

30. Ferðamálaráðstefna Ferðamálaráðs Íslands haldin á Ísafirði 27.-28. september 2000

Dagskrá

Miðvikudagur 27. september

- kl.
09:30 Skráning og afhending gagna.
- kl.
11:00 Setning: [Tómas Ingi Olrich](#), formaður Ferðamálaráðs Íslands
- kl.
11:30 Ávarp: [Halldór Halldórsson](#), bæjarstjóri Ísafjarðarbæjar
- kl.
11:40 Ávarp: [Hr. Sturla Böðvarsson](#), samgönguráðherra.
- kl.
12:00 **Hádegisverðarhlé.**
- Pallborðsumræður: Tækifæri landsbyggðar í ferðaþjónustu.**
- kl.
13:30 [Jón Karl Ólafsson](#), framkvæmdastjóri Flugfélags Íslands
- kl.
13:45 [Áslaug Alfreðsdóttir](#), hótellstjóri Hótel Ísafirði
- kl.
14:00 [Reinhard Reynisson](#), bæjarstjóri Húsavík
- kl.
14:15 [Auður Anna Ingólfssdóttir](#), hótellstjóri Hótel Héraðs
- kl.
14:30 [Magnús Oddsson](#), ferðamálastjóri
- kl.
14:45 [Fyrirspurnir](#)
- kl.
15.15 **Kaffihlé.**
- kl.
15:30 [Afhending umhverfisverðlauna FMR fyrir árið 2000.](#)
- kl.
16:00 **Hlutverk Reykjavíkurflugvallar í ferðaþjónustu á landsbyggðinni.**
- [Þorgeir Pálsson](#), flugmálastjóri.
- kl.
16:15 [Almennar umræður og afgangur ályktana.](#)
- kl.
17:45 [Ráðstefnuslit.](#)

Ráðstefnustjórar:

Birna Lárusdóttir, forseti bæjarstjórnar Ísafjarðarkaupstaðar og Lárus G. Valdimarsson, bæjarfulltrúi Ísafjarðarkaupstaðar.

Tómas Ingi Olrich

Góðir ráðstefnugestir,

Veruleiki ferðapjónustunnar er margræður. Ef litið er á hann frá sjónarhorni landsframleiðslu, eða meðaltalsins er myndin önnur en ef málin eru skoðuð frá sjónarhorni einstakra landshluta eða fyrirtækja. Það sem skiptir máli er að greinin í heild skili sér fram á við. Til þess að átta okkur á þróuninni þurfum við að hafa almenna en sveigjanlega mælikvarða, taka þá ekki alvarlegar en efni standa til, og hlusta á grasrótina, en gæta þess jafnframt að sjá skóginn fyrir trjánnum.

Þegar litið er á hagtolur er augljóst að mikill vöxtur og gerjun er í ferðapjónustunni á Íslandi. Fyrstu 8 mánuði þessa árs eru erlendir gestir 18% fleiri en í fyrra. Tekjur hafa vaxið mikið, eru 1,3 milljörðum meiri en fyrstu 6 mánuði 1999. Þessi vöxtur er meiri en sett var sem markmið í stefnumörkum fyrir árin 1997-2005. Reiknað var með 6% árlegum vexti og þótti sumum djarft. Frá árinu 1997 til 2000 nemur aukning erl. gesta rúmlega 50%, sem er að meðaltali 15% vöxtur. Á sama tíma aukast gjaldeyristekjur um 8 milljarða. Á þessu tímabili hafa meðaltekjur lækkað. Það er að hluta til í samræmi við áætlanir: gert var ráð fyrir því í stefnumótun að auka vægi lágannar með lægri fargjöldum, lægra gistiverði og styttri dvalarlengd. Þetta hefur þýtt að meðaltekjur hafa lækkað en heildarumsvif aukist mikið. Önnur ástæða fyrir lækkun meðaltekna er að aukin nýting fjárfestinga í ferðaiðnaði utan háannar hefur ekki náð til landsbyggðarinnar utan þeirra svæða sem næst eru höfuðborginni, en þar hefur fjárfesting í gistirými verið hlutfallslega mun meiri en á höfuðborgarsvæðinu. Við höfum því nálgast markmið okkar hraðar en við gerðum ráð fyrir að hluta til, en ekki náð þeim á vissum landsvæðum, og jafnvel fjárlægst þau landshlutabundið, og á ég þá við þá staðreynd að sums staðar á landinu hefur nýting gistirýmis versnað. Þótt vöxturinn sé í sjálfu sér langt umfram áætlanir, er nauðsynlegt að missa ekki sjónar á misskiptingu hans og grípa til ráðstafana til að bæta úr því. Það er raunar eitt af höfuðviðfangsefnum greinarinnar í dag.

Aukning ferðamanna almennt boðar þannig tvenns konar tíðindi, góð annars vegar og mjög umhugsunarverð hins vegar. Þetta gildir ekki síst fyrir stjórnvöld. Vöxturinn skapar almennt svigrúm til aukinnar arðsemi, enda hefur verð gistirýmis farið hækkandi á höfuðborgarsvæðinu. Hins vegar reynir svo mikill vöxtur á þjónustukerfið, ekki síst á grunnþjónustu FMR og varpar sérstöku ljósi á þau atriði, sem FMR hefur lagt höfuðáherslu á undanfarin misseri: vöxtur ferðapjónustunnar reynir mjög á stoðþjónustu greinarinnar. Þar hafði greinin dregist aftur úr hefðbundnum atvinnugreinum á liðnum áratugum. Þótt stjórnvöld hafi gerbreytt áherslum sínum á þessum áratug og ekki síst í fjárlögum yfirstandandi árs og stóraukið framlög til ýmissa þátta grunnþjónustunnar, er þú þróun aðeins upphaf. Í raun hefur hún ekki verið fest í sessi. Því er mjög mikilvægt að við fjárlagagerð fyrir árið 2001 verði þessi nýju

viðhorf til grunnþjónustu ferðamenskunnar treyst í sessi sem markviss uppbygging.

Á sama hátt er mikilvægt að greinin bregðist við þessari þróun með því að staðfesta fjárhagslegan stuðning sinn við þessi nýju viðhorf, fylgja eftir þeim áherslum, sem stjórnvöld ásamt atvinnugreininni hafa lagt og staðfesti það hlutverk sem samtök atvinnulífsins hafa fengið í stefnumörkun og markaðssetningar greinarinnar.

Auðvitað koma upp tímabundnar aðstæður, sem ráðast af ytri aðstæðum, og geta skapað mikil vandræði í ferðaþjónustu sem og öðrum atvinnurekstri. Ég vil nefna þrenn dæmi um slíkt, sem öll hafa virkað sterkt á samkeppnisstöðu fyrirtækja í ferðaþjónustu á Íslandi.

Sú staðreynd að samkeppni í flugi var innleidd hér á landi í krafti tilskipana ESB, hefur skapað mikla óvissu í innanlandsflugi. Áhrifin eru að hluta til komin í ljós en eiga eftir að sýna sig að einhverju leyti. Vegna þessarar þróunar er nú mikið óvissuástand í samgöngumálum. Stjórnvöld hafa brugðist við hratt og eru inn grip þeirra í þróun mála mjög mikilvæg og geta skipt sköpum fyrir ferðaþjónustuna.

Þessi reynsla vekur spurningar um það að hve miklu leyti smæð íslensks markaðar þolir þau lög mál markaðarins, sem hingað berast frá ESB, upprunnin við gjörólíkar aðstæður þeim sem hér gilda.

Hækkun olíuverðs hefur spilt mjög fyrir rekstri flutningaaðila, ekki síst flugfélaganna. Þegar þessi þróun olíuverðs kemur ofan á þá erfiðleika, sem yfir hafa dunið í innanlandsfluginu, er full ástæða til að hafa af því miklar áhyggjur. Ekki síst ber að skoða þessar staðreyndir í ljósi mikillar óvissu um framtíð Reykjavíkurlflugvallar, eins og verður vikið að nánar hér á eftir.

Þriðja og síðast dæmið um utanaðkomandi aðstæður, sem, samofnar við heimatilbúin vandræði, setja möguleikum okkar skorður, vil ég nefna gjaldeyrisþróun evrunnar. Í raun hefur íslenska krónan ekki styrkst einkum vegna innanlandsþróunar, heldur er það veikleiki evrunnar, vægi hennar í myntkörfunni og hlutfallslegt vægi viðskipta Íslendinga við svæði utan myntsamstarfsins, sem hafa styrkt kaupmátt krónunnar og í heild veikt útflutningsstöðu okkar gagnvart Evrópu. Evrunni var ætlað það hlutverk að draga úr skaðlegum áhrifum gengisfellinga, þar sem þjóðir sköpuðu sér viðskiptalegt forskot. Nú skapar myntbandalagið sér slíkt forskot með lækkandi gengi, sem er nú einn af meginþáttum efnahagslegs uppgangs innan ESB.

Þessar ytri aðstæður er sjálfsagt að hafa í huga þegar við gerum þá kröfu til atvinnugreinarinnar að hún fylgi eftir viðleitni ríkisins til að styrkja grunnþjónustu við ferðaþjónustuna. Við getum ekki horft fram hjá slíkum

tímabundnum aðstæðum. En jafnmikilvægt er að við villumst ekki úr af þeirri braut, sem við höfum sett okkur með langtímastefnumörkun.

Innanlandsmarkaður hefur einnig verið í örum vexti. Milli árána 1998 og 1999 er 11% aukning á gistinóttum. Sumarið hefur verið hægstætt ferðapjónustunni almennt séð. Hins vegar er það ein af meginstaðreyndum atvinnugreinarinnar að sá bati utan háannar, sem náð hefur til höfuðborgarsvæðisins og nærsvæða þess, hefur engan veginn náð til landsbyggðarinnar. Það sem gerir þessa staðreynd alvarlega er að fjárfesting í gistirými á landsbyggðinni hefur verið mikil. Sérstök markaðssetning landsbyggðarinnar til að efla þar nýtingu ferðapjónustu er háð ákveðnum takmörkunum á vöruþróunarstarfi og samhæfingu þjónustu og samvinnu heimaaðila. Þótt mikið hvíli á frumkvæði heimamanna í þessu efni, hefur FMR ákveðið að blanda sér í þessi mál með beinni hætti en verið hefur. Er í því sambandi verið að huga að þeim möguleika að veita faglega ráðgjöf til að auðvelda heildarmarkaðssetningu á ákveðnum svæðum. Rétt er að benda á að þessar áherslur hafa komið fram jafnt á sviði FMR sem og Markaðsráðs ferðapjónustunnar. Um leið og leggja ber áherslu á að stjórnvöld kviki ekki frá þeim stuðningi, sem veittur hefur verið í rannsóknum, umhverfismálum og upplýsingamálum, ber að leggja áherslu á að stuðningur við vöruþróun er hluti af því sem taka ber til skoðunar til að auðvelda ferðapjónustu á landsbyggðinni að ná sjálfbærri stöðu utan háannar.

FMR kemur í raun mjög lítið að fjárfestingarþætti og fjárfestingarstefnu í ferðapjónustu. Eins og áður segir hefur mikil fjárfesting í gistirými á landsbyggðinni ekki skilað sér í bættri nýtingu, og er raunar í sumum tilfellum um versnandi stöðu að ræða. Af þessum sökum leitaði FMR eftir því við Byggðastofnun, sem nú er einn virkast aðili í fjárfestingu í ferðapjónustu á landsbyggðinni, að stofnanirnar leituðu leiða til samstarfs í þeim tilgangi að samræma aðgerðir í fjárfestingum, vöruþróun og markaðssetningu. Þessari málaleitan var vel tekið. Nú á haustdögum er von á stöðumati, eða svokallaðri styrkleika-og veikleikagreiningu á ferðapjónustu landsbyggðarinnar og er það fyrsti áfangi í þessu samstarfi FMR og Byggðastofnunar.

Vegna veikrar stöðu landsbyggðarinnar utan háannar, var það sérstaklega ánægjulegt þegar fréttist af áætlunum þýska Flugfélagsins LTU að hefja 2001 beint flug til Egilsstaða frá júní til ágústloka, með hugsanlegri útvíkkun til septembermánaðar síðar. Félagið leitaði í samvinnu við íslenska aðila eftir stuðningi FMR og var honum heitið. Innan Markaðsráðs var umsókn, sem skilað var með óvenjustuttum fyrirvara, vel tekið og ákveðið að koma til móts við þessa aðila með þeirri upphæð sem um var beðið. Við nánari athugun frestuðu þessir aðilar tilrauninni til 2002, en báru því við að FMR hefði ekki stutt nægilega við bakið á þeim en svo var að sjálfsögðu ekki. Hef ég gert grein fyrir þessu í bréfi til LTU. Vinnubrögð af þessu tagi verður að bæta. Ef tekst að hefja beint flug til Egilsstaða og tryggja slíka starfsemi til framtíðar er um að ræða tímamótaákvörðun. FMR heitir stuðningi við slíka starfsemi enda fellur hún að

langtímastefnu og áherslum stjórnvalda og greinarinnar. En hreinskiptni þarf að ríkja í samskiptum aðila.

FMR hefur notið þess aukna skilnings, sem stjórnvöld hafa sýnt atvinnugreininni, og slagkraftur stofnunarinnar og faglegt svigrúm hefur aukist. Velta var á síðast ári rúmlega 200 milljónir. Því til viðbótar var unnið að markaðsverkefnum fyrir Markaðsráð og fleiri fyrir rúmlega 90 m., þannig að umsvif námu tæplega 300 milljónum 1999.

Til markaðsmála stórjókst fjármagn. FMR sér um framkvæmd markaðsverkefni fyrir Markaðsráð, Ráðstefnuskrifstofu Íslands og verkefnið Iceland Naturally er vistað á skrifstofu ráðsins í Bandaríkjunum, en auk þessa sinnir FMR lögbundnu markaðs- og kynningarstarfi.

Þessi auknu verkefni hafa kallað á aukna starfsemi erlendis. Í vor var opnuð ný skrifstofa í París; nýr starfsmaður kom til starfa í Bandaríkjunum og fjölgun varð í Frankfurt. Þótt hér sé ekki um marga menn að ræða má marka breytingar af því að starfsmannafjöldi FMR erlendis hefur tvöfaldast.

Mikil útgáfustarfsemi hefur átt sér stað og er hún til kynningar hér á ráðstefnunni. Ráðið ákvað að leggja aukna fjármuni til innlendrar kynningar; þar var um að ræða bæklinga og auglýsingar, að hluta til í samstarfi við R.vík-Menningarborg og Kristnihátíðarnefnd.

Á árinu var unnið að rannsóknaverkefni varðandi þolmörk ferðamannastaða. Verkefnið naut fjárstuðnings RANNÍS, en samkomulag er í gildi milli FMR og RANNÍS um samstarf að rannsóknum í ferðaþjónustu. Rannsóknir þessar ná til Landmannalauga, Lónsöræfa og Skaftafells. Á næsta ári er áformað að rannsaka ferðamannastaði á Norðurlandi. Rannsóknin tekur til fjögurra þátta, upplifunar ferðamanna, félagslegra þátta, náttúrulegra gróðurfarsþátta og innviða og grunngerðar ferðamannastaðanna. Hér er um mikilvægar nýjungar að ræða sem koma til með að hafa mikil áhrif á stefnumótun í framtíðinni. Rannsóknin er samstarfsverkefni Háskóla Íslands, Háskólans á Akureyri og FMR. Á stuttum tíma er því búið að hleypa af stað rannsóknastarfsemi í ferðaþjónustu, sem efla þarf stórlega í framtíðinni.

Áfram voru unnar viðhorfskannanir ráðsins meðal erlendra ferðamanna. Þessar kannanir eru orðnar fastur undirstöðuþáttur í starfsemi ráðsins og skipta miklu máli. Um leið og það er áréttað er rétt að minnast þess að slíkum könnunum var hleypt af stað fyrir aðeins fjórum árum.

Unnin var sérstök könnun meðal viðdvalarfarþega. Hér er um að ræða afar stóran markhóp, sem leggur leið sína um Ísland, en ferðast ekki um landið. Sérstakir möguleikar eru tengdir þessum hópi.

FMR ákvað að hefja könnun meðal innlendra ferðamanna til að auka þekkingu á þessum mikilvæga markaði, sem stendur undir um 35% skráðrar gistingar og hefur afar mikil áhrif á þróun greinarinnar í heild.

Í umhverfismálum var unnið fyrir meiri fjármuni er nokkru sinni fyrr eða alls um 36 milljónir kr. Af þessum fjármunum var 3 milljónum varið til styrkveitinga á Suðurlandi, Reykjanesi, Vesturlandi og Vestfjörðum, en sá háttur hefur verið hafður á að taka helming landsins fyrir árlega til að meira munaði um framlögin. Að öðru leyti var unnið að úrbótum á 14 stöðum á landinu í samræmi við langtímastefnu frá 1995. Stærstu verkefni voru við Hraunfossa, þar sem unnið var að stígagerð, einnig við Hengifoss, Skógarfoss, Dynjanda og víðar. Þá var komið upp snyrtiaðstöðu við Víðimýrarkirkju og í Laufási í Eyjafirði.

Í ágúst stóð FMR fyrir sérstöku hreinsunarátaki á hálendinu, sem vakti athygli. Á ráðstefnunni verða umhverfisverðlaun veitt í sjötta sinn. Þessi verðlaun hafa reynst mikill hvati til afreka á þessu sviði.

Flokkun gististaða hefur gengið með ágætum og þátttaka verið góð. Alls hafa 54 gististaðir sótt um flokkun og er flokkun lokið á 37 þeirra, 12 eru í vinnslu en 5 hafa dregið umsóknir til baka. Ekki er nokkur vafi á að þetta framtak horfir til mikilla framfara í greininni og skapar metnað og hvata til að bæta sig, þótt því fari víðs fjarri að sá hlutstæði mælikvarði sem notaður er sé fullkominn eða nái til þess sem mikilvægast er, þ.e. alúðar, hlýju, vingjarnlegs viðmóts og þjónustulundar.

Að því er upplýsingamál varðar hefur FMR lagt mikla áherslu á rafræna miðlun upplýsinga og á uppbyggingu vefsíða ráðsins, enda er það svo samkvæmt okkar könnunum að nú leita um 35% þeirra ferðamanna sem til Íslands koma upplýsinga á netinu. Er það að vísu mismunandi eftir mörkuðum og allt að 50% á Bandaríkjamarkaði. Sama hlutfall leitar nú upplýsinga með þessum hætti og nálgast þær í bæklingum og handbókum.

Gerðir voru 7 samningar um aðild FMR að upplýsingamiðstöðvum: á Borgarnesi, Ísafirði, Akureyri, Egilsstöðum, Hornafirði, í Hveragerði og í Leifsstöð. Með aðild að upplýsingamiðstöð í Reykjavík er varið á árinu 17 milljónum til verkefnisins. Samhliða samþykkti FMR að láta vinna þróunarverkefni um upplýsingamiðlun á landsbyggðinni og hvernig að henni skyldi best staðið. Meginreglur um grunnstarfsemi landshlutamiðstöðva voru samþykktar á síðasta fundi FMR.

FMR tekur mikinn þátt í alþjóðlegu samstarfi. Framkvæmdastjóri FMR hefur gegnt formennsku í Ferðamálaráði Vestnorden á árinu. Formaður FMR tekur við formennsku í Ferðamálaráði Norðurlanda í næsta mánuði í fyrsta sinn. FMR á fulltrúa í framkvæmdastjórn Ferðamálaráðs Evrópu og gegnir fulltrúi FMR formennsku í Bandaríkjadeild Ferðamálaráðs Evrópu.

Nýlokið er Vestnorden ferðakaupstefnu, þar sem saman komu um 500 manns, þar af 190 erlendir kaupendur og ferðaheildsalar, ásamt fyrir 200 fulltrúum seljenda. Ekki er að efa að ferðakaupstefnan á hlut í þeirri aukningu ferðamanna sem hér hefur orðið. Nágrannar okkar í Færeyjum og á Grænlandi leggja mikla áherslu á kaupstefnuna, enda er uppgangur í ferðapjónustu mikill í báðum löndum.

Öryggismál ferðapjónustunnar hafa verið mikið í umræðunni í sumar, því miður vegna dapurlegra slysa sem orðið hafa. Um leið og harmað er hve margir hafa látist í umferðaslysum, ber að gjalda varhug við því að draga fljótvirknislegar ályktanir af þessum atburðum. Ferðamálaráði hefur verið falið af samgönguráðherra að taka þessi mál til sérstakrar athugunar. Verður unnin greinargerð um málið og tillögur gerðar til úrbóta. Mikilvægt er að huga að því að ferðamennska um óbyggðir Íslands felur það í sér að ferðamaðurinn kemst í kynni við lítt snortna náttúru, þar sem helsta aðdráttaraflíð er tengt eldfjallamyndunum, síbreytilegum jöklum og jökulvötnum. Ferðir um slíkt land eru áhættusamar og ljóst að aðdráttarafl landsins er í beinu sambandi við þessa óbeisluðu þætti íslenskrar náttúru. Þessar aðstæður reyna því mjög á leiðsögumenn og bílstjóra og aðra þá sem að ferðunum koma af hálfu skipuleggjenda. Það sem hefur gert okkur mögulegt að nýta þessa auðlind í ferðapjónustu er m.a. sú staðreynd að við höfum átt á að skipa mjög hæfum mannafla.

Ferðamálaráð hefur bætt stöðu sína til að sinna gæða og öryggismálum. Um síðustu áramót var ákveðið að ráða verkefnisstjóra til að sinna þessum málaflokki. Er þetta gert í samræmi við almenna stefnumörkun í ferðapjónustu frá 1997.

Mikið starf hefur verið unnið í sambandi við þá þrjá meginatburði, sem orðið hafa á aldamótaárinu, hátíða vegna landsfunda, Kristnihátíð og Reykjavík menningarborg Evrópu. Má segja að mjög vel hafi tekist til í öllum tilfellum. Landafundaviðburðirnir hafa vakið mikla athygli og sett íslenska miðaldamenningu í sviðsljósið. Er rétt að geta þess hér að framkvæmdin á þessu erfiða verkefni virðist hafa gengið ótrúlega vel upp. Kristnihátíð fór fram með miklum ágætum. Í tengslum við hátíðina var varpað auknu ljósi á tengsl kirkju og íslenskrar miðaldamenningar, mannvirki, sem tengjast upphafi kristniboðs á Íslandi, var reist í Vestmannaeyjum, táknrænt ekki síst fyrir sameiginlegan menningararf Norrænna þjóða. Merkilegt framlag til kirkjutónlistar var unnið í tengslum við hátíðina. Í heild er það afar brýnt fyrir ferðapjónustuna að þessu viðburðarríka ári verði fylgt eftir með þróunarstarfi, vörubrún og markaðsstarfi sem tengist íslenskri miðaldamenningu. Þar reynir á hvort okkur tekst að halda dampi. Það hefur verið akkillesar hæll Íslendinga að vera góðir átaksmenn en dræmri til úthalds og stefnufestu.

Reykjavík-menningarborg tókst sérlega vel. Nú er svo komið að ferðir til höfuðborgarinnar seljast mjög vel og hefur borgin markað sér sérstakan sess

erlendis. Allir koma til með að njóta góðs af þeirri þróun. Ég hef farið þess á leit við skipuleggjendur Kristnihátíðar og Reykjavíkur menningarborgar að þeir skili FMR skýrslu um aðdraganda og undirbúning þessara viðburða, til þess að FMR geti notað þá reynslu sem hluta af þeim gögnum til rannsókna og þróunar sem ráðið er að koma sér upp.

Hvað landafundaviðburðina varðar er afar brýnt að sú reynsla og sá árangur sem náðst hefur skili sér í markvissri uppbyggingu menningartengdrar ferðaþjónustu. Margt er í deiglu í þessum eignum og ekki skortir hugmyndaflug eða sköpunarkraft. Sem dæmi vil ég nefna þá uppbyggingu, sem átt hefur sér stað að Eiríksstöðum, en hún opnar tvímælalaust mikla möguleika fyrir menningartengda ferðaþjónustu. Nefnd sú er samgönguráðherra skipaði til að gera tillögur um menningartengda ferðaþjónustu mun ljúka störfum í haust. Mjög mikilsvert er að því átaki, sem unnið var aldamótaárið, verði fylgt eftir með fjármunum til að þau verðmæti sem nú þegar hafa verið sköpuð hljóti virðisauka í framtíðinni.

Það er brýnt að ferðaþjónustan geti horft til framtíðarinnar og skipulagt starfsemi sína bæði til skemmri og lengri tíma. Faglegar aðstæður til þessa hafa verið að styrkjast. Grunnþjónusta greinarinnar hefur verið að eflast og þar með slagkraftur hennar til að stunda rannsóknir og þróunarstarf. Aukin framlög bera þess glöggvitni að hér hafa orðið vatnaskil. Þessa þróun þarf að festa í sessi, bæði að því er varðar stjórnvöld og greinina sjálfa. Á það reynir á komandi misserum og árum.

Ferðaþjónustan þarf einnig að hafa styrk til að bregðast við aðstæðum, hvort sem þær eru utanaðkomandi eða heimatilbúnaðar. Nú um stundir á ferðaþjónustan á landsbyggðinni undir högg að sækja. Má rekja það að hluta til breyttrar tilhögunar ferða, sem hafa stytst, en einnig til skorts á samhæfingu vöruþróunar og markaðssetningar, og skorts á samhæfingu fjárfestingar, markaðssetningar og vöruþróunar. Því er þessi ráðstefna helguð möguleikum landsbyggðarinnar í ferðaþjónustu.

Annar aðsteðjandi vandi er staða flugsins bæði millilanda og innanlands, í kjölfar olíuhækkana og að loknu samkeppnisstríði sem hefur skilið eftir sig mikla erfiðleika. Ofan á þann vanda leggst óvissa um framtíð Reykjavíkurlugvallar. Við viljum tengja það mál því sem að framan greinir, því hlutverk Reykjavíkurlugvallar og ferðaþjónustu á landsbyggðinni verður ekki aðgreint. Við gögnum því til þessarar ráðstefnu í því skyni að koma héðan nokkru fróðari um þessi tvö skyldu og mikilvægu málefni.

Ég óska okkur öllum árangursríkrar ráðstefnu.

Halldór Halldórsson

Samgönguráðherra, ráðstefnustjórar, formaður Ferðamálaráðs, góðir ráðstefnugestir.

Verið öll velkomin til Vestfjarða, það er ánægjulegt fyrir okkur heimamenn í Ísafjarðarbæ að þið skuluð hafa ákveðið að halda ferðamálaráðstefnuna í ár hér á Ísafirði.

Ísafjarðarbær varð til við sameiningu sex sveitarfélaga í eitt árið 1996. Þessi sveitarfélög voru Ísafjarðarkaupstaður, Suðureyrarhreppur, Flateyrarhreppur, Mosvallarhreppur, Mýrarhreppur og Þingeyrarhreppur. Alls búa um 4.300 manns í Ísafjarðarbæ. Sveitarfélagið er víðfeðmt, nær suður á mitt Langanes í Arnarfirði og norður fyrir Ísafjarðardjúp en þar tilheyrir svæðið vestan við línu sem dregin er úr botni Kaldalóns norður yfir Drangajökul í Geirólfsgrúp, Ísafjarðarbæ. Allar Hornstrandir, Jökulfirðir og Snæfjallaströnd er innan Ísafjarðarbæjar. Áætlað er að sveitarfélagið þeki allt að 3% af heildarflatarmáli landsins. Það er þó ekki nákvæmur útreikningur.

Ferðaþjónusta er sífellt vaxandi atvinnuvegur hjá þjóðinni. Í framtíðarsýn okkar Vestfirðinga er ferðaþjónustan einn mikilvægasti þátturinn í því að treysta hér byggð undir nýjum formerkjum atvinnulífs. Nýjum formerkjum vegna þess að hinir hefðbundnu atvinnuvegir landbúnaður og sjávarútvegur krefjast sífellt færri starfa vegna aukinnar tækni og kröfu um hagræðingu. Í stórbrotinni náttúru Vestfjarða eru mörg tækifæri sem við eigum án efa eftir að nýta okkur enn frekar til að laða að fólk sem vill upplifa kyrrðina og fegurðina.

Ísafjarðarbær hefur lagt aukna áherslu á að styðja við atvinnugreinina. Í fyrra var ráðinn sérstakur atvinnufulltrúi til bæjarins og hefur hann nú starfað í eitt ár. Sá er Rúnar Óli Karlsson sem mörg ykkar kannist eflaust við. Auk starfa að atvinnumálum vinnur hann að gerð Staðardagskrár 21 fyrir sveitarfélagið en sú stefnumörkun tekur að sjálfsögðu víða til þátta er tengjast ferðaþjónustunni. Þá leggur bærinn til árlega framlag til Atvinnuþróunarfélags Vestfjarða til starfrækslu þess félags sem er með ferðamálafulltrúa Vestfjarða innanborðs. Auk þessa kemur Ísafjarðarbær að starfrækslu upplýsingamiðstöðvar á Ísafirði með góðum stuðningi frá Ferðamálaráði í ár og á síðasta ári. Þrátt fyrir framlag frá Ferðamálaráði hefur framlag Ísafjarðarbæjar ekki lækkað eins og margur gæti haldið, heldur þvert á móti aukist. Vonandi verður þetta samstarf til þess að efla ferðaþjónustuna enda einn af mikilvægari þáttum grunngerðar ferðaþjónustunnar.

Sú ákvörðun að leggja fjármagn á móti sveitarfélögum til starfrækslu upplýsingamiðstöðva á ákveðnum kjarnasvæðum á landinu er skynsamleg og verður að mínu mati til enn frekari eflingar atvinnugreinarinnar. Þar sem ferðaþjónusta er sífellt að aukast er mikilvægt að ríki og sveitarfélög sem hafa það hlutverk gagnvart atvinnulífinu að skapa grunngerðina (Infra structure) geri allt sem í þeirra valdi stendur til að bæta aðstöðu ferðaþjónustunnar. Mikilvægt er að sjóðir sem veita styrki og lán verði eflidir, vegakerfið sem flytur ferðafólkið verði betra o.s.frv. Um þetta var gerð sérstök samþykkt á Fjórðungspingi Vestfirðinga um síðustu helgi þar sem ríkisvaldið er hvatt til að

huga enn frekar að þessum þáttum er varða ferðaþjónustuna. Ég fullyrði um leið að stefnt er að þessu af hálfu samgönguráðherra og ríkisstjórn og fagna því.

Atvinnumálanefnd Ísafjarðarbæjar verður stofnuð á bæjarstjórnarfundi 5. október n.k. skv. stefnumótun bæjarstjórnar. Er nefndinni ætlað að vera bakland atvinnufulltrúa og fjalla í víðu samhengi um atvinnumál. Mun nefndin m.a. vinna í samræmi við samþykktu stefnumótun Ísafjarðarbæjar í atvinnumálum 1999-2003 sem samþykkt var á fundi bæjarstjórnar í september 1999. Í stefnumótuninni er sérstakur kafli um ferðaþjónustu sem undirstrikar skoðun bæjarstjórnar á mikilvægi atvinnugreinarinnar.

Hér ætlið þið að verja tíma ykkar í dag í umræðu um ferðamál og sérstaklega tækifæri landsbyggðar í ferðaþjónustu. Dagskrá ráðstefnunnar er mjög áhugaverð. Megi hún verða árangursrík og stuðla að framgangi ferðaþjónustunnar í landinu. Ég óska ykkur ánægjulegrar dvalar hér fyrir vestan í faðmi fjalla blárra.

Sturla Böðvarsson

Ráðstefnustjórar, góðir ráðstefnugestir!

Það er mér mikil ánægja að fá tækifæri til að hitta svo marga fulltrúa íslenskrar ferðaþjónustu, líkt og raun ber vitni, hér saman komna á einum stað. Ég tel þennan vettvang, sem hin árlega ferðamálaráðstefna er, afar mikilvægan fyrir okkur öll. Hvorki Internet né Byggðabréu koma í stað ráðstefnu sem þessarar, og ég vona að við eigum öll eftir að eiga góða daga hér á Ísafirði.

Viðburðaríkt sumar er að baki. Náttúran, sem íslensk ferðaþjónusta byggir allt sitt á, lét heldur betur að sér kveða - jarðskjálftar, jökulhlaup og vatnavextir höfðu hvert á sinn hátt áhrif á ferðaþjónustuna. En það höfðu einnig mannanna verk eins og langvinnt verkfall rútbílstjóra sem ég veit að gerði mörgum erfitt fyrir - bæði ferðamönnum sjálfum sem og skipuleggjendum ferða.

Sá vöxtur sem við höfum verið að sjá í íslenskri ferðaþjónustu á undanförunum árum heldur áfram. Á sama tíma og við erum að sjá fjölgun ferðamanna um fimmtán prósent á ári að meðaltali, s.l. þrjú ár, má nefna sem dæmi að ferðamönnum til Danmerkur fjölga ekki á sama tíma. Þar ríkir stöðnun á meðan við erum að sjá fjölgun frá mikilvægustu viðskiptalöndum okkar.

