



## Trafikal revurdering - Gambøtvej (Delstrækning 1)

Miljø og Teknik  
Trafik og Infrastruktur  
Svendborgvej 135  
5762 Vester Skerninge

### Forord

Nærværende notat indeholder Vejmyndighedens revurdering af den trafikale situation, fremkommeligheden og trafiksikkerheden, i perioden hvor der forventes bygget boliger på Thurø Bund Marina, og i en efterfølgende periode af ukendt varighed, uden at Gambøtvej udbygges til en dobbeltrettet vej på Delstrækning 1.



Figur 1: Kort over delstrækning 1-4 af Gambøtvej

6. januar 2023

Afdeling: Trafik & Infrastruktur

### Fremkommelighed

Den nuværende maksimale kørebanebredde er ca. 4,2 meter. Bredden af vejrabatterne varierer mellem ca. 1,2 og 1,6 meter.

Jævnfør vejreglerne anbefales vognbanebredderne for en dobbeltrettet vej i by, med hastighedsklasse "meget lav", ikke mindre end 2,5 meter, således at den samlede kørebanebredde ikke er mindre end 5,0 meter. Hertil skal lægges kantbane/vejrabat/fortov o.a. Vejledende minimumsbredde for et normalt fortov er på 1,5 meter.



Jævnfør politimyndighedens vurdering af 19. december 2022 bør vejen udbygges, så den asfalterede kørebanebredde ikke er mindre end 5,5 m, og det herved

"vil sikre bevægelsesprofilen for de hyppigste mødesituationer mellem personbiler og lejlighedsvis personbil med lastbil."

Bilister på Delstrækning 1 skønnes ikke at kunne mødes med tilstrækkelig sikker afstand mellem køretøjerne, uden at sænke hastigheden og anvende vejrabatterne af grus. Såfremt vejrabatterne anvendes, vurderes der at være tilstrækkelig plads til passage mellem de forskellige køretøjsstørrelser og -typer.

Der er for nuværende mulighed for at parkere langs vejens østlige side, hvilket yderligere begrænser fremkommeligheden.



*Foto 1: Delstrækning 1 set i nordlig køreretning. Det vurderes at der ikke er tilstrækkelig plads til en sikker passage mellem to personbiler ved lav hastighed indenfor den nuværende kørebanebredde/asfaltbelægning.*



*Foto 2: Delstrækning 1 set i nordlig køreretning. En del af vejrabatten anvendes i dag til at passere andre køretøjer.*

## Trafiksikkerhed

Ved vejens nuværende udformning er det ved passage mellem personbiler nødvendigt at anvende vejrabatten.

Passagesituationerne forværres ved møder hvor der også er bløde trafikanter, møde mellem personbiler og lastbiler eller to lastbiler, hvor der er behov for at anvende en større del af vejrabatterne.

Det vil i passagesituationer være nødvendigt at bilisterne udviser særlig agtpågivenhed i forhold til de bløde trafikanter, særligt fodgængere, der antages at anvende rabatarealerne som gangarealer.

Det vil endvidere være nødvendigt at bilister udviser særlig agtpågivenhed i forhold til cyklister, der med samme eller større hastighed, måtte befinde sig umiddelbart bag bilerne.

Trafiksikkerheden er i dag udfordret på de ovennævnte mangelfulde passagesituationer, og vil i endnu højere grad blive udfordret ved kørsel med lastbiler i byggeperioden, samt en øget trafik af personbiler, gående og cyklister efter færdiggørelsen af byggeriet, jævnfør nedenstående trafikprognose.

Parkering langs vejens østlige side udgør desuden en udfordring i forhold til trafiksikkerheden, da vigemulighederne ved passagesituationer begrænses yderligere, og sandsynligheden for at der indtræffer farlige situationer øges.

Nedenstående tabel 1 og 2 estimerer trafikmængden og antallet af mødesituationer, efter udbygning af Thurø Bund Marina med beboelser. Det fremgår blandt andet af tabellerne, at der ved spidstimetrafik kan forventes en passagesituation med personbiler omkring hvert 3 minut, og ved særlige arrangementer hvert 1,5 minut.

Tabel 1: Forventet udvikling i trafikmængden, som funktion af antallet af nye boliger på Thurø Bund Marina.

Tidspunkt	ÅDT <sup>1)</sup>	ÅDT <sup>2)</sup>	Forventet ÅDT	Spidstimetrafik <sup>3)</sup> Køretøj/time i én retning (begge)	Spidstimetrafik <sup>3)</sup> Minut/køretøj i én retning (begge)
År 2016	221	-	345 (+56 %) <sup>4)</sup>	14,4 (28,7)	4,2 (2,1)
28 boliger	221	3,9 x 28 = 109	330 (+49 %)	21,5 (42,9)	2,8 (1,4)
39 boliger	221	3,9 x 39 = 152	373 (+69 %)	24,2 (48,5)	2,5 (1,2)

- 1) ÅDT på baggrund af trafiktælling udført i 2015, jævnfør L591.
- 2) Katalog, Turrater, Anlæg og planlægning, september 2020, afsnit 2.1.
- 3) 13 % af ÅDT jævnfør "moderat ferietrafik i begge retninger". Trafiktællinger. Planlægning, udførelse og efterbehandling. Vejledning Vejdirektoratet. Rapport nr. 315 2006.
- 4) Prognose i 2016 estimerede en stigning i ÅDT på 124 køretøjer/døgn i forhold til trafiktællingen i 2015, dvs. en ÅDT på 345 køretøjer/døgn.

