðandi stofnun ráðstefnuskristofu og annað. Við erum að tala um hluti sem að við höfum jafnvel engin gögn yfir. Þessi gögn eru til að hluta til hjá Ferðamálaráði Íslands og ég held að það mætti hugsanlega bæta þetta upplýsingarstreymi til okkar sem starfa í þessari grein með því að senda okkur efni eða efna til umræðufunda eða vinnufunda um þessi mikilvægu mál þannig að við komum til svona ráðstefnu betur upplýst en ella.

Við fjöllum um þetta í hópnum sem fjallaði um sameinaða Evrópu og það kom í ljós að við eyddum heilum eftirmiðdegi í að tala um hluti sem sárafáir höfðu nokkrar staðreyndir um á hreinu. Ég vil hvetja Ferðamálaráð til þess að hafa tíðari upplýsinga og vinnufundi. Í framhaldi af því þá held ég að það megi laga líka hluti eins og það að dagskrá þessarar ferðamálaráðstefnu er ekki send út. Það var hægt að fá hana senda til sín í pósti eða á faxi en maður það um það. Ég held að þetta yrði gagnlegra ef fólk gæti grúskað í þessum hlutum áður en það mætir á svona fundi.

Dieter Wendler Jóhannsson, Ferðamálaráð Frankfurt.

Ég vil byrja á að þakka Ómari og hans fólki fyrir mjög góða vinnu og síðan ætla ég að taka undir orð Birgis frá Stokkhólmi. Landkynningarskrifstofan í Frankfurt gefur út mánaðarlega fréttir til ég held 560 blaðamanna í Þýskalandi, Austurríki, Sviss, Luxemburg og Hollandi. En hvaðan tókum við þessar fréttir? Utan þess efnis sem ég finn í íslenskum dagblöðum þá fáum við nánast ekkert frá ykkur, nema frá Ísafirði. Eini staðurinn á landinu sem hefur sent okkur reglulega fréttir um hvað er að gerast í sínum landshluta, í sínum bæ.

Ég myndi gjarna biðja ykkur um að láta okkur vita um leið og eitthvað er að gerast. Að senda okkur það til Frankfurt og ég sé til þess að þetta verður í blöðum í þeim löndum sem við sendum fréttir til.

María Guðmundsdóttir, Upplýsingamiðstöð ferðamála Reykjavík.

Mig langar til þess að koma með smá innlegg í þessa umræðu hvað varðar þetta jaðartímabil eða Off Season eins og það hefur verið kallað hér í dag. Það er að muna eftir þeim gestum sem nú þegar heimsækja landið á þessum árstíma. Það er alltof lítið í boði fyrir þá sem vilja ferðast á eigin vegum. Það má segja að eftir 15. september þá séum við í standandi vandræðum við að benda þeim gestum sem leita á skrifstofu okkar á eitthvað að gera. Einnig þeim sem hafa verið í þessum hópferðum og hafa farið í þessar sígildu ferðir eins og Gullfoss og Geys og Bláa Lónið. Það er skammarlega lítið í boði fyrir þessa ferðamenn. Mér finnst að við þurfum líka að einbeita okkur betur að því að bjóða uppá fleiri möguleika fyrir þann fjölda sem sækir landið heim á þessum árstíma áður en við förum að tala um aukningu.

Ég held að það væri mjög til bóta ef aðilar í ferðapjónustu sem að hafa tök á því að hafa meira samstarf. Til dæmis er það mjög dýrt fyrir sérleyfishafa að halda rútu gangandi á einhvern vissan áfangastað ef að afþreyingar og þjónustuaðilar á viðkomandi svæði eru ekki tilbúnir til þess að koma til móts við þá. Ég skal nefna sem dæmi Bláa Lónið. Það var lengi vel áætlun í gangi í lónið en þá var aftur baðaðstaðan lokuð. Það eru svona smáatriði sem eru mjög einföld og þurfa ekki að kosta mikla peninga sem er bara spurning um að fólk taki saman höndum og styðji við bakið á hvort öðru og þá er að mínu mati hægt að ráða bót þar á.

Knútur Óskarsson.

Ráðstefnustjóri, góðir ráðstefnugestir.

Ég vil byrja á að þakka Ómari og þeim sem störfuðu með honum í umræðuhóp fyrir mjög frjóar og góðar hugmyndir sem þar komu fram og hafa greinilega vakið okkur öll til ýmissa hugsana. Ég vil fyrst leyfa mér að koma að því sem Paul Richardsson talaði um áðan og reyndar Birgir Edvaldsson kom reyndar líka inná, það er þessi vörubróun. Hvað hún er mikils verð og hvað hún er mikilvæg sérstaklega úti á landsbyggðinni þar sem að fólk starfar ekki í eins mikilli snertingu við markaðinn eins og fyrirtækin í Reykjavík gera þar sem ferðaskrifstofurnar eru og þar í gegnum Reykjavík fer allur straumurinn, en oft á tíðum þarf ekki nema einmitt svona umræður eins og hér hafa átt sér stað til þess að opna augu svo margra fyrir ótal möguleikum sem til staðar eru. Ég er sannfærður um það að ef að Ferðamálaráð hefði þá í gegnum tíðina haft þau fjárráð sem að lög stóðu til að Ferðamálaráð hefði þá hefði það sinnt þessum málum miklu, miklu meira. Verið í samstarfi við hina ýmsu staði úti á landsbyggðinni og fólk þar einmitt til þess að sína þessari vörubróun. Ég vil þess vegna sérstaklega fagna þessari umræðu.

Mig langar líka til þess að koma aðeins inná það sem Ómar fjallaði töluvert um, varðandi ráðstefnuskrifstofu. Ég vann ákveðna grunnvinnu fyrir Ferðamálaráð varðandi það mál sem var ákaflega fróðlegt og skemmtilegt að vinna og ég sjálfur komst að þeirri niðurstöðu að við höfum í rauninni gert mjög lítið í því að fá ráðstefnur hingað til landsins. Það sem við höfum gert er að við höfum nánast eingöngu vakið athygli á landinu, á hótélum og þeim ytri búnaði sem þarf til þess að halda hér ráðstefnu. Tilviljun hefur venjulega ráðið því hvort viðkomandi ráðstefna hefur komið hingað eða ekki.

Hér á ég náttúrulega ekki við þessar ráðstefnur sem flytjast á milli Norðurlandanna eða þá vegna þess að við Íslendingar erum í einhverju alþjóðlegu samstarfi þar sem það er eðlilegur hlutur að ráðstefna sé haldin hér. Ég á miklu frekar við þær ráðstefnur sem eru haldnar tugþúsundum saman út um allan heim sem ef til vill íslensk samskipti eru mjög lítil í. Ómar kom aðeins inn á það að það eru starfandi samtök sem gera ekkert annað en að skrásetja allar ráðstefnur í heiminum. Þar getur þú komist í upplýsingar um sögu ákveðinnar ráðstefnu. Hvar hún hefur verið haldin seinustu 10 árin. Hver var kontakt aðili í viðkomandi landi.

Þar finnurðu hvort hugsanlega einhver vísindamaður eða einhver einstaklingur hér á landi hefur einhver tengsl við þessi samtök. Meginstarfsemi ráðstefnuskrifstofa á Norðurlöndum, þá sérstaklega í Danmörku og Finnlandi þar sem ég hef kynnt mér það, byggist einmitt á því að fara í gegnum svona upplýsingar. Leita að þessum kontaktaðilum bæði innanlands og utan. Finna út hvar ákvörðunin um hvar ráðstefnan er haldin er tekin og í framhaldi af því þegar vinnunni á bakvið skrifborðið er lokið er gerð áætlun um það hvernig eigi að ná viðkomandi ráðstefnu til landsins og þá hefst hin eiginlega sölustarfsemi sem oft á tíðum tekur kannski 2-3 allt upp í 5 ár jafnvel þaðan af lengur.

Þar komum við aftur að framsögu Ómars. Hann reyndar nefndi Ferðamálasjóðinn, að hann þyrfti að geta veitt mönnum lán til að fjárfesta í markaðssetningu. Það gefur náttúrulega auga leið að þegar svona vinna tekur allt að 5 ár er hæpið að lítið fyrirtæki geti staðið undir þeim kostnaði. Einmitt þess vegna hafa nágrannaþjóðir okkar og flestar þjóðir farið út í það að stofna svona ráðstefnuskrifstofur. Þær eru yfirleitt kostaðar af almannafé og atvinnugreininni sjálfri. Í mismunandi hlutföllum. Vonandi eigum við eftir að upplifa þann tíma að hér verði einhver slík stofnun. Annaðhvort sem mjög sjálfstæð deild innan Ferðamálaráðs sem sinnir þessum málum eða sem sjálfstætt fyrirtæki í eigu hvort sem það er Ferðamálasjóður eða einhver annar, gæti veitt slíkt afurðalán.

Ég kalla þetta afurðalán vegna þess að það má gera ráð fyrir því að þegar ráðstefnan verður haldin hér að einhver hluti af láninu væri greiddur til baka. Mig langaði að minnast á þetta í framhaldi af þeim umræðum sem hafa farið hér fram. Ég er sjálfur sannfærður um að ráðstefnur og hvata eða hvatningarferðir eru sá grunnur sem við þurfum að byggja á en við getum það ekki nema við sinnum þeirri vörupróun sem við höfum verið að ræða í dag og ég er sannfærður um að í framtíðinni á Ferðamálaráð eftir að sinna þessum málum miklu betur og vonandi mun það hafa þau fjárráð sem efni standa til.

Matthías Kjartansson, Ráðstefnur og fundir.

Til þess að hægt sé að framkvæma allar þær ágætu hugmyndir sem Ómar kom fram með áðan þarf að þróa vöruna. Við þurfum til dæmis að vita hvenær réttir eru til að geta markaðssett réttaferðir. Ég held að það sé ekki til nein föst dagsetning sem við vitum einhver ár fram í tímann hvenær hinar ýmsu réttir eru, ef að við eigum að skipuleggja einhverjar þess háttar ferðir. Upplýsingarmiðstöð landbúnaðarins tjáði mér fyrir einu eða tveimur árum síðan að þær væru einhverntímann um miðjan september. Þetta er ekki nóg. Við þurfum að vita nákvæma dagsetningu.

Annað í þessu eru íþróttamót og menningarstarfsemi. Meðal annars kemur mér Listahátíð til hugar. Listahátíð er haldin að ég held reglulega á tveggja ára fresti. Við vitum ekki nákvæmar dagsetningar eða hvað er á efnisskránni fyrr en svona 2-3 vikum áður. Við vitum ekki hverjir listamennirnir eru og þú hefur samband við skrifstofu Listahátíðar Reykjavíkur og hún getur ekki sagt þér þetta

fyrir en í vor. Þetta er náttúrulega hlutur sem er mjög erfitt að selja því að tíminn til að selja svona uppákomur er eitt og hálf til tvö ár.

Þetta kemur aðeins inná í tengslum við ráðstefnur, því ráðstefnugestir spyrja hvað er um að vera hér og það er verið að athuga með ráðstefnur 2-3 ár fram í tímann eða 3-4 ár fram í tímann og við segjum: "Jú, þetta er '92. Listahátíð er einhverntímann á þessu tímabili." "Og hvað getum við hlustað á? Getum við farið á tónleika?" "Sennilega verður Sinfónían." Segjum við. "Sennilega verða einhver heimspekkt nöfn en við vitum ekkert hvenær, hvað eða hvernig að því verður staðið." Þetta eru upplýsingar sem þeir sem hafa með það að gera að koma þeim á framfæri til stéttarinnar þurfa aðeins að fara að horfa á og á ég þar við líka í sambandi við smalaferðir og fleira.

Ég held að ferðamálasamtök hinna ýmsu svæða geti hjálpað mikið í þessu máli. Ég veit, af því að Þórdís er hérna frá Akranesi, hún hefur verið ansi dugleg að koma upplýsingum til okkar um ýmsa hluti sem hún er búin að koma á. Það eru sjóstangveiðiferðir með trillukörlum og ýmislegt af þessu. Við höfum reyndar ekki notað þessa þjónustu ennþá en það er ábyggilega hellingur af aðilum sem að vill fá að nota svona. Landið er stórt, firðirnir eru margir og vogarnir eru ennþá fleiri þannig að þetta myndi ég halda í höndum ferðamálasamtaka hinna ýmsu svæða að skipuleggja og svo við komum líka að því sem var íprað á hér áður, áætlun verður að standast.

Ferðamaðurinn er að koma hérna til landsins á ákveðnum degi og hann fer aftur til baka á ákveðnum degi. Það er ekki nóg að segja að hann dveljist í viku þarna og einhvern daginn verður farið þarna og einhvern daginn verður farið á hitt. Það er ekki víst að verði nokkuð farið. Veður getur reyndar sett strik í reikninginn en í fæstum tilfellum ætti það að vera, þannig að það er mjög mikið atriði í þessu að upplýsingarnar séu til staðar og þær upplýsingar sem eru gefnar séu réttar og með eins nákvæmum tímasetningum og hægt er að leggja fram.

Árni Stefánsson, Hótel Höfn Hornafirði.

Ég var í þessum hópi hjá Ómari í gær og það komu upp eins og hann rakti réttilega margar hugmyndir, bæði um möguleika á ráðstefnuhaldi og afþreyingu fyrir okkar gesti. Menn lögðu höfuðið í bleyti með eitt og annað. Meðal annars það að efna til samfundar fyrir AA-samtökin. Það kom sú skynsamlega umræða upp við borðið að það væri kannski hættulegt ef AA-samtökin legðu höfuðið í bleyti hjá okkur. En þetta var nú ekki erindið, heldur hitt að þessi orð sem hún María frá Upplýsingamiðstöðinni lét falla áðan og við finnum ákaflega sárt til, þetta landsbyggðafólk, að það er verið að senda okkur gesti og við stöndum frammi fyrir því að við getum, utan annatímans, voðalega lítið fyrir þessa gesti gert.

Í mínu umhverfi er ákaflega mikil starfsemi yfir sumartímann. Við tókum það saman í sumar að það er líklega á annað hundrað starfsmenn í vinnu í Austur-

Skaftafellssýslu við það að þjónusta ferðafólk, en þeir fara niður í tæplega 50 yfir vetrartímamann. Það eru drifnar upp allskonar uppákomur, það rísa upp heilar atvinnugreinar eins og bátsferðir á Jökulsárlóni sem telur líklega 12 manna starfslið. Jöklaferðir sem eru með þetta 6-8 manna starfslið og þessu fylgja mikil umsvif. Þegar dregur úr ferðamannastraumnum þá draga þessir aðilar sig inní skelina.

Jökulsárlónið lokar hreinlega, þeir setja sína báta í naust. Við þurfum ekki að nefna starfsemi eins og Eddu hótelin, þau loka og fara hreinlega heim. Af mikilli atorku okkar í ferðaþjónustunni tókst okkur að fá þá í Skaftafelli að hafa opið einni viku lengur í haust heldur en venjulega. Jöklaferðir ganga frá útbúnaði sínum, snjóbílum og hvað það nú heitir. Þetta þýðir það að við stöndum uppi með það að geta ekki þjónustað það fáa fólk sem kemur til okkar. Þess vegna lagði ég á það áherslu í umræðunum hjá Ómari í gær að um leið og einstaklingarnir eru orðinn lítill hópur, segjum 6-8 manns þá getum við afrið að gera heilmikið. Þá er Jökulsárlónið tilbúið að fara með bátana út á lón. Þá eru Jöklaferðir tilbúnar að starta nokkrum snjósleðum o.s.frv.

En við sem erum að basla við þetta árið um kring, eins og hótelin, við höfum svo litla möguleika. Við getum hýst þetta fólk, gefið því að borða og bent því á ökuleiðir. Það eru bílaleigur þarna ef þú kemur fljúgandi o.s.frv. En því miður þá er kostnaðurinn við að fá einn mann í heimsókn mjög mikill. Það verður að segjast eins og er. Það eru svona smærri fundir og smærri ráðstefnur sem við getum gert okkur held ég mikið úr.

Gunnar Sveinsson, Bifreiðastöð Íslands og Félag Sérleyfishafa.

Fundarstjóri, góðir ráðstefnugestir.

Það er greinilegt að hugarflugnið hefur verið mikið hjá honum Ómari og þeim sem störfuðu þar. En ég held að við höfum kannski horft heldur of langt. Við höfum verið á þessum fjarmörkuðum. Því einn markaður er sá sem telur 250.000 manns og hann talar íslensku. Þetta er markaður sem við höfum nánast ekkert sinnt. Ef ég tala fyrir mig sem fulltrúa ferðaskrifstofu eða þá sem starfa á þeim, þá er kannski kominn tími til að opna innanlandsdeild fyrir Íslendinga. Hingað til hafa allir okkar kraftar beinst að því að fá útlendinga til Íslands. Með einni undantekningu þó, það eru Ferðafélag Íslands, Útivist og slík félagsamtök sem hafa beint sjónum sínum á íslenska markaðinn.

Ég tel að það séu óteljandi möguleikar að ná til þessa markaðar. Við verðum bara að ganga í verkin. Skilgreina markaðinn. Hér eru skólar þar sem ég veit að byrjað er að örla á því að þeir efna til ferða hingað og þangað, hvort sem það er einn dagur, tveir dagar eða lengur. Það er yfirleitt alltaf að frumkvæði kennaranna sjálfra, yfirkennara eða skólustjóra. Það vantar alveg frumkvæði frá okkur að skipuleggja þetta. Að vekja áhugann. Við höfum verið dugleg að selja borgarrispur fyrir Íslendinga til útlanda, rétt fyrir jólin svo við getum farið að versla. Brúðhjón flokkast í Perluna til hans Bjarna. Það hefur ekkert verið reynt að ná í þennan markað á skipulegan hátt.

Það eru allskonar skólahópar, starfsmannahópar, áhugamannahópar. Eitt gott dæmi, það voru kvæðamannasamtök sem efndu til fundar í Eyjafirði eða Skagafirði og þótti takast mjög vel. Til slíkra áhugamannahópa höfum við aldrei reynt að ná á skipulagðan hátt. Ég held að eini hópurinn sem ég held að hafi reynt að gera eitthvað fyrir sjálfan sig í þessu, það eru ellilífeyrisfélagar. Þeir hafa stofnað ferðasamtök til þess að skipuleggja ferðir fyrir sig hingað og þangað um landið og reyndar til útlanda líka.

En ég held að þetta sé markaður sem við verðum í vaxandi mæli að beina sjónum okkar að. Við erum að bjóða Íslendingatilboð eins og eru til dæmis í gangi á þessu hóteli hér í dag. Flugleiðir hafa verið að bjóða Reykjavíkurfærðir og svo líka í hina áttina til einhverra staða úti á landi. Ég held að þetta sé það eina skipulagða sem ég man að hefur verið gert til þess að ná í þennan markað. Kannski ættum við að halda ferðamálaráðstefnu næst sem fjallar eingöngu um ferðalög okkar Íslendinga og hvernig við getum náð í þann markað.

Auður Gunnarsdóttir, Ferðaskrifstofa Húsavíkur.

Ég heyrði á það minnst af nemanda í Ferðamálastólunum, að einn kennarinn hefði verið að taka fram það sem upp á væri að bjóða á Íslandi og hefði talað um til dæmis að á þessum og þessum stað væri verið að gera góða hluti. En svo hafði verið tekið fram að á öðrum stað þar væri ekkert að gera. Ekkert að sjá. Þetta er náttúrulega alrangt. Allir staðir hafa eitthvað til síns ágætis og það er bara spurning um að markaðssetja það. Eða að koma því á framfæri. Og ég vil einmitt í þessu tilfelli taka það fram að við verðum að fara að hugsa svolítið meira sem ein heild, þeir sem starfa í greininni. Að þetta sé ein heild því við erum bara smáþjóð og það er full ástæða til þess að vina saman sem heild.

Bjarni I. Árnason, Fulltrúi SVG í Ferðamálaráði.

Ráðstefnustjórar og ágætu ráðstefnugestir.

