

Euroopa Regioonide Komitee arvamus teemal „Liiklusohutus ja automatiseeritud liikuvus“

(2019/C 168/10)

Raportöör:	József RIBÁNYI (HU/EPP), Tolna komitaadi volikogu aseesimees
Viitedokumendid:	Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Teel automatiseeritud liikuvuse suunas: ELi strateegia tuleviku liikuvuse jaoks“ COM(2018) 283 final Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele – „Liikuvus Euroopas. Säästev liikuvus Euroopas – ohutu, ühendatud ja keskkonnahoidlik“ COM(2018) 293 final Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2008/96/EÜ maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta COM(2018) 274 final

I. MUUDATUSETTEPANEKUD

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2008/96/EÜ maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta (COM(2018) 274 final)

Muudatusettepanek 1

Põhjendus 5

Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
Suur osa liiklusõnnetustest leiab aset väikesel hulgal teedel, kus liiklussagedus ja kiirused on suured ning mida iseloomustab mitmesugune eri kiirusega liiklus. Seepärast peaks direktiivi 2008/96/EÜ kohaldamisala piiratud laiendamine TEN-T võrgu väliste kiirteede ja põhimaanteedele aitama märkimisväärselt kaasa teetaristu ohutuse suurendamisele.	Suur osa liiklusõnnetustest leiab aset väikesel hulgal teedel, kus liiklussagedus ja kiirused on suured ning mida iseloomustab mitmesugune eri kiirusega liiklus. Seepärast peaks direktiivi 2008/96/EÜ kohaldamisala laiendamine TEN-T võrgu väliste kiirteede ja põhimaanteedele aitama märkimisväärselt kaasa teetaristu ohutuse suurendamisele liidus ja pakkuma sama kõrget turvalisuse taset kõigile liiklejatele. Oluline on kaasata kohalikud ja piirkondlikud osalejad direktiivi kohaldamisala laiendamisse, eelkõige mis puudutab selle sätetega hõlmata-vate teelõikude määratlemist. Selline lähenemisviis võimaldab väita, et komisjoni ettepanek on kooskõlas subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtetega.

Motivatsioon

Direktiivi kohaldamisala laiendamine on piiratud kiirteede ja teistele põhimaanteedele vastavalt siseriiklikule liigitusele.

Kohalikud ja piirkondlikud osalejad tunnevad kohaliku olukorda ning nende kaasamine tagab direktiivi kohaldamisala laiendamise teelõikudele, mille puhul on see tõepoolest põhjendatud. Kui see lähenemisviis toetub mitmetasandilisele valitsemisele ning on kooskõlas subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtetega, lihtsustab kohaldamisala kavandatud laiendamine ohutusnõuete ühtlustamist kõigi ELi kodanike jaoks.

Muudatusettepanek 2

Põhjenduse 5 järele uus põhjendus

Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
	<i>Kohaldamisala sellise laiendamise soovitud mõju tagamiseks on loogiline, et muud põhimaanteed hõlmaksid vähemalt siseriikliku liigituse kohaselt kiirtee kategooriast madalama kõige kõrgema kategooriaga teid, mis ühendavad suuremaid linnu ja piirkondi.</i>

Motivatsioon

Direktiivi rõhuasetus peaks olema suunatud eelkõige teedele, mis on olulised Euroopa jaoks, st suuremaid linnu ja piirkondi ühendavatele teedele.

Muudatusettepanek 3

Põhjendus 6

Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
Peale selle peaks direktiivi 2008/96/EÜ kohaste meetmete kohustuslik kohaldamine iga väljaspool linnapiirkonda asuva sellise teetaristu projekti suhtes, mis on valminud liidu rahaliste vahenditega, aitama tagada, et liidu rahalisi vahendeid ei kasutata ohtlike teede ehitamiseks.	Peale selle peaks direktiivi 2008/96/EÜ kohaste meetmete kohustuslik kohaldamine iga väljaspool linnapiirkonda asuva sellise teetaristu projekti suhtes, mis on valminud liidu rahaliste vahenditega, aitama tagada, et liidu rahalisi vahendeid ei kasutata ohtlike teede ehitamiseks. <i>Veel tuleks tähelepanu pöörata olemasolevate ohtlike teede olukorrale. Selles valdkonnas on praegu piirkondlikel transpordi arendamise programmidel neli korda suuremad rahalised vahendid kui Euroopa ühendamise rahastul; uute teelõikude planeerimiseks ja rajamiseks on mõlemal juhul saadaval rahastamispaketid. Seetõttu tuleks eraldada piisavad rahalised vahendid olemasolevate teede uuendamiseks. Selle saavutamiseks tuleks kaaluda meetmeid tagamaks, et väiksematel piirkondadel ja linnadel oleks võimalik teha maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamiseks vajalikke investeeringuid.</i>