En þegar upp er staðið er það ekki höfðatalan sem skiptir mestu máli heldur tekjurnar:

Gjaldeyrstekjurnar hafa vaxið stöðugt, og við getum nú gumað af því að ferðaþjónustan sé komin næst á eftir sjávarútvegi þegar gjaldeyrisköpun fyrir þjóðarbúið er annars vegar. Ég geri mér hins vegar ljóst að forsvarsmenn fyrirtækjanna eru ekki allir ánægðir. En atvinnugreinin verður að líta í eigin barm um leið og gerðar eru kröfur til hins opinbera. Ekki verður hjá því litið að

fjölgun ferðamanna skapar auknar tekjur. Slíkar tekjur geta ekki annað en breytt stöðunni - og það til batnaðar.

Nefnd um rekstrarumhverfi ferðaþjónustunnar lauk störfum fyrir nokkru síðan. Í áliti nefndarinnar kemur m.a. fram áhersla á mikilvægi þess að skattayfirvöld sjái til þess að allir sitji við sama borð þegar álögur eru annars vegar. Ég óskaði eftir umsögn SAF um skýrsluna og fékk svör. Sem ráðherra ferðamála mun ég skoða forsendur þeirra upplýsinga sem þarna koma fram og síðan fylgja málinu eftir við samráðherra mína.

Á síðasta þingi voru samþykktar þýðingarmiklar breytingar á lögum um bílaleigur. Málaflokkurinn var færður frá dómismálaráðuneyti til samgönguráðuneytis. Í nýju lögunum felst að allar bílaleigur eru leyfisskyldar og skilyrði fyrir rekstrarleyfi eru skýrari en áður hefur verið. Sett var í lögin ákvæði um starfsábyrgðartryggingu og nú er unnið að samræmingu leigusamninga. Þessar breytingar munu óumdeilanlega verða neytendum til hagsbóta. Jafnframt voru gerðar verulegar breytingar á vörugjaldi sem nýtast munu allri ferðaþjónustunni í lækkuðum kostnaði.

Oft hefur verið talað um nauðsyn þess að þeir sem reka svokölluð afþreyingarfyrirtæki þurfi starfsleyfi af einhverju tagi, auk þess að leggja fram tryggingar fyrir starfsemi sinni. Ég hef skipað nefnd til að skoða þessi mál og gera tillögu að reglum af þessu tagi. Geri ég ráð fyrir að nefndin skili af sér í mars á næsta ári.

Þá hefur ekki farið fram hjá neinum að öryggismálin hafa verið til umræðu í sumar. Slys munu því miður áfram verða, en ég legg ríka áherslu á að tryggja að hvergi sé veikur hlekkur - verði því við komið. Hef ég óskað eftir því við ferðamálastjóra að hann fari yfir það með Vegagerðinni hvort upplýsingagjöf til vegfarenda sé ábótavant og jafnframt óskað eftir tillögum um úrbætur ef nauðsynlegar eru. Engin ástæða er til að umfjöllun um þessi mál veki ótta um að landið sé ekki öruggur ferðamannastaður. Við gerum hins vegar þær kröfur til ALLRA að þeir standi sig á þessu sviði.

Á ferðamálaráðstefnu á Egilsstöðum á síðasta ári sagði ég frá fyrirhuguðu nefndastarfi á vegum samgönguráðuneytis. Ég hef þegar komið inn á starf nefndar um rekstrarumhverfið en nefnd um heilsutengda ferðaþjónustu hefur einnig lokið störfum. Í áliti þeirrar nefndar komu fram athyglisverðar tillögur. Greinilegt er að þarna er mikill efniviður fyrir hendi en jafnframt töluvert starf óunnið til að hann megi nýta sem best. Nefndin gerir það m.a. að tillögu sinni að stofnað verði til hvatningarverðlauna í heilsutengdri ferðaþjónustu enda nauðsynlegt að vekja athygli á því sem vel er gert. Mér er sönn ánægja að því að tilkynna ykkur að samgönguráðuneytið mun veita slík verðlaun í fyrsta skipti á næsta ári.

Ég hef vísað tillögum nefndarinnar til úrvinnslu hjá Ferðamálaráði og Markaðsráði. Skýrslan er á vef samgönguráðuneytis og hvet ég ráðstefnugesti til að kynna sér efni hennar.

Menningin er þýðingarmikill hluti af þeirri auðlind sem atvinnugreinin byggir á. Og ég er ekki frá því að þetta mikla menningarár sem nú er að líða, hafi vakið fólk enn frekar til umhugsunar. Sjálfur hef ég mikinn áhuga á að sjá aukið samstarf - bæði á milli manna og fyrirtækja hér innanlands, en ekki síður á milli landa. Við þurfum að nýta okkur sem best við getum siglingu ÍSLENDINGS vestur um haf - og þá kynningu sem hún hefur haft á sögu okkar, í minningu Leifs heppna og Guðríðar, í þágu ferðapjónustunnar.

Þannig tel ég skipta miklu máli að Eiríksstaðir, Brattahlíð og L'anse aux Meadows taki upp samstarf um kynningu staðanna, hvern fyrir sig og sem eina heild. Sigling ÍSLENDINGS hefur vakið þvítíka athygli á víkingatímanum að okkur ber skylda að nýta hana sem best við getum.

Nefnd um menningartengda ferðapjónustu er enn að störfum en ég vænti skýrslu frá henni í næsta mánuði. Þarna er um vítt svið að ræða auk þess sem þarna liggja vonandi miklir möguleikar varðandi lengingu ferðamannatímans.

Umræða um ferðapjónustu snýst að mörgu leiti um tvennt, fyrir utan afkomu fyrirtækjanna, - þ.e. INNVIÐI og MARKAÐSSETNINGU. Ég tel mig vera að vinna að hvoru tveggja enda trúi ég því að ferðapjónustan geti haft afgerandi áhrif á byggðamynstur og yfirbragð dreifbýlis á Íslandi.

Upplýsingamiðstöðvar og gestastofur eru eitt af því sem sameinar innviði og markaðssetningu. Þær eru andlit bæja og heilla byggðarlaga og því nauðsynlegt að vel sé á málum haldið. Til viðbótar auknum fjármunum til upplýsingamiðstöðva á þessu ári veitti ráðuneytið gestastofunni í Reykholti styrk til rekstursins með skilmálum og samningi um framboð á þjónustu fyrir hinn almenna ferðamann. Stefni ég að því að skoða fleiri mál af þessu tagi. Víðast er vel að þessum málum staðið. Til dæmis hefur verið sérstaklega ánægjulegt að sjá hve Geysisbændur hafa haldið myndarlega á sínum málum og gefið þeim vinsæla ferðamannastað alveg nýja vídd.

Sú uppbygging sem hér um ræðir er að mestu í höndum heimamanna. Mér finnst nauðsynlegt að heimamönnum verði á fleiri sviðum ferðapjónustunnar fært vald til að ráða sínum eigin málum. Miðstýring ferðamannastaða eins og sú sem Náttúruvernd ríkisins hefur með hendi er að mínu mati úrelt fyrirkomulag, sem getur valdið stöðnun í stað framþróunar. Frumkvæðið í ferðapjónustunni er hjá einstaklingunum og þeir þurfa bakhjarl sem þeir geta treyst og skilið. Þannig geta til dæmis sveitarfélög og fjórðungssambönd haft á sinni hendi stjórn svæða og sinnt rannsóknum á þeim, að sjálfsgöðu með færustu sérfræðinga innan sinna vébanda.

Eitt af því sem ég tel að geti skipt sköpum fyrir ferðaþjónustuna um land allt er að við náum að gefa landinu nýja ásýnd - við hlið þeirrar sem náttúran gefur. Hér er ég að tala um byggingu ráðstefnumiðstöðvar í tengslum við tónlistarhús í miðborginni með tilheyrandi þjónustu. Þarna tel ég að til verði segull sem landið þarf á að halda svo að allt tal um lengingu ferðamannatímans sé ekki eingöngu orðin tóm. Sannfæring mín er að með ráðstefnumiðstöð yrði brotið blað í íslenskri ferðaþjónustu.

Ég sé fyrir mér að með tilkomu ráðstefnumiðstöðvar og tónlistarhúss á hafnarbakkanum í Reykjavík verði jafnframt hægt að bæta umgjörð farþega skemmtiferðaskipa. Sú aðstaða gæti haft áhrif á þá ákvörðun að skip komi hingað til lands. Þannig gæti bætt aðstaða í Reykjavík haft góð áhrif á þessa tegund ferðaþjónustu á fleiri stöðum - til að mynda hér á Ísafirði.

Þá eru það markaðsmálin. Nú er komin nokkur reynsla á starsfemi Markaðsráðs ferðaþjónustunnar sem samgönguráðuneytið og SAF auk Reykjavíkurborgar stofnuðu til á síðasta ári. Markaðsráðið leggur áherslu á markaðssetningu á Íslandi sem áfangastað á hefðbundnum markaðssvæðum auk Kanada, en það samstarf sem orðið hefur við Kanada vegna ársins 2000 gefur miklar vonir.

Á öllum svæðum er lögð áhersla á að beina athyglinni að þeim möguleikum sem hér eru vetur, vor og haust.

Samhliða markaðsráðinu eru það margir aðrir sem koma að markassetningu Íslands sem ferðamannalands og skal þar þáttur fyrirtækjanna sjálfra ekki vanmetinn.

Iceland Naturally er eitt aflið. Það er fjögurra ára tilraun vestanhafs til að koma Íslandi og íslenskum afurðum á kortið hjá vandlega skilgreindum hópum sbr. könnun sem gerð var á vegum samgönguráðuneytis í Norður -Ameríku á síðasta ári.

Eftir að hafa átt þess kost að fara vestur um haf fyrir í haust og sjá með eigin augum það ævintýri sem Landafundanefnd hefur komið af stað með siglingu víkingaskipsins til Kanada og Bandaríkjanna er ég þess fullviss að jarðvegurinn fyrir starf Iceland Naturally er frjór. Enda hefur verið unnið markvisst að því að vekja athygli fjölmiðla á landinu. Til þess hefur verið beitt íslenskri menningu af bestu gerð; leiklist, tónlist, matargerð o.fl. o.fl. Allt hefur þetta vakið athygli á landi og þjóð - og það er ykkar að vinna úr þeirri athygli.

Ágætu ráðstefnugestir, ég vil þakka starfsfólki Ferðamálaráðs, Ísfirðingum og öðrum sem komu að undirbúningi ráðstefnunnar fyrir öflugt starf. Megi ráðstefnugestir eiga hér skemmtilega og fræðandi daga.

Jón Karl Ólafsson

Tækifæri landsbyggðar í ferðaþjónustu.

Ráðstefnustjóri, góðir ráðstefnugestir, eða eins og maður segir stundum, góðir

gestir og aðrir gestir. Þetta er söguleg stund því að ég ætla ekki að tala um afkomu í innanlandsflugi, ég held að ég hafi aldrei komið fram og talað undanfarin ár nema til að barma mér sárlega um afkomu eða réttara sagt skort á afkomu. En Tómas Ingi sá um það í morgun þannig að ég ætla ekkert að bæta þar við. En ég ætla nú að tala um möguleika og einhverjar nýningar og hvað á raunverulega að gera og hvað við getum gert til þess að auka hér hlut landsbyggðar í ferðaþjónustu.

Raunverulega svarið við spurningunni sem við byrjum á er afskaplega einfalt. Ég held að möguleikarnir séu endalausir, ég held að það séu alveg gífurlegir möguleikar sem við höfum til að byggja hér upp ferðaþjónustu. Það hefur mikið gerst á undanförunum árum, það hefur verið vöxtur, það eru fleiri erlendir ferðamenn og Íslendingar ferðast sem aldrei fyrr. Þannig að möguleikarnir eru óendanlegir. Íslendingar ferðast, útlendingar ferðast þannig að við erum að sjá hér þetta hvað 15% ég ætla nú ekki að vera að tala hér um einhverjar tölur. Magnús Oddsson kemur örugglega hér á eftir og dælir í okkur tölum um fjölgun og hvernig þetta hefur allt saman þróast. Það er oft þannig líka að ferðaþjónusta hér innanlands hún byggist í kringum það hvernig Íslendingar hafa verið að ferðast þannig að það að Íslendingar hafa aukið ferðalög hér innanlands leiðir til þess að við erum oft að sjá útlendinga fylgja í kjölfarið.

Dæmi um þetta er t.d. Akureyri, Akureyri hefur verið að byggjast upp sem mjög áhugaverður staður fyrir Íslendinga, árshátíðarferðir, hópar sem eru að fara og nú hefur áhugi útlendinga vaknað á þessum stað. Við erum að reyna að selja Akureyri sem staðinn þar sem Íslendingar fara til að skemmta sér og menn svona vilja prófa þetta þannig að það eru miklir möguleikar sem að felast í þessu.

Það er annað sem við þurfum að hafa í huga að ferðalög og ferðaþjónusta, frítími og allt þetta mun verða mjög vaxandi í framtíðinni þannig að það er ekkert sem bendir til annars en að við séum að horfa hér á mjög vaxandi atvinnugrein, fjöldinn mun halda áfram að vaxa og það eina sem við þurfum í sjálfu sér að gera er að tryggja það að ferðamennirnir komi til okkar og væntanlega borgi hér einhverja peninga.

Það eru þó ýmsir hlutir sem við þurfum að hafa til umhugsunar. Við höfum náð að selja Ísland ágætlega að sumri til, það raunverulega gengur ágætlega að selja þessa náttúru sem Ísland er, þetta hreina loft og eldfjöll og jökla. Þannig að í sjálfu sér öll sölugögn sem að menn eru að nota erlendis til að selja Ísland að sumri til eru einfaldlega náttúran og þar held ég að landsbyggðin hafi fengið sinn skerf. Vandamálið við þetta er það að þetta er eingöngu þriggja mánaða tímabil sem um er að ræða. Það eru samt að verða breytingar á ferðatilhögunum sem að ég held að menn þurfi aðeins að hafa áhyggjur af.

Það var gott dæmi sem gerðist þegar LTU flugfélagið byrjaði að fljúga frá Þýskalandi. Ferðatími eða dvalartími erlendra ferðamanna er að styttest á

Íslandi. Það er líka verið að eyða minni peningum að meðaltali á Íslandi bæði vegna þess að, náttúrulega utan háannatíma, en það er líka einfaldlega verið að eyða minna á sumrin. GO flugfélagið kom í sumar, mikil fjölgun, þetta eru allt öðruvísi kúnnar sem eru að koma inn með þessum flugfélögum eða á þessum ferðamáta heldur en kannski við höfum byggt okkar ferðapjónustu upp á. Og það eru að verða ákveðnar breytingar þarna, t.d. GO ef við tökum það sem dæmi. Það eru miklar líkur til þess að farþegar þeirra séu mikið að koma til Íslands af því að þeir þekkja Reykjavík, þetta er yngra fólk. Björk og Blur og hvað sem þetta er, þannig að þetta eru öðruvísi viðskiptavinir sem eru að koma.

Eins og ég sagði dvalartíminn er að styttest og þau borga minna og þetta hefur reyndar þýtt nú þegar að dvöl í Reykjavík er að vaxa, það er orðið miklu meira um vikutúra þar sem menn dveljast viku í Reykjavík og kannski taka einn tvo túra út á land, Gullfoss - Geysir og fljúga kannski eitthvað aðeins með okkur, vonandi meira. En þetta eru svona smá breytingar sem eru að eiga sér stað.

Menn hafa rætt það að utan háannatíma hefur þróunin líka verið í eina átt. Þar hefur Reykjavík staðið uppi sem algerlega "runner" eða "winner". Menn hafa unnið þar mjög gott starf. Markaðssetning Reykjavíkur hefur snúist í kring um það að selja hana sem höfuðborg. Það er raunverulega á veturna ekki verið að selja Ísland endilega sem áfangastað heldur meira borgarferðir og þá oft í samkeppni við Osló, Kaupmannahöfn, London, þessvegna París þó að það hljómi kannski fáránlega en þetta er samt sem áður það sem fólk er að horfa á. Fólk er að bera saman ferðir til Reykjavíkur annars vegar eða þá til þessara staða. Þetta eru styttri ferðir, þetta eru helgar ferðir, max ein vika. Þarna hefur Reykjavík byggt upp og gert mjög góða hluti.

Vöxturinn er mikill og verður væntanlega mikill þarna. Ég lít þannig á að þetta hafi gífurlega jákvæð áhrif á ferðapjónustu almennt á Íslandi. Mönnum hættir svolítið til að líta á þetta sem einhverja neikvæða þróun. Það getur vel verið að það sé það svona til skamms tíma litið, að menn sjá þetta ekki alveg fyrir sér, fólk þó safnast til Reykjavíkur, það kemur enginn til okkar hérna úti á landi. Vandamál! Það er hinsvegar einfaldlega þannig að það er miklu einfaldara að fá ferðamenn til að fara frá Reykjavík til Ísafjarðar heldur en frá Frankfurt til Ísafjarðar. Það er alveg sama hvernig við snúum því. Um leið og kúnninn er kominn til Íslands þá er betra að fá hann til að hreyfa sig innan Íslands heldur en að hreyfa sig til Íslands í byrjun. Þannig að þetta eru gífurlegir möguleikar sem ég held að séu að skapast með því að fá allan þennan fjölda inn. Byggja þá upp einhverja þjónustu, einhverja afþreyingu sem að þetta fólk hefur þá til að kaupa af okkur hvar sem er um landið.

Aðeins í kring um þróun farþegaflutninga innanlands. Þið sjáið hérna hvað hefur verið að gerast. Innanlandsflug í sjálfu sér hefur verið í miklum vexti, alveg frá 1971, það er stöðug 3-5% aukning á ári búin að vera allt þetta tímabil. Það eru smá niðursveiflur hérna í kring um '82-'83, '92 en annars er þetta allt uppávið. Hluti af þessu er náttúrulega að ferðamenn, erlendir ferðamenn eru

raunverulega farnir að nýta sér betur þessa möguleika sem að skapast í þessu flugi og þarna held ég að liggja miklir möguleikar að það er hægt að fara á 40 mín. meira og minna hvert sem er frá Reykjavík út á land. Þannig að raunverulega enn og aftur eru hér miklir möguleikar.

En hvað er þá vandamálið. Er þetta eitthvað vandamál sem að við erum að horfa á hérna. Afhverju hefur landsbyggðinni gengið illa að vera með í þessu? Eða hefur henni eitthvað gengið illa að vera með í þessu? Manni heyrir menn kvarta mikið og segja að það safnast allt í Reykjavík og það kemur enginn til okkar og hvað eigum við að gera og við fáum ekki hluta af þessum pakka. Nú af hverju hefur það þá gengið illa? Þessi skoðun hefur heyrst eins og kannski kom hér aðeins fram í morgun hjá Tómasi að lausnin væri að fara að fljúga eitthvað annað og flytja fólkið beint út á land. Ég bara trúi ekki að þetta sé vandamálið. Vandamálið snýst ekki um það að Reykjavík sé þetta aðdráttarafl. Ég lít á möguleikana fyrst og fremst. Möguleikarnir liggja í því að fólkið er komið til landsins. Þarna liggja möguleikarnir.

Ég held að við ættum aðeins að læra af því hvernig. Þetta er nú ekki í fyrsta sinn sem að menn ætla að fara að fljúga beint, það var styrkur veittur til Saga Reisen frá Sviss til að fljúga til Akureyrar og þeir flugu meðan menn borguðu og svo hættu menn að borga og þá hættu þeir að fljúga. Annað sem að gerðist líka var að þetta hafði í sjálfu sér lítil áhrif á ferðaþjónustu norðurlands annað en að fólkið kom þangað og keyrði frá Akureyri, þannig að ég held að þetta sé ekki lausnin, þetta er spurningin um hvort kemur á undan, hænán eða eggjð. Það er ekki vandamálið að það sé ekki flogið beint á þessa staði, ég held að vandamálið sé allt annað.

Við erum bara ekki að skilgreina þetta á réttan hátt. Það er enginn óvinur í Reykjavík, óvinurinn ef við viljum skilgreina hann hann situr í Finnlandi því að það er staðurinn sem að menn eru að bera sig saman við það er spurningin á ég að fara til Finnlands eða á ég að fara til Íslands. Á ég að fara til norður Noregs eða á ég að fara til Íslands. Við eigum miklu frekar að líta í eigin barm og sjá hvar er styrkleiki okkar og hvernig ætlum við að selja okkar vöru og hvar ætlum við að byggja þetta upp og hvar eru tækifærin til að byggja á.

Svona aðeins til að vera leiðinlegur. Gæti vandamálið verið hrepparígur? Byrjendabragur? Skortur á samstöðu? Léleg markaðssetning? Of litlar einingar? Lítil þekking á markaði og aðstæðum? Gæti þetta hugsanlega verið ástæðan fyrir því að okkur gengur þetta illa? Ég vil fullyrða að við þurfum að minnsta kosti að skoða þetta mjög vel. Við megum ekki gleyma því að ferðaþjónustan á Íslandi er mjög ung atvinnugrein. Það er varla til annarrar kynslóðar ferðaþjónustuaðili á Íslandi. Þetta er fyrst og fremst að við erum að fara hér úr fiskveiðum og landbúnaði yfir í ferðaþjónustu á síðustu 10-20 árum. Í Austurríki hittirðu fjölskyldur sem að hafa stundað ferðaþjónustu síðan fyrir Kristsburð og þeir eru aðeins farnir að átta sig út á hvað þetta gengur, þeir eru aðeins að ná þessu. Við erum svolítið föst í því eins og kom reyndar fram í morgun, við erum

ennþá útgerðarmenn að róa bara og klára þetta og drífa í þessu og þetta er það sem gerir okkur kannski svolítið sérstök líka en þetta er líka kannski ákveðið vandamál hjá okkur. Það er svona, ekki neikvætt meint, ákveðið amatörismi ríkjandi hjá okkur í ferðapjónustu og ég held að það sé raunverulega eitt af vandamálunum.

Samstaða á svæðum. Það er raunverulega stórt vandamál held ég, að við erum oft að keppa innbyrðis. Reyndar gaman að sjá hvað menn eru að gera hér á Vestfjörðum, þeir eru farnir að líta á þetta sem eitt svæði. En ef þú ferð norður í land, þar eru menn ennþá að tala um sitt svæði, sína sveit. Eðlilega, en oft á tíðum er miklu betra hugsanlega að líta á þetta sem eina einingu og selja þetta þá sem eina einingu til þess að hafa þá eitthvað að selja. Því við skulum ekki gleyma því að ferðamaður kemur ekki nema að hafa eitthvað til að kaupa.

Við verðum að skilgreina þetta betur. Vitum við hvað hann vill? Ég lít þannig á að það sem við þyrftum að gera í ferðapjónustu almennt er að reyna að skilgreina miklu betur og reyna raunverulega kannski að skipta landinu niður í svæði og reyna að finna styrkleika þessara svæða og markaðssetja það út frá því og vera með einhver lengri plön á því hvernig við ætlum að byggja þetta upp. Höfuðborgin hefur gert þetta og það hefur tekist vel. En það er ekki þar með sagt að það sé ekki hægt að gera þetta líka á Vesturlandi eða Vestfjörðum eða Norðurlandi eða Austurlandi, Suðausturlandi eða Suðurlandi. Ég held að þarna ef við tökum t.d. staði eins og Norðurland. Í heild sinni hefur Norðurlandið mjög margt að selja. Það er þarna næststærsta borg á Íslandi, Mývatn, það er hvalaskoðun, það er river rafting, það eru hestar. Það er fullt af hlutum sem hægt er að selja þarna en okkur gengur kannski svolítið illa að koma því á framfæri við þá sem eru að selja vöruna hvað er Norðurland raunverulega að gera, hvað er þarna í boði, hvað er þarna á svæðinu til að skoða og gera.

Það hefur hvert svæði sitt sérkenni, Vestfirðir hafa sitt, Vesturland hefur sitt og Suðausturlandið jökla og hvað það er sem við finnum. Það er í sjálfu sér verkefni manna að horfa á það en ég held fyrst og fremst að það sem skorti hér fyrst og fremst er samstaða. Að menn svona líti á þetta sem lengri tíma verkefni. Við segjum oft að það tekur þrjú ár að koma vöru á markað og það hentar okkur Íslendingum afskaplega illa því að við viljum helst að það taki ekki nema þrjá tíma og erum afskaplega óþolinmóð ef það kemur ekki strax á fyrsta ári fullt af ferðamönnum.

Ég tók aðeins forskot á sæluna, ég ætlaði að reyna að búa til svona smá SVOT analísu á þessu. Það er nefnilega fullt af styrkleikum sem við höfum. Það kom fram í morgun að uppbygging utan R.víkur hefur verið mikil og þetta er ákveðið vandamál. Þetta er ekkert vandamál, þetta er styrkleiki! Það er fullt af fínum hótélum út um allt land, fullt af aðstöðu, fullt af möguleikum til þess að byggja á. Það gengur ekki nægilega vel í dag en það er búið að byggja þetta og þetta

er þarna og það er fullt af möguleikum. Það er sérstaða á hverju svæði fyrir sig sem unnt er að byggja á.

Vestfirðirnir hafa fullt af hlutum sem eru sérstakir hér og á að vera hægt að selja. Við gleymum því oft að útlendingurinn er ekki kominn til að fara til Spánar. Versti óvinur Íslendinga er oft sá þegar við erum að standa hér og segja "How do you like Iceland, the wether was better yesterday" Kannist þið við þetta. Við erum alltaf hér að afsaka allt í kring um okkur. Veðrið var miklu skárra í gær og það verður örugglega skárra á morgun líka. Þetta er ekki það sem kúnninn er að versla. Hann er að kom hér til að skoða sérstöðu landsins, ekki Spán.

Veikleiki. Það er eiginlega engin samstaða á svæðinu eða mjög lítil og það þarf að taka miklu fastar held ég á þessum hlutum. Einingarnar eru alltof litlar hjá okkur. Við erum með fyrirtæki sem eru svo lítil að þau geta varla ja, þetta er eiginlega varla hægt að kalla undir rekstur. Þið getið rétt ímyndað ykkur hvað er erfitt að markaðssetja fyrirtæki sem að á ekki peninga fyrir launum í hverjum mánuði þannig að þú kemur ekkert vörinni á markað.

Fjármagnið af skornum skammti, byrjendabragur, markaðsþekkingin lítil. Ógnanir, erfitt að fá fjármagn til að fjárfesta í ferðaþjónustu hvort sem að hún er ný eða eldri. Aðrir áfangastaðir sem selja svipaða vöru. Auðvitað er sá taprekstur sem að hefur verið undanfarin ár ógnun við þennan rekstur hjá okkur en ég held að tækifærin séu raunverulega langtum meiri og stærri. Það er mjög stór markaður þarna úti og það er tiltölulega lítið unninn markaður. Landsbyggðin hefur fullt af hlutum, Reykjavík hefur þann ókost að þetta er orðin eins og hver önnur borg þetta er bara svona stórborg. Hið raunverulega Ísland getur legið fyrir utan og verið að selja allt aðra hluti sem að menn hafa áhuga á eftir að menn eru búnir að ákveða einu sinni að koma til landsins.

Þetta er sem sagt ekki bara eitthvað borgarlíf hérna á Íslandi heldur fullt af öðrum hlutum og það eru tækifæri í þessum mikla fjölda sem að þegar er kominn, eins og ég sagði það er betra að fá menn til að koma frá Reykjavík til Ísafjarðar eða Akureyrar eða hvert þeir eru að fara heldur en frá Frankfurt til þessara staða. Þetta eru sem sagt endalausir möguleikar og ég held að við ættum að horfa fyrst á fremst á það, horfa fram á veginn og reyna að fá betri samstöðu og betri framtíðarsýn á þetta sem ég held að sé fyrst og fremst það sem vanti hjá okkur.

Aðeins í kring um innanlandsflugið. Það hefur nú komið fram að innanlandsflug hefur verið að dragast saman. Við höfum sagt það hjá okkur að þetta er þróun sem að hefur gerst allstaðar í heiminum og verður vart stoppuð. Þetta gerðist í Bandaríkjunum þegar frelsið var og þetta gerðist í Evrópu þegar frelsið var gefið. Það eru fleiri hundruð áfangastöðum færra í Bandaríkjunum eftir að menn gáfum þar frjálst 1972 heldur en var áður. Það er fleiri hundruð áfangastöðum færra líka í Evrópu heldur en var áður þannig að flug og allar aðrar samgöngur

hverjar sem þær eru þær þjappast saman á stærri staði. Það er þróun sem að er og verður og mun verða.

En þið sjáið aðeins hvernig þetta lítur út hjá okkur. Akureyri er langstærsti staðurinn hjá okkur, 41% af farþegum okkar er að fara milli Reykjavíkur og Akureyrar. Síðan eru þessir þrír staðir aðrir, Ísafjörður, Vestmannaeyjar og Egilsstaðir sem eru að bera þetta frá 13-20% þannig að þessir fjórir staðir eru yfir 90% af okkar farþegum. Þannig að það má nú reikna með því að ferðaþjónustan sem að er og verður byggð upp mun byggjast eitthvað í kring um þessa staði. Þetta er svona miðstöð almenningssamgangna á Íslandi. Þetta er í raun eina almenningssamgöngutækið á Íslandi sem að hefur verið eitthvað vaxandi á undanförunum árum.

Ég held að lykillinn sé betra samstarf og samvinna á helstu svæðum. Ég held að byggja verði ferðaþjónustu upp á styrkleika ekki á því að herma eftir öðrum. Það að einhver snjósleði gangi vel í Reykjavík þarf ekki endilega að þýða það að hann gangi vel einhverstaðar annarsstaðar. Við þurfum að finna hvað hvert svæði hefur sérstaklega upp á að bjóða og nýta okkur það til uppbyggingar.

Þetta einfaldar markaðssetningu og einnig stærri einingar skapa meiri peninga og meiri möguleika til að koma þessari vöru á markaðinn. Við eigum langt í land ennþá en ég held að við séum eins og ég sagði aðeins byrjuð, mér finnst gaman að sjá hér hjá Vestfirðingum að þeir líta orðið á Vestfirði sem eitt svæði og greinilega ætla að markaðssetja það hér sem eitt svæði.

Að lokum. Þetta eru miklir möguleikar og ég held að menn verði að vera bjartsýnir. Þetta er atvinnugrein og ég held að það séu orðið fleiri sem vinna við ferðaþjónustu á Íslandi heldur en við fisk. Þetta mun vaxa áfram. Þetta eru miklir möguleikar og hægt að byggja á þessu, bæði sterka og vaxandi ferðaþjónustu og við verðum að horfa á sérkenni okkar og einkenni okkar og byggja á því frekar heldur en einhverjum ja, við eigum að hætta bara að horfa til baka og fara að horfa á og byggja upp til framtíðar.

Takk fyrir.

Áslaug Alfreðsdóttir

Tækifæri landsbyggðar í ferðaþjónustu.

Það er mjög áhugavert að velta þessarri spurningu fyriri sér og hvers vegna við þurfum að spyrja hennar, því það er í raun og veru landið og nátturan sem við erum og höfum alltaf verið að selja til erlendra ferðamanna. Í tillögu sem ég var meðflutningsmaður í Ferðamálaráði árið 1991 sagði svo. " Í þessari atvinnugrein eins og í allri sölu, þarf að vera hægt að bjóða stöðugt upp á eitthvað nýtt, þannig þarf að leggja aukna áherslu á vörðupróun ekki síður en landkynningu. Vörðupróun til að dreifa ferðamönnum víðar, og vörðupróun til að lengja ferðamannatímamann." Þetta var fyrir tíu árum, þegar erlendir ferðamenn

voru 143 þúsund en árið 1999 voru erlendir ferðamenn 262 þúsund og við erum enn að ræða þessi mál.

Það þarf vöruþróun og fjármagn til þess að geta stundað vöruþróun. Þetta er kjarni málsins. Á þessum áratug hefur ferðamönnum ekki bara fjölgað um helming heldur hefur orðið mikil breyting á ýmsum öðrum þáttum ferðaþjónustu. Veruleg aukningin ferðamanna hefur orðið utan hins hefðbundna háannatíma, sumarsins, og er það í samræmi við þá þróun sem mun verða á næstu árum.

Við lifum á öld breytinga og við vitum öll að ferðalög eru að verða algengari, styttri og ákveðin með mun styttri fyrirvara. Ferðamenn vilja dvelja stutt og sjá mikið. Þetta sjáum við glögglega hér á landi, meðaldvalartími útlendinga hefur styst á undanförunum árum, auk þess sem ferðavenjur fólks af mismunandi þjóðerni eru afar ólíkar. Fyrir 10-15 árum síðan þegar ég var að reka hótél í Reykjavík þótti það tíðindum sæta ef ferðamenn gistu þar fleiri en eina nótt, fyrir og eftir ferð út á land, og erlendir ferðamenn voru nær óþekktir á veturna nema sem Stop over farþegar á leið yfir hafið.