Mér finnst ekki hægt annað en að segja nokkur orð um Upplýsingamiðstöð ferðamála í sambandi við vöruþróun og almennt í sambandi við markað okkar ágætu landsbyggðar. Mér finnst einhvern veginn að þáttur Upplýsingamiðstöðvar ferðamála hafi ekki verið metinn í vöruþróun. Þegar Upplýsingamiðstöðin var stofnsett þá gerðum við okkur strax grein fyrir því að aðilar úti á landi, við erum öll mjög dreifð eins og við vitum, gætu komið sér inná Upplýsingamiðstöðina með bæklinga og ýmsar upplýsingar sem þar liggja. Það held ég að hafi átt sér stað mjög merkilegt starf og það beri að búa Upplýsingamiðstöðinni góða framtíð. Hún er eiginlega að verða vandalaus finnst manni. Hún þarf að vera til áfram.

Þá er eitt annað, það er í sambandi við matreiðslu. Það hefur ekkert verið minnst á matreiðslu í þeim hugmyndum sem hér hafa verið lagðar fram, sem eru annars ágætar. Nú við vinnum stóra sigra í bridge, vorum að ná heimsmeistararitlinum. Íslendingar hafa unnið til fjölda verðlauna í matreiðslu úti í heimi. Ég minnst þess að matreiðslumenn hafa náð tvennum gullverðlaunum í matreiðslu á Norðurlandameistaramóti og þeir hafa unnið til

fleiri verðlauna víðar. Við eigum góðan fisk, við vitum það, við viljum kynna okkar fiskvinnslu. Þar stöndum við mjög framarlega.

Nú höfum við ekki margt að gera í hríðarbyljunum. Við getum líka farið í snjósleðaferðir uppá hálendið. Þar haf menn matreitt lamb í snjósköflum, svokallaða skaflasteik. Við heyrðum hvað þeir eru að gera hérna í Hveragerði í Húsinu á Sléttunni. Það er ágætt. Það mætti kannski bora dýpra og steikja annarsstaðar. Ég veit það ekki. Því ekki að bora niður í Vatnajökul og ná í svona tíu milljón ára gamalt vatn og brugga úr því. Ég beini því til Á.T.V.R. Ég sakna þess mjög að hafa ekki verið í hópnum í gær því ég er ábyggilega með fullt af fleiri hugmyndum. En sem sagt: Heimsmeistarar í bridge og matreiðsla á heimsmælikvarða. Ég vildi aðeins koma því að.

Ingibjörg Sigtryggsdóttir, Fulltrúi í Ferðamálaráði.

Góðir ráðstefnugestir.

Það var útaf þessu orði sem hann Ómar var að lýsa eftir um nafn á ferðapjónustu utan háannatímans eða Off Season eins og menn segja hérna. Nú ég veit ekki annað en það séu til gömul og góð orð sem að mætti alveg nota þó þau séu sótt í aðra atvinnugrein. Það er til dæmis til orð yfir haustvertíð, vetrarvertíð og vorvertíð. Mér finnst það nú heldur jákvæðari orð heldur en Off Season sem lýsir því að það er ekkert að gerast á þessum tíma, þar sem mér skilst að það sé meiningin hjá mönnum að stilla svo til að það verði framvegis einhver hreyfinga um vetrartímamann líka og ég sting uppá því að yfir vetrartímamann verði vetrarvertíðarorðið notað.

Mér finnst engin ástæða til endilega að við Íslendingar þurfum að hafa orðin svo stutt að við séum alveg ógurlega fljót að koma útúr okkur því sem við þurfum að segja. Nú svo hefur verið stungið uppá að t.d. mætti fara með ferðamenn í göngur og réttir. Ég vil minna menn á það að það hafa verið hugmyndir um að friða hálendið, gera það að þjóðgarði, girða það af og slíkt. Landbúnaðarstefnan er svoliðis í dag að suðfé fækkar óðfluga núna og það stefnir allt í það að það verði ekkert fé á afréttum í framtíðinni, ekki hross heldur. Svo ég held að það þýði ósköp litið að vera að stíla uppá að senda menn í göngur eða réttir heldur.

Mér datt líka í hug þegar Ómar var að tala um vikuferðina sem átti að enda snögglega á Akureyri að fara suður. Kannski hefði mátt koma við með ferðahópinum á Grísstöðum á Fjöllum og láta bændunum sem þar verða eftir, ef einhverjir verða eftir, það eftir að lýsa því fyrir ferðafólkinu að hérna hafi einu sinni verið blómleg byggð og sauðfé út um alla haga. Það mætti kannski hafa viðeigandi ívaf af draugasögum í leiðinni. Kannski geta bændur verið kyrrir þarna út á þetta og fengið atvinnu við ferðapjónustu.

Svanborg Siggeirsdóttir, Eyjaferðir Stykkishólmi.

Ég má til með að koma og ítreka þetta sem hún Áslaug er alltaf að tala um og Gunnar er seigur við líka, það eru Íslendingarnir. Hjá okkur þá urðum við að markaðssetja þetta að mestu leyti sjálf og snerum okkur eingöngu að

Íslendingum því hitt er einfaldlega alltof langt. Það er stórt og mikið mál að markaðssetja þó það séu bara Íslendingar en við megum ekki gleyma þeim og í því eru fjölmiðlarnir stór þáttur og skólarnir. Það hefur verulega áunnist að uppræða Íslendinga um eigið land en það þarf að gera miklu meira í því. Við hjá Ferðamálaráði þurfum kannski að vera meira vakandi í því að senda út fréttatilkynningar eða einhvernvegin að koma þeim sem að eru í menntamáluðum til að sinna þessu meira.

Ómar Benediktsson.

Ágætu félagar.

Þetta hafa verið góðar umræður. Ég vil þakka fyrir það og þetta var mjög líflegur hópur í gær og ég vil náttúrulega þakka þeim alveg sérstaklega því ég var einungis að flytja fram hugmyndir þessa hóps. Eins og ég sagði við þau í gær þá er þetta enginn leikur, þetta er vinna og nú er að vinna áfram. Vinna úr hugmyndunum, þróa þær og koma þeim á markaðinn. En það er eitt sem ég gleymdi að segja áðan í hugmyndunum og það er hugmynd um þessar löngu vetrarnætur. Við eigum að selja þær fyrir nýgift hjón. Sem sagt að hafa brúðkaupsferðir til Íslands til að njóta langra náttu.

Ég vildi segja svona í lokin eina smá sögu. Það var þannig að þegar taka átti ákvörðun einu sinni um hvar ætti að halda heimsráðstefnuna um krabbameinssjúkdóminn. Þetta er ein stærsta ráðstefna í heimi, það koma um 10.000 þátttakendur venjulega á þessa ráðstefnu. Reyndar alltof stór fyrir okkur, en þá var það þannig að Nýja Deli, Budapest, Amsterdam og Hamborg sóttust eftir að fá þessa ráðstefnu. Sá sem er fyrir ráðstefnumiðstöðinni í Hamborg fréttir hvar eigi að taka ákvörðun. Hann gerir sér lítið fyrri og leigir sal við hliðina á fundarherberginu þar sem átti að taka ákvörðunina og það voru 21 fulltrúi víðsvegar úr heiminum og þar af voru 7 Ameríkanar, sem áttu að ákveða hvar þessi ráðstefna átti að vera haldin.

Hann leigir þarna 1000 manna sal og setur þar upp mikið show. Kemur inn á fundinn og spyr hvort hann megi hitta þá í fjórar mínútur. Á þessum fjórum mínútum var þessi rosalega sýning sem hann var búinn að gera úr slidesmyndum. Það kostaði náttúrulega mikla peninga en þetta borgaði Hamborgarbær og hugsunin í þessu var að hann sýndi borgina. Hún er t.d. með mjög lítið af háhýsum en þar sem þarna voru Ameríkanar setti hann samt þau fáu háhýsi sem voru. Þetta var allt þaulhugað og hann negldi þetta því Hamborg fékk 13 atkvæði. Þessi ráðstefna var haldin í fyrra. Það kostar peninga að græða peninga og við verðum alltaf í öllum markaðsmálum að setja út peninga fyrst og svo fáum við þá til baka seinna.

2. Samvinna um ferðapjónustu í nýrri Evrópu.

Þórunn Gestsdóttir, Hópstjóri.

Ráðstefnustjóri, góðir fundargestir.

Yfirskrift yfir þeirri vinnu sem starfshópur 2. vann að er samvinna um

ferðapjónustu í nýrri Evrópu. Breytt og ný Evrópa er í sjónmáli. Nokkrar litlar þjóðir Evrópu hafa ákveðið að treysta bönd í atvinnu-, efnahags- og lagalegu tilliti. Eftir margra ára umræðu lá ákvörðun fyrir um sameiginlega Evrópu, markmið sett og markvisst unnið að þeim. Þegar ákvörðun lá fyrir fór ný ásjóna Evrópu að taka á sig mynd, vinnubrögð viðkomandi ríkisstjórna og margra fyrirtækja tóku mið af því sem koma skal - og reyndar því sem þegar er orðið, eins og til dæmis breytingar í Austur-Evrópu.

Við hér á Íslandi ræðum um sérstöðu lands og þjóðar í samfélagi Evrópuþjóða og stundum í samfélagi þjóða heims. Markaðir okkar sumir munu fylgja þeim breytingum sem í vændum eru. Sérstaða okkar er talin allnokkur og þá meðal annar með tilliti til landfræðilegrar legu, tungu, og auðæfa hafsins. Umræða um EB - umræða um evrópskt efnahagssvæði, framtíð EFTA - hefur verið allnokkur en niðurstöður liggja ekki fyrir hvað Ísland varðar.

Ferðapjónustan sem og aðrar atvinnugreinar hér á Íslandi þurfa að taka mið af nýrri Evrópu - án þess að - fyrir liggi út frá hvaða útgangspunti skuli haldið. Í starfshópi gærdagsins með yfirskriftinni samvinna um ferðapjónustu í nýrri Evrópu - snerist umræðan nær eingöngu um samvinnu utan EB eða innan. Menn bentu á kosti og galla og reyndu að nálgast miðjupunkt. Að mati þeirra aðila er starfa við flugsamgöngur er um tvennt að velja fyrir Ísland - að mæta frjálsri samkeppni eða byggja um okkur verndarmúra - að þeirra mati er fyrri kosturinn vænlegri. Menn lögðu fram reynslu um samvinnu á ýmsum sviðum til dæmis samstarf Norðurlandanna á sviði ferðapjónustu og öðrum sviðum, samstarfi evrópskra bænda og í fluginu. Reynslu af samvinnu töldu menn misjafna en þó nauðsynlega.

Varnaðarorð féllu í þá veru að Íslendingar ættu að gæta sín, óæskilegt væri að erlent fjármagn eða að erlendir aðilar næðu fótfestu hér í ferðapjónustunni. Hætta yrði á að við misstum þjóðareinkenni okkar í sterkri eða of náinni samvinnu við aðrar þjóðir. Sitt sýndist hverjum í hópnum um stöðu okkar markaðslega í sameinaðri Evrópu, gildi eða vægi Íslands sem ferðamannalands töldu sumri að yrði síst minna en áður, þó við stæðum utan EB.

Tekið skal fram að menn voru ósammála um afleiðingar af frekari samvinnu, framtíðarsýn manna um ferðapjónustu í nýrri Evrópu er af ólíkum toga. Menn taka mið af því hvar þeir standa, hvert rekstrarumhverfi þeirra er og á hvaða sviði. Samvinna eða einangrun, þessi tvö orð segja nokkuð um það í hvaða farvegi umræða hópsins var.

Eitt er ljóst að ferðapjónustan í heild sinni, atvinnugreinin þarf að taka ákvörðun og móta stefnu um hvaða skref verða stigin á næstunni. Ferðapjónustan á Íslandi er ekki tilbúin til að mæta breytttri - nýrri Evrópu. Það er ljóst að upplýsingastreymi innan greinarinnar er ekki nægilegt, það skortir vitneskju á sumum sviðum um það sem á að gerast - um þróunina í Evrópu sem býður

heim harðnandi samkeppni. Í ljósi þessa var samþykkt að leggja fram eftirfarandi tillögu til Ferðamálaráðs Íslands:

Starfshópur 2. á 21. ferðamálaráðstefnu Ferðamálaráðs Íslands sem haldin er í Hveragerði dagana 10. og 11. október 1991 samþykkir svohljóðandi tillögu:

Við beinum þeim tilmælum til Ferðamálaráðs Íslands að ráðið beiti sér fyrir því að vinnuhópur taki til starfa er fjalli um ferðapjónustuna í nýrri Evrópu. Markmið með starfi hópsins skal vera að afla gagna og vitneskju, vinna úr upplýsingum og gögnum er málið varðar, og miðla til þeirra er starfa í atvinnugreininni. Í vinnuhópnum eiga að sitja fulltrúar hagsmunaaðila er starfa í ferðapjónustunni og veita skal fjármagni til þessa verkefnis, svo sem þurfa þykir. Markmiðið er meðal annars að undirbúa atvinnugreinina svo að hún verði betur í stakk búin til að takast á við breyttar áherslur í nýrri Evrópu. Í framhaldi af upplýsingaöflun og miðlun þeirra teljum við mjög brýnt að Ferðamálaráð Íslands standi fyrir ráðstefnu í febrúar/mars á næsta ári sem meðal annars beri yfirskriftina - Samvinna um ferðapjónustu í nýrri Evrópu.

Þakka samstarfsmönnum vel unnin störf og sérstaklega Dieter Wendler, Þóroddi F. Þóroddssyni og Jónu Gróu Sigurðardóttur er voru hópstjóra til halds og trausts.

Umræður.

Karl Sigurhjartarson, Félag Íslenskra Ferðaskrifstofa.

Ég sat mestan tímann í þessum starfshópi með Þórunni og ég vildi aðeins hnykkja betur á þessum tillögum sem hún lagði fram og styð þær. Þó myndi ég kannski aðeins vilja breyta áherslum. Ég nefndi nefnilega að umræðan í raun og veru hvað okkur varðar, snúist ekki um það hvort við eigum að taka afstöðu til þess hvort betra sé að vera utan eða innan EB. Ég er þess handviss að ákvarðanir um það verða teknar á æðstu stöðum án þess að hagsmunir ferðapjónustu ráði þar nokkru um.

Hins vegar eigum við að undirbúa okkur undir það hver okkar viðbrögð í ferðapjónustunni verða og hvernig við hyggjumst starfa og standa að málum. Hvort sem verður ofaná. Við verðum að vera við því búin að starfa að okkar ferðapjónustumálum, standandi utan EB og við þurfum líka að átta okkur á því hvernig við ætlum að haga málum ef að við eftir örfá ár erum komin inn í EB.

Ágúst Hafberg, Félag Sérleyfishafa.

Ráðstefnustjóri, formaður Ferðamálaráðs og góðir félagar.

Það vildi svo til að ég sór mig í þennan hóp í gær. Mér fannst hann áhugaverður, nýstárlegur og vildi vera með Þórunni í þessum hóp. Að sjálfsögðu vorum við ekki sammála. Það voru margar raddir uppi og við vonandi virðum hvors annars skoðanir. Ég hafði mínar sérstöku skoðanir og þótti sjálfsagt

gamaldags eins og venjulega. En ég ætla að þakka henni Þórunni sérstaklega fyrir þessa ályktun. Hún er mjög skynsamleg. Við erum nefnilega að fjalla um framtíðina, um mjög mikilvæg mál og hún stýrði þessum svo ágætlega að við skyldum ekki taka neinar afgerandi ákvarðanir á tveimur klukkutímum. Þetta er stórmál. Við erum að fara inn í nýja Evrópu, þó svo ég sé ekkert sérstaklega hrifinn af þessu Efnahagsbandalagi en við verðum að taka okkur tíma og skoða þessi mál. Hvernig kemur þessi atvinnugrein inn í nýja Evrópu því þetta er mikilvægasta mál íslenskrar ferðapjónustu.

Ómar Benediktsson, Island Tours - Þýskalandi.

Það sem ég vildi segja um þetta málefni, nýja Evrópu, er að það eru ákveðnir þættir sem koma til með að breytast þegar landamærin falla ef hægt er að líkja því þannig. Sem dæmi, að þegar skrifað er út verði í bæklingi og einhver vara kostar 2000 mörk. Ferðaskrifstofan fær 10% af þessum 2000 mörkum, þá í nýrri Evrópu hefur hún leyfi til þess að gefa hluta af sölupóknun sinni áfram til viðskiptavinarins. Þetta er bannað í dag. Ef við förum einhverntímann inni EB, hvenær sem það yrði, þá hefði það áhrif á virðisaukaskattinn. Það er verið að tala um að hann eigi að vera sambærilegur í öllum löndum og það er á bilinu 11-16% sem hann verður. Það er ekki búið að komast að samkomulagi um þetta en þannig lagað væri þetta hagsmunamál fyrir okkur því þá lækkar virðisaukaskatturinn hér á Íslandi. Það eru svona atriði sem spila mikið inni þessa nýju Evrópu.

Knútur Óskarsson.

Mig langar í framhaldi af því sem Ómar var að segja um að það mætti gefa umboðslaun áfram til viðskiptavina. Í dag eru hótél og ferðaskrifstofur að gefa út verð í frönskum, þýskum mörkum, hollenskum gyllinum og þar fram eftir götunum og jafnvel að halda alltaf uppi 10-12% verðmun á milli þessara markaða. Verður þetta ekki óleyfilegt í nýrri Evrópu? Þetta er spurning sem vaknaði um leið og Ómar nefndi þetta með þóknunina.

1. Ferðapjónusta og umhverfismál.

Árni Þór Sigurðsson, Hópstjóri.

Ráðstefnustjórar og góðir ráðstefnugestir.

Við vorum, í þessum fyrsta hópi um ferðapjónustu og umhverfismál, um 30-40 manns. Þetta var ansi stór hópur og það plagg sem við höfðum aðallega til viðmiðunar var ræða umhverfisráðherra sem hann flutti hér í upphafi ráðstefnunnar í gær og henni var dreift. Við fórum yfir nokkur mál sem hann nefndi í sinni ræðu og við töldum brýnt að ferðamálaráðstefnan tæki á með einhverjum hætti. Við unnum í hópi sem er svona fjölmennur og einnig eðli þess efnis sem við ræddum um, gera það að verkjum að skoðanir voru æði skiptar og við sem að stýrðum þessari vinnu, ég og Inga Sólnes, við litum á það sem okkar hlutverk að reyna að samræma þau sjónarmið sem þar komu fram.

Búa til einhverskonar ályktun þar sem að allir gætu sæst á en það er auðvitað þannig að þegar svo stendur á að menn eru að reyna að sætta ólík sjónarmið og koma þeim niður á blað þá vill auðvitað afurðin vera ansi útþynnt á stundum - finnst mörfum og kannski vægt til orða tekið í mörgu tilliti. En ég ætla að fara yfir þessa ályktun lið fyrir lið og við höfum síðan tækifæri það sem eftir lifir dags, trúi ég, að ræða um einstök atriði þar og mönnum er að sjálfsögðu heimilt að koma með tillögur um breytingar á orðalagi o.s.frv. eða koma með sér ályktanir um einstök mál.

1. Náttúra Íslands er auðlindin sem ferðapjónustan byggir fyrst og fremst á. Þess vegna er mikilvægt og raunar óhjákvæmilegt að samspil umhverfisverndar og ferðapjónustu sé gott. Tvennt ber að nefna í því sambandi, annars vegar að ferðapjónustan sem slík og sú starfsemi sem henni tengist valdi sem minnstri röskun á náttúrunni og hins vegar að önnur starfsemi eða athafnir spilli ekki þeirri auðlind sem ferðapjónustan byggir á. Árið 1987 kom út skýrsla Sameinuðu þjóðanna um umhverfismál, Bruntland skýrslan um sameiginlega framtíð okkar. Í þeirri skýrslu er lögð áhersla á að sameina hugtökin vernd og nýting í eitt hugtak, sjálfbæra þróun, eða þróun sem fær staðist til frambúðar. Þetta er ekki síst mikilvægt fyrir ferðapjónustuna sem þar í senn að nýta gæði náttúrunnar og vernda hana.

Það er rétt að taka fram að það kom reyndar fram athugasemd við orðalag í fyrri efnisgreininni og það hefur láðst vegna tækniörðugleika sem við áttum við að glíma í morgun að laga það orðalag og getur komið að því seinna í umræðunni hvernig hópurinn vildi hafa þetta í endanlegu formi.

