

## Sammanfattning av de regionala turistorganisationernas synpunkter för handboken gällande brunvit vägvisning

- **Utformning av handboken**

De nya förslag till handbok som finns framme ser bra ut. Enkelt, tydligt och lätt att förstå vilka regler som gäller.

- Den handbok för Vägvisning för turistiskt intressanta mål som finns idag innehåller betydligt mera information än det utkast till ny handbok som vi har fått se. Är tanken med utkastet att det ska ersätta den gamla handboken eller är den ett komplement till den? Om den ska ersätta den gamla handboken så bör den vara mera utförlig. Inte minst när det gäller regler kring vilka besöksmål som kan få brun-vit turistvägvisning.

- Det bör bestämmas om handboken ska vara en regelbok eller en rådgivande bok. Tydligare riktningar behövs om hur handboken ska användas. Vilket syfte har den? Ska den vara rådgivande eller vägledande?

- Avsnittet på sid. 1: "Allmänna råd å kommentarer" upplevs som "halvluddig". Vilket jobb ska det göra?

- Sid. 2 är bra med besökaren i fokus. Bra att denna del har turistiskt intressanta mål i fokus och inget annat.

- Bra att genom steg 1-3 klargöra att den brun-vita skylten inte är det som garanterar besökare vid ett turistmål, område eller världsarv. I texten kan läsaren lätt få uppfattningen att det krävs ett omfattande tryckt material (kartor och broschyrer) längs vägen. Med ett hållbart tänkesätt så bör läsaren hellre uppmärksammas på att det finns andra sätt att uppmärksamma trafikanter på än tryckt material, t ex via info i GPS och/eller via mobiltelefoni. Informationsplatser och informationstavlor ges stor genomslagskraft. I de fall sådana har upprättats inom vissa områden så har de genom Vägverkets beslut fått placeringar så att de inte syns av förbipasserande (placerade med baksidan mot vägen eller exakt parallellt med vägen). Att rekommendera bensinstationer för info är i många fall inte helt lyckat eftersom det på sådana ställen förekommer reklamskyltar i sådana mängder att det är svårt att få genomslagskraft. Dessutom vet vi inte hur bensinstationsnätet kommer att se ut i framtiden (i glesbygden läggs en efter en ned). Självklart är det viktigt att det på något sätt framgår vilken verksamhet som bedrivs, öppettider, adress och ev. färdbeskrivning i info kring turistmål. Det är svårt att se hur någon anläggning som saknar detta överhuvudtaget kan bli föremål för brun-vit skyltning.

- **Konsekvens**

Vi upplever att det idag råder en otydlighet kring hur texten på skylten ska vara utformad. I vissa fall anges det endast vilken typ av verksamhet som bedrivs på platsen, t.ex. djurpark eller stenhuggeri, i andra fall anger man det faktiska namnet på verksamheten, t.ex. Nordens Ark. Eftersom verksamhetens namn är det som används i

allt marknadsföringsmaterial tycker vi att det är mera tydligt för trafikanten om verksamhetsnamnet konsekvent anges.

Det är mycket stor skillnad i skyltarnas frekvens på olika delar i landet. Här efterfrågas konsekvens! I vissa fall har man restriktivt hållit tillbaka, men i andra fall har man fått beviljat flera turistiskt intressanta mål att få brunvit vägvisning. Detta urholkar kvalitetssäkringen av att brunvit skyltning är turistiskt intressant.

Å ena sidan står det att kyrkor i sig inte är turistiskt intressanta, å andra sidan har flera kyrkor i exempelvis Dalarna fått brunvit vägs skyltning. Detta med att kommunen skulle få välja ut fem kyrkor (el.dyl.) som skulle räknas som turistiskt intressanta mål kan slå orättvist om en kommun endast har en kyrka och en annan har 15.

- **Lång handläggningstid**

Handläggningstiden för en ansökan är ofta väldigt lång. Kanske bör man se över rutinerna för handläggning av dessa ärenden och även ange en tidsram för synpunkter från den regionala beredningsgruppen samt ange i handboken hur lång handläggningstiden totalt sett är. Det urval som beredningsgruppen på en ort gjort av besöksmål som vi anser lever upp till kraven för skyltning, respekteras inte alltid ifrån Vägverkets sida. Man tar beslut om att avslå skyltning utan att närmare undersöka hur beredningsgruppen resonerat. (Vi har varit väldigt restriktiva och lagt ribban högt i urvalet av besöksmål som ska få skyltning)

På Gotland ville man ha upp en brunvit skylt vid en stugby vid området Snäck; det tog 9 månader att få upp skylten från första kontakten med Vägverket.

