

Volkswagen käivitas pisut tavapäratu robotakso teenuse

1 kuu tagasi - 21.07.2026 Autor: [Indrek Jakobson](#)

Volkswageni kontserni sõidujagamise ettevõtte MOIA käivitas 15. juulil 2026 Hamburgis pilootprojekti autonoomsete **VW ID. Buzz AD** sõidukitega. Tegu on teenusega avatud linnaruumis ja päris reisijatega, kuid samas ei tasu seda segi ajada klassikalise robotaksoga, mis korjab inimese ukse eest peale ja viib täpselt soovitud aadressile. MOIA lahendus on pigem marsruuttakso moodi asi, mis liigub kindlal alal ja võtab peale mitu sama suunda sõitvat inimest. See on oluline erinevus näiteks Waymo pakutava teenusega.

Kuidas teenus töötab?

Praegu on teenus avatud ainult eelnevalt registreerunud Hamburgi elanikele ning katab üksnes valitud linnaosi: **Winterhude, Barmbek ja Wandsbek**. Sõidud broneeritakse MOIA rakenduse kaudu ning lähikuudel lisandub ka ühendus Hamburgi ühistranspordi rakendusega, mis muudab liikuvuslahenduse ühtseks tervikuks.

Pilootprojekti ajal on sõidud tasuta ning peale- ja mahaminek toimub virtuaalsetes peatustes, mitte ukse ees. Nii saab teenus paremini kooskõlastada mitme reisija liikumise ning hoida sõidud ühisena. Sõidukites on siiski kaasas **turvaoperaator**, kes saab vajadusel sekkuda. Autonoomsus on seega kohal, aga päris üksi sõitmine veel mitte.

Piloodiprojektis on plaanis kasutada kuni **kümmet** autonoomset ID. Buzz AD sõidukit. Mõned allikad viitavad, et alguses liigub neid tänavatel vähem (päris alguses viis), kuid ametlikult räägitakse kuni kümnest sõidukist. Huvi on olnud suur ning ootenimekirjaga on liitunud juba tuhanded inimesed.



Mis see ID. Buzz AD õigupoolest on?

MOIA kasutatav **ID. Buzz AD** on spetsiaalselt jagatud sõitude jaoks loodud sõiduk, ehkki sisuliselt on tegu lihtsalt ID.Buzzi versiooniga. Tähtede „AD“ taga peitub tähendus *Autonomous Driving*, ehk autonoomne sõitmine. Tegemist on MOIA teise sellise masinaga, mis ongi ehitatud just ühissõitude tarvis, varem kasutati VW Crafteril põhinevat MOIA+6 lahendust.

Uus mudel pole lihtsalt teist värvi tavaline ID:Buzz. Selle nina, külgede ja katuse sisse on peidetud terve andurite orkester: **13 kaamerat, 9 LiDAR-andurit ja 5 radarit**. Koos annavad need masinale pideva ja kattuva pildi ümbrusest, nii et kui üks „silm“ ei näe piisavalt hästi, aitavad teised. Selline ülesehitus on nagu mitme nurga alt valgustus, kui üks lamp kustub, ei jää ruum pimedaks.

Isesõitmistehnoloogia tuleb ettevõttelt **Mobileye**. Tehniliselt vastab süsteem **SAE 4. tasemele**, mis tähendab, et määratletud ja väga täpselt kaardistatud alal suudab sõiduk ise sõita. Hamburgi piloodis on aga turvaoperaator endiselt pardal, sest päriselus on ettevaatus sama tähtis kui julgus ning lõppude lõpuks on see ikkagi alles alguse asi.

ALIKE projekt on vundament

Hamburgi katsetus ei ole üksik, vaid osa suuremast projektist nimega **ALIKE**. Seda rahastab Saksamaa digitaal- ja transpordiministeerium ning projekti eelarve oli 2023. aasta teate järgi **26 miljonit eurot**. Projekti juhib Hamburgi ühistranspordiettevõtte **HOCHBAHN**, teadusliku poole eest vastutab **Karlsruhe Tehnoloogiainstituut** ning kaasatud on ka Hamburgi transpordi- ja liikumispöörde amet.