2. Ferðamálaráðastefna Ferðamálaráðs 1991 leggur áherslu á að rannsóknir á umhverfisáhrifum ferðapjónustu verði styrktar og eflar í því skyni að fyrirbyggja umhverfisspjöll og vernda náttúruna.

Við uppbyggingu og þróun ferðapjónustu fari farm umhverfismat sem byggi á rannsóknum þannig að mæta megi uppbyggingu með sem minnstri röskun umhverfis.

Stjórnvöld þurfa að móta skýrar stefnu í umhverfismálum er taki mið af samspili ferðapjónustu og umhverfisverndar. Ennfremur má benda á að forsenda slíkrar stefnumörkunar er að ferðamannastaðir séu skilgreindir á viðhlítandi hátt.

Þarna er verið að tala um það að við uppbyggingu í ferðapjónustu þá þurfi að fara fram mat á þeim áhrifum sem framkvæmdir og öll atvinnustarfsemi hefur á umhverfið og það sé brýnt að stjórnvöld, það á bæði við um Alþingi, um ríkisstjórn um Ferðamálaráð, um Náttúruverndarráð, sem útaf fyrir sig eru stjórnvöld, að þau móti skýra stefnu í umhverfismálum og ferðamálum þar sem þetta tvennt er tvinnuð saman .

3. Efla þarf fræðslu á öllum sviðum ferðapjónustu og umhverfisverndar, enda er hún forsenda góðrar umgengni við landið. Ráðstefnan telur að öllu jöfnu sé góð fræðsla mun betri verndunaraðgerð en boð og bönn. Þessu tengist nauðsyn

Þess að auka upplýsingagjöf, í formi bæklinga, upplýsinga- og fræðslumiðstöðva og með bættum merkingum um allt land.

Það var mjög ríkjandi sjónarmið í þessum hóp, held ég megi segja, að boð og bönn væru oft ekki besta verndunaraðgerðin. Það er oft ansi kostnaðarsamt að fylgja slíkum hlutum eftir og óvíst um árangurinn, en að góð og markviss fræðsla tryggji í raun og veru miklu betri árangur í því að vernda umhverfi, náttúruna, heldur en tilskipanakerfið.

4. Ferðamálaráðstefnan telur brýnt að við virkjanaframkvæmdir og rafvæðingu landsinsverði tekið fullt tillit til umhverfissjónarmiða og hagsmuna ferðaþjónustunnar, sem er mikilvægur vaxtarbroddur í íslensku atvinnulífi. Ráðstefnan beinir því til stjórnvalda að við framtíðarrafvæðingu verði beitt nýjustu tækni og þekkingu, þannig að ásýnd landsins skaðist sem minnst.

Þegar þessi punktur er skoðaður gaumgæfilega þá sjá menn að þarna er verið að sigla milli skers og báru í orðalagi. Það voru mjög miklar umræður um þetta mál sérstaklega. Um virkjanaframkvæmdir og tiltekna línu um Norð-Austanvert landið. Niðurstaðan var í rauninni sú að það væri óhjákvæmilegt, vegna þess hvað þessi mál hafa verið mikið í umræðunni að undanfögnu að Ferðamálaráðstefnan með einhverjum hætti léti í sér heyra um þetta atriði.

Það væri kannski ennþá eftirtektarverðara ef Ferðamálaráðstefnan tæki ekkert á máli sem þessu. Það voru vitaskuld uppi hugmyndir um það að leggjast algerlega gegn línulögn um hálendið. Það ætti að krefjast þess að línurnar væru grafnar í jörð, svipað og með jarðsímamann núorðið. Þetta orðalag sem þarna birtist ber þess merki að vera málamiðlunarorðalag og ég á von á því að í umræðunni hér á eftir komi ýmis önnur sjónarmið sem meðal annars voru kynnt í hópnum í gær.

5. Nauðsynlegt er að viðhalda algengustu leiðum um hálendið og gera þær þannig aðgengilegar ferðamönnum um leið og komið er í veg fyrir akstur utan vega og myndun nýrra slóða. Ferðamálaráðstefnan telur hugmyndir um hraðbraut um hálendi Íslands óraunhæfar og varhugaverðar.

Það þarf að fara um þetta nokkrum orðum alveg sérstaklega. Hálendisvegurinn sem slíkur var mikið ræddur í umhverfishópnum og í fyrstu drögum að ályktun þá var þessi setning um hálendisveginn tekin sem upphafssetning í þessari grein. Við ræddum það sérstaklega hvort við ættum að álykta gegn hálendisvegi beinlínis eða hvort að við ættum að draga aðeins úr þeirri gagnrýi sem greinilega var meðal þeirra sem störfuðu í hópnum á hálendisveginn. Ég vil taka það fram að það voru að sjálfsögðu líka raddir í þeim hópi á þann veg að við ættum frekar að lýsa okkur fylgjandi hálendisvegi en yfirgnæfandi meirihluti þeirra sem störfuðu í hópnum voru honum andvígir.

Niðurstaðan varð sú að setja þetta með þessu orðalagi til þess að lýsa því yfir að við teljum mjög mikilvægt að viðhalda algengustu leiðum um hálendið. Með því móti má koma í veg fyrir rakstur utan vega ef vegir eru þokkalega sæmilegir, ef svo má að orði komast. Jafnframt að taka það fram í lok þessarar málsgreinar að Ferðamálaráðstefnan vari við hraðbraut um hálendi Íslands og ég tek það skýrt fram í þessu sambandi að við erum að tala um hraðbraut en ekki endilega almennilega eða þokkalega vegi, enda kemur það fram í fyrri hluta þessarar greinar að við viljum hafa þokkalega vegi um algengustu leiðir um hálendið en erum andvíg hraðbraut eins og við skiljum það orð.

6. Nauðsynlegt er að miðhálendi Íslands verði sett undir eina skipulagsstjórn og svæðið skýrt afmarkað og skilgreint. Ferðamálaráðstefnan telur að stefna beri að því að gera hálendið allt að einum þjóðgarði. Þar með yrði ekki um sérstakt hálendisgjald að ræða, heldur gjald fyrir þjónustu í samræmi við það sem gildir um þjóðgarða almennt. Ferðamálaráðstefnan telur að atvinnugreinin búi nú þegar við nægar álögur og miðað við núverandi aðstæður er engin trygging fyrir því að sérstakt hálendisgjald skili sér til umhverfis- eða ferðamála.

Þetta er auðvitað einn punktur sem tók mikinn tíma í umræðu í hópnum. Hálendisgjald eða ekkert hálendisgjald, og þar voru vitaskuld skoðanir skiptar eins og um önnur atriði. Ég geri ráð fyrir því að menn vilji taka þetta sérstaklega fyrir í umræðum á eftir af því að skoðanir voru ekki aðeins skiptar heldur vægast sagt skiptust menn í algjörlega andstæða póla í þessu efni.

Það var bent á það í hópnum að það væri kannski varhugavert að Ferðamálaráðstefnan samþykkti hálendisgjald, vegna þess að í því fælist í raun og veru sérstakar fréttir. Þ.e.a.s. að Ferðamálaráðstefnan væri að óska eftir auknum álögum á greinina. Því hálendisgjald, nánast sama með hvaða hætti það yrði lagt á, það yrði aldrei annað en auknar álögur á atvinnugreinina og það væri kannski ekki góð latína að Ferðamálaráðstefnan sem slík gerði samþykkt af því tagi.

Það orðalag sem hér er á blaði, það sem sagt segir að Ferðamálaráðstefnan telji að það eigi að gera miðhálendið að þjóðgarði, að það eigi að stefna að því. Okkur er auðvitað alveg ljóst að það tekur auðvitað langan tíma. Það þarf að skipuleggja málin og það þarf að vinna vel og mikið í því áður en að slíku kemur og þá komum við í raun og veru í veg fyrir það að þurfa að gera samþykkt um hálendisgjald, annaðhvort með eða á móti, vegna þess ef miðhálendið yrði þjóðgarður þá gerir maður ráð fyrir því að menn verði að greiða fyrir þá þjónustu sem þeir fá þar inni.

En að öðru leyti yrði ekki um fjallatolla að ræða. Auk þess var umræða um það hvort tekjustofn af þessu tagi skilaði sér til þessa verkefnis og það voru mörg orð látin falla um það að það yrði þá að tryggja það með einhverjum hætti að sérstakur tekjustofn eins og hálendisgjald skilaði sér til ferðamála, umhverfismála. Ég hygg að það sé í raun og veru fullreynt að markaðir

tekjustofnar séu aldrei tryggðir til að skila sér alveg sama hvernig orðalag er í lögum og reglum. Við höfum áralanga reynslu af því hvað varðar tekjur af Fríhöfninni. Hitt er svo annað mála að það voru sjónarmið uppi um það að við ættum hugsanlega, þessi Ferðamálaráðstefna sem og sú síðasta og margar fleiri, að álykta sérstaklega um markaða tekjustofninn. Áskorun til stjórnvalda að hann skili sér í ríkari mæli, kannski að fullu og öllu. Það er frekar sér mál sem kæmi upp í almennum umræðum á eftir.

7. Ferðamálaráðstefnan hvetur til þess að komið verði á fót samráðsvettvangi Náttúruverndarráðs og Ferðamálaráðs, enda skarast hagsmunir þeirra í mörgu tilliti.

Ég ætla ekki að hafa mörg orð um þennan lið. Við teljum hins vegar að það sé, þrátt fyrir það að Náttúruverndarráð eigi sinn fulltrúa í Ferðamálaráði og það sé samvinna af ýmsum toga, þá sé kannski nauðsynlegt að menn finni sér einhvern formlegan flöt til þess að vinna að sameiginlegum málum og verkefnum sem Ferðamálaráð og Náttúruverndarráð geta unnið í sameiningu.

8. Auka þarf til muna allt eftirlit með ferðum á hálendinu og þyngja viðurlög við brotum á reglum og lögum um náttúruvernd.

Það kom reyndar fram að það væri mjög erfitt að framfylgja eftirliti á hálendinu. Menn minntust á hálendislögregluna. Þessa tvo lögreglumenn sem væru í einum bíl og tækju hálfan sólarhring að fara á tiltölulega stuttar veglengdir vegna þess að þeir ynnu einungis frá 9-5. En engu að síður þá fannst mönnum í hópnum að það mætti setja einhverja setningu um það að það þyrfti að auka eftirlit þó svo menn sæju ekki alveg hvaða lausnir eru til til að auka þetta eftirlit nema að setja meiri pening í verkefnið. Það er í rauninni lykillinn að þessu öllu saman. Miðað við fjárhag Ferðamálaráðs eins og hann er í dag þá hygg ég að það séu litlir möguleikar á að Ferðamálaráð setji peninga í þetta eftirlit og kannski vafasamt að það sé í verkahring þess.

9. Kynna þarf græna ferðamennsku. Hún byggir á því að allir aðilar hagnist, ferðamaðurinn, ferðaskipuleggjandinn og landsvæðið. Rík áhersla er lögð á að skipuleggjandi ferða sé ábyrgur fyrir mótun grænnar ferðamennsku. Græn ferðamennska byggir á umhverfisvernd og endurnýtingu og hvetur til uppbyggingar efnahags- og atvinnulífs á landsbyggðinni. Ráðstefnan telur að hugmyndafræði grænnar ferðamennsku sé nátengd þróun ferðamála á Íslandi sökum þess að náttúra landsins sé sú auðlind sem ferðapjónustan byggir á.

Það er rétt að geta þess að Jóhanna Magnúsdóttir starfsmaður Ferðamálaráðs sótti ásamt öðrum nýverið ráðstefnu um græna ferðamennsku í Bretlandi og hún kynnti það mál. Þetta er nýtt hugtak, kannski ekki alveg glænýtt, en við teljum að það sé eðlilegt að það sé kynnt með ákveðnari hætti fyrir fólki í atvinnugreininni og líka að þetta hugtak komist inní hina almennu umræðu

svipað og hugtakið sjálfbær þróun. Það tók töluverðan tíma að koma fólki í skilning um hvað það fæli í sér og reyndar eru kannski margir ekki með það á hreinu enn. Það er svipað með grænu ferðamenskuna, það þarf að kynna hugtakið og menn þurfa að átta sig á því hvað felst í því.

Ég vil biðja Jóhönnu eða Guðríði sem sótti þessa ráðstefnu líka að koma nánar inná þessi mál í umræðunni hér á eftir, til þess að gera enn ítarlegri grein fyrir þessum málum, grænni ferðamenskunu, heldur en möguleiki gefst á í stuttri ályktun eins og þessari.

Umræður.

Ingibjörg Sigtryggisdóttir, Fulltrúi í Ferðamálaráði.

Ráðstefnustjóri, góðir ráðstefnugestir.

Mig langar að koma með smá viðbót. Tillögu til ályktunar, hvort sem að litist betur á að hafa það sér eða að fella það inni þá tillögu sem þegar er komin.

Þar sem þjónusta við ferðamenn er ört vaxandi atvinnugrein hér í landi, er ljós nauðsyn þess að umtalsverðu fjármagni sé varið til uppbyggingar ferðaþjónustu og umhverfisverndar. Því skorar Ferðamálaráðstefna Ferðamálaráðs 1991 á stjórnvöld að skila nú þegar í hendur Ferðamálaráðs því fé sem lögboðið er að veita skuli til umhverfis- og ferðamála.

Magnús Oddsson, Markaðsstjóri Ferðamálaráðs.

Kæru fundargestir.

Ástæða þess að ég stend hér upp, er einfaldlega sú að ég tel það nauðsynlegt vegna þess að það hefur verið nokkuð í morgun, gær og í dag, í umræðu um fjölmiðla sú skoðun sem ég hef látið í ljós opinberlega á hugmyndum sem fram hafa komið um sérstaka gjaldtöku á hálendinu. Það virðist hafa vakið athygli að í inngangi ársskýrslu Ferðamálaráðs tek ég mjög afgerandi afstöðu gegn þessu gjaldi og ég ætla ekki að fara að þreyta ykkur eða lengja þessa ráðstefnu með því að endurtaka þau rök sem þar birtast. Það geta að sjálfsögðu allir lesið. Ég tel mig hafa fært þar rök fyrir þessari skoðun minni.

En til áréttingar vil ég endilega að það komi fram, vegna þess misskilnings sem hefur gætt svolítið, að það blandast vonandi engum hugur um það að ég er algjörlega á þeirri skoðun að einhvern veginn verði að finna leið til þess að skila hluta þeirra tekna sem ferðaþjónustan skilar í ríkissjóð til baka til umhverfisverndar jafnt á hálendi sem láglandi. Um það er engin spurning, en hitt er anað mál að það er mín skoðun að nú þegar sé þessi atvinnugrein skattlögð svo mikið að nóg sé að gert.

Ferðamenn greiða nú í formi skatta aðgöngu að mjög mörgum samgöngutækjum, sérstakt flugvallagjald fyrir að nota flugvellina, sérstakt gjald

af Flugstöð Leifs Eiríkssonar fyrir að labba þar í gegn. Nú, þeir greiða að sjálfsögðu vegagjald í verðinu fyrir bensínlítrann fyrir að aka um þessa vegi okkar og ég gæti haldið áfram að telja. Auk að sjálfsögðu virðisaukaskatts af öllu því sem að þeir kaupa og neyta hér í landinu og þar á ég að sjálfsögðu við bæði innlenda og erlenda ferðamenn.

Þannig að nóg er að gert og atvinnugreinin sjálf er það að auki skattlögð meira en aðrar gjaldeyrisskapandi atvinnugreinar. Þannig að afstaða mín gegn þessu, og það vil ég að komi skýrt fram, mótast fyrst og fremst af því að ég hlýt, sem starfsmaður Ferðamálaráðs, að mega láta í ljós þá skoðun fyrir hönd atvinnugreinarinnar, að skattlagning á þessa atvinnugrein er nú þegar næg og við eigum frekar að berjast fyrir því sem Ingibjörg kom með áðan að reyna að fá til baka eitthvað að því sem atvinnugreinin skilar nú þegar og koma því í þá uppbyggingu og umhverfisvernd sem engum blandast hugur um að er þörf á.

Arnþór Björnsson, Hótel Reynihlíð í Mývatnssveit.

Virðulegu ráðstefnustjórar, ágætu fundargestir.

Ég ætla að byrja á því að þakka Árna og hans fólki fyrir þeirra skýrslu og þetta er greinilega mjög vel unnið og vel fram sett, en það breytir ekki því að það eru þarna atriði sem ég ætla að benda á og vara ráðstefnugestir við að láta fara svona frá sér. Það er í fyrsta lagi í fimmtu greininni. Þar stendur: Ferðamálaráðstefnan telur hugmyndir um hraðbraut um hálendi Íslands óraunhæfar og varhugaverðar. Er þetta ekki svolítið sérkennileg ályktun frá Ferðamálaráðstefnu? Ég veit ekki betur en að frumskilyrði ferðamennsku sé að komast leiðar sinnar. Ég skil satt að segja ekki hvaða sjónarmið eru þarna að baki. Það hefur ekki verið mér vitanlega talað um hraðbraut yfir hálendið þó svo það væri óskani að einhver væri svo bjartsýnn að stefna að því.

En það er sannarlega ekki vanþörf á því að taka til alvarlegrar íhugunar hugmyndir Trausta Valssonar og fleiri um alvöru vegi yfir hálendi Íslands. Ekkert myndi breyta ásýnd landsins til þæginda fyrir fólk sem vill ferðast um það meira en það að stytta leiðina milli norðurlands og suðurlands og Norð-austurlands. Og suðurlandsundirlendisins. Þetta væri frá Mývatni fjögurra tíma akstur frá Selfossi eða eitthvað slíkt. Það væri að vísu hálf skítt fyrir Reykjavík að missa af umferðinni þar í gegn. Það er nú ekki það sem er átt við, held ég.

Ég veit ekki hvaða sjónarmið eru þarna að baki. Ég ætla að vara þá ráðstefnu sem kennir sig við ferðamál að mótmæla því að vegir séu lagðir fyrir ferðafólk. Svo tek ég undir það sem Magnús Oddsson sagði. Ég styð hans skoðun. Það er nóg skattlagt þó það sé ekki farið að taka einhvern hálendisskatt af fólk sem kæmi til landsins.

Í áttunda lið þá finnst mér líka þetta við eigum ekki að vera refsiglið þjóð á það fólk sem ferðast um landið og ef til vill verður fyrir því að brjóta þær reglur sem við höfum verið svo snjöll að setja. Hins vegar í 9. greininni, það er hlutur sem

að maður getur tekið undir. Þar er réttilega sagt að allir skuli hagnast á ferðamenskunni.

Ágúst Hafberg, Fulltrúi Sérleyfishafa í Ferðamálaráði.

Ráðstefnustjórar, góðir fundarmenn.

Ég get ekki stillt mig um að komast aðeins inni þessa umræðu en ástæðan fyrri því að ég bið um orðið er ekki sú að mér líki ekki þær tillögur sem liggja fyrir. Mér finnst þær góðar, hóflegar og skynsamlegar. Mig langar þó að skýra og leggja áherslu á vissa þætti í þeim.

Í fyrsta lagi hálendisskatturinn. Það er kannski búið að segja allt sem þarf að segja um það, en það virðist ennþá vera til þessi hugsunarháttur að það þurfi að búi til einhvern sérstakan skatt þegar eitthvað þarf að breyta vinnubrögðum. Ég veit ekki betur en að þeir sem fara um hálendið á sumrin borgi allir sinn skatt. Það kostar nefnilega ennþá meira að aka um hálendið í vegaskatti, eins og Arnþór sagði, í viðhaldinu á bílunum, heldur en að aka um þjóðvegina. Það var hárrétt hjá Arnþóri að við eigum að fagna því að fá góða vegi þvers og kruss um landið. Ég man eftir ráðstefnu í Borgarnesi og þar vakti athygli að ég, sem er bílamaður í húð og hár, lagðist gegn ályktun um veg yfir hálendið.