Þá var það landið sjálft og ferðalagið um landið sem fólkið var að sækjast eftir. Þá var algengt að erlendir ferðamenn dveldu hér á landi í 10-14 daga, jafnvel í 3 vikur að sumarlagi og ferðamenn á veturna voru afar fáir. Nú eru allar sumarferðir mun styttri allt niður í 5-7 daga og ferðamenn að vetrarlagi eru stór hluti af erlendum ferðamönnum. Einnig hefur orðið mikil breyting á skiptingu ferðamanna á milli höfuðborgarsvæðisins og landsins alls, á sama tíma og gistirými úti á landi hefur aukist, en fjölgun gistinátta verður helst í Reykjavík utan háannar. Verð á gistingu hefur hækkað umtalsvert í Reykjavík á sama tíma og það hefur ekki breyst mikið úti á landi.

Nú er svo komið að arðsemi hótela í Reykjavík fer að teljast viðunandi, hótelin geta endurnýjað og lagfært hjá sér, en samt sem áður eru fjárfestar ekki tilbúnir til að leggja fjármagn í nýbyggingar á höfuðborgarsvæðinu. Ferðaþjónustan og hótélrekstur sér í lagi eru einfaldlega ekki nógu arðbær fjárfesting. Úti á landi er vertíðin stutt og arðsemin lítil og staða þeirra fyrirtækja því erfið. Það er reyndar mjög alvarlegt hversu lítil arðsemi í ferðaþjónustunni er. Stærstu fyrirtækin í greininni eru alls ekki að skila eigendum sínum viðunandi arðsemi. Þetta leiðir til þess að nýsköpun og endurnýjun verður takmörkuð.

Að þessum formála sögðum þá er eðlilegt að spyrja hvort við sem störfum úti á landi höfum staðið okkur í því að fylgja eftir þessum breytingum. Mitt svar er já og nei. Ef við lítum áratug aftur í tímann, þá sjáum við að það var úti á landi sem nýsköpun og þróun í ferðaþjónustu átti sér stað. Ekki eingöngu í fjölgun gististaða heldur miklu frekar í uppbyggingu dægradvalar út um allt landi. Þar má nefna; Jöklaferðir frá Hornafirði, Bátsferðir frá Stykkishólmi og Vestmannaeyjum Hestaferðir í Skagafirði

Hvalskoðun á Húsavík og mikil uppbygging safna í öllum landhlutum s..
Síldaminjasafn á Siglufirði, Vesturfarasafn á Hofsósi, sjóminjasafn á Ísafirði,
Ósvör í Bolungarvík og svo mætti áfram telja.

Þetta var erfitt og dýrt, sumarið stutt og fjárfestingarnar miklar og nýting léleg,
auk þess sem ferðaskrifstofurnar voru seinar að taka við sér og ekki tilbúnar til
þess að auka kostnað í ferðum sínum með því að nýta þessa þjónustu.
Eldmóður frumkvöðlanna var mikill og þeir voru tilbúnir að leggja allt undir til að
láta drauma sína rætast og halda fyrirtækjunum gangandi. Mörg af þessum
fyrirtækjum hafa lagt umtalsverða fjármuni í vöruþróun og markaðsstarf, en
það hefur ekki dugað til. Fjárfestingin var of mikil, ferðamantímabilið of stutt
og ferðamenn of fáir.

Mjög mörg af þessum fyrirtækjum hafa átt verulegum erfiðleikum og sum hafa
alls ekki komist á flug. En það er eins og oft þegar búið er að eyða ótrúlegum
tíma, orku og peningum í að búa til vöruna, byggja upp og kynna, þá er
úthaldið og þolinmæði fjárfestana á þrotum og frumkvöðlarnir gefast upp eða
fara á hausinn. Þá koma markaðsmennirnir sem setja hlutina í nýtt samhengi og
eru tilbúinir að byrja upp á nýtt, jafnvel á nýjum stað.

Risið hafa upp fyrirtæki á Stór - Reykjavíkursvæðinu sem nýta sér þá vinnu sem
frumkvöðlarnir höfðu lagt í. Þessi fyrirtæki njóta nálægðar við markaðinn og
fjöldann og þar er auðveldara fyrir ferðaskrifstofurnar að selja ýmsar ferðir, sem
dagsferðir sér, en ekki sem hluta af fyrirfram ákveðinni ferð. Auk þessa hefur
höfuðáherslan í markaðssetningunni erlendis undanfarin ár verið á Reykjavík
sem áfangastað og þá sérstaklega yfir veturinn.

Einnig hafa verið miklar breytingar í íslensku þjóðfélagi og viðhorf til
landsbyggðarinnar er annað. Það er áberandi hversu sölufólk bæði innanlands
og erlendis, þekkir landið lítið og það er augljóst hversu erfitt þeim þykir að
selja landið. Þetta fólk er ekki nógu sannfært um þá vöru sem það er að selja,
svo ég tali ekki um svæði eins og Vestfirði, þangað sem fáir hafa komið. Þetta
fólk getur ekki séð fegurðina í landslaginu og kyrrðinni, þeirri auðlind sem við
erum að bjóða og teljum að flestir ferðamenn vilji upplifa.

Þessir sölumenn sem eru að setja saman ferðir og selja skynja það þannig, að
úti á landi sé ekkert um að vera, ekkert að sjá og þar er líka alltaf vont veður.
Að vísu geta komið nokkrir góðir sumardagar á norður og austurlandi. Við
skulum svo ekki gleyma samgöngunum. Á sumrin eru vegir vondir, hættulegir
og vegalengdir óheyrligar. Á veturna er ófært upp fyrir Elliðaárbrekku, nema í
dagsferðir og flugið við ræðum ekki um það hér, það er alltaf ófært eða alltof
dýrt að fljúga innanlands.

Sannast sagna hefur ferðaþjónustan úti á landi átt erfitt uppdráttar, vegna
þessa hugarfarslega þröskulds sem er ótrúlega hár hjá mörgum og ekki bætir úr
skák að arðsemi hefur minnkað mikið og því eru fyrirtækin ekki í stakk búin til
að verja mikilum fjármunum í vöruþróun, nýsköpun og markaðssetningu.

Nýliðarnir gera sér í fæstum tilfellum grein fyrir því að það þarf 7-10 ára úthald til að varan verði þekkt og þá oftast en ekki er allt komið í óefni. Sveitarfélögin eru lítil og veikburða og hafa fá bolmagn til þess að leggja í mikla kynningu á svæðum sínum.

En eru þá tækifæri á landsbyggðinni? Svar mitt er auðvitað já. Sterkustu hliðar landsbyggðarinnar eru náttúra og mannlíf í víðustu merkingu þeirra orða. Ekki bara ósnortin náttúra heldur líka birta, myrkur, hljóð og kyrrð og mannlífið sjálft í landinu. Til þess að gestir njóti þessara gæða þarf að dvelja í nátturunni. Dagsferðir duga ekki.

En hvernig eigum við að koma þessum skilaboðum til ferðamannanna?. Með nýrri tækni munum við sjá breytingar í söluferlinu og þessar breytingar eru nú þegar farnar að hafa áhrif. Ferðamaðurinn mun hafa mun betri upplýsingar t.d. vegna netsins og því mun markaðurinn verða gagnsærri og ferðamaðurinn mun skipuleggja ferðir sínar sjálfur og kaupa beint. Þessir ferðamenn munu leggja mikla áherslu á fá sem bestar upplýsingar á sem skemmstum tíma og hann er tilbúinn til að prófa eitthvað nýtt og þessi viðskiptavinurinn verður nær þeim sem eru að selja þjónustu.

Í þessu liggur einn af möguleikum okkar. En þetta er ekki nóg, við verðum að fá ferðamennina til að koma til okkar. Við verðum að gera áfangastaðinn heillandi og það verður að vera auðvelt að komast þangað. Upplýsingar um staðinn verða að vera aðgengilegar og ferðalög aðveld. Samgöngur þurfa að vera góðar og áræðanlegar. Vegasamgöngur og breytingar í flutningum hafa leitt til þess að vegir teppast sjaldan. Tækjabúnaður flugvalla batnar stöðugt og færri dagar detta úr flugi vegna veðurs en áður. Einn af þröskuldum við að koma ferðamönnum út á land er hversu illa Keflavíkurflugvöllur er tengdur við rútur og innanlandsflugið og því þarf að tengja samgöngur úr millilandaflugi beint við umferðamiðstöð eða innanlandsflug.

Eins og málum er nú háttað er ótrúlega erfitt fyrir ferðamenn að komast alla leið út á land beint frá útlöndum, án þess að koma við og gista í Reykjavík. Nútíma ferðamaður er ekki tilbúinn til að eyða tíma sínum í slíkt, auðvitað vilja útlendingarnir, sjá Reykjavík, en þeir vilja ekki bara sjá Reykjavík og restina í sjónauka eða í mýflugumynd. En það er ekki nóg að komast á staðinn. Við verðum að hafa fjölbreytta gistingu, dægradvöl, auk þess sem menning, saga og náttúra þurfa að vera aðgengileg.

Við verðum að gera náttúruna aðgengilega fyrir ferðamenn. Það er ekki nóg að segja. Þarna er fjall, það er gaman að ganga upp á topp. Ferðamaðurinn verður að sjá tilgang með ferðinni. Það er heldur ekki nóg af hafa allt á kafi í snjó ef við getum ekki boðið upp á gönguskíðaferðir eða snjósleðaferðir upp fjöll og firnindi. Til þess að geta unnið markvisst að þessu þarf að vinna að sameiginlegri stefnumótun fyrir hvern áfangastað, þar sem sérkenni hvers staðar eru skilgreind, þar sem áherslur eru mismunandi eftir stöðum og eftir

árstíðum. Í þessari stefnumótun þarf að tryggja að ferðamaðurinn geti notið vissrar grunnþjónustu allt árið.

Samvinna allra þeirra sem starfa á sama stað þarf að vera meiri, þar sem við höfum ekki bolmagn til þess að standa ein að uppbyggingunni. Það er ekki nóg að hafa hótél og fjall, við verðum að geta boðið upp á ýmislegt annað. Það er nefnilega landið, fólkið og menningin sem við þurfum og eigum að leggja áherslu á til að fjölga ferðamönnum og í því liggja möguleikar okkar jafnt á sumri sem vetri.

Tengsl heimamanna við náttúru og sögu eru sterk. Ferðamenn kunna best að meta það þegar fróðir heimamenn segja söguna. Menn eins og Geir í Ósvör og Egill á Hnjóti. Það eru líka heimamenn sem þekkja náttúruna best. Þeir þekkja hvern hól og hverja hæð. Þeir þekkja fuglana og plönturnar, þeir þekkja veðrið og birtuna. Þetta kunna ferðamenn að meta og vilja fá að njóta þessa.

Margir staðir hafa ekki verið uppgötvaðir og eru spennandi og framandi. Ísland hefur verið heillandi land fyrir þá sem vilja fara ótroðnar slóðir og heimsækja staði sem enn eru lítt þekktir. Víða um land eru ótal staðir sem enn eru óþekktir og nær ósnortnir og því spennandi og framandi.

Margir erlendir ferðamenn koma hingað til að vitja róta sinna, þeir vilja komast í snertingu við land og ættingja og þeir vilja njóta leiðsagnar staðkunnugra sem kunna að segja söguna og tengja hana stöðunum.

Ferðamennirnir vilja komast í meiri snertingu við fólkið sjálft. Gestrisni Íslendinga er mikil og úti á landi erum við enn nokkuð miklir sveitamenn í þeirri jákvæðu merkingu að vilja þjóna gestum. Flestir ferðamenn koma frá stórborgum. Þeir vita ekki hvað kyrrð er og þekkja ekki fámennið. Þeir heillast af því að sjá þessu litlu þorp sem kúra utaní fjallshlíðunum, hvert með sínu lagi og sérkennum. Ísland er talið öruggt land og úti á landi eru hætturnar enn færri, en við verðum að geta tryggt gæði og áræðanleika þjónustunnar sem er í boði

Menningin blómstrar um allt land. Í hverju þorpi, í hverri sveit og á hverjum sveitarbæ eru einhvers konar menning. Við þurfum bara að koma henni í söluhæfan búning. Með aukinni umhverfisvitund síðustu áratuga hefur áhugi ferðamanna aukist á því að njóta náttúrunnar og taka meira þátt, frekar en vera áhorfendur. Sú dægradvöl sem boðið er uppá verður að vera í samræmi við þessar óskir /kröfur ferðamanna. Ferðamenn vilja njóta útvistar í hreinu og tæru lofti og þá skiptir veðrið ekki alltaf máli.

Og veðrið. Í könnun sem gerð var á vegum Byggðastofnunar fyrir nokkrum árum og fjallaði um viðhorf Íslendinga til búsetu, var það einmitt veðrið sem fékk hæstu einkun víðast úti á landi, jafnvel á Vestfjörðum, en það fékk lága einkunn hjá Reykvíkum. Veturinn er áræðanlega betri á flestum stöðum á

Íslandi en í Reykjavík og þar er hægt að sameina svo marga hluti sem eru sérstakir fyrir Ísland ,hvergi eru stjórnurnar fallettri, hvergi eru norðurljósin bjartari og hvergi er kyrrðin meiri. Auðvitað eru sérkennin mun fleiri en í þessum þáttum liggja möguleikar okkar.

Til að ná sem bestum árangri verðum við að breyta hugsunarhættinum. Við verðum að styrkja það sem fyrir er og lengja þann tíma sem ferðamenn koma út á land og við verðum að nýta þær auðlindir sem við höfum, landið, fólkið og menninguna og trúna á okkur sjálf, trúna því að ef við gerum vel þá uppskerum við í samræmi við það . Ef við gerum þetta ekki munum við missa sérstöðu okkar sem ferðamannaland. Tískusveiflur eru í ferðalögum eins og mörgu öðru og við verðum að standa okkur í að uppfylla væntingar ferðamannanna og selja þeim drauminn.

Við þurfum að laða fram ofangreind sérkenni okkar og þróa heildstæða söluhæfa vöru, þar sem hver áfangastaður hefur sitt aðdráttarafli. Ef okkur tekst þetta mun okkur vegna vel.

Reinhard Reynisson

Tækifæri landsbyggðar í ferðapjónustu.

Ráðstefnustjórar, ágætu ráðstefnugestir.

Viðfangsefnið eða umfjöllunarefnið hér heitir: Tækifæri landsbyggðarinnar í ferðapjónustu. Ég vil kannski alveg eins nefna þetta: Tækifæri landsins í ferðapjónustu. Það má spyrja þeirrar spurningar hvort að tækifæri landsbyggðarinnar í ferðapjónustu sé með einhverjum hætti öðruvísi en t.d. tækifæri suðvesturhornins eða höfuðborgarsvæðisins. Í sjálfu sér eru tækifæri bara tækifæri þar sem þau birtast en því miður þá er mín niðurstaða svona við skoðun á þessu sú að það séu kannski tveir þættir sem að valda því að það eru svona heilt yfir ekki munur á tækifærunum heldur munur á möguleikanum á að koma þeim í framkvæmd.

Ég byggi kannski skoðun mína á tvennu í þessu. Ég vil taka það fram að þetta þarf ekki endilega að þýða það að það sé neikvætt á landsbyggðinni alfarið og jákvætt hinum megin. Ég held nefnilega að það sé alveg ljóst að þeir erlendu ferðamenn sem hingað koma, sem að eru að langstærstum hluta vel stæðir Evrópubúar og norður-Ameríkubúar, þeir eru að koma hingað til landsins til að njóta náttúrufegurðar þess, auðnarinnar eða hvað viljið þið kalla það víðáttunnar, óbeislaðrar náttúru og samspils mannsins við hana. Og það er ljóst í mínum huga að alla þessa þætti er að finna í miklu hærra hlutfalli en í þéttbýlinu við Faxaflóann.

Hin hliðin á málinu sem er kannski svona kerfislæg svolítið líka eða liggur í umhverfinu er að sterkustu, hvað eigum við að segja, hagsmunaaðilarnir, sterkustu hagsmunirnir liggja í þessari grein eðlilega eins og s.s. flestum öðrum atvinnugreinum í landinu þar sem fjármagnið liggur í landinu þ.e.a.s. á suðvesturhorninu. Þetta tvennt skýrir svona umgjörðina kannski í mínum huga.

Nú ég vil leyfa mér að taka nýlegt dæmi um þetta í sjálfu sér sem er það sem hér hefur m.a. komið fram að það hefur náðst verulegur árangur í því að auka gistinýtingu á höfuðborgarsvæðinu utan háannar. Það er öflug markaðssetning erlendis sem að skila sér en hún er fyrst og fremst að skila sér í því að aukinn fjöldi ferðamanna kemur á ákveðinn stað landsins. Mér brá dálítið um daginn þegar að forsvarsmenn íslenskrar ferðapjónustu, eða það mátti skilja það þannig, að þeir teldu sérstaka ástæðu til þess að skoða það með hvaða hætti væri verið að fjárfesta í ferðapjónustu á landsbyggðinni og það jafnvel örlaði á þeim ótta að opinberir aðilar væru þar að stuðla að einhverju sem hétu óþarfa uppbygging. Það var ekki annað að skilja að í stað þeirrar uppbyggingar að þá vildu menn sjá frekari uppbyggingu á höfuðborgarsvæðinu væntanlega til þess að styrkja þá stöðu sem að þar er fyrir enn frekar.

Nú framtíðarsýnin gæti þá verið sú að ferðamenn færu í skipulagðar dagsferðir út frá höfuðborginni og skoðuðu náttúruperlur landsins. Nú er það auðvitað svo að innkoma flestra erlendra ferðamanna er í gegnum Keflavík og enda ekki um það að ræða að ferðamönnum verði dreift jafnt um allt landið. Við erum þó hygg ég ekkert eina þjóðin sem er í þeirri stöðu að flestir eða allri erlendir ferðamenn komi inn á einum stað. Nágrannar okkar hér í Færeyjum eru að því er mér skilst að glíma við svipuð vandamál eða viðfangsefni. Þeir virðast þó sjá það sem lausn á því að selja alla landsbyggðina, þ.e. að selja allt landið en horfa ekki á þennan eina punkt, vinna á, þessari hvað á ég að segja, þessari ofsetnu fjárfestingu á hluta landsins og vannýttu þá annarsstaðar með því að dreifa sölunni.

Mér þótti það raunar mjög ánægjulegt að heyra það hér í morgun að Ferðamálaráð ætlar að taka mál upp með þessa sýn í huga. Uppbygging grunngerðar í samfélaginu hefur veruleg áhrif á þá möguleika sem að atvinnugrein eins og ferðapjónusta hefur, bæði til þess að þróa eða búa til vöru og svo að selja hana. Vegakerfi, flugsamgöngur og almennt aðgengi að náttúruperlum eru allt þættir sem að ráða því í raun hvaða vöru er hægt að framleiða og selja og hvað ekki. Sá vöxtur sem að orðið hefur í ferðapjónustu víða á landsbyggðinni hefur að mörgu leyti orðið þrátt fyrir, getum við sagt, ástand vegakerfisins frekar en kannski vegna þess. Sem segir okkur auðvitað hvílíkt aðdráttarafl náttúra landsins er fyrir hina erlendu gesti okkar. Mikilvægi uppbyggingar vegakerfis með bundnu slitlagi verður þannig seint ofmetið.

Það ástand sem nú er uppi um þessar stundir í áætlunarflugi í landinu er annar þáttur sem að hefur veruleg áhrif á þróunarmöguleika og sóknarfæri greinarinnar a.m.k. utan höfuðborgarsvæðisins. Veruleg fækkun áætlanastaða í innanlandsflugi hlýtur að takmarka eða hafa áhrif á það með hvaða hætti framboð á mögulegum pakkaferðum eða styttri ferðum verður og hlýtur að binda það dálítið við áfangastaði flugsins og næsta nágrenni þess.

Þessi grunngerð samfélagsins og þar með talið samgöngupátturinn sem að ég er kannski sérstaklega að horfa á hér í þessu samhengi hefur þó kannski þegar við

hugsum málið í botn miklu meiri óbein áhrif á möguleika ferðapjónustu landsbyggðarinnar en sem nemur einhverjum beinum áhrifum út frá því sem ég var að reka hér að framan hvert er hægt nákvæmlega að flytja ferðamenn í hverskonar flutningstæki. Það er nú einu sinni margrannsakað að búsetuval fólks það ræðst ekki lengur af tiltölulega fáum velmælanlegum þáttum eins og atvinnutekjum og slíku heldur er um að ræða tiltölulega flókna mynd þar sem aðgengi að ýmissi þjónustu og ásamt tilfinningunni fyrir því að vera í þeirri stöðu að geta farið nánast hvert sem er hvenær sem er ræður hvar þú vilt setja þig niður til búsetu.

Þáttur vel lærdra og menntaðra starfsmanna í öllum atvinnurekstri og ekki síst í ferðapjónustu verður sífellt mikilvægari þáttur í uppbyggingu fyrirtækja sem ætla að standa sig í nútíma samkeppni. Þannig að ef að fyrirtæki er á landsbyggðinni, hvort sem að það er í ferðapjónustu eða öðrum greinum, eða ef fyrirtæki á landsbyggðinni eiga að geta staðið sig í samkeppninni þá þurfa þau að eiga aðgang að þessu hæfa, samkeppnishæfa starfsfólki. Eigi það það ekki þá verða þau undir í samkeppni fyrirtækjanna í þessari grein eins og öðrum og þar með kemur það upp sem ég vil leyfa mér að nefna hið gamla mynstur höfuðbóls og hjáleigu og hættan er sú að slíkt mynstur festist þá í sessi í íslenskri ferðapjónustu. Og slíkt mynstur tel ég að leiði til þess að möguleikar landsins í heild í ferðapjónustunni verði vannýttir.

Ég held að það sé þannig að stjórnvöld, og þá á ég kannski fyrst og fremst við ríkisvaldið vegna þess að þessir þættir sem að um er að ræða eru kannski meira á hendi þess, verða að mínu mati að svara ákveðnum spurningum varðandi það hvernig þau ætli og sjái fyrir sér uppbyggingu þessarar grunngerðar í samfélaginu hvort sem það er samgöngunetið eða aðrir þættir. Hvort að stjórnvöld ætli að hafa með marktækum aðgerðum áhrif á þá þróun eða hvort að þróun þessarar grunngerðar samfélagsins eigi að stærstum hluta að vera verkefni markaðarins á hverjum tíma.

Ég vil aðeins gera hér að sérstöku umtalsefni það sem ýmsir a.m.k. í ferðapjónustu norðanlands hafa nefnt sem öfgakennt viðhorf sem að ráða nú ríkjum hjá ýmsum opinberum aðilum sem að fara með stjórn þeirra landssvæða sem að tilheyra þjóðgörðum eða öðrum svæðum þar sem sérstök ákvæði gilda um meðferð lands vegna verndargildis. Menn spyrja gjarnan spurninga eins og þeirra: "Til hvers erum við að friðlýsa svæði, fyrir hverju á að vernda?" "Hvernig stendur á því að á Íslandi er ekki hægt að tala um þjóðgarð og mannvirkjagerð sem eitthvað sem að geti farið saman?" "Eru þjóðgarðarnir bara fyrir verðina og þá fáu sem eru það vel á sig komnir að þeir geti farið um allt fótgangandi?" "Hversvegna mega eldri borgarar sem eru farnir að eiga erfiðara með að hreyfa sig, já eða fólk með ungabörn, hversvegna mega þessir hópar ekki njóta náttúruperlanna eins og við hin?"

Þessar spurningar eru partur af, ja spurningaflóði sem að er eins og ég sagði farið að standa upp úr ýmsum forsvarsmönnum ferðapjónustunnar fyrir norðan

og það er kannski ekki alveg að ástæðulausu. Á því svæði sem að ég er á þá byggja menn mikið eða hafa miklar væntingar um nýtingu þeirra náttúruperla sem að eru á norðausturlandi sem eitthvert mesta færi í aðdráttarafli inn á það svæði fyrir ferðamenn.

En er þá ekkert hægt að gera? Er þetta allt saman vonlaus barátta, annarsvegjar við þrönga hagsmunagæslu stórfyrirtækja í ferðaþjónustu og hinsvegjar barátta við óvinveitt stjórnvöld? Nei, ég held ekki. Það er helling hægt að gera. En til þess að unnt sé að breyta þessari mynd þá held ég að það gildi alveg um fyrirtækin í ferðaþjónustu á landsbyggðinni eins og kannski önnur fyrirtæki á landsbyggðinni eins og kannski sveitarfélögin á landsbyggðinni að við þurfum að ná á þessum svæðum miklu betur saman um það hvert ætlum við, hvert ætlum við að fara? Ég held að það sé alveg ljóst vegna smæðar t.d. fyrirtækja í ferðaþjónustu þá eiga þau almennt mjög erfitt með að standa undir markaðssetningu hvort sem er fyrir eigin vöru og þjónustu hvað þá heldur að markaðssetja nánast heil svæði með sér.

Önnur hlið á þessu máli er svo sú að til þess að ná eyrum stærri ferðaseljendanna þá þurfa menn líka að geta sýnt fram á ákveðna getu eða bolmagn til þess að halda út það sem ég vil kalla markaðssetningartímann, þann tíma sem að menn voru að tala um hér fyrr í dag þ.e. þann tíma sem þarf á meðan vara er að sanna sig. Hafi menn ekki eða geti menn ekki sýnt fram á það bolmagn þá er mjög ólíklegt að stórir söluaðilar vilji taka vörur viðkomandi í sölu vegna þess að þegar góð vara er allt í einu horfin af markaðinum þá er ekki endilega víst að neikvæðu viðbrögðin af því lendi á þeim sem að framleiddu vöruna en gleymdu svo að framleiða hana daginn eftir. Hún lendir, neikvæða bylgjan lendi á þeim sem, ja ég leyfi mér að segja lét kannski í einhverjum tilfellum ginna sig til þess að selja vöruna sem að reyndist svo ekki til daginn eftir.

Ég segi því hiklaust að við og þegar ég segi við þá er ég að tala um fólkið á landsbyggðinni þurfum víða að standa okkur betur í okkar málum heima í héraði til þess að við getum náð þeim árangri sem við viljum. Stjórn og skipulag náttúruverndar í landinu þarf að breytast þannig að heimamönnum í héraði verði falinn sá málaflokkur í stað hins miðstýrða og kannski firrta náttúruverndar skipulagi sem er við líði í dag. Ég er klár á því að með faglegum vinnubrögðum okkar sjálfra og tók á þeim auðlindum sem að heimamenn á hverjum stað hefðu yfir að ráða skapaðist allt önnur staða til að vekja áhuga stærri fjárfesta og rekstraraðila í ferðaþjónustunni á að fjárfesta í ferðaþjónustu utan suðvesturhornsins.

Og þá kem ég kannski að ástæðu þess, eða a.m.k. ætla ég að koma aðeins að henni, að ég var beðinn að taka þátt í þessum umræðum í dag. Nefnilega því að ég er bæjarstjóri á Húsavík þó svo að ég eigi engan beinan þátt í hinum ævintýrlega vexti hvalaskoðunar þar í bæ. En þær ferðir eða sú starfsemi hófst árið 1995 og það ár fluttu rekstraraðilar 1.500 farþega. Árið eftir voru

farþegarnir orðnir 7.100. 1997 14.000, 1998 18.100 og í fyrra voru fluttir 19.900 farþegar í hvalaskoðunarferðir frá Húsavík. Það ár útnefndu a.m.k. Húsvískir hvalaskoðunarrekendur sig Hvalaskoðunarhöfuðborg Evrópu og ég trúí þeim algerlega.

Í ár þrátt fyrir það að annað fyrirtækið af tveimur sem að höfðu verið í rekstri í bænum hafi hætt rekstri og reyndar var það nú þannig eins og kannski víða í atvinnulífinu að menn þekkja að í þessu tilfelli sameinuðust fyrirtækin ekki heldur keypti einfaldlega sá stóri kannski þann minni. Þrátt fyrir það að það er einn söluaðili á ferðinni eða einn þjónustuaðili á ferðinni á þessu ári þá eru hvalaskoðunarfarþegar á Húsavík á þessu sumri roðnir á milli 20.500 og 20.600. Hvernig í ósköpunum gat þetta gerst? Þrátt fyrir þessa dökku mynd sem að ég var að draga upp hér áðan varðandi möguleika og tækifæri frumkvæðis á landsbyggðinni í ferðaþjónustu.

Ég hef mjög ákveðna skoðun á því hvernig þetta var hægt. Það er nú reyndar kannski galli við mig ég er alltaf að hafa ákveðnar skoðanir á allskonar hlutum en í þessu tilfelli er það alveg ljóst í mínum huga að forsendan fyrir því að þetta gekk var sú að þeir sem hafa staðið að uppbyggingunni þeir lögðu af stað með tiltölulega mjög skýr markmið. Þeir höfðu bæði ákveðna staðfestu segi ég og fjárhagslegt bolmagn til að lifa af mögru árin. En það ber auðvitað að geta þess í þessu eins og ég las fyrir ykkur tölurnar að þessi mögru ár þau urðu auðvitað í þessu tilfelli tiltölulega fá, miklu færri en menn eiga venjulega að venjast. Það má í raun og veru segja að strax 1997 þá hafi þessi þjónusta verið farin að skila ja verulegum tekjum, ég segi líka tekjum ekki hagnaði heldur tekjum til að standa undir þeirri fjárfestingu sem að þegar hafði verið lagt í og var reyndar þá framundan.

Annað atriði sem að ég held að hafi skipt verulegu máli við þessa uppbyggingu, sérstaklega kannski á seinni stigunum var það að það náðist mjög gott samspil á milli þessa rekstraraðila sem að voru að selja hvalaskoðunarferðirnar sem slíkar við aðra ferðaþjónustu á staðnum, hótélrekstur og hvalamiðstöð eða safn sem að er að byggjast upp núna svona í tengslum við þetta og það er alveg ljóst að sú uppbygging hún hefur sýnt sig í að bæta verulega við þá vöru sem að hvalaskoðunartúrinn væri einn og sér.

Og er þá ekki bara allt í himnasælu? Jú, svona að mestu. Það er þó þannig að við á Húsavík eða sérstaklega kannski ferðaþjónustan og hún ætti a.m.k. að velta því fyrir sér auðvitað þarf ég að gera það líka því að einhversstaðar þá þarf ég að fá skatttekjurnar í kassann. Hvar verða nú allar tekjurnar eftir af þessum 20.000 hvalaskoðunarferðamönnum? Þarna komum við aftur að sömu spurningunni, spurningunni sem að við munum aldrei svara endanlega og mun aldrei verða til lykta leidd endanlega heldur. Hvar verða tekjurnar eftir?

Mikið af þessum ferðum sem að eru seldar til Húsavíkur í hvalaskoðun eru dagsferðir og það sem að menn eru að horfa á núna er að tekjurnar sem að

verða eftir í bænum eru fyrst og fremst vegna hvalaskoðunarinnar sjálfrar og veitingasölu. Það er tiltölulega lítil gisting, hún dreifist víða og ég hafði kannski svolítið á hornum mér hér áðan dagsferðirnar út frá höfuðbólinu Reykjavík og það er í þessu samhengi sem að þær fara aðeins í beinin á mér. Það er að segja, við viljum sá að þetta hráefni sem að við getum horft svo á með fullri virðingu fyrir ferðamanninum þessir 20.000 ferðamenn sem að ekki voru að koma til Húsavíkur áður þeir eru nýtt viðfangsefni, nýtt tækifæri ferðaþjónustu ekki bara á Húsavík heldur norður í landi.

Mín megin niðurstaða af því að velta fyrir mér einhverju hugtaki sem heitir tækifæri landsbyggðar í ferðaþjónustu er sú að þau tækifæri verði ekkert sett undir einn hatt frekar heldur en tækifæri sem að uppi eru í ferðaþjónustu á suðvesturhorninu. Þó svo að eins og ég var að rekja hér áðan að ég telji að við sé að etja það sem við getum kallað svona kerfislægar hindranir fyrir því að landsbyggðin nái að nýta sín tækifæri, takist að lágmarka þessar hindranir þá er ég ekki hræddur um að menn nái að nýta tækifærin og markmiðið hlýtur að vera hjá okkur sem að erum úti á landi að rækta ávaxtatréð að reyna að fá ávextina til að detta niður sem næst trénu. Það er það sem allir eru að reyna.

Nú ferðaþjónusta á Íslandi og kannski ekki bara á Íslandi heldur víðast hvar um heiminn að undanskyldum hugsanlega sérstökum flatmögunarströndum sóldýrkenda þá er ferðaþjónusta í rauninni viðbót og verður ekki góð vara nema að í viðkomandi landi þrífist mannlíf sem að á sér einhvern tilverugrundvöll. Við viljum ekki a.m.k. í öllum tilfellum eingöngu horfa á land við viljum vita hvað er fólkið í þessu landi að gera og þessvegna held ég að ferðaþjónusta eigi hún að dafna á landsbyggðinni þá verði hún ákveðinn þáttur eða viðbót í fjölpættu atvinnulífi og það sé ekki um það að ræða að ferðaþjónustan komi í staðinn fyrir annað atvinnulíf, hún komi sem viðbót og þessvegna er uppbygging grunngerðarinnar og þar með segi ég ábyrgð þeirra sem að það hlutverk hafa verulega mikil og ekkert minni í þessari grein heldur en öðrum.

