

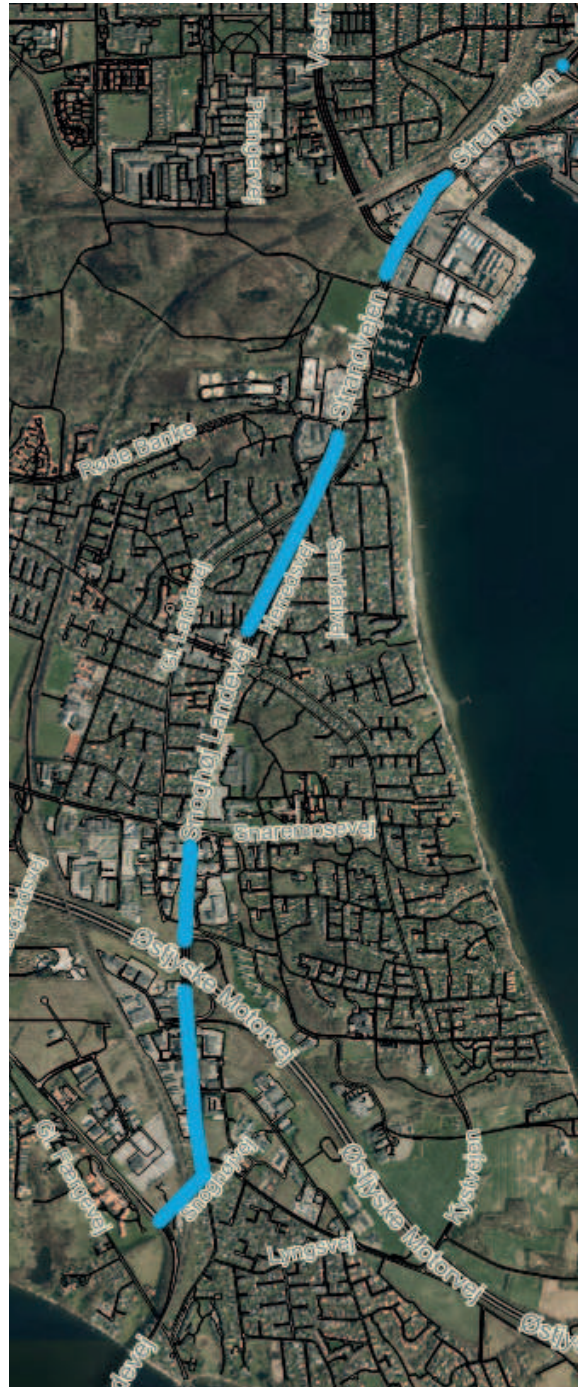
## SNOGHØJ LANDEVEJ / STRANDVEJEN

Snoghøj Landevej og Strandvejen er Fredericias primære indfaldsvej. Vejen leder trafikantenne ind fra de store byområder mod syd i kommunen, ligesom trafikantenne fra motorvejen og afkørsel 59 kommer denne vej ind til bymidten. Det er ligeledes vejen til Fredericia Havn, som dagligt håndterer store mængder gods, der transporteres dels via skib, men også i stor grad via lastbiler

Foto fra Snoghøj Landevej / Strandvejen / Røde Banke.



Kort af Snoghøj Landevej og Strandvejen.



Trafiktællingerne på strækningen viste følgende resultater på strækningen ml. Snaremostevej og Kystvejen i retning mod nord:

Tabel 12: Trafiktællinger 2014.

St.	År	ÅDT	Lastbilandel	Hastighedsgrænse	85%-fraktil
1.300	2014	10.141	10.10	70 km/t	76,9 km/t

Trafiktællingerne på strækningen viste følgende resultater på strækningen ml. Kystvejen og Røde Banke viste følgende i retning mod nord:

Tabel 13: Trafiktællinger 2014..

St.	År	ÅDT	Lastbilandel	Hastighedsgrænse	85%-fraktil
600	2014	10.038	971	70 km/t	81,4 km/t

Trafiktællingerne på Strandvejen viste følgende resultater på strækningen ml. Røde Banke og Vestre Ringvej i retning mod nord:

Tabel 14: Trafiktællinger 2013.

St.	År	ÅDT	Lastbilandel	Hastighedsgrænse	85%-fraktil
1.000	2013	12.381	1.194	70 km/t	69,5 km/t

I perioden 2008 til 2012 blev der registreret 89 uheld på strækningen mellem Snaremostevej og Holstensvej. Ud af de 89 uheld var 45 bil-bil uheld, 15 var solouheld, 27 var bilist og blødfikant uheld, mens der var 2 uheld kun med bløde trafikanter.

Tabel 15: Uheldsudtræk 2008-2012

År	Dræbt	Personskadeuheld	Materielskadeuheld	Anden materielskadeuheld	Ekstrauheld
2008		6	2	9	8
2009		2	1	6	9
2010		2	2	3	7
2011		1	2	6	7
2012		2	2	6	6

På baggrund af tællinger og uheldsanalyser blev der foretaget en række trafikinspektioner på strækningen, som gav anledning til en række mindre anbefalinger, som udføres løbende i takt med den almindelige drift på strækningen. Det blev dog også synligt, at der særligt i krydsene på strækningen, var behov for at gøre en ekstra indsats.

Ved Røde Banke var der problemer med tæt trafik, mange bagendekollisioner og rødkørsler. Ligeledes var der udfordringer pga. manglende samordning med krydset mod nord ved Sanddal Bakke. På den baggrund er krydset ved Røde Banke ombygget, og der opsat radar til registrering af trafikken. Ombygningen har givet mulighed for, at dæmpe hastigheden for de trafikanter der kommer i retning mod nord,

med en højere hastighed, end hastighedsgrænsen på 70 km/t. Ved opsætning af radar er det muligt at udlægge virtuelle spoler, som i en passende afstand fra krydset kan sikre, at der bliver rødt, for de trafikanter der kører markant over hastighedsgrænsen.

Ved Kystvejen og Erritsø Bygade var de primære problemer venstresving ind foran modkørende, og nær ved uheld i forbindelse med busstoppestedet samt højresving mod Erritsø Bygade. På den baggrund er krydset blevet ombygget således, at der er etableret bundet venstresving fra Snoghøj Landevej mod Erritsø Bygade og Kystvejen, ligesom der er etableret højresvingsbane mod Erritsø Bygade, og buslumme ved busstoppestedet.