- **Stycke 1.4.2**

Under 1.4.2 anges att information i tryckt form samt informationstavlor ska finnas att tillgå längs med vägen. Vi anser att det är orimligt att kräva av en enskild anläggning att säkerställa att det finns denna typ av material. Det är inte alla kommuner som erbjuder rastplatser med informationstavlor och broschyrställ och då kan det inte vara upp till det enskilda företaget att ordna det. Det är dessutom en typ av informationsspridning som blir allt mer ovanlig och som känns både otidsenlig och miljövänlig. Idag finns betydligt bättre sätt att informera med hjälp av modern teknik.

”Informationen ska finnas på huvudvägarna” Menas här de rastplatser som finns? Vems ansvar är det att informationen kommer upp där? Detta ansvar måste ligga på Vägverket. Detta avsnitt bör förtydligas. Förslagsvis kan man skriva att informationen ska finnas på Vägverkets skyltar. Samma oklarhet finns senare i texten. Det bör stå att ”informationen ska finnas på vägverkets info-skyltar”.

Här omnämns också information före och under resan samt vid turistmålet. Informationstavlor kanske är en smal sak att ordna, men vem ansvarar för att ta-med-material finns på informationsplatser längs färdvägen? Är det relevant att begära att ta-med-material finns på plats när allt mer information sprids via modernare kanaler än tryckta? Om ta-med-material måste finnas i tryckt form, är det då anläggningens ansvar att se till att det finns, vem samordnar ett bra upplägg vid informationsplatsen? knappast anläggningen, eftersom det kan handla om flera anläggningar.

Vi noterar också att det i mailet står att det har förts en diskussion om huruvida den regionala beredningsgruppen ska ansvara för att informera Vägverket om en

verksamhet upphör. Det tror vi tyvärr inte är en hållbar lösning på problemet. Den regionala beredningsgruppen har inte denna kunskap och kan inte ta ett sådant ansvar.

- **Öppettider**

Gällande avsnittet om öppettider: Hur slår detta? Inga specifika klockslag är angivna. Förtydliga vad som menas med "säsongöppet". Vad är minsta längd för en säsong?

Säsongsstängning berörs i texten. Vi föreslår att man istället inför en säsongssymbol i tillägg. Då blir det upp till trafikanten att ta reda på aktuell öppettid eftersom denne uppmärksammas på att det inte är öppet hela året runt. Förslagsvis sol/snöflinga som asterix i anslutning till namnet. Det talas om att samma angivelser ska infogas i samtliga märken som föregår en vägvalspunkt. Ge ett exempel så att man förstår vilken typ av angivelse det kan röra sig om. Kilometeranvisning? Pilar? Eller vad?

- **Betalning**

Vem ska betala? Om företagen inte får ha sina företagsnamn på skyltarna så är det orimligt att de ska betala. För en liten företagare kan det även bli alltför höga kostnader beroende på var man är placerad (vid varje väggren skall väl skylten finnas?) Det är ofta väldigt oklart vem som ska stå för betalningen av skyltarna.

Frågan om betalningsansvar för skyltarna ställs. I dagsläget betalar väl anläggningen själv för skylten? Denna fråga borde ingå i större sammanhang när det gäller skyltar överhuvudtaget. Den som beställer en skylt betalar för den, den som levererar en skylt svarar för kvalitén, den som förstör en skylt står för ersättningsskylt. Förstår att många situationer kan uppfattas som tveksamma vid förstörelse och kanske är frågan inte alls så enkel som den verkar.

Hur löser man frågan om kostnad för skylt, underhållsansvar osv. i andra länder? En liten anläggning har ju oftast betydligt sämre förutsättningar att bekosta skyltar än större. Olika prisklasser kanske?

Vi har uppfattat gällande policy som att mål som tidigare haft S:t Hanskorssymbolen och som uppgraderats till brun-vit genom beslut kan få en skylt av Vägverket när den äldre med S:t Hanskorset behöver bytas ut. Om inte målet kan vänta på detta kan de finansiera sin skylt själva. Övriga mål bär sina egna kostnader.

Ett alternativ till detta är någon typ av samfinansiering. Beredningsgruppen kan göra en prioritering bland de brun-vita målen och utifrån denna kan anslag användas tillsammans med målets egna medel. Vid infogning måste speciella regler gälla, annars är det inte många mål som kan genomföra skyltning.

