

NEWS

Käytävältä kadulle

Miten autonomiset koneet liikkuvat nykyään, mikä tekee niistä turvallisia ja mitkä reitit ovat seuraavina vuorossa.

20. heinäkuuta 2026, Tobias Engl



Vähän puolenyön jälkeen lähtöhalli kuuluu koneille. Kiillotetulla lattialla siivousrobotti vetää rataansa, väistää unohtuneen matkatavarakärryn ja palaa linjalleen. Kukaan ei ohjaa sitä. Münchenin lentoasemalla tällaiset laitteet hoitavat yökierroksen vakiintuneena osana toimintaa, noin 2 500 neliömetriä tunnissa.

Päivällä samassa terminaalissa liikkuu toisenlainen autonomia. Elokuusta 2025 lähtien lentoasema ja Lufthansa ovat testanneet Terminaali 2:n satelliittirakennuksessa kahta WHILLin valmistamaa itseohjautuvaa pyörätuolia. Liikuntarajoitteinen matkustaja valitsee näytöltä porttinsa, tuoli rullaa sinne itsenäisesti, vielä palveluhenkilön saattamana, ja palaa sen jälkeen yksin asemalleen. Anturit pitävät etäisyyttä, ja vauhti pysyy leppoisassa 3,5 kilometrissä tunnissa. Pyyynnöstä annettavasta avusta tulee palanen itsenäisyyttä.

Niin erilaisia kuin laitteet ovatkin, niiden sisus on samankaltainen. Laserit ja kamerat mittaavat ympäristöä, asentoanturi pitää koneen reitillään, ja kaiken yllä päättää taso, joka hyväksyy vain sallitut, turvalliset tehtävät. Sama logiikka kantaa jo pitkään myös kaduilla ja jalkakäytävillä.

Kesäkuun 2026 alussa Uber ja tekoälyyhtiö Autobrains ilmoittivat rakentavansa Müncheniin tason 4 kuljettajattomien taksien laivaston NVIDIA:n teknologialla. Yksi testiauto liikkuu jo kaupungissa; kaupallisen toiminnan odotetaan alkavan vielä tänä vuonna. Tällaiset ajoneuvot pärjäävät ilman kuljettajan väliintuloa, mutta liikkuvat vain rajatulla alueella, esimerkiksi Mittlerer Ring -kehätien sisäpuolella.

Hampurissa autonomia on ehtinyt jo illallispöytään asti. Rewen lukuun Starshipin pienet, kuusipyöräiset jakelurobotit rullaavat jalkakäytävillä vajaan kuuden kilometrin tuntinopeudella, ohi roska-astioiden ja pysähtyen punaisiin valoihin. Kaksitoista kameraa, tutka ja syvyysanturit hahmottavat ympäristön, tekoäly ohjaa; hiljaa ja päästöttä lähetti löytää yksin kotiovelle.

Kaiken yllä oven avaa vasta sääntely. Saksa on sallinut tason 4 kuljettajattoman ajon vuodesta 2021 tieliikennelakinsa (Straßenverkehrsgesetz) nojalla, kunhan käytössä on hyväksytty toiminta-alue ja tekninen etävalvonta; pienikin jakelurobotti on oikeudellisesti ajoneuvo ja tarvitsee hyväksynnän. Rakennusten sisällä samasta luotettavuudesta huolehtivat IEC 63327 ja ISO 13482 sekä CE-merkintä ja GS-merkki. Vuonna 2027 EU:n koneasetus korvaa vanhan konedirektiivin.

Tästä alkaa ScreenWayn tehtävä. Autonomisen koneen pitää olla ymmärrettävä - näyttää, mitä se tekee, kertoa ääneen, minne se on menossa, ja sulautua ympäristöönsä. ScreenWay lukee sen tilan vapaasti ja välittää komentoja vain tarkastetun rajapinnan kautta; näyttö ja ääni pysyvät paikallisina, tiedot talon sisällä. Näin autonomiasta ei tule hallinnan menetystä vaan säästettyä aikaa.

Siivousrobotti palaa asemalleen, pyörätuoli odottaa seuraavaa matkustajaa, taksi ajaa kierrosta, lähetti tuo illallisen. Neljä konetta, yksi liike: rauhallinen, tarkastettu, itsestäänselvä.

ScreenWay – Bergx2 GmbH:n tuotemerkki, München. Bergx2 GmbH, vuodesta 1998. Reportaasi · Tilanne heinäkuussa 2026