Það var ekki af því að ég vildi ekki veginn yfir hálendið, það var vegna þess að ég taldi önnur verkefni brýnni og það var að fá aðalþjóðvegakerfið í sæmilegt horf og við höfum séð miklar bætur á því. Ég er alveg sammála Arnþóri að við vitanlega viljum veg yfir hálendið. Hraðbraut þarf það ekki að kallast. ÉG vil ekki gera vegi eins og í Austurríki þar sem þeir gera þá verri til þess að flæma fólkið af þeim. Það eru margir annmarkar og margar hættur sem eru því samfara að ferðast um hálendið nema um hásumarið.

Það þekkjum við sem höfum verið þarna oft á tíðum. Það eru hættuleg veður og margar gildrur. En ég get ekki séð af hverju er ekki jafn rétt að hafa eftirlit á hálendinu á sumrin eins og það er verið að hafa eftirliti með okkur allsstaðar annarsstaðar í umferðinni. Þegar umferðin fer um hálendið þá á að sjálfsögðu vegaeftirlit að vera þar og það á ekki að þurfa að vera að gera einhverjar sérstakar ályktanir um það, það er svo sjálfsagt. Og þeir sem fara þar um eru búnir að borga skattinn.

Mig langar að leggja örlítið orð í belg varðandi mannvirkjagerði, eins og það var orðað. Hvort sem það eru vegir, raforkuver, rafínur eða eitthvað annað. Ég virði það fullkomlega að við höfum mjög mismunandi skoðun og mismunandi smekk fyrir því hvað okkur þykir fallett eða ekki fallett. Umhverfissráðherra gerði þessu ágæt skil í gær. Það er nú einu sinni svo að í fallvötnunum, í orkulindunum liggur okkar þjóðar mesti auður. Mér þykir ákaflega ánægjulegt að vegagerð hefur breyst mikið í seinni tíð og það er mikil ánægja af.

Þegar við vorum á fyrstu árunum, Ferðamálaráð, að tala um umhverfið þá hnutum við um það að vegalagning á Íslandi var ákaflega leiðinlega framkvæmd. Það var vaðið með jarðýtur um alla móa og börð og sótt efni þar sem helst var gróðu, því þar var mold til að fylla upp og hækka vegina og það fór algerlega eftir jarðýtustjóranum hvort þetta var snyrtilega gert eða ekki. Ég hef aldrei séð verri sár í íslenskri náttúru en vegagerð á fyrstu árum jarðýtnanna. Í dag er vegagerð mjög snyrtileg. Það er sáð í sárin og mér finnst vel lagður vegur í náttúrunni fallegur.

Alveg sama er um raforkumannvirki. Raforkuverin okkar eru falleg. Það er lagt mikið í það að hanna þau fallega, jafnvel gerð á þau listaverk eins og Búrfellsvirkjun o.fl. og ég hef farið með margan útlendinginn til þess að sýna þeim þessi orkuver. Ekki síst vegna þess að þar er fallegt umhverfi.

Svo komum við að þessum blessuðu raflínunum. Við höfum að sjálfsgöðu mismunandi skoðun á því hvort okkur finnast raflínur fallegar eða ljótar, eða hvort þær passi inni umhverfið. ÉG ætla ekki að leggja til að fimmfalda þann kostnað til þess að leggja þær í jörð og ég tek undir með umhverfisráðherra. Ég efast um að jarðraskið yrði minna eða útlitsbreytingin. Mér finnst nefnilega líka raflínur fallegar en ég vil biðja um einn hlut. Við höfum lagt heilmikið af raflögnum en það hefur verið þar einn ljóður á. Þarna eru gerð mannvirki. Til þess að leggja línurnar þarf að gera vegi, það þarf að gera fyrir milljónir og tug milljóna en þessir vegir hafa sáralítið nýst.

Við getum jú á nógu duglegum fjallabíl ekið frá Þjórsá að Hvítá. Farið þar smá krók á venjulegum vegi og síðan farið aftur á raflínuveg vestan Tungufljóts og ekið norður á Kaldadalsveg. En þessi vegur hefur ekki verið gerður aðgengilegur fyrir ferðafólk. Það er búið að leggja veg úr Þjórsárdal og langt inná Gnúpverjaafrétt. Hann var lengi lokaður og ef maður vildi vera sæmilega löghlýðinn, þá stóð á hliði sem var á Sandafelli Leyfi til að fara um þennan veg verðið þið að fá annaðhvort hjá Landsvirkjun eða Oddvita Gnúpverjahrepps. Þið verðið að fyrirgefa að ég nennti ekki að fara niður í miðja sveit til þess að spyrja hvort ég mætti fara í gegnum hliðið og ég fór ekkert í gegnum hliðið.

Versta dæmið sem ég hef séð, og það getur vel verið að það sé nokkur ádeila í því af því að mér er sagt að ákveðnir aðilar hafi haft mjög mikil áhrif þar á, það var þegar það var lögð raflína frá virkjununum við Tungnaá og Þjórsá austur í Skaftafellssýslu. Þá var mér sagt að það hafi verið forðast eins og heitan eldinn að láta byggja um leið eins varanlegan veg og hægt er um leið og ég fullyrði að það hefði ekki kostað krónu meira. AF því að menn vildu ekki að ferðamenn þyrftu að horfa á þessa raflínu. Það má leiðrétta mig og ég skal taka því ef ég fer með rangt mál.

Vegurinn um Fjallabaksleið Nyrðri var endurbættur, þetta var jeppaslóði, á seinni hluta fimmta áratugarins minnir mig. Vegna þess að menn væntu að það kæmi Kötlugos fljótlega. EF það kemur Kötlugos þá vita allir menn að það lokast

gjörsamlega leiðin um Mýrdalssand. Það getur aldrei gerst öðruvísi. Um leið og jökullinn bráðnar. En Fjallabaksleið Nyrðri er ekki einungis öryggisleið fyrir fólk sem býr í Skaftafellssýslum, heldur er þetta ein af skemmtilegustu leiðum okkar um landið.

Ég held að við sem störfum í þessari grein ættum að krefjast þess af ríkinu að þegar þeir verja fé í svona framkvæmdir, þá láti þeir það nýtast sem best. Við finnum fyrir því sem höfum rútubíla og þurfum að þjósna þeim yfir vonda vegi og óbrúuð fljót og annað þessháttar, en þetta er það sem gestirnir okkar vilja. Þeir vilja sjá landið, jafnt auðnina sem græna hlutann. Ég verð að segja, mér finnst að við verðum að sýna okkar gestum þessar framkvæmdir. Vonandi fara þeir þá heim með þá hugsun að við séum ekki einhver gömul menningarþjóð, við séum líka atorkupþjóð.

Eiríkur Eyvindsson, Laugarvatni.

Það er í rauninni óþarfi fyrir mig að koma hér upp því Ágúst Hafberg kom inná það mál sem ég hafði mestan hug á og það var einmitt þessar línur sem liggja um landið og vegirnir sem eru lagðir meðfram línunum, sem mætti nota einnig til ferðalaga. Ég ætla þó aðeins að geta þess að þessar línur þurfa auðvitað að vera fallegar og mega ekki spilla umhverfinu meira en nauðsynlegt er, en við verðum að athuga það að þessar línur sem flytja orkuna til landsmanna eru lífæð fólksins í landinu. Það hefur komið hér fram að ef við ættum að setja þessar línur í jarðstrengi þá myndi það vera mun dýrara og ég efast um að við hefðum þá rafvætt til allra landsmanna.

Það var hér í annarri greininni í þessu verkefni, þá kemur fram að það er rætt um umhverfisspjöll á hálendinu sértaklega og það er ætlað stjórnvöldum að móta og gera skýra stefnu í þeim málum. Ég held að það sé alveg rétt sem kemur þarna fram og áttunda greinin fjallar líka um náttúruvernd. Þeir komu báðir inná þetta, bæði Arnþór og Ágúst. Til þess að hægt sé að hafa eftirlit með hálendinu og hafa öll mál þar í lagi þá þurfa vissulega að vera til lög og reglugerðir til að fara eftir. Það hefur verið sagt hér að það beri að vera með sem fæstar reglur, en við verðum, ef við eigum að hafa einhverja stjórn á þessum málum, að hafa einhverjar bakreglur svo það sé hægt að taka þá fyrir sem gerast mjög brotlegir. Ég held við verðum að hafa þetta í huga.

Svo er ennþá eitt sem hefur ekki komið fram og e.t.v. óskylt þessari ráðstefnu en oft þarf á því að halda að það sé sá mikli kostnaður sem kemur til þegar þarf að leita að fólkum sem hefur týnst inni á fjöllum. Þegar við tölum um gjald af hálendinu þá mætti e.t.v. hafa það í huga að einhversstaðar þurfum við að fá fjármagn til þess að standa undir þeim kostnaði sem verður að inna af hendi. Ingibjörg var hér áðan með ágæta ályktun um fjáröflun til Ferðamálaráðs. Lögum samkvæmt, í tugi ára, hafa 10% af andvirði af sölu Fríhafnarinnar átt að renna til Ferðamálaráðs en hafa aldrei gert það. Ef það á að miða við þessa tölu

Þá er alveg eins gott að breyta henni, bara að lækka hana í það sem Ferðamálaráð þarf á að halda og vera með tölu sem er hægt að fara eftir.

Einar Gustavson, Ferðamálaráð New York.

Ég átti sæti í þessari góðu nefnd og hlustaði mikið í gær og lærði mikið þar sem ég veit ekki mikið um þessi mál. En ég vil aðeins fara úti þá hluti sem mér finnast athugaverðir í þessu. Þessi þáttur átti samkvæmt dagskrá að heita Ferðaþjónusta og umhverfismál en mér fannst farið dálítið mikið út í umgengnismál frekar en umhverfismála og þá aðallega um hálendið. Þetta er alltsaman nauðsynlegir hlutir en mér finnst málið í raun mun viðameira en bara þessi þáttur þess sem mest hefur verið ræddur. Þar á ég við umhverfismál almennt hér á Íslandi og hvernig þau tengjast ferðaþjónustu og öðrum viðskiptum sem Íslendingar stunda sér til lífsviðurværis. Ég er þar að tala um til dæmis þessa logandi öskuhauga sem eru hér um allt land. Og ég er að tala um skólpið sem Íslendingar skola ofaní fjörur og krakkarnir eru svo að leika sér í og þar fram eftir götunum.

Þetta eru náttúrulega mál sem eru mjög tengd viðskiptum okkar erlendis þó menn geri sér ekki grein fyrir því í fyrstu. Við erum öll að selja ímynd Íslands. Við lifum af ímynd Íslands. Ég minntist á það í morgun að ég hef staðið fyrir því að 50 blaðamenn komu hér í sumar á vegum okkar. Aðrir gera þetta líka og ég veit ekki hversu margir blaðamenn hafa komið hingað á þessu ári. Ætli þeir séu ekki um 200. Blaðamönnum er mjög tamt að segja sannleikann, það sem þeir sjá, ekki endilega bara það sem við viljum að þeir sjái og ég er bara að benda á þá áhættu sem því fylgir að það eru alveg eins miklar líkur á því að blaðamenn skrifi um þessa hluti sem eru í hroðalega slæmu ástandi hér á Íslandi. Ég hef horft uppá það með eigin augum, meira að segja á undanförunum vikum, að aðalforystumenn Íslands standa uppi í fjölmenni og fyrir framan myndavélar sjónvarps og í útvarpi erlendis og tala um forystu Íslendinga í umhverfismálum. Þessi hópur sem er hér inni er að mjög miklu leyti til sjálfstæðir atvinnurekendur. Þeir eru með mikið áhættufé í gangi og ég vil benda á þessa hlið málsins í þessari umræðu hér, að þetta komi fram líka.

Eva Sigurbjörnsdóttir, Hótel Djúpavík.

Kæru ráðstefnugestir.

Ég vildi leggja orð í belg, vítt og breitt nánast um það sem hefur komið hér fram. Ég var ekki í þessum hóp sem við erum að ræða um núna en mér finnst mjög margt athyglivert hafa komið fram og mig langar þá fyrst að nefna í sambandi við hálendisskattinn. Mig langar að lýsa því hér yfir að ég er líka mótfallin honum, vegna þess, eins og margir hafa bent á, þá held ég okkur væri nær að reyna að fá inn eitthvað af þeim peningum sem nú þegar eru ætlaðir til þessara málaflokka. Ég held að það sé vænlegra en að vera að bæta ofan á því það endar með því að við verðum orðin svo dýr að útlendingarnir nenna ekkert að koma til okkar ef þetta heldur svona áfram.

Mig langar í sambandi við hálendishraðbraut. Þegar hún er til umræðu, þá finn ég aldrei betur sem ég impraði aðeins á í gær að gerði einhverja forviða eins og maður getur sagt, að það sé einhver munur á landsbyggðinni og Reykjavík og nágrenni. Mér finnst að sá munur komi einna skýrast fram þegar að svokölluð gæluverkefni eru til umræðu sem ég tel að hálendishraðbraut myndi vera. Meðan ekki eru til akfærir vegir að byggðu bóli, þar sem er verið að taka við ferðamönnum. Meðan þeir eru ekki fyrir hendi þá skil ég ekki hvað svona umræða á upp á borðið í það heila tekið. Ég held að við ættum heldur að senda ályktun til Vegagerðarinnar um það að hún sjái til þess að vegir á landsbyggðinni, þar sem fólk er að reyna að búa og starfa, séu í góðu lagi. Enda veit ég ekki hvaðan peningar fyrir hálendishraðbraut ættu að koma.

Mér skilst að Vegagerðin sé í svo miklu fjársveldi að það sé naumast hægt að tala um viðhald. Ef það rennur úr vegi úti á landi í vorleysingum, þá er það víst undi hælinn lagt hvort það sé til peningur til þess að laga þær skemmdir. Ég get ekki séð að meðan það ástand ríkir sé hægt að tala um hraðbraut yfir hálendið eða nokkuð annað. Hins vegar gæti vegur sem væri skipulagður þannig að það væri hægt að loka einhverjum af þessum óendanlegu vegaslóðum sem allsstaðar eru og alltaf er verið að bæta við því forarpyttir og annað gera það að verkum að fólk leitar útfyrir. Það gæti verið að með því að gera veg yfir hálendið þá mætti koma í veg fyrir mikið uppfök og skemmdir.

En við hinsvegar úti á landi við setjum spurningarmerki við að vera hreykin af vegunum okkar vegna þess að við getum orðið að hlusta á á vorin þegar við erum að spyrja um hvenær verði mokað til okkar vormoksturinn í þetta sinn. Ég er ekki að fara með fleipur því þetta hefur verið sagt við mig sjálfa. Það er ansi hart að þurfa að hlusta á þetta þegar maður veit það að á milli okkar og næsta fjarðar skilja kannski bara tveir snjóskafar. Þá er ætlast til þess að sólin taki það að sér að láta það hverfa.

Mig langar líka í sambandi við umhverfisvernd að koma aðeins inná það sem var nefnt hérna áðan. Það er ekki bara hálendið, það er líka víðs vegar hringinn í kringum allt landið þar sem fólk býr, þar eru stór verkefni sem þarf að leysa í sambandi við hreinsun og verndun umhverfisins. Við sjáum það mjög víða það er járnbrak og drasl, ónýtar bíldrúslur, jafnvel heilu rúturnar upp um allar fjallshlíðar. Það er ekki skást á Vestfjörðunum og það er ótrúlegt hvað fólk er skammsýnt þegar það er að koma bíldrúslunum sínum fyrir að það skuli ekki frekar reyna að setja þær ofan í einhverja gjótu en að tylla þeim upp í fjallshlíðar. Þetta sér náttúrulega hver maður sem fer um og þetta er svo mikil sjónmengun og þetta er svo ljótt að maður dauðskammast sín þegar það eru að koma erlendir gestir og maður er að reyna að halda sínum litla bletti í kringum sig sæmilega hreinum.

Svo þar ekki að aka nema 20 metra þá er eitthvað sem maður ræður ekki við og það kostar held ég talsverða hugarfarsbreytingu hjá almenningi að taka sig saman í andlitinu og laga þessi mál.

Mig langar að nefna annað í sambandi við verndun landsins og það er lausaganga búfjár. Ég er ekki að skella allri skuldinni á bændur í landinu, það kem ég ekki til með að gera, en það tíðkast nánast hvergi nema á Íslandi algjör lausaganga búfjár. Í stórum sauðfjárræktarlöndum þar sem sauðfé er það margt að það skiptir milljónum, þar eru beitarhólf og þar er beitin skipulögð og ég trúi ekki öðru en því að það væri hægt að skipuleggja slíkt hérna líka. Við eigum það stórt land að það þarf enginn að segja mér það að það sé ekki hægt að finna einhversstaðar stað fyrir blessaðar skepnurnar, en láta þær ekki ganga holt og bolt um allar trissur hvort sem það er í viðkvæmum gróðri þar sem hríslur eru að byrja að vaxa eða annarsstaðar. Það hlýtur að vera hægt að skipuleggja þetta.

Pétur Geirsson, Hótel Borgarnes.

Ég hef fengist við ferðamál í tvo og hálfan áratug og ég verða að segja það góðir ráðstefnugestir og fundarstjórar að ég verð alltaf jafn hissa þegar ég sé það sem mönnum dettur í hug að setja á blað. Hér kemur niðurlag fimmtu greinar og upphaf sjöttu, mér fyrir sjónir eins og við séum að snúa aftur til algerrar miðstýringar en ekki þess frelsis sem umhverfi ferðamannsins þarf að búa við. Það stendur í niðurlagi fimmtu greinar: Ferðamálaráðstefnan telur hugmyndir um hraðbraut um hálendi Íslands óraunhæfar og varhugaverðar. Ég ætla ekki að segja að það sé neitt spennandi eða skemmtilegt að leggja vegi um hálendið og sjarminn af þessum gömlu brautum sem þar eru er kannski ómælanlegur og kannski það sem þar að vera, en þegar ég hlustaði á hann Arnþór segja hér áðan, auðvitað þyrfti hann góðan hálendisveg norður til að fá fleiri ferðamenn, þá hlýt ég að hlusta á þá skoðun, og virða hana, og staldra við að samþykkja svona rugl. Sem sagt út með þetta.

Áfram! Sjötta grein: Nauðsynlegt er að miðhálendi Íslands verði sett undir eina skipulagsstjórn. Hvað þýðir þetta? Þetta þýðir að afhenda þriggja til fimm manna nefnd öll ráð yfir hálendinu. Vill þessi ráðstefna samþykkja það að við afsöllum okkur rétti til að ræða þessi mál áfram og hafa áhrif á þau, hvað verður gert. Ég segi nei. Við setjum ekki svona rugl inn. Ég er með formlega tillögu um að þetta verði fellt niður og ég bið menn að hugsa þetta. Við erum hér ábyrgir fyrir ferðamennsku, bæði fyrir okkur sjálfa og til lengri tíma sé og við getum ekki leyft okkur að samþykkja svona bull.

Hafsteinn J. Reykjalín, Bílaleiga RVS og AVIS.

Fundarstjóri, kæru fundarmenn.

Ég ætlaði aðeins að minnast á örfáa punkta sem að er auðvitað margbúið að tala um hérna en koma með smá áherslu á þá og jafnframt að upplýsa fundarmenn ef að þeir vita það ekki. Við sem stöndum í því að gera út bíla, og leigja útlendingum verðum oft ansi ríkir af þeirri reynslu sem við fáum og það er ekki neitt smá mál þegar við erum að bjóða manni einn bíl uppá kannski 3 milljónir. Hann ekur kannski um landið þvert og endilangt og það eru til vegir

sem heita um hálendið og þar eru ýmist þokkalegir vegir eða slóðir, óbrúaðar ár í allavega ásigkomulagi. Það sem ég ætlaði að segja það væri mikið mál fyrir okkur bílaleigendur sem stöndum í því að leigja þessa bíla, bláókunnugu fólki sem kemur hér í fyrsta skipti og það er sagt þetta er allt í lagi, þetta er opið þú mátt aka um hálendið, þetta er opið og þú mátt bara fara hvert sem þú vilt nánast. Þetta er ekki svona einfalt.

Við segjum þeim auðvitað alltaf, í hvert skipti sem við leigjum svona fólki bíl, að það séu margar hættur á leiðinni og þarna er óbrúuð á sem þú verður að fara yfir og við reynum að lýsa þeim aðstæðum sem menn lenda í hverju sinni. Þetta lítur vel út og allt í lagi þegar við erum að útskýra þetta fyrir fólkinu. Þetta er ekkert mál, það er bara að fara svona yfir þetta og þá áttu að sleppa. Þetta er bara ekki svona í reynd því það eru kannski 30 aðila, eins og í ár, sem hafa farið þetta leið og þeir fara á vaðinu þar sem þeir sjá einhvern slóða hinumegin við ána þegar þeir koma að óbrúaðri á.