Motivatsioon

Ohutu maanteetransport peaks olema kättesaadav kõigis Euroopa asulates ja piirkondades. Selleks on vaja sihtotstarbelisi rahastamisallikaid teede planeerimiseks, ehitamiseks ja toimimiseks, seda eriti piirkondades, kus ei ole selleks eesmärgiks vajalikke rahastamisallikaid ega vahendeid. Arvestades, et uutele teelõikudele kehtivad rangemad liiklusohutuse standardid, vajavad olemasolevad teed süstemaatilist uuendamist, et täita kehtivaid maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kriteeriume.

Muudatusettepanek 4

Põhjendus 7

Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
Riskipõhine kogu võrku hõlmav liiklusohutuse hindamine on osutunud tõhusaks ja tulemuslikuks vahendiks, millega teha kindlaks võrgu lõigud, mille puhul tuleks teha sihipärasem liiklusohutuse hindamine, ja seada investeerimisel prioriteete lähtuvalt kogu võrgu ohutuse suurendamise potentsiaalst. Seepärast tuleks käesoleva direktiiviga hõlmatud kogu teedevõrku süstemaatiliselt hinnata liiklusohutuse suurendamiseks kogu liidus.	Riskipõhine kogu võrku hõlmav liiklusohutuse hindamine on osutunud tõhusaks ja tulemuslikuks vahendiks, millega teha kindlaks võrgu lõigud, mille puhul tuleks teha sihipärasem liiklusohutuse hindamine, ja seada investeerimisel prioriteete lähtuvalt kogu võrgu ohutuse suurendamise potentsiaalst. Seepärast tuleks käesoleva direktiiviga hõlmatud kogu teedevõrku süstemaatiliselt hinnata liiklusohutuse suurendamiseks kogu liidus. Kuna ohutu maanteedtransport peaks olema kättesaadav kõigis Euroopa asulates ja piirkondades, tuleks riskipõhise kogu võrku hõlmava liiklusohutuse hindamise metoodikas võtta nõuetekohaselt arvesse mitmetasandilise valitsemise põhimõtet. Kõrgema tasandi territoriaalüksustele tuleks anda maanteed infrastruktuuri ohutuse korraldamise valdkonnas kooskõlastusfunktsioon, riigi ja omavalitsuste funktsioonid tuleks aga ühtlustada.

Motivatsioon

Kuna liiklusohutus on asulate ja piirkondade tulevikuvisioni osa, peaksid asjakohased territoriaalüksused sellesse oma pädevuse kohaselt panustama. See muudab oluliseks omavalitsuste ja riigi ülesannete sünkronimise.

Muudatusettepanek 5

Põhjendus 10

Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
Olemasolevate teede ohutuse suurendamiseks tuleks suunata investeeringud teelõikudele, kus esineb kõige rohkem õnnetusi ja kus võimalus nende arvu vähendada on kõige suurem.	Olemasolevate teede ohutuse suurendamiseks tuleks suunata investeeringud teelõikudele, kus esineb kõige rohkem õnnetusi ja kus võimalus nende arvu vähendada on kõige suurem. Selle saavutamiseks tuleks direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate avalike teede füüsilist ja digitaalset infrastruktuuri arendada samaaegselt. Seoses sellega peaksid kohanduva püsikiirusehoidjaga sõidukid ja transpordi tugisüsteemid võimaldama liikluse ohutut ja tõhusat toimimist. Tuleb hoolitseda selle eest, et ka väiksematel, demograafiliste probleemidega ja äärepoolseimatel piirkondadel oleks võimalik tagada digitaalse taristu üldine kättesaadavus.