ALIKE kaugem eesmärk on uurida, kuidas autonoomsed nõudepõhised sõidud võiksid tulevikus toetada busse ja ronge. See plaan ei ürita olemasolevat ühistransporti välja süüa, vaid tahab olla selle kõrval nutikas abimees ning projektis arendatakse ja hinnatakse kahte omavahel seotud autonoomset teenust. Pärast MOIA piloodi järgmist etappi alustab HOCHBAHN autonoomsete **HOLON** sõidukite käitamist.

Varasemates visioonides on räägitud isegi kuni **10 000 autonoomsest sõidukist Hamburgis aastaks 2030**. See ei ole aga kindel plaan, vaid pigem varajane nägemus sellest, kui suureks selline süsteem võiks kasvada, kui tehnoloogia, reeglid ja linn valmis on. Selline skaleeritavus on kahtlemata võimalik, kuid kõigepealt tuleb tehnoloogia veatult tööle saada ning suuremad piirkonnad ära kaardistada.



MOIA ei taha ehitada lihtsalt robotaksoäri

MOIA roll on siin veidi teistsugune kui mõnel teisel autonoomsete sõidukite ettevõttel. Firma ei taha luua ainult omaenda robotakso teenust, vaid pakub linnadele, omavalitsustele ja ettevõtetele **võtmed kätte** transpordilahendust. Selle paketi sees on autonoomne sõiduk, Mobileye tarkvara, autopargi haldus ja broneerimisrakendus ehk teisisõnu mitte ainult auto, vaid ka selle aju, ajakava ja töökorraldus.

MOIA-l on Hamburgis juba pikk kogemus tavalise sõidujagamisega ning ettevõtte väitel on alates 2019. aastast nende teenust kasutanud juba üle **11 miljoni reisija**. See kogemus annab ettevõttele tugeva stardipositsiooni, sest autonoomse sõidu teenus ei alga tühjalt lehelt.

Silmapiiril on ka muud linnad

Hamburg on tähtis lähtekoht, kuid MOIA pilk ulatub kaugemale. Ameerika Ühendriikides tehakse koostööd **Uberiga** ning **Los Angeleses** katsetatakse ID. Buzz AD sõidukeid. Kommertsteenuse käivitamine on seal plaanitud 2026. aasta lõppu. Lisaks valmistatakse koos ettevõttega **Beep** ette autonoomset süstikuteenust **Orlandos**.

Samal ajal toimuvad või on algavad piloodid ka **Norras** ja mujal Saksamaal, sealhulgas **Berliinis**. MOIA eesmärk Euroopas on jõuda **2027. aastaks** regulatiivse heakskiiduni, et ID. Buzz võiks täielikult juhita sõita, ilma turvaoperaatorita. Selle sammu taga ootab juba märksa iseseisvam liikuvus.

Reeglid hakkavad järele jõudma

Selliste teenuste areng sõltub mitte ainult tehnikast, vaid ka regulatsioonidest. Hiljuti vastu võetud **UNECE määrus** täisautonoomsete sõidusüsteemide kohta loob esmakordselt rahvusvaheliselt ühtlustatud ohutusnõuded. See on oluline samm, sest kui eri riikides kehtivad ühesugused põhimõtted, muutub selliste teenuste laienemine palju lihtsamaks. Muidu peaks iga linn ja riik leiutama omaenda reeglid autonoomseks liikluseks.

Euroopa robotakso turg läheb tihedamaks

Euroopa autonoomsete sõitude turule lisandub järjest tegijaid. Räägitakse Waymo võimalikust sisenemisest Londonisse, Uberi ja Wayve ootenimekirjast ning Waymo juriidilisest üksusest Saksamaal. Kuna aga tegu on ametlikult kinnitamata

andmetega, tasub seda võtta ettevaatusega ja lõplike järelduste tegemiseks on vaja pisut oodata.

Samas on selge, et Hamburgis toimuv MOIA piloot ei ole üksnes tehniline katse, vaid soov näha, kas autonoomne ühissõit võib saada euroopaliku linna argipäeva osaks samamoodi nagu tramm või buss. Kui see õnnestub, võib tulevikulinna liikuda vähem tühje autosid ja olla rohkem targalt jagatud sõite. Just selles seisnebki kogu ettevõtmise kõige suurem lubadus.

- [Uudised](#)

- [Sõidukid](#)

Pilt

