

Svendborg Kommune  
Miljø og Teknik  
Center for Ejendomme og Teknisk Service  
Trafik og Infrastruktur  
Svendborgvej 135

Att.: Poul-Ivan Ikkala  
Afdelingsleder  
Trafik & Infrastruktur

Vejmyndigheden Svendborg Kommune har efter indkaldt møde med Politiet den 13. december 2022 anmodet Fyns Politi Vejtekniske kontor om at give en vurdering af de eksisterende forhold for delstrækning (1) af Gambøtvej i Svendborg.

Vejmyndigheden ønsker politiets stillingtagen til om det eksisterende vejforløb (delstrækning 1) trafikikkerhedsmæssigt er dimensioneret til kunne kapere og betjene et nybyggeri af boliger på havnearealet - henholdsvis under anlægsfasen med dertilhørende øget tung trafik- og efter anlægsfasen med estimeret mængde af almindelig færdsel til de nyopførte boliger.

En vejs kapacitet er afhængig af vejanlæggets fysiske udformning herunder bredde på kørebane/antal spor og karakterende af den trafik, der kommer til at belaste vejen.

Politiet har siden ovennævnte møde besøgt Gambøtvej (delstrækning 1) – fra krydset Gambøtvej/Rødbyvej – til og med Gambøtvej nr. 17 F. Vejstrækningen opmålt til en længde på ca. 115 meter.

Kørebansens delstrækning er asfaltbelagt med en bredde på ca. 4,2 meter. Der er anlagt grusrabat i begge vejsider, der har en varierende bredde mellem 1,2 m - 1,6 m fra kørebane kant til matrikelskel.

I rabatten er der flere steder etableret EL-skabe, lygtepæle og skiltestandere i en afstand af ca. 1 m fra kørebane kant. Rabatten er flere steder skrående (+vinkel) / niveauforskel ift. kørebanen. Politiet har anslået fritrumsprofilen for strækningen til værende mellem 6,4 m – 7,4 m. Under besigtigelsen kunne politiet konstatere at nedrivning/anlægsfasen var påbegyndt og der var etableret signalreguleret trafik på den nedre delstrækning.

#### Trafikafvikling under anlægsfasen.

Politiet antager, at der i denne fase vil forekomme en del dobbeltrettet tungere trafik, der lejlighedsvis indbyrdes vil medføre mødesituationer. Lastbiler må maksimalt have en bredde på 2,55 m (kølebiler 2,60 m) plus spejle (30 cm) i hver side. Som udgangspunkt indrettes fritrumsprofilen så alle lovlige køretøjer kan benytte vejene. Fritrumsprofilen for lastbiler er 2,55 m bevægelsesprofil + en vejledende objekt afstand på 1,0 m til hver side af køretøjet ved en hastighedsklasse på 30-50 km/t.

Fritrumsprofilen sikre at chauffører kan føre ex. en lastbil uden frygt for at påkøre trafikanter/faste genstande langs vejen. Optimalt vil 2 lastbiler ved forbikørsel ved nævnte hastighedsklasse forde et fritrumsprofil på ikke under 8 meter. *Ved meget lav hastighed og ved at udvise særlig agtpågivenhed kan nævnte køretøjer forbipasserer med et fritrumsprofil på ca. 7.2 m. (0,6+2,55+(0,9) +2,55+0,6)*

### Trafikafvikling efter anlægsfasen:

En lokalvej, der typisk vil kunne betjene boligområdet efter anlægsfasen vil have 2 vognbaner – en samlet kørebanebredde på 5,5 m med fortov/rabat. Det vil sikre bevægelsesprofilen for de hyppigste mødesituation mellem personbiler og lejlighedsvis personbil med lastbil.

Politiet vurderer ikke at Gambøtvej (delstrækning 1) for nuværende trafikikkerhedsmæssigt er dimensioneret til dobbeltrettet trafikafvikling hverken under eller efter anlægsfasen. Dele af strækning 1 kan ikke klare en mødesituation mellem 2 lastbiler. Den resterende delstrækning vil køretøjerne ved mødesituationen både under og efter anlægsfasen skulle inddrage rabatten som køreareal under vanskelige manøvreforhold, hvor der konstant trafikikkerhedsmæssigt skal udvises særligt agtpågivenhed.

Politiet henleder opmærksomheden på, at en yderrabat pr. definition er et færdselsfrit areal og som udgangspunkt tjener fritrumsprofilen. Den indgår samtidig i sikkerhedszonen, vagemulighed for trafikarter ved utilsigtet kørsel, giver mulighed for parkering og endelig har funktion som støttefunktion til den eksisterende vejbelægning.

Erfaringsmæssigt vil rabatten ved fortsat trafikafvikling under og efter anlægsfasen blive ”kørt op” - specielt i våde og regnfulde perioder. Det vil resultere i en reduktion af støttefunktionen med skade på vejbelægning til følge. Opkørt rabat vil endvidere medføre fare for at lettere køretøjer, der trafikikkerhedsmæssigt ikke vil kunne anvende rabatten som vigeareal ved utilsigtet kørsel - og herunder kan ”blive klemt” eller miste herredømmet over køretøjet.

Vejmyndigheden har oplyst, at de allerede havde fået indrapporteret trafikfarlige situationer grundet parkering på delstrækning 1, der konflikter med den allerede øgede trafikmængde i forbindelse med anlægsbyggeriet. Politiet vurderer i forlængelse heraf, sammenholdt med vejstrækningens dimensioner, at tilladt parkering på delstrækning (1) Gambøtvej givet vil forværre de ovenfor nævnte trafikale udfordringer.

P.p.v.

Per Frausing Gjerulf  
Politiassistent