



**Rekommendationer vid
anläggande och vidareutveckling
av golfbanor intill allmän väg**

Titel: Rekommendationer vid anläggande och vidareutveckling av golfbanor intill allmän väg

Publikation: 2007:133

Författare: Anders Hammarström Svensk golfutveckling AB samt Mats Carlsson och Börje Larsson, Vägverket, Samhälle och trafik.

Fotografier: Anders Hammarström, omslagsfoto: David Källman

Utgivningsdatum: 2007:12

Utgivare: Vägverket

Layout: Ateljén, Vägverket

Tryck: Vägverket

ISSN: 1401-9612

Innehåll

	FÖRORD	4
1.	BAKGRUND	5
2.	SYFTE	5
3.	ÄRENDEHANTERING	5
4.	GOLFBANORS UPPBYGGNAD	6
5.	RISKER	8
	5.1. Bollar på allmän väg	8
	5.2. Belysning	8
	5.3. Uppmärksamhet	8
	5.4. Ökad trafikmängd	8
	5.5. Korsande gångtrafik	8
	5.6. Anslutning till vägnätet	8
	5.7. Betande djur	8
6.	REKOMMENDATIONER	9
	6.1. Allmänt om golfbanors placering	9
	6.2. Avstånd till vägområde	9
	6.3. Säkerhetsavstånd i förhållande till slagriktning	10
	6.4. Åtgärder för ökad säkerhet vid sidan om golfhål	11
	6.5. Säkerhetsavstånd i golfspelets längdriktning	12
	6.6. "Säker Golf" och säkerhetsskyltar	12
	6.7. Anslutning till allmän väg	12
	6.8. Korsande gångtrafik	12
	6.9. Vägvisning	13
	6.10. Belysning	13
7.	YTTERLIGARE PUBLIKATIONER	13
8.	BILAGA – Utdrag ur väglagen (1971-948)	14

Förord

Golf har med tiden blivit en allt större sport och många nya spelare söker sig till golfbanorna. Nya banor anläggs och befintliga banor kompletteras. Golfbanor tar mycket mark i anspråk och anläggs ofta i anslutning till det allmänna vägnätet. Vägverket kontaktas ofta av kommuner, golfklubbar och andra intressenter angående placering, utformning och formerna för anslutning till vägnätet.

År 2003 tog Vägverket Region Väst fram rapporten "Rekommendationer för anläggande av golfbanor intill allmän väg 2003:73". Rapporten togs fram som svar på krav på ett enhetligt förhållningssätt till golfbanor från Vägverket. Fram till idag har rapporten erbjudit riktlinjer för hantering av trafikfrågor när golfbanor planerats i alla delar av landet.

Såväl Vägverket som Svenska Golf förbundet har sett det som angeläget att den publikation som gavs ut av Vägverket år 2003 uppdateras och har nu tillsammans genomfört en omfattande revidering av rapporten.

Omslagsbilden har tagits av David Källman, Svenska Golf förbundet. Övriga bilder i skriften har tagits av Anders Hammarström, Svensk Golfutveckling AB.

I arbetet med rapporten ha följande personer deltagit:

Björn Adolfsson	Boverket
Lars Ekström	Vägverket Region Väst
Gert-Inge Schödin	Vägverket Region Skåne
Mats Carlsson	Vägverket Samhälle och trafik
Börje Larsson	Vägverket Samhälle och trafik
Karl-Gunnar Edman	Vägverket Region Sydöst
Anders Hammarström	Svensk Golfutveckling AB

Vi hoppas att denna skrift ska ge god vägledning vid planeringen och utvecklingen av golfbanor. För frågor rörande tillståndsprövning mm vid anordnande av golfbanor intill allmänna vägar hänvisas till Vägverkets regionala kontor.

För Vägverket	För Svenska Golf förbundet
Börje Larsson	Gunnar Håkansson

1. Bakgrund

Golf har under en längre tid växt sig stark som fritidssysselsättning och är idag Sveriges näst största idrott mätt i antalet utövare. Ungefär var tionde invånare spelar eller har någon gång spelat golf, antingen som medlem i någon av de ca 500 golfklubbar som finns eller på andra golfanläggningar, s.k. Pay-and-play banor. Detta innebär att nya banor anläggs och befintliga byggs om för att möta de krav dagens golfspelare efterfrågar. Fullvärdiga golfanläggningar tar relativt mycket mark i anspråk och flera anläggningar ligger eller anläggs i omedelbar närhet till det allmänna vägnätet. Mindre golfanläggningar kräver inte så mycket mark, men i gengäld anläggs oftast sådana anläggningar närmare tätorter för att möta den efterfrågan som många nya golfspelare har idag, enkel tillgänglighet och snabbare spel utan krav på medlemskap i någon golfklubb.