Motivatsioon

Liiklusohutus on keerukas probleem ning selle puhul tuleb arvestada ka mastaabisäästu aspektidega. Sellega seoses peaks investeerin-gute suunamine kohtadesse, kus esineb kõige enam õnnetusi ja surmajuhtumeid, hõlmama füüsilise ja digitaalse infrastruktuuri keerukat arendamist ning kohanduva püsikiirusehoidjaga sõidukite ja transporditehnoloogiate laiemat kasutuselevõttu.

Muudatusettepanek 6

Põhjendus 12

Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
2016. aastal toimus liidus 46 % surmaga lõppenud liiklusõnnetustest vähekaitstud liiklejatega. Kõnealuste liiklejate huvide arvestamine kõigi teetaristu ohutuse korraldamise meetmete puhul peaks seega vähekaitstud liiklejate ohutust suurendama.	2016. aastal toimus liidus 46 % surmaga lõppenud liiklusõnnetustest vähekaitstud liiklejatega. Kõnealuste liiklejate huvide arvestamine kõigi teetaristu ohutuse korraldamise meetmete puhul peaks seega vähekaitstud liiklejate ohutust suurendama. Jalakäijate, jalgratturite ja mootorratturitega seotud liiklusõnnetuste ärahoidmine ja nendega toimetulemine tuleks korraldada hariduse ja koolituse abil ning jalakäijate ja jalgratturite liikuvust ja ohutust toetavale infrastruktuurile esitata vaid kvaliteedinõudeid arendades, st kasutades samaaegselt teemärgistusi, liiklusmärke ja rajades piisavalt ülekäiguradu eelkõige ühistranspordi peatuste ja üldkasutatavate hoonete läheduses ning kõrgendatud ja eraldatud rattasõidu alasid ja kõnniteesid kõigil teelõikudel.

Muudatusettepanek 7

Põhjendus 13

Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
Teemärgiste ja liiklusmärkide kujundamine ja hooldamine on teetaristu ohutuse tagamise oluline element, eriti arvestades juhiabisüsteemidega varustatud või kõrgema automatiseerituse tasemega sõidukite arendamist. Seepärast on eriti oluline tagada, et sellised sõidukid tunneksid teetähiseid ja liiklusmärke hõlpsasti ja usaldusväärselt ära.	Teemärgiste ja liiklusmärkide kujundamine ja hooldamine on teetaristu ohutuse tagamise oluline element, eriti arvestades juhiabisüsteemidega varustatud või kõrgema automatiseerituse tasemega sõidukite arendamist. Seepärast on eriti oluline tagada, et sellised sõidukid tunneksid teetähiseid ja liiklusmärke hõlpsasti ja usaldusväärselt ära. Samamoodi aitavad arukate teemärgistuste ja liiklusmärkidega arukad teed liikluse Euroopa piirkondades ja linnades ohutumaks muuta. Tähelepanu tuleks pöörata ka nende piirkondade ja linnade kliimatingimustele, sest näiteks katendiandurite ja fooride paigaldamine sõltub kohalikust kliimast. Lisaks tuleb hoolt kanda selle eest, et need andurid registreeriks ka vähekaitstud ja andme-sideühenduseta liiklejad.

Motivatsioon

Ohutu maanteetransport peaks hõlmama kõigis kliimatingimustes nähtavate teemärgistuste, liiklusmärkide ja fooride paigaldamist.

Muudatusettepanek 8

Lisada põhjenduse 18 järele uus põhjendus

Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
	<i>Kogu võrku hõlmava liiklusohutuse hindamise ja inspeksioonide läbiviimisele tuleks kehtestada realistlikud rakendamistähtajad, mille puhul võetakse arvesse maantee- ja infrastruktuuri ohutuse korraldamise kavandamise ning rakendamise tegevate riigi, piirkonna ja kohaliku tasandi osalejate finantssuutlikkust, seda eriti Euroopa maapiirkondades, mägipiirkondades, äärepoolseimates ja mahajäänud piirkondades.</i>

Muudatusettepanek 9

Artikli 1 lõike 1 punkt 2

Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
Käesolevat direktiivi kohaldatakse üleeuroopalisse teedevõrku kuuluvate projekteeritavate, ehitatavate või kasutusel olevate kiirteede ja põhimaanteed suhtes.	Käesolevat direktiivi kohaldatakse üleeuroopalisse teedevõrku kuuluvate projekteeritavate, ehitatavate või kasutusel olevate kiirteede ja muude põhimaanteed suhtes.