Illustration af det nye krydset:  
Snoghøj Landevej / Strandvejen ved Røde Banke

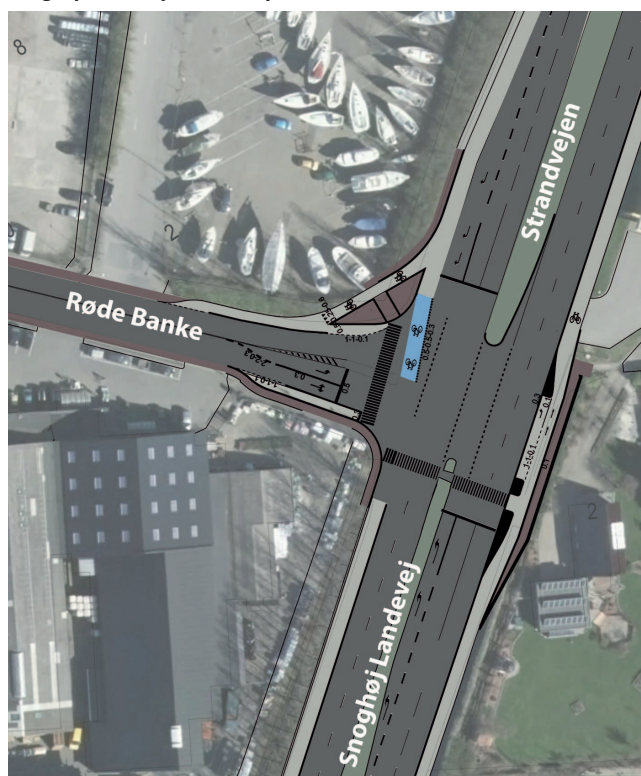
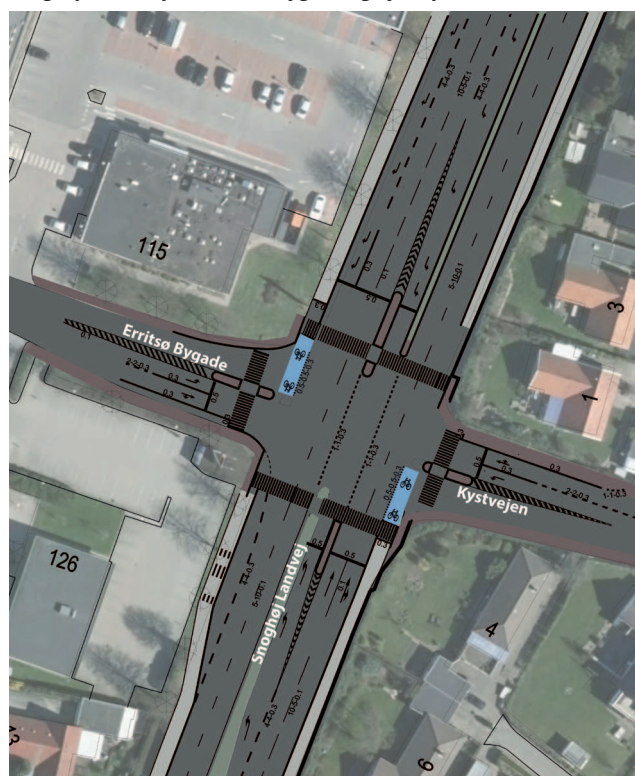


Illustration af det nye krydset:  
Snoghøj Landevej ved Erritsø Bygade og Kystvejen.





# KVALITET I BYMIDTEN

Betegnelsen "Kvalitet i bymidten" skal favne vejene indenfor voldene. Her er der foretaget en række analyser af trafiktællinger og uheld, ligesom der er foretaget trafikinspektioner.

På baggrund af analyser og trafikinspektioner er der udvalgt en række kryds og krydsninger som er medtaget i projektet.

*Kort over Fredericia Midtby.*





Oprindeligt var det tænkt at hastigheden i midtbyen skulle sættes ned til enten 30 km/t eller 40 km/t. Dette kunne udføres således at den indre by blev skiltet som en zone med en given hastighed. Trafiktællingerne har imidlertid vist, at der ikke er udfordringer med for høj hastighed.

Da nedsættelse af hastigheden helt ned til 30 eller 40 km/t kan være vanskelig både kommunikativt men også i forhold til håndhævelse, og da der ikke er problemer med for høj hastighed er det besluttet ikke at arbejde videre med denne løsning.

Herunder ses en række eksempler på hastighedsmålinger foretaget i bymidten:

Tællingerne viser, at hastigheden alle steder ligger pænt under hastighedsgrænsen. På lokaliteterne Sjællandsgade og Købmagergade, hvor der færdes flest fodgængere og øvrige lette, er hastigheden lavest.

Det blev besluttet at fokusere på følgende:

- Vigepligtsreguleret kryds i Kongensgade / Sjællandsgade, hvor der skete flere uheld end man kunne forvente i forhold til trafikmængden
- Bedre forhold for de lette trafikanter i de signalregulerede kryds
- Forbedrede krydsningsforhold for fodgængere i Sjællandsgade, Købmagergade og Oldenborggade.
- Synliggørelse af vigepligten i krydset Prinsessegade / Danmarksgade
- Ombygning af rundkørslen ved Norgesgade / Oldenborggade / Holstensvej

Tabel 16: Trafiktællinger 2014.

#### Norgesgade

St.	År	ÅDT	Lastbilandel	Hastighedsgrænse	85%-fraktil
100	2014	4477	305	50 km/t	46,5

#### Sjællandsgade

St.	År	ÅDT	Lastbilandel	Hastighedsgrænse	85%-fraktil
700	2014	510	235	50 km/t	42

#### Købmagergade

St.	År	ÅDT	Lastbilandel	Hastighedsgrænse	85%-fraktil
300	2014	3455	245	50 km/t	39,6

#### Kongensgade

St.	År	ÅDT	Lastbilandel	Hastighedsgrænse	85%-fraktil
730	2014	1725	115	50 km/t	46,6

## SJÆLLANDSGADE / KONGENSGADE TRAFIKUHELD

Et uhedsbelastet kryds, hvor der er registreret otte uheld, heraf to med personskade. Disse har medført to alvorligt tilskadekomne. Der er seks uheld mellem krydsende trafikanter på hhv. Kongensgade og Sjællandsgade, hvor trafikanten fra Sjællandsgade ikke har overholdt sin vigepligt. Derudover et fodgængeruheld samt et uheld med påkørsel af en parkeret bil.

Uheldene er sket spredt ud over år, ugedag og tid på døgnet. Fire uheld er sket i mørke, heraf to også i regnvejr.