Og af því að ég er nú búinn að vera svona alvarlegur þá gat ég nú ekki annað ern farið að hugsa kannski ýmislegt skondið þegar að fyrsti frummælandi byrjaði hér áðan og sagðist aldrei þessu vant ekki ætla að tala um slæma afkomu í innanlandsfluginu. Ég gat ekki tengt það neinu öðru en því að hann ætlar að hætta að fljúga til Húsavíkur um mánaðamótin.

Takk fyrir.

Auður Anna Ingólfssdóttir **Tækifæri landsbyggðar í ferðaþjónustu.**

Fundarstjórar, samgönguráðherra, kæru vinir og samstarfsaðilar.

Við Magnús vorum nú aðeins að ræða saman þegar þeir voru að tala áðan, þeir töluðu svo lengi að við héldum að við værum alveg sloppin við að halda okkar erindi. Það er líka alveg ljóst að mikið af því sem ég ætlaði að segja er að sjálfsgöðu komið fram þannig að ég mun stytta mál mitt.

Mig langaði að byrja á því að segja að mér finnst ég vera í forréttindahópi að hafa fengið að fara út á land. Ég er búin að vera úti á landi núna í tvö ár og persónulega finnst mér það æðislegt. Það eru svo gífurlega mörg tækifæri að takast á við. Mér heyrir á öllum að við séum á botninum, getum við þá nokkuð annað en farið upp? Það sem mér finnst einna merkilegast við þessa atvinnugrein sem við störfum öll í, og störfum öll við er að hún varð ekki til í háskólanum. Hún var ekki mótuð af fræðimönnum eða sérfræðingum, hún bara varð óvart til. Og það er margbreytileikinn sem er svo skemmtilegur.

Við erum búin að heyra ýmislegt á síðasta ári um það hvernig á að bjarga landsbyggðinni og m.a. heyrði ég um eitt mál, eina hugmynd um aðgerðir til að auka ráðstefnuhald á landsbyggðinni. Þar sem ég hef starfað í 10 ár í ráðstefnudeild þá náttúrulega lagði ég við eyrun og mér fannst mjög spennandi að heyra þetta. En ein þessara hugmynda er að fyrirtæki og stofnanir sem að halda ráðstefnur sínar utan höfuðborgarinnar fengju virðisaukaskattinn tvöfalt endurgreiddan.

Eftir þessi ár í ráðstefnudeildinni þá velti ég nú fyrir mér hvernig þetta er framkvæmanlegt. Ég veit að ferðaskrifstofur eru ekki virðisaukaskattskyldar og ef þú vilt fá fagfólk til að annast ráðstefnuna þá veit ég ekki alveg hvernig á að framkvæma þetta, það verður örugglega eitthvað flókið. Ég veit að endurskoðandinn okkar hristir alltaf hausinn yfir þessu en ég er náttúrulega ljóshærð og bláeygð og veit ekki allt.

Ég spyr á móti, er þetta tækifæri fyrir okkur á landsbyggðinni að fá þetta í gegn? Persónulega tel ég þetta vera forsjá og björgunaraðgerðir. Björgunaraðgerðir eru framkvæmdar þegar einhver er deyjandi eða mjög veikur. Við erum fullfrísk, allavega á Austurlandi, og mikill kraftur í okkur og alls ekki með neina minnimáttarkennd. Og ég spyr okkur, viljum við svona forsjá? Önnur hugmynd er að skikka ríkisstofnanir og ríkisfyrirtæki til að halda aðra hverja ráðstefnu utan höfuðborgarinnar. Nei takk, sama og þegið, ég vil engan inn á mitt hótél sem er sendur þangað en kemur ekki sjálfviljugur. Þegar ég kom til Egilsstaða fyrir tveimur árum þá heyrði ég gífurlega mikinn barlóm, þetta var allt alveg skelfilegt. Ríkisvaldið var bara gjörsamlega meðvitundarlaust, allir þingmenn vonlausir. Bæjarstjórnin svo gersamlega glötuð, það var bara allt vonlaust. Nú, við fengum okkur bara uppstoppaðan lóm á barinn og köllum hann barlóminn og barlómur er allavega ekki leyfður inni á Hótel Héraði. Ég held að þetta sé okkar versti óvinur, það er allur þessi barlómur.

Ég hitti einn kollega sem að byrjaði með mjög spennandi afþreyingu fyrir tæpum tveimur árum á Egilsstöðum á flugvelli þegar ég var að fara og hafði heyrt að hann ætlaði að koma hingað. Svo ég sagði, jæja kollegi erum við ekki að drífa okkur saman til Ísafjarðar. Hann sagði nehei. Ég er sko búinn að hitta þetta lið í ferðapjónustunni og það kom ekkert út úr því og ég nenni því sko ekki

aftur. Við verðum að vinna þetta, markaðsmálin klárast ekki á einum degi, þau eru daglega og það er eins og það komi mörgum á óvart.

Það er líka annað sem að ég vil koma inná sem reyndar hefur verið bryddað hér uppá. Það er menntun og kunnátta starfsfólks í ferðapjónustu. Þessi grein er því miður láglaunastétt og ekki bara hér á landi heldur erlendis líka og það er að sjálfsögðu þá gífurlegar mannabreytingar. Ég var alveg undrandi á því hvaða mál koma upp eins og ein stúlka, sem er reyndar búin að vinna í heilt sumar á ferðaskrifstofu, sagði við mig, hvað segirðu er flogið til Egilsstaða oftast en einu sinni í viku. Og hvað margir virkilega hvá við þegar að sagt er já, það er flogið þrisvar á dag. Fyrir utan, föx og annað sem að maður fær með hinum ýmsu setningum, þannig að ég held að við þurfum virkilega að byrja á því að taka til heima hjá okkur líka.

Nú það hefur líka mikið verið talað um það að það er allt of mikið af einyrkjum og það er alveg hárrétt og við erum öll að vinna, eða þeir sem eru að mér finnst að vinna út í sínu horni og segja engum neitt frá því hvað þeir tapa miklu. Uss, það er svo ljótt. Hvað þá þeir sem að eitthvað eru að græða, það er nú ennþá ljótara að vera að græða á einhverju.

Og við þurfum að sýna miklu meiri samkennd og samstöðu. Við verðum að sýna samábyrgð og samkennd og það verður að koma í miklu ríkari mæli og gleðjast með öðrum yfir því sem ávinnst og ekki síst að miðla af þekkingu okkar. Það hlýtur að vera vænlegast til árangurs. Ég held að við þurfum t.d. þau sem erum í hótélbransanum að bara setjast niður og segja, heyrðu, það er staðreynd, ég bara næ ekki laununum niður fyrir 40% af heildarveltu. Getur þú gert eitthvað betur? Hvernig ferðu að því? Eigum við ekki aðeins að reyna að miðla, það hlýtur að vera vænlegra til árangurs.

Markaðsstofa Austurlands er hlutur sem er nýkominn hjá okkur og hefur komið gífurlegur árangur út úr henni og þarna eru allir firðirnir og allt Austurland að starfa saman en það versta er að óþolinmæðin er svo mikil að það vilja allir fá eitthvað út úr þessu á innan við ári.

Við erum með fræðslunet og þar getum við menntað starfsfólkið á staðnum, en það er ekki nóg. Við þurfum að uppvísa, kenna og mennta starfsfólkið sem er að selja Ísland. Kannski þurfa þeir ekki að vera sérfræðingar en það er allavega mjög æskilegt að þeir viti, hvað firðirnir heita. Ég verð að viðurkenna það að eftir tíu ár á Ferðaskrifstofu Íslands þá vissi ég ekki í hvaða átt Vopnafjörður var þegar ég kom austur. Og ég skammast mín fyrir að segja það en það er staðreynd. Uppvísa og vera með endalaust áreysi. Við þurfum að setjast þarna inn á ferðaskrifstofurnar og segja við erum til og við erum æðisleg og öðruvísi gerist þetta ekki.

Ég held að strákarnir sem að sitja hérna á fremsta bekknum standi sig alveg ágætlega, ættum við ekki bara að fara að færa þeim pakka og sýna þeim hvað

við erum æðisleg og hvað við getum selt og þá kannski koma þeir og geta gert aðeins betur.

Nú er ég búin að fara yfir samvinnuna. Þá eru það markhóparnir. Sigurjón Sighvatsson var að kaupa Hamarsfjörðinn og hvað heldurðu að séu margir sem að vilja bara fá að kíkja í Hamarsfjörðinn. Og það er verið að selja eyjarnar á Breiðafirði, ríka fólkið út í heimi er bara að uppgötva okkur. Við erum æðisleg, hugsið ykkur hvað við höfum fram yfir suðurlandið og Reykjavík. Það eru ekki einu sinni stöðumælar á Egilsstöðum.

Og hugsið ykkur hvað þetta er nú ofsalega skemmtileg atvinnugrein. Af því að þetta er atvinnugreinin þar sem hugvit og hagleikur njóta sín hvað best. Það þarf jú hugvit og hagleik til að skapa handverk og sama gegnir um hverskonar afþreyingu eins og hvalaskoðun og jöklaferðir og annað.

Nú það er annað. Það eru sporgöngumennirnir sem mig langaði líka aðeins að minnst á. Það er skelfilegt, það er svo mikil hætta á ferð þegar menn gerast um of sporgöngumenn. Allir gera eins og sá næsti, hestaleigur, bændagisting, hótél og fleiri og merkilegt að þeim tekst að selja hugmyndirnar oft á tíðum til Byggðastofnunar og fá fullt af pening og hvað gerist. Jú við horfum á það, þetta veikir undirstöður þess sem að var heilbrigt fyrir vegna þess að þetta var ekki unnið rétt. Við þurfum að veita miklu meiri aðstoð til þeirra t.d. sem að eru að fara að byggja hótél og segja þeim að það sé virkilega hægt að tapa því og það alveg hressilega á bara örfáum árum.

Og svo held ég að við ættum bara að fara að læra svolítið betur um landið okkar, öll sem að erum að selja landið og það sem ég ætla að segja að lokum að þá finnst mér bara alveg gífurlega gaman að starfa við ferðaþjónustuna. Hún er í senn síbreytileg, krefjandi, gefandi og gleðjandi og við skulum aldrei gleyma því. Sýnum samábyrgð og samkennd því að enginn keðja er sterkari en veikasti hlekkurinn.

Þakka ykkur fyrir.

Magnús Oddsson

Tækifæri landsbyggðar í ferðaþjónustu.

Umræðuefnið hér er: TÆKIFÆRI LANDSBYGGÐAR Í FERÐAÞJÓNUSTU

Áður en ég ræði um tækifæri landsbyggðar sérstaklega þá tel ég rétt að rifja örlítið upp um heildarumsvifin í atvinnugreininni og reyna að gera grein fyrir nokkrum ástæðum þeirra. Enda er aukning umsvifa auðvitað staðfesting á tækifærum landsbyggðar, landsins alls og hvernig þau hafa verið nýtt atvinnusköpunar og aukinnar veltu.

Nú er því ljóst eins og rifjað hefur verið upp hér í morgun að á þessu ári verða erlendir gestir meira en 100.000 fleiri en fyrir þrem árum, árið 1997. Aukningin

ein á þessu þriggja ára tímabili nemur meiru en öllum fjölda erlendra gesta sem komu hér sumarið 1997.

Gjaldeyrstekjur af þessum gestum stefna í að verða allt að 8 milljörðum meiri í ár en fyrir þrem árum, árið 1997. Þá hefur orðið mikil aukning í innlenda markaðnum og ef lítið er þar til síðust þriggja ára sem tölur eru um þ.e. frá 1996-1999 er aukningin 21% í fjölda gistinátta innlenda markaðarins. Það sýnir e.t.v meira en nokkuð annað árangur, þar sem um er að ræða markað sem slíkur hefur ekki í reynd stækkað svo neinu nemur en skilar þessari aukningu á þessum þrem árum.

Þessu til viðbótar er mikil aukning í sumrhúsa eign Íslendinga sem ekki skilar hér í aukningu gistinátta, em eðli málsins samkvæmt er öll utan höfuðborgarsvæðis.

Aukinn áhugi Íslendinga, sem hefur verið vakinn ekki síst með öflugum vöruframboði og mér liggur við að segja með vakningu þjóðarinnar til að sækja Ísland heim, landið, sagan og menningin hefur verið gerð sýnilegri og árangurinn skilar þessum stórauknu umsvifum í ferðalögum Íslendinga.

Þessi heildarárangur ferðaþjónustunnar er engan veginn sjálfsagður og því síður sjálfgefinn til framtíðar.

Á stundum heyrir að við höfum verið heppin og minnir það á umræður um heppna veiðmenn sem lentu í laxagöngu eða hittu á síldartorfu.

En árangur í ferðaþjónustu á lítið skylt við heppni. Hér hefur verið byggt upp til lengri tíma. Að baki árangri liggur gífurleg vinna fjölmargra aðila þar sem unnið er í samræmi við markaða stefnu. MARKVISS VINNUBRÖGÐ SKILA EINFALDLEGA ÁRANGRI. Árið 1995 hófst vinna við gerð fyrstu heildarstefnumótunar í ferðaþjónustu hér á landi og var verkið unnið á vegum samgönguráðuneytis. Fjölmargir aðilar voru kallaðir að þeirri vinnu. Eftir þessari stefnu hefur síðan verið unnið í meginatriðum.

Hér er því unnið nú eftir stefnu, sem mörkuð var fyrir nokkrum árum í SAMVINNU opinberra aðila og greinarinnar, markmið voru sett og leiðirnar lagðar að þeim markmiðum. Í framhaldi af stefnumótun var stóraukið fjármagn lagt til markaðsvinnu og síðan stofnað Markaðsráð, eins og stefnumótunin gerði ráð fyrir.

Þá hefur á fjölmörgum öðrum sviðum verið brugðist við af hálfu stjórnvalda í samræmi við leiðir stefnumörkunarinnar og verður það ekki rakið hér en vísa má til fréttabréf Ferðamálaráðs, sem kom út í dag hvað það varðar.

Eitt að markmiðum stefnumótunarinnar var frekari dreifing gesta yfir árið og var þar gert ráð fyrir að samhliða því að aukinn hlutdeild gesta kæmi á lágönn myndu tekjur af hverjum gesti eðlilega lækka vegna lægri verða að vetri og styttri dvalartíma.

Heildartekjur myndu þó eðlilega aukast og ekki síst á tiltölulega vannýttum tíma

ársins. Það á því engum að koma á óvart að meðaltekjur af hverjum erlendum gesti hafi lækkað undanfarin ári, það hlaut að gerast ef hin markaða stefna sérstaklega um aukna hlutdeild að vetri skilaði þeim árangri sem stefnt var að.

Áfram er unnið í samræmi við hina opinberu stefnu að framgangi þessarar atvinnugreinar enda var stefnumörkunin unnin til ársins 2005. 50% fleiri erlendir gestir, rúmlega 20% aukning innlenda markaðarins og átta milljarða meiri gjaldeyrstekjur en árið 1997 þ.e. á aðeins 36 mánaða tímabili hljóta að auka trú okkar á því að leiðirnar sem valdar voru hafi verið réttar og hin faglega vinna að settum markmiðum hafi verið rétt unnin. Allar þessar magnaukningar ekki síst á lágönn eiga að skapa fyrirtækjum frekari forsendur til bættrar afkomu.

En nú má enginn okkar telja sér trú um að einhverju lokatakvari sé náð. Áfram þar að vinna í samræmi við hina mörkuðu stefnu. Árangur aukinnar samvinnu greinarinnar og opinberra aðila og innan greinarinnar sjálfrar á að sýna okkur mikilvægi samstarfs og samvinnu.

Þegar litið er til þessa heildarárangurs markvissrar vinnu greinarinnar og stjórnvalda á okkur að vera ljóst að Ísland sem eining á markaðstorgi ferðapjónustunnar hefur náð árangri, þar haaf tækifærin verið nýtt.

Þannig að spurningunni: Á Ísland tækifæri í ferðapjónustu hefur í reynd verið svarað jákvætt. Því leiðir af sjálfu sér að ekki þarf að spyrja hvort landsbyggðin á Íslandi eigi tækifæri í ferðapjónustu? Hún hefur sýnt það sem stærsti hlutinn af þeirri einingu sem hefur náð þessum árangri.

En hægt er að spyrja á annan veg og oft er það gert: Á ÖLL landsbyggðin jöfn í tækifæri í ferðapjónustu. NEI.

Það er nefnilega oft talað um landsbyggð sem eina einingu, byggðavanda, landsbyggðarvanda, en auðvitað er það ekki svo. Þetta samheiti á að mínu mati ekki við í ferðapjónustu, einstakir hlutar landsins hafa af fjölmörgum ástæðum mismunandi forsendur til atvinnusköpunar. Þannig að það er mín skoðun að það sé engum greiði gerður með að segja að öll landsbyggð eigi jöfn tækifæri í ferðapjónustu eða gera ráð fyrir því.

Ekkert frekar en landshlutar henta misvel til sauðfjárbúskapar eða rækjuveiða, þá hafa landssvæði hér á landi mismunandi tækifæri í ferðapjónustu. Þannig að einstökum vandamálum ákveðinna greina eða landshluta megum við ekki gefa samheiti og þannig jafnvel skapa neikvæð ímynd af heild. Nauðsynlegt er því að það sé kannað rækilega hvar eru frekari tækifæri, hvar eru bestu forsendurnar? Því hefur á tveimur vígstöðvum verið sett í gang vinna til að kanna forsendur til eflingar ferðapjónustu í einstökum landshlutum.

Ferðamálaráð hóf samstarf við Byggðastofnun í vor um að kanna þessar forsendur og stýttist í að Byggðastofnun ljúki því verkefni að gera veikleika-styrkleikakönnun landshluta hér á landi m.a. með tilliti til ferðapjónustu. Síðan munu sérfræðinga beggja stofnana fara frekar í þesaa greiningu á næstu mánuðum. Niðurstöður þeirrar könnunar hljóta að verða ákveðin ábending um hvar sé vænlegast að byggja upp ferðapjónustu til framtíðar með tilliti til tækifæra. Þessi atvinnugrein verður ekki byggð upp á tilfinningu og auðvitað getum ekki gert ráð fyrir því hér að öll landsbyggðin eigi sömu tækifæri. Þess vegna eru nýhafnar rannsóknir í ferðapjónustu og allar kannanir svo mikilvægar til að tryggja að fjárfesting og önnur uppbygging verði þar sem forsendur eru til arðsemi og hún verði í samræmi við óskir markaðarins

Í öðru lagi þá lét Markaðsráð ferðapjónustunnar vinna skýrslu í fyrra þar sem kannaðar voru forsendur til vöruþróunar í ferðapjónustu utan hánnatíma utan höfuðborgarsvæðisins. Sú skýrsla leiddi í ljós að þegar kannaðar voru grunnforsendur, þ.e. samgöngur, gisting og afþreying þá voru tiltölulega fá en nokkuð stór svæði, þar sem forsendur voru taldar til að þróa vöru til markaðssetningar erlendis utan háannar. Svæðin voru annars vegar aksturssvæðin út frá höfuðborgarsvæðinu, en allir eru sammála um að utan hánnatíma þá verður markaðurinn innlendur og erlendur fyrst og fremst sóttur þangað og hins vegar flugsvæði.

Niðurstaða Markaðsráðsins var að styðja í fyrstu við vöruþróun á Norð-Austursvæðinu SEM HEILD.

Þar voru taldar forsendur til þessarar vöruþróunar strax og er nú í vetur þetta svæði markaðssett sérstaklega á erlendum mörkuðum

Það er mín skoðun að til að ná enn betri árangri í ferðapjónustu á einstökum svæðum þá verði að horfa á forsendur svæðisins með tilliti til grunnþáttanna, þ.e. samgangna, gistingar og afþreyingar. Síðan verður að skoða blákalt þarfir markaðarins, byggja á niðurstöðum rannsókna og kannanna og síðast en ekki síst að hugsa í stærri einingum.

Þá er ég bæði að tala um landfræðilega en ekki síður markaðslega. Ísland er örsmá sölueining erlendis, sú eining brotin markaðslega í enn smærri einingar á erfitt með að ná augum og eyrum markhópsins. Meiri samvinna á stærri svæðum, frekari stofnun markaðssamfélaga og jafnvel sölusamtaka á að mínu mati að skoða alvarlega. Við verðum að treysta hvort öðru.

Fara þarf því yfir veikleika og styrkleika svæðanna og vinna í samræmi við það. Byggja vinnuna við vöruþróun á rannsóknum og könnunum. Sórefla alla samvinnu á öllum sviðum og hugsa í stærri einingum markaðslega þó þjónustulega geti smærri einingar í mörgum tilfellum átt við. Og að treysta öðrum.

Ég geri mér fulla grein fyrir að hér hef ég ekki komið með neina töfraformúlu að því hvernig svæði utan höfuðborgarinnar nýti sín tækifæri í ferðapjónustu. Áfram verður unnið af hálfu opinberra aðila að því að styrkja faglega þjónustu- og stoðþætti til að aðstoða svæðin við sína vöruþróun og markaðsvinnu. Stjórnvöld hafa skapað vettvang og aukið fjármagn til þess, þannig að þar sem rannsóknir og kannanir sýna að forsendur eru til frekari árangurs verður unnið í samstarfi við heimamenn.

Mig langar í lokin að nefna hér stærðir um umfang og breytingar í gistinóttum, sem eru mikilvægur mælikvarði á umfang til að sjá hvernig hlutur landsbyggðarinnar og höfuðborgarsvæðisins hefur þróast. Þó minni ég á að það er heildarárangur sem skiptir höfuðmáli og fara ber varlega í að skipta landinu í þessi tvö umræðusvæði.

Á árunum 1995-1999 hefur aukning í fjölda gistinátta á Íslandi verið alls 33%. Hlutdeild höfuðborgarsvæðisins var 38% 1995 en á síðasta ári 40%, eða með öðrum orðum hlutdeild landsbyggðar í heildarfjölda gistinátta var 62% árið 1995 en 60% í fyrra fjórum árum síðar. Þegar þetta er skoðað eftir árstíðum þá var hlutur landsbyggðar 34% árið 1995 en í fyrra 31% af heildargistinóttum vetrarins

Hlutdeild landsbyggðar í heildargistifjölda sumarsins hefur farið úr að vera 73% árið 1995 í 72% í fyrra. Höfuðborgarsvæðið hefur aukið hlutdeild sína á þessum fjórum árum um 2 prósentustig gagnvart landsbyggð. Þannig að þegar á þessar tölur er litið á þennan hátt virðist landsbyggðin ekki alveg hafa haldið sínum hlut í mikilli aukningu heildarinnar þó geri ég ráð fyrir að einhverjir hafi gert ráð fyrir að þessi röskun væri meiri en sem næmi tveinur prósentustigum þegar litið er til umræðunnar undanfarin misseri. Þar er að mínu mati um að ræða verið að blandað saman árangri í umfangi og nýtingu.

En eins og vitað er hefur aukning framboðs orðið verulega umfram aukingu gistinátta á landsbyggðinni á þessum árum, sem hefur leitt til verri nýtingar í heild þó hlutdeild heildargistinátta af heildinni hafi ekki breyst verulega. Bent hefur verið á að gistirými á hótelum og gistiheimilum hafi aukist um allt að 100% á þessum fjórum árum að vetri á landsbyggðinni. Með rúmlega 30% aukingu gistinátta á sama tíma þarf engum að koma á óvart að nýting versni verulega.

Þessar fjárfestingar eru í sjálfu sér tækifæri eða geta verið það ef hægt er að nýta þær til frekari heildarvöruþróunar. Þar er ég að vísa til þess að árangur hefði að mínu mati orðið enn betri fyrr, ef enn frekar hefði verið unnið að fjármögnun vörunnar í heild, þ.e. gistingar, afþreyingar, samgangna o.fl. og litið til stærri svæði í því sambandi.

Því er oft haldið fram af þeim sem best þekkja til að tekjur svæða af ferðaþjónustu séu í hlutfalli við fjölda gistinguátta. Sé það svo má gera ráð fyrir að um 60% allra tekna í ferðaþjónustu á Íslandi sem eru vegna eyðslu í landinu skili sér á landsbyggðinni en 40% á höfuðborgarsvæðinu og ætti hlutfallið í reynd að vera hærra á landsbyggðinni þar sem hlutur sumarsins, þegar gistiverð er hærra en að vetri er miklu hærri landsbyggðinni en í Reykjavík.

Þannig að þegar litið er til þess tekjuauka sem hefur orðið í ferðaþjónustu á sl. þrjú ár og áður er getið er ekki ódelilegt að gera ráð fyrir að veltan í ferðaþjónustu á landsbyggðinni hafi aukist um a.m.k.3- 4 milljarða á síðustu þrem árum og sé nú á bilinu 15-17 milljarðar a.mk.

Í ljósi þessa árangurs starfsfólks í ferðaþjónustu á landsbyggðinni hlyti það að hljóma undarlega í eyrum ókunnugra að tala um landsbyggðarvanda í ferðaþjónustu sem eitthvert samheiti þó einstök svæði eða fyrirtæki búi eðlilega við mismunandi forsendur. Þess vegna hljótum við að tala um hvernig við nýtum tækifærin ÁFRAM til enn frekari atvinnusköpunar og arðsemi. Því lít ég svo á að á þessari ráðstefnu séum við að hefja umræðuna um:
ÁFRAMHALDANDI NÝTING TÆKIFÆRA Á LANDSBYGGÐINNI Í FERÐAÞJÓNUSTU.

Það gerist í aukinn samvinnu allra með áframhaldandi faglegum vinnubrögðum við ákvöðrun um fjárfestingar og vöruþróun þar sem litið er á vöruna í heild, en ekki aðeins á einstaka þætti hennar Áherslur á þau svæði aðallega sem samkvæmt rannsóknum og könnunum hafa forsendur til frekari vaxtar.

Pallborðsumræður

Birna Lárusdóttir, fundarstjóri.

Mig langar svona aðeins að renna yfir þau atriði sem að vöktu athygli mín meðal margra reyndar í máli frummælendanna. Nú Jón Karl benti á veikleika ferðaþjónustunnar og þá kannski aðalega á samstöðuleysi innan hennar. Það er athugunarefni og við þekkjum það vel hér vestur á fjörðum að það hefur lengi einkennt þessa þjónustu þó svo að menn hafi lyft grettistaki þar undangengin ár og ekki síst fyrir tilstilli Áslaugar sem að kom inn á litla arðsemi þessarar greinar og kannski lítil nýsköpun sem helgast af því að það er ekki mikið fé í henni.

Hún benti einnig á illa upplýsta sölumenn sem að eru að selja þessa viðkvæmu vöru sem að er til sölu í ferðaþjónustunni og Auður Anna tók í raun undir álit Áslaugar í þeim efnum og það er umhugsunarvert ef að sölumenn á Íslandi sem eru að selja Ísland eru ekki betur upplýstir en svo að þeir telja enn flugsamgöngur hér á fornaldarstigi.

Nú Auður Anna kom einnig inn á það að við eigum að koma þessum blessaða barlómi, vísa honum heim til föðurhúsanna þó að hann prýði barinn á Hótel Héraði. En það var óneitanlega svolítill blæbrigðamunur á Auði Önnu og Reinhard, þið tókuð sennilega eftir því, hún björt og brosandí eins og ónefndur fjölmiðill en hann svona frekar í þyngri kantinum en það er kannski ástæða til

Þess að þessi tvö sjónarmið mætist á svona vettvangi. Áslaug kom einnig inn á þetta með hugarfarsþröskuldinn og mér finnst það mjög athygliverð orð að það er oft á tíðum hugarfar þeirra sem að koma óbeint að þessu sem að standa í veg fyrir því að við komust eitthvað áfram í þessum málum.

Reinhard kom inn á hagsmunaaðrekstur Reykjavíkur og landsbyggðarinnar og auðvitað er það ótækt að við séum að tefla þessu tvennu saman sem óvinahersveitum sem að geta ekki unnið saman. Þetta eru tækifæri landsins í heild eins og Reinhard kom inn á og í raun hefði hér átt að standa bara: Framtíð Íslands. Þetta eru ekkert óskyldir hlutir, Reykjavík annarsveggar og landsbyggðin hinsveggar.

Auður Anna talaði um að vera bláeyg og ljóshærð og ég er hvorki bláeyg né ljóshærð en ég deili samt alveg þessu hugarfari hennar að við erum sjálfum okkur verst ef við erum sífellt að bera okkur illa í fjölmiðlum og sífellt að bera okkur illa þar sem að við höfum það tækifæri að kynna okkur útávið. Vissulega er ástæða til að koma málefnum á framfæri og málstað okkar á framfæri en við gerum það ekki með barlómi og bölsýnisröddum.

Og við, sem sveitarstjórnarmaður, þá get ég nú svo sem talað af eigin reynslu í því. Okkur er legið á hálsi fyrir það að neita að horfast í augu við staðreyndir sem að blasa við sveitarstjórnnum á landinu og séum alltof bjartsýn og brosandir þegar við komum fram fyrir fjölmiðla en ef að við erum ekki ánægð með tilveruna og reynum að koma því á framfæri þá er kannski ekki að undra þó að menn taki ekki undir með okkur.

Nú Magnús kom kannski inn á lykilatriðið í þessari umfjöllun sem að er sú staðreynd að fjölgun ferðamanna eða réttara sagt að ferðamönnum hefur fjölgað umtalsvert til Íslands á undangengnum árum og það er ekkert og á ekkert skylt við heppni. Þetta er hreinræktuð markaðssetning sem að er að skila árangri og ætti að vera leiðarljós okkar áfram í því að standa saman í því að koma Íslandi á kortið enn frekar en orðið er og halda því áfram um ókomna tíð.

Nú ég ætlaði ekki að mala hér í allan dag, mér þótti þetta mjög áhugaverðar umræður og ég vona að það eigi eftir að koma fleiri sjónarmið fram í frekara pallborði.

Guðlaugur Bergmann, Brekkubær á Hellnum.

Ráðstefnustjórar, samgönguráðherra og allir ráðstefnugestir. Ég er óskaplega ánægður að fá að vera hérna og ég fór nú, einn af þeim sem hugsuðu, hvað er ég nú að gera hérna, ég er búinn að hlusta á þetta væl í þessum mönnum aftur og aftur. Það var dálítið sem að Jón Karl og Reinhard komu inn á sem að skiptir mig máli. Ég bý á jaðarbyggðasvæði. Við höfum ekki rútuferðir, HP sér um rútur til okkar. Við verðum að sækja okkar ferðalanga út í þar sem farið er yfir Fróðárheiði og við verðum sem sagt að keyra í hálf tíma og svo aftur til baka það

er sem sagt klukkutími að ná í fólkið. Við höfum engar siglingar sem koma með fólk og við höfum heldur engar flugsamgöngur. Samt sem áður gengum við að þessu alvega skýrt og skorið að þetta hefðum við ekki þegar við byrjuðum okkar ferðapjónustu og ekkert við því að gera.

Ég veit að HP ríður ekki feitum hesti af sínum ferðum og ég veit það að Jón Karl getur ekki flogið svo vel fari til okkar með þá ferðaaðila sem við viljum fá. En þá er komið að þessu. Það eru til lítil flugfélög eða kannski lítil flugfélög sem að eru starfrækt af stærri flugfélögum erlendis sem að fara með litla hópa, fáa aðila á litla flugvelli. Við erum með lítinn flugvöll þarna nálægt okkur og setja það að markmiði okkar að stækka þann flugvöll eða fá hann stækkaðan og við lítum mikið til þess hvort að það verði ekki hægt að koma á.. þurfa það endilega að vera þessar stóru stóru flugvélar sem að fljúga bara á þessi stóru svæði. Ég sá að vesturland var ekki einu sinni inni á flugsamgöngum hjá Jóni Karli þegar hann var upp með þetta á glæru.

Og þá er spurningin þessi. Er ekki hægt að finna smærri aðila. Það er alltaf verið að tala um stærri einingar og stærri einingar. Stærri einingarnar eru góðar en innan stærri eininganna þurfa að vera litlar einingar, svona slauffur eins og Pétur Rafns kallar það og við erum einmitt að búa til slíka slaufu þarna fyrir vestan þar sem við tókum okkur saman Staðarsveit, Breiðavík, Hellnar og Arnarstapi og ætlum að vona að þjóðgarðurinn verði svona að hálfu leyti væntanlegur sem er væntanlegur.

Og við erum einmitt að vinna saman innan vesturlands. Maður sér líka fyrir sér að það gæti verið hægt að vera með svona slaufu sem ég kalla, sem heiti Reykholt og Húsafell en það vantar samgöngur á þessa staði. Og við getum auðvitað ekki búist við því að fá neinar samgöngur á þessa staði nema að við getum fengið einhverja til að koma til okkar og þá er kannski komið að því að einhver vilji koma til okkar, jafnvel Jón Karl.

Nú langar mig til þess að kasta þessu til ykkar sem eruð í þessum málum. Hvernig getum við sem erum í jaðarbyggðum á þessum litlu stöðum náð til okkar minni einingum. Hvernig er hægt að minni einingar geti komið til okkar og ekki alltaf þessar stóru einingar sem þurfa að vera til. Takk fyrir gott hljóð.

Ragnheiður Hákonardóttir, bæjarfulltrúi Ísafjarðarbæjar.

