



Trafikafvikling - Gambøtvej Syd

Den sydlige del af Gambøtvej, fra Rødbyvej til Thurøbund Marina, er som udgangspunkt ikke anlagt eller udbygget til at håndtere en dobbeltrettet trafik kommende fra både et boligområde på havnen, Gambøt lystbådehavn, med ca. 300 bådpladser foruden de eksisterende ejendomme på Gambøtvej og udbygning af boligområdet langs den sydlige del af Gambøtvej.

Den omhandlende vejstrækning er i forbindelse med den trafikale vurdering opdelt i 4 tekniske delstrækninger:



1. Strækningen nærmest Rødbyvej er ca. 120 meter lang, lige og vandret. Den asfalterede kørebane har en bredde på godt 3 meter. Der er herudover sidearealer i grus i begge sider, hver på godt 1,5-1,8 meters bredde. Der er parkeringsforbud i den vestlige side og mulighed for parkering i østsiden.
2. Delstrækning 2 er ca. 30 meter lang. Den er i princippet udformet på samme måde som delstrækning 1, men sidearealerne er smallere og der er bebyggelse tættere på vejen.
3. Svinget er ca. 30 meter langt med en vejbredde på ca. 5,5-6,0 meter. Vejen har en kraftig hældning og der er dårlig oversigt på grund af en hæk i indersiden af kurven. Der er areal til, at to personbiler kan passere hinanden, men oversigtsforholdene er kritiske.
4. De nederste ca. 60 meter vej er ca. 3 meter bred og med en kraftig hældning.

7. juni 2022

Afdeling: Trafik & Infrastruktur
Ref.

Trafikafviklingen er allerede i dag udfordret af at vejen på en stor del af strækningen er meget smal, ca. 4 m, og har et sving med dårlige oversigtsforhold. For den første del af Gambøtvej og ned til svinget (ca. 150 meter) er vejen reelt enkeltsporet, og det vil være nødvendigt at anvende de ubefæstede rabatarealer for at to biler kan passere hinanden. Her foruden er der for nuværende ikke taget højde for at de bløde trafikanter kan færdes sikkert.

Med den begrænsede vejbredde er der risiko for at mødet mellem to biler vil fremkalde farlige vigemanøvrer til siden, eller spontane accelerationer og nedbremsninger under forbikørsel af de bløde trafikanter.

I en situation hvor der er bygget boliger på havnen, vil det, med den nuværende udformning af vejen, ikke være muligt for renovationsbiler og lignende køretøjer at passere andre køretøjer på vejen, uden at være nødsaget til at køre ud i rabatten, hvilket i perioder med kraftig nedbør kan give væsentlige udfordringer med opkøring af rabatarealerne, og at de bløde trafikanter er nødsaget til at anvende rabatarealerne til undvigemanøvrer.

Den sydligste del af Gambøtvej har i dag kun en vejbredde på mellem 2,5 m og 3,5 m, har meget dårlige oversigtsforhold foruden at den har et kraf-

SVENDBORG 2022
**LANDS
STÆVNE**



30. juni - 3. juli

tigt langsgående fald ned mod havnen, hvilke er forhold der tilsammen udgør en væsentlig udfordring for trafiksikkerheden og fremkommeligheden for biler, cykler og gående.

Både bygherres rådgiver og vejmyndigheden peger på at Gambøtvej på hele strækningen bør udbygges, med henblik på at sikre tilstrækkelig fremkommelighed og nødvendig trafiksikkerhed.

Den optimale løsning, i forhold til de trafikale hensyn, vil være at udbygge Gambøtvej til en 2 sporet vej på hele strækningen, fra Rødbyvej til Thurøbund Marina. Områdets karakter, randbebyggelse, terræn og øvrige omgivelser begrænser imidlertid muligheden for en sådan optimal løsning, medmindre der gøres væsentlige indgreb i grundstykkerne som ligger langs Gambøtvej.

For de nordligste ca. 120 m vil den trafikalt bedste løsning være at anvende det nuværende vejudlæg til at anlægge en 2 minus 1 vej, med dertil hørende asfalterede kantbaner og græsrabatter.

Udbygning til en 2 minus 1 vej anbefales suppleret med et par fartdæmpende bump på strækningen.

En udbygning af vejen vil tilgodese både trafiksikkerheden og fremkommeligheden (kapacitet) for biler, cykler og gående, og forudsættes at kunne gennemføres uden erhvervelse af supplerende arealer langs vejen.

