

多地高速电子屏提醒“慎用智能辅助驾驶”

有司机开智驾打游戏睡觉 交警称有误判风险应慎用

“车流量大,请勿使用智能驾驶”“高速路况复杂,慎用辅助驾驶”……连日来,安徽、浙江、江苏等地高速电子屏提醒慎用智能驾驶。记者梳理发现,近年来,交警部门已经披露了多起由智驾引发的交通事故,轻则车头受损,重则有人丧命。

多位汽车专家指出,智能驾驶重在“辅助”,不等同于无人驾驶。当“人机共驾”悄然渗透进日常出行时,各地提醒驾驶人慎用智驾,并非对科技进步的否定,而是在矫正安全方向盘。



网络图片

A 有司机高速路开智驾剪指甲

今年1月,江苏交警在春运交通安全知识短视频中特别提醒,开启智能辅助系统后,仍然可能出现场景无法识别、不识别、目标丢失等问题,如果驾驶人不果断采取措施,后果不堪设想。

然而,盲目相信智能驾驶而置安全于不顾的驾驶人仍有不少,甚至可能威胁到同乘人员的人身安全。

记者在社交平台上检索发现,有网友曾吐槽坐顺风车时遇到“司机一上高速就开智驾睡觉”等情况。还有人称,顺风车车主开了辅助驾驶之后在玩手机、刷视频、打游戏。

近日,来自江苏的网友称,其搭乘嘀嗒出行顺风车时发现,司机在高速上开启辅助驾驶后直接脱手,“车速大概每小时100公里,司机开着开着就剪起了指甲,还抽了根烟。”

对此,4月8日,嘀嗒出行平台客服向记者证实了此事,“已找到涉事车主并对其账号进行封禁处理,我们对于违反平台公约的车主都会严格监管。”至于嘀嗒出行对车主使用智能辅助驾驶的相关要求,该客服称,“平台也是遵循交通法来规定的。”

B 因智驾分心交通事故频发

因智驾分心引发的交通事故,屡次见诸报端。

南京交警2024年11月发布一起案例,高速五大队接群众报警称,在机场高速宏运大道匝道出口处发生一起事故,无人受伤,但车不能动了。接警后,民警火速赶往现场,发现一辆苏A牌照银色新能源汽车的车头撞坏护栏和防撞桶,车头严重受损。

经询问,驾驶人孔某称其当日12时许,驾车沿宁宣高速由南往北行驶,过了机场高速收费站后,为使驾驶更便捷,他使用了车辆辅助驾驶功能(车道保持和定速巡航)。途中,孔某有点犯困打瞌睡,完全没有操控车辆、关注路况,撞上了道路右侧的护栏和防撞桶,才被吓醒。

随后,民警对孔某进行了严肃的批评教育,告知其车辆自带辅助驾驶功能并不代表驾驶人可以完全不关注操控。

4月8日,从业超20年的资深交警李警官表示,不可否认,智驾模式有其优势,例如能感应前车急刹、侧方车辆变道等,但路况是千变万化的,智驾模式并不能完全覆盖。

“作为道路交通管理者,首要工作目标是安全,我们对智驾保持审慎态度。”李警官提到,目前有地方在车速较慢的城市道路测试无人驾驶,“测试则意味着新鲜事物还需要不断磨合、迭代升级,才能减少很多问题。”

什么场景适用智驾模式?他举例称,新手司机停车不是很熟练的情况下,或者在车速较慢的交通环境中,可以适度使用,“但还是要随时做好接管车辆的准备”。

C 专家称智能驾驶不等同无人驾驶

小王是广州一所高校的大学生,平时会驾驶理想汽车到周边游玩。他告诉记者,有时候会在高速公路上使用智驾模式,“长途开高速会让人很疲惫,所以我偶尔用智驾辅助偷懒,让双手离开方向盘,稍微休息一下。”

还有新能源车车主向记者表示,品牌方并未进行过“智驾培训”“智能辅助驾驶科普”等,“我是提了车之后上网看视频学习的。”

根据工信部2022年3月起正式实施的《汽车驾驶自动化分级》标准,自动驾驶分为6个等级,从L0级到L5级。其中,L0至L2级为组合驾驶辅助,系统辅助人类执行动态驾驶任务,驾驶主体仍为驾驶人,L3至L5级才是自动驾驶。而目前市面上车企宣传的辅助驾驶功能,均属于L2级。

多位汽车专家介绍,汽车系统仅在车辆纵向的加减速、横向的转向等方面起辅助作用,“主要驾驶动作,如实时把控方向盘、踩油门刹车等仍需驾驶人监督,在必

要时及时接管。”

国际智能运载科技协会秘书长张翔指出,NOA(智能辅助驾驶)这类功能与传统汽车不同,在长时间高速驾驶中,方向盘可自动转动,易使驾驶人产生沉浸感。理论上,只要驾驶人及时接管车辆就不会有问题。然而,智能汽车的整套控制系统并非由人直接控制,驾驶人的操作需经过域控制器或决策系统计算后发布指令。

在武汉理工大学汽车学院副教授杨胜兵看来,辅助驾驶虽能减轻人的体力和脑力负担,但不能完全取代人来保障安全。

4月1日,应急管理部发文指出,随着智能辅助驾驶功能成为不少新能源车辆的“标配”,很多驾驶人对此产生依赖性,出现手离方向盘、分心睡觉等危险行为,埋下安全隐患。“行业在发展,技术在进步,但越是如此越要心存敬畏。”其强调,“要反思当前公众对车辆智能辅助驾驶功能的认知偏差。”

D 进出隧道、施工等路况都要慎用

受访专家提醒,目前的智能驾驶不是自动驾驶,不要对智能驾驶有不切实际的期待,进出隧道、施工、夜晚、急弯大弯、车道变窄等路况都应该慎用。

北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔认为,如今处于传统汽车向智驾汽车的过渡阶段,智驾还不成熟,司机不可过度沉迷于智驾,应保持清醒的状态,随时准备接管。“特别是一些施工路段,这种提醒更为必要,目前的智驾不能百分百处理这种情况,自动紧急制动也无法保证所有场景都能起作用。”

汽车工程师何先生则表示,目前智驾的争议主要是认知矛盾,智驾水平还不足以让人脱手,但很多消费者却认为它可以替人开车,对智驾有不切实际的期待。即使有正确认知的驾驶员,在经历过较长里

程的安全智能驾驶后,也会产生麻痹情绪,放松警惕。

对于何种路况需要慎用或者避免使用智能驾驶,何先生提醒,施工路段、夜晚驾驶、大弯急弯、车道变窄等路况都要慎用。另外,进出隧道时,突然的光线变化会影响传感器感知,也一定要注意。

记者采访了多位车辆具备智能驾驶功能的车主,有车主表示,确实像何先生所说,虽然明知智能驾驶只是辅助,但在使用多了之后偶尔会放松警惕;也有车主提到,自己只会在高速车辆较少时使用智能驾驶,缓解驾驶疲劳,但肯定会随时注意路况。还有多位车主提到,即使不考虑安全因素,车辆较多的复杂路况也不会使用智驾,因为很多智驾变道犹豫,体验并不好。(据《南方都市报》)