Herunder ses krydset før det blev ombygget. Det fortsatte vejforløb gav anledning til dårlige oversigtsforhold, og krydset er derfor ombygget således, at trafikanterne nu forsættes mod højre når de køre i retning mod vest, før de kommer til krydset. Forsætningen øger opmærksomheden, og forbedrer oversigtsforholdene i krydset.

*Foto af Krydset Sjællandsgade / Kongensgade inden ombygning.*



*Foto af Krydset Sjællandsgade / Kongensgade efter ombygning.*





## SIGNALREGULEREDE KRYDS I BYMIDTEN

Indenfor voldene er 6 signalregulerede kryds ombygget. I de 5 af krydsene er der etableret tilbagetrukne stopstreger for bilisterne, og etableret cykelkantbaner for cyklisterne. Cyklisterne har dermed mulighed for at komme frem foran bilisterne, og blive synlige særligt for de højre svingende bilister.

I alle krydsene er den eksisterende afmærkning genoptegnet, og forholdene for særligt de bløde trafikanter er derfor forbedret væsentligt.

Foto af Krydset Købmagergade / Danmarksgade før ombygning.



Foto af Krydset Købmagergade / Danmarksgade efter ombygning.





## ETABLERING AF NEDTÆLLINGSSIGNALER I FODGÆNGERFELTET V. KØBMAGERGADE

I fodgængerfeltet i Jyllandsgade på tværs af Købmagergade er der som en del af Fredericia Trafiksikkerhedsby etableret nedtællingssignaler.

Dette tiltag er foretaget på baggrund af mange rødgængere på lokaliteten. En tælling af rødgængere udført på en onsdag, hvor der er Torvehandlere i umiddelbar nærhed af fodgængerfeltet blev der registreret 66 rødgængere i tidsrummet 11.00 til 12.00.

Efter etableringen af nedtællingssignalet taltes antallet af rødgængere på en tilsvarende ons-

*Fotos af fodgængerfeltet Købmagergade / Jyllandsgade med ny nedtælling.*



dag fra 11.00 til 12.00, og her valgte 13 at gå over for rødt lys.

De første evalueringer af nedtællingssignalerne viser således, at der er opnået et markant fald i antallet af rødgængere. Samtidig er oplevelsen på stedet, at gangbesværede har mulighed for at forberede sig på det grønne lys, og på den måde bedre forberede sig på, at komme hurtigt over fodgængerfeltet.

Ved Sjællandsgade er krydset ombygget, således at der er to fodgængerfelter med nedtælling. Her registreres ligeledes stort fald i antallet af rødgængere efter etablering af nedtællingssignalet.



**FODGÆNGERE DER KRYDSEDER FOR RØDT LYS:  
FØR: 66 PERSONER  
EFTER: 13 PERSONER**



## SYNLIGGØRELSE AF VIGEPLIGTEN I DANMARKSGADE / PRINSESSEGADE

Prinsessegade er ensrettet fra Prinsensgade mod Danmarksgade. Udformningen af Fredericia Midtby, med nord/syd og øst/vest vendte gader gør, at trafikanter nemt overser deres vigepligter.

Der er i krydset sket 4 uheld i perioden fra 2011 til 2015, heraf to med cyklister, samt et med en fodgænger, og et med en parkeret bil, der blev påkørt. Det ene af uheldene skyldtes manglende overholdelse af vigepligten.

En trafikinspektion udført af en ekstern rådgiver, har anbefalet at vigepligten tydeliggøres. Krydset Danmarksgade / Prinsessegade ombygges derfor som en del af Fredericia Trafiksk-

kerhedsby, hvor indsnævringen af kørebanen medvirker til, at vigepligtsforholdene særligt fra nord mod syd understreges, da bilister fremadrettet "tvinges" til at skifte vognbane.

De forbedrede pladsforhold foran biblioteket tilgodeser samtidig de ca. 800 daglige besøgende på biblioteket, hvoraf en stor del ankommer til fods eller på cykel. I forbindelse med ombygningen nedlægges parkeringspladser på den vestlige side af Prinsessegade fra Danmarksgade og ca. 40 meter mod syd. Samtidig ændres de nuværende 2 timers parkeringspladser til fire p-båse med 30 minutters parkering. De 30 minutter sikrer større udskiftning på pladserne, og giver bedre mulighed for korte ærinder til Bibliotek, fotograf, vinhandel m.m.

Foto af Krydset Danmarksgade / Prinsessegade efter ombygning.





## OMBYGNING AF RUNDKØRSLER V. NORGESGADE / OLDENBORGGADE / HOLSTENSVEJ

Rundkørsleens cirkulationsareal er gjort mindre, ved at etablere et overkørbart areal. Dette areal er kantstensafrænset og etableret med rød asfalt. Ombygningen betyder, at der køres med en markant lavere hastighed gennem krydset, hvilket sikrer, at særligt de lette trafikanter i højere grad ikke overses.

*Foto af rundkørslen ved Norgesgade / Holstensvej / Oldenborggade før ombygning.*



*Foto af rundkørslen ved Norgesgade / Holstensvej / Oldenborggade efter ombygning.*







# KAMPAGNEAKTIVITETER

Fredericia Kommune har gennem hele projektføreløbet haft fokus på, via kampagner og borgerinddragelse, at skabe øget opmærksomhed på trafiksikkerhed. I ansøgningsmaterialet til trafiksikkerhedsby-puljen var nævnt flere forskellige kampagner, som Fredericia Kommune havde overvejet kunne være en del af Trafiksikkerhedsby projektet. Nogle af disse kampagner blev ændret undervejs i forbindelse med projektets udvikling, andre kampagner blev gennemført som beskrevet og endelig opstod nogle nye kampagnetiltag som følge af projektets udvikling.

De forskellige kampagner har haft til formål, at informere, nudge og invitere borgere til at lære mere om trafiksikkerhed og ændre adfærd.

“Det Grønne Rum” Fredericia Kommunes formidlingsrum, har flere gange været brugt til trafiksikkerheds-events, hvor der udover at have været fokus på f.eks. lys på cyklen, samtidig har været udstillinger om trafiksikkerhed. Til disse events har borgere haft mulighed for at komme i dialog med kommunens ansatte og drøfte alt fra specifikke trafiksikkerheds projekter til generelle trafikale problemstillinger.

I de 4 år Fredericia Kommune har været Trafiksikkerhedsby, har kommunen deltaget aktivt i flere af de landsdækkende kampagner fra Sikker Trafik og Cyklist forbundet, som eksempelvis kampagnen “Kør bil, når du kører bil”, “Lys på med Ludvig” og “Vi cykler på arbejde”.

Men der er også udarbejdet specifikke kampagner, der er forankret i Fredericia. I det følgende beskrives af nogle af de største gennemførte kampagner.