ÉG er líka leiðsögumaður. Ég vil þakka frummælendum á þessum fundi sérstaklega fyrir þeirra innlegg í þennan fund. Það er mjög áhugavert. Eitt af því sem ég ætla að leyfa mér að taka út úr er einmitt samræmd markaðsstarfsemi á svæðum sem að er mjög athygliverð. Síðan kom fram í máli ráðherra í morgun punktar sem að hafa ekki verið mikið í umræðunni sem eru það að einkaaðilar, sveitarfélög eða landshlutasamtök taki að sér stjórn þjóðgarða eða ekki þjóðgarða. Þ.e.a.s. svæða sem að þurfa að hafa eftirlit eða þjónustu á og

eins nefndi hann staði sem að einkaaðilar hafa komið að uppbyggingu á sem að var þá Geysisbændur.

Ég ætla að taka undir með ráðherra hversu myndarlega þar hefur verið staðið að öllu þó lít ég svo á að ferðamálasamtök eða aðrir þurfi að koma að því að ganga frá umhverfinu kringum hverina.

Ein önnur perla, ég lofaði sjálfri mér því í sumar að ég skyldi varpa fram þessari spurningu hér varðandi Gullfossvæðið. Þar er ekki hægt að segja það sama. Um það svæði virðast gilda allt önnur lögmál heldur en um aðra fjölfarna ferðamannastaði á Íslandi. Umhirða eða umgengni á þessu svæði er fyrir neðan allar hellur. Ég held að það megi reikna með að 50% eða jafnvel stærri hlutur allra ferðamanna sem að komi til Íslands fari þarna um þetta svæði og ég varpa fram þeirri fyrirspurn til Magnúsar Oddssonar hvort að það sé úrbóta von á þessu svæði og það helst strax. Takk fyrir.

Kjartan Magnússon, Reykjavíkurborg.

Mér datt í hug að beina nokkrum spurningum upp að háborðinu. Í fyrsta lagi þá hnaut ég um þetta þegar var verið að tala um illa upplýst sölufólk sem að væri að selja ferðir um Ísland. Ég hef nefnilega bæði reynslu af því að starfa á hóteli á Íslandi í Reykjavík og í Noregi. Ég man þegar ég var í Noregi þá var ekki flóafriður á vorin fyrir sölufólki sem að var að koma frá Þýskalandi, Englandi, Bandaríkjunum og víðar sem var að koma þar í ókeypis kynnisferðir. Mér hefur ekki sýnst vera eins mikið um það hér á Íslandi þannig að ég er bara að velta því fyrir mér hvort að þetta er þáttur sem þyrfti að auka í ferðapjónustunni því að auðvitað hljóta þeir að selja fleiri ferðir sem að þekkja landið betur.

Nú einnig hvað varðar Reykjavíkurlugvöll, þetta sívinsæla umræðuefni sem sameinar alla landsmenn í umræðunni. Það var verið að tala um það hér áðan að það væri svo slæm tenging á milli Keflavíkurlugvallar og innanlandsflugsins bæði hvað varðar rútur og annað og það er alveg rétt. Maður hefur oft velt því fyrir sér af hverju t.d. í Reykjavík umferðarmiðstöðin er á einum stað og síðan er innanlandsflugið á öðrum stað og þyrfti að bæta þar úr. En mig langar að beina þeim spurningum til þeirra sem að sitja hér í háborðinu hvort að það geti verið að það myndi jafnvel styrkja ferðapjónustuna á landsbyggðinni að flytja innanlandsflugið suðureftir til Keflavíkur.

Nú síðan í þriðja lagi af því að það var verið að tala hér um Geysisvæðið þar sem uppbygging hefur tekist mjög vel og síðan Gullfossvæðið. Mig langar til að varpa því fram, getur það verið að það gangi svona vel hjá Geysi vegna þess að þar hafa öflugir einkaaðilar séð sér hag í því að byggja svæðið upp á eigin kostnað því að þeir græða á því en það sama hefur ekki verið uppi á teningnum með Gullfoss svæðið. Takk fyrir.

Eva Sigurbjörnsdóttir, Hótel Djúpavík.

Ég er hótelstjóri á Hótel Djúpavík sem er ein af þessum litlu vonlausu einingum þar sem frumkvöðlarnir eru að tapa fluginu o.s.frv. Mig langar fyrst og fremst til þess að leggja spurningar fyrir samgönguráðherra vegna þess að það er búið að koma mjög skýrt fram hérna í dag að framtíð okkar hér á landsbyggðinni hangir að miklu leyti saman við samgöngur okkar. Hjá okkur eru málin þannig að fyrir allmörgum árum þá voru gerðar mælingar, það voru taldir bílarnir sem að keyrðu norður í Árneshrepp og það kom í ljós öllum til mikillar gleði að þeir bílar voru nærri því jafn margir og þeir sem að keyrðu yfir Steingrímsfjarðarheiði og þá er ég að tala um yfir sumarmánuðina reyndar vegna þess að það er yfirleitt ekki akfært yfir til okkar á veturna.

Okkur var sagt það að þetta myndi breyta miklu fyrir okkur vegna þess að viðhaldskúrfan myndi fara uppávið og það myndu verða lagðir meiri peningar í veginn norður í Árneshrepp á næstu árum. Veturinn á eftir þá breyttust viðmiðunarreglur þannig að í stað þess að miðast við bílafjölda að einhverju marki þá virtist höfðatala íbúanna nú eiga að ráða mestu og það verður til þess aftur vegna þess hve fáir íbúar eru á þessu svæði að við fáum lítið sem ekkert kannski í okkar hlut, eða okkur finnst það.

Við upplifum það nefnilega eins og ég sagði ykkur áðan að það er ekki opin til okkar vegur á veturna og við eigum náttúrulega í mjög miklum erfiðleikum að ná til okkar gestum þegar þannig stendur.

Mig langar til þess að vita hvort að einhver breyting gæti hugsanlega orðið á þessu og hvað menn hyggjast gera. Takk fyrir.

Brynjar Sindri Sigurðsson, atvinnu og ferðamálafulltrúi á Siglufirði.

Mig langaði til þess að þakka fyrir góðar ræður. Stuttort skal það vera. Það er í máli Jóns Karls kom fram skortur á samstöðu þar sem að hrepparígs gætir og annarra hluta. Ég vil í raun fagna þessum orðum og hérna taka undir þetta að auðvitað á samstaða og samvinna heima í þessum geira eins og öllum öðrum. Það er betra að vinna í hóp, það þurfa allir að átta sig á því. Hinsvegar þá langaði mig til þess að spyrja hann að því hvernig tækifæri eins og það að flugfélag fljúgi með fullar vélar af fólki og lendi á Egilsstöðum, hvernig getur það ekki verið tækifæri fyrir landsbyggðina? Og eins tilkoma annarra í því og mig langar kannski til að spyrja að því líka, opnar það ekki kannski honum möguleika á því að taka þá þessa farma og fljúga með þá innanlands eða hvernig virkar þetta.

Ásmundur Gíslason, Árnanesi.

Það hefur komið margt fram hér í dag í framsögum m.a. það að auðvitað erum við rennblaut á bak við eyrun í þessari atvinnugrein og eigum margt ólært. Það

var vikið orðum hér að menntun, ég er nemandi í ferðamálafræðum við háskólann á þriðja ári. Byrjaði þegar það nám hófst. Það er ferðamálabraut í Kópavoginum og mig langar til að spyrja, ég veit ekki hvort að ráðherra svari þessi eða þá allavega Magnús Oddsson og þó kannski fleiri. Hver eru tengsl menntunar í ferðamálafræðunum og þjónustugreinum við t.d. Ferðamálaráð og yfirvöld ferðamála. Ég veit um rannsóknarstöðina á Akureyri en það viðkemur rannsóknum en ég er að tala um menntun.

Aðalsteinn Óskarsson, framkvæmdastjóri Atvinnuþróunarfélags Vestfjarða.

Mér finnst standa uppúr eins og svo oft áður að ferðaþjónustan skilar miklum tekjum inn í landið en arðsemi er lítil. Magnús Oddsson kom inn á að í gangi er SVÓT greining á landsbyggðinni, hvernig er staðan, hvaða landshlutar eða svæði geta verið í ferðaþjónustu og hvaða svæði á að veðja á. Mig langar aðeins að fá hugleiðingu frá ykkur hvernig þið sjáið þá framhaldið. Við erum að keppa við, eins og Jón Karl kom inná, við erum að keppa við norður Noreg, Finnland, Kanada og fleiri svæði eru að koma inn. Flest þessara svæða njóta mikilla stofnstyrkja í fjárfestingu. Þau njóta líka styrkja í menntun, endurmenntun starfsfólks. Hvernig sjá menn framhaldið þegar búið er að ljúka þessari SVÓT greiningu. Eiga menn bara áfram að harka á þessum markaði sem að er í dag. Ætla stjórnvöld að koma og breyta stefnunni og láta þau fyrirtæki sem að þarf að byggja upp og menn sjá tækifæri á ákveðnum svæðum að það verði þá verulega tekið til hendinni og þau fyrirtæki sem að fara þar á stað njóti stofnstyrkja og endurmenntunar á starfsfólki.

Hildur Jónsdóttir, Ferðamálafræðingur í Kópavogi.

Ég vil þakka þetta framlag hérna, það er gott að blanda saman málefnum og fá tækifæri til þess að velta upp sjónarmiðum. Hérna kom fram í máli Auðar Önnu að þegar hún fór út á flugvöll þá hitti hún kollega sinn og bjóst við að sjá hann á ballinu í kvöld en hann ætlaði alls ekki að fara því að hann hafði verið áður á svona ráðstefnu og var búinn að hitta alla í ferðabransanum. Þetta vakti mig til umhugsunar um það hvort að við gætum kannski undirbúið það betur í héraði að hvetja fólk á hinum ýmsa vettvang ferðaþjónustunnar til að mæta á svona fundi. Það er minna skráð, það eru færri hér á þessum fundi heldur en fyrir ári síðan á Egilsstöðum og við þurfum kannski að vinna betur einhverja kynningu eða markaðsvinnu fyrir svona fund. Hann verður gagnlegur og góður og jafnvel ennþá betri ef við náum til fleiri aðila.

Þetta var eitt atriði og síðan datt mér í hug líka þegar var verið að ræða um hvað fólk er illa að sér í markaðsfræðum, samstarfi, fagþekkingu á ýmsum þáttum varðandi markaðsmál og sölu og þekkingu vörunnar. Gæti verið ástæða til þess að setja peninga frá markaðsráðinu, það má ekki minnast á svona lagað en ég varpa þessu samt fram, gæti verið sniðugt að markaðsráð setti einhverja peninga í það að halda námskeið fyrir landsbyggðina um hvernig við eigum að

vinna betur saman. Gæti peningur komið þaðan til að fræða okkur og þjappa okkur saman.

Síðan langar mig varðandi menntunarmálin í faginu þá er verið að halda núna og undirbúa fræðslu og kynningarráðstefnu um menntun í ferðapjónustu og ég sit sem formaður fræðslunefndar ferðaskrifstofanna á vegum SAF og það á að efna til málþings í lok nóvember þar sem að á að kynna alla menntun á sviði ferðapjónustu í landinu og það verður haldið á höfuðborgarsvæðinu og þetta verður kynnt nánar en þarna er verulegur vettvangur og þar vantar að koma einhversstaðar á framfæri á einum stað fyrir okkur öll sem störfum í þessu. Þetta er sem sagt hótél- og matvælagreinarnar og þetta eru ferðapjónustufögin sem að á að reyna að taka þarna saman og kynna.

Anna Margrét Bjarnadóttir, leiðsögumaður.

Mig langar að beina orðum mínum til Magnúsar Oddssonar. Á ferðum mínum um Ísland í sumar þá hefur það verið áhyggjuefni að sjá hversu illa farin náttúran er víða á ferðamannastöðum og núna í ljósi hinnar miklu aukningar ferðamanna til Íslands, ég hjó eftir því hjá Tómasi Inga að það hefðu verið settar 36 milljónir í umhverfismál í ár, má vænta þess að það verði settir meiri peningar í uppbyggingu á aðstöðu við okkar helstu náttúruperlur núna í framtíðinni.

Helgi Pétursson, Reykjavíkurborg.

Bara örstutt af því að ég hef alla vestfirðingana hérna. Fyrir tveimur árum þá fórum við hjónin í eitthvað það besta sumarleyfi sem við höfum farið hingað á Vestfirðina. Við þræddum hér firðina og áttum hér yndislega daga og ég ætlaði bara að geta þess að við gerðum þetta þrátt fyrir vælið um samgöngurnar sem kom héðan.

Andsvör:

Jón Karl Ólafsson, framkvæmdastjóri Flugfélags Íslands.

Ég ætla að byrja á því að svara honum Gulla vini mínum. Gaman að sjá að það gengur vel á Hellnum. Það er nú þannig að innanlandsflug á Íslandi er öllum frjálst og opið og það er til fullt af litlum fyrirtækjum sem eru að reka litlar flugvélar eins og hann er að benda á og það að byggja upp einhverja svona ferðapjónustu eða flugsamgöngur inn á þetta svæði er ekkert sem er óhugsandi þá væntanlega í samstarfi við þessa aðila sem eru þegar í svona rekstri. Ég hef svolítið gaman að því hvernig hann kom að þessu því að ég held að það sé lykilatriðið, menn verða að vita hvort kemur á undan hænan eða eggid, að hann ferð út í þennan rekstur á þeirri forsendu að hann er með hugmynd um að selja einhverja söluvöru og það að það þurfi að flytja fólk einhvern hálf tíma til eða frá er ekki látið breyta þeirri skoðun að byrja þó. Ég er alveg klár á því að þegar

hann er búinn að byggja þetta upp á næstu fimm tíu árum þá verður örugglega komið með 50 sæta flugvél á hverjum degi handa þér.

Í sambandi við aðeins, það kom bæði fram hérna hjá öðrum frummælendum og það komu líka spurningar um það frá Kjartani og fleirum um þekkingu sölumanna. Nú er það þannig að ég var í fimm ár í Þýskalandi sem sölumaður þannig að ég er búinn að prófa þetta báðum megin og þetta er í sjálfu sér alveg rétt en hinsvegar er það þannig að það er heilmikið af ferðum hingað til lands á hverju ári af sölufólki. Það er verið að mennta þetta sölufólk heilmikið. Það er náttúrulega þarna eins og annarsstaðar að við erum með svona "turnover" eða fólkkið kemur í vinnu og fer aftur.

Þetta er hinsvegar ekki vandamálið. Vandamálið er þekkingarleysi viðskiptavinanna. Það er aðalvandamálið. Og meðan við erum ekki með samræmda markaðssetningu og upplýsingagjöf til viðskiptavinanna þá er mér alveg sama hversu góða sölumenn við höfum ef að maðurinn sem að er að kaupa, það eina sem að hann veit um Ísland er að hann hefur heyrt um Reykjavík og einhverja Björk þá er það það sem að hann ætlar sér að kaupa. Þannig að við þurfum að komast miklu miklu nær í því að koma og markaðssetja og setja saman vöru sem er hægt að selja og koma upplýsingum um landið.

Við gleymum því oft að við vitum ekkert um einhverjar eyjar eins og Möltu með helmingi fleiri íbúa en við, við vitum um einhverja eina borg þar og búið. Og skiljum svo ekkert í því að útlendingar viti ekki allt um Ísland og erum ægilega móðguð þegar þeir eru ekki alveg klárir á öllu sem að hér fer fram og helst hverjir eru í sveitarstjórn og ég veit ekki hvað og hvað. Það er alveg rétt að þetta er vandamál með þekkingarleysi sölumanna en vandamálið er verra með þekkingarleysi viðskiptavinanna og við megum ekki gleyma því að þeir hafa hugmyndir og þeir hafa sínar skoðanir og það að koma þeim hingað til landsins er oft byggt á þeirra forsendum líka.

Kjartan spurði um Reykjavíkurlugvöll, við komum nú kannski aðeins að því á eftir. Mín skoðun þar er einfaldlega sú að það er algjört lykilatriði að Reykjavíkurlugvöllur sé þar sem hann er fyrir ferðapjónustuna því að við sögðum áðan og ég lít þannig á að það sé styrkur fyrir þá alla ferðapjónustu í landinu hvað mikið af fólki er að koma til Reykjavíkur og við þurfum að koma þeim þaðan hvort sem að það er í dagsferðir eða lengri ferðir það skiptir ekki öllu máli þetta er bara spurning um markaðssetningu eða vöruþróun. En það er algjört lykilatriði að fólkkið hafi þennan aðgang frá Reykjavíkurlugvelli. Fyrir utan það líka að það er ferðapjónusta innanlands, Íslendingar við megum ekki gleyma henni, það er mjög stór partur af þessu eins og kom fram hjá Magnúsi áðan. Ástæðan fyrir því að ég þorði ekki nefna tölur er að Magnús kenndi mér stærðfræði í gamla daga og ég kann ekkert að reikna síðan þannig að það verður bara að láta hann í það að setja tölurnar í ykkur. Ég ætla að koma að Reykjavíkurlugvelli á eftir.

Brynjar spurði um tækifæri til Egilsstaða. Hann hefur eitthvað misskilið mig. Ég var ekki að segja að þetta væri ekki tækifæri að menn færu að fljúga til Egilsstaða beint, það er misskilningur. Ég var kannski frekar að reyna að benda á það að það er sko eitt að fljúga til Egilsstaða en það er annað að hafa vörurnar klárar þar til að selja og tækifærið byggist upp á því að vera þar með einhverja heilsteypta mynd af því hvað svæðið er að gera, hvaða afþreying er þar og fleira.

Það er alveg ljóst að það eru heilmiklir möguleikar fólgnir í því að fljúga beint til Egilsstaða en ég held að það sé svolítið varasamt og ég benti bara á að við vorum með svona dæmi á Akureyri, þar sem menn dældu peningum í svona flug beint inn á Akureyri og um leið og menn hættu að borga þá hættu menn að fljúga þannig að við skulum bara passa okkur svolítið á því að lenda ekki í því að vera borga fyrir eitthvað sem að síðan kannski hverfur ef að styrkirnir hverfa.

Áslaug Alfreðsdóttir, hótelstjóri Hótel Ísafjörður.

Það voru nú ekki margar spurningar sem að ég tel að ég þurfi að svara. Ef við tölum um Reykjavíkflugvöll fyrst þá er ég sammála Jóni Karli með það að ég tel að Reykjavíkflugvöllur eigi að vera áfram þar sem hann er núna. Við eigum hinsvegar að bæta samgöngurnar til og frá flugvöllum. Við erum bæði með Íslendinga og útlendinga og við skulum hugsa það mál alveg til enda að landsbyggðin verður helmingi lengra frá Reykjavík ef við flytjum flugvöllinn til Keflavíkur eða flugið til Keflavíkur heldur en að það er í dag og oft á veturna þá er okkur það mjög nauðsynlegt að hafa flugvöllinn eins nálægt þeim stað sem að við erum á vegna þess að veður eru ekki alltaf eins og þau eiga best að vera og við þurfum að nýta flugkostinn sem best og birtu dagsins þannig að það er nauðsynlegt að hafa flugvöllinn áfram þar sem að hann er um allavega á því skipulagstímabili sem að við erum að tala um núna.

Nú mig langaði aðeins til að svara Kjartani með söluferðirnar. Það eru fullt af blaðamönnum og erlendum söluaðilum sem að koma til landsins í kynningarferðir en því miður þá finnst okkur t.d. hér á Vestfjörðum eins og við sjáum of fáa af þessum blaðamönnum og fólki frá ferðaskrifstofunum og þar af leiðandi getum við ekki kynnt þeim það sem við höfum upp á að bjóða. Ég man núna eftir 6-8 blaðamönnum og sjónvarpsmönnum sem að hafa komið á öllu þessu ári hingað til Ísafjarðar og ég held að það sé ákaflega lítill hluti af þeim sem að koma til landsins og við höfum ítrekað það ár eftir ár að við erum alltaf tilbúin til að taka við þessu fólki og gera það besta sem við getum fyrir það.

Ég vil bara að lokum aðeins segja við Helga Pétursson að ég held að það sé sem betur fer margir sem að koma þrátt fyrir samgöngurnar og af því að við höfum samgönguráðherra hér í salnum þá verð ég að segja það að samgöngur hafa batnað mikið á síðustu einu til tveimur árum þannig að ef fram heldur sem horfir þá verður þetta bara orðið hið besta mál innan fárra ára. Takk.

Reinhard Reynisson, bæjarstjóri Húsavíks.

Það voru nú kannski engar beinar spurningar sem ég tók til mín en það er kannski þrennt samt sem að ég ætla að bregðast við. Þá kannski bara í þeirri röð sem að ég tók það niður á blaðið. Það er kannski fyrst varðandi staðsetningu innanlandsflugsins, staðsetningu Reykjavíkurflugvallar. Kannski að hafa þann örstutta formála að því að eins og ég var og upplifi mig hér inni í þessari samkomu. Þá var ég svolítið að reyna að horfa á það ofan á hvaða teinaverki eða grunngerð er þessi atvinnustarfsemi að starfa.

Ég er enginn sérfræðingur inni í henni og þið vitið best hvernig er best að standa að öllu inna, ég hef hinsvegar verið að basla í nokkur ár í því sem heitir að mynda einhverja grunngerð í samfélaginu og ég horfi í raun og veru á Reykjavíkurflugvöll sem lykilatriði í því að þessi samgöngugrunngerð verði í sæmilegu lagi fyrir landsmenn alla að þá sé staðsetningin a.m.k. miðað við núverandi tæknistig á ýmsum sviðum alveg lykilatriði þar sem völlurinn er. Ef að hann yrði færður til Keflavíkur t.d. á morgunn eða hinn þá held ég nánast að við værum að tala um endalok einhvers sem hétu innanlandsflug svona til þess að sinna öðru en að flytja þá túrista í einhverjum hópum sérstaklega.

Þannig að ég held að það sé ekki hægt að slíta þetta í sundur og ef við horfum í þá uppbyggingu sem að heitir í ferðaþjónustu eða nýttist ferðaþjónustu þá er það auðvitað að verulegu leyti sko þessi grunnuppbygging samfélagsins sem að nýttist þessari atvinnugrein og þessvegna verður að spila það saman, við byggjum ekki sérstakan innanlandstúristaflugvöll og annan til annarra þarfa.

Ég hef leyft mér að segja af því að menn segja að það sé algengt að hafa flugvelli svolítið fyrir utan borgir, hann þarf ekkert að vera inni í miðri borg. Munurinn kannski á okkur og þeim þjóðum sem að menn eru að horfa á í því samhengi er að þær hafa flest allar járnbrautarsamgöngur. Ýmsar aðrar samgöngur sem að enda inni í miðjum borgum yfirleitt og ég horfi núna næstum því á Reykjavíkurflugvöll eins og járnbrautarmiðstöð okkar, a.m.k. þeirra sem að búa úti á landi þannig að ég er alveg skýr á þessu.

Varðandi þessa greiningu, styrkleika greiningu eða SVÓT greiningu á landsbyggðinni þá held ég að við verðum að leggja áherslu á það að við getum ekki, og það hefur nú komið hér fram, sagt að það sé hægt að setja einhverja eina greiningu yfir landsbyggðina sem heild og þá einhverja aðra hvað yfir höfuðborgina. Ég held að menn verði að átta sig á því fyrst hvernig menn ætla að skilgreina einhver svæði og SVÓT greina þá hvert þeirra fyrir sig. Þannig verði menn að vinna þetta.

Aðeins í lokin sem er kannski sama og upphafið. Mætingin á þennan fund, ég held að það sé alveg hárrétt sem að kom hér fram hjá Hildi að það sennilega má ferðaþjónustan gera meira af því að reyna að pikka fólk út öðrum geirum atvinnulífs og þjóðlífs til að taka svolítið þátt í þessari umræðu vegna þess að

Það er kannski það sem er svo skrytið við ferðapjónustuna sem atvinnugrein að hún er sennilega sú atvinnugrein sem að kemur við alla. Hvort sem að þeir vinna við hana eða ekki, vegna þess að allri eru einhvern tímann ferðamenn. Takk.

Auður Anna Ingólfssdóttir, hóteltjóri Hótel Hérað.

Það kom nú bara engin fyrirspurning til mín en kannski Reykjavíkflugvöllur. Að sjálfsögðu vil ég ekki að hann verði færður. En ég ætla nú að misnota aðeins aðstöðu mína svona eins og aðrir sem hafa gert hér í pallborðinu og nefna hér eitt atriði sem að ég hef heyrt. Það er sagt, ja það er nú engin furða að þú sért ekki með barlóm, þú vinnur hjá Flugleiðum og þeir bara borga þér laun og þetta er ekkert mál. Og líka það að maður hefur heyrt, ja Flugleiðir þeir eru bara að kaupa allt upp og þetta er alveg skelfilegt. Ég er alveg viss um það að jafnvel þeir á Húsavík hjá honum Reihard með hvalaskoðunina að ef Flugleiðir kæmu og segðu við viljum bara kaupa ykkur og borga það á borðið að þeir myndu bara segja já takk. Og alveg 95% allra þeirra sem eru í ferðapjónustu. Og ég er líka alveg handviss um það að það er alveg örugglega bara allt til sölu hjá Flugleiðum líka ef að einhver vill kaupa það.

Og pínulítið með menntunina, því að ég var að segja það við Magnús Oddsson að það eru 16 ár síðan ég fór á fyrstu ferðamálaráðstefnuna og maður er margoft búin að heyra sömu tugguna ár eftir ár en ég veit hvaða grettistaki hefur verið lyft í menntuninni og það er mjög vel og Hildur Jónsdóttir stóð nú upp áfram og það er gott að hafa svona manneskju í þeim málum sem að er búin að vinna svona lengi við ferðapjónustuna. Ég er búin að fara til Finnlands og við höfum mikið fram yfir þá, sérstaklega í tungumálum, þeir kunna ekkert að tala. Takk.

Magnús Oddsson, ferðamálastjóri.

Já það er nú þannig að hérna ég vil nú byrja á því að fara eftir röð. Ragnheiður Hákonardóttir spurði um mikið og stórt mál sem að þyrfti nú kannski heila ræðu til að svara en ég skal byrja á því að segja það að ég er svo hjartanlega sammála því sem samgönguráðherra kom hér með í morgunn, eins og Ragnheiður lýsti yfir líka, og það er ekki vegna þess að ég sé embættismaður hans því að ég væri náttúrulega í slæmum málum ef að ég væri ekki sammála honum en það hefur ekkert með það að gera. Það er aftur á móti að ég hef lengi haft þá skoðun að þetta eigi að vera svona að heimamenn og aðrir eigi að fá þetta og til þess að segja frá því þá sat ég sem fulltrúi samgönguráðherra í stjórn Náttúruverndar ríkisins í þrjú ár og þar komst í gegn tillaga, eða ég flutti þá tillögu að bjóða út þessi svæði til heimamanna.

Þjóðgarðurinn í Skaftafelli var boðinn út. Þar var samþykkt að bjóða út Gullfoss svæðið, það hefur ekki ennþá verið framkvæmt. Umhverfisaráðherra hefur sagt á þingi að þessu verði komið í hendur annarra aðila, þannig að ég held að það sé

fyrst og fremst það að það þurfi að koma þessum svæðum í hendur hagsmunaaðila heimamanna sem að þekkja þau og þeir fari með ábyrgð á þeim. Og skapi sér þá tekjur úr þeim eftir því sem þeir þekkja best. Þannig að ég þarf ekki að fara mörgum orðum um þetta.

Hún spurði svo beint um Gullfoss svæðið. Ferðamálaráð hefur á síðustu 10 árum sett 45 milljónir í Gullfoss svæðið, 45 milljónir. Þar af 3,5 milljón sem verða settar nú í haust þannig að það er búið að setja mikið fjármagn en fjármagnið tryggir ekki góða umgengni og svæðið er í umsjá Náttúruverndar ríkisins. En ég ítreka að ég flutti um það tillögu sem var samþykkt að svæðið yrði boðið út eða komið fyrir í hendur heimamanna og hafnar viðræður við þá og ég er ennþá sannfærður um að það er rétta leiðin.

Kjartan Magnússon, það er fljótsvarað. Ég hef margoft lýst þeirri skoðun minni, að svo miklu leyti sem að embættismenn mega hafa skoðun, að Reykjavíkur flugvöllur sé geysilega mikilvægur fyrir íslenska ferðapjónustu þar sem að hann er og vegna þess hvar hann er. Búið, punktur.

Ásmundur Gíslason spurði hver væru tengsl menntunar við Ferðamálaráð eða stjórnvöld. Það eru í sjálfu sér engin bein tengsl. Ég sit að vísu í stjórn leiðsöguskólans en að öðru leyti eru ekki bein tengsl okkar sem Ferðamálaráðs við menntunarpáttinn en þau eru mjög óbein með ýmsum hætti og við komum víða að því. Sérfræðingar okkar kenna mikið bæði við Háskóla Íslands í Reykjavík og við Háskólann á Akureyri og víðar við þetta og við höfum útbúið efni ýmislegt sem að notað er hér og hvar í þessu þannig að það eru svona óbein tengsl.

Aðalsteinn Óskarsson var að velta fyrir sér SVÓT greiningunni. Það er eins gott að ég fæ tækifæri til að leiðrétta þann misskilning. Það sem að ég átti við og hef skilið sem SVÓT greiningu er að það komi út úr henni mismunandi tækifæri mismunandi landshluta. Þ.e.a.s. að það er ekki þar með sagt að einhver landssvæði verði bara alveg afskrifuð af því að þau hafi enga möguleika heldur hitt að, ja það dettur engum í hug að hvalaskoðun verði stunduð á hálendinu og fuglaskoðun, ja það verða allavega að vera fuglar. Þannig að menn finni styrkleika einstakra svæða en séu ekki kannski að setja kannski 40 fyrirtæki í sömu afþreyinguna um allt land heldur verði það þá af hálfu stjórnvalda stutt þar sem að til vörubrúnar eru bestu skilyrðin.

Nú Anna Margrét Bjarnadóttir spurði um hvort meiri fjármunir kæmu frá Ferðamálaráði. Ég vil benda á hér í fréttabréfi okkar sem að hefur verið dreift að þar er talið upp hvað gert hefur verið á þessu ári. Ég hef rökstudda ástæðu til að ætla að verulega auknir fjármunir verði enn á fjárlögum næsta árs til þessa málaflökks heldur en voru nú og er það mjög ánægjulegt og ég vonast til að sjá það þegar fjárlög birtast eftir örfáa daga að það verði og það er rétt að segja frá því að á árunum 1990-95 voru af hálfu Ferðamálaráðs notaðir sáralitlir

fjármunir til þessa málaflokks en síðan hefur þetta farið vaxandi og mér sýnist að á 6 ára tímabili verði notaðar 150 milljónir að minnsta kosti í þetta.

Nú fleiri spurningar voru ekki, ég held að ég hafi svarað þeim öllum annað en að Jón Karl var eitthvað að tala um stærðfræðikennslu en það er aftur allt annað mál. Nemendur eru misjafnir og ég kenndi Ólafi Jóhanni Ólafssyni um svipað leyti og Jóni Karli þannig að það hefur ekkert með málið að gera þannig að það er erfitt að gera menn ábyrgan fyrir verðlagningu flugfélagsins.

En úr því að ég er nú síðastur hér í þessu pallborði þá er kannski rétt að enda á því að hér voru umræður um samgöngur og Helgi Pétursson minntist á þær. Ég geri það stundum til þess að hafa meiri tilfinningu fyrir því og vita hvað ég er að tala um, að ég ákvað það með mjög stuttum fyrirvara í gærkvöldi eða gær seinni partinn að keyra norður djúpið til að prófa þetta á eigin skinni og satt best að segja þá er það nákvæmlega eins og hér hefur komið fram. Það er nú ekki meira heldur en svo að ég var nákvæmlega jafn lengi að fara þessa leið eins og ég er að fara í einn golfhring upp á Korpúlfsstaði, að vísu er ég lélegur í golfi en það hefur ekkert með málið að gera. Það var nú ekki meiri tími sem að fór í þetta, það var nákvæmlega upp á mínútu eins og þegar ég skrepp upp á Korpúlfsstaði.

En af því að ég er hér síðastur þá er kannski rétt hér í lokin að ítreka það sem ég sagði hér áðan. Öll vinna í ferðapjónustu, öll samvinna, allur faglegur undirbúningur og öll vöruþróun er geysilega mikils virði. En hún er samt sem áður einskis virði nema að fólk hafi trú á því og bara óbilandi trú á því sem það er að gera. Annars skilar þetta ekki nokkrum sköpuðum hlut. Og við getum bara vísað til þess af því að við erum stödd hér á Vestfjörðum að fyrir tveimur sólarhringum síðan þá var hér ung stúlka af Vestfjörðum sem að sagði þetta einmitt þrátt fyrir gífurlegan undirbúning, gífurlega faglega vinnu. Þá stóð hún fyrir framan hundruð milljóna manna, "Ég get þetta, ég get þetta, ég get þetta!" Við getum þetta, við getum þetta, við getum þetta. Takk fyrir.

Sturla Böðvarsson, samgönguráðherra.