Motivatsioon

Direktiivi kohaldamisala laiendamine on piiratud kiirteedele ja teistele põhimaanteedele vastavalt siseriiklikule liigitusele.

Muudatusettepanek 10

Artikli 1 lõige 1, uus lõige pärast lõiget 2

Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
	<i>Iga liikmesriik määrab kindlaks tema territooriumil olevad põhimaanteed, võttes arvesse oma olemasolevat teede liigitust ning konsulteerides asjakohaselt vastavate kohalike ja piirkondlike omavalitsustega. Iga liikmesriik teatab komisjonile tema territooriumil olevad põhimaanteed hiljemalt 24 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist. Liikmesriigid teavitavad komisjoni hilisematest muutustest.</i>

Motivatsioon

Vastavalt subsidiaarsuse põhimõttele peaks teedevõrgu liigitust puudutav otsus jääma liikmesriikide pädevusse.

Muudatusettepanek 11

Artikkel 1, lisada lõike 2 järele uus lõige

Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
	(2a) artiklile 4 lisatakse järgmine lõige 6: <i>Komisjon kehtestab kõigi riiklike, piirkondlike ja kohalike transpordiametite kogemustele tuginedes suunised koos täpsete tehniliste omadustega „andestavate teede“ (intelligentsel viisil ehitatud teed, mis tagavad selle, et juhtide eksimustel ei oleks raskeid tagajärgi) rajamiseks ja hooldamiseks ning edendab neid hindajate ja liidluse planeerijate hulgas. Komisjon pakub tehnilist ja finantsabi, et toetada pädevaid asutusi kõnealuste suuniste rakendamisel.</i>

II. POLIITILISED SOOVITUSED

EUROOPA REGIOONIDE KOMITEE

„Teel automatiseeritud liikuvuse suunas“ – tehnoloogia, infrastruktuur ja ühtekuuluvus

1. tunnistab, et kuigi ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse probleem puudutab eelkõige teetaristuid, puudutab see samamoodi ka sõidukeid; rõhutab, et maapiirkondades tuleks eelisõigus anda arukate sõidukite arendamisele, aga linnapiirkondades tuleks rohkem tegeleda arukate teede arendamisega;

2. juhib tähelepanu transpordi ajalisele ja ruumilisele ühtlustamisele, milleks on vaja laiendada automatiseeritud liikuvuse kasutamist. Segaliikluses (inimeste juhitud, juhti abistavad ja automatiseeritud juhtimisfunktsiooniga sõidukid) on oluline luua kindlaks otstarbeks määratud liiklustsoone, mis aitavad suuremaid ummikuid vältida;

3. rõhutab, et automatiseeritud liikuvus võib aidata kaasa ELi ühtekuuluvuse eesmärkidele, märkides eriti, et sellised teenused vähendaks piirkondadevahelisi erinevusi ja muudaks pikkadel vahemaadel pendelrandamise mugavamaks, aidates sellega leevendada suuremate linnapiirkondade ülekoormatust;

4. juhib tähelepanu, et automatiseeritud sõidukite transportöörina toimimise suutlikkus võimaldab jõuda liiklussõlmedeni osana integreeritud transpordist; rõhutab, et isejuhtimislahenduste laiem kasutuselevõtt tagab maapiirkondades paindliku maanteetranspordi busside või rongideni;