Þarna erum við með gildirur á þessum leiðum sem eru stórhættulegar. Við vitum ekkert hvenær þarna verður slys. Við vitum það að þessar óbrúuðu ár hafa valdið fólki gífurlegum skaða, þ.e.a.s. fjárútlátum. Því að um leið og viðkomandi er kominn með framhjólíð út í á, þá eru engar tryggingar sem taka við. Hann er algjörlega og alfarið á eigin vegum og hann verður að sitja uppi með allt það tjón sem á þessari bifreið verður. Sú reynsla sem ég hef fengið t.d. í sumar. Við vorum samtals með um 180 bíla til útleigu og við fengum 7 ónýtar vélar sem var drekkt í þessum ám og þá er það sérstaklega á Kjalveginum, við Eldgjána og á Sprengisandsleiðinni. Þetta eru þær leiði sem fjölfarnastar eru af ferðamönnum og ég tel það til háborinnar skammar að við skulum ekki, Vegagerðin eða einhverjir aðilar, ganga fram og gera eitthvað í því að fá betri og öruggari vegi.

Við höfum mörg dæmi þess að Íslendingar stoppi oft við ána og horfi á útlendingana og spyrji sjálfa sig, kemst hann yfir eða fer hann ekki yfir. Þetta er orðin spurningin oft um það. Fjölskylda sem lendir í þessu, getur lent í tjóni upp á **200-400.000** ef hún er svo óheppin að lenda úti í miðri á og komast ekki yfir á bakkann hinumegin. Þetta er sú fjölskylda sem hefur ekkert skemmtilegar sögur af Íslandsferðinni að segja og ég vil beina því til fundarmanna og ráðandi manna hér á okkar vegum að þeir brýni þetta fyrir þeim aðilum sem eiga að sjá um að halda þessum vegum í lagi.

Það verður að fá einhverja bót þarna á, því við vitum aldrei hvar og hvenær næsta dauðaslys verður í þessum ám. Þetta var aðeins um til að hnykkja á þessu sem oft hefur verið talað um, ég er ekki að tala um að fá neina hraðbraut þarna, heldur að koma í veg fyrir að þarna verði stórslys, ár eftir ár, og það er númer eitt, tvö og þrjú. Svo er það hálendisskatturinn. Svo að sjónarmið mitt og væntanlega allra bílaleigugeigenda komi fram, en það er það að við erum alfarið á móti svona gjöldum og álögum. Vil teljum að það sé algjör óþarfi að koma með nýjan skatt.

Höskuldur Jónsson, Ferðafélag Íslands.

Fundarstjóri, góðir fundarmenn.

Ég ætla að greina frá breytingartillögu sem ég legg hér fram, við fimmta liðinn. Þá falli síðasta málsgrein brott. Ég tek það fram að hjá fundarstjóra er samhljóða tillaga frá Arnþóri Björnssyni. Fundarstjóri mun að sjálfsögðu gera nánari grein fyrir því. Ástæða þess að ég legg til að þetta sé fellt brott, er að það er nánast útilokað að álykta um hugmyndir almennt. Við vitum ekkert hvaða hugmyndir eru uppi um hraðbrautir, hvorki norður yfir heiðar eða milli jökla. Það voru kynntar hér á sínum tíma hugmyndir Trausta Valssonar og þessi höfnun á hugmyndum er alltof almennt til þess að mér finnst sæmandi að álykta um hana og satt að segja lýsti ég því yfir í gær á fundi nefndarinnar sem um þetta fjallaði að ég persónulega er Landsvirkjun mjög þakklátur að hafa gert bærilegan veg inn að Sigöldu því að bara sú gjörð opnar stórkostlegt útivistarsvæði á Landmanalaugasvæðinu um vetur sem annars hefði þurft að bíða ansi legni eftir að yrði nýtt, nema þá að menn tækju snjósleðana eða jeppa á belgmiklum dekkjum í þjónustu sína. En ég er sáralítill skrúfu og gírakall í mér svo að ég þigg góðan bíl inn að Sigöldu og bara labba þaðan og hafi Landsvirkjun þökk fyrir þann veg.

Nú, hin tillagan er við sjötta liðinn. Þar legg ég til að þrjár síðustu málsgreinarnar falli brott og eingöngu standi eftir sú fyrsta þ.e. Nauðsynlegt er að miðhálandi Íslands verði sett undir eina skipulagsstjórn og svæðið skýrt afmarkað og skilgreint. Þetta er ekki af því að ég vilji innleiða kommúnisma eins og Pétur nefndi við borðið hjá okkur áðan, heldur hitt að því fylgja mikil óþægindi að vita ekki til hvaða aðila á að snúa sér með ýmis mál er snerta miðhálandið. Þetta er kannski ekki eingöngu miðhálandið, vegna þess að staður eins og Þórsmörk er nánast í lausu lofti að þessu leyti. Það er deila um það í hvaða sveitarfélagi Þórsmörk sé, ef hún er á annað borð í einhverju sveitarfélagi. Ég hef engan áhuga á því að frelsi í nýtingu lands sé þannig að það fari nánast eftir geðþótta hvers og eins hvernig miðhálandið er skipulagt og hvernig það verður byggt til frambúðar.

Þorvarður Árnason, Landvörður.

Ég vildi gera að umtalsefni þetta með að hálandið verði sett undir eina skipulagsstjórn. Mér finnst svolítið undarlegt að menn fari að tala um miðstýringu og sjái fyrir sér einhverja gífurlega skerðingu á frelsi þó að við tölum um að það vanti stýringu og skipulag á miðhálandinu. Ég held að allir þeir sem á annað borð hafa farið og vita hvernig málum háttar til á hálandinu og á þeim stöðum þar sem ferðamenn koma, þar vantar skipulag, það vantar stefnu. Að tala um miðstýringu í þessu sambandi finnst mér útí hött. Við erum að tala um að fá einhverskonar stefnu, einhverskonar stjórn á þessum málum.

Varðandi þjóðgarðshugmyndina, þá er ég alls ekki sammála því að hún sé út í hött. Þarna erum við með svæði þar sem gilda ákveðnar reglur. Þar sem þegar

er haldið uppi ákveðnu eftirliti og það hefur komið fram bæði á þessari ráðstefnu og þeirri síðustu, nauðsyn þess að bæta eftirlit á þessu svæði. Hvað erum við þá að tala um? Erum við að tala eingöngu um lögregluftirlit, eða eftirlit landvarða? Erum við ekki að tala um að það séu afmarkaðar skýrar reglur um það hvað má gera og hvað má ekki gera eða öllu heldur tilmæli og það sé síðan gripið til einhverra refsiaðgerða ef menn gerast brotlegir við þetta.

Ég held að það sé engin spurning um það að þjóðgarður á miðhálandinu yrði til mikils sóma fyrir Íslendinga og myndi vera mikið aðdráttarafl á ferðamenn. Þarna værum við með óbyggðir þar sem er óraskað svæði sem hefur mikið aðdráttarafl og ég vil enn og aftur taka fram eins og hefur komið fram áður að þetta er náttúrulega það sem ferðamenn eru að sækjast eftir hérna. Þeir eru ekki að sækjast eftir fallegum raflínum. Mín skoðun er því sú að það er ekki annað en sjálfsagt að samþykkja þessa tillögu. Allavega fyrstu tvær málsgreinarnar í sjöttu grein.

Síðan vildi ég tala stuttlega um virkjanir og ferðamennsku. Ég er auðvitað sammála því eins og hefur margoft komið fram hér, meðal annars í þessari ályktun, að náttúran er auðvitað sú mesta auðlind sem við Íslendingar eigum og þar með talin fljótin, vatnsföllin og fossarnir. Það er hinsvegar hægt að sólunda þessari auðlind á margan hátt. Við skulum huga að því að ef farið verður út í mjög stórfelldar virkjanaframkvæmdir, ekki bara Fljótsdalsvirkjun, heldur líka ýmsar aðrar framkvæmdir sem eru á döfinni, þér er hætt við því að sá vaxtarbroddur í Íslensku atvinnulífi sem ferðamennskan er að hún veslist upp og deyji. Það væri verið að sólunda þessum auðlindum ef það gerðist.

Það er líka hægt að sólunda þessum auðlindum á annan hátt og það er hreinlega með því að ráðast í framkvæmdir þegar þær eru ekki tímabærar. Við höfum séð það margoft núna í blöðum og í fjölmiðlum almennt, að þessar fyrirhuguðu stórfamkvæmdir á Keilisnesi eru sennilega enganveginn tímabærar. Það eru miklar blikur á lofti þar eð álverð er mjög lágt um þessar mundir. Það bendir allt til þess að það komi ekki til með að hækka. Hins vegar er verið að tala um að ráðast í tugmilljarða og sennilega hundruð milljóna króna fjárfestingu í þessum eignum. Þessar framkvæmdir sem við erum að tala hérna um sem skipta þessum tugmilljörðum umhendur, þær munu hafa í för með sér óafturkræfar breytingar á náttúru landsins.

Við fáum ekki aftur Eyjabakka ef því verður sökkt undir 50 km² uppistöðulón, og ég held til dæmis ef við lítum á horfurnar varðandi jarðstrenginn þá getur vel verið að, eins og umhverfísráðherra og fleiri tali um, að það sé ákaflega dýrt og þar að auki fylgir því mikið jarðrask að grafa þessa jarðstrengi í jörðu.

Hinsvegar vil ég gjarnan spyrja. Ef farið verðu að huga að því að leggja rafmagnsstreng til Bretlandseyja, það er talið að það sé að verða hagkvæmt, getur það þá verið að það sé of dýrt fyrir okkur að leggja streng framhjá Mývatni og jafnvel ef við bíðum í nokkur ár að leggja streng alla leið frá

Fljótsdalsvirkjun suður á Keilisnes? Ég vara við því að við gleypum við fjárfrekum umhverfisspillandi stóriðju og virkjanaframkvæmdum sem eru ekki tímabærar.

Erna Hauksdóttir, Samband Veitinga- og Gistihúsa.

Ágætu fundarmenn.

Mig langar að minnst nokkrum orðum á það sem hefur verið rætt um hér. Sumt er reyndar endurtekning en það þarf oft að ýta á hluti sem okkur þykja nauðsynlegir. Ég er sammála þessum tillögum sem hafa komið fram um að taka þetta út í sambandi við hraðbrautina yfir hálendið, en ég held að við hljótum öll að vera sammála um það að það sé forgangsverkefni að hringvegurinn og helstu leiðir frá hringveginum til helstu ferðamannastaða verði bundnar slitlagi. Það getur ekki gengið lengur að hringvegurinn sé eins og hann er og það er ábyggilega engin hætta á að það séu til einhverjir peningar fyrir svona milljarðaframkvæmdum á meðan að í jafn sjálfsagðan hlut og bundið slitlag á hringveg er ekki hægt að fá fé.

Umræðan um umhverfismál er gífurlega mikil um alla veröld og virðist vera rétt að byrja hér. Þ.e.a.s. þessi víðtæka umræða því umhverfismál eru gífurlega víðtæk. Okkur finnst stundum að við séum bara að tala um svona rusl og drasl og eitthvað svoleiðis en þetta er gífurlega víðtækt og ég held að við sem vinnum í ferðapjónustu, Ferðamálaráð og við sem að því stöndum, við ættum að taka frumkvæði. Það er betra að við komum þessum hlutum sjálf í framkvæmd áður en sett eru yfir okkur lög um eitt og annað og við missum algerlega stjórnina úr okkar höndum. Það er í rauninni alveg makalaust að við skulum standa hér árið 1991 og vera ennþá að kvarta yfir lausagöngu búfjár og öllu þessu drasli sem hún Eva var að tala um áðan.

Ég man ekki betur en að ég talað um þetta þegar ég var á fyrstu Ferðamálaráðstefnunni minni. Það er alveg hræðilegt að aka með útlendinga þó maður sé bara einn á ferð um sveitir landsins og sjá allt það drasl sem mönnum hefur liðist að skilja eftir í fjallshlíðum og hingað og þangað. Bókstaflega allir bílar og öll landbúnaðartæki viðkomandi bænda frá upphafi og það geta verið jafnvel margar aldir. Það er alveg hroðalegt að sjá þetta. Ég skil í raun og veru ekki af hverju er verið að tala um þetta enn þann dag í dag eftir öll þessi ár og það er ekkert í þessu gert. Auðvitað er þetta inni bæjum líka en þetta er mest áberandi uppí fjallshlíðunum.

Ég held að við stöndum frekar illa í umhverfismálum þrátt fyrir að við búum við mjög gott ástand hérna á þessari eyju. Hér er mikið rok sem fykir ýmsu í burtu og við erum tiltölulega fá, en samt hefur þjóðinni tekist að koma hér upp miklum sóðaskap og brjóta þær fáu reglur sem til eru.

Það var verið að tala um sektir hér áðan. Arnþór í Reynihlíð er á móti sektum. Ég er með sektum, og ég er með háum sektum. Þá veltir maður fyrir sér

hvernig í veröldinni stendur á því að við horfum á fullorðið fólk hér setja hendina út um bílgluggann hjá sér og losa öskubakkana. Ég hef ekið um fylki í Bandaríkjunum þar sem er 1000 dollara sekt fyrir að skilja eitthvað eftir sig. Sama hvað það er, hvort það er rusl eða hvort hundurinn þinn skilur eitthvað eftir sig. Ef þú hreinsar það ekki upp, þá er 1000 dollara sekt. Ég vissi þetta ekki fyrst þegar ég kom inn á þjóðvegina en ég skildi ekki í því af hverju allt var svona óskaplega hreint. Þú hefðir ekki fundið karamellubríf þó þú hefðir leitað með logandi ljósi. Segir þetta okkur ekki eitthvað? Við erum að tala um að það sé lítið af lögreglubílum uppi á hálendinu. Ég hef hvergi séð lögreglubíl þó ég hafi verið að aka um þessi fylki, en ef þú átt von á því að fá svona háa sekt, þó það sé lítil möguleiki á að mæta lögreglunni, þá held ég að þú hugsir aðeins öðrúvísi. A.m.k. losar ekki úr öskubakkanum og hendir kókdósunum út um gluggann.

Ég var um daginn á alþjóðaráðstefnu hótelsamtakanna sem mér var boðið af sækja og þar var umræðuefnið nánast eingöngu umhverfismál. Það er kannski af því að ég fékk tækifæri til að sitja þetta þing að ég er að tala um hvað þetta er víðtækt. Þarna var verið að tala um allskonar hluti sem mér hafði aldrei dottið í hug að setja undir umhverfismál. Það var mjög áhugavert að heyra hvað þjóðir eru mjög misjafnlega settar. Þeir vildu meina að þær þjóðir sem væru einhversstaðar í meðallagi, ég geri ráð fyrir að við séum þar einhversstaðar, þær séu minnst meðvitaðar og séu minnst að gera.

Aftur á móti þær sem eru mjög frumstæðar, þær hefðu svo mörg verkefni og yrðu náttúrulega að vinna þau. Og síðan þau sem eru miklu þróaðri. Þarna komu menn frá Marokkó og sögðu frá sínum vandamálum í umhverfismálum. Þeir þurfa að bora langar leiðir niður í jörðina bara til þess að ná í vatn svo að hótelgestirnir geti þvegið sér. Þetta er vandamál sem við þekkjum ekki og kemur okkur spánkt fyrir sjónir. Síðan eru það stóru hótélkeðjurnar sem eru búnar að setja sér markmið núna, margar ekki nema til svona þriggja, fjögurra ára, þar sem eingöngu eru notaðir umhverfisvænir hlutir, þ.e.a.s. öll hreinsiefni, allt sem notað er á hótelinu er umhverfisvænt.

Það eru engir einnota hlutir lengur. Efni í gardínur og húsgögn. Það er ekki notaður viður í húsgögn sem er tekinn úr trjám regnskóga eða annarra skóga sem eru í útrýmingarhættu. Það er ekki notaður rósaviður eða svoliðis viður. Það er hugsað um hvert einasta atriði. Þeir segja: Við verðum að gera þetta. Yngri kynslóðin, unga fólk er farið að fara bara inná þau hótél sem auglýsa: Við erum umhverfisvæn. Ecosensitive kalla þeir þetta. Kannski þyrftum við að finna betri íslensk orð yfir öll þessi umhverfismál. En það eru orðnir risastórir hópar út um allan heim sem ferðast bara þangað sem umhverfismálin eru í lagi.

Sigurborg Kr. Hannesdóttir, Hótel Valaskjálff Egilsstöðum.

Ég vil byrja á að þakka henni Ernu fyrir þetta mjög svo ágæta innlegg í þessa umræðu og ég held það vekir okkur öll til umhugsunar. Þorvarður tók af mér

heilmikið ómak varðandi þjóðgarðshugmyndina. Mér finndist miður ef menn vildu fella þetta út úr þessari ályktun hópsins og vil eiginlega benda á það að meðal annars nefndi umhverfisráðherra þetta í gær í sinni ræðu. Ég sé ekki betri leið til þess að koma einhverju almennilegu lagi á skipulagsmál á hálendinu og ekki bara skipulagsmál heldur varðandi allt sem lýtur að umgengni um þetta svæði. Þannig að meðan svo er ekki þá held ég að þessi ráðstefna ætti að styrkja umhverfisráðherra í þessari viðleitni og þar með væntanlega þjóna okkur öllum.

Pétur Geirsson, Hótel Borgarnes.

Fundarstjóri, ráðstefnugestir.

Ég verð að koma hér upp aftur og endurflytja og endurlesa upphaf sjöttu greinar: Nauðsynlegt er að miðhálandi Íslands verði sett undir eina skipulagsstjórn. Hvað þýðir það? Það þýðir það að ráðstefna eins og þessi afsalar sér þeim rétti sem hún vissulega hefur í dag til að hafa áhrif til lengri og skemmri tíma á það sem þarna er að gerast. Ef menn vilja endilega afhenda þetta 3-5 mönnum, þá þeir um það, en ég er á móti því. Það er á móti minni lýðræðishugsun og það er á móti því sem ég held að felist í orðinu lýðræði að afhenda 3-5 mönnum öll ráð yfir þessu. Þess utan sagði Höskuldur hér réttilega áðan að það væri of stórt upp í sig tekið í fimmtu greininni.

En hvað þýðir sjötta greinin. Hún þýðir það nákvæmlega að þrír menn geti sagt já eða nei við hálendisvegi. Þessi ráðstefna hefur ekkert með það að gera. Við afhendum stjórnskipuðu valdi þann litla rétt sem við höfum til þess að hafa áhrif á þetta. Þess utan ætla ég að benda mönnum á það að bæði sveitarfélög og einstaklingar eiga umtalsverð lönd sem við erum að tala um og við getum ekki leyft okkur það að samþykkja það að þau skuli þjóðnýtt nema við séum að snúa aftur til þess sem Thacher sagði, byrjaði 1917 í Rússlandi en er að mistakast núna. Hún sagði reyndar meira. Hún sagði, menn eru að reyna að endurtaka þetta í Evrópu.

Ég spái því að það takist ekki og við erum að taka okkur þarna vald sem við höfum ekki. Við eigum vissulega að ræða þetta. Við berum ábyrgð á þessu máli. Við eigum að ræða þetta sem Íslendingar og ferðamenn og líka gagnvart þeim gestum sem við fáum. Við eigum að ræða þetta á hverri einustu ráðstefnu. Því við eigum ekki að samþykkja að afhenda stjórnskipuðu valdi umráð yfir þessu. Það er það sem ég er á móti.

Við berum ábyrgð á þessu hver og einn rétt eins og við berum ábyrgð á okkar heimili og umhverfi. Í sambandi við það þá ætla ég að upplýsa Ernu um það að til dæmis í Norðurárdalshrepp er búið að keyra 250 tonn af járnúna á síðustu 4 árum í Hringrás. Hún er að tala um drasl. Það er verið að laga þetta allstaðar. Lýðræðislega og skipulega eru bæði sveitarmenn og aðrir að vinna að því að laga sitt umhverfi, en eru ekki að skora á einhvern að setja lög og reglur um þetta. Við skulum hald áfram að ræða þetta og vera menn til þess að standa

undir þessu en ekki biðja einhverja þriggja manna nefnd að taka ábyrgð á þessu.