Vägverket kontaktas ofta av kommuner, golfklubbar och andra intressenter angående placering och utformning av golfbanor eller vid ombyggnad. Några klara riktlinjer finns inte, utan en bedömning måste ske utifrån varje enskilt fall. Utformning av väganslutningar och utfarter från golfbanor är också viktiga frågor som måste bevakas när nya golfbanor anläggs. Detta styrs av väglagen och behandlas vidare under kapitel 6.7 i detta dokument. Även behov av passage för golfspelare över en trafikerad väg måste beaktas ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Såväl Vägverket som Svenska Golf förbundet har sett det som angeläget att den publikation som gavs ut av Vägverket år 2003 uppdateras och därmed utgör en rekommendation vid anläggandet av golfbanor intill allmänna vägar.

2. Syfte

Syftet med denna publikation är att, utifrån befintlig kunskap, utgöra ett underlag för alla parter som berörs av en golfbanas anläggande alternativt om- och tillbyggnad. Det kan dels gälla dem som upprättar detaljplaner för golfbanor intill eller i nära anslutning till allmänna vägar, dels Vägverket vid medverkan i samråd kring planärenden och bygglov för golfbanor. Den kan också vara ett hjälpmedel för den som avser att anlägga en ny golfbana/-anläggning eller en befintlig anläggning intill eller med anslutning till allmän väg som ska utvidgas eller byggas om.

3. Ärendehantering

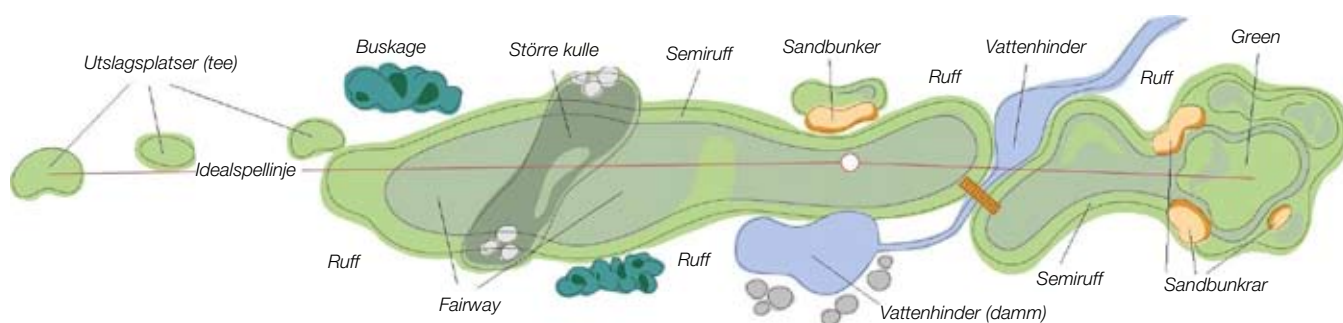
Då anläggandet av en ny golfbana innebär en stor förändring av landskapet och delvis inskränkningar för det allmänna utnyttjandet av området, bör detaljplaneläggning av området ske. Detta i enlighet med kapitel 5 i Plan- och bygglagen (1987:10). Kravet bör komma från kommunen eller länsstyrelsen, eftersom en bygglovsprövning normalt inte kan anses tillräcklig. Det skall i detta sammanhang påpekas att vid anläggande el-

ler förändring av en golfbana, bör fackmannamässig expertis om möjligt anlitas. Professionella golfbanearkitekter handlägger så gott som dagligen frågeställningar rörande säkerhet på och kring golfbanor och kan utvärdera eventuella säkerhetsrisker och föreslå optimala ändringar. (Medlemmar i Föreningen Skandinaviska Golfbanearkitekter kan sökas på <http://fsga.golf.se>. Även Svenska Golfförbundets banks konsulenter kan bistå med kunskap i säkerhetsfrågor. Dessa kan sökas via <http://banservice.golf.se>.