Upphörande av skyltning bör vara reglerat i ett avtal med sökande av brun-vit skyltning. Det bör vara lika självklart att ta ned en inaktuell skylt som att vilja sätta upp en ny. I det fall att man inte väljer att införa en säsongssymbol så bör övertäckning i anslutning till säsongsstängning vara skyltmålets ansvar och detta bör framgå i ovanstående föreslagna avtal. Vad menas med skyltens drift? Utbyte av skadad skylt? - Reglera i avtal med skyltägare. Överklagandetid och beslutstid hos Vägverket (eller annan part om ansvar hamnar hos annan huvudman?) Om kriterierna var mer klara så går beslutsprocessen mycket fortare! Överklagan medges oavsett tidsbegränsning och med förutsatsen att påpekade brister åtgärdats.

För skyltägare är oftast högsäsonger tongivande för när man önskar förbättrad vägvisning. Om man klart och tydligt anger sista datum för ansökan inför sommar- respektive vintersäsong så blir detta klart för samtliga inblandade.

Vem har ansvar för det framtida underhållet av skyltarna?

- **Förtydligande**

Det är viktigt att det finns en tydlighet i vad som krävs för att ett besöksmål ska bli beviljad brunvit vägvisning. I Vägverkets Handbok med publikationsnummer 2003:20 (nu gällande?) finns flera sidor ägnade åt kriterier för bedömning, liksom exempel på vilken typ av besöksmål som kan komma ifråga resp. inte komma ifråga. Kriterierna bör definitivt finnas med i en handbok och om möjligt förtydligas ytterligare. Att en anläggning t ex är sällsynt och unik kan tolkas på många olika sätt och man hamnar därför lätt i en definitionsdiskussion. Normala öppettider, vad är normalt? Stort allmänintresse, hur definierar man det? Lägsta antal besökare? Allmänintresse för vem? Lokalbefolkningen eller ditresande?

I utkastet finns inga kriterier med. Är det meningen? I utkastets stycke 1:1 står att det krävs lyhördhet och förståelse för de inblandade parternas problem och önskemål. Vad menas med en sådan skrivning? Uppfattas som väldigt luddig och inbjuder till fria tolkningar och därmed diskussioner.

Det är viktigt att poängtera att skyltningen ska uppfylla trafikanters behov av att hitta mål och vägar av stort turistiskt intresse. Alltså är skyltningen inte att se som marknadsföringsåtgärd som löser ett problem med för lågt antal besökare t ex.

Ologiskt att två brun-vita attraktioner inte får dela utrymmet på en enda skylt vid ex. en Europaväg.

Redan uppsatta brun-vita skyltar skall bytas någon gång i framtiden p.g.a. ålder osv. Ingen vet dock när eller vilka skyltar det gäller. Dessförinnan får målen själva kosta på byten till nya brun-vita skyltar. Brist på medel gör att det tar tid innan länet får en heltäckande brun-vit skyltning.

Vägverket har ingen fast plan för att byta ut befintliga skyltar.

Oklart på Vägverkets hemsida om hur man ansöker om att få brun-vit skyltning.

När första omgången mål godkändes för brun-vit skyltning av Vägverket sades det att detta var en hårdgallring i väntan på hur situationen såg ut i andra län och att fler mål skulle kunna komma att godkännas för brun-vit skyltning senare. Men, det finns ingen nationell bedömningsgrupp.

Betyder innehållet i utkastet att de tidigare kriterierna (som finns i handboken 2003:20) ska fortsätta att gälla? Många av oss känner stor frustration över att inte få svar på vilka kriterier som ska gälla. Vi har tittat på de 38 mål som brun-vit skyltats i Västerbotten och kan inte riktigt se att samtliga motsvarar de högt ställda krav på t ex stort allmänintresse och besöksantal som finns i handboken.

Läser i utkastet (1:1) om skyltningens stora betydelse för turismnäringen, att ”Därför är det viktigt att länsvisa beredningsgrupper bildas, ...”. Betyder det att det fortsatt ska vara olika bedömningsgrunder inom olika Vägverksområden för vad som anses vara värt en brunvitskylt? För att JHT (Jämtland Härjedalen Turism) överhuvudtaget ska vilja ta på sig ansvaret för att vara en del av/leda en beredningsgrupp så måste vi ha kriterierna klargjorda för oss. Lokala Vägverkskontoret är lika vilsna som vi i frågan. Vi kräver raka besked om vilka kriterier som gäller, de ska vara nationellt prövade som utlovades från början när skyltningen initierades och finnas i ett dokument som kan användas vid utvärdering av skyltmål.