Já ég þarf ekki að vera í pallborðinu, ég fæ að standa. Ein spurning kom beint til mín frá Evu um framlög til uppbyggingar vegakerfisins. Það er nú þannig að það er bæði notuð sem viðmiðun íbúafjöldi í sumum tilvikum og umferðarpungi. Ég er yfirleitt miklu meira skammaður fyrir það að það sé lítið gert af því að nota umferðarpungann sem viðmiðun þegar verið er að ákveða fjármuni til vegakerfisins en að við notum aðra mælikvarða. En við reynum að horfa á þetta mjög breitt, reyna að átta okkur á því hvar er mest þörfin á uppbyggingu veganna og m.a. til þess að komast að náttúruperlum og komast inn á svæði sem að við teljum að þurfi að flytja fólk inn á í þágu ferðapjónustunnar.

Árneshreppurinn og strandirnar eru meðal þeirra staða þannig að þetta er svona mjög margt sem að haft er til viðmiðunar þegar verið er að ákveða þessa hluti.

Ég má til með að nota, og misnota eins og hún Auður sagði, aðstöðu mína til þess að segja örfá orð um Reykjavíkurlugvöllinn en hann verður hinsvegar til meðferðar hér á eftir. En ég má til með að vegna þess að einn morguninn þá var verið að ræða um umferðina í Reykjavík og Reykjavíkurlugvöll og vandræðin í umferðinni. Og eina ráðið sem að fólkíð sá og það virtist vera stefna Ríkisútrvarpsins miðað við það að stjórnandinn hafði aðalforystuna í þessari umræðu, að leiðin væri sú að byggja nú í Vatnsmýrinni. Hvað þýðir það að byggja í Vatnsmýrinni, fá 20.000 manns þar? Umferðarvandræði. Nema það að við margföldum framlögin til uppbyggingar aðalsamgönguleiðarinnar inn í borgina. Með því að búa til nýja stórborg inni í Vatnsmýrinni köllum við yfir okkur þvílíka kaos í umferðinni í Reykjavík að annað eins myndi ekki þekkjast. Þess vegna er það að það eru fáir sérfræðingar í umferðarmálumborga sem að gefa okkur þau ráð að leggja af flugvöllinn í Vatnsmýrinni og byggja þar mörg þúsund manna byggð.

En ég vil bara af þessu tilefni segja frá því einnig að ég hef skipað nefnd, og hún Áslaug okkar er í henni, til þess að leggja á ráðin um uppbyggingu umferðarmiðstöðvar við Reykjavíkurlugvöll. Það var nú þannig, og hér eru ýmsir borgarfulltrúar ágætir sem að þekkja það, að það var samþykkt aðalskipulag sem að felur í sér staðsetningu Reykjavíkurlugvallar og deiliskipulag. Og samkvæmt deiliskipulaginu, það var ekki uppfinning mín heldur ákvörðun borgaryfirvalda í Reykjavík, að við flugvöllinn væri flugstöð. Núna eru þær fjórar og ég tel að við þurfum að endurnýja þar og þessvegna hef ég skipað hóp manna sem að eiga að leggja á ráðin um það hvernig við byggjum upp umferðarmiðstöð sem að sinnir fluginu við Reykjavíkurlugvöll, sinnir rútunum og þeim mikilvæga samgönguþætti og öðru og meðal annars flutningum til Keflavíkurlugvallar af þessu svæði.

Og þetta verði byggt á forsendum einkafjármögnunar. Það verði ekki ríkið sem að byggji þessa umferðarmiðstöð heldur verði kallaðir til aðilar sem að vilji leggja til fjármuni í þessa ábatasömu starfsemi að sinna þjónustu við innanlandsflugvöllinn í Reykjavík og vera í miðju samgöngukerfisins fyrir okkur Íslendinga. Ég vænti þess að það komi margir að þessu og vilji taka höndum saman um að byggja þarna upp glæsilega aðstöðu í höfuðborginni til þess að þjóna þessum mörgu þáttum samgöngukerfisins.

Þetta vildi ég segja ykkur og nota tækifærið til þess og ég vona að það komi engum á óvart suður í Reykjavík. Takk fyrir.

Umhverfisverðlaun

Ávarp Sturlu Böðvarssonar, samgönguráðherra.

Það má öllum vera ljóst að umræða um umhverfismál hefur aukist til mikilla muna í þjóðfélaginu á síðustu árum. Sú umræða er löngu tímabær og á ekki hvað síst við í íslenskri ferðaþjónustu.

Það er öllum ljóst sem stunda ferðapjónustu hér á landi að helsta aðdráttarafi landsins er fjölbreytt og stórbrotin náttúra þess. En það er ekki einungis náttúran sjálf sem heillar heldur ekki síður samspil mannsins og náttúrunnar. Það er því mikilvægt að gestir okkar finni að við umgöngumst náttúruna af þeirri virðingu sem henni ber og með þeim hætti að náttúran skaðist ekki af. Það þýðir ekki að þarfir mannsins séu settar til hliðar heldur er fyrst og fremst um breyttan hugsunarhátt að ræða, sem þegar fram í sækir, mun tryggja lífsgæði okkar jafnframt því að vernda náttúruna.

Tilgangur Umhverfisverðlauna Ferðamálaráðs er sá að hvetja ferðapjónustuaðila til að gera sér grein fyrir mikilvægi þess að huga að þeirri auðlind sem þeir nýta. Verðlaununum er einnig ætlað að hvetja ferðapjónustuaðila til ábyrgðar á eigin athöfnum og til að virkja gesti sína til meðvitaðrar hugsunar um gildi umhverfisins.

Í ár bárust 11 tilnefningar frá ferðamálafulltrúum og er þeim þökkuð sú vinna og alúð sem þeir lögðu í að finna verðuga fulltrúa á sínu svæði. Það er augljóst að sífellt fleiri fyrirtæki, staðir og stofnanir huga að náttúrunni og umhverfinu öllu í sinni starfsemi og uppbyggingu. Valið var því ekki auðvelt en stjórn Ferðamálaráðs hefur þó komist að niðurstöðu.

Umhverfisverðlaun Ferðamálaráðs Íslands árið 2000 hlýtur Gistiheimilið Brekkubær.

Gistiheimilið Brekkubær hefur verið starfrækt frá árinu 1997. Reksturinn hefur verið í höndum ýmissa aðila innan Snæfellsás-samfélagsins en í mars s.l. var stofnað hlutafélag um reksturinn og eru aðaleigendur þess Guðríður Hannesdóttir og Guðrún G. Bergmann.

Það er ljóst að á Hellnum hefur verið unnið mikið brautryðjendastarf á sviði umhverfisvænnar ferðapjónustu og þau eru ekki mörg ferðapjónustufyrirtækin sem hafa frá grunni verið markvisst byggð upp í anda umhverfisvænnar ferðapjónustu.

Frá upphafi hefur verið unnið eftir ákveðinni umhverfisstefnu sem þó hefur sífellt orðið mótaðri og skýrari og fleiri þættir teknir inn í hana og má fullyrða að umhverfisstefna gistiheimilisins tekur á flestum ef ekki öllum umhverfisþáttum er lúta að rekstri slíkra fyrirtækja.

Það er því ánægjulegt að geta veitt þessu brautryðjendastarfi umhverfisverðlaun Ferðamálaráðs og þannig stuðlað að því að aðrir ferðapjónustuaðilar tileinki sér í enn frekari mæli virðingu og umhyggju fyrir umhverfinu í starfsemi sinni.

Ég vil því biðja þær Guðríði Hannesdóttur og Guðrúnu G. Bergmann að koma hér upp og veita verðlaununum viðtöku.

Verðlaunagripurinn er höggmyndin Harpa eftir Hallstein Sigurðsson myndhöggvara.

Porgeir Pálsson

Hlutverk Reykjavíkurflugvallar í ferðapjónustu á landsbyggðinni.

Ráðstefnustjóri, samgönguráðherra, góðir ráðstefnugestir.

Það er viss kostur og viss galli að vera hér síðasti ræðumaður í dag. Það er auðvitað búið að segja mjög margt og meira að segja ræða um Reykjavíkurflugvöll sem að greinilega er ofarlega í hugum manna um þessar mundir og þannig kannski ekki ýkja margt sem að ég get kannski bætt við þá umræðu. Á hinn bóginn er margt um Reykjavíkurflugvöll að segja svo að ég get sennilega haldið hér áfram í a.m.k. einn klukkutíma eða svo ef að ég ætti að tæma það málefni og sennilega lengur.

En mitt hlutverk hér er að fjalla um Reykjavíkurflugvöll sem að er auðvitað óaðskiljanlegur hluti af innanlandsfluginu þannig að það er óhjákvæmilegt að gera innanlandsflugið og þróun þess á undanförunum árum og áratugum nokkur skil áður en að ég kem svo að kjarna málsins sem að er Reykjavíkurflugvöllur sjálfur.

Hlutverk Reykjavíkurflugvallar hefur auðvitað verið að breytast í tímans rás. Hann var auðvitað í eina tíð okkar aðalflugvöllur ekki aðeins innanlands heldur líka við umheiminn og var það allar götur fram til 1967 þegar millilandaflugið var endanlega flutt til Keflavíkurflugvallar. En það sem skiptir mestu máli í dag er að hann er tenging landsbyggðarinnar við höfuðborgina og höfuðborgarinnar við landsbyggðina.

Í dag fara u.þ.b. 95% af öllum farþegum í innanlandsflugi um Reykjavíkurflugvöll og eins og kom fram í máli Jóns Karls þá eru það fjórir aðal áfangastaðir eða fjórar aðal flugleiðir sem að eiga obbann af þessari umferð farþegalega séð. Þ.e. um 85% af farþegum eru að fara á þessum fjórum flugleiðum.

Flugvallarkerfið eða innanlandsflugið hefur líka haft það hlutverk að tengja saman landsfjórðungana innbyrðis. Þetta hinsvegar hefur verið minnkandi þáttur á undanförunum árum sem að stafar af því að vegakerfið hefur verið að batna og jafnframt hefur rekstur á litlum flugfélögum orðið mjög erfiður af ýmsum ástæðum sem að of langt mál væri að telja upp hér og rekja. Og það má segja að nú berjist þetta flug í bökkum og verði kannski haldið uppi nema til komi myndarlegur styrkur frá hinum opinbera.

Nú í innanlandsfluginu er líka ýmis sérhægt þjónusta sem að ekki má gleyma. Það er hverskonar leiguflug sem að menn geta notað til margra hluta hvort heldur sem er til útsýnisflugs eða til þess að veita sérhæfða þjónustu á flugleiðum sem að ekki er þjónað af áætlunarflugi eða reglubundnu flugi. Síðast en ekki síst skal nefna sjúkraflugið sem að skiptir auðvitað landsmenn mjög

miklu máli en er líka mikilvægur hluti í þessari grunngerð eða innviðum ferðapjónustu í landinu.

Þetta er þróun innanlandsflugsins í farþegum talið alveg frá 1971 í nærri þrjá áratugi og það sem kemur kannski á óvart, og kemur vissulega mjög mörgum landsmönnum á óvart er hvað mikill vöxtur hefur verið í þessari þjónustu og þessum flutningum á undanförunum árum og undanförunum áratug. Margir halda af einhverri ástæðu að innanlandsflugið hafi verið að dragast saman og það er kannski fyrst og fremst vegna þess að flugvöllum hefur verið að fækka en það er síður en svo að sú sé raunin.

Það má velta fyrir sér hvernig mun þetta halda áfram og við heyrðum frá Jóni Karli að hann er bjartsýnn á framtíðina og telur mikla möguleika til frambúðar til lengri framtíðar séð en það eru kannski ýmis teikn um það að við séum aðeins að ná svona jafnsléttu kannski í einhvern tíma en vonandi ekki mjög lengi og vonandi mun síðan þessi fjöldi halda áfram að vaxa. En það er ekki hvað síst ferðapjónustan og þjónusta við erlenda ferðamenn kannski helst sem að þar kemur þá til sögunnar.

Það er gaman líka að skoða aðeins hvernig þróunin hefur verið á undanförunum 14 árum, það er ótrúlegt að horfa á, við þurfum ekki að fara lengra aftur í tímann en til 1986 þegar flugvellir með áætlunarþjónustu af einhverjum toga voru um 33 í landinu og hafði þá fækkað eitthvað örlítið frá því sem að var hér áður.

Það má útaf fyrir sig segja út frá sjónarmiði ferðapjónustu þá er þetta auðvitað afskaplega gott net, það þýðir að það er hægt að flytja fólk nánast hvert sem er með flugi. Á hinn bóginn þá var þjónustan kannski alltaf mjög burðug því að þarna var lítil tíðni og oft kannski ekki nægilega góð tæki notuð í þessu flugi og því var kannski forsendan eða grunnurinn fyrir því að halda uppi þessari þjónustu ekki sá sem að menn hefðu kannski vonast til á þeim tíma.

En núna 14 árum síðar eða árið 2000 þá erum við með svona um það bil 14-15 áætlunarflugvelli en þó eru kannski ekki nema 8 þeirra sem að standa raunverulega undir nafni, þ.e.a.s. eru með tíðni, eru með þjónustu sem að er það mikil að hún sé raunverulega nýtanleg fyrir allan almenning og ekki hvað síst fyrir ferðapjónustuna.

Þetta er sem sagt, kannski þeir tveir megin þætti eða ástæður fyrir þessari breytingu. Og það er í fyrsta lagi það að það hafa auðvitað verið byggðar upp mjög myndarlegir flugvellir sem að hafa gefið möguleika á nýrri og betri þjónustu sem að ekki var fyrir hendi áður og í öðru lagi þá hefur auðvitað komið til sem sagt frelsi í flugi eins og það hefur verið kallað. Að samkeppni hefur hafist að fullu, að vísu kannski þróast svolítið í aðra átt en að menn áttu von á en engu að síður gerði það að verkum að flug féll niður til mjög margra af þeim

stöðum sem að áður nutu áætlunarflugs. Og það er eins og við höfum heyrt um í dag ekki ennþá séð fyrir endann á þeirri þróun.

Nú jafnframt hefur þetta flug sem að var stundað útfrá auðvitað stöðum eins og Ísafirði og Egilsstöðum og nú Akureyri átt undir högg að sækja og lagst af að verulegu leyti á tveim fyrrnefndu stöðunum.

Varðandi dreifingu farþega sjáum við að það eru um 95% farþega sem að fara um Reykjavíkflugvöll, það eru rúmlega 40% sem að fara um Akureyrarflugvöll og síðan koma Vestmannaeyjar með tæplega 20%, Egilsstaðir með 16% og Ísafjörður með 11% og síðan eru aðrir staðir með mjög minni umferð. Þegar menn leggja þetta allt saman þá koma út úr þessu 200% en það má ekki gleyma því að hver farþegi sem að fer innanlands, hann fer um tvo flugvelli þannig að hann er tvítalinn. Þannig að það er ljóst að reikningurinn er réttur þrátt fyrir allt.

Við höfum verið að skoða svolítið hvað og hvernig ferðamenn nota innanlandsflugið og þá eins og oft vill verða er kannski ekki nógu mikið til af haldbærum eða nægilega góðum gögnum. En það virðist svo að innan við 10% erlendra ferðamanna noti innanlandsflugið í dag. Nú þetta er í samræmi við niðurstöður úr könnun sem að Ferðamálaráð hefur gert með viðtölum og öðru slíku við erlenda ferðamenn en þessi prósentu nær ca 13% að sumri til en er auðvitað mun lægri yfir vetrartímann. Okkur telst til að þetta séu þá u.þ.b. 10% af heildarfarþegafjölda í innanlandsflugi.

Það er reyndar tilviljun að þetta skuli hvort tveggja vera 10% en farþegar í innanlandsflugi í dag eru tæplega hálf milljón þannig að það virðist vera að um u.þ.b. 50.000 erlendir ferðamenn noti innanlandsflugið. Þetta vill segja okkur það að innanlandsflugið er auðvitað að mestu leyti að þjóna landsmönnum sjálfum en ferðapjónustan kemur þá sem viðbót og það er auðvitað mjög eðlilegt. Það er nauðsynlegt og mikilvægt að grunngerðin eða innviðirnir séu fyrir hendi og séu notaðir. Að kerfið sé sem sagt, áætlunarkerfið, sé notað af landsmönnum en síðan bætist þá ferðapjónustan við og auðvitað styrkir hana mjög mikið.

Þetta segir okkur líka annað og það er það að það er mjög mikið rými. Það er hægt að auka mjög mikið þessa þjónustu sem að er mjög til hagsbóta að sjálfsgöðu fyrir ferðapjónustuna á landsbyggðinni.

Nú helgarferðir innlendra ferðamanna auðvitað skipta miklu máli. En við höfum ekki kannski séð tölur um það nákvæmlega hvað það er stór þáttur í umferðinni eða flutningunum í dag. Og ég vil líka nefna, út af Reykjavíkflugvelli sérstaklega, tenginguna við nágrennalöndin þ.e. Grænland og Færeyjar og þó að mönnum finnist að það kannski sé meira millilandaflug og ekki hluti af innanlandsþjónustunni þá held ég samt að sú þjónusta styrki innlenda ferðapjónustu mjög mikið og vissulega er það svo fyrir flugið að það eru sömu

tækin það eru sömu flugvélarnar sem að eru notaðar í þessu flugi. Það er að segja bæði í innanlandsfluginu og fluginu til nágrannalandanna.

Nú kostir innanlandsflugsins eru auðvitað eins og alltaf fyrir flugið stuttur ferðatími, flugtími innan við ein klukkustund. Yfirleitt stutt leið frá flugvöllum til áfangastaða og það má segja kannski að sé visst viðmið að helst þyrftu landsmenn að geta komist á innan við klukkutíma eða klukkutíma í hæsta lagi til næsta áfangastaðar og síðan á klukkutíma til Reykjavíkur eða öfugt. Og þannig að heildarferðatími verði þrjár klukkustundir hvaðan sem er af landinu.

Nú afgangur á litlum flugvöllum er fljótleg. Við þekkjum það að flugfélög sem að eru að veita ódýra þjónustu úti í útlöndum leitast við að vera ekki á stóru flugvöllum. Bæði vegna þess að það er dýrara en það er líka fljótlegri að komast í gegnum þá og ferðamönnum þykir það stór kostur. Flugði er líka öruggur ferðamáti. Auðvitað hefur verið unnið að því áratugum saman að auka og hlúa að flugöryggi hér á landi og sem betur fer höfum við átt þess að njóta að öryggi í innanlandsflugi er mjög mikið.

Og eins hafa núna orðið mjög tíðar ferðir til helstu flugvalla í öllum fjórðungum landsins sem að auðvitað er annar handleggur á því að það hefur lagst niður flug til ýmissa af hinum minni stöðum.

Ef við komum nú að Reykjavíkurflugvelli þá eru kostir Reykjavíkurflugvallar geysi margir. Það er lágmarks ferðatími til og frá flugvelli eins og menn þekka innan borgarinnar. Þennan tíma og þetta aðgengi má bæta, það er engin spurning. Og á það hefur verið minnst. Það er sérstaklega fyrir erlenda ferðamenn þá hefur það oft á tíðum valdið miklum erfiðleikum að átta sig á því hvaðan væri nú eiginlega farið í flugferðina sem viðkomandi ætlaði að komast í.

En það er nokkuð sem að við getum bætt og eigum að bæta á næstu árum. Þetta hefur líka mikil áhrif á afgangslutímann. Það má segja kannski að við getum gert afgangsluna í flugstöð á Reykjavíkurflugvelli þægilegri heldur en hún er í dag. Við þurfum kannski að fara svolítið út um víðan völl til að leita að bílastæði og koma okkur inn í flugstöðina og það er ekki hægt að segja að flugstöðvar á Reykjavíkurflugvelli séu svona optimiseraðar fyrir ferðamanninn.

En það er alveg ljóst að jafnvel eins og aðstaðan er í dag þá er mun skemmri ferðatími til Reykjavíkurflugvallar en væri ef að við þyrftum að leita eftir þessari þjónustu á Keflavíkurflugvelli. Nú það er útaf fyrir sig kannski spursmál hvort að það sé eini kosturinn í dæminu. Við höfum litið þannig á og menn hafa skoðað þetta dæmi í áratugi og niðurstaðan hefur alltaf verið sú sama að það sé raunverulega ekki nema tveir kostir í dæminu. Annarsvegum að viðhalda Reykjavíkurflugvelli þar sem hann er eða að flytja innanlandsflugið til Keflavíkur.

En gallinn felst ekki aðeins í auknum ferðatíma til og frá flugvelli þ.e.a.s. til og frá höfuðborginni til flugvallarins heldur ekki síður í flugtímanum. Keflavíkurflugvöllur er staðsettur auðvitað á suðvesturhorni landsins, eins langt frá örðum áfangastöðum eins og hægt er að komast nánast á Íslandi. Þetta þýðir aukinn flugtíma, þetta þýðir að það er meiri akstur á flugvellinum, Reykjavíkurflugvöllur er af allt annarri stærðargráðu heldur en Keflavíkurflugvöllur og það tekur einfaldlega miklu lengri tíma að komast í flugtaksstöðu eða að keyra eftir landingu til flugstöðvar.

Og í ítarlegri úttekt sem að var gerð 1997 af Hagfræðistofnun þá kom skýrt fram að það væri þjóðhagslega hagkvæmt að halda áfram að reka Reykjavíkurflugvöll við hliðina á Keflavíkurflugvelli og þar voru skoðaðir allir þættir sem að máli skipta, breytingar í ferðum landsmanna eða réttara sagt hvernig þeir myndu hegða sínum ferðum ef að þessi ákvörðun væri tekin að flytja innanlandsflugið til Keflavíkur.

Reykjavíkurflugvöllur er sem sagt miðstöð og hjarta innanlandsflugsins og eins og menn vita að ef við ætluðum að flytja þetta hjarta innanlandsflugsins til Keflavíkur þá er það mat mjög margra að þar yrði um verulega breytingu á innanlandsfluginu að ræða. Menn tala um 30% minnkun í flutningum og sumir jafnvel meir. Þetta er mjög erfitt að spá um eins og alltaf þegar verða breytingar í grunngerðinni þá er mjög erfitt að átta sig á hvað myndi gerast.

Kostir Reykjavíkurflugvallar eru fyrst og fremst að vera aðgengilega samgöngumiðstöð og það gerir staðsetning hans að verkum í hjarta eða við hjarta borgarinnar. Stærð flugvallarins eins og ég nefndi áður, að tími til flugtaks og landingar er stuttur og ég myndi líka vilja bæta því við að sýnileiki flugvallarins hefur vissa kosti. Sumir myndu telja það ókosti og margir nágranna hans telja það einmitt vera mikinn ókost að hann sé alltaf þarna og það sé hávaði og það séu þessar flugvélar sem að eru að fara fram og til baka. En ég hygg að fyrir ferðapjónustuna þá skipti það verulegu máli að mannvirkið er þarna í næsta nágrenni, það fer ekkert á milli mála að það er eitthvað um að vera.

Og það var mjög gaman að því á fundi sem að við áttum í grannakynningu fyrir Reykjavíkurflugvöll þá var jafnvel einn af helstu andstæðingum flugvallarins sem sagði eitthvað á þá leið að það væri þó eitt sem að viðkomandi myndi sakna ef að flugvellinum væri lokað og það var það að heyra fyrstu flugvélinu leggja af stað á morgnana og heyra þannig hjól atvinnulífsins fara í gang. Þannig að það var ekki laust við að það væri meira að segja tregi þar á bæ að sjá á bak flugvellinum og þess ónæðis og þess óhagræðis sem að viðkomandi taldi að stafaði af honum.

Nú en það er líka eitt sem að kannski er vert að hafa í huga og það er það að skilyrði til flugs á Reykjavíkurflugvelli eru mjög hagstæð. Það er sennilega hvergi hagstæðari skilyrði allavega á suðvesturhorninu og jafnvel á öllu landinu

Því að það sýnir sig að Reykjavíkurlugvöllur lokast nánast aldrei ef á annað borð er hægt að fljúga yfir landinu. Þannig eru skilyrði mun hagstæðari til að mynda heldur en að mörgu leyti á Keflavíkurlugvelli þó að þar auðvitað hafi verið settur upp fullkomnari tækjabúnaður sem að gefur stundum kost á því að lenda þegar mjög er lágskýjað og skyggni slæmt.

Nú bara til þess að ljúka þessu þá er rétt að fara yfir helstu punktana en það er ljóst að það hefur orðið geysileg breyting á innanlandsfluginu á undanförunum árum. Áætlunarflugvöllum hefur fækkað úr því að vera rúmlega 30 niður í kannski 12 eða jafnvel ennþá færri á 15 árum ef að taldir eru fyrst og fremst þeir vellir sem að eru með einhverja umtalsverða umferð.

85% af farþegaflutningunum fer fram á fjórum flugleiðum og farþegum í innanlandsflugi fjölga þrátt fyrir þetta. Hefur verið að fjölga um 3,8% á ári undanfarinn áratug. Og það er ennþá gert ráð fyrir að þarna geti orðið um aukningu að ræða í framtíðinni. Reykjavíkurlugvöllur gegnir auðvitað stóru hlutverki í þróun ferðaþjónustu á landsbyggðinni því að eins og hefur komið vel fram hérna í máli manna í dag þá er það auðvitað gríðarlegt atriði og kannski meginatriði að það sé hægt að koma ferðamönnum frá höfuðborgarsvæðinu til hinna ýmsu staða á landsbyggðinni fljótt og örugglega þannig að þeir nái að nýta sér þá möguleika sem að er verið að bjóða uppá um allt land í ferðaþjónustu.

Þjónustan við ferðamenn byggist örugglega á því að það sé öflugt áætlunarflug fyrir hendi. Auðvitað verða alltaf árstíðabundnar sveiflur í ferðaþjónustu og það er auðvitað ljóst að það er erfitt að halda uppi áætlunarflugi eingöngu út af ferðamönnum. Ég held að menn hafi kannski fundið þetta einmitt á Húsavík að það getur verið erfiðleikum háð þó að margir komi til hvalaskoðunar að halda uppi áætlunarflugi þangað.

Þannig að það er mikilvægt að þetta flug standi traustum fótum vegna þarfa landsmanna sjálfra. Ég hygg að skinsamleg verkaskipting milli flugvallanna í Reykjavík og Keflavík sé þjóðhagslega hagkvæm og hún gefi mest svifrúm fyrir framtíðarþróun í ferðaþjónustu sem og þróun í þjónustu við landsmenn alla.

Nú það má spyrja kannski þeirrar spurningar og ég hef stundum verið spurður þeirrar spurningar er þetta eitthvað sérstakt hagsmunastríði flugmálastjórnar að halda Reykjavíkurlugvelli þar sem hann er. Því er til að svara að það er auðvitað ekki endilega hagsmuna og er ekki hagsmunaaatriði flugmálastjórnar í raun og veru. Flugmálastjórn hefur verið fengið það hlutverk að reka þennan flugvöll og byggja hann upp og það er svolítið kannski sérstak að nú þegar loksins er hafin myndarleg uppbygging á Reykjavíkurlugvelli að þá skulum við standa frammi fyrir því að menn séu að tala um það að loka honum og það sem allra fyrst.

Það er afskaplega erfið staða fyrir þann aðila sem að vill byggja þennan flugvöll myndarlega upp og gera hann þannig úr garði að hann standi undir því nafni að vera miðstöð innanlandsflugsins sem að fleiri og fleiri einmitt útlendingar leita á og sækja sína þjónustu til að komast um landið.

Þannig að það er kannski ekki óeðlilegt þó að við höfum hjá Flugmálastjórn áhyggjur af þróun mála og auðvitað af þróun innanlandsflugsins bæði sem veitandi þjónustu við flugið og einnig sem aðili sem að þarf að hyggja að því að þetta kerfi sé í góðu lagi og hefur staðið fyrir uppbyggingu og staðið að framkvæmdum við uppbyggingu innanlandsflugkerfisins. En það er auðvitað síðast en ekki síst notendurnir sem að þurfa að láta til sín heyra því að það eru þeir sem að setja kröfurnar, annaðhvort notendurnir eða umboðsmenn þeirra.

Þannig að ég vil því ljúka máli mínu með því að segja að boltinn er hjá ykkur sem og fleirum, auðvitað sveitarstjórnnum og öðrum að láta í sér heyra og setja fram hverjar þarfirnar eru, hverjar kröfurnar eru. Því að það er fyrst og síðast flugfarþeginn sem að skiptir máli í þessu sambandi hvernig best sé séð fyrir hans þörfum.

Takk fyrir.

Almennar umræður

Helgi Pétursson, Reykjavíkurborg.

Ráðherra, ráðstefnustjóri og ágætu gestir. Ég kem nú hér í pontu og vil auðvitað þakka þann áhuga sem að ferðamálaráðstefnan hefur á skipulagsmálum og þróun byggðar í Reykjavík en fyrst og fremst ítreka þá skoðun mín sem að ég hef haldið mjög á lofti í Ferðamálaráði og borgarstjórn og annarsstaðar þar sem ég hef getað látið til mín taka hvað varðar ferðamál að það er lífsnauðsynlegt fyrir þróun ferðaþjónustu í Reykjavík að efla ferðaþjónustu á landsbyggðinni.

Ég hef haldið þeirri skoðun minni þrátt fyrir allar þær umræður sem að hér hafa farið fram t.d. um Reykjavíkflugvöll og þann blæ sem að sú umræða hefur fengið þar sem að landsbyggð og höfuðborgarsvæði hefur vissulega verið stillt upp sem andstæðingum og þannig megum við ekki hugsa og megum ekki missa þetta mál inn í slíka umræðu.

Við megum ekki gleyma því að við erum að tala um 16 ár fram í tímann og eins og Þorgeir rakti hér áðan þá hefur þróunin orðið ótrúleg í fluginu undanfarin 14 ár og á hverju eigum við þá von á næstu 16 árum. Ég sé fyrir mér og ég held að við getum öll verið sammála um það að, og það hlýtur að vera sameiginleg von okkar allra, að samgöngur á landi muni batna. Menn hafa rætt um hálendisveginn sem við þekkjum öll. Ég trúi því að almenningsamgöngur yfirleitt muni eflast og ég tel verulegar líkur á því að við munum nálgast nýtingu einhverskonar sporbrautartækni á þessum árum.

Við megum ekki gleyma því að það á ekki að flytja innanlandsflug eða menn eru ekki með neinar hugmyndir um að flytja innanlandsflug fyrir kaffi á morgunn til Keflavíkur. Það er alveg ljóst. Þannig að hér er framundan mikil þróun sem að við munum öll og sem flest vonandi upplifa.

Á meðan þá er það mín skoðun að það eigi að ljúka bráðnauðsynlegum viðgerðum á flugvellinum. Til þess að tryggja það flug sem að nú er haft uppi og ég tel líka að það sé auðvitað ja engin hemja að bjóða farþegum sem að koma í innanlandsflugi á Íslandi þær móttökur sem að felast í því húsnæði sem að við höfum verið að nota, og þið þekkið öll, sem að eruð gamlir rottukofar eins og ég hef sagt frá styrjaldarárunum og er auðvitað ekki boðlegir neinum.

Og ég held að þrátt fyrir þessa umræðu og þrátt fyrir hugmyndir manna um það að einhverskonar annar háttur geti verið hafður á í innanlandsflugi eftir 14-16 ár þá er það langur tími og við getum ekki, ég get t.d. ekki séð fyrir mér að við getum haldið áfram að bjóða fólki þá aðstöðu sem að þarna er. Þess vegna hef ég fylgst með hugmyndum ráðherra hvað varðar einhverskonar sameiginlega umferðarmiðstöð í tengslum við þetta svæði og tel að það myndi vera spor í rétta átt og liður í að bæta almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu í tengslum við innanlandsflugið.

Sé þar fyrir mér miðstöð þó mér sé ekki alveg ljóst hvar slík miðstöð ætti að vera en það ástand sem að við búum við í dag er óviðunnandi.

Ég held líka að til þess að koma til móts við þær skoðanir sem að eru uppi um ja það ónæði sem að sé af þessari umferð þá sé sjálfsagt að kanna möguleika á því að flytja kennslu og æfingaflug af vellinum og held að það sé hægt. Ég held að áætlunarflugið liggir undir ágjöf vegna æfingaflugsins og skipti máli að það sé hlustað á þau sjónarmið sem að þar koma fram þó svo að ég persónulega hafi mikla ánægju af því að fylgjast með kennsluflugi og öllu þessu og hafi meira að segja látið detta út úr mér einhvertíma í þeim kvennafansi sem að ég er í í meirihluta borgarstjórnar að mér þyki Reykjavíkflugvöllur "matcho". En ég sagði það að vísu ekki nema einu sinni.

Það er hinsvegar, það eru leikir í þessari stöðu líka og ég velti því fyrir mér hvort að menn getir sest yfir það að huga að einhverjum breytingum á vellinum, á stærð vallarins þar sem að hann er. Það hafa komið fram hugmyndir um það og ég trúi því að það verði einhverjar þær breytingar á flugvélakosti og tækni á þessum tíma sem að gera okkur kleift að endurmeta þessa stöðu og velta henni fyrir okkur á hverjum tíma.