Tabel 2: Forventet udvikling i trafikmængden ved spidsbelastning, som funktion af antallet af nye boliger på Thurø Bund Marina og situationer hvor der er stor søgning på aktiviteter på havnearealet, typisk i weekender og helligdage.

Tidspunkt	ÅDT <sup>1)</sup>	ÅDT <sup>2)</sup>	Weekender o.l. <sup>3)</sup>	Spidstimetrafik <sup>3)</sup> Køretøj/time i én retning (begge)	Spidstimetrafik <sup>3)</sup> Minut/køretøj i én retning (begge)
År 2016	221	-	559 (+62 %)	36,3 (72,7)	1,7 (0,8)
28 boliger	221	3,9 x 28 = 109	535 (+62 %)	34,8 (69,6)	1,7 (0,9)
39 boliger	221	3,9 x 39 = 152	604 (+62 %)	39,2 (78,5)	1,5 (0,8)

- 1) ÅDT på baggrund af trafiktælling udført i 2015, jævnfør L591.
- 2) Katalog, Turrater, Anlæg og planlægning, september 2020, afsnit 2.1.
- 3) Trafiktal i tabel 1 tillagt 62 %, som er forholdet mellem ÅDT (221 køretøjer/døgn) og det maksimalt talte antal køretøjer konstateret ved trafiktællingen på weekend dage i 2015.

#### **Opmarchbane ved signalanlæg. (Overgang mellem Delstrækning 1 og 2)**

Det er en forudsætning, at opmarchbanen for den signalregulerede vejstrækning afmærkes, at afmærkningen svarer til en fuld vognbane og kan udføres på asfaltbelægningen.

Det vurderes at en modkørende bil, der passerer en eller flere ventende biler, ikke kan passere, uden at anvende en del af den østlige ubefæstede vejrabat.

Det vurderes derfor, at vejbredden ved signalanlægget, inden signalanlægget tages i brug, skal udbygges, således at der er tilstrækkelig vejbredde til at sikre afvikling af trafikken uden opstuvning ved signalanlægget.

Bløde trafikanter antages at søge helt frem til stoplinjen. I forbindelse med signalanlægget skal der derfor indtænkes en opmarchafmærkning, der ikke forårsager at de bløde trafikanter presses ved igangsætning for grønt lys.



*Foto 3: Opmarch ved signalanlæg i sydlig køreretning. Der skal sideudvides med asfalt inden ibrugtagning af signalanlægget med plads til en tydelig og korrekt opmarchafmærkning, med mulighed for afvikling af trafikken, uden fare for opstuvning ved signalanlægget.*



*Foto 4: Opmarch mod signalanlæg i sydlig køreretning.*

## **Anlægsfasen**

Det forventes at der i anlægsfasen vil forekomme en del kørsel med lastbiler, og at der derved vil forekomme en del passagesituationer mellem lastbiler, foruden med personbiler og bløde trafikanter.

Passagesituationerne mellem lastbilerne vil betyde et tungere og hyppigere slid på vejrabatterne og må forventes at kræve et øget vedligehold af vejrabatterne. Det er uvist hvor lang tid der vil gå inden rabatterne er kørt så meget op/trykket at de er ufremkommelige eller trafikfarlige for bil- og cykeltrafik, foruden den gående trafik.

Lastbiler er længere og mindre manøvreringsdygtige end personbiler, og derfor mere pladskrævende. En lastbilchauffør skal derfor overskue et større areal i en passagesituation med et andet køretøj, og udgør en større risiko end personbiler, ikke mindst i forhold til de bløde trafikanter.

## **Konklusion - Anlægsfase og efter ibrugtagning af boliger**

I anlægsfasen samt i tiden efter ibrugtagning af de nye boliger forventes det, jævnfør trafikprognosen, at trafikken på strækningen øges.

Administrationen anbefaler derfor, at kørebanen udbygges inden anlægsfasen påbegyndes. Udbygningen anbefales, som minimum, at overholde vejreglernes minimumsbredde med tillæg for rabat/fortov e.l., for at opnå tilstrækkelig trafikikkerhed og fremkommelighed for alle trafiktyperne på strækningen. Dette vil indebære at der ikke kan parkeres på Delstrækning 1.

Såfremt kørebanen ikke udvides, vil bilpassager fortsat foregå inde på vejrabatterne, hvor de bløde trafikanter også færdes. Der vil være risiko for at de bløde trafikanter herved bliver pressede, og at der opstår trafikfarlige situationer.

Vejbatterne vurderes at være udført med en relativ god bæreevne, men må forventes at skulle vedligeholdes løbende, såfremt disse anvendes som ubefæstede kørebanearealer.

Rabatterne vil formodentligt blive opkørt og trykket med tiden – navnlig i perioder med nedbør og grundet lastbilernes vægt. Øgede omkostninger til skærpet tilsyn og vedligeholdelse af vejrabatterne er ikke indeholdt i kommunens driftsramme.

I forhold til de bløde trafikanters trafikikkerhed er det ikke tilrådeligt at biler anvender vejrabatterne i passagesituationer.