Under såväl plan som programskedet skall samråd ske med sakägare, myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av anläggningen; däribland Vägverket.

4. Golfbanors uppbyggnad

En golfbana kan bestå av ett varierande antal hål. Enklare anläggningar har ibland enbart ett övningsfält, ibland några enklare korta hål. Fullvärdiga golfbanor består av antingen 9, 18, 27 eller 36 hål. De största anläggningarna är inte så många till antalet och vanligast är golfbanor med 9 eller 18 hål. Varje golfhål kan variera i längd. Allt från 70 – 80 meter upp till över 550 meter förekommer, allt för en bra variation, svårighet och en anpassning till natur, behov och geografiskt läge.



Principskiss över golfhål och dess delar.



Två utslagsplatser med vattenhinder framför.

Varje hål består av:

- Tee Utslagsplatser som är markerade. Normalt två till fyra utslagsplatser på varje hål som används av olika spelare beroende på ålder, kön, spelskicklighet m.m.

- **Fairway** Vålklippt spelområde mellan utslagsplats och green som spelaren försöker träffa för att underlätta vidare spel på hålet.
- **Semiruff** Yta närmast fairway som är 5–10 meter bred och relativt lätt att spela ifrån.
- **Ruff** Yta utanför fairway och semiruff som kan ha varierande klipphöjd och vegetation. Genom variationen av klipphöjd kan man styra hur spelaren avser spela hålet tillsammans med övriga hinder och därigenom uppnå varierande svårighetsgrad och säkerhet. (Se kapitel 6.4)



Fairway, semiruff, ruff och sandbunkrar. Till höger banans gräns mot väg.

- **Green** Mycket kortklipp yta runt hålet. Målet för alla spelare är att nå green på så få slag som möjligt.



Greenområde med sandbunker till höger

- **Hinder** Hinder kan utgöras av:
 - o Vattenhinder: Öppna vattendrag, dammar, åar, diken.
 - o Sandbunkrar: Fördjupningar fyllda med sand.
 En golfbana med väl genomtänkta placeringar av hinder tillsammans med befintlig eller anlagd vegetation blir intressant ur golfsynpunkt. De kan också utgöra säkerhetsområden eller buffertzoner mot allmän väg. (Se kapitel 6.4)



Vattenhinder före greenområde.

- **Övningsområden** Dessa kan bestå av:
 - o Driving-range: Övningsfält med många utslagsplatser för all slags träning
 - o Närspelsområde: Område för träning av kortare slag mot enskilda mål.

5. Risker

De risker som anläggandet av en golfbana eller golfanläggning kan innebära är av varierande slag varför vi nedan endast beskriver de risker som föreligger för det allmänna och enskilda vägnätet.

5.1 BOLLAR PÅ ALLMÄN VÄG

Om vinkeln mellan utslagsplats, spelyta eller övningsområden är för liten mot allmän väg eller om andra säkerhetsåtgärder (hinder, staket, m.m.) ej vidtagits, föreligger risk att golfbollar av misstag slås ut på väg och där orsakar fordons- eller personskador. Särskild uppmärksamhet på risker bör iakttas då gång- och cykelvägar finns i direkt anslutning till en golfbana.

5.2 BELYSNING

Dåligt planerad kvällsbelysning på exempelvis en driving-range kan ge bländande ljus för omgivningen och för bilister på intilliggande vägar. (Se vidare 6.10)

5.3 UPPMÄRKSAMHET

Om en golfbana ligger nära en allmän väg kan golfspelet, liksom andra företeelser, vara distraherande för vägtrafikanter och ta deras uppmärksamhet från trafiken.

5.4 ÖKAD TRAFIKMÄNGD

Golfbanor anläggs ibland intill samhällen varvid biltrafiken ökar på det mindre vägnätet. Härvid föreligger en större risk för olyckor om inte vissa åtgärder, framförallt av hastighetssänkande karaktär, vidtas. Även anläggandet av cykelväg kan vara nödvändig då många ungdomar tar sig till golfbanan på cykel.