5. märgib sellega seoses samuti, et ühistransport kuulub suurel määral kohalike ja piirkondlike omavalitsuste pädevusse ning kutsub komisjoni üles looma raamistikku ja adekvaatseid suuniseid piirkondadele ja kogukondadele, kes soovivad integreerida oma piletimüügisüsteemid ja graafikud ning erasõidukeid puudutavad haruteede süsteemid kõrgemale haldustasandile (piirkondlik, riiklik või Euroopa tasand), vastavalt turuosaliste järgitavatele tavadele;
6. märgib, et tipptundidel ja rahulikuma liiklusega perioodidel saab automatiseeritud liikuvus võimaldada paindlikke hindu ja eeltellimusi, tagades läbilaskevõime ühtlasema kasutamise; lisab, et tänu integreeritud piletimüügile ning sellele, et ühendatud transporditeenuste puhul väljitakse viivitusi ja sõitude ärajäämisi, hoitakse ära hiline mine ja sihtkohta mitte jõudmine. Komitee peab äärmiselt tähtsaks, et sellist suuremat paindlikkust kasutatakse ühistranspordi täiustamiseks, vähendades seega mitte ainult sõidukitelt pärinevaid heitkoguseid ja müra, vaid parandades ka kõigi juurdepääsu ja võrdsust transpordisüsteemis;
7. on seisukohal, et automatiseeritud kaubatranspordi puhul saab veokikolonne kasutada tunnelites, aga mitte linnatranspordis, kus liikumine on keerukas. Piirkondadel peaks olema võimalik mõjutada otsustamisprotsesse, mis on seotud automatiseeritud sõidukite laiema katsetamisega. Lisaks võib olla vaja erisätteid;
8. rõhutab, et automatiseeritud sõidukite jaoks saab toota detsentraliseeritud ja taastuvatel energiaallikatel põhinevat energiat, ning soovib, et arukate teetariistude toimimiseks vajalikku energiat toodaks kohalikud arukad võrgud;
9. viitab probleemidele, mis puudutavad eri iseseisvust lahenduste koostalitlusvõimet, ning rõhutab, et eri mandritel praegu rakendatavad iseseisvust lahenduste eri tasemed tuleks ühtlustada, et asjakohaseid juhti abistavaid või automaatseid tehnoloogiaid oleks Euroopa mandril võimalik ohutult kasutada; rõhutab ka, et Euroopa iseseisvad autod (tase 5) tekitavad eetilisi probleeme, poolautomaatsete või juhti abistavate sõidukite (tasemed 1–4) puhul tuleb aga tegeleda lisakulude ja juhtimise keerukusega. Kui sõidukipargist on suur osa kas poolautomaatsed või juhiabisüsteemiga, tuleb eritähelpanu alla võtta selliste sõidukite mõju liiklusohutusele;
10. teeb ettepaneku, et juhilubade saamiseks läbitav sõiduõpe peaks hõlmama juhiabisüsteemide tehnoloogiat. Sellega seoses peaks autotööstus koosõs omavalitsustega pakkuma erasõidukite ja professionaalsetele juhtidele väljaõpet ja harjutusalasid; tuletab meelde, et tariistude ehitamine ja ajakohastamine annavad olulise panuse territoriaalsele ühtekuuluvusele ja majanduslikule lähene misele, märkides, et ELi tariistutesse investeeritakse kriisieelse ajaga võrreldes jätkuvalt väga vähe; rõhutab sellega seoses, et on väga oluline tagada, et asjakohased rahastamisallikad tehtaks tulevaste aastate jooksul tariistude ajakohastamise ja liiklusohutusmeetmete jaoks kättesaadavaks ning neid kasutatakse muu hulgas väiksemate ja mahajäänud piirkondade toetamiseks ning suutlikkuse kasvatamiseks. 2021.–2027. aasta kavandatud mitmeaastase finantsraamistiku kontekstis on eriti oluline täielikult ära kasutada kõigi saadavalolevate rahastamisvahendite (Euroopa ühendamise rahastu 2020. aasta järgseks perioodiks, programm „Euroopa horisont“, kavandatud digitaalse Euroopa programm jne) võimalused ja optimeerida sünergiaid;

Euroopa automatiseeritud ühtse turu tagamine – kohalike ja piirkondlike omavalitsuste roll

