



Praha, 22. 4. 2024

## První autonomní kamion na dálnici

**MAN je prvním výrobcem užitkových vozidel, který na německou dálnici nasadil autonomně jedoucí nákladní automobil. Testovací kamion ujel na dálnici A9 asi deset kilometrů. Na palubě byli Dr. Volker Wissing, spolkový ministr dopravy, a Alexander Vlaskamp, generální ředitel společnosti MAN Truck & Bus.**

MAN Truck & Bus  
Czech Republic s r.o.  
Marketing & Communications  
Obchodní 120  
251 70 Čestlice

V případě potřeby bližších  
informací kontaktujte:  
Martin Racman  
Martin.racman@man.eu

[www.man.eu](http://www.man.eu)

- **MAN Truck & Bus je prvním výrobcem užitkových vozidel, který získal schválení úrovně 4 pro testování na dálnicích.**
- **Společnost Autobahn GmbH uděluje povolení k testovacím jízdám autonomního nákladního vozidla MAN na dálnici A9**
- **Na vývoji systému autonomního řízení se podílí přibližně 500 inženýrů společností MAN a TRATON Group a bylo již zaregistrováno 133 patentů.**
- **Jízda bez řidiče má potenciál zabránit nehodám způsobeným únavou řidičů, optimalizovat dopravní procesy a čelit současnému nedostatku řidičů nákladních vozidel, kterých chybí přibližně 100 000**

Společnost MAN výrazně pokročila ve vývoji autonomních nákladních vozidel pro nasazení v logistických uzlech a pro jízdy mezi těmito uzly bez řidiče. Nejnověji se MAN stal prvním výrobcem užitkových vozidel, který získal povolení k testování úrovně 4 podle německého zákona o autonomním řízení pro autonomní jízdu na německých dálnicích.

Objemy přepravovaného zboží a zejména doprava mezi logistickými centry, jako jsou sklady velkých internetových obchodních domů, neustále rostou. Využití autonomních nákladních vozidel je pro toto odvětví nákladní dopravy obzvláště vhodné: přispívají k bezpečnosti silničního provozu tím, že jsou schopna zabránit nehodám způsobeným únavou řidiče (např. nárazu zezadu do vozidla jedoucího vpředu), jezdí vždy velmi efektivně a lze je dokonale začlenit do úzce synchronizovaných logistických procesů - nejsou totiž

závislá na povinných přestávkách řidiče. Z dlouhodobého hlediska může efektivní využívání autonomních nákladních vozidel snížit celkové provozní náklady o 10 až 15 %. Nová technologie by také mohla zmírnit nedostatek řidičů nákladních vozidel (jen v Německu již nyní chybí až 100 000 řidičů nákladních vozidel).

„Dnes děláme další velký krok směrem k autonomním užitkovým vozidlům, což je vedle přechodu na pohon bez emisí CO2 druhé velké téma budoucnosti. Letos poprvé zavádíme testování prototypů na dálnici. Od roku 2025 budou následovat další projekty pro přepravu mezi logistickými centry, ale poté budou následovat typické zákaznické aplikace. Tím se do konce desetiletí přiblížíme masové výrobě autonomních nákladních vozidel. Zákon o autonomním řízení dává našemu odvětví potřebnou jistotu při plánování. Při zavádění autonomního řízení nákladních vozidel však musíme také úzce spolupracovat s provozovateli infrastruktury, jako je například společnost Autobahn GmbH. Autonomní řízení můžeme na silnici dostat jen společně,“ říká Alexander Vlaskamp, předseda představenstva společnosti MAN Truck & Bus SE.