5.5 KORSANDE GÅNGTRAFIK

Vissa golfbanor kan av utrymmesskäl bli placerade på båda sidor av en trafikerad väg. Detta kan innebära att vägen måste korsas på minst ett ställe (ibland fler) av såväl golfspelare som arbetsmaskiner för banskötsel. Detta skapar risker för både vägtrafikanter, golfspelare och banpersonal. (Se vidare 6.8)

5.6 ANSLUTNING TILL VÄGNÄTET

Många golfbanor kräver ny anslutning till det allmänna vägnätet. Liksom vid andra anslutningar är det av stor vikt att noga planera anslutningens lämplighet för alla typer av fordon, bilar, tyngre fordon men även cykel- och gångtrafik. (Se vidare 6.9)

5.7 BETANDE DJUR

Gräset på golfbanor kan ibland inbjuda rådjur och annat vilt att vid vissa tillfällen beta på banan.

6. Rekommendationer

Nedan följer ett antal avsnitt med rekommendationer avseende hänsyn till trafikförhållanden. Som nämnts inledningsvis måste varje enskilt fall prövas utifrån dess specifika förhållande, varför det är viktigt att ej se rekommendationerna som allt för fasta regler.

Det är ingen skillnad på om ärendet gäller anläggandet av en ny golfbana eller förändring av en redan befintlig. Faktorer som ska beaktas är vägens karaktär, trafikmängd, eventuella sikthinder, hastigheten på intilliggande väg, vägenslutning, golfbanans omfattning, parkeringsbehov samt skyltning.

6.1 ALLMÄNT OM GOLFBANANS PLACERING

Vid lokalisering av ny golfbana bör man av trafiksäkerhetsskäl undvika en placering på ömse sidor om en allmän väg. Om man inte kan undvika en sådan lösning, måste man, för att klargöra vilken korsningstyp som krävs, analysera vägens karaktär och belastning (se; Vägverkets publikation VGU 2004:80)¹. Den korsande vägen används av såväl golfspelare som arbetsmaskiner för banskötsel. Beroende på vägens funktion, hastighet och trafikbelastning måste många gånger planskild förbindelse övervägas.

Tillgänglighet med gång- och cykelväg samt kollektivtrafik till golfbanan måste beaktas. Eventuellt erforderliga åtgärder på vägen som är föranledda av golfetableringen, skall kostnadsmässigt belasta denna.

6.2 AVSTÅND TILL VÄGOMRÅDE

Kravet på avstånd mellan golfbanan och vägområdet (vägområdet sträcker sig till krönet på bakslänt dike) beror på vägens karaktär och trafikmängd. Av 47 § Väglagen framgår att det utefter det allmänna vägnätet finns "byggfria zoner" där Vägverket utifrån trafiksäkerhetssynpunkt skall pröva ny bebyggelse, såvida denna prövning ej görs enligt Plan- och bygglagen (PBL). Enligt 47 § Väglagen "får inte utan Länsstyrelsens tillstånd....utföras andra anläggningar eller vidtas sådana åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten". Detta innebär som grundregel att ingen del av golfbanans spelytor normalt bör placeras inom denna zon, vars bredd kan variera mellan 12 till 50 m. Om terrängen eller andra förhållande (exempelvis buskage) medger, kan ett utslag (tee) placeras här, förutsatt att utslag sker i riktning från och inte mot eller längs vägen. Om avståndet är mer än 12 m framgår detta av särskilt länsstyrelsebeslut. Som regel gäller normalt följande:

- 50 m till motorväg/motortrafikled eller annan större och starkt trafikerad väg
- 30 m till övriga trafiknätet med medelhög trafik
- 12 m utmed det lågtrafikerade trafiknätet (mindre än 1000 fordon/dygn)

Utmed starkt trafikerade vägar kan bullerplank eller bullervall krävas, och då kan i regel skyddsavståndet minskas något, förutom att störningarna från trafikbullret därigenom dämpas.

Om terrängen så medger kan det vara lämpligt att avskärma banan från vägen med hjälp av kullar, ibland med hjälp av träridå. Dessa åtgärder kan också med fördel användas för att inte ta uppmärksamheten från

¹ Vägars och gators utformning (VGU är ett samarbetsprojekt mellan Vägverket och Sveriges Kommuner och Länsting).

trafikanterna. En samplanering mellan entreprenör, banarkitekt och planavdelningen på kommunen är alltid att föredra.

