



TRAFIKVERKET

Tänkbara tekniska lösningar

- Elektronisk reglering som gör att bara behörig person kan starta eller framföra fordon
- Fjärrblockering av fordon om det framförs av obehörig
- Geofencing 1 – Endast tillåtna fordon kan köras inom definierat geografiskt område
- Geofencing 2- Hastighetsreglering, utsatt maxhastighet inom definierat geografiskt område, ex 10-20 km/h
- Antikollisionssystem/autobroms utan "override" funktion. Går inte att bryta om man kör mot människor/cyklister.
- Pollare. Fysisk barriär (ev fjärrstyrda)

Vad vill vi?

- Säker trygg miljö på gågator/torg och andra miljöer som skapar stora folksamlingar. Zon 1
- Säker trygg miljö i stadens/tätortens centrala delar. Zon 2
- De åtgärder som vidtas ska ha positiv effekt i ett bredare perspektiv och samtidigt förebygga terroråd

Attraktiv trygg stad – fokus varuleveranser

- Lastbilar ska inte tillträda citykärnan annat än kanske vissa tider på nätterna.
- Lastbilar ska leverera varor till gemensamma depåer utanför stadskärnan.
- Därifrån ska distribution ske med långsamgående fordon.
- Distributionen ska göras med tysta, rena små fordon som accepteras av oskyddade trafikanter

Geofencing

Zon 1 – gågata / torg där många oskyddade rör sig

- Reglerat vilka fordon som har tillträde till zon 1
- Fysiskt hinder (kan fjärrstyras)
- Hastighetssäkrat 15-20 km/t – helst via uppkopplat fordon men kan tillsviare lösas med eftermonterbar teknik

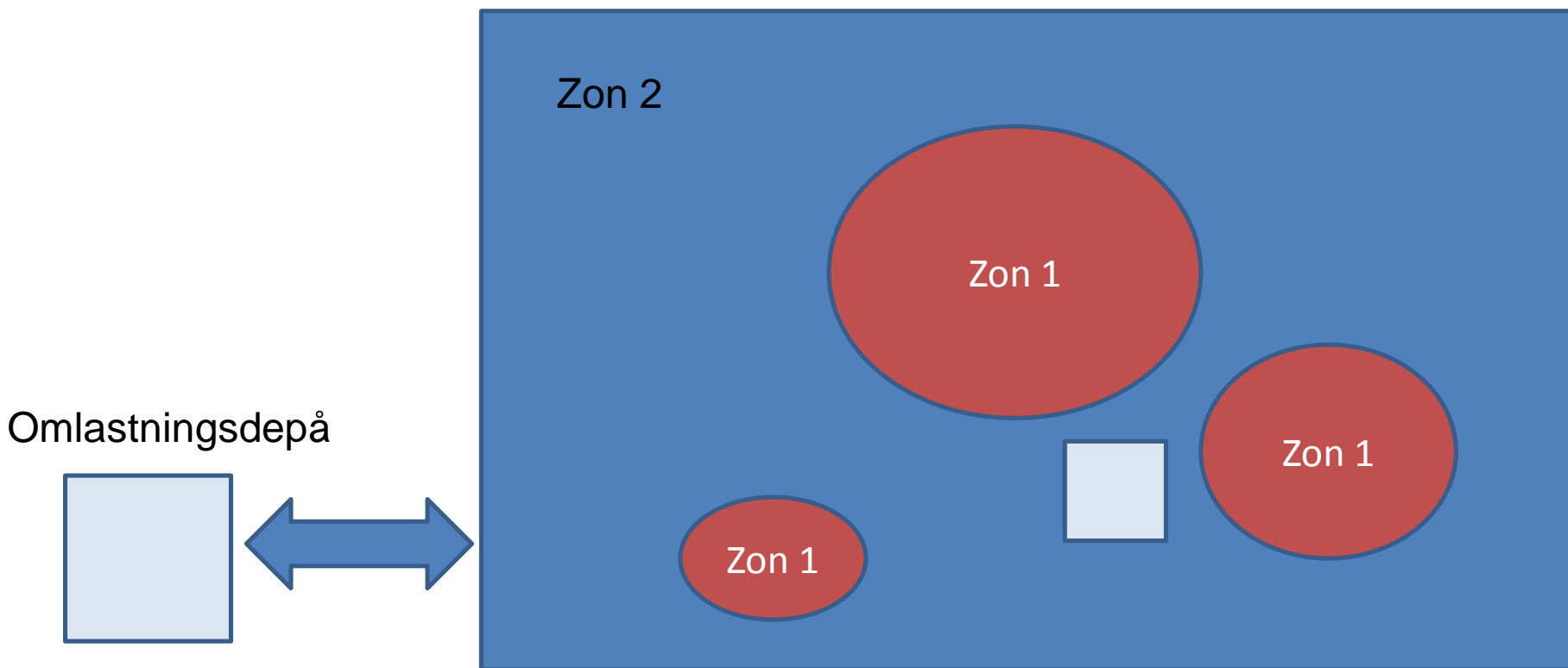
Zon 2 – stadskärna / centrala delar (just nu fokusera på zon 1)

- Reglerat vilka fordon som har tillträde till zon 2 (ex inga tunga fordon)
- Fjärrblockering (kräver digitalisering)
- Hastighetssäkrat 40 km/h

Geofencing – staden/tätorten

Zon 1= folktätt oskyddade, max 20km/t

Zon 2= citykärna, max 40 km/t



Vad finns och vad saknas?

Finns...

- Testpiloter i Sthlm och Göteborg där leverans sker med små eldrivna lastbilar. Fokus miljö och buller. Samarbete mellan stad, fastighetsbolag och distributör.

Saknas

- Geofencing
- Automatiserade, AEB mm i små fordon