Að lokum þá held ég sem sagt að tíminn muni svara þessari spurningu. Ég veit ekki hvert svarið verður en við höfum séð þessa öru og miklu þróun núna á undanförunum 14 árum en ég veit að við munum eiga um þetta gott samstarf, ráðherra og ég. Ég vil upplýsa það að um miðjan næsta mánuð verður sett á laggirnar, í fyrsta sinn, samgöngunefnd Reykjavíkur sem að mér er ætlað að

veita formennsku og til þeirrar nefndar eiga að heyra öll umferðarmál, almenningssamgöngur, umferðaröryggi og annað það sem lýtur að samgöngumálum í höfuðborginni.

Ég trúi því að menn muni geta sest niður um þessi mál og fundið á þeim farsæla lausn, trúi því og treysti. Ég þakka fyrir.

Tómas Ingi Olrich, formaður Ferðamálaráðs Íslands.

Ráðstefnustjóri, samgönguráðherra og góðir ráðstefnugestir. Ástæðan fyrir því að ég beitti mér fyrir því að þetta umræðuefni yrði tekið fyrir hér í tengslum við stöðu landsbyggðarinnar og möguleika hennar er sú að því hefur verið marglýst yfir af hálfu Reykjavíkurborgar að hún telji nauðsynlegt að umræða um þetta sé sem allra mest. Og því er nauðsynlegt að á okkar vettvangi þá tökum við þetta mál til alvarlegrar athugunar vegna þess að þó svo að þarna sé verið að tala um framtíðar tónleika þá gefa þeir okkur skilaboð og ef þessi skilaboð varpa skugga á möguleika ferðaþjónustunnar þá munum við lifa í þessum skugga næstu ár.

Það getur líka einmitt verið spurning um það, ekki síst í ljósi þess sem að Helgi Pétursson sagði í ágætri ræðu sinni áðan að tíminn gæti varpað nýju ljósi á þetta mál. En þá spyr ég hvers vegna í dauðanum erum við þá að taka afstöðu til máls sem að á að koma til framkvæmda eftir 16 ár ef að tíminn á eftir að varpa nýju ljósi á þetta. Hversvegna erum við þá að taka afstöðu til málsins nú sem að á að gerast eftir 16 ár.

Mig langar til að benda á örfá einföld atriði í þessu máli sem að eru afar mikilvæg. Fyrir það fyrsta þá langar mig til að bregðast við spurningu Kjartans þegar hann spurði hvort að það gæti ekki verið möguleikar fólgningur í því fyrir einmitt landsbyggðina að beint flug yrði þá milli landsbyggðarinnar og Keflavíkurflugvallar. Það tengdist þeim sem að kæmu til landsins, ferðamönnunum sem að kæmu til landsins sem að nú eru um 300.000.

Í raun hefur Þorgeir Pálsson svarað þessu að mestu leyti. Ég hef heyrt þessa skoðun og ég hygg að Kjartan hafi heyrt henni fleygt. Ég held að hún hafi jafnvel komið, þessi skoðun eigi uppruna sinn í Eyjafirði og flogið þaðan með einhverjum sérkennilegum hætti inn í þessa nefnd sem að er að fjalla um málin. Þetta er akademísk spurning. Akademískar spurningar eru góðar þegar þær eru í jarðsambandi en þessi er það ekki. Vegna þess eins og kom fram hjá Þorgeiri Pálssyni þá eru 10% af innanlandsfluginu sem má rekja til erlendra ferðamanna, að öðru leyti byggist það á innanlandsflugi.

Ef menn ímynda sér að það sé góð aðferð til að ýta undir og þróa innanlandsflug að lengja flugtímann um helming þá þurfa menn að fara í miklar akademískar æfingar til þess að sannfæra mig um það. Ég held þessvegna að þessi hugmynd standist ekki, hún sé mjög víðs fjarri raunveruleikanum og eigi í raun og veru hvergi heima. Ekki einu sinni inni í akademíunni.

Annað langar mig til að taka fram. Eins og kom hér fram í ágætu svari bæjarstjórnans á Húsavík þá höfum við ekki aðrar samgöngur en í flugi og á þjóðvegum landsins. Við höfum ekki járnbrautir og fólksflutningar á sjó eru nú orðnir nánast engir ef við berum þetta saman við heildarfjöldann þá eru þeir mjög litlir miðað við það sem var því einu sinni voru sjóflutningar mjög miklir. Nú er þetta nánast bundið við einn landshluta. En með öðrum orðum að okkar flug er bæði flug og einskonar járnbrautarþjónusta líka.

Og það hefur þann stóra kost að flugið fer úr miðbæjum allstaðar á landinu og inn í miðborg Reykjavíkur og þetta er meginkosturinn. Hvernig hefur þróunin verið í Evrópu. Hún hefur verið þannig að flugvellirnir hafa átt undir högg að sækja víða í Evrópu vegna þess að þeir eru svo langt frá miðborginni. Og í Frakklandi hefur þróunin orðið sú að lestarnar hafa sótt á, einkum og sér í lagi þessar hraðskreiðu lestar sem eru kallaðar TVG, af því að þær komast inn í miðborgina. Þá hafa þær verið að styrkja stöðu sína gagnvart innanlandsflugi í Frakklandi.

Bretar brugðust þannig við þessu að þeir reistu sérstakan flugvöll inni í London, London Docks Airport, til þess að styrkja innanlandsflugið. Með öðrum orðum að þessar þjóðir hafa annað hvort notað flugvelli inni í miðjum borgunum til að styrkja innanlandsflugið eða leyst málin með járnbrautum. Við höfum þetta og þetta er grundvallar styrkur í okkar innanlandsflugi og þessvegna held ég að við eigum síst af öllu að fórn þessu og það myndi verða afar slæm skilaboð fyrir þá staði sem að fjærst eru Reykjavík að gefa til kynna að þetta yrði gert með þessum hætti.

Mér finnst að það sé ekki rétt að þeir sem að tala gegn þessari breytingu séu að stilla upp höfuðborginni og landsbyggðinni. Það viljum við ekki gera. Og ég lagði áherslu á það í minni inngangsræðu að þróun ferðaþjónustunnar í Reykjavík væri hagsmunamál fyrir alla. En við verðum að sjálfsögðu að hafa tækifæri til þess að verja af nokkurri hörku hagsmuni okkar ef að við teljum þá vera mjög mikilvæga þá verðum við að fá að hafa leyfi til þess að tala skýrt og skorinort um þessa hagsmuni.

Ég get sagt það sem sannfæringu mína að ég hygg að það yrði mesta áfall í sögu ferðaþjónustunnar þann tíma sem að ég hef fylgst með henni sem gæti komið fyrir ef að þessi flugvöllur yrði fluttur burt frá Reykjavík. Ég tel að það yrði mesta áfall í ferðaþjónustunni sem að við horfðum upp á fyrir svo utan almennt áfall sem það yrði fyrir samgöngumál þjóðarinnar.

Og ég legg áherslu á það að mér finnst óeðlilegt að mál af þessu taki að það sé litið á það sem skipulagsmál og byggingamál Reykjavíkurborgar. Við skulum taka sem dæmi þá góðu borg Parísarborg. Óhemjulegt flæmi í Parísarborg fer undir járnbrautarlestir. Það eru nú sennilega einar 6 járnbrautarlestir í París fyrir farþegaflutninga og svo eru gífurlegar vöruflutningar járnbrautarmiðstöðvar. Það eru 6 held ég járnbrautarstöðvar í París og miklar stöðvar fyrir flutninga

aðra en fólksflutninga og þessar stöðvar með aðliggjandi teinum taka óhemju mikið pláss. Sumpart inni í miðborginni þar sem lóðaverð er ekki sko tífalt miðað við það sem það er í Reykjavík heldur í sumum tilfellum hundraðfalt og í einu tilfelli held ég að ég hafi reiknað út að hafi verið fimmhundruðfalt.

En hversvegna í ósköpunum dettur mönnum ekki í hug í borgarstjórn Parísar að leggja til bara við skipulags og bygginganefnd að þetta verði flutt burt allt saman. En það hafa þeir aldrei haft hugmyndaflug til að gera þarna í París. Þeir hafa aldrei haft hugmyndaflug til þess, og hvers vegna. Vegna þess að járnbrautakerfið í París er undirstaða í samgönguneti Þjóðarinnar og París er miðstöð samgangna. Parísarborg axlar þetta hlutverk. Hún axlar það umyrða og möglunarlaust. Og lítur svo á að þetta sé mjög stór þáttur í þjónustuhlutverki borgarinnar og í atvinnu uppbyggingu borgarinnar.

Og mönnum dettur þessvegna ekki í hug að setja þetta upp sem andstæður, byggingarlóðir og þjónustuhlutverk höfuðborgar. Og ég vona að eftir því sem umræðan þróast þá fjölgi þeim sem að sætta sig við það að Reykjavík sé höfuðborg og gegni höfuðborgarhlutverki og geti þar af leiðandi ekki litið á þessi mál með þeirri nærsýni sem að mér finnst hafa einkennt málið.

Jón Kristjánsson, formaður fjárlaganefndar Alþingis.

Góðir ráðstefnugestir. Ég vil aðeins í upphafi máls míns geta þess að ég hef verið við það verk undanfarna dag að ræða við flestar sveitarstjórnir í landinu og geri hlé á því í dag vegna þessarar ráðstefnu og held áfram við það á morgun. En vegna þeirrar umræðu sem að var hér í dag um möguleika landsbyggðarinnar í ferðaþjónustu þá hefur nú einmitt í þessum erindum komið mjög fjölskrúðug erindi sem að tengjast ferðaþjónustunni á einn eða annan hátt varðandi uppbyggingu safna, uppbyggingu allskonar afþreyingar o.s.frv.

Þessir dagar vekja manni bjartsýni að það er feiknalega mikið af hugmyndum á ferð og feiknalega mikið af hugmyndum sem að hafa gengið upp og líta vel út fyrir landsbyggðina. Þannig að það er ekki ástæða til svartsýni að þessu leyti en að þessari starfsemi þarf auðvitað að styðja.

En það sem að hefur verið til umræðu hér er Reykjavíkurflugvöllur og mig langar til að leggja aðeins orð í belg um það mál. Það er nú þannig að ég hef nú kannski ekki reynt neitt samgöngumannvirki eins mikið á mínum eigin skrokki eins og þennan flugvöll. Vegna þess að ætli ég hafi ekki lent þar eða tekið á loft svona þúsund sinnum á einum áratug eða svo. Ég flýg á milli austurlands og Reykjavíkur svona einu sinni í viku, sumar og vetur, og ég hef lent í því að fara til Keflavíkur til þess að fljúga austur ef að Reykjavíkurflugvöllur er ófær sem að kemur sjaldan fyrir. Ég held að ég hafi einu sinni lent í því í gegnum tíðina.

En maður var bara hálfan daginn að brasa í því. Og það var nú svo sem ósköp einfalt mál. Ég er eindreginn stuðningsmaður flugvallarins að hann verði þarna

þar sem hann er og ég óttast að þessi umræða um flugvöllinn og flugvallarmálin og sú umræða að hann kannski fari eftir 16 ár og að það sé langur tími, að það verði til þess að skipulagsmálin í kringum flugvöllinn þau dragist. Og þær úrbætur sem að þarf vissulega að gera þar.

Og þá kem ég inn á möguleikana til þess að nýta flugvöllinn betur fyrir erlenda ferðamenn. Það er nú svo að það er þannig á flugvöllinum núna að umferðarmiðstöðin er við einn enda hans, innanlandsflugstöðin á öðrum stað og erlendum farþegum sem að koma frá Keflavík er skilað á þriðja staðnum. Þannig að það er nú eiginlega ekki von á góðu. Og það er nefnilega mjög brýnt að eins og að þeir komu báðir inn á, samgönguráðherra og Helgi Pétursson, að skipuleggja móttöku ferðamanna á flugvöllinum á sama stað.

Ég held að það myndi alveg gerbreyta allri aðkomu erlendra ferðamanna að flugvöllinum ef að það væri hægt. Ég vildi leggja þetta inn í þessa umræðu. Auðvitað getur tíminn breytt aðstæðum að þessu leyti og tíminn hefur breytt mikið aðstæðum í innanlandsflugi eins og hefur verið rakið hérna en við skulum samt varast það að halda að hálendisvegir muni leysa innanlandsflugið af. Ég sé ekki okkur frá Egilsstöðum keyra þegar verst lætur um einhvern hálendisveg til Reykjavíkur um hávetur þegar þessir vegir eru bara viðsjálir og þeir munu ekki leysa flugið af nema það verði einhverjar miklar breytingar sem að ég sé ekki fyrir.

En auðvitað sér maður ekki fyrir allar breytingar því að þá væri ég mikill kraftaverkamaður sem að ég er ekki. En það er til austurlands t.d., bæði til Hafnar í Hornafirði og til Egilsstaða, er klukkutíma flug og það tekur ja 8 klukkutíma á löglegum hraða að keyra til Egilsstaða og svona 5 klukkutíma á Hornafjörð og það eru ekki fyrirsjáanlega þær samgöngubætur á næstu árum allavega að þær leysi innanlandsflugið af.

Og við þurfum allavega ennþá að stunda mikil samskipti við höfuðborgina og viljum gera það. Það er báðum í hag. Höfuðborginni sérstaklega því að menn fara þangað, bæði til að reka sín erindi og skemmta sér ekki síður og þurfa að gera það áfram. Þannig að ég er nú eindregið þeirrar skoðunar að menn verði að leita leiða til þess að flugvöllurinn verði áfram og laga flugvallarsvæðið og hvað sem menn gera svo eftir 16 ár, það getur auðvitað margt gerst á þeim tíma.

Ég legg áherslu á það að sú biðstaða má ekki verða til þess að allar framkvæmdir í kringum flugvöllinn dragist úr hömlu.

Hildur Jónsdóttir, Ferðamálastjórnir í Kópavogi.

Kæru félagar. Ég er þeirrar skoðunar að það sé alger dauðadómur fyrir innanlandsflugið ef að við komum til með að flytja þjónustuna út á Keflavíkurvöll. Og ég ætla ekki að rökstyðja það með löngu máli vegna þess að

Það hefur komið hér fram hjá fólki sem að hefur talað á undan mér að aksturshími og fleira er að stytast ár frá ári milli áfangastaða hér á landi og ef að ég ætti að eyða einum og hálfum klukkutíma t.d. til að komast út á Keflavíkurflugvöll frá Seltjarnarnesi þá myndi ég örugglega bara aka til Akureyrar og til annarra staða.

Þannig að þetta er mín skoðun og ég bý á Seltjarnarnesi og Þorgeir býr þar líka og það þarf að keyra hvern einasta pakka vestur fyrir Þjóðminjasafnið sem að þarf að senda út á land. Það þarf að aka með hvern einasta farþega vestur fyrir Þjóðminjasafn sem að ætlar að fljúga út á land og það er afskaplega brýnt að það verði tekið strax á þessu máli að þjónustumiðstöð fyrir flugvöllinn og aksturinn allan eins og Jón Kristjánsson talaði um hér áðan. Að það verði gert hið allra fyrsta og ég fagna því að það skuli vera búð að skipa nefnd sem að Sturla greindi hér frá áðan til þess að skoða þetta mál.

Fyrir fimm árum síðan eða ca 1995 þá skrifaði ég ritgerð í hagrænni landafræði í háskólanum um Reykjavíkurflugvöll og ég þurfti að afla gagna um þetta og m.a. leitaði ég til Flugmálastjórnar og þar lánaði Þorgeir mér skýrslu sem að ég man nú ekki hvaða ár var skrifuð en í þeirri skýrslu er að finna mjög skemmtilegar hugmyndir að flugstöðvarbyggingu sem að á að þjóna fleiri en einu flugfélagi eins og hún er sett fram þar. Með allt flug, allt fraktflug og allan farþegaflutning og alla þjónustu við flugvöllinn.

Sú hugmynd var staðsett milli Hótel Loftleiða og Nauthólfsvíkur og ég bara beini því til nefndarinnar sem að er að fara að setjast yfir þetta mál að það verði skoðaðar allar svona leiðir. Þetta var mjög vel fram sett og auðvitað er það barn síns tíma þó að það sé ekki nema einhver 5-8 ár síðan þetta var teiknað eða jafnvel lengra þá þarf að endurskoða það. En þetta er afskaplega brýnt að þetta mál verði tekið fyrir fljótt vegna þess að við gætum tapað í stöðunni um leið og þessi umræða um ártalið 2016 ef að hún fer á flug að það komi til með að koma ný sjónarmið fram þá að þá erum við búin að tapa þessum leik.

Og ég vil hvetja ferðapjónustuna til að láta virkilega í sér heyra á öllum vettvangi um þetta mál vegna þess að þetta skiptir okkur, ekki bara erlendu gestina okkar miklu máli heldur bara okkur sjálf, Íslendinginn höfuðmáli og reynum að vera fagleg og rökstyðja þessa umræðu. Reynum að láta heyra í okkur hvar sem að við getum og gerum þetta mjög fljótt að flytja þjónustumiðstöðina og koma henni fyrir á góðum stað á vellinum. Ég hvet til þess.

Einar Bollason, Íshestar.

Ráðherra, ráðstefnustjórar, góðir félagar. Mér er mikill vandi á höndum. Það eru bara 25 mínútur eftir af ráðstefnunni og ég var með hálf tíma skrifaða ræðu en ég verð sennilega að sleppa henni í þetta sinn. Nei þetta er allt í lagi.

Nú mér finnst nú eiginlega nóg komið, ég þakka auðvitað Þorgeiri fyrir frábært erindi um Reykjavíkflugvöll og öllum öðrum fyrir þeirra góðu innlegg en mér finnst nú eiginlega vera ansi lítið eftir af tímanum fyrir svona önnur mál og ályktanir þar sem eins og ég sagði áðan ætluðum við að vera búnir korter fyrir. Þannig að ég ætla nú að leyfa mér vegna fjölda áskorana auðvitað að fara dálítið út í önnur mál.

Ég vil þó ekki alveg sleppa að tala um Reykjavíkflugvöll heldur vitna ég í orð vinar míns Sigga Skúla sem að sagði við mig áðan, ég skil ekki hvað þessir menn eru að bulla eiginlega. Það er tvennt sem að fer aldrei úr Reykjavík, það er KR og Reykjavíkflugvöllur. Og ég held að ég láti þetta bara nægja til að lýsa yfir minni skoðun á þessu máli.

Ég vil áður en lengra er haldið óska Guðrúnu, Guðríði og Guðlaugu og þeirra liði innilega til hamingju með mjög svo verðskuldaða viðurkenningu. Til hamingju. Þetta styrkir okkur öll hin. Gefum þeim gott klapp.

Nú ég sagðist ætla dálítið að fara yfir í önnur mál. Áður en ég byrja á því þá verð ég rétt aðeins, bara tvær þrjár setningar, að ég hlustaði með mikilli andakt á frábærar ræður hér í dag um möguleika landsbyggðarinnar og þekki mörg þau vandamál sem þar að steðja. Ég ætla ekki að fara að eyða neitt löngum tíma í það. Ég vil þó bara aðeins skjóta einu fram sem að ég og fleiri höfum rekið okkur á að við verðum að standa þá klár á því hvar sem er á landinu að hin einstöku svæði verða að vera tilbúin.

Því að það er alveg sama hvort að það er ég með mínar hestaferðir eða einhver annar með jeppaferðir eða hvað sem það er, eða ferðaskrifstofur eru að reyna að selja hvort sem það er þessi fallegi bæir Ísafjörður sem að allt myndarlegasta fólk á Íslandi er auðvitað ættað frá eða þá einhver önnur svæði. Að það er alltaf það fyrsta sem að ferðaskrifstofumaðurinn spyr að erlendis, hvað er svona merkilegt við þetta svæði? Af hverju á ég að selja ferðir þarna en ekki frekar þarna? Og þá vefst mörgum svona pínulítið tunga um tönn.

Nú en mál málanna er auðvitað þessu máli skylt, það er ekkert svo mál sem við tölum um hér að það sé ekki öðrum málum skylt. Og ég vil nota þetta tækifæri, eiginlega þó að ráðherra sé dálítið búinn að taka frá mér glæpinn, því að ég ætlaði svo sannarlega og mér var svo mikið niðri fyrir hérna fyrir nokkrum vikum að hlakkaði mikið til að mæta hér og halda hér sko ekki bara hálf tíma ræðu heldur margra klukkutíma ræðu og heimta breytingu á dagskrá.

En þá tekur okkar ágæti samgönguráðherra sig til og skipar nefnd til þess að fara ofan í saumana á afþreyingunni og búa til reglugerðir yfir þennan þátt og ég vil alveg sérstaklega þakka honum fyrir þetta mikla framtak og ég get ekki nóg samlega lagt áherslu á að þessari vinnu verði hraðað. Ég sé að hér innandyra eru nú tvö af nefndarmönnum, þekki þau bæði og treysti þeim vel til

þessara hluta, og legg mikla áherslu á að þau nýti ekki einu sinni allan þann frest sem að ráðherra hefur gefið þeim.

Ég veit að Samtök Ferðapjónustunnar munu veit þeim allan þann stuðning sem að hægt er því að þetta er mál málanna í íslenskri ferðapjónustu í dag ásamt auðvitað með umhverfismálunum að það er sem sagt leyfislaus ferðapjónusta. Hugsiað ykkur bara þetta dæmi að þú þarft að fara í margra mánaða skóla og taka síðan próf til að fá að keyra vörubíl, ekki er ég nú að gera neitt lítið út því, en það getur hvaða skussi sem er farið með 30-40 manns um hálendi landsins á hestum eða vélsleðum og borið ábyrgð á lífi og limi þessa fólks og þetta er alveg staðreynd.

Auðvitað þarf ég leyfi og er með leyfi vegna minna alferða þ.e.a.s. þegar komið er að gistingu og það er auðvitað allt annað mál. En því miður skipta þeir tugum þau fyrirtæki hér á landinu sem að eru leyfislaus í þeim málum líka. Eru að ferðast með fólk í fleiri daga og ef að það er rétt sem að við vorum að heyra hér áðan að eitt af þessum fyrirtækjum hafi m.a. komið að ferðalögum í sambandi við Vest Norden, leyfislaust fyrirtæki þá finnst mér þetta vera all rosalegt en ég vona að það sé auðvitað bara kjaftasaga og tóm vitleysa.

Ég vona að ég sé ekki að tala of ruglingslega og fólk sé ekki að rugla saman, annarsveggar er náttúrulega ferðaskrifstofu og ferðaskipuleggendaleyfi sem að hefur verið staðið mjög myndarlega að og gefin út reglugerð og starfsfólk samgönguráðuneytisins hefur unnið mjög ötullega að því að koma skikki á þessi mál og það er að ganga og það þarf að herða þær reglur ennþá meira. Og hins vegar er öll afþreyingin. Og það er vissulega þarft verk sem að þar bíður okkar og ég vil taka eiginlega þessi mál ennþá lengra.

Ég vil ekkert vera að búa til einhverja ályktun, þær gleymast svo fljótt, ég vil bara nota tækifærið og ég veit að ég tala fyrir hönd margra hérna inni þegar ég skora ekki bara á fulltrúa ferðaskrifstofa að taka sér tak og hætta gjörsamlega öllum samskiptum við ferðapjónustufyrirtæki sem að ekki hafa tilskilin leyfi og tryggingar sínar í lagi. Heldur skora ég jafnframt á Ferðamálaráð að sjá sóma sinn í því að aldrei nokkurn tímann framar muni fyrirtæki taka þátt í sýningum á þeirra vegum hvort sem að það er heima eða erlendis, taka upp pláss í þeirra bæklingum ef að þessi fyrirtæki hafa ekki allt sitt á hreinu. Takk fyrir.

Jón Karl Ólafsson, framkvæmdastjóri Flugfélags Íslands.

Samgönguráðherra, ráðstefnustjórar og aðrir góðir gestir. Eitthvað er manni málið skylt og verður víst að tala. Ekki getur maður þagað yfir öllu þessu. Mig langaði nú kannski bara að skýra ákveðna hluti því að það koma fram svona fullyrðingar sem að menn hafa nú verið að tala um. Þessi 16 ár og þróun og ýmislegt. Ég held að við ættum að horfa þá kannski aðeins á hvernig hlutirnir hafa þróast.

Fyrst, ég er alveg sammála Helga að það á ekkert að vera stilla þessu upp svona sem höfuðborg á móti landsbyggð og Reykjavíkurborg hefur mikið talað um skipulagsmál svæðisins og þetta komi ekki öðrum við en þeim en eitthvað eru þeir nú að skipta sér af Vatnsenda sem að mér skilst nú að sé Kópavogsmál og einhver borgarráðsmaður eða borgarfulltrúi var nú eitthvað að skipta sér af Austurlandi hérna í virkjunarmálum sem að mætti nú túlka sem skipulagsmál þannig að auðvitað er þetta ekki bara skipulagsmál Reykjavíkur heldur hlutverk höfuðborgar sem um er að ræða hér og hvernig menn komast í samgöngum til og frá.

En aðeins í sambandi við þróunina. Það er til hagfræðikenning um innanlandsflug sem að hljómar mjög furðulega. Að eftir því sem að áfangastöðum í innanlandsflugi og vegir batna því fleiri fljúga innanlands. Þetta hljómar mjög skringilega en ég man ekki eftir því að hafa verið lagður niður í beinni útsendingu þegar voru byggð göng yfir Borgarfjörðinn að ég tali nú ekki um Hvalfjarðargöngin. Þegar var malbikað þá átti þetta allt nú að kála innanlandsfluginu og við sjáum nú hvernig þetta hefur reynst og þróunin hefur alltaf verið uppávið.

Þetta er almenningssamgöngutæki þjóðarinnar og þetta eru lestir og þetta er flugið. Þetta er þessi fljótaleið til að fara. Okkar þumalputtaregla er sú að ef að ferðatími fer niður fyrir 3-5 tíma þá erum við komin í verulega samkeppni við bílinn. Þannig að ég sé nú ekki að einhver hálendisvegur sem að er ruddur einu sinni í viku eigi nú að hafa mikið hér um að segja.

Við ættum líka kannski að horfa svolítið á hvað hefur gerst eins og í Ósló. Ósló bugar fluttu völl frá Forneby út á Gardimoen. Eitthvað er nú þar um sporbrautartækni, samt sem áður á þessu tímabili síðan að þessi flutningur átti sér stað hefur innanlandsflug í Noregi sem er nú ennþá stærra land en Ísland dregist saman um 25%. Gardimoen flugvöllur er í eitthvað 40-50 mínútna fjarlægð frá miðborg Ósló og þessi þróun er búin að vera að gerast á síðustu 2 árum.

Aðeins í sambandi við þennan tækjabúnað. Ég held að menn ættu nú að muna það að það er búin að fljúga hér Fokker innanlands síðan 1967. Það eru engin 16 ár og engin 14 ár heldur 30 ár rúmlega, 33 ár. Ykkur til upplýsinga, það er engin flugvél á teikniborðinu, hvergi í heiminum sem að mun leysa af þessa grundvallar tækni sem við notum í dag. Þessa harðvængja tækni sem að er notuð í dag. Hvort að það er settur þotuhreyfill á þetta eða eitthvað aðeins lappað upp á innra útlit vélarinnar en það er ekkert fyrirséð um það að það séu einhverjar þyrilvængjur eða gjörbreyttar forsendur að gerast í fluginu á næstu 15 árum og næstu 20 árum. Það eina sem hefur verið að gerast er að það á að byggja núna 3 eða fjögurra hæða þotu og ég get nú ekki beint séð hana fyrir mér hérna á leiðinni til Akureyrar alveg á næstunni. Þó að við vonumst nú til að þróunin verði jákvæð.

Ég skil ekkert í ykkur að vera svona á móti þessari aðstöðu á Reykjavíkurlflugvelli. Við erum afskaplega stolt af þessum skúraleiðingum okkar þarna. Þetta er náttúrulega, við höfum sagt mjög lengi að þetta er náttúrulega til háborinnar skammar og ekkert annað hægt um það að segja. Það er búið að byggja upp hverja flugstöðina af annarri út um allt land. Það eru allsstaðar á Íslandi flottari flugstöðvar en í Reykjavík og sumsstaðar eru flugstöðvar sem að gætu tekið alla þá traðfik sem að er um Reykjavíkurlflugvöll.

Bara ykkur til upplýsinga að flugstöðin sem að við erum að vinna í og er nú að flytja í kringum 400-450 þúsund farþega á ári var hönnuð til bráðabyrgða á stríðsárunum. Ég efast um að hún hafi verið hugsuð fyrir meira en 10.000 farþega og ég er nú bara svolítið stoltur af því og tel það hálfgerð kraftaverk að við skulum þó koma ykkur þarna öllum í gegn þó að stundum séu kannski seinkanir sem að geta nú komið fyrir en afskaplega lítið. Takk fyrir.

Reinhard Reynisson, bæjarstjóri Húsavíks.

Ráðstefnustjóri, ráðherra, ágætu ráðstefnugestir. Ég vil nú taka undir þar sem fram hefur komið hér að ég lýt ekki á þetta sem neitt deilumál höfuðborgar annarsvegar eða Reykvíkinga annarsvegar og landsbyggðar hinsvegar með staðsetningu vallarins. Þú fyrirgefur Einar að ég er bara að taka um Reykjavíkurlflugvöll undir önnur mál og það eru öll önnur mál núna.

Ég held að þetta sé fyrst og fremst spurning um það hvernig ætlum við að skipuleggja þennan margumtalaða strúktúr sem að við erum að tala um. Og mér fannst það koma mjög vel fram í þessum tölum sem að flugmálastjóri var áðan með varðandi það hverjir eru að nota innanlandsflugið að það skuli ekki vera nema 10% samkvæmt þeirra mælingum af farþegum í innanlandsflugi sem að eru erlendir ferðamenn. Það segir okkur það að þetta tæki er fyrst og fremst ja innanlandsflugið og Reykjavíkurlflugvöllur lykilatriði er fyrst og fremst infrastrúktúr í landinu og það er langlíklegast að ferðarþjónustan geti í því eins og í vegakerfinu notað þann infrastrúktúr sem að við erum að nota. Það verði ekki byggður annar infrastrúktúr, það verði ekki byggðir eintómir ferðamannavegir þar sem að við hinir keyrum ekki þegar við erum í vinnunni og það verður ekki búið til innanlandsferðamannaflug sérstaklega. Ég held að þetta verði að keyra saman.

Ég svo sem sagði það hér í pallinum fyrr í dag að það er alveg ljóst í mínum huga að þetta innanlandsflug sem að við þekkjum í dag eða bara innanlandsflug eins og við þekkjum það, það er í mínum huga nánast horfið á þessum tveimur forsendum. Það er ekki nema 10% af þeim sem að eru að ferðast með því í dag sem eru erlendir ferðamenn. Ef að það færi til Keflavíkur þá væri ferðatíminn orðinn það mikill og við skulum taka eftir því að hann er að lengjast verulega núna í þeim breytingum sem að við erum að horfa á í innanlandsfluginu á landsbyggðarendanum.

Það eru stórir hlutar landsins sem að eru að væntanlega að ganga inn í þá tíð núna og eru kannski gengnir inn í hana að ferðatíminn þeim megin er orðinn klukkutími eða uppundir það á völlum þeim megin. Þannig að ef að það er bætt einum eða einum og hálfum við að sunnanverðu þá held ég að allir sjái hvernig málið fer.

Það er svolítið skondið að það fer svolítið eftir því í hverju menn mæðast hvaða dag hvað svona stendur upp úr. Mér þótti það svolítið lýsandi hjá formanni fjárlaganefndar að lýsa því yfir af því að hann er að taka á móti sveitarstjórnarmönnum í löngum röðum að þá þurfti hann sérstaklega að koma því á framfæri núna frekar en endranær að hann væri ekki kraftaverkamaður. Ég skildi alveg samhengið, ég á fund með honum á morgunn undir öðrum kringumstæðum.

En svona til þess að taka nú ekki alltof mikið af tímanum þá vil ég leyfa mér að leggja hér fram tillögu að ályktun þessarar ráðstefnu varðandi þetta hjartans mál sem að Reykjavíkflugvöllur hlýtur að vera okkur öllum. Og hún er svo hljóðandi:

Tillaga:

Ferðamálaráðstefnan haldin 27. september 2000 á Ísafirði leggur áherslu á að Reykjavíkflugvöllur gegni lykilhlutverki í innanlandsfluginu og fagnar enduruppbyggingu hans. Ráðstefnan telur að það geti haft mjög alvarlegar afleiðingar í för með sér fyrir innanlandsflug á Íslandi og þar með ferðaþjónustuna í landinu ef dregið yrði úr þjónustu á Reykjavíkflugvelli eða starfsemin flutt til Keflavíkur.

Flutningsmenn: Reinhard Reynisson og Knútur Karlsson.

Nú ég tel að í mínu máli, máli formanns Ferðamálaráðs og raunar því sem að flugmálastjóri rakti hér áðan varðandi starfsemi vallarins og hvaða umferð er á ferðinni þá séu rökin fyrir þessari tillögu fram komin. Takk fyrir.