Udbygning af vejen til en 2 minus 1 vej forventes at sløjfe muligheden for at kantstensparkere på Gambøtvej, hvorfor parkering vil skulle foregå på egen grund, tilstødende sideveje eller et tredje sted.

Hvorvidt vejstrækningen på ca. 30 m, mellem den nordlige og sydlige vejstrækning, kan udbygges til en 2 minus 1 vej, eller der er grundlag for at inkludere denne i den nedre vejstrækning, forventes afklaret i en kommende projektproces.

Den umiddelbart opnåelige og trafikalt set mest hensigtsmæssige løsning for den sydligste del af Gambøtvej, hvor der i dag findes de ringeste trafikale forhold for bilister, cyklister og gående, vurderes at være en retningsprioriteret løsning. Løsningen kræver imidlertid at der erhverves arealer til vejudbygningen, enten gennem frivillige aftaler med grundejerne eller ved ekspropriation til vejformål i henhold til Vejloven.

Bygherres rådgiver har udarbejdet en trafikanalyse og peget på to mulige løsninger for retningsreguleret trafik på den nedre del af Gambøtvej, en henholdsvis prioriteret eller signalreguleret løsning. De to løsninger præsenteres nedenfor med den tilhørende økonomi, herunder en udbygning af den nordlige del af vejen som en 2 minus 1 vej.

Prioriteret løsning

Foruden at delstrækning 1 og 2 udbygges til en 2 minus 1 vej, foreslås for delstrækning 3 og 4 at der etableres et gangareal i vejens østlige og sydlige side i en bredde på 1,5 meter.

Delstrækning 4 fastholdes som en enkeltsporet vej, som den i praksis er i dag, men foreslås afmærket med prioriteret kørselsretning.

For delstrækning 3 foreslås at der etableres et så bredt vejareal, at der fortsat er mulighed for at to biler kan passere hinanden og at bilister kan vente på modkørende fra delstrækning 4.

Denne løsning kræver en udvidelse af vejen, hvilket fordrer at lodsejere skal afgive mindre jordstykker til vejudvidelsen, via privatretlige aftaler med bygherre. Dette har indtil nu ikke vist sig muligt og en realisering af denne løsning vil i så fald forudsætte ekspropriation efter vejlovens kapitel 10, som igen forudsætter en politisk beslutning. Den indledende vurdering er at der vil være hjemmel til at ekspropriere til det forslåede projekt, men en opfølgende vurdering, når projektet er konkretiseret, vil være nødvendig.

Økonomi

Anlægsomkostningerne for kommunens del af projektet – delstrækning 1 og 2 – vil formentlig beløbe sig til 1,5 mio. kr., med forbehold for at der vil blive behov for at etablere vejafvanding og regulere den eksisterende vejbelysning. Den afledte drift for delstrækning med 2 minus 1 vej forventes omtrent at være i samme størrelsesorden som i dag.

Etableringsomkostninger til løsningen for delstrækning 3 og 4 forventes afholdt af bygherre igennem udbygningsaftalens forpligtelser, imens kommunen vil skulle afholde den fremtidige drift.

Omkostningerne til en eventuel nødvendig ekspropriationsproces, herunder rådgivning, erstatning og matrikulær berigtigelse, forventes at skulle afholdes af kommunen og forventes at beløbe sig til omkring 350.000 kr.

En prioriteret kørsel er mindre omkostningstung i forbindelse med driften, hvorfor den afledte drift forventes at være i størrelsesordenen 30 tkr./år, som primært vil skulle dække belægnings og vedligehold af jordkonstruktionerne (spunsvæg o.l.)

Anlægsomkostninger for kommunen, herunder en eventuel ekspropriationsproces: **1.850.000 kr.**

Afledt drift for kommunen: **30.000 kr./år**

Lysregulering som alternativ

Såfremt den prioriterede løsning for delstrækning 3 og 4 ikke kan realiseres grundet manglende arealerhvervelse, foreslås det at trafikken på den nedre del af Gambøtvej reguleres med signalanlæg fra rampefod ved havnen til umiddelbart nord for sidevejen til Gambøtvej, ved begyndelsen af delstrækning 3.

Ved den trafikale løsning prioriteres et areal i svinget til at der kan foretages af- og pålæsning ved sejklubben.

Langs vejen forventes etableret fortov i varierende bredde mellem 1,5 meter og 0,7 meter.

