

NEWS

Från korridoren ut på gatan

Hur autonoma maskiner kör i dag, vad som gör dem säkra och vilka vägar som står på tur.

20 juli 2026, Tobias Engl



Strax efter midnatt tillhör avgångshallen maskinerna. Över det blankpolerade golvet drar en städrobot sin bana, väjer för en bortglömd bagagevagn och tar upp sin linje igen. Ingen styr den. På Münchens flygplats sköter sådana maskiner nattrundan i ordinarie drift, runt 2 500 kvadratmeter i timmen.

På dagen rullar en annan sorts autonomi genom samma terminal. Sedan augusti 2025 testar flygplatsen och Lufthansa två självkörande rullstolar från tillverkaren WHILL i satellitbyggnaden till Terminal 2. En resenär med nedsatt rörlighet väljer sin gate på skärmen, och stolen rullar dit på egen hand, än så länge i sällskap med en servicemedarbetare, för att sedan återvända ensam till sin station. Sensorer håller avståndet, och farten stannar vid behagliga 3,5 kilometer i timmen. Hjälp på begäran blir en bit självständighet.

Hur olika maskinerna än är, liknar deras inre varandra. Laser och kameror mäter upp omgivningen, en lägesgivare håller kursen, och ovanpå fattar ett lager besluten som bara tar emot godkända, säkra uppdrag. Samma logik bär sedan länge även på gata och trottoar.

I början av juni 2026 meddelade Uber och AI-företaget Autobrains att de ska bygga upp en flotta förarlösa taxibilar på nivå 4 i München, med teknik från NVIDIA. En testbil rullar redan i staden; den kommersiella starten väntas redan i år. Sådana fordon klarar sig utan ingrepp men kör bara inom ett fastställt område, till exempel innanför ringleden Mittlerer

Ring.

I Hamburg har autonomin redan kommit fram till middagsbordet. För Rewe rullar små sexhjuliga leveransrobotar från Starship över trottoarerna i knappt sex kilometer i timmen, förbi soptunnor och med stopp vid rött ljus. Tolv kameror, radar och djupsensorer tecknar upp omgivningen, en AI styr; tyst och utan avgaser hittar budet på egen hand fram till ytterdörren.

Men över allt detta är det regelverket som först öppnar dörren. Tyskland tillåter förarlös körning på nivå 4 sedan 2021 genom den tyska vägtrafiklagen Straßenverkehrsgesetz, knutet till ett godkänt driftområde och teknisk fjärrövervakning; även den lilla leveransroboten räknas juridiskt som fordon och behöver ett godkännande. Inomhus står IEC 63327 och ISO 13482 för samma tillförlitlighet, liksom CE-märkningen och GS-märket. 2027 ersätter EU:s maskinförordning det gamla direktivet.

Här börjar ScreenWays uppgift. En autonom maskin ska vara begriplig – visa vad den gör, säga vart den är på väg, smälta in i sin omgivning. ScreenWay läser fritt av dess status och skickar kommandon bara via det granskade gränssnittet; visning och röst stannar lokalt, data stannar i huset. Så blir autonomi inte förlorad kontroll utan vunnen tid.

Städroboten återvänder till sin station, rullstolen väntar på nästa resenär, taxin kör sin runda, budet levererar middagen. Fyra maskiner, en rörelse: lugn, granskad, självklar.

ScreenWay – ett varumärke från Bergx2 GmbH, München. Bergx2 GmbH, sedan 1998.

Reportage · Aktuellt per juli

2026