Karl Sigurhjartarson, Félag Íslenskra Ferðaskrifstofa.

Örstutt og að sjálfsögðu um fimmtu og sjöttu grein. Það kom hér formleg tillaga frá Höskuldi um fimmtu grein. Í mínum huga er það alls ekki ljóst með fimmtu greinina hvort hér er verið að tala um heilsársleið eða sumarveg. Ég myndi vilja bæta við. Ég myndi vilja strika aftasta hluta setningarinnar út eins og Höskuldur lagði til, en ég vildi bæta við orðunum allt árið. Þannig að fimmta greinin hljóðaði svo: Nauðsynlegt er að viðhalda algengustu leiðum um hálendið og gera þær þannig aðgengilegar ferðamönnum allt árið um leið og komið er í veg fyrir akstur utan vega og myndun nýrra slóða. Varðandi sjöttu greinina, þá vil ég ekki blanda mér mikið í umræður um skipulagsstjórnina.

Ég held að það sé samt nauðsynlegt að afmarka þetta svæði og skilgreina það, en í lokin, það þarf að stytta þetta. Ég vil setja punktinn aftan við álögur, og strika út það sem byrjar og miðað við... Ég held að það sé allt í lagi að það komi fram að við erum að hafna þessu gjaldi vegna þess að atvinnugreinin býr nú þegar við nægar álögur.

Sigurður Þráinsson, Náttúruverndarráð.

Ráðstefnustjórar, aðrir fundarmenn.

Ég vil eins og aðrir ræða fimmtu og sjöttu greinina í þessum tillögum. Ég myndi leggja til að í fimmtu greininni þá myndum við bæta við orði og hún myndi hljóða þannig: Nauðsynlegt er að viðhalda og bæta algengustu leiðir um hálendið það er vissulega ástæða til að bæta þessa vegi. Hversu góða við eigum að gera þá, það er spurning. Eigum við að gera þá færa fyrir alla fólksbíla eða þannig að menn þurfa ekki að fara útfyrir vegi til þess að komast leiðar sinnar. Það séu ekki pollar á þeim eða drulla heldur sé hægt að fylgja veginum án þess að lenda í slíkum óförum og það sé hvergi ástæða til að fara út fyrir veg. Að öðru leyti held ég að greinin geti staðið eins og hún er.

Varðandi umræðuna um sjöttu greinina þá er ég ákaflega hissa á þeim gamaldags hugmyndum sem sumir hafa viðrað hér í dag. Þar á meðal Pétur. Hann vill jú bæta vegina, það er gott og vel. Hann vill fá þá, og margir aðrir, á fleiri stöðum. Menn vilja fá rafmagnið þvert yfir þá auðlind sem flestir hér inni nýta til sinnar starfsemi. Rafmagn um ósnortna náttúrur, víðerni. Þið viljið kljúfa í sundur þessa ósnortnu náttúru. Sennilega eru margir sem myndu samþykkja það að við myndum virkja fossa sem við seljum erlendum ferðamönnum t.d. Dettifoss. Hugmyndir um virkjun Dettifoss eru enn í gangi, enn í umræðunni og ef áframhald verður á þessum virkjanaframkvæmdum sem að rætt er um þá verða ekki mörg ár þangað til það verður farið að tala um það alvarlega að taka vatn úr Jökulsá á Fjöllum og minnka vatnið í Dettifossi.

Ég vil rétt minna á þetta. Þessir menn vilja fara inn í framtíðina með því að bæta samgöngur og fá rafmang um landið eins og símann forðum. Síminn er kominn í jörðu núna. Hann var í loftinu uppúr aldamótum. Því ekki rafmagnið? Það verða breytingar. Ég vil leiðrétta hugmynd Péturs um þessa þriggja manna nefnd eða fimm manna nefnd sem á að stjórna og stýra hálendinu. Allt landið er skipulagsskylt í dag og það er verið að færa nýtingu hálendisins undir skipulag. Stjórna því hvernig það er gert. Það er búið að taka réttindi Péturs til þess að hafa áhrif á ákvörðun um nýtingu láglandisins með skipulagslögum. Það sem um er að ræða er að reyna að koma skipulagi á hálendið, þannig að það frumbyggja ástand sem nú ríkir þegar að samtök, einkaaðilar, helga sér land eins og landnemar Ameríku forðum með því að setja niður skála, inni dölum, upp á hálendinu, á fallegum stöðum, gróðurvinjum og helga sér hálfan til einn hektara ef ekki stærra land til að hafa fyrri sig og sína og takmarka þar með nýtingu annarra á svæðinu.

Þetta eru svipuð sjónarmið og hafa verið í gangi á Miðjarðarhafssvæðinu. Stórir aðilar í ferðamennsku í Evrópu eru að byggja stór hótél t.d. á ströndum Tyrklands. Þeir kosta eins litlu til og hægt er, þeir helga sér vogi og stendur, byggja stór hótél, flytja þangað mikinn fjölda ferðamanna í 10-20 ár. Allt frárennslíð ferð óhreinsað í sjóinn og eftir þennan tíma 20-25 ár þá er sjórinn það mengaður að þeir verða að flytja sig annað og hótélin og byggingarnar sem því fylgja grotna niður. Viljum við fylgja þeim að máli og eyðileggja þá auðlind sem við nýtum?

Hjörtur Þórarinsson.
Vegna ummæla Ágústar Hafbergs.

Ágúst við orðsnilld sá þjáli
umræðu stjórnandinn háli
En tvisvar hann talar
- það tilkynnt til salar -
í umræðu í einstöku máli.

Höskuldur Jónsson, Ráðstefnustjóri.

Litið er svo á að efnislegum umræðum um málið sé lokið en mönnum er heimilt að gera örstuttar athugasemdir í atkvæðagreiðslunni, komi það uppá. Sú tilhögun verður höfð að bera upp hverja og eina grein sérstaklega þannig að það verður byrjað á eitt og endað á níu.

Allar þær breytingartillögur sem hafa komið fram snúast um fimmtu og sjöttu grein. Við fimmta lið liggur í fyrsta lagi frammi sú breytingartillaga að síðasta málsgreinin falli brott. Það er tillaga um að önnur málsgreinin í fimmta lið falli burtu. Það er sömuleiðis tillögur um það að orðalagi fyrstu málsgreinarinnar verði breytt. Hún hljóði þá: Nauðsynlegt er að viðhalda algengustu leiðum um

hálendið og gera þær þannig aðgengilegar ferðamönnum allt árið um leið og komið er í veg fyrir akstur utan vega og myndun nýrra slóða.

Þá kem ég að sjötta lið. Þar er í fyrsta lagi tillaga um það að fyrsta málsgreinin falli niður. Það er tillaga frá Péttri Geirssyni. Í öðru lagi er tillaga frá Höskuldi Jónssyni um það að önnur og þriðja málsgreinin falli burtu, en að fyrsta og fjórða málsgrein standi. Loks er að við fyrstu málsgrein sjötta liðs komi þessi viðbót: og að heildarsamtök um þjónustu við ferðamenn eigi fulltrúa í þeirri stjórn. Þá ef þetta verður samþykkt hljóðaði fyrsta málsgrein sjöttu greinar svona: Nauðsynlegt er að miðhálendi Íslands verði sett undir eina skipulagsstjórn og svæðið skýrt afmarkað og skilgreint og að heildarsamtök um þjónustu við ferðamenn eigi fulltrúa í þeirri stjórn. Þetta er tillaga frá Ágústi Hafberg og Skarphéðni Eypórssyni.

Rafn Hafnfjörð, Litbrá.

Ferðamálastjóri, fundarstjórar og aðrir ráðstefnugestir.

Mig langar að varpa fram spurningu til Höskuldar hvort það sé rétt skilið hjá mér að hann sé á móti því að hálendið verði gert að þjóðgarði. Ég skil ekki þessa afstöðu. Mér heyrðist umhverfisráðherra mæla með því í gær að hálendið verði gert að þjóðgarði og það hafa nokkrir mælt með því hér. Ég held að Erna hafi gert það og Sigurborg, jafnvel fleiri og ég held að það hafi verið heillaspor þegar Þingvellir voru gerðir að þjóðgarði, Jökulsárgljúfur og Skaftafell. Því ekki að eiga fleiri þjóðgarða? Ég mæli eindregið með því að þessu verði haldið inni í sjötta lið Ferðamálaráðstefnan telur að stefna beri að því að gera hálendið allt að einum þjóðgarði.

Þorvarður Árnason, Landvörður.

Ég tek undir það sem Rafn sagði eins og búast má við. Ég ætlaði að leggja fram breytingartillögu. Fyrir mitt leyti þá sé ég ekki ástæðu til þess að andmæla þessari hugmynd varðandi fimmtu grein að fella niður þetta með hraðbrautina. Þetta eru eins og Höskuldur benti á ennþá vangaveltur og þ.a.l. ekki ástæða til þess að taka neina afstöðu til þess núna. Ég er persónulega á móti þessum hraðbrautarhugmyndum en ég held að það sé ekki nauðsynlegt að það komi fram hér.

Á sömu forsendum er ég á móti því að Ferðamálaráðstefnan leggist gegn þessum hugmyndum um hálendisgjaldið. Ég held að með því sé verið að taka afstöðu til máls sem er ennþá verið að reyfa á sama hátt og hraðbrautarhugmyndina. Að vísu hefur umhverfisráðherra talað um þetta og þ.a.l. með því að gera slíka samþykkt þá væri þessi ráðstefna á vissan hátt að lýsa yfir vantrausti á nýskipaðan umhverfisráðherra og ég held að það væri ekki viðeigandi á þessari stundu.

Við vitum að það þarf leiðir til þess að fá fjármagn í umhverfismálin og hálendisgjaldið er kannski ekki rétta hugmyndin og ég er ekkert of fylgjandi þeirri hugmynd sjálfur, en ég held að besta málamiðlunarlausnin væri að sjötta greinin væri þannig að fyrstu tvær setningarnar væru óbreyttar en afgangurinn félli niður. Allt það sem við kemur hálendisgjaldinu. Þannig tæki þessi ráðstefna hvorki afstöðu með eða á móti þessum hugmyndum um hálendisgjald.

Ég hef áður gert grein fyrir rökstuðningi mínum við að halda tveimur fyrri setningunum inni og af hverju ég tel að miðhálandið verði gert að þjóðgarði. Einu gleymdi ég áðan og það er hinn tvíþætti tilgangur þjóðgarðanna. Annarsvegar að vernda náttúruna en hinsvegar að tryggja það að almenningur, hvort sem það eru íslenskir ferðamenn eða erlendir, eigi rétt og fái aðgang að þessum svæðum. Þeir sem hafa komið í þjóðgarðana í Skaftafelli og Jökulsárgljúfrum vita það að þar er ekki verið að setja upp girðingar og við landverðir gerum allt sem í okkar valdi stendur til að veita fólki upplýsingar til þess að það geti ferðast um og hvar megi tjalda.

Það eru ákveðin takmörk um hvað eigi að gera við rusl en við heftum ekki ferðafrelsi fólks. Það er hinsvegar hætt við því að það gerist ef að miðhálandið verður óskipulagt áfram og menn fái að valsa þar um og byggja sína fjallakofa, taka frá svæði. Eina leiðin til að tryggja það að miðhálandið verði áfram ósnortið og þar geti fólk ferðast frjálst um er að það verði gert að þjóðgarði og ég mun því leggja þessa tillögu fram hér á eftir.

Höskuldur Jónsson, Ferðafélag Íslands.

Það lýtur að tvennu. Annarsvegar varðandi hálendisgjaldið og hitt varðandi þjóðgarðana. Best að ég byrji á þjóðgördunum. Það eru aðallega tvennskona griðlönd á Íslandi. Annarsvegar eru þjóðgarðar og hinsvegar eru svæði sem bera nafnið Friðlönd. Umsjón þessara svæða hefur verið fengin Náttúruverndarráði. Þetta í sjálfu sér er allt gott og blessað. Við sem komum í Skaftafell eða Jökulsárgljúfur teljum að þessum svæðum sé sinnt mjög vel og það er gott að koma þarna, hreinlegt og vel um þessi svæði gengið. Við sem komum hinsvegar á friðlöndin vitum að á þessum geysi víðáttumiklu svæðum er lítið hægt að gera fyrir stofnun sem hefur mjög lítið fé undir höndum og er mannfá.

Við getum bara nefnt eins og Hornstrandir og ég gat þess í gær að Hornstrandir eru jú friðland og ég nefndi sem dæmi að það er eitt skilti á Hörnströndum þar sem stendur að þetta sé friðland. Það er bannað að tjalda nema á merktum tjaldsvæðum en það er ekki eitt einasta merki um tjaldsvæði á Hörnströndum. Hvað er miðhálandi Íslands? Er Vatnajökull miðhálandi Íslands? Er Snæfellsnesfjallgarðurinn miðhálandi Íslands? Við skulum fara þá leiðina fyrst og ég er alveg reiðubúinn að taka undir þjóðgarðshugmynd eða eitthvað í þá veru og það sem ég mun leggja áherslu á hér er það að miðhálandið á ekki að vera nein ruslakista. Það á ekkert að vera hægt að hrúga upp hverju sem

hverjum og einum dettur í hug og þess vegna er ég að styðja tillögu um það að það verði einhverskonar skipulagsstjórn á miðhálendinu.

En ég er ekki á þessu augnabliki reiðubúinn til þess að samþykkja eitthvað sem gerir ráð fyrir því að ég sem ferðamaður fyrir vestan Langjökul eigi að fara til Reykjavíkur til þess að fá mér tjaldleyfi þar, eða einhversstaðar annarsstaðar. Við skulum fá fyrst hugmyndir um það hvernig stjórnun á þessum mikla þjóðgarði eigi að vera áður en við förum að ákveða að sú leið skuli farin. Ég endurtek, ég er ekki að leggjast gegn stjórnun mála á hálendinu, alls ekki. Ég vil bara sjá hvaða hugmyndir menn hafa um hvernig eigi að framkvæma það áður en við förum að taka svo djúpt í árinni eins og að fara að leggja til að óathuguðu máli að akkúrat þetta skipulag verði tekið upp.

Fyrir nokkrum árum var Þórsmörk til umræðu á þingi Náttúruverndarráðs þar lyftu allir upp hendi og samþykktu að Þórsmörk skyldi verða þjóðgarður. Ég hef ekki séð neina raunverulega framkvæmd á því máli ennþá. Eftir því sem ég best veit þá er umhverfisráðherra með hugmyndi um að gera vesturhluta Snæfellsness að friðlandi og þetta er allt gott og blessað að setja á pappír og samþykkja. Til þess að samþykktin verði að raunveruleika og að eitthvað sem gagnast almenningi í þessu landi, þá verður að fylgja á eftir fé og gjörð.

Þá vík ég að hálendisgjaldinu. Ég er stuðningsmaður þess að sem mestu fé sé veitt til ferðamála og umhverfismála. En ég hef margra ára reynslu og veit að svona gjöld skila sér illa til þess sem þau eru ætluð í. Gott dæmi er tíundin af Fríhöfninni í Keflavík þar sem tekjurnar hafa sigið smátt og smátt og eftir einhvern tíma þá sitjið þið í nákvæmlega sömu sporunum nema það eitt hefur breyst að nú takið þið hálendisgjöldin til ykkar en Keflavík er horfin. Orðin hluti af hinum almenna kassa. Hefur nokkur heyrt talað um þjóðarþóklöðu?

Sigurður Þráinsson, Náttúruverndarráð.

Ég vildi minnst á þrjá punkta sem Höskuldur minntist á. Hann talaði um það að hann vildi ekki fara suður til Reykjavíkur til að fá tjald- eða gistileyfi hjá Náttúruverndarráði í þjóðgarði á hálendinu. Ég veit ekki til þess að þeir sem vilja fá að gista hjá Ferðafélaginu í skálum á fjöllum þurfi að hlaupa á Öldugötuna til að fá að gista hjá Ferðafélaginu. Þannig að þetta kemur mér mjög spánskt fyrir sjónir. Hann ætti að vita betur.

Hann minntist á þjóðgarðana og það að svæði Náttúruverndarráðs væru ekki nægilega vel rekin. Það er vissulega satt að það er mikill skortur á að mörg svæði sem friðlýst eru séu vel merkt og í sumum tilfellum eru eins og hann nefndi áð Hornströndum, upplýsingar kannski villandi, þó er landvörður sem starfar á Hornströndum og það eru ákveðin tjaldsvæði þar sem möguleikar til ruslabrennslu eru og ég held að það segi mönnum til með það hvar menn geti tjaldað og menn eiga að vita það að svona aðstaða fylgir tjaldsvæðum en ekki öðru.

Varðandi þjóðgarðana þá held ég að ég sé ekki að ýkja neitt þegar ég segi að tjaldsvæðin í þjóðgördunum séu best reknu og best búnu tjaldsvæðin á landinu og þær tekjur sem þar koma inn lenda allar til uppbyggingar á svæðunum en fara ekki útaf því til uppbyggingar annarsstaðar eins og gerist með önnur tjaldsvæði á landinu. Ég vil minna á það að varðandi þjóðgarðshugmyndina þá er Höskuldur Jónsson og Ferðafélag Íslands stór hagsmunaaðili um það að svæðið verði ekki gert að þjóðgarði. Náttúruverndarráð er það vissulega líka og það sést á þjóðgördunum að rekstur þeirra er með sóma og fjármagn sem þar fer inn fer til uppbyggingar á svæðunum en ekki annarsstaðar.

Afgreiðsla ályktana.

Hjörtur Þórarinsson, Aðstoðarráðstefnustjóri.

Við byrjum þá á því sem er mest átök um en það eru fimmta og sjötta greinin.

Fimmta greinin, það sem virðist ganga fyrst til atkvæða er að fella niður seinni hlutann: Ferðamálaráðstefnan telur hugmyndir um hraðbraut um hálendi Íslands óraunhæfar og varhugaverðar. Tillagan er samþykkt af 45 á móti 25.

Síðan er viðauki við fimmtu grein: Nauðsynlegt er að viðhalda og bæta algengustu leiðir um hálendið og gera þær þannig aðgengilegar ferðamönnum um leið og komið er í veg fyrir akstur utan vega og myndun nýrra slóða. Tillagan er samþykkt samhljóða.

Þá er það sjötta greinin. Ég vil taka hverja málsgrein fyrir sig. Fella hana eða samþykkja. Ef að þjóðgarðurinn og hálendisgjaldið falla út og aðeins fyrsta greinin, þá er hér viðbótartillaga frá Ágústi Hafberg og Skarphéðni Eyþórssyni og að heildarsamtök um þjónustu við ferðamenn eigi fulltrúa í þeirri stjórn. Þetta er viðbótartillaga við skipulagsstjórnina.

Að fella niður fyrstu setninguna er felld með þorra atkvæða gegn 3. Þar sem samþykkt er að halda fyrstu málsgreininni þá kemur viðbótin og verður þá greinin þannig: Nauðsynlegt er að miðhálendi Íslands verði sett undir eina skipulagsstjórn og svæðið skýrt afmarkað og skilgreint, og að heildarsamtök um þjónustu við ferðamenn eigi fulltrúa í þeirri stjórn. Viðbótin er samþykkt með 37 atkvæðum á móti 10.

Þá er það önnur málsgreinin: Ferðamálaráðstefnan telur að stefna beri að því að gera hálendið allt að einum þjóðgarði. Fyrst var tillaga um að fela þessa málsgrein út og er sú tillaga felld með 47 atkvæðum gegn 25.

Þá er komið að þriðja kaflanum um hálendisgjaldið. Þriðja málsgreinin er svona: Þar með yrði ekki um sérstakt hálendisgjald að ræða, heldur gjald fyrir þjónustu í samræmi við það sem gildir um þjóðgarða almennt. Tillaga um að fella þessa grein niður er samþykkt með 34 atkvæðum gegn 17.