I utkastet står det att utformningen av symbolen ”ställer höga krav på den grafiska utformningen”. Vem avgör vad som är grafiskt bra? Borde en kommitté tillsättas för sådana frågor?

Vad är en VVFS? Kan man säga att det är ett beslut om vägvisning och var den får ske? När blandas Vägverkets regionkontor eller kommun in?. I vilket stadium är detta och hur kopplas beredningsgruppen in mot dessa? Bättre då att tydligt ange ett ärendes gång. Från intiativ till färdigt beslut och genomförande. Om detta inte får förekomma i dokument av den här typen så är ett förslag att använda ett brukarvänligt komplement.

- **Projektering**

Vem gör beställningsunderlag?

Vem kontaktar entreprenör?

Vem avgör om skyltningen ska vara fristående eller i form av infogning?

- **Ansvarsfrågor**

Regionala turismorganisationer bör vara en remisspart kring vilka mål som ska skyltas, förutsatt att det finns gemensamma nationella kriterier för detta.

Att samla en hel beredningsgrupp för vart och ett enskilt ärende är dock svårt i praktiken. Bättre i så fall att kräva digitalt underlag från sökande och samla betänkanden hos en part, exempelvis Vägverket eller annan part som tar slutligt beslut.

Att ha en beredningsgrupp som tar ett samlat delbeslut förlänger beslutsprocessen, jämfört med att samtliga betänkanden framförs till slutlig beslutsart. Upphandling, skyltens kvalitet, placering av skylt bör vara en kommunal eller statlig uppgift för att säkerställa likformighet. Blir det upp till varje mål att se till detta så minskar radikalt antalet brun-vita mål.

Mycket viktigt att Vägverket – trots att de är det beslutande organet – tar hjälp av beredningsgrupperna. Det är där erfarenheten och kunskaperna finns. Brunvit vägvisning får inte ges till vad som helst.

Bilaga 1:

*Frågor framförda vid Vägverket Region Mitts turistråd i Härnösand 23 aug 2007:*

1. Kommer besöksantalet att anpassas regionalt i kriterierna?
2. Ska besöksmålet vara tillgängligt året runt?
3. Gäller de gamla kriterierna för turistväg?
4. Finns produktblad som kan delas ut till dem som har brunvit och de som söker?
5. Kommer remiss på förändringar till turistorganisationerna?
6. Varför får man inte ha fjäll (Åreskutan) som landmärke?
7. Kommer bruksmiljöer (Stjärnsunds bruk) och stadskärnor (Säter) med i de kommande kriterierna?
8. Vad kan stå på lokaliseringmärkena? (ingen marknadsföring!) Regionala skillnader finns!
9. Vem är skyltningen till för?! Hur passar kriterierna för vägvisning som ska hjälpa utländska besökare? (Djurpark jfrt med Frösö Zoo).

*Svar vid Vägverket Region Mitts turistrådsmöte i Östersund 30 jan 2008-04-24. Anders Boströms svar på turistrådets frågor kring vägvisning från förra mötet*

1. Kommer besöksantalet att anpassas regionalt i kriterierna?  
Svar: Nej, man får anpassa den s.k. snitslingen så att det blir en god lösning.
2. Ska besöksmålet vara tillgängligt året runt?  
Svar: Nej det behöver det inte. Dock ska skylten tas ned, övertäckas eller annat då den inte är aktuell. Vaghållaren bör budgetera för detta (10-15 år!?) redan då tillståndet ges. Täckplåtar finns att köpa.
3. Gäller de gamla kriterierna för turistväg?  
Svar: Kriterierna ses över med start 14 feb. centralt. Endast befintligt använt stråk får klassas som Turistväg, ej "skapa" en ny turistväg.
4. Finns produktblad som kan delas ut till dem som har brunvit och de som söker?  
Svar: Nej, men i och med översynen av kriterier ska hemsida byggas upp med tydlig info till bla näringsidkare.
5. Kommer remiss på förändringar till turistorganisationerna?  
Svar: Ja, till de centrala organisationerna.
6. Varför får man inte ha fjäll (Åreskutan) som landmärke.  
Svar: Det får man! Kraven då är att man inte måste titta ut genom sidorutan på fordon för att kunna se objektet. Märket ska sitta vid den plats man tydligt ser objektet. Objektet får vara synligt endast från ena hållet och då utmärkas endast där.
7. Kommer bruksmiljöer (Stjärnsunds bruk) och stadskärnor (Säter) med i de kommande kriterierna?  
Svar: Ja, men bruksmiljökärnan måste vara skild i läge från ortens centra. Diskussioner pågår med RAÄ om att de ser ut ca 15 bruksmiljöer som blir de enda. Kompletterande snitsling från brunvit nära objektet får utföras längre än annars till blåvit (geografisk) vägvisning.
8. Vad kan stå på lokaliseringmärkena? (ingen marknadsföring!) Regionala skillnader finns!  
Svar: Företeelsen gäller!, men vid t ex "Astrid Lindgrens Värld" blir det för krystat att skriva "Sagoland"
9. Vem är skyltningen till för? Hur passar kriterierna för vägvisning som ska hjälpa utländska besökare? (Djurpark jfr med Frösö Zoo)  
Svar: Det ska räcka med det internationella brunvita utan nationell symbol