Foto fra udstilling om Trafiksikkerhedsbyen i Det Grønne Rum.





## HJELMKAMPAGNE

I maj 2016 førte Fredericia Kommune en cykelhjelmkampagne for at fremme budskabet om fordelene ved at bruge hjelm. For at få hjælp fra borgerne – unge som gamle – til at skabe opmærksomhed om kampagnen blev der afholdt en konkurrence. Her havde man muligheden for at vinde et gavekort på 1.000 kr. til en valgfri cykelhandler. Kriteriet for at deltage i lodtrækningen var at man lod sig fotografere med en cykelhjelm på.

I kampagneperioden var Fredericia Kommune til stede på skoler og ved børnehaver, på biblioteket samt i "Det Grønne Rum", og der blev desuden hængt kampagneplakater op rundt i byen. I kampagneperioden blev der uddelt mere end 500 foldere, se bilag.

Kampagnen blev rigtig godt modtaget af byens borgere, og rigtig mange blev mindet om, at de skal huske at bruge hjelmen.

Foto af plakat fra cykelhjelm kampagnen:  
"Gør som os - Brug hovedet"



Foto af medarbejder fra Fredericia Kommune, der er ude og snakke med borger omkring brug af cykelhjelm.





## CYKELTJEK

Byens borgere er flere gange i løbet af det fire-årige Trafiksikkerhedsby projekt blevet inviteret til cykeltjek i "Det Grønne Rum". Dette har været afholdt både forår og efterår. Borgerne har fået tilbudt et gratis tjek af deres cykler med fokus på ringeklokke, lygter, kæde mv.

Formålet med cykeltjekkerne har været at sætte fokus på cykling som et oplagt transportmiddel for mange af kommunens borgere men også at gøre cyklerne mere sikre.

I den mørke tid har der været fokus på lys og reflekser på cyklerne, og der er derfor blevet uddelt reflekser og veste til de fremmødte.

Foto af en plakat anvendt til reklame for cykeltjek.

**FOKUS PÅ  
DIN TRAFIKSIKKERHED**

**ER DU OG  
DIN CYKEL  
KLAR TIL  
VINTEREN?  
KOM TIL GRATIS  
CYKELTJEK**

**LØRDAG DEN 11. NOVEMBER KL. 10-13**

TRAFIKSIKKERHEDSBYEN  
**FREDERICIA**

DET GRØNNE RUM

Foto af cykeltjek i "Det Grønne Rum"





## DU VISER HENSYN...

Fredericia Kommune har ønsket at kommunikere på nye måder om trafikssikkerhed. Under titlen "Du viser hensyn..." og "Frede-filmene" har kommunen lavet fokuserede kampagner for at skabe opmærksomhed omkring nogle generelle problemstillinger i trafikken, der har stor indflydelse på trafikanters sikkerhed

Fokusområderne har været:

- Fodgængere ved fodgængerfelter
- Brug af hjelm på cykel
- Hastighed ved rundkørsler
- Vejarbejde

Se mere under bilag.

*Billedtekst ... Der er udarbejdet plakater for alle 4 fokusområder, mens der for 3 af fokusområderne er udarbejdet kampagnefilm*



"Pas på Frede" filmene er vist i biografen, for at ramme et så bredt publikum som muligt. Ligesom de anvendes løbende på Facebook, ved f.eks. vejarbejde. Filmene suppleres med plakaterne, "Du viser hensyn...", der hænges ud i byrummet ved situationer, der matcher fokusområderne.

Både filmene og plakaterne er udarbejdet specifikt til Fredericia Kommune i forbindelse med Trafikssikkerhedsby projektet. At filmen og plakaterne er designet helt specielt til Fredericia kan blandt andet ses ved "landmarks" som bl.a. Vandtårnet, Landsoldaten og broer, som er en del af designet. Det har været vigtigt, at det er stedsspecifikt for Fredericia, da det har skabt genkendelighed og ejerskab for Fredericias borgere.





## SYNLIGHED.

Der har under Fredericia Trafisikkerhedsby løbende været fokus på synlighed i trafikken. Der er derfor over flere omgange blevet uddelt refleksevene, reflekser, reflekstaskeovertræk mm. forskellige steder i kommunen.

Der har været tale om både enkeltstående events men også uddeling af merchandise i kombinationen med andre kampagner eller events, som for eksempel ved indvielser af cykelstier, cykeltjek mm.

Se mere under bilag.

*Foto af deltagende ved indvielse, hvor der blev uddelt refleksevene.*



*Foto fra event med uddeling af refleksevene.*





## IKKE GENNEMFØRTE KAMPAGNER

I forhold til den oprindelige ansøgning, er det ikke alle kampagner, der er gennemført som først beskrevet i ansøgningsmaterialet. Trafiksikkerhedsbyen har været en proces over fire år, derfor har behovet og problematikkerne flyttet sig flere gange siden ansøgningen.

I ansøgningen er der f.eks. beskrevet en kampagne om trafiksikkerhed for knallertkørere. Det har siden ansøgningen vist sig, at der i Fredericia Kommune ikke er registrerede udfordringer i forhold til knallertkørsel, relateret til uheld der kan løses via kampagner.

Der har siden ansøgningen været en ændring af knallertvaner på landsplan. Gennemførte stramninger for ulovlige knallerter, større bødestraf-

fe m.m., har resulteret i at knallerten ikke er så populært et transportmiddel som den tidligere har været. Kampagnen udgik på den baggrund af projektet

Kampagnen med cykelspejle for seniorer udgik ligeledes, da Fredericia Cykelby havde kørt et tilsvarende projekt. Konklusionen på den kampagne der blev gennemført i forbindelse med Fredericia Cykelby viste at det var ikke nødvendigt at gentage eller udvide kampagnen.

I stedet for en kampagne for seniorer omkring sidespejle, er der afholdt informationsmøder omkring brug af elcykler (Det er nærmere beskrevet under emnet Trafiksikkerhedslaboratorie).

*Foto af cyklister med hjelm i Fredericias gader.*



## DELVURDERING

De mange kampagner, der er udført de sidste par år, vurderes at have haft en positiv effekt. Kampagnerne gør det nemmere for folk at huske fokusområderne, og de har været med til at nudge folk til adfærdsændring.

Det er svært at vurdere på effekten af kampagner, da det primært er et spørgsmål om at betragte målgrupperne, for at se om der er sket en ændring.

Ved cykelhjelmkampagnen kunne man have haft prøvestrækninger, hvor der blev talt cyklister med og uden hjelme før og efter kampagnen. Det ville have givet vejledende målinger til brug i vurderingen. Som det er i dag, kan vi kun vurdere ud fra, det vi ser i bybilledet og på vejen e rundt i kommunen.