11. kiidab heaks ELi ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse tegevuskava õigeaegse esitlemise ning turvalise ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse kasutuselevõtu toetamise õigus- ja poliitikaraamistike järkjärgulise lõpuleviimise;
12. rõhutab, et iseseisvust lahenduste valdkonna seadusandjad peaksid tegema koostööd transpordikorralduse ja sõidukite arenduse valdkonna sidusrühmadega; komitee kutsub üles rakendama ka selles kontekstis mitmetasandilise valitsemise põhimõtet, tuletab meelde, et liikuvuse ja transpordi eest vastutavad kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused, kes tegelevad liikuvuse põhimõtete koostamise ja rakendamise ning oma piirkonna ühistranspordi pakkumise eest;
13. märgib, et lühikese aja jooksul on poolautomaatsete juhtimislahenduste kättesaadavus kasvanud, ning rõhutab, et nende tehnoloogiate jaoks on võimalikult kiiresti vaja kindlat õigusraamistikku;
14. kinnitab oma toetust ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse katsetamise paremale piiriülesele koostööle ning soovib, et tulevased koostööfoorumid tagaks kohalike ja piirkondlike omavalitsuste nõuetekohase osalemise;

Mõju ühiskonnale ja majandusele

15. rõhutab, et automatiseeritud liikuvus muudab ühistranspordi konkurentsivõimelisemaks tänu ilma sõiduplaanita nõudluspõhistele, personaliseeritud, jagatud, kvaliteetsetele ja energiatõhusatele liikuvusteenustele nii asulate sees kui ka väljaspool. Sellise arengu eeltingimuseks on tehnoloogia ja õigusraamistiku omavahel kooskõlastatud arendamine;

16. märgib, et vähem arenenud äärepoolsetes ja äärepoolseimates Euroopa piirkondades võimaldavad digitaalsete lahendustega autojagamise, sõidujagamise ja kokkuleppeveo teenused kohalikel elanikel jõuda kaugemal asuvatesse keskustesse väiksema keskkonnamõjuga ning hoiavad samas ära rahvastikukao; rõhutab eriti automatiseeritud liikuvuse potentsiaali pakkuda ühendusi ja vähendada liikuvuse kulusid hõreda asustuse ja demograafiliste probleemidega piirkondades; märgib siiski, et kasutajasõbralike süsteemide kavandamisel, arendamisel ja testimisel tuleks arvestada eakate kasutajate vajadusi;

17. kordab, et automatiseeritud liikuvuse sotsiaalset ja keskkonnamõju tuleks uurida katseprojektide abil; teeb ettepaneku, et sellised reisijate- ja kaubaveo katsed toimuksid järk-järgult ja kontrollitud tingimustes, et automatiseeritud sõidukid leiaksid laialdase heakskiidu; juhib tähelepanu ka sellele, et eriline toetus tuleks ette näha piirkondade jaoks, kus automatiseeritud liikuvusele ülemineku sotsiaal-majanduslik mõju on tõenäoliselt suurim;

18. pöörab tähelepanu asjaolule, et automatiseeritud liikuvuse edendamise ja omaksvõtmise seisukohalt on oluline haridus ja teadlikkuse suurendamine. Konkreetselt tuleks peale sõidukijuhtide ka kõigile teistele liiklejatele õpetada tehisintellekti peamisi põhimõtteid ja toimumisviise, kuna see on automatiseeritud liikuvussüsteemide peamine komponent;

19. rõhutab, et nii asulasiseses kui ka asulatevahelise automatiseeritud kaubaveo transportööri- ja nn viimase teelõigu funktsioonid toovad kaasa põhjalikud muutused tarneahela kontseptsioonides;

20. rõhutab, et paljurahvuselises Euroopa Liidus tuleks rakendada laialdaselt ja hõlpsasti mõistetavaid automatiseeritud transpordilahendusi, sh universaalne märgistus;