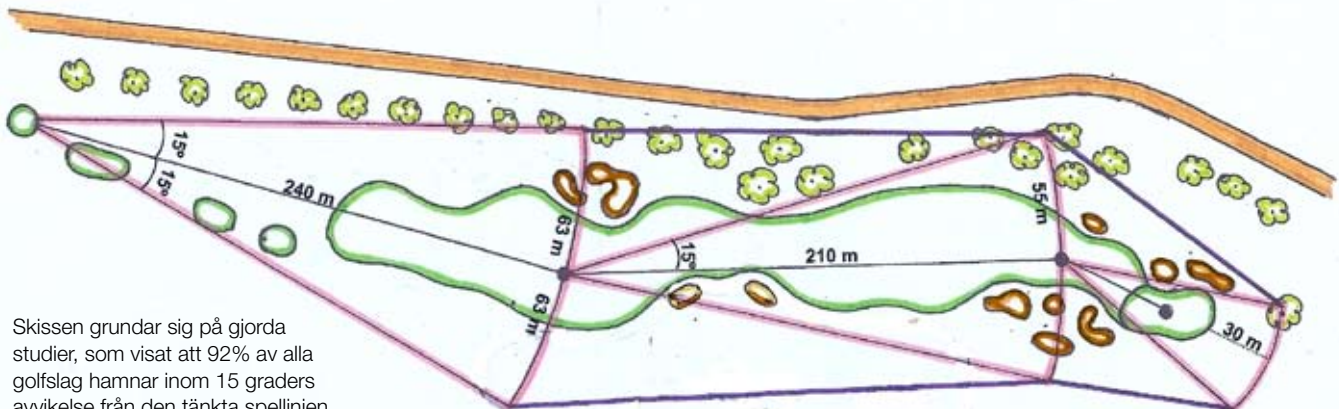
Skyltar, reklam och liknande får inte förekomma inom ett avstånd på 50 m från vägområdet utan Länsstyrelsens tillstånd. Detta gäller även skylt på vagn. Inom område som är detaljplanelagt krävs bygglov för skylt. Se 46 § Väglagen samt lag med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning (1998:814). Vid den detaljplaneläggning som normalt föregår tillståndsprövningen för golfbanan inarbetas dessa skyddsavstånd i planen och någon särskild prövning enligt väglagen krävs därför inte (se 47 § Väglagen).

6.3 SÄKERHETSAVSTÅND I FÖRHÅLLANDE TILL SLAGRIKTNING

Vilka säkerhetsvinklar bör då rekommenderas i förhållande till väg eller annat område, där människor färdas eller vistas utefter sidan av golfbanan? Amerikanska undersökningar, som länge varit normgivande, visar att 92 % av alla golfslag hamnar inom en sektor med 30 graders vinkel (d.v.s. +/- 15 grader från den tänkta spellinjen). Av detta följer naturligt att säkerhetszonens bredd är direkt relaterad till slagets längd, d.v.s. ju längre slag desto större spridningsbredd.

En realistisk bedömning med modern golfutrustning är att en duktig golfspelare slår som längst 240 m från tee. Vissa elitspelare slår visserligen längre, men deras precision är betydligt bättre, varför ytterligare hänsyn till denna kategori ej behöver tas. Vid transportslag från fairway är en realistisk slaglängd högst 210 m. Vid inspel mot green med järnklubba, som har en större precision än s.k. träklubbor, varierar längden mellan 70 – 180 m beroende på spelare och klubbval.

Av ovanstående följer att säkerhetszonen kring ett golfhål vanligen bör vara som bredast på ett avstånd från tee av c:a 240 m och som grundnorm gäller att säkerhetsavståndet mot allmän väg eller liknande område, där människor färdas eller vistas, bör vara c:a 65 m från den tänkta spellinjen. Redan på ett avstånd från tee av c:a 180 m bör dock samma säkerhetsavstånd (c:a 65 m) gälla. Det bör dock noteras att ett flertal faktorer såsom vägtyp och trafikmängd kan motivera att avståndet måste ökas eller i vissa fall minskas. Kraftig sidovind och topografiska förhållanden såsom uppförs- och nerförsbacke samt snedlut kan ha stor betydelse för säkerhetszonens bredd, liksom naturlig eller planterad busk- eller trädvegetation. Dessa faktorerers reella och psykologiska inverkan på golfspelaren – och som följd därav – säkerhetszonens bredd inom olika delar av golfhålet, bör därför alltid utvärderas.