„Autobahn GmbH des Bundes hraje klíčovou roli v autonomním řízení na německých dálnicích,“ vysvětluje Dirk Brandenburger, technický ředitel společnosti Autobahn GmbH des Bundes (společnost odpovědná za německé dálnice a největší evropský provozovatel dálnic). „Nejenže umožňujeme autonomní jízdu na některých úsecích dálnic, ale také aktivně podporujeme propojení a komunikaci mezi dálniční infrastrukturou a vozidly pomocí tzv. kooperativních inteligentních dopravních systémů. To má zásadní význam pro povolení, a tedy i pro bezpečnost autonomních vozidel na silnicích.“

Než Spolkový úřad pro motorová vozidla počátkem dubna oficiálně udělil společnosti MAN povolení k testovací jízdě prvního autonomního nákladního vozidla, společnost Autobahn GmbH v rámci žádosti o povolení k testování přezkoumala koncept společnosti MAN. V budoucnu bude společnost Autobahn zodpovědná také za schvalování provozních ploch na dálnicích pro sériovou homologaci autonomních vozidel. Dopravce definuje trasy, na kterých budou jeho nákladní vozidla s funkcí autonomního řízení jezdit, a společnost Autobahn GmbH následně prověří, zda jsou tyto trasy vhodné pro provoz těchto vozidel.

## **Dlouholeté zkušenosti s vývojem autonomních vozidel**

MAN je již dlouho „motorem“ autonomního řízení prostřednictvím různých výzkumných a vývojových projektů. V letech 2017 až 2019 vyvinul a testoval elektronicky propojená nákladní vozidla ve společném projektu s DB Schenker (tzv. platooning). Tyto mimořádně bezpečné a hospodárné jízdy dvou nebo více vozidel seřazených v krátké vzdálenosti za sebou byly více než šest měsíců testovány v běžném nákladním provozu na dálnici A9 mezi Neufahrenem a Norimberkem. V letech 2019 až 2023 byl s partnery Deutsche Bahn, Fresenius University, University of Applied Sciences a Götting KG realizován projekt ANITA, který se zaměřil na kompletní digitální integraci autonomního nákladního vozidla do logistického procesu překládání kontejnerů ze silnice na železnici. A od roku 2022 pracuje MAN společně s Autobahn GmbH a dalšími partnery z oblasti průmyslu, vědy a technického testování na projektu ATLAS-L4 (vývoj autonomního nákladního vozidla pro použití v dálniční dopravě mezi logistickými uzly). Zde se již konkrétně realizuje zákon o autonomním řízení, který byl v Německu přijat v roce 2021 a který umožňuje jízdu bez řidiče na jasně definovaných trasách a s technickým dohledem. Na konci projektu se plánují praktické zkoušky prototypu s bezpečnostním řidičem na dálnici. Doposud si MAN nechal zaregistrovat 133 patentových přihlášek v oblasti autonomního řízení, z nichž 33 bylo potvrzeno. Účástí v projektech @CITY, Belntelli a MINGA se MAN podílí také na vývoji automatizovaného řízení městských autobusů.

Na obrázcích

01 - „Dnes děláme další velký krok směrem k autonomním užitkovým vozidlům, což je vedle přechodu na pohon bez emisí CO2 druhé velké téma budoucnosti,“ řekl Alexander Vlaskamp, jednatel společnosti MAN Truck & Bus.

02 - První jízda zkušebního autonomního nákladního vozidla na dálnici: Dr. Volker Wissing, spolkový ministr dopravy, a Alexander Vlaskamp, jednatel společnosti MAN Truck & Bus, byli na palubě zkušebního nákladního vozidla, které ujelo přibližně deset kilometrů po dálnici A9 mezi křižovatkami Allershausen a Fürholzen.

03 - Po první jízdě autonomního nákladního vozidla na dálnici v běžném provozu (zleva doprava).

04 - Alexander Vlaskamp (vpravo), jednatel společnosti MAN Truck & Bus, vysvětluje technologii autonomního tahače MAN spolkovému ministru dopravy Dr. Volkeru Wissingovi.

05 - MAN Truck & Bus je prvním výrobcem užitkových vozidel, který získal povolení k testování nákladních vozidel s autonomním řízením úrovně 4 na dálnici.

06 - Dálniční úseky v jižním Německu, na kterých může MAN testovat autonomní nákladní vozidla na základě certifikátu společnosti Autobahn GmbH.