Fjórða greinin: Ferðamálaráðstefnan telur að atvinnugreinin búi nú þegar við nægar álögur og miðað við núverandi aðstæður er engin trygging fyrir því að sérstakt hálendisgjald skili sér til umhverfis- eða ferðamála. Tillaga um að fella þessa málsgrein niður er felld með 29 atkvæðum gegn 26.

Svo kemur það í hlut Ferðamálaráðs að ganga betur frá textanum. Þar sem enginn ágreiningur varð um hinar greinarnar sem hópurinn um umhverfismál bar upp er samþykkt að bera þær allar upp í einu, þ.e. greinar 1,2,3,4,7,8 og 9 og eru þær samþykktar samhljóða.

Almennar umræður

Halldór Bjarnason, Úrval-Útsýn.

Fundarstjórar og kæru fundargestir.

Mig langar að koma inná ferðaskrifstofustarfsemi erlendra ferðaskrifstofa hér á landi sem er orðinn allverulegur þrándur í minni götu allavega og væri þá kannski best að taka smá dæmi. Ég er nú með hópa í 600 daga á mínum vegum. Fyrir þessa hópa greiði ég fararstjórum mjög sanngjörn laun, vil ég meina. Það þýðir að ég greiði þeim um 12.500 krónur á dag á næsta ári með launum og launatengdum gjöldum. Þetta verða allt í allt á þessum 600 dögum 6.000.000 íslenskra króna þegar þessar sex milljónir íslenskra króna eru komnar út í verðlagið úti í heimi, það vill segja, þegar búið er að leggja á þetta tilskildar prósentur, þá eru þessar sex milljónir orðnar að níu milljónum. Þessar níu milljónir í fararstjórum nota núna erlendar ferðaskrifstofur sér til þess að undirbjóða þá vöru sem ég sel á erlendum markaði.

Til þess að sporna við þessu er um tvennt að ræða. Það er að erlendar ferðaskrifstofur verði að greiða sínum erlendu fararstjórum sömu laun og þeir íslensku hljóta, það er að segja við virðum lög um lágmarkslaun. Eða þá hin leiðin sem er að sjálfsögðu líka fær og ég hef þegar að sjálfsögðu opnað mér þá leið með því að sækja um starfsleyfi til Undanþágunefndar um starfsleyfi fyrir leiðsögumenn og hef ég núna sótt um leyfi fyrir 63 erlenda leiðsögumenn til að sinna störfum hér á næsta ári. Ég sé mér ekki lengur fært í gegnum þá baráttu sem við höfum átt nú á undarförnum árum við þessa ósanngjörnu erlendu samkeppni. Hún er ekki ósanngjörn að útlendingar fái að vinna hér, mér stendur það í raun og veru alvega á sama, mér stendur ekki á sama að ég þurfi að borga sex milljónir í laun til íslenskra fararstjóra þegar aðrir sleppa við gjöldin.

Þið takið eftir því ég segi sex milljónir, ég hefði átt að segja meira, en ég borga 12.500 til fararstjóra á dag, en þeir sem eru með erlenda fararstjóra geta sloppið við að borga 2.500 kr. á dag. Þessi mismunur er orðinn þannig að við getum ekki lengur unað við þetta. Ég hef þegar, og Magnús Oddsson getur vitnað um það, sótt um starfsleyfi fyrir þessa leiðsögumenn. Það er ekki bara um leiðsögumenn sem eru að vinna hér í íslenskum ferðamálum. Í tjaldferðum sem eru hér um landið er líka annað starfsfólk. Kokkar og annað. Ég er með fulla skúffu af umsóknum um störf fyrir næsta sumar en ég held ég fari sömu

leið með það fólk, að ég flytji það hingað til landsins erlendis frá, því sannleikurinn er sá að þá spara ég aftur sex milljónir.

Ég er þá kominn í hreinan sparnað um 12.000.000 kr. sem nægir alveg minni ferðaskrifstofu til þess að geta haldið áfram sínum ferðum um ókominn tíma. Með þeirri samkeppni sem nú er þá nægja þær mér ekki því ég hef ekki efni á því að fara út á markaðinn með undirboð til þess að geta staðist þessa erlendu samkeppni sem er mjög ósanngjörn gagnvart okkur sem hér erum. Þannig að það væri ágætt ef þessi Ferðamálaráðstefna myndi gefa mér leyfi til þess að nota einungis erlenda starfskrafta á næsta sumri þannig að ég geti tryggt mér að geta haldið áfram sumarið 1993.

Hin leiðin er auðvitað sú að því verði komið þannig fyrir að erlendar ferðaskrifstofur sem starfa hér í íslenskri landhelgi verði látnar, í það minnsta, greiða sömu laun til þess starfsfólks sem það er með hér á landi. Það verðu þá tryggt að þið gerið það í gegnum þá aðila sem hafa sótt um undanþágu fyrir þá þannig að þeir geti ekki falið sig á bakvið það að þeir borgi þessu fólkum laun erlendis og þurfi þ.a.l. ekki að standa nein skil hér á landi. Ef einhver ferðaskrifstofa sækir um undanþágu þá finndist mér að hún eigi að bera ábyrgð á laununum því ef ekki verður þannig þá endar það með því að Birna Bjarnleifsdóttir geti lokað skólanum sínum.

Við höfum ekkert við íslenska leiðsögumenn að gera. Þetta er það mikið vandamál að þið megið vera þess fullviss að ég fer, og ætla mér, að fá að sitja við sama borð og erlendar ferðaskrifstofur á næsta sumri. M.ö.o. annaðhvort fæ ég leyfi eða enginn. Annaðhvort borga ég umsamin laun til leiðsögumanna og þá gera hinir það líka eða við sleppum öll mjög létt og þá sparað bæði erlendum og innlendum ferðasölum upphæðir sem eru vel þegnar í vasann.

Höskuldur Jónsson, Ráðstefnustjóri.

Ég ætla að lesa nokkrar tillögur sem hafa borist.

Tillaga frá Ingibjörgu Sigtryggisdóttur:

Þar sem þjónusta við ferðamenn er ört vaxandi atvinnugrein hér á landi er ljós nauðsyn þess að umtalsverðu fjármagni sé varið til uppbyggingar ferðapjónustu og umhverfisverndar. Því skorar Ferðamálaráðstefna Ferðamálaráðs 1001 á stjórnvöld að skila nú þegar í hendur Ferðamálaráðs því fé sem samkvæmt lögum um ferðamál ber að veita til umhverfis og ferðamála.

Tillaga frá Eiríki Eyvindssyni.

Unnið verði að því að tekin verði upp í skólum landsins aukin fræðsla um umgengni við landið. Þetta gæti verið í tengslum við landafræði eða náttúrufræðigreinar.

Önnur tillaga frá Eiríki:

Stefna ber að því að skipuleggja hálendi Íslands og aðra viðkvæma og fjölsótt staði með náttúruvernd í huga. Þetta verði gert með það fyrir augum að veita ferðamönnum þar nauðsynlega umferð og aðstöðu í samræmi við lög og reglugerðir.

Enn ein frá Eiríki:

Hver sá sem kemur til Íslands fái í hendur nauðsynlegar upplýsingar er varða umgengni við landið.

Vilborg Guðnadóttir, Ferðam.fulltr. A-Barðastrs. og Dalas.

Ég er nýkomin til starfa til að sinna ferðamálum í Austur-Barðastrandasýslu og Dalasýslu. Við komum saman nokkrir ferðamálafulltrúar og starfsfólk upplýsingamiðstöðva á miðvikudaginn og mér var falið að flytja hérna ábendingu sem kom fram á þeim fundi. Hún hljóðar svo:

Starfsfólk upplýsingamiðstöðva og ferðamálafulltrúar á landsbyggðinni komu saman þann 9. október 1991 á Lækjarbrekku. Tilfni þess fundar var að ræða reynslu sumarsins og benda á það sem betur mætti fara. Það var samdóma álit allra aðila að mikilla úrbóta sé þörf í samræmingu á áætlunarferðum sérleyfishafa og samstarfi þeirra á milli. Mýmörg dæmi voru nefnd á þessum fundi um þjónustuleysi þessa fyrirkomulags. Ef ekki er tekið mið af þörfum markaðarins í farþegaflutningum sérleyfishafa þá hindrar það eðlilega framþróun ferðaþjónustu landsins.

Við höfum hug á að senda þessi tilmæli jafnframt til samgönguráðuneytisins.

Kári Kristjánsson, Landvörður í Herðubreiðarlindum.

Ágætu þingfulltrúar.

ÉG hef verið landvörður í Herðubreiðarlindum s.l. 3 sumur. Það er hér tillaga sem ég og fleiri viljum leggja fram fyrir ykkur að minnsta kosti til umhugsunar og helst til jákvæðrar afgreiðslu. Hún varðar ekki einungis náttúruvernd, en mörgum okkar þykir býsna sárt að sjá að ferðamannastóriðjan sem næstum því má segja svo er að falla í hendur útlendinga. Kannski er þetta lögmál hins frjálsa markaðar, ekki veit ég það, en ályktunin hljóðar svona:

21. Ferðamálaþing ályktar að gera þurfi átak til að koma starfsemi erlendra ferðaskrifstofa er starfa hér á landi án ferðaskrifstofuleyfis, undir sömu rekstrarskilyrði og íslenskar ferðaskrifstofur búa við og að þeim verði gert skylt að hafa íslenska leiðsögumenn með starfsréttindi með í för.

Greinargerðin gæti verið á þessa lund. Það er töluvert mikið af þessum erlendu ferðaskrifstofum sem sumir hafa nefnt ýmsum leiðinlegum nöfnum eins og sjóræningja skrifstofur og annað slíkt. Það er kannski heldur djúpt í árinna tekið

en það er látið svo heita að farþegar sem að ferðast á vegum þessara ferðaskrifstofa séu einstaklingar á eigin vegum. Þarna eru gjarnan 16-20 manna hópar. Aka um í langferðabílum eða á löngum Land Roverum, sem frægt er. Bílarnir eru ýmist leigðir hér eða fluttir inn.

Kannski er þetta reglan að þetta er flutt inn og sem dæmi má nefna að hópferðabifreiðarnar eru nánast ekki til annars en gripaflutninga. Þetta eru stólar með trébekkjum og eru ekki samkvæmt reglum um hópferðabifreiðar á Íslandi. Þetta eru vafalaust ódýrar ferðir, en er það sniðugt að vera að dæla inn ferðamönnum með þessum hætti. Ég held ekki. Mér þykir býsna sárt að horfa á gamalgrónar ferðaskrifstofur eins og Úlvar Jacobsen og fleiri slíkar fara á hausinn vegna slíkra aðila. Það er ekki vafaatriði að stærsti aðillinn í innflutningi ferðamanna á hálendi Íslands er austurrísk ferðaskrifstofa, en hún er bara með helminginn af þessu fólki sem kemur nánast undir borðið hingað til landsins, án íslenskra leiðsögumanna.

Þessir litlu hópar sem ég minntist á áðan 16-20 manna, á vegum erlendra ferðaskrifstofa eru ekki með leiðsögumenn, ekki heldur með íslenska leiðsögumenn né íslenska bílstjóra. Þessir hópar leitast við að tjalda villt, eins og það er kallað, þ.e. utan skipulagðra ferðamannagististaða sem þýðir ekki annað en að óþrifnaður safnast upp nánast alls staðar annarsstaðar en þar sem landverðir hafa tök á að sinna því að þrifa upp.

Þessir hópar flytja ekki bara með sér skinkuna, rauðvínið eða annað slíkt til matar, heldur líka vatn á flöskum. Kannski er það ekki reglan en það er þó til. Það má nefna sem gististaði þessara hópa, staði eins og Gæsavötn og Krepputungu. Staðir sem að þegar hafa látið mjög á sjá undan venjulegri ferðamannaumferð, að ekki sé verið að bæta við svona óhróðri. Við sem stöndum að þessari tillögu teljum að íslenskir fararstjórar, leiðsögumenn, myndu bæta þetta ástand verulega. Að ekki sé minnst á jafnrétti til starfsemi hér á landi fyrir þessar ferðaskrifstofur.

Þorvarður Árnason, Landvörður.

Mín tillaga gengur aðallega út á fræðslumál. Ég er ánægður með þessa ályktun sem við vorum að samþykkja hérna áðan en ég held að ein af þeim ályktunum sem voru samþykktar í fyrra sé að því leyti markvissari að hún gefur ákveðna línu sem Ferðamálaráð getur farið eftir innan síns þrönga fjárlagaramma. Mín tillaga er þessi:

Ferðamálaráðstefnan 1991 ítrekar fjórðu ályktun Ferðamálaráðstefnunnar á síðasta ári um fræðslu, eftirlit og annað er varðar umhverfismál. Jafnframt beinir Ferðamálaráðstefnan 1991 því til Ferðamálaráðs

1. Að Ferðamálaráð í samvinnu við Náttúruverndarráð vinni að útgáfu ítarlegs hálendisbæklings.

2. Að Ferðamálaráð beiti sér fyrir því að upplýsingafulltrúi starfi ávalt um borð í farþegaferjum er stunda reglubundnar ferðir til landsins.

Fjórðu ályktun Ferðamálaráðstefnunnar er að finna á blaðsíðu 86 í fundargerð 20. Ferðamálaráðastefnunnar sem haldin var á Egilsstöðum í febrúar 1990.

4. ályktun.

Ferðamálaráðstefnan 1990 beinir til Ferðamálaráðs

1. Að Ferðamálaráð marki sér stefnu í umhverfismálum.

2. Að Ferðamálaráð vinni að því að eftirlit með umgengni og umferð á hálendi verði stóraukið.

3. Að Ferðamálaráð beiti sér fyrir aukinni upplýsingagjöf til erlendra ferðamanna er hér koma.

4. Að Ferðamálaráð ráði starfsmann til að gera úttekt á fjölsóttum ferðamannastöðum og undirbúi framkvæmdir sem þar eru nauðsynlegar.

Þóroddur F. Þóroddsson og Jón Gauti Jónsson.

Þetta eru allt hlutir sem þegar hafa verið settir í framkvæmd og það þarf að halda áfram. Varðandi bæklinginn, þá held ég að við höfum mikið talað um það að fræðsla sé mikið betri en boð og bönn og við verðum að athuga það að það er að skapast meðal hins almenna Íslendinga ákveðin neikvæð ímynd gagnvart erlendum ferðamönnum vegna þeirra örfáu einstaklinga sem valda spjöllum á hálendinu. Besta leiðin til þess að fyrribyggja þessar skemmdir og þar af leiðandi fyrirbyggja það að útlendingahatur fari að grípa um sig hér eða einhver misskilin óbeit á ferðamönnum, þá þurfum við að auka fræðsluna og þá þarf að gera betri hálendisbækling og það þarf að koma þessum bæklingi til þeirra einstaklinga sem eru líklegastir til þess að valda spjöllum og það eru þeir einstaklingar sem koma hingað á sínum eigin bílum og þ.a.l. þurfum við að fá upplýsingafulltrúa um borð í Norrænu.

Síðan er sjálfsagt að þessum bæklingi verði dreift á bílaleigur en það þarf fyrst og fremst að ná til þeirra einstaklinga sem að koma hingað á eigin vegum, sem hafa ekki neinn aðila í ferðapjónustu sem hefur getað leiðbeint þeim eða veitt þeim upplýsingar. Við þurfum að ná til þessa fólks.

Eiríkur Eyvindsson, Laugarvatni.

Fundarstjóri og góðir fundarmenn.

Ég hef verið að bíða eftir því í dag, hvort það kæmi fram nokkur fyrirspurn um gang frumvarps sem hefur legið fyrir Alþingi á undanförunum þingum, um ferðamál. Það hefur ekki neitt komið fram í dag svo ég leyfi mér að gera það að fyrirspurn til Ferðamálaráðs eða þá annarra sem kunna aðvita betur um þetta frumvarp. Það var unnið mjög að því á síðustu Ferðamálaráðstefnu og þar á eftir og við höldum að þetta væri nokkuð komið í það form sem það yrði áður en það væri lagt fram á þinginu endanlega en nú virðist ekkert verið talað um það. Ég vil að lokum þakka Ferðamálaráði fyrir það hve vel það hefur unnið á

síðastliðnu ári og birta ævinlega allar upplýsingar sem beðið hefur verið um, einnig finnst mér þessi ráðstefna hafa verið mjög vel undirbúin og full ástæða til að viðurkenna það.

Hildur Jónsdóttir, Samvinnuferðir-Landsýn.

Fundarstjóri, góðir fundarmenn.

Ég er búin að sitja ferðamálaráðstefnur líklega í 10 eða 12 ár aftur í tímann og enn og aftur stöndum við hér og ræðum um þá stöðu sem við erum í gagnvart erlendum aðilum sem fá hér að gera hluti sem við ekki fáum að gera eða gerum öðruvísi. Ég vil beina því til Ferðamálaráðs og okkar sem hér sitjum hvort að ekki ætti að reyna að safna því saman sem til er um þetta mál og sem hefur verið unnið og leyfa okkur hreinlega að skilja hver staðan er í þessum málum í dag.

Þetta er ein ráðstefnan enn sem talar um þetta og þetta er mikið alvörumál og það er alltaf verið að vinna í þessu og allt þetta er í endurskoðun. Það koma öðru hvoru út reglugerðir. Hver fylgir þeim eftir eða hvort þeim er yfir höfuð nokkuð fylgt eftir? Það er marklaus vinna að sitja hér og marklaus vinna fyrir þá sem hafa eytt tíma í undirbúning og skipulagningu ef ekki er fylgt eftir því sem verið er að gera. Ég vil fá það leiðrétt ef ég hef rangt fyrir mér að því leyti að það sé til töluvert um slíka pappíra og reglugerðir.

Ég veit að ferðamálaráðgjöfin öll í heild sinni er í endurskoðun og á að fara endurskipulögð og endurskrifuð fyrir Alþingi í haust og þar vafalaust skýrist eitthvað af þessum málum. En ég veit að ég hef í gegnum árin fengið einstaka pappíra um ýmislegt af því sem hér er talið ómögulegt og það væri kannski gaman að þessu yrði safnað saman, jafnvel af Ferðamálaráði. Ég gæti trúað að þeir væru þeir aðilar sem ættu þetta til í heild sinni og þetta væri hreinlega sent til þessara aðila sem hafa skráð sig á þessar ráðstefnur, þannig að við skiljum þetta kannski nánar.

Gunnar Sveinsson, BSÍ.

Fundarstjóri, góðir ráðstefnugestir.

Hann Halldór kom hér inná mjög viðkvæmt mál, sem við getum svo sannarlega rætt hér fram eftir kvöldi ef viljinn er fyrir hendi, en ég sé að það er ekki mjög mikill vilji að ræða þetta fram eftir kvöldi nema kannski óformlega seinna í kvöld. En þetta er mál sem er miklu alvarlegra en það taki því að ræða það í fimm mínútur eða í örfáum orðum. Halldór er aðeins að benda á toppinn á ísjakanum og það er nákvæmlega eins og Hildur er að segja, það er búið að ræða þetta mál oft og einatt á Ferðamálaráðsfundum.

Það er búið að samþykkja ýmsar ályktanir, það er búið að semja heilar skýrslur um þetta mál. Þessu hefur því miður aldrei verið safnað saman skipulega og ég held að það væri jafnvel kominn tími til að við gerðum það í ákveðinni ráðstefnu

að ræða þessi mál til hlítar. Halldór fór með ýmsar reiknikúnstir, útfærslu á launagreiðslum til leiðsögumanna sem hann innir samviskusamlega af hendi. 6.000.000 sagði hann áðan. Sex milljónir sem hann gæti sparað, ef ég skildi hann rétt, með því að flytja inn erlenda fararstjóra til Íslands.

Ég skil ekki alveg þessa reiknikúnst hans, að fá erlenda fararstjóra til að vinna kauplaust hér á Íslandi. Ég efast um að hann geti það og hafi hann lagt fram umsóknir fyrri 63 erlenda aðila, til þeirrar nefndar sem hann sjálfur situr í og veitir undanþágur, þá hlýtur hann að hafa skilað inn nafnalista og nákvæmum upplýsingum um þá aðila sem eru að starfa og munu starfa fyrir hann á næsta ári. Því, hver einasti erlendi fararstjóri sem kemur hingað til Íslands og vinnur fyrir þessa erlendu aðila þar að fá formlegt leyfi frá Ferðamálaráði.