Skissen grundar sig på gjorda studier, som visat att 92% av alla golfslag hamnar inom 15 graders avvikelse från den tänkta spellinjen.

6.4 ÅTGÄRDER FÖR ÖKAD SÄKERHET VID SIDAN OM GOLFHÅL

Ovanstående säkerhetszoner räcker som sagt oftast till vid normala förhållanden. När säkerhetszonen upplevs otillräcklig och lokala förhållanden som storlek på väg, trafikmängd och andra skäl gör att alternativa skyddsåtgärder måste vidtas bör, som sagt, expertis (se Kap. 3 Ärendehantering) anlitas. Befintliga golfbanor som ligger i närhet för trafikerade vägar kan, beroende på att banan byggdes efter andra normer, behöva förändras ur säkerhetssynpunkt. Även vid nyanläggning kan omständigheter föreligga som medger att en alternativ skyddsåtgärd behövs och nedan följer exempel på olika vanligt förekommande alternativa åtgärder. Vilken skyddsåtgärd som är lämplig, i varje situation, bör dock alltid samplaneras mellan kommunens planavdelning, banägare och golfbanearkitekt.

- **Tidigt staket**

Vissa hål, framförallt på äldre golfbanor, kan ligga parallellt med eller i närhet till trafikerade vägar. För att styra spelet samt fånga upp sneda utslag är en lämplig åtgärd att bygga s.k. "tidiga staket" för att fånga upp sneda slag direkt.

- **Flytta in bangränsen**

Grunden i golfspelet är att ha så få slag som möjligt på varje golfhål. Golfspelare är därför mycket angelägna om att inte i onödan förlora slag.

Åtgärder som syftar till att avskräcka från spel som innebär risk att förlora slag är därför många gånger ett effektivt sätt att styra bort spelet från riskområden.

Ett sätt är att flytta in bangränsen på hålet.

- **Damm**

Att anlägga en damm är ett annat sätt att styra bort spelet. På samma sätt som ovan förlorar spelaren slag om boll hamnar i vatten, varvid man automatiskt siktar bort från denna. En damm har också en estetisk effekt på golfhål. Eventuellt kan ett vägräcke behöva sättas upp för att klara trafiksäkerheten.

- **Sandbunkrar**

En annan vanlig åtgärd som används är att placera ett antal sandbunkrar strategiskt för att, precis som med en damm, styra bort spelet. Även sandbunkrar har såväl en spelstrategisk som estetisk effekt på golfhål.

- **Högt, oklippt gräs**

Att medvetet låta gräset växa sig högt i område mellan väg och spelfält är också en avskräckande åtgärd. En oklippt äng kan också vara en miljöförbättrande åtgärd såväl som att ge en förhöjande effekt på upplevelsen. Med tanke på att golfbanor kan dra till sig rådjur och annat vilt, kan behov dock uppstå att sätta upp viltstaket längs vägen.

- **Vegetationsridå**

Att låta en hög vegetationsridå stå kvar eller anläggas har också en uppfångande effekt av golfbollar som slås snett. Dessutom fungerar de bra för att ej distrahera bilförare.

- **Skyddsnät**

Vid cykelbanor och gångvägar intill golfbanan kan höga skyddsnät förhindra fara. Även övertäckning av dessa är en möjlig åtgärd i speciellt utsatta områden när inga alternativ finns.



"Tidigt staket" som skydd mot väg till vänster.



Damm anlagd mellan spelfält och väg

6.5 SÄKERHETSAVSTÅND I GOLFSPELETS LÄNGDRIKTNING

Normalt räknar man med att ett säkerhetsavstånd från greenens bakkant på c:a 30 m räcker, eftersom golfspelare normalt inte slår längre förbi greenen än så. Nedan beskrivs några åtgärder som är vanliga för att minimera riskerna.

Vid anläggandet av en green, med väg eller bebyggelse bakom, bör man undvika att placera en sandbunker före green, om den inte görs djup. Missade slag från en grund sandbunker kan resultera i längre och lägre bollbana än beräknat. Sandbunkrar bör helst placeras bredvid eller bakom green. En trädrida kan planteras bakom green. Likaså kan en sandbunker eller ett gräsdike bakom green också fungera som bollfångare och minimera bollar som annars kan studsas ut på väg.