Ud fra observationer vurderes det, at antallet af cyklister, der bruger hjelm er stigende. Det kan ikke dokumenteres, at det er et resultat af kampagnerne alene, da der sideløbende de sidste par år, har kørt massive nationale kampagner med "Nederen forældre", for at fremme brugen af cykelhjelm.

Nationale kampagner med mere aggressiv markedsføring som tv-reklamer mm. kombineres

godt med lokale events og kampagner som "Gør som os – brug hovedet". De lokale kampagner skaber genkendelighed og ejerskab, hvilket vi i sidste ende tror på giver gode ambassadører for sagen.

I den tætte dialog med borgerne, blandt andet til cykeltjek i "Det grønne Rum", har vi kunnet høre, at folk genkender kampagne materialerne. Det er især filmene "Pas på Frede", der har sat aftryk. Det er en trædesten i formidlingen med borgerne, som vi stadig benytter aktivt især på Facebook. Facebook giver helt nye muligheder for at kommunikere et budskab bredt ud til borgere i forskellige aldersklasser. Budskabet understøttes godt med brugen af plakater i trafikken og /eller med events.

Da der er mange nationale kampagner, er det vigtigt at vurdere fra gang til gang, hvad man som kommune ønsker at deltage i, og/eller om man skal lave lokale kampagner. Hvis modtagergruppen ikke er bred nok er der en risiko for at kampagnearbejdet er spildt. Ligeledes kan for mange kampagner være med til at "drukne" borgere i overinformation. Der skal være tale om relevante kampagner, der rammer bredt i forhold til problemer, der berører de fleste.

*Screendump af "Pas på Frede"-filmen: Du sætter farten ned, du viser hensyn - Vejarbejde*







# TRAFIKSIKKERHEDSLABORATORIUM

Som en del af Fredericia Trafikikkerhedsby er der arbejdet med en række "laboratorie projekter", hvor nye tiltag skulle afprøves. Ansøgningen rummede en liste med tiltag, der skulle indgå i laboratoriet. I løbet af projektets fire årige levetid er nogle af tiltagene blevet afprøvet i andre kommuner, hvorfor de ikke længere kunne indgå som en del af laboratoriet, nogle tiltag er ændret og andre er udført som planlagt.

Trafikikkerhedslaboratoriet er den del af Trafikikkerhedsby projektet, som har været mest udfordrende at sætte i gang. Erfaringerne fra blandt andet Silkeborg Trafikikkerhedsby har vist, at ønsker om at afprøve nye tiltag - og arbejdsgangen i forbindelse med disse, herunder godkendelse af Vejdirektoratets jurister og politiet, kan give anledning til udfordringer.

Ligeledes har de mere dybdegående analyser, foretaget som en indledning til projektet, vist, at der ikke var nogle entydige udfordringer i Trafikikkerhedsby afgrænsningen, som ikke, ville kunne forbedres, af allerede kendte og veldokumenterede tiltag.

For at skabe et grundlag for det fremtidige trafikikkerhedsarbejde i Fredericia Kommune, og for at sikre en god metode til prioritering og kommunikation med borgerne, faldt det første fokus derfor på at udarbejde en ny trafikikkerhedsplan, gældende for hele kommunen.

Tiltagene er beskrevet herunder, dog er flere af tiltagene beskrevet mere uddybende på hjemmesiden - <http://fredericia.viewer.dkplan.niras.dk/plan/51#/>.

Fotos af hjemmesiden for Trafikikkerhedsplanen

The screenshot shows the website for Fredericia Kommune's Traffic Safety Plan. The navigation menu includes: INTRODUKTION, HVAD VIL VI?, HVAD ER STATUS?, HVAD GØR VI?, NYHEDER - PROJEKTER (selected), BILAG, and KORT. The main content area is titled 'Nyheder - Projekter' and contains a list of project categories: Projektkatalog, Prioritering, Igangværende projekter, Udførte projekter, and Hvor kan jeg henvende mig?. Below this is a map of Fredericia showing various localities like Børkop, Gårlev, Bageskov, Talskov, Eggeskov, Bredstrup, Taulov, Skovmark, and Strøb. A caption below the map states: 'Lokaliteter kan findes på www.fredericiakort.dk, via "Vej og trafik" og "Trafikikkerhedsplan".'

The screenshot shows the 'Hvad er status?' section of the website. It features a bar chart titled 'Uheld' showing the number of traffic accidents from 1990 to 2015. The chart shows a general downward trend in accidents over the period. Text below the chart states: 'Herunder ses det samlede antal tilskadekomne i perioden fra 1990-2015. Det gennemsnitlige antal tilskadekomne og dræbte i trafikken i Fredericia Kommune var i perioden 2006-2010 på 37 tilskadekomne eller dræbte pr. år, mens det i perioden fra 2011-2015 var faldet til 27 tilskadekomne eller dræbte pr. år. Til sammenligning var der i perioden fra år 1990-1995, 74 tilskadekomne eller dræbte pr. år i Fredericia Kommune.' Below the chart is a section titled 'Hastighed' with text explaining that speed limits are set based on traffic volume and road conditions.