Stockholm 2008-05-20

Var finns flexibiliteten? En näringsidkare på landsbygden borde kunna få snitsla även om det inte funkar i Stockholm. Hur restriktivt VV ska vara är en ständigt en aktuell fråga. Vi vill ju undvika skyldjungel. Vi försöker vara öppna och se möjligheter.

Bilaga 2:

**FörTurs sammanställning 2007 - Vägskyltning till turistmål**

Sammanställning av FörTur maj 2007 över kommentarer från regionala turistorganisationer från Gotland, Sörmland, Gästrikland, Västerbotten, Jämtland/Härjedalen, Östergötland, Kronoberg, Norrbotten/Lappland och Västra Götaland.

Arbetet med brunvit skyltning har tagit **väldigt lång tid** och med **byråkratiskt övertolkande av regelboken**.

Vägverket verkar lita mer på länsstyrelsernas antikvarier än på turistorganisationerna. Lång beslutstid hos Vägverket. Tidskrävande för beredningsgruppen. Ibland godkänns namn, ibland inte. Det upplevs godtyckligt och kvalitén blir därefter. Det bör vara samma regler över hela landet.

Vid vägbyggen tar man inte hänsyn till besöksmålen och tillgängligheten. (Förbifart) = ingen skyltning.

Som litet resmål uppfyller man inte kriterierna gällande antal besökare.

Det tas för lite hänsyn till regionala förutsättningar i kriterierna. Ett besöksmål med 100 000 besökare i norra Sverige kan vara ett mycket välbesökt mål men inte anses vara det i de södra delarna.

Kriterierna för skyltarna är otydliga och komplicerade och tolkas olika mellan olika vägverk. Speciellt otydligt när det gäller kyrkor och museer.

Beredningsgrupperna har ojämn kvalitet, systemet blir ojämnt, ej nationellt lika. Vissa regioner vill få in så många "objekt" som möjligt, medan andra är mer restriktiva. Detta ställer till det vid den slutgiltiga bedömningen.

Turistmålen tillåts endast skylta med allmänna namn och turistmålen är namngivna ibland och ibland inte, ex Frösö Zoo = Djurpark osv. Man letar efter företagsnamnet, inte efter en djurpark. Dessutom förstår inte våra internationella gäster ordet djurpark, men troligen Frösö Zoo. Konsekvens efterlyses! Kan man godkänna Jamtli så kan man även godkänna Moosegarden.

Vägskyltning ska vara vägvisande för resenären och inte vilseledande. Hur ska turisterna/resenärerna hinna reagera på andra namn när de har siktet inställt på ett visst namn?

Vägverket borde ha fått medel för att också informera allmänheten vad brun-vit skyltning innebär och ha råd att sätta upp de brunvita skyltarna när tillstånd finns. Inte som nu då Vägverkets regioner prioriterar ner skyltningen med hänvisning till budgeten. Det är svårt att veta om det stämmer samtidigt är det en prioriteringsfråga. Vägverket är snåla med att ge tillstånd trots att vi är ett stort land med få invånare och få unika besöksmål. Det borde vara lättare att få upp skyltar än tvärtom.

Skyltarna borde få ha både svensk och engelsk text, speciellt som det ställs krav på att man ska ha information på andra språk när man väl kommer fram till det som det skyltas för. Internationella skyltar önskas såsom Bed and breakfast och WC, inte ett utedass med hjärta, det är bara vi svenskar som förstår.