Vissa golfhål är byggda i vinkel, s.k. "dogleg-hål". Om säkerhetsrisker föreligger i "knäets" (vinkelns) förlängning är det vanligt att man anlägger sandbunkrar eller, som bilden visar, dammar för att undvika att spelaren väljer en klubba som går för långt.



Dammar anlagda i "knäets" förlängning i vinkeln som skydd mot väg.

6.6 "SÄKER GOLF" OCH SÄKERHETSSKYLTAR

År 2005 utkom en skrift från Svenska Golf förbundet med namnet "Säker Golf". Denna publikation berör hur säkerhetsarbetet på en golfbana bör ske med hänsyn till dem som vistas inom området eller annars berörs av golfbanans verksamhet. Här talas om hur samarbetet bör ske mellan golfspelare, banpersonal och hänsyn till allmänheten. Publikationen tar också upp att säkerhetsinventering regelbundet bör genomföras för att minimera risker för samtliga nämnda kategorier. Varje golfbana bör ha "Säker Golf" -skyltar som talar om vilka säkerhetsregler som gäller. Utöver dessa skyltar bör det, invid utslagsplatsen på samtliga hål där det föreligger säkerhetsrisk, finnas skylt som informerar om vad spelaren har att iakttaga för säkerhetsmått för att undvika skaderisk. Exempelvis kan hål med väg eller gång- cykelväg inom riskområde ha skylt som informerar om att utslag är förbjudet när bil, cykel eller gångtrafikanter passerar.

6.7 ANSLUTNING TILL ALLMÄN VÄG

Golfbanor kräver i allmänhet anslutning till allmän väg. Enligt Väglagen 39 § krävs tillstånd för ny eller förändrad anslutning till allmän väg. Anslutningen skall i sin helhet utföras enligt anvisningar i VGU. Varje enskilt ärende måste prövas och där det är möjligt ska samordning ske med andra utfarter. Anslutning ska lokaliseras och utformas så att trafiken på den allmänna vägen blir minimalt störd.

Krav ska också ställas på att golfbanan anlägger tillräckligt med parkeringsplatser, så att biluppställning på den allmänna vägen inte förekommer. Om anläggningen förväntas hysa större arrangemang, måste krav också ställas på tillgång till tillfälliga parkeringsytor och på att vägvisning till dessa anordnas.

6.8 KORSANDE GÅNGTRAFIK

Som nämnts under 5.4 förekommer att golfbanor är förlagda på båda sidor om allmän väg. Här är det viktigt att säkerhetsproblem särskilt belyses. Om den väg som ska korsas av såväl golfspelare som arbetsmaskiner med banpersonal är starkt trafikerad, bör krav ställas på att gångtunnel och transporttunnel, alternativt en bro anläggas. Vid nyan-

läggning av golfbanor är det nödvändigt att detta krav redan finns med i planarbetet. Beträffande oskyddade trafikanter ska utformningsregler för korsande av väg gälla enligt VGU del "Korsning" avsnitt 5.5. Vad gäller detaljutformning se VGU del Sektion tätort – Gaturum kapitel 11.

6.9 VÄGVISNING

Eftersom golfbanor ofta besöks av trafikanter som inte är bekanta med platsen, är det nödvändigt med god vägvisning. De regler som gäller för vägvisning till turistanläggningar och andra inrättningar bör tillämpas. Normalt innebär detta att man skyltar från närmast allmänna väg. Om golfbanan är belägen på båda sidor om vägen är det viktigt att vägvisningen är så utformad att tveksamheter i vägvalet inte uppstår. Normalt skyltas då till klubbhus och parkering.

6.10 BELYSNING

I de fall belysning finns på golfbanan, är det ett krav att denna utförs och placeras så att den inte verkar bländande eller på annat sätt störande för trafikanter på intilliggande vägar. Av 45 §, 2 stycket Väglagen framgår vilka tillstånd som kan krävas för ljusanordning och vem som beviljar dessa.



Vägsymbol för golfbana

7. Andra publikationer och utredningar

Förutom denna publikation finns ytterligare publikationer som innehåller mycket nödvändig information vid anläggandet av en golfbana. Svenska Golf förbundet har givit ut en hel del under årens lopp och dessa finns att hitta på SGF:s hemsida för banservice, <http://banservice.golf.se>.