## TRAFIKSIKKERHEDSPLAN

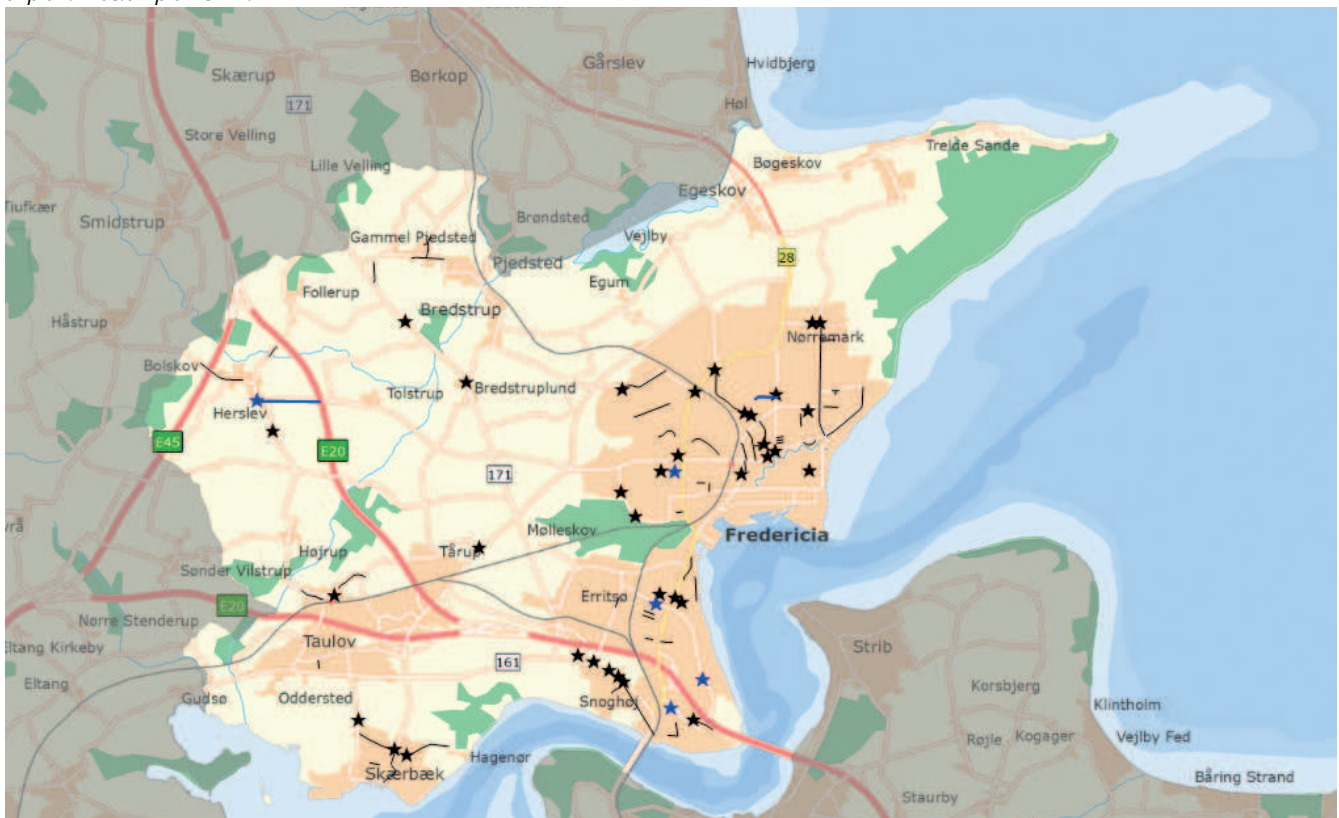
Som en del af trafikikkerhedslaboratoriet, er der udarbejdet en digital trafikikkerhedsplan for Fredericia Kommune. Planen er udviklet således, at der lægges vægt på de lokaliteter, hvor der er behov for tiltag. Der er udarbejdet en prioriteringsmodel, som kan anvendes år efter år. Trafikkerhedsarbejdet for Fredericia Kommune er med denne prioriteringsmodel sat i "system", således at alle henvendelser behandles ensartet og efter samme principper.

Fordelen ved en digital trafikikkerhedsplan, som i Fredericia opdateres en gang årligt er, at den er nem at kommunikere til både borgere og politikere. Planen giver overblik over ønsker og prioriteter, og det giver borgerne en bedre forståelse for arbejdsgangen, samt en forståelse for, hvorfor nogle ønsker er længere nede i prioriteringen end andre.

Trafikkerhedsplanen er udarbejdet på en sådan måde, at der igennem året indsamles indkomne ønsker og henvendelser fra borgere og politikere. Forud for den årlige prioritering og politiske præsentation, foretages en trafikinspektion af nye lokaliteter, og der udarbejdes et forslag til et evt. tiltag inkl. økonomi. I forbindelse med dette arbejde foretages ligeledes en indbyrdes prioritering af projekterne.

Projekterne deles, af hensyn til det årlige budget på 0,8 mio. kr. i to kategorier, med ca. 0,4 mio. kr. til hvert kategori. De to kategorier er hhv. projekter under 0,15 mio. kr., og projekter over 0,15 mio. kr. Dette sikrer, at der også afsættes midler til de lidt dyrere projekter, som i prioriteringsmodellen, vil være påvirket af, at de højere anlægspriser giver en lavere vurderet effekt.

Kortudtræk fra trafikikkerhedsplanen - <http://fredericia.viewer.dkplan.niras.dk/plan/51#/>.



## ØVRIGE TILTAG

Udover trafiksikkerhedsplanen har vi, som en del af laboratoriet, udført en lang række andre tiltag – nogle af tiltagene er justeret undervejs, og er i forhold til det oprindelige ansøgningsmateriale tilpasset både de lokale forhold, og de lokale problemstillinger.

### Ligeud for rødt for cyklister

Ligeud for rødt for cyklister er et tiltag, der skal forbedre fremkommeligheden for cyklister i de kryds, der tillader det. Cyklister kan i nogen kryds opleve, at de holder for rødt uden nogen umiddelbar grund. Det kan resultere i rødkørsel og farlige situationer. Tiltaget egner sig til T-kryds på primær retningen.

I Fredericia Kommune har dette tiltag været muligt at gennemføre et enkelt sted, og de nuværende erfaringer med tiltaget er positive. Cyklisterne har hurtigt tilpasset sig de nye forhold, og observationer på stedet, viser ikke tegn på, at cyklisterne er mindre opmærksomme end tidligere, hvor de i stedet for at vente blot kørte frem for rødt lys.

Tiltaget er siden Fredericias ansøgning om at blive Trafiksikkerhedsby, og inden det blev udført i Fredericia, medtaget i vejreglerne, med en klar beskrivelse af, hvordan tiltaget kan udføres.

### Cykelbokse

I løbet af projektperioden er der fra statslig side, afsat en pulje midler til at undersøge effekten af cykelbokse bredt i Danmark. Ved den lejlighed er det vurderet, om der var oplagte steder i Fredericia, hvor tiltaget kunne afprøves. Der er ikke udpeget steder, hvor tiltaget er oplagt. I stedet for cykelbokse, er flere kryds ombygget og etableret med før-grønt og tilbagetrukne stopstreger.

### Ny og tydeligere afmærkning af cykelfelter

Afmærkning af cykelfelter kan gøres på flere forskellige måder, og er et område der har stort fokus, og løbende undersøges, i forhold til udformning og valg af materialer. Anbefalingerne til udførelsen af cykelfelter bliver løbende justeret i forhold til den nyeste viden, og i Fredericia Trafiksikkerhedsby har vi således etableret cykelfelter efter de nyeste anbefalinger.

Vi har flere steder fjernet blå cykelfelter, således at der i krydsene ikke er mere end to blå cykelfelter pr. kryds.

