

Svendborg Kommune  
Center for Ejendomme og Teknisk Service  
Svendborgvej 135  
5762 Vester Skerninge

Att.: sendt pr. mail. Mikkel Kristiansen  
Trafiksikkerhedsadministrator

I mail af 6. juni 2022 har Vejmyndigheden Svendborg Kommune anmodet om en udtalelse i forbindelse med et vejprojekt Gambøtvej, Tåsinge i Svendborg.

Vejprojektet er tiltænkt betjening af eksisterende ejendomme langs Gambøtvej, Gambøt lysbådehavn, samt et kommende udbygning af et nyt boligområde på havneområdet. Vejen, der forbinder Rødbyvej og havnearealet er ca. 250 m lang. Den eksisterende vej er smal med dårlige oversigtsforhold og vil efter det oplyste ikke kunne betjene en øget dobbeltrettet trafik i forbindelse med opførelse af nyt boligbyggeri.

Til vurdering er fremsendt skiftligt materiale, herunder notat udfærdiget- dels af Svendborg Kommune, samt et rådgivende ingeniørfirmaet Via-Trafik. I materialet, med baggrund i en trafikanalyse er der beskrevet- og illustreret 2 løsningsmodeller af det samlede vejprojekt, der vil fremtidssikre en bedre trafikafvikling.

Vejmyndigheden ønsker politiets kommentar til:

*Værdien af at udbygge delstrækningen mhp etablering af en 2 minus 1 vej på delstrækning 1 og 2:*

Politiet vurderer ud fra det fremsendte materiale, at det er hensigtsmæssigt at etablere en udvidet vejbredde, således der trafiksikkerhedsmæssigt tilgodeses dobbeltrettet trafik. Politiet finder dog, at den positive effekt ved optegning af 2 minus 1 vej er ret begrænset grundet, at den etableres på en forholdsvis kort strækning (under 100 m). Sammenholdt med, at den samlede strækning på ca. 250 m fra Rødbyvej til Thurøbund Marina i så fald vil indbefatte 3 forskellige vejudformninger – almindelig dobbeltrettet, 2 minus 1 vej og enkeltrettet reguleret trafik. For visse trafikanter vil de ændrede vejforløb inden for denne korte strækning virke forvirrende og skabe uklarhed om hvordan man placeringsmæssigt færdes.

*Retningsprioritet kørsel vs. Signalreguleret kørsel gældende for delstrækning 3 og 4:*

Den prioriterede enkelrettede kørsel anbefales, hvor der er gode oversigtsforhold. På delstrækningen skal i henhold til lovgivningen sikres oversigt på mindst 55 m ved en 50 km/t hastighedsbegrænsning. Politiet finder det dog ikke hensigtsmæssigt at anlægge prioriteret kørsel nær et kurveforløb – hvis der ikke sikres tilstrækkelige oversigtsforhold således at trafikanter får mulighed for at erkende den modkørende trafik inden prioriteringen. Dette vil tjene at trafikanter undgår at blive ”fanget” inde på selve strækningen med bakkemanøvre til følge. (Jf. det fremsendte illustrerede materiale er færdselstavle B 19 opsat ved indfart til delstrækning 4 – men B18 tavlen er ikke anvist. Efter ill. må placering af B 18 grundet oversigtsforhold opsættes på samme strækning, efter kurveløbet – og i så fald - er vejbredden på dette stykke tilstrækkelig mhp forbikørsel ?)

Den trafiksignalregulerede løsning vil for den motoriserede trafik virke efter hensigten, men grundet terrænet og den store niveauforskel, som der anføres i notatet, vil dette formentligt give cyklister problemer på delstrækningen. Signalreguleringsmæssigt skal der tages højde for mellemtider/sikkerhedstider i forhold til cyklisters gennemkørselshastighed.

I henhold til bekendtgørelsen for anvendelse af vejafmærkningen anvendes trafiksignalanlæg kun, hvor der ikke med anden afmærkning kan opnås en færdselssikkerhedsmæssig tilfredsstillende færdselsregulering.

Politiet kan overordnet tilslutte sig de betragtninger og vurderingen vejmyndigheden i sit notat har udfærdiget sammenholdt med politiets ovennævnte bemærkninger.

Politiet kan først forholde sig detaljeorienteret når der foreligger et endeligt projekt med detaljeret målfast tegnings/afmærkningsmateriale.

P.p.v.

Per Frausing Gjerulf  
Politiassistent