Það þarf að gera grein fyrir þessum aðilum, hvaða menntun þeir hafa, hvaða reynslu og hve lengi þeir hafa verið hérna á Íslandi áður o.s.frv. Það er ekki hægt að stilla þessu dæmi þannig upp að þetta séu óalandi, ólærðir eða aðilar sem við á engan hátt viljum fá hingað inn í landið. Margir, og ég segi fjölmargir, af þessum aðilum sem koma hingað þeir koma hér í þeim tilgangi að leiða þessa hópa um Ísland og gera það vel. Þeir eru margir hverjir hálærðir og margir þessara aðila halda jafnvel sérstök námsskeið fyrir okkar þjóð og okkar land, meðan allstaðar í kringum okkur sjáum við að það er verið að fella niður reglur, brjóta niður múra og það er verið að opna upp lönd og það er frjálsræðið sem á að gilda.

Hér viljum við setja upp einhverjar sér reglur sem mun þá fyrr eða síðar skaða okkur. Þetta mun skaða okur í ferðapjónustu ef við ætlum að setja þessa múra sem við heyrum stundum nefnda og því miður Halldór þú hefur verið svolítill talsmaður fyrir. Og ég vil minn á að þessar sömu ferðaskrifstofur, íslenskar eru að senda fararstjóra erlendis til að vinna. Fyrrverandi formaður Félags leiðsögumanna titlaði sig í blaðagrein leiðsögumaður á Íslandi en fararstjóri erlendis.

Þið þurfið ekki annað en að fletta þeim myndrænu og fallegu bæklingum sem íslenskar ferðaskrifstofur gefa út. Ég veit ekki hvað margar ferðir þeir skipuleggja til Evrópu með íslenskum fararstjórum. Við verðum, þegar við ætlum að setja sérreglur, að líta okkur svolítið nær. Við erum ekki eyja, við erum hluti af heildinni. Þannig að ég vil skora á ráðstefnuna að samþykkja ekki hér neinar óundirbúnar, vanhugsaðar tillögur varðandi þetta mál. Þetta er mál sem þarf miklu meiri umfjöllun en að við getum lokið umræðunni hér á 5 mínútum. Það þarf heila ferðamálaráðstefnu til.

Sigurður Þráinsson, Náttúruverndarráð.

Góðir fundarmenn, ráðstefnustjórar.

Ég er með tvær tillögur að ályktunum sem að fara nú mikið saman við tillögur sem þegar er búið að bera upp en ég ætla nú að bera þær upp og það kemur

fram í atkvæðagreiðslu um ályktanirnar hvort þær verða felldar undir aðrar eða samþykktar eins og þær eru. Fyrri ályktunin er samhljóða ályktun sem var borin upp á Náttúruverndarþingi og samþykkt þar og var beint til samgönguráðuneytisins. Hún hljóðar svo:

Ferðamálaráðstefnan haldin í Hveragerði í október 1991 beinir því til samgönguráðuneytisins að gerð verði krafa um að menn með íslensk leiðsögumannaréttindi verði ávalt með í hópferðum um landið sem skipulagðar eru í atvinnuskyni.

Síðari ályktunin hljóðar svo, um atvinnuleyfi til erlendra fararstjóra:

Ferðamálaráðstefnan haldin í Hveragerði í október 1991 beinir því til Ferðamálaráðs að erlendum fararstjórum sem ekki hafa íslensk leiðsögumannaréttindi verði ekki veittar undanþágur til starfa sem fararstjórar nema leiðsögumaður með íslensk réttindi sé einnig með í förum.

Ég held að það sé búið að mæla nokkuð vel fyrir þessum tillögum hér áður bæði Halldór og Kári, þannig að ég ætla ekki að orðlengja mikið um þetta en það sem Gunnar sagði áðan um þessa ágætu erlendu fararstjóra sem starfað hafa hér á landi og að erlendis væri verið að brjóta múra. Hér er verið að brjóta niður berg, eins og við heyrðum mikið í sumar, af hópum sem þessir ágætu erlendu fararstjórar stjórna. Menntaðir fararstjórar, meira að segja í grjótfraeðum, ráðast hér um og brjóta landið. Er það það sem við viljum með þessum hópferðum?

Ég vil aðeins í lokin minna á það að þetta er ekki eingöngu hagsmunamál þeirra sem starfa í ferðapjónustu, að þeir sitji allir við sama borð, þetta er líka hagsmunamál fyrir náttúruvernd og umhverfismál í landinu. Þessir erlendu fararstjórar hafa oft á tíðum ekki þá þekkingu á landinu og náttúru þess sem fararstjóri verður að hafa og þ.a.l. verður oft um óþarfa áníðslu á umhverfinu að ræða.

Halldór Bjarnason, Úrval-Útsýn.

Fundarstjórar.

Ég vildi aðeins leiðrétta Gunnar. Ég er sjálfur mjög á móti öllum höftum, enda hef ég ekki farið fram á nein höft. Ég hef aðeins farið fram á það að sitja við sama borð og þessar erlendu ferðaskrifstofur. Það er m.ö.o. að fá að flytja inn þessa 63 erlendu leiðsögumenn. Ég treysti mér til að útvega mér þá á sömu kjörum og erlendar ferðaskrifstofur bjóða, sem var á síðastliðnu sumri 2.500 krónur. Ég treysti mér til að mennta mína leiðsögumenn upp á sama hátt og þeir erlendu gera. Þ.e.a.s. að nota þá sem kokka í eitt eða tvö sumur og gera þá síðan að fararstjórum.

Málið er það að ég vil bara hafa fullkomið frelsi í þessum málum fyrst að ekki gengur neitt annað þá vil ég aðeins frelsi til að sitja við sama borð og fá að flytja inn erlenda starfskrafta til að sinna mínum ferðum og losna þar með við að borga laun, opinber gjöld, skatta og allt annað sem fylgir því að hafa íslenskt fólk í vinnu á Íslandi. Þetta er málið í hnotskurn og ég held að það sé það eina sem við þurfum að passa okkur á, það er að láta ekki blekkja okkur með orðum Gunnars um að þessir menn séu svo hámenntaðir o.s.frv.

Ég get útvegað, og ég hef þegar 63 nöfn, það er þess vegna sem ég nefni töluna 63 en ekki 64, að ég náði aldrei í mann númer 64. Það vill þannig til að í þeim ferðum sem við höfum verið með á undanförunum áratug og áratugum, hafa verið í fjölmargir prófessorar við mjög virtar háskóladeildir erlendis, sem hafa þegar lofað mér að útvega mér stúdenta sína til þess að sinna þessum störfum. Málið er ósköp einfalt. Annaðhvort fæ ég leyfi fyrir 63 eða enginn fær leyfi. Það er málið.

Birna Bjarnleifsdóttir, Skólastjóri Leiðsöguskólans.

Fundarstjórar og ágætu ráðstefnugestir.

Fyrirverandi formaður Félags leiðsögumanna hefur orðið hér fyrir ómaklegu aðkasti. Hann var reyndar auglýstur sjálfur sem fararstjóri erlendis og leiðsögumaður hér innanlands og það er satt hann vinnur sem leiðsögumaður hér heima og fararstjóri erlendis. Meðal annars í Þýskalandi. Þar gilda ekki þær reglur að það þurfi að taka þarlanda leiðsögumenn. Þar er enginn skóli fyrir leiðsögumenn né fararstjóra og þýskir fararstjórar stefna að því að þeir geti farið um allan heim sem fararstjórar og unnið sem leiðsögumenn með sína hópa, enda þótt þeir hafi enga menntun sem slíkir.

Höskuldur Jónsson, Ráðstefnustjóri.

Þá liggja hér og þær hafa verið kynntar, tillögurnar sem ég er með hér í höndum. Ég legg það fyrir fundinn hvort þeim sé ekki vísað til Ferðamálaráðs og þá fyrst og fremst til framkvæmdastjórnar Ferðamálaráðs til þóknanlegrar meðferðar. Samþykkt með örfáum mótatkvæðum.

Ágúst Hafberg, Félag sérleyfishafa.

Ráðstefnustjórar, kæru vinir og samherjar.

Ég athugaði ekki að ég bað um að fá að segja hér í almennri umræðu nokkur orð og þau varða ekki nein sérstök mál hér. Ég mun leiða allt slíkt hjá mér. Mig langaði aðeins að tala í almennu máli um ferðamálaráðstefnur og okkar atvinnugrein.

Þetta er 21. Ferðamálaráðstefnan og ég held að ég segi það satt að ég hafi verið á 19 þeirra. Það er einkennileg reynsla fyrri mig að þetta er í fyrsta skipti sem ég sit innan um almenning í salnum. Mér hafa verið falin störf við

ráðstefnurnar aðallega sem ráðstefnustjóri eða aðstoðarráðstefnustjóri og á þeirri fyrstu sem ræðumaður og hefur verið sýndur sá sómi að sitja hér á bekk með stjórnendum. Þetta hefur verið mjög ánægjuleg reynsla fyrir mig að sitja nú í salnum og hlýða á mál og sjá bæði hvað þessi ráðstefna hefur farið vel fram, vel undirbúin og málmanna verið málefnalegt.

Það er annar maður hér sem ég hygg að hafi allar ráðstefnurnar og það er Birgir Þorgilsson. Hann er höfundur þeirra. Strax á árinu 1964 þegar við hófum störf í Ferðamálaráði þá stakk Birgir Þorgilsson upp á því að við skyldum halda almennan opinn fund og ræða málin. Það var nefnilega ekki þá nein almenn trú á þessari starfsemi. Þetta voru álitnir einhverjir draumórar þessi "túrismi" eða eitthvert snobb og sér pot flugfélaganna og einhverra hóteltjóra. Jafnvel þó að hér í þessu landi væri þjónusta við ferðamenn ævagogmul Ég hygg hana vera alla tíð frá Landnámsöld.

Það var talað um það hér í dag, þegar við fengum að vita hver var móðir hans Ómars, þegar hann flutti sitt ágæta mál. Ég skal segja ykkur hver var faðir hans. Það var Óskar, vinur okkar á Laugum í Reykjadal, og ég dreg faðernið ekkert í efa. Hann var einn af frumkvöðlunum. Hann hafði þjónað ferðamönnum í fjölda ára áður en við fórum að bjástra.

Það voru margir staðir. Við skulum fara hratt yfir. Að norðan, þar var Bakkasel, það var Fornihvammur, það var Svignaskrað, það var Kolviðarhóll. Ég gæti nefnt marga aðra staði. Þessir menn sem þar unnu gerðu meiri þrekvirki heldur en menn trúá. Taka á móti 80 manns samtímis í gamla húsinu á Kolviðarhóli, snjóugum, fenntum og blautum og allir fóru mettir og þurrir daginn eftir.

Aðalatriðið að ég vildi fá að segja eitthvað hér að það hefur ekki verið lögð á það áhersla að þetta er í fyrsta sinn sem við komum saman sem ég tel að það hafi verið almennt opinbert viðurkennt að þetta er atvinnugrein. Þetta er ekki hobbí. Og það hefur verið svo sterkt viðurkennt, eins og ég sagði í Ferðamálaráði í fyrradag, að það var sú greinin sem nefnd var á þessum fræga sambandsstjórnarfundum Vinnuveitendasambandsins sem var viðurkennd að væri í framgangi. Ég hafði ekki heyrt töluna 6.000 manns. Hún er stærri en ég hélt.

Ég taldi mig vera voða stóran þegar ég var formaður í 4 ár fyrir eitt af samböndum Vinnuveitenda og það taldi um 5.200 manns í vinnu og var þá næst stærst, svo þið fáið hugmynd um hvað við erum að tala um. Þetta er stærra en málmiðnaðurinn í landinu. Þetta er stærra en fiskveiðarnar. Þetta er stærra en fiskvinnsla. Svo ég nefni einhverjar tölur. Það er þetta sem ég vildi undirstrika. Þið spyrjið kannski, hvað er þetta? Hvað er ferðamannþjónustan í landinu sem atvinnugrein? Það erum við! Þið öll hér inni og við. Hver á sinn hátt.

Þetta er ekki aðeins svona fjölmenn grein, hún er svo víðsemd að þetta er hiklaust lang besta byggðastefna hér í landi. Hún er dreifð um allt land og þetta þekki ég mjög vel af mörgum ferðalögum sem ég hef farið til að hitta fólk í

greininni. En ég held að þetta sé líka sú grein þar sem mest er jafnréttið milli karla og kvenna og ég vil biðja þá menn úr samgönguráðuneytinu að leiðrétta fjölmiðla sem sögðu fyrir þremur dögum í grein frá Jafnréttisráði um þátttöku kvenna í nefndum og ráðum og þar var sagt að þar væru engar nefndir eða ráð á vegum samgönguráðuneytisins þar sem konur væru. Ég veit ekki betur en að við höfum konu sem okkar forystumanneskju.

Ég vildi aðeins undirstrika þetta og að við færum ekki svo að við minntumst þess áfanga sem við höfum náð. Það segir gamalt orðtæki að erfiðara sé að gæta fengins fjár en að afla þess. Nú er það okkar að gæta þessa fjársjóðs. Ég held að við eigum að gera það með því að halda áfram að vinna saman. Það vinnur enginn einn í ferðapjónustu. Við eigum að temja okkur meira að nota fjölmiðlana jafnvel þó þeir segi vitleysu eins og um konurnar. Ég vona að við getum öll samþykkt að við göngum glöð af þessari ráðstefnu með það í huga að nú er það okkar að gæta fjöreggsins.

Svanborg Siggeirsdóttir, Eyjaferðir.

Góðir ráðstefnugestir.

Ég vil fyrir hönd ferðamálanefndar Stykkishólmsbæjar bjóða að næsta Ferðamálaráðstefna verði haldin í Stykkishólmi.

Hjörtur Þórarinsson, Aðstoðarráðstefnustjóri.

Fyrirsláttur og meiningar í umræðu hjá Ágústi Hafberg.

Hið sanna í sannleika gildir,
og sumir í frásögn ei mildir.
ef svoleiðis skeður
að synir og feður
eru þá alls ekkert skyldir.

Ómar Benediktsson gaf upplýsingar.

Ómar í málfari mildur,
mörgum hér inni er skyldur.
Hann sagði það satt
en svolítið hratt.
Móðir mín heitir sko Hildur.

Ólafur veitingamaður upplýsti:

"Húsið á sléttunni" hitnar,
heimilisfaðirinn vitnar:
í ónefndum eldi

á indælu kveldi
Ólafur efalaust svitnar.

Ráðstefnuslit.

Kristín Halldórsdóttir

Ráðstefnustjórar og góðir ráðstefnugestir.

Það kom fyrirspurn frá Eiríki Eyvindssyni fram fyrr og ég kann ekki við að láta henni alveg ósvarað (þó ég geti eiginlega ekki svarað henni) vegna þess að það er óþarfi að hundska rétt fram bornar fyrirspurnir. Ég reyndar drap aðeins á það í mínum inngangs orðum hvernig fór með frumvarp til laga um skipulag ferðamála sem lá fyrir síðasta þingi. Það dagaði þar uppi eins og ég nefndi og nú eru enn í endurskoðun þessi lög um skipulag ferðamála en ég kann engar sögur af því að segja svo að svarið verður nú ekki fullkomnara en þetta.

Við höfum nú átt hér saman góðar stundir í glæsilegum húsakynnum og fögru umhverfi eða með öðrum orðum, mjög uppörvandi umhverfi og ég hygg að það hafi skilað sér í þessari góðu ráðstefnu. Mér finnst þetta hafa verið mjög gjöful ráðstefna og margt sem situr eftir. Flest af því gott. Það sem ber hæst í mínum huga og mér finnst hafa komið fram aftur og aftur í máli manna er sú áhersla sem menn leggja á nauðsyn samstarfs. Nauðsyn þess að aðilar í ferðapjónustu líti á sig sem heild og vinni saman að skipulagningu að kynningarstarfi og framkvæmd. Sömuleiðis þeir sem náttúrunnar gæta og þeir sem hafa atvinnu af því að gera fólki kleift að njóta hennar. Ég hlýt að taka mjög eindregið undir þetta atriði og láta í ljósi von um að árangur þessarar ráðstefnu komi einmitt fram í auknu samstarfi innan greinarinnar.

Hagsmunaaðilar verða að skilja það og viðurkenna að þeir eru háðir hvor öðrum og þurfa að vinna saman. Það er mikill hugur í mönnum að vinna að eflingu þessarar atvinnugreinar eins og þessi fjölsóttá ráðstefna ber með sér og í mínum huga er það aukin samvina sem er lykillinn að slíkri eflingu.

Í lok þessarar ráðstefnu er mörgum að þakka. Ég vil byrja á því að þakka frummælendum fyrir þeirra ágætu erindi. Þórhalli Jósepssyni, fulltrúa samgönguráðherra sem meðal annars talaði um ljósið í myrkrinu. Hallgrími Guðmundssyni, bæjarstjóra sem minnti okkur á fortíðina með eftirminnilegum hætti. Eiði Guðnasyni, umhverfisráðherra, sem lagði umhverfishópnum til ærið umfjöllunarefni og minnti okkur meðal annars á það að maðurinn er hluti af náttúrunni en ekki herra yfir henni. Ennfremur minnti hann okkur á það að hin óbyggðu víðerni Íslands eru fjársjóður sem okkur ber að varðveita. Dr. Klaus Lukas, ferðamálastjóra Austurríkis, sem þessa stundina er kominn til London. Hann bað fyrir kærar kveðjur til allra ráðstefnugesta og þakklæti fyrir samverustundirnar.

Kannski gaf hann einhverjum hér hugmynd þegar hann sagði okkur frá bænum þar sem menn fá reiðhjól í staðin fyrir bíllykilinn þegar þeir koma að jaðri bæjarins. Loks vil ég þakka Karli Sigurhjartarsyni, framkvæmdastjóra Félags

Íslenskra ferðaskrifstofa, sem hlýtur að vera ánægður með þá miklu vinnu sem framsöguerindi hans kveikti. Þá ber ekki síður að þakka hópstjórunum. Þeim Ómari, Þórunni og Árna Þór. Ég vil reyndar líka nota tækifærið og þakka Árna Þór fyrir blaðið sem við fundum við dyrnar hjá okkur í morgun. Það var ágætis lesning með morgunkaffinu eftir sundsprettinn.

Hópnum sem þessa ráðstefnu undirbjó vil ég þakka góð störf. Þann hóp skipuðu þau Jóhannes Sigmundsson, Árni Þór Sigurðsson, Magnús Oddsson og Birgir Þorgilsson, og gerðu það náttúrulega með heiðri og sóma. Nú ennfremur vil ég þakka starfsfólki Ferðamálaráðs mikil og góð störf við undirbúning þessarar ráðstefnu, en það er sannarlega í mörg horn að líta við slíkan undirbúning.

Okkar ágætu ráðstefnustjórum þeim Höskuldi og Hirti þakka ég kærlega fyrir stjórnina. Bæði röggsama og skemmtilega, það er ekki síður mikilvægt. Og síðast en ekki síst vil ég þakka ykkur öllum, góðir gestir, fyrir þátttökuna. Án ykkar hefði náttúrulega engin ráðstefna orðið og þakka ekki bara þátttökuna í þessari ráðstefnu heldur einnig í því góða starfi sem innt er af höndum íslenskri ferðaþjónustu til framdráttar og heilla.

Hallgrímur Guðmundsson bæjarstjóri vitnaði í þann merka Collingwood og meðal annars til þeirra orða hans að á Íslandi virtist hver gæs gerð að hálfgerðum svani þegar um þjónustu við ferðamenn væri að ræða. Við getum áreiðanlega verið sammála um það að háfleygum svönum hefur heldur fjölgað í íslenskri ferðaþjónustu síðan á dögum Collingwoods og gæsum fækkað að sama skapi. Loks vil ég þaka húsráðendum hér fyrir gott atlæti og Svanborgu og félögum hennar fyrir boðið á næstu ráðstefnu og láta í ljósi þá von að við hittumst sem flest heil í Hólminum þegar þar að kemur.

Hér með segi ég 21. Ferðamálaráðstefnu Ferðamálaráðs Íslands slitið.