Vidare har Länsstyrelsen i Stockholms län, i samarbete med Svenska Golf förbundet, tagit fram publikationen "Planering av golfbanor i Stockholms län". Denna publikation som berör alla nyanläggningar inom Stockholms Län och vilken tillståndsgivning som krävs kan även vara till hjälp för såväl kommuner utanför Stockholm, andra myndigheter och golfentreprenörer som stöd vid anläggandet av nya golfbanor. Denna publikation finns att hitta på Länsstyrelsens hemsida, <http://www.ab.1st.se>.

8. Bilaga

Utdrag ur Väglagen (1971:948)

39 § En enskild körväg får inte anslutas till en allmän väg utan väghållningsmyndighetens tillstånd. Inte heller får utan sådant tillstånd en enskild körvägs anslutning till en allmän väg ändras. Vad som sagts nu gäller också i fråga om sådana utfarter från fastigheter och sådana bryggor som kan användas för körtrafik.

Vid behandling av en fråga om tillstånd enligt första stycket skall väghållningsmyndigheten pröva om den tilltänkta åtgärden är lämplig med hänsyn till trafiksäkerheten och framkomligheten på den allmänna vägen.

I samband med tillstånd kan väghållningsmyndigheten meddela föreskrifter om väganslutningens läge och utförande i övrigt. Lag (1987:459).

45 § Intill ett vägområde får inte utan länsstyrelsens tillstånd

1. uppföras byggnader, göras tillbyggnader eller utföras andra anläggningar eller vidtas andra sådana åtgärder som kan vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande,

2. finnas anbringade ljusanordningar som försämrar ljusförhållandena för trafiken på vägen.

I samband med tillstånd får länsstyrelsen meddela de föreskrifter som behövs. Ett tillstånd kan när som helst återkallas.

Bestämmelserna i första stycket gäller inte inom områden med detaljplan och inte heller i fråga om åtgärder för vilka bygglov krävs.

Om tillstånd saknas eller har återkallats får länsstyrelsen meddela beslut om att rättelse skall ske genom väghållningsmyndighetens försorg. I samband med ett sådant beslut får länsstyrelsen meddela föreskrifter som behövs. Lag (1987:459).

46 § Inom ett avstånd av 50 meter från ett vägområde får inte utan länsstyrelsens tillstånd skyltar eller därmed jämförliga anordningar för reklam, propaganda eller liknande ändamål finnas uppsatta utomhus.

I samband med tillstånd får länsstyrelsen meddela de föreskrifter som behövs med hänsyn till trafiksäkerheten.

Bestämmelserna i första stycket gäller inte

1. inom områden med detaljplan eller

2. för sådana anordningar som är uppsatta på byggnader för upplysning om affärsrörelse eller annan verksamhet på stället eller

3. för anslagstavlor för meddelanden som rör kommunala angelägenheter, föreningssammanträden, auktioner eller dylikt,

4. åtgärder för vilka bygglov krävs. Lag (1991:605).

47 § Inom ett avstånd av tolv meter från ett vägområde får inte utan länsstyrelsens tillstånd uppföras byggnader, göras tillbyggnader eller utföras andra anläggningar eller vidtas andra sådana åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten. Länsstyrelsen kan, om det är nödvändigt med hänsyn till trafiksäkerheten, föreskriva att avståndet ökas, dock högst till 50 meter.

Vid korsning i samma plan mellan en allmän väg och en

1. annan allmän väg,

2. enskild väg som i större utsträckning används av allmänheten för trafik,

3. järnväg,

4. spårväg får inte utan länsstyrelsens tillstånd uppföras byggnader, göras tillbyggnader eller utföras andra anläggningar eller vidtas andra sådana åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten. Tillstånd krävs inte för åtgärder som skall utföras utanför i första stycket angivet område och utanför de rätta sammanbindningslinjerna mellan punkter, som är belägna i de korsande vägarnas mittlinjer 75 meter från korsningen.

I samband med tillstånd får länsstyrelsen meddela de föreskrifter som behövs.

Bestämmelserna i första och andra styckena om krav på tillstånd av länsstyrelsen gäller inte inom områden med detaljplan. De gäller inte heller i fråga om åtgärder för vilka bygglov krävs. Lag (1987:459).



Vägverket

781 87 Borlänge

www.vv.se vagverket@vv.se.

Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 90. Fax: 0243-758 25.



Vägverket