Helgi Pétursson, Reykjavíkurborg.

Ráðstefnustjóri, góðir fundarmenn. Ég þakka nú þessar umræður um Reykjavíkflugvöll og ítreka það líka að þetta er auðvitað mjög margslungið mál og Tómas Ingi nefndi hér samlíkingar frá París og Frakklandi og öðrum löndum og við náttúrulega erum að horfa til allt annarra aðstæðna hér á þessu landi okkar sem að við þekkjum öll heldur en að eru í París en við getum auðvitað haldið áfram hér í allt kvöld að ræða þetta mál.

Ég vil ítreka það að í mínum huga og ég vil náttúrulega að mönnum sé það alveg ljóst að borgaryfirvöld hafa tel ég staðið mjög myndarlega að þróun ferðaþjónustu og markaðssetningar landsins í heild og Reykjavíkur. Og ég vil ekki að menn láti sér detta það í hug að menn séu að hreyfa þessu máli eða velta fyrir sér þessum möguleikum með einhverskonar tjón fyrir

ferðapjónustuna og allsherjar hrun í huga. Það væri þá þvert ofan í þá einbeittu stefnu sem að menn hafa tekið í markaðsmálum og menningarmálum sem að við getum í ferðapjónustunni talið okkur mjög til tekna.

Menn eru náttúrulega fyrst og fremst að leita leiða til að þetta byggð á svæðinu, í ljósi þeirrar ég vil segja ógnvænlegu þróunar sem að við þekkjum öll í byggðamálum í landinu. Þannig að við verðum að sjá þessa glímu frá mörgum sjónarhornum. En við getum eins og ég segi rætt þetta áfram og haldið áfram að ræða þetta mál fram og til baka.

Ráðherra kom að máli hér í ræðu sinni í morgun sem að ég held að snerti okkur öll og skipti verulegu máli. Það er umönnun og umsjón og nýting friðaðra svæða og fjölsótttra ferðamannastaða um land allt. Og mig langar að flytja hér tillögu að ályktun í framhaldi af því. Ég sperrti eyrun við þessum orðum ráðherra í morgunn og við höfum vissulega rætt þetta í framkvæmdastjórn Ferðamálaráðs svona frá ýmsum hliðum. En mig langar að lesa þessa tillögu að ályktun:

Tillaga:

Ferðamálaráðstefnan 2000 haldin á Ísafirði dagana 27.-28. september ályktar að efla beri samstarf aðila í ferðapjónustu og þeirra er sinna náttúruvernd þar eð að um augljósa sameiginlega hagsmuni er að ræða. Ráðstefnan telur ennfremur að draga eigi sem frekast er unnt út miðstýringu rekstrar á friðlýstum fjölsóttum ferðamannastöðum og færa beri stjórn þeirra í hendur heimamanna eftir því sem kostur er í samræmi við reglur sem í gildi eru.

Flutningsmaður: Helgi Pétursson.

Þorleifur Þór Jónsson, SAF.

Fundarstjórar, góðir fundarmenn, ráðherra og aðrir. Ég er nú eiginlega hingað upp kominn til að misnota aðeins það málfrelsi sem að er hér á þessum fundi og gagngert hér upp kominn til þess að vekja athygli á næstu ráðstefnu sem að er á föstudaginn núna. Það er ráðstefna um Vatnajökulspjóðgarð.

Umhverfiráðherra er reyndar búinn að stela glæpnum í ríkisstjórninni með því að fá tillögu um það samþykkt en m.a. á þessum fundi verða flutt erindi um samskipti ferðapjónustunnar og þjóðgarða og það er ljóst að ferðapjónustan á verulegra hagsmuna að gæta hvað varðar aðgengi og atvinnustarfsemi á þjóðgörðum og friðuðum svæðum þannig að ég skora hér á fólk að mæta á Kirkjubæjarklaustri kl. 1 næstkomandi föstudag og hlíða á mjög fróðleg og skemmtileg erindi um málefni Vatnajökulspjóðgarðs og þá þau hagsmunamál sem að þar eru á ferðinni.

Þetta er svo ferðaglatt fólk hér í þessum bransa að það munar nú lítið um það að skvera sér á annað landshornið núna eftir þar daga. En átti ég þó annað erindið. Ég ætlaði að biðja ja annaðhvort Magnús eða Sturlu að svara því hvað tefur ákvörðun um ráðstefnuhús, ráðstefnu og tónleikahús. Mér hefur verið sagt það af aðilum sem að til þekkinga að stór hótelfyrirtæki standi tilbúin bara og bíði

eftir grænu ljósi að fá að bjóða í verkið og koma þessu máli af stað. Það virðist vera búið að þvæla þessu máli fram og til baka í góða stund. Þetta er jú nokkuð stór pakki, einhverjir þar miljarðar en hvað líður málinu og hvenær geta menn vænst þess að fá þarna þá viðbót sem að okkur bráðvantar í gistirýmið í Reykjavík.

Ásmundur Gíslason, ferðamálasamtök Austurlands.

Ráðherra, ráðstefnustjórar, ágætu félagar. Ég má til að fagna þessum ummælum Einars félaga okkar Bollasonar um öryggismálin og leyfisveitingar. Ég tek heilshugar undir allt það sem að hann sagði hvað það varðar. Ég vil kannski gefa mér örstuttan tíma í að fara ofan í það aðalega að þrennu leyti. Þetta er náttúrulega í fyrsta lagi mál málanna, óskaplega mikið öryggismál og ég hef stundum velt því fyrir mér af því að ég er nú m.a. með hestaferðir líka og búinn að flytja eitthvað 1.500 mann á einhverjum 4 árum í mest stuttum ferðum og ég legg gríðarlega vinnu í það að kenna fólki og velja réttu hestana undir það og ég er búinn að leggja feikna pening í að kaupa búnað sem að er í lagi og hlífðarfatnað og hjálma og hvað eina.

Það fer mikill tími í þetta. Svo er ég í samkeppni við aðila sem að eru að þessu svona til að nýta hestastóðið sem að þeir eiga úti í haga og reka undir það. Eiga einhverja gamla hnakka og reiðtýgi, hafa ekki nokkrar tryggingar ég er alveg á hreinu með það að margir eru ekki með neinar tryggingar og svo er bara smalað fólki á bak og af stað.

Ég hef horft upp á þetta sumsstaðar og ég segi það bara að þetta er alveg skelfileg sjón. Og ef að við bíðum bara eftir því að gerist eitthvað stórslys. Menn steinþegja náttúrulega yfir öllum þeim aragrúa af óhöppum, beinbrotum og lemstri og meiðslum á fólki sem að er bara tengt hestferðum og hafa hvergi komið upp á yfirborðið og ég ætla ekki að fara nánar út í það.

En það er sem sagt að með því að koma með ákveðnar reglur og með leyfisveitingar, menn verða að gjöra svo vel að kaupa sér leyfi og gangast undir þar tilkallandi skilyrði o.s.frv. þá verður þetta miklu vandaðara og almennilegt skikk á þessu og þetta verður ábyrg starfsemi.

Í öðru lagi að þá er hægt að verðleggja hana, ég meina að þá kostar hún sitt og þetta er ábyrg starfsemi og þá á maður ekki það á hættu að sá sem að er við hliðina á manni hann er að selja klukkutímann á þúsundkall bara til þess að fá eitthvað í vasann á meðan að maður er að selja kannski eitthvað dýrara til að hafa fyrir öllum þeim stofnkostnaði og búnaði sem að er til staðar. Þetta gerir rekstarumhverfið miklu vitlegra.

Í þriðja lagi þá vil ég víkja að því að ég hef komið mjög mikið að upplýsinga eða safna saman upplýsingum um ferðaþjónustu, bæði á suðausturlandi og öllu austurlandi. Bæði við undirbúning á Vest Norden, við gefum þar út

upplýsingahandbók sem að fer til allra ferðaskrifstofa og fleira og svo höfum við verið að vinna að www.east.is sem að er ferðapjónustuvefur heildstæður fyrir allt austurland, allan fjórðunginn og þarna er maður vísvitandi að taka inn upplýsingar, skráningar um fyrirtæki sem að eru án ábyrgðar. Sem sagt að maður er að útvarpa upplýsingum um fyrirtæki sem að eru ekki ábyrg sinna gjörða í sinni afþreyingarþjónustu.

Þetta er bara staðreynd málsins. Þannig að ég er sem sagt aðeins að varpa skýrara ljósi á þetta mál hans Einars Bollasonar í aðeins nánari atriðum. Takk.

Jóhann D. Jónsson, ferðamálafulltrúi Reykjanesbæ.

Mig langar aðeins til að koma inn á þetta með Keflavíkurflugvöll sem að Þorgeir Pálsson gerði nú að miklum mat hér áðan. Keflavíkurflugvöllur er náttúrulega á mínu svæði og uppbygging Keflavíkurflugvallar hefur vissulega rosaleg áhrif á framgang ferðapjónustu á suðurnesjum. Ef að innanlandsflug myndi einhvern tímann flytjast þangað þá yrði það mikil lyftistöng fyrir ferðapjónustu á suðurnesjum og þessvegna get ég ekki skilið hvernig ferðapjónusta á að líða fyrir það ef að innanlandsflug myndi flytja frá Reykjavík.

Ég er alls ekki búinn að átta mig heldur á því, eins og menn lögðu málin upp hér áðan, að þetta myndi jafnvel ganga að ferðapjónustu dauðri, ganga að innanlandsfluginu dauðu. Við vitum það að ef við vildum hafa almennilegar tengingar þá myndum við tengja innanlandsflugið millilandafluginu. Við myndum vinna að því að byggja upp samgöngumiðstöð fyrir flug um norður-Atlandshafið, Ísland, Grænland og Færeyjar t.d., í gegnum Keflavíkurflugvöll. Tengja allt þetta flug saman.

Þegar við flugum upp frá Reykjavík í morgunn, tókum beygju til hægri eins og þeir gera eftir 300 fet eða svo og síðan vestur og norður yfir borgina. Þá litum við Pétur út um gluggann og mældum það að Þorgeir og Hildur, Alþingi og meiriparturinn af Þingholtunum þ.e. Seltjarnarnes, Vesturbærinn og langt upp í Þingholt kæmist allt fyrir á því plássi sem að Reykjavíkurflugvöllur tekur undir í dag.

Þannig að ég skil alveg Reykjavíkurborg að þeir vilji skoða þetta sem byggingarsvæði. Ég skil líka þingmennina sem að þurfa að sækja langt að eins og Jón Kristjánsson og Tómas að þeir vildu helst bara lenda á gangbrautunum á Austurvelli, það væri náttúrulega miklu miklu léttara. En það eru miklu fleiri sem að nota innanlandsflugið. Það eru Keflvíkingar sem að nota innanlandsflugið, Grindvíkingar, Sandgerðingar, Selfissingar, sem að eiga ekki svona létt með að fara út á innanlandsflug eins og Hildur, bara 2 mínútur eða svo.

Ég tek undir það að þessi flugstöðvarbygging hún átti fyrir löngu að vera komin austur fyrir flugvöll, það er ekki spurningin. En ég mótmæli því að ferðapjónusta

á Íslandi líði skaða af við flutning á innanlandsfluginu til Keflavíkur ef að það kæmi einhvern tímann til. Og mönnum er brátt í brók að hugsa 16 ár fram í tímann og taka ákvörðun núna í dag. Ég vildi að þeir gerðu það líka á þinginu en ekki bara stund fyrir stund.

Og varðandi tillöguna sem að var lögð fram hér áðan þá vil ég segja eitt. Hún er ágæt, ég hef ekkert á móti því að innanlandsflugið sé í Reykjavík. Ég veit að sá tími kemur að það þarf að endurhugsa það mál og ég veit það líka með sjálfum mér að það verður betra að koma þessu öllu saman á einn stað, það verður betra fyrir þjónustuna þegar á heildina er litið. Betri þjónusta á heildina litið.

Og ég ætla að greiða tillögunni mótatkvæði ef að ekki verður samþykkt breyting á henni sem að ég ætla að leggja til hér að nafnið Keflavíkurflugvöllur verði fellt niður úr þessari tillögu. Mér er alveg ljúft að sætta mig við það framtíð Reykjavíkurflugvallar verði tryggð þennan tíma sem að skipulagsreglur gilda um og það er sennilega enginn að tala um að flytja það fyrir þann tíma nema þróun og aðstæður biðji um annað. Takk fyrir.

Guðrún Þóra Gunnarsdóttir, Hólaskóla.

Fundarstjóri, ráðherra, ágætu fundargestir. Mig langar aðeins rétt í lokin að hnykkja á þessum punktum sem að Áslaug kom með hérna í góðu erindi fyrr í dag um ímynd landsbyggðarinnar og þá eiginleika sem að landsbyggðin byggir á. Þeir eru töluvert aðrir en höfuðborgarinnar og mér finnst að í markaðssetningu opinberra aðila hingað til þá hafi þessir eiginleikar gleymst. Það hefur verið lögð áhersla á Reykjavík og ég veit að Jón Karl sagði áðan að við þurfum að fá fólk til Reykjavíkur, það er auðveldara að flytja það þaðan út á land en ég bendi honum samt á það að norður-Finnland, þar koma heilu flugfarmarnir frá Japan beint til að skoða jólasveininn. Þeir fara ekki til Helsinki.

Norður-Noregur, Nordcap. Svartiskógur í Þýskalandi. Þetta eru svæði sem að eru markaðssett á sínum forsendum og með sína eiginleika og hafa ekkert með höfuðborgina að gera og ég held að við getum gert þetta líka. Við eigum að styðja Reykjavík og aukning ferðamanna til Reykjavíkur hún styður við ferðaþjónustu á landsbyggðinni en landsbyggðin getur líka keppt á sínum forsendum og Reykjavík hefur verið markaðsett sem "Reykjavík next door to nature", hvernig væri með eitthvað sem hétu "Rural Iceland", sem hlúir að sálinni og þessum andlegu verðmætum sem að eru að því er ég held vaxandi eftirspurn eftir hjá firrtum stórborgarþúum og ferðaþjónusta í dreifbýli er í Evrópu mjög vaxandi grein.

Mér finnst kannski að við höfum svolítið gleymt þessu hér á landi og ekki síst í opinberri markaðssetningu. Þannig að ég bara beini því til Ferðamálaráðs, Markaðsráðs og yfirvalda í ferðaþjónustu að við munum eftir þessu að það er til rural Iceland og við getum markaðssett það á eigin forsendum. Takk fyrir.

Sturla Böðvarsson, samgönguráðherra.

Bygging ráðstefnumiðstöðvar og tónlistarhúss eins og það er kallað er stórmál. Það hefur einnig verið gert ráð fyrir því að þeim byggingum tengdist háklassa hótél þannig að það er alveg ljóst að allar ákvarðanir þurfa langan undirbúning og aðdraganda varðandi þetta. Þessu hefur miðað vel áfram, staðsetningin er ákveðin hún verður við Reykjavíkurborg samkvæmt ákvörðun borgaryfirvalda. Og síðan hefur verið unnið að því að komast að niðurstöðu um skiptingu kostnaðar á milli borgarinnar og ríkisins.

Það er vel á veg komið. Og síðan eru spurningarnar um fjármögnunarleiðirnar og það að fá aðila inn í þetta sem að gætu hugsað sér að leggja þar fjármuni í. Allt þetta er verið að skoða og finna lausnir. Fólk er auðvitað óþreyjufullt að fá niðurstöðu. Ég tel að þetta sé svo langt komið að það verði hægt að hrinda þessu af stað áður en langt um líður en það þarf að taka nokkrar stórar ákvarðanir og ná samningum við aðila sem að fjármagna dæmið þannig að ég bið ykkur um að vera ekki of óþreyjufull.

Ég spái því að þetta komi fyrr en margir halda. Þetta er mitt svar.

Birna Lárusdóttir, fundarstjóri.

Tillaga Helga Péturssonar lesin upp og borin til samþykktar og samþykkt.

Jóhann D. Jónsson, ferðamálafulltrúi Reykjanesbæ.

Bara rétt af því að ég hafði ekki tillöguna í höndunum áðan þegar ég var hér uppi í púltinu. Síðasta málsgreinin í tillögunni er: "Ráðstefnan telur að það gæti haft mjög alvarlegar afleiðingar í för með sér fyrir innanlandsflug á Íslandi og þar með ferðaþjónustu í landinu ef dregið yrði úr þjónustu á Reykjavíkflugvelli eða starfsemin flutt til Keflavíkur".

Eins og kom fram í máli mínu áðan þá held ég að þetta sé mikill misskilningur. A.m.k. gagnvart mínu svæði en ég held að ferðaþjónusta líði ekki neitt fyrir það þó að innanlandsflugið flyttist til, ef það flyttist til. Og þessvegna finnst mér þetta dálítið ótímabært og breytingartillagan hljóðar bara upp á það að setja punkt á eftir eða þ.e.a.s. það fellur niður allt sem að er fyrir aftan "... afleiðingar í för með sér fyrir innanlandsflug á Íslandi." Og þar með að "og þar með fyrir ferðaþjónustu í landinu ef dregið yrði úr þjónustu á Reykjavíkflugvelli eða starfsemin flutt til Keflavíkur" það falli niður.

Tómas Ingi Olrich, formaður Ferðamálaráðs Íslands.

Fundarstjóri, góðir ráðstefnugestir. Ég held að það sé rétt að við reynum að skýra málið þannig að það sé sett í rétt samhengi. Það fer ekki á milli mála að ef innanlandsflugið verður flutt til Keflavíkur þá gæti það haft jákvæð áhrif á

ferðapjónustu þar. En mér finnst hinsvegar nokkuð mikil nærsýni og tillitsleysi við aðra hluta landsins ef að það vegur svo þungt að menn gætu samþykkt það til þess að þjóna þeim hagsmunum. Þá myndu menn bera fyrir borð hagsmuni allra annarra.

Það er ómögulegt að leggja annan skilning í þetta en þann ef að við lítum svo á að veiking innanlandsflugsins eða ef innanlandsflugið myndi veikjast af þessum sökum þá myndi það að sjálfsgöðu hafa áhrif á innanlandsmarkað ferðapjónustunnar í gegnum innanlandsflugið. Það er augljóst mál því að erum búin að skoða hér hversu mikinn þátt innanlandsflugið á í þessum flugsamgöngum og við vitum að innanlandsflugið hefur mikla þýðingu í innanlandsmarkaðinum og veiking innanlandsflugsins almennt myndi þýða mikinn og alvarlegan boðskap fyrir ferðapjónustuna í landinu og það er því ómögulegt frá mínum bæjardyrum séð allavega annað en að líta á það sem grafalvarlegan hlut ef þetta gerist.

Og ég lýsti því áðan sem að þetta yrði einhver alvarlegustu mistök sem að við gætum gert við ferðapjónustuna. Það getur enginn haldið því fram held ég hér að ef að það er rétt að þetta yrði áfall fyrir ferðapjónustuna þá myndi það vera bætt upp með einhverjum staðbundnum hagsmunum á Keflavíkflugvelli. Þá finnst mér horft alltof þröngt á þetta. Þó að vil berum fulla virðingu fyrir hagsmunum ferðapjónustunnar á suðurnesjum. Það gerum við öll. En við sjáum ekki hvernig hægt er að hugsa málið þannig að það eigi að láta þá hagsmuni ganga fyrir hagsmunum annarra landshluta eins og Norðurlands og Austurlands og Vestfjarða og Vestmannaeyja.

Þannig að ég tel að þessi tillaga að efni hennar væri í grundvallar atriðum breytt með þessari breytingartillögu og þar af leiðandi legg ég til að breytingartillagan verði felld.

Reinhard Reynisson, bæjarstjóri Húsavíks.

Ráðstefnustóri, ágætu fundarmenn. Það er nú oft þannig að það er stolið frá manni því sem að maður ætlaði að segja. En sko hugsunin held ég að hafi verið tiltölulega skýr, bæði hjá mér í dag þó að ég hafi þótt þungur á brún og svo núna líka að það sem að um er að ræða er það að þetta innanlandsflug sem að er í gangi í landinu það er fyrst og fremst í gangi sem innanlandsflug fyrir okkur dagsdaglega því að við erum ekki túristar.

Það eru 10% af þessum farþegum útlendir ferðamenn. Og það að kippa, og það var það sem að ég sagði, það að kippa sem að ég tel að sé verið að kippa grundvellingnum undan innanlandsáætlunarflugi eins og við þekkjum það í dag til "non tourist use" svo við tölum fínt mál sko bara þegar við erum að fljúga vegna okkar daglegu functiona. Ef að það yrði flutt til með þeim hætti, t.d. til Keflavíkur eða úr mér liggur við að segja hjarta höfuðborgarinnar þá væri búið að draga allar tennurnar úr þessu innanlandsflugi og þar af leiðandi myndi það

hafa mjög alvarlegar afleiðingar fyrir ferðapjónustuna vegna þess að ferðapjónustan byggir ofaná gott öflugt áætlunarflug árið um kring.

Það er hægt að auka tíðni og gera góða hluti fyrir ferðapjónustuna vegna þess að grunnurinn er til. Það er alltof dýrt að búa þetta til í einu lagi. Í þessari tillögu er í mínum huga ekki verið að taka eitt eða neitt frá Keflavík, bara alls ekki. Það er ekki verið að taka neitt frá Keflavík. Ég held að það sem að er langsterkast fyrir landið í heild í þessu máli er kannski sú hugmynd sem að er hér á svei mér þó að kannski enginn hafi orðað hana alveg beint, en ég held að þetta hljóti að vera þannig, að við erum með alþjóðaflugvöllinn þar sem að hann er staddur við erum með þennan innanlandsflugvöll þar sem að hann er staddur og hann hefur þessa margræðu function að vera sko flugvöllur rúrustöð brautarstöð eða hvað við köllum það.

Það sem að þar að gera til þess að ná þessu í lag og þarf m.a. að hvað eigum við að segja að hjálpa til í þessu sem að við erum kannski að togast á um, að það sé verið að stoppa erlendu ferðamennina alltof margar gistinætur í Reykjavík bæði þegar þeir koma og fara aftur það er kannski það sem að við erum svolítið að togast á um og viljum fá hraðar út á land. Það er auðvitað það að koma á mjög góðum samgöngum á milli alþjóðaflugvallarins og inn á þessa umferðarmiðstöð eða hvað sem að menn vilja kalla hana við Reykjavíkurflugvöll þar sem að þú dreifir þessum farþegum eftir því hvert þeir ætla að fara, til Reykjavíkur, ætla í flug, ætla í rútu eða hvað sem þeir nú ætla.

Að þeir þurfi ekki að þvælast um eins og Jón sagði allar skúraleiðingarnar í kring um völlinn til að finna hvert á að fara. Takk fyrir.

Anna Margrét Bjarnadóttir, leiðsögumaður.

Það er varðandi ályktunina hans Helga P. hérna áðan. Ég myndi vilja koma með fyrirspurn varðandi hana. Það var búið að samþykkja hana en þá vek ég athygli á því að náttúruverndarperlur Íslands og þá sérstaklega hálendisins, við megum ekki gleyma því að þær eru í eigu allra landsmanna þannig að ég vil þá allavega setja spurningarmerki við það að stjórn náttúruverndar eigi að vera í höndum heimamanna. Hverjir eru heimamenn í þessu sambandi? Hverjir eru heimamenn náttúruverndarperla hálendisins? eru það ekki allir Íslendingar?

Birna Lárusdóttir, fundarstjóri.

Það er í rauninni ekkert annað að gera en að ganga til atkvæðagreiðslu um þessar tillögur sem að liggja hér fyrir og það er þá rétt að bera fyrst breytingartillöguna hans Jóhanns upp. Tillagan er felld. Þá er það tillaga Reinharðs Reynissonar og Knúts Karlssonar. Tillagan er samþykkt með öllum atkvæðum nema einu.

Ályktanir

Ályktun um náttúruverndarmál

Flutningsmaður: Helgi Pétursson borgarfulltrúi.

Ferðamálaráðstefnan 2000, haldin á Ísafirði dagana 27.-28. september ályktar að efla beri samstarf aðila í ferðaþjónustu og þeirra er sinna náttúruvernd, þar eð að um augljósa sameiginlega hagsmuni er að ræða.

Ráðstefnan telur ennfremur að draga eigi sem frekast er unnt úr miðstýringu rekstrar á friðlýstum fjölsóttum ferðamannastöðum, og að færa beri stjórn þeirra í hendur heimamanna eftir því sem kostur er, í samræmi við reglur sem í gildi eru.

Tillagan var samþykkt.

Ályktun um Reykjavíkurflugvöll.

Flutningsmenn: Reinhard Reynisson, bæjarstjóri Húsavíkur og Knútur Óskarsson, forstöðumaður upplýsingamiðstöðvar á Akureyri.

Ferðamálaráðstefnan, haldin 27. september 2000 á Ísafirði, leggur áherslu á að Reykjavíkurflugvöllur gegnir lykilhlutverki í innanlandsfluginu og fagnar enduruppbyggingu hans. Ráðstefnan telur að það gæti haft mjög alvarlegar afleiðingar í för með sér fyrir innanlandsflug á Íslandi og þar með ferðaþjónustuna í landinu ef dregið yrði úr þjónustu á Reykjavíkurflugvelli eða starfsemin flutt til Keflavíkur.

Tillagan var samþykkt.

Ráðstefnuslit

Lokaávarp Tómasar Inga Olrich, formanns Ferðamálaráðs Íslands.

Ráðstefnustjórar og góðir ráðstefnugestir. Ég vil um leið og ég flyt þessi lokaorð taka það fram að atburðinum sem slíkum er ekki lokið. Ég vil vekja athygli á því að á morgunn er skoðunarferð í boði heimamanna og það er forvitnilegt fyrir okkur að sjá hvað þeir bjóða okkur og mikil rausn af þeirra hálfu og ég legg áherslu á það að við nýtum okkur þetta góða boð sem flest.

Undirbúningsnefndin sem að hefur staðið að þessu er skipuð miklu heiðursfólki, Sigríður Ólöf Kristjánsdóttir, Inga Ólafsdóttir og Rúnar Óli Karlsson. Þessum aðilum vil ég færa fyrir hönd Ferðamálaráðs bestu þakkir fyrir allt undirbúningsstarfið sem að hefur verið unnið af mikilli alúð og smekkvísi. Ég vil einnig þakka ráðstefnustjórunum fyrir þeirra hlutverk. Það er alltaf nokkuð erfitt að hafa stjórn á þessu liði og ég sé að Birnu og Lárusi hefur farist það vel út hendi og treysti þeim til allra mikilla verka hér eftir sem hingað til.

Ég vil að lokum segja ykkur þetta að ég hef oft haft það á tilfinningunni að ráðstefnur sem að eru í sjálfu sér mjög gagnlegar snúist oft ekki upp í þá hluti sem að við væntum af þeim. Við þurfum að finna einhverjar leiðir til þess að snúa þeim, þessum vettvangi eins og þessum ráðstefnum okkar, upp í aðgerðir. Ég hafði þessvegna hugsað mér þessa umfjöllun um málefni landsbyggðarinnar og tækifæri landsbyggðarinnar ekki sem einstakan viðburð heldur sem upphaf af einhverskonar ferli. Ég held að þarna sé um að ræða meira vandamál en svo að við eigum að glíma við það á einni ráðstefnu og hafði hugsað mér að við reyndum að láta þetta verða upphaf af umfjöllun sem að gæti skilið eitthvað raunhæft eftir sig og ég mun lýta á það sem að menn hafa haft hér fram að færa á ráðstefnunni og í umræðunum sem efnivið fyrir okkur í Ferðamálaráði til að velta því fyrir okkur og koma með tillögur um það hvernig við getum haldið þessari umræðu vakandi og fengið út úr því bitastæða hluti og raunverulega þróun.

Það er of snemmt finnst mér að nefna það hér og nú en ég get sagt ykkur að mér finnst ég hafa fengið ýmislegt á þessari ráðstefnu til að nýtast mér í framtíðinni. Ég var að lesa fyrir skömmu splunkunýja könnun sem að Danska Ferðamálaráðið hefur gert á Þýskalandsmarkaðinum sem að er mjög dalandi hjá þeim en er einn af mikilvægustu mörkuðum Dana. Niðurstöðurnar eru athygliverðar. Ein af þeim er sú að þeir sem lýta neikvætt á Dani þeir þjóðverjar sem að lýta neikvætt á Dani gera það m.a. vegna þess að þeim finnst Danir ekki njóta neinnar menningarlegrar sérstöðu og þeim finnst Danir vera leiðinlegir.

Ég held satt best að segja að þessi hætta steðji ekki beinlínis að okkur. Við verðum auðveldlega sakaðir um að vera dýrir, við erum dýrari en Danir. Við verðum sakaðir um að hér sé kalt veður og hryssingslegt, það er nú eitthvað kaldara hjá okkur en Dönum. En ég hef einhvern tímann ekki miklar áhyggjur af því að Íslendingar verði taldir leiðinlegir. Á bókmennta ráðstefnu fyrir skömmu þá lýstu rithöfundar, sem að eru mjög næmir á svona hluti, einn þeirra lýsti Íslandi sem einhverju sem væri hrátt en áhugavert. Hrátt en áhugavert.

Og kannski er þetta ekki að öllu leyti jákvæð lýsing en hún er bitastæð og ég held að við eigum í framtíðinni að leggja svolitla vinnu í það að reyna að átta okkur á því hver ímynd okkar er gagnvart útlendingum en líka gagnvart okkur sjálfum. Á hverju hún byggist og hversu mikið við getum notað okkur þessa ímynd.

Ég held að út úr því muni koma eitthvað jákvætt fyrir okkur, jafnvel þó að það kæmi út úr því að við væru svolítið hráir, við erum það nú að vissu leyti. En ég er nokkurn veginn viss um líka að það kemur annað út úr þeirri skoðun og ég get sannað það mál mitt þó að ég ætli ekki að gera það hér og nú. Ég held að það komi út úr þeirri skoðun að sem þegnar í samfélagi eru Íslendingar óvenju virkir, þ.e.a.s. þeir taka mikinn þátt í samfélagslegum málum, í umræðum og þeir eru virkir í þjóðfélaginu líka. Þeir axla margskonar ábyrgð sem að hjá

öðrum þjóðfélögum hvílir venjulega á mörgum mönnum en á Íslandi hvílir oft á einum herðum.

Þetta þýðir það að við komum oft miklu í verk en vinnum náttúrulega ekki alltaf verkin vel, skiljið þið, af því að það er erfiðara að gera þetta þegar margt hvílir á herðum okkar. En ég held að við eigum að leggja í þessa vinnu að reyna að átta okkur betur á því hvað markar okkur sérstöðu og hvað bjargar okkur frá því að vera leiðinlegir.

Ég vil taka það fram og endurtaka það vegna orða sem hér hafa fallið hér út af þessum umræðum um Reykjavíkflugvöll að ég lít svo á sem hagsmunir landsbyggðarinnar og Reykjavíkur fari saman. Það er undirstöðuatriði og ég vil ekki að neinn skilji það svo að það sem að Reykjavík hefur verið að gera mjög vel og hefur nýst landsbyggðinni afar vel þ.e.a.s. upplýsingaþjónusta, að það sé vanmetið. Svo er ekki. Ég legg mikla áherslu á að Reykjavíkurborg eigi sameiginlega hagsmuni með landsbyggðinni.

Ég kiptist við áðan þegar var gefið í skín að þessi flugvallarmál væri kannski eitthvert sérstakt áhugamál mitt og þúsundkallsins Jóns sem að ferðast mikið eins og ég. Þannig megum við ekki líta á þetta, flugvélarnar frá Egilsstöðum og frá Akureyri, og frá Ísafirði og frá Vestmannaeyjum eru troðfullar af fólki sem að rekur erindi sín í Reykjavík. Sveitarstjórnarmenn eru þar mjög margir í hópi og menn í fyrirtækjarekstri. Menn þurfa að reka erindi sín í Reykjavík.

En mig langar til að benda á einn hagsmunahópin enn. Þegar ég ferðast, þrisvar til fjórum sinnum í viku sem gerist stundum milli Akureyrar og Reykjavíkur, þá sit ég oft en einu sinni með manni sem að er liðlega sextugur og fer þrisvar í viku hverja einustu viku ársins í nýrnavél í Reykjavík. Við erum mjög háð sérhæfðri þjónustu í heilbrigðismálum sem er afbragðsgóð í Reykjavík og mjög margir sækja, ekki bara hversdagslega þjónustu heldur sækja beinlínis heilsu sína til Reykjavíkur. Við eigum að horfa á þessa hagsmuni alla, þetta eru stórir og miklir hagsmunir og því fer svo víðsfjarri að þarna sé verið að þrengja málið utan um hagsmuni okkar Jóns þó að við teljum þá vera mikilvæga.

Ég vil þakka ykkur fyrir þessa umræðu um málefni landsbyggðarinnar og greinarinnar. Ég tel að þetta sé upphaf á umræðunni, ekki endir, og tel að það sem hér hefur komið fram gefi okkur í Ferðamálaráði góðan möguleika á því að fjalla með jákvæðum hætti og í von um að fá einhver raunhæf úrlausnatriði út úr þeirri umfjöllun áfram um málið.

Þakka ykkur fyrir.