21. annab nõu, et Euroopa linnade ja suurlinnade planeerimise, linnadevahelise transpordi planeerimise ning regionaalplaneerimise tavad peaksid hõlmama automatiseeritud transpordile ja liikuvusele määratud piirkondi ning juhti mitteabistaval või mitteautomatiseeritud liikuvusel põhinevate plaanimistavade ümberhindamist; soovitab enne koostada uuringu automatiseeritud liikuvuse tagajärgede kohta seoses suurlinnade piirkondade linna- ja regionaalplaneerimisega, näiteks automatiseeritud liikuvuse tõhus kasutamine toob kaasa suurema hulga parkimiskohtade kättesaadavuse, mistõttu tuleks ka linnaplaneerimise metoodikad üle vaadata; Oluline on parandada territoriaalse programmitöö vahendite raames jalakäijate ja ratturite juurdepääsu iseäranis ühistranspordipeatustele, luua turvalised ning kõigile (jalakäijatele, jalgratturitele) juurdepääsetavad ja atraktiivsed parkimisalad ja -kohad ning võimalusel ka transpordisüsteemi sõlmpunktidesse jalgrataste ühiskasutuse teenused; rõhutab, et automatiseerimise kasutuselevõtt on vajalik ühistranspordi võrgustike parandamiseks ja nende sotsiaalse ning majandusliku tõhususe ning kasutamise täiustamiseks;

22. toonitab siiski, et linnalise liikumiskeskonna probleeme ei saa lahendada üksnes valdkondliku lähenemisviisi abil ja et arvesse tuleb võtta transpordipoliitika linnamõõtme seost ruumilise planeerimise laiemaga käsitusega, et mitte ainult parandada linnatransporti ja taristut, vaid võidelda ka valglinnastumise vastu ning vaadata läbi linnade ja nende lähiümbruse suhe;

23. nõustub, et automatiseeritud liikuvuse puhul on soovitatav rakendada võimalikult kõrgeid kvaliteedistandardeid; lisab, et kuigi ohutus on alati esmatähtis, on see ka tihedalt seotud tõhususega;

24. tervitab kohalike ja piirkondlike omavalitsuste ulatuslikumat kaasamist liiklusohutuse valdkonna meetmete määratlemisse. Komitee on seisukohal, et sellisele ulatuslikumale kaasamisele peaks lisanduma ka selgitused strateegiate, programmide ja meetmete vormi kohta, eelkõige rahastamise osas, et võimaldada piirkondadel neid rakendada;

25. märgib, et linnades võib automatiseeritud sõidukijuhtimine oluliselt suurendada maanteeliiklust ja ühistranspordi kasutamist. Konkurentsivõimelise ühistranspordi seisukohalt on tähtis, et käsitlust „liikuvus kui teenus“ arendatakse samas tempos automatiseeritud sõidukite tehnoloogia arenguga. Automatiseeritud sõidukeid tuleks vaadelda ühe elemendina laiemas liikuvuses käsitluses, mis rajaneb selgel arusaamal liikuvuse kui teenuse suhtest kestliku arengu kohalikkude, piirkondlikkude ja riiklikkude perspektiivi;

26. tõdeb ühtlasi, et komisjon on siiani pööranud palju tähelepanu autovedudele maanteel, ent automatiseeritud süsteemid on arendamisel ka ühis- ja eratranspordi mitmetes vormides;

27. kutsub üles toetama ühendusi ja koostalitlust ühistranspordiga ja eri transpordiliikide vahel sihipäraste meetmete abil;

Digikeskkonna areng – võimalused ja probleemid

28. märgib, et 5G tehnoloogia ei ole veel kõikjal kättesaadav ning 3G ja 4G lahendustega on võimalik sõidukeid tõhusalt ühendada; soovib, et sõidukite vahelisi laialt kasutatavad otseühenduse tehnoloogiaid tuleks toetada;

29. märgib, et mõned rahalised ja rakendamisalased takistused maanteede füüsilise taristu arendamisele saab kõrvaldada digiteerimise abil; soovib selle kasutamist, kuna digitaalse taristu täiustamine on soodsam, tagab paremad ja ajakohasemad digiteeritud kujutised ning sellel on potentsiaal ühendada avaliku ja erasektori arendusi;

30. soovib arukate teesüsteemide ja sõidukite lihtsamat ja üldisemat ühendamist (Waze, Google'i liiklusandmed jne);

31. ootab väga nutitelefone ja nutiseadme vahelise side olemasolu ja toimimist, mis laiendab juhiabitehnoloogiaga ja automatiseeritud liikuvust ning aitab liikluskorralduse meetmeid tõhustada; tõdeb samuti, et selles võrgus kogutud andmed võimaldaksid linnavõimudel paremini mõista linnalogistika vajadusi, aitaksid parandada liikumiste tõhusust ja määratleda sobivamad marsruudid, mida mööda liikudes saastaksid sõidukid vähem;