I projektperioden er der skabt dialog med flere leverandører af produkter til markering af cykelfelter, men det har ikke været muligt at identificere nye muligheder, for alternative valg materialer end dem, der allerede dokumenteret virker i Danmark, og kan holde til det danske klima.

*Foto af ny og mere sikker cykelfelt på Vejlevej.*





### Intelligent elektronisk fodgængermarkering

I ansøgningen var det forudsat, at der skulle arbejdes for en intelligent detektering af fodgængere. I dialog med ITS teknik samt med Herning Trafiksikkerhedsby, hvor man havde ønsket samme løsning ved Torontoanlæg, blev det vurderet, at teknologien ikke for alvor er klar til, at man målrettet kan registrere kun de fodgængere som ønsker at krydse vejen.

I stedet for elektronisk fodgængermarkering er der etableret to fodgængerfelter med nedtælling, som viser hvornår der bliver grønt, og ligeledes hvor længe der er grønt.

Vurderingen er at løsningen har en positiv effekt. Det er observeret, at færre fodgængere krydser for rødt, når de kan se den resterende ventetid før grønt.

*Foto af ny nedtælling til fodgængere i signalregulering ved Gothersgade / Sjællandsgade.*

### Hastighedsdæmpning på højresvingsbaner

En nærmere undersøgelse af de højresvingsuheld, som er sket i den undersøgte uheldsperiode, viste at almindeligt kendte og veldokumenterede tiltag, kunne forbedre de eksisterende forhold. Uheldsbilledet antydede ikke, at der skulle være problemer med høj hastighed i højresvingsbaner, ligesom trafikinspektionerne af problemlokaliteterne heller ikke viste denne problemstilling.

### Knallerterforbud på cykelstierne og kampagne

Dette tiltag blev drøftet med Sydøstjyllands politi, som ikke mente, at det ville være muligt at håndhæve tiltaget. Politiet var ligeledes af den overbevisning, at det ikke er mere sikkert for knallerterne at skulle benytte kørebanen i stedet for cykelstien. Tiltaget udgik derfor at laboratoriet.



### Cyklistnedtælling i signalanlæg

Nedtælling for cyklister kræver en fast signalplan. Ved en fast signalplan er det ikke muligt at trafikstyre signalanlægget, uden at det kan opstå "spring" i antallet af sekunder. Da langt de fleste af kommunens anlæg er trafikstyrede, egner disse sig ikke til nedtælling, og dette tiltag er derfor ikke medtaget i laboratoriet.

### Workshop

Der har været flere drøftelser mellem Vejdirektoratet og Fredericia Kommune omkring hvilket emne, der skulle arbejdes med på denne workshop. Emnet skulle være relevant for Fredericia Kommune, og det skulle ligeledes være interessant for nabokommuner for at kunne tiltrække deltagere til workshoppen.

Afholdelse af workshoppen blev forsøgt gennemført i efteråret 2017, men endte med at blive aflyst på grund af manglende tilmeldinger.

*Foto af seniorborger på cykeltur i Fredericia.*



Der har siden projektets start, været afholdt flere "trafiksikkerhedskonferencer" i forskelligt regi, hvilket formentlig har "mættet markedet" således at der ikke er behov for yderligere afholdelse af konferencer. Vejdirektoratet afholder således den årlige trafiksikkerhedskonference, ligesom Rådet for sikker trafik afholder deres 2-dages trafiksikkerhedskonference hvert år.

Det fornemmes, at der skal være noget helt særligt at tilbyde i form af for eksempel ny viden, for at medarbejdere i vejsektoren vurderer, at der er ressourcer til at deltage i et seminar eller en workshop. Den sparring man kan få med "kollegaer" fra andre kommuner kan fås ved de øvrige konferencer.

### Standere "Din fart" visere

Der er foretaget trafiktællinger, som en del af det analyserende arbejde i projektet. Disse tællinger, gav ikke anledning til en udpegning af steder, hvor det var oplagt at opsætte "Din fart" visere. Der er således ikke opsat disse standere i forbindelse med projektet.



## NYE TILTAG

### Cykelsymboler i signal

I Fredericia er det i flere signalregulerede kryds et problem, at bilisterne tror, at de har grønt lys, når cyklisterne får før-grønt. Det er derfor afprøvet, om problematikken kan undgås, ved at montere "cykelsymboler" i cyklistlanterne. Tiltaget er etableret sent i projektet, og det har derfor ikke været muligt at analysere effekten nærmere endnu. Vi forventer dog, at cykelsymbolerne vil mindske antallet af "rødkørsler".

### Temadage for seniorer om el-cykler

Siden projektets opstart er el-cykler blevet mere udbredt. Det har ligeledes vist sig, at ældre på landsplan er overrepræsenteret i ulykker med el-cykler, og der har derfor været fokus på at fortælle seniorer mere omkring el-cykler, samt hvad man som cyklist selv kan gøre, for at være mere sikker i trafikken.

Foto af cykelsymbol i signalregulering.



### Undervisning af unge i trafikikkerhed

I projektperioden er det tydeligt at fokus på trafikikkerhed i Fredericia Kommune er vokset. Budskabet er blevet udbredt i en sådan grad, at enkelte trafiklærere fra kommunens skoler har taget kontakt til Vej & Park for at lære mere om, hvordan elever på kommunens skoler kan klædes på, til en bedre trafikadfærd.

Foto af børn på behændighedsbane, som en del af event, med fokus på trafikikkerhed på cykel.



## DELEVALUERING

Udgangspunktet med trafikikkerhedslaboratoriet som et "forsøgslokale", hvor der testes nye trafikale tiltag, har været mere vanskeligt end forventet. Nogle af de tiltag som var tænkt var allerede ved projektets opstart implementeret som veldokumenterede løsninger, og andre tiltag viste sig ikke at være relevante.

Trafikkerhedslaboratoriet har således givet mulighed for at afprøvet en række forskellige tiltag, hvor de erfaringer dette har givet, kan deles med eksempelvis andre kommuner. Det kan de, fordi tiltagene er gennemført internt i kommunen, hvorfor erfaringen og læringen er blevet hos kommunen, og ikke hos eksempelvis en rådgiver.

Der har været stor succes med inddragelse af forskellige borgergrupper i "Forsøg", der har be-

skæftiget sig med trafikikkerhed. Både udstillingen om Trafikkerhedsbyen i "Det Grønne Rum" og de events/arrangementer, der har været afholdt, har skabt gode dialoger omkring trafikikkerhed. Ligeledes har det givet borgerne mulighed for at stille spørgsmål til de anlægs-løsninger, der er udført i projektperioden. Ofte kan man som borger undre sig over de løsninger, der er valgt, men når man så får forklaringen, giver det god mening.

