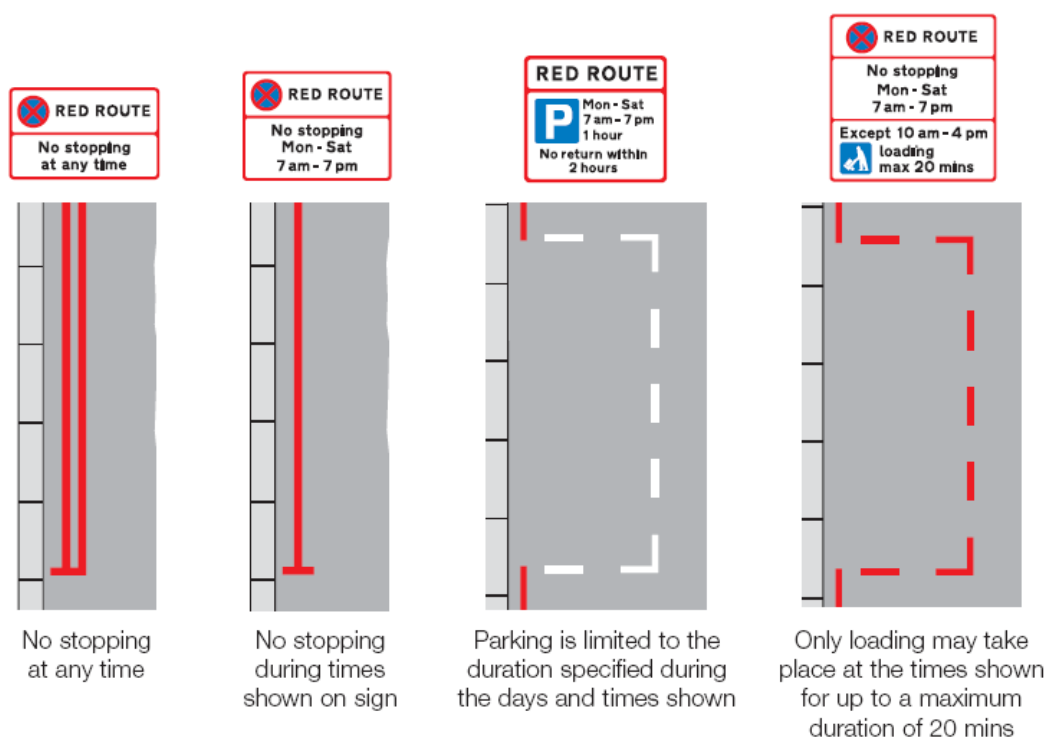


Daniel Firth
Trafikplanering
08-508 261 24

Red Routes

Begreppet *Red Routes* användes först i London, i början av 1990-talet. Konceptet syftade ursprungligen till att förbättra framkomligheten. Detta syfte breddades 1998 till att täcka förbättrade omständigheter också för gående, cyklister och busspassagerare samt att förbättra den lokala miljön. Vägarna markeras med enkla eller dubbla röda linjer och röda skyltar vid vägrenen, därav namnet red routes.



Storbritanniens Red Routes skyltar och linjer.

Red Routes innebär *inte* ett generellt stoppförbud. Avsikten är att förenkla reglerna för parkering och lastning/lossning och föra bort olaglig parkering, för att åstadkomma god framkomlighet och möjliggöra de nödvändiga/önskvärda ärenden längs gatorna. I de flesta fall där Red Routes har införts har antalet lagliga parkeringsplatser bibehållits eller ökats. Parkeringsövervakningen är däremot strängare än på andra gator. Ansvaret för övervakningen i London överfördes från polisen till Transport for London (TfL) 2000 och övervakningen sker nu med både personal på plats och via kameror. Bärgningsbilar står redo att ta bort felparkerade bilar som orsakar trafikfara eller väsentligt trafikhinder.

Andra stillastående bilar som inte är i trafik identifieras via registreringsskylten och böter skickas till ägaren via post. Böterna i London är för närvarande £120 (1600kr); ytterligare kostnader påförs bilar som bogseras. Vissa undantag finns för t.ex. uttryckningsfordon, taxi som släpper/möter passagerare, flyttföretag, nödsituationer osv.

Under åren 1991-1999 utvecklades ett 580km lång Red Route-nätverk i London. Uppföljningarna visar stora vinster för bilister och busspassagerare. Den genomsnittliga hastigheten på Red Routes ökade från 22-29 km/h före införandet till 27-35 km/h efter (beroende på tid, plats osv.). Restidspålitlighet ökade med 20% för bilister och 27% för bussar). Inga negativa effekter för detaljhandel kunde märkas, antalet lagliga parkerings-, samt lastnings-/lossningsplatser ökade, och felparkering minskade med 75%. Detta betyder att det var både lättare att hitta parkeringsplatser och att platserna för de nödvändiga näringslivsfunktionerna och rörelsehindrade respekterades.

Sedan ikraftträdandet av Traffic Management Act 2004 har TfL och andra trafikhuvudmän haft befogenheterna att övervaka andra trafikregleringar, som t.ex. högersvängsförbud (Storbritannien har vänstertrafik), olaglig tillträde i busskörfält, körning mot röd signal samt uppehållsförbud vid korsningar (indikerade av ett gult ruttmönster på körbanan). Detta görs främst med kameror och har ytterligare förbättrat trafikflödet på Red Routes: ett försök med den sistnämnda åtgärden i två av Londons 33 kommuner ökade flödet vid korsningarna med i genomsnitt 12%.

Sedan början av 2000-talet har konceptet börjat sprida sig till andra storstäder i Storbritannien. En utredning av trafiksituationen i Birminghamregionen (ca 2,6 miljoner invånare) tydde på att Red Routes-åtgärder på regionens strategiska vägnät kunde öka den effektiva kapaciteten på dessa vägar med mer än 10%. Inga negativa effekter för detaljhandel observerades och trafiksäkerheten förbättrades: tidiga siffror tyder på att antalet trafikolyckor har halverats. De sju kommunerna i regionen, samt trafikhuvudmannen Centro håller nu på att bygga ut ett 400km långt nätverk med Red Routes.

Som framgår av exemplet ovan finns vissa relevanta skillnader mellan brittiska och svenska lagar. En lag som Traffic Management Act innebär stora möjligheter för lokala trafikhuvudmän att övervaka trafiksystemen med t ex kameror och att vidta tämligen drastiska åtgärder som t ex bortforsling av fordon. Dessa verktyg finns inte i samma omfattning i Sverige, men sannolikt skulle hög närvaro av lätttrörliga parkeringsvakter, t ex på cykel eller motorcykel innebära goda möjligheter även inom det svenska rättssystemet.