Signalreguleringen forventes indrettet som et tids- og trafikstyret anlæg for at minimere ventetiden og kødannelser ved stoplinjerne.

Opadkørende cyklister kan dog udgøre en udfordring ved denne løsning, da de formentlig ikke vil kunne komme igennem strækningen inden signalet skifter. Cyklister vil derfor formentlig anmodes om at trække ved skilting.

Økonomi

Anlægsomkostningerne for kommunens del af projektet – delstrækning 1 og 2 – vil formentlig beløbe sig til 1,5 mio. kr., med forbehold for at der vil blive behov for at etablere vejafvandning og regulere den eksisterende vejbelysning. Den afledte drift for delstrækning med 2 minus 1 vej forventes omtrent at være i samme størrelsesorden som i dag.

Etableringsomkostninger til løsningen for delstrækning 3 og 4 forventes afholdt af bygherre gennem udbygningsaftalens forpligtelser, imens kommunen vil skulle afholde den fremtidige drift.

Omkostningerne til den afledte drift for signalreguleret kørsel forventes at beløbe sig til 40 tkr./år. Alene elforbruget vil beløbe sig til ca. 10 tkr./år. Her foruden er signalanlæg omkostningstunge at drifte, foruden meget dyre at skifte ved påkørsel. Placeringen af signalanlægget er meget udsat og må forventes at skulle udskiftet "regelmæssigt". En udskiftning forventes at beløbe sig til 100 tkr./gang, hvilket imidlertid ikke er indregnet i den afledte drift, men vil forøge denne væsentligt ved påkørsel.

Anlægsomkostninger for kommunen: **1.500.000 kr.**

Afledt drift for kommunen: **40.000 kr./år**

Politiets forhåndstilkendegivelse

Politiet har i skrivelse dateret 9. juni 2022 afgivet en forhåndstilkendegivelse omkring udbygningen af Gambøtvej, således at den kan betjene ek-

sisterende ejendomme langs Gambøtvej, Gambøt lystbådehavn samt kommende boligområde på havnearealet.

Delstrækning 1 og 2

Politiet vurderer at det er hensigtsmæssigt at breddeudvide den nuværende delstrækning 1 – 2 til en 2-sporet vej, men ikke nødvendigvis at opmærke denne som en 2 minus 1 vej, da politiet vurderer at den trafikale effekt af en opmærkning på vejbanen, som en 2 minus 1 vej, kun vil være begrænset.

Delstrækning 3 og 4

Politiet vurderer at der ved en retningsprioriteret løsning på delstrækning 3 og 4 vil være behov for sikring af tilstrækkelige oversigtsforhold, som tillægges stor vægt ved en vejstrækning med prioriteret kørsel. Tilstrækkelige oversigtsforhold er nødvendige i forhold til selve kørslen og placering af de nødvendige færdselstavler (B18 og B19), hvor der skal sikres den nødvendige manøvreplads.

Politiet vurderer at der kun bør etableres en signalreguleret løsning på delstrækning 3 og 4, såfremt der ikke ved anden afmærkning kan opnås en trafiksikker regulering.

Politiet vurderer at omløbstiden ved en signalreguleret løsning på delstrækning 3 og 4 bør være relativ lang, for at sikre at cyklister kan nå at passere den meget stejle delstrækning.

I forhold til afvikling af motorkøretøjer vurderer politiet at en signalregulering kan være en reel løsning.

Opsamling

Det er vejmyndighedens, politiets og bygherres rådgivers vurdering at en udbygning af delstrækning 1 og 2 vil være en trafikal løsning for trafikanterne. Der er imidlertid delte meninger om hvorvidt vejen efterfølgende skal afmærkes som en 2 minus 1 vej.

Det er vejmyndighedens, politiets og bygherres rådgivers vurdering at den retningsprioriterede løsning for strækning 3 og 4 er den mest trafiksikre og fremkommelige løsning for trafikanterne.

Uanset den valgte trafikale løsning kan det ikke anbefales at der sker ibrugtagning af de nye boliger på havnen/tilslutning til den offentlige vej, før den nødvendige udbygning af infrastrukturen er gennemført.

Såfremt det viser sig at kommunen ikke har den økonomiske formåen til at prioritere udbygning af vejen, kan en mulig løsning være at bygherren ønsker at afholde omkostningerne til udbygning af vejen, og herved fremme tidspunktet for ibrugtagning af boligerne.