Under de forskellige arrangementer afholdt ude ved borgene, er oplevelsen ligeledes, at det er enormt givtigt for kommunikationen og den interne læring, at vi som kommune kommer ud og møder borgerne på lokaliteten. Her møder "kommunen" borgerne i øjenhøjde, og der dannes grundlag for en god dialog frem for ensidig formidling af viden.

Foto af børn gang med undervisning om trafikikkerhed i "Det Grønne rum", Fredericia Kommunes formidlingsrum.



Foto fra temadag for senioren om elcykler.







# AFRUNDING

I evalueringen af projektet Fredericia Trafiksikkerhedsby har vi valgt, at lægge vægt på de erfaringer, som projektet har givet Fredericia Kommune.





## PROJEKTSTYRING

Alle delprojekterne har været styret af medarbejdere hos Vej & Park i Fredericia Kommune. Eksterne rådgivere er kun benyttet til projektering og i enkelte tilfælde tilsyn. Dette har resulteret i at erfaringer og tilegnet viden er rodfæstet i Vej & Park.

Eksterne rådgivere har primært været brugt til projektering af de største projekter og til tilsyn af disse, mens mindre projekter er projekteret af kommunens egne ansatte, som også har ført tilsynet.

Det som Fredericia Kommune har opnået ved denne metode er at egne medarbejdere har fået udviklet sine kompetencer og sin viden om de lokale trafikale forhold. Ligeledes er ejerskabet for projektet efterfølgende forankret hos Fredericia Kommune. Dette vil fremadrettet betyde at det vil være nemmere for kommunen at justere og udvikle trafiksikkerheden i byen, da vi selv er i besiddelse af den fulde viden om projekterne der er gennemført, herunder også de forudsætninger som har ligget til grund for valg af forskellige løsningsmuligheder.

En af de store udfordringer i projektperioden, har været den løbende projektstyring. Vej & Park er en forholdsvis lille afdeling, hvor der ikke er en egentlig projektafdeling. Det har betydet, at projektlederen udover trafiksikkerhedsbyen også har skullet afsætte tid til daglige drift- og myndighedsopgaver.

Fredericia Trafiksikkerhedsby består af mange mindre projekter og flere forskellige involverede medarbejdere. Der har været behov for koordinering med medarbejdere både fra Vej & Park, men også medarbejdere fra de øvrige afdelinger Fredericia Kommune. Der har derfor været et stort behov for stram projektledelse af projektet.

Budgettet for anlægsprojekterne har som udgangspunkt været en et overordnet budget,

som ikke har været opdelt på de enkelte delprojekter.

Ved renoveringsprojekter er der altid uforudseelige udgifter, som løbende "dukker op" og projektplanen har derfor særligt i slutningen af projektet, hvor budgettet blev mindre og mindre, været vanskelig at holde helt opdateret.

De mange delprojekter med uforudseelige udgifter, betød ligeledes, at budgettet blev styret og opdateret løbende, af flere forskellige medarbejdere. Dette stillede store krav til dialog omkring budgettet, og en løbende drøftelse af, hvor mange midler, der fortsat var til rådighed.

## FORMIDLING

Formidling af projektet er løbende blevet justeret i projektperioden. I starten af projektforløbet, blev projektet primært formidlet via hjemmesider, hvor de enkelte projekter blev beskrevet og præsenteret. I de seneste år er i stor grad er afløst af Facebook.

Brugen af Facebook hos Fredericia Kommune er øget siden Fredericia Kommune blev udpeget til Trafiksikkerhedsby. Formidlingen af Fredericia Trafiksikkerhedsby har givet Fredericia Kommune erfaring med, hvad der egner sig til at blive lagt på Facebook, og hvad der ikke egner sig til Facebook. Facebook er god til korte og præcise beskeder omkring igangværende ombygninger, men det er begrænset hvor detaljeret projekterne kan præsenteres. Facebook giver på samme måde ofte en lang række spørgsmål og kommentarer, som ikke nødvendigvis omhandler det aktuelle projekt, og tidsforbruget til besvarelse af disse henvendelser, skal altid tages med i den samlede betragtning, i valg af kommunikationsmiddel.

## KAMPAGNER

I projektperioden er der afholdt, udarbejdet og gennemført en række succesfulde events og kampagner, som fremadrettet er et godt grundlag for det videre arbejde med kampagner i forbindelse med trafikikkerhedstiltag.

## TRAFIKSIKKERHED

De mest uheldsbelastede områder i kommunen har med afsæt i Trafikkerhedsby projektet fået et tiltrængt trafikikkerhedsmæssigt løft. Et løft som områderne ikke i samme grad havde fået, hvis Fredericia ikke var blevet udpeget som Trafikkerhedsby. Mange af delprojekterne ser ud til at have en positiv effekt, og Vej & Park modtager mange positive tilkendegivelser på udførte delprojekter.

At være udpeget som Trafikkerhedsby har ligeledes løftet det øvrige trafikikkerhedsarbejde i Fredericia Kommune. Der er kommet mere fokus på trafikikkerhed og tryghed i planlægningen af projekter, de faglige kompetencer og den faglige viden hos Vej & Park er blevet styrket.

Som en del af Trafikkerhedsbyprojektet er der udarbejdet en Trafikkerhedsplan. Planen skal sikre at der arbejdes struktureret med trafikikkerhedsarbejdet i Fredericia Kommune. Trafikkerhedsplanen er digital og anvendes som et koordinerende værktøj både til opsamling, prioritering og dialog med byens borgere.

## OPSAMLING

Trafikkerhedsbyprojektet har løftet trafikikkerhedsindsatsen i Fredericia Kommune, og sikret et stort fokus på området. De 15 mio. kr. som projektets samlede budget bestod af, har givet mulighed for, at gennemføre af en lang række fysiske ombygninger, som vil give mærkbart færre uheld i de kommende år. De har givet mulighed for at give de områder, hvor knap halvdelen af byens uheld sker, er mærkbart løft, et løft der med det årlige afsatte beløb til trafikikkerhed først ville været nået efter 19 år.

Fredericia Kommunes målsætning er, at forsatte det styrkede fokus på trafikikkerhed i de kommende år, således at Fredericia Kommune også efter afslutningen af trafikikkerhedsby projektet kan opleves som en trafikikker by, hvor der er stort fokus på tryghed og sikkerhed for byens trafikanter.





# **BILAG**

**LOKALITETS BESKRIVELSER**

**KAMPAGNE: "DU VISER HENSYN"**

**KAMPAGNE: SYNLIGHED, UDDELING AF  
VESTE**