32. tuletab meelde, et automatiseeritud liikuvuse jaoks kasutatavate kaartide ja andmebaaside ajakohastamisel tuleks eelistada Euroopa päritolu lahendusi, ning julgustab selles valdkonnas kasutusele võtma ELi-ülese lähenemisviisi;

33. juhib tähelepanu asjaolule, et seoses väliste tegurite mõjuga (nt lumi, udu ja vihm) ei saa alati tagada, et nii inimestest juhid kui ka juhiabisüsteemidega varustatud või kõrgema automatiseerituse tasemega sõidukid tunneksid hõlpsasti ja usaldusväärselt ära teemärgised ja liiklusmärgid. Näiteks tugeva lumesaju korral ei saa isegi sellise tänavakoristuse puhul, mille eesmärk on teede peaaegu täielik vabastamine jääst ja/või lumest, vaatamata kõikide vahendite kasutamisele tagada, et teed oleksid ööpäevaringselt lumevabad. Kui eesmärk on osaline tänavakoristus, mille puhul lükatakse suurem osa värsket lund tee äärde ja ülejäänud lumi sõidetakse kõvaks, et tekiks kõva kate, ei ole maapinnal asuvate mis tahes tähiste nähtavus tagatud. Tuleb välistada teede hoolduse eest vastutavate organite vastutus õnnetuste korral, mille põhjus on juhiabisüsteemidega varustatud või kõrgema automatiseerituse tasemega sõidukite poolne väärtõlgendamine, sest niimoodi lükatakse ebaõnnestumisriski autotööstuse juhiabisüsteemidelt teede hoolduse eest vastutajatele;

34. rõhutab, et on vaja sõidukitevahelist andmevahetust ning teemärgistuste ja liiklusmärkide, sh avalike ruumide nimeviitade arendamist ja ühtlustamist. Automatiseeritud sõidukite puhul eeldatakse, et kohalikud liikluseeskirjad ja kaardid on väga heal tasemel;

35. märgib, et paljud liiklejad, sh vähekaitstud liiklejad, nagu jalgratturid ja jalakäijad, võivad jääda võrku ühendamata ning et igas arukaid sõidukeid käsitlevas õiguslikus, digitaalses ja füüsilises raamistikus tuleb segaliiklust arvesse võtta;

36. rõhutab, et riigiasutused ja sõidukiparkide operaatorid peaksid olema valmis ohjama automatiseeritud liikuvusest tulenevat elektrisudu;

37. märgib, et õiglane ja vahetu juurdepääs sõidukite andmetele peaks aitama juhtidel sõiduki kasutusotstarvet välja selgitada ning looma teistele operaatoritele ja teenusepakkujatele ärivõimalusi, ent ilma et see mõjutaks liiklejate õigust privaatsusele ja isikuandmete kaitsele; rõhutab, et kuna kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused on liidu suurimad teedevõrkude käitajad, peavad nad nendele andmetele nõuetekohaselt juurde pääsema. Sellega seoses on oluline, et avalik sektor hõlbustab ja toetab tehtavaid katseprojekte, hoiab ära takistused ja teeb andmed kättesaadavaks;

38. nõuab seepärast meetmeid, millega tagatakse isikuandmete ja kasutajate andmete nõuetekohane kaitse, mis on määrav tegur koostoimeliste, ühendatud ja automatiseeritud sõidukite edukaks kasutuselevõtuks;

39. taotleb ulatuslikumaid meetmeid, et kasutada täielikult ära automatiseeritud liikuvuse ja sõidukitevahelise teabevahetuse võimalused ning saavutada pikemaajalised eesmärgid, nagu vähese heitega täielikult automatiseeritud mitmeliigiline transport, liikuvus kui teenus ning uksest ukseni transport, eelkõige sotsiaalse kaasatuse edendamiseks.

Brüssel, 6. veebruar 2019

Euroopa Regioonide Komitee

president

Karl-Heinz LAMBERTZ
