



车道偏离预警 你懂如何使用吗

L3级或以上的自动驾驶什么时候可以实现?不同国家、不同企业有不同答案。L2级或以下的驾驶辅助技术则已经开始出现在量产车型上,能让驾驶变得更加简单,减少驾驶操作,并进而提升安全性。事实是否如此?这一次,笔者测试了车道偏离预警系统。

A 何为车道偏离预警系统

通过摄像头、雷达、传感器,系统能够识别马路上的划线。当车辆偏离行驶路线,车轮碾压到划线时,系统会发出报警,并给予方向盘一个反方向的力矩,让车辆重新

回到原来的行驶路线上。报警方式视车企不同而有不同:有声音报警,有震动方向盘报警,有震动座椅报警,还有声音和震动“双管齐下”的。

B 测试过程:系统会主动“纠偏”

在安全前提下,笔者有意让车辆“跑偏”,该系统都是第一时间介入,发出清晰的报警声,并给方向盘一个清晰的反向力矩。这个方向力矩并不大,仅足够车辆缓慢地回归原来的行驶路线上。假如此时,驾驶员“坚定”地把握方向盘,这一反向力矩在稍微尝试之后,便会消失——驾驶员的意图和动作会被视为第一优先执行的操作。这一反向力矩在车轮驶离划线之后,就会消失。

注意,该系统只是在车辆偏离行驶路线时激活,而不会确保车辆行驶在准确的行驶路线上。放任不管,让该系统来控制车辆,那么车辆会在两条划线中间走一个轻微的“S”线。换言之,该系统只是起到一个“纠偏”功能,而没有“循迹”功能。

该系统的“纠偏”更多是给驾驶员一个提醒,让驾驶员迅速回过神,接管驾驶,让车辆回到正确的行驶路线上。

C 测试结论:让驾驶变得更加简单

测试下来,在城市道路,到底该不该用车道偏离预警:新手建议激活使用,“老司机”则可用可不用。而在高速路上,建议全程激活该系统,多多使用。

近段时间,自动驾驶非常火爆。自动驾驶要走出实验室,走进到人们生活当中,还需要漫长的道路要走。但车道偏离预警、自适应巡航、自动泊车等自

动驾驶“基础技术”普及,不会有什么难度,因为它们在当前阶段就能够满足对交通工具使用便利性的根本要求,能够作为一项安全配置出现。

车道偏离预警是不是让驾驶变得更加简单和安全?笔者的答案是“YES”。如果你的车上也有这一系统,可以多多体验一下。

D 高速路:相当有用

高速测试是在稍早的春节期间,笔者驾驶车辆往返于广东和福建,行程超过2000公里,其中高速路超过1800公里。一路使用下来,最大感受:穿州过省,长途自驾,车道偏离预警相当有用。笔者统计了一下,全程有三次,在驾驶员分心或没有察觉的情况下,系统激活并主动“纠偏”。当感觉方向盘突然有个反向力矩时,驾驶员才发现自己不知不觉已经轻微跑

偏。在高速路上,车辆轻微跑偏,车轮压到划线时,轮胎会发出更大的胎噪,悬挂传来清晰的震动。在没有车道偏离辅助系统时,驾驶员都靠这些“征兆”来发现走偏,这需要经验积累。有了车道偏离辅助系统,即便是新手,也能够第一时间知道车辆已经跑偏,这就是科技进步带来的好处。

(据新华网)

“礼让斑马线”应是全民自觉

斑马线是行人过街的安全线,机动车礼让斑马线是驾驶人的法定义务。然而长期以来,一些机动车行经斑马线时不减速、不停车,结果造成人车混杂、道路拥堵,严重的甚至诱发道路交通事故。日前,公安部印发《关于进一步加强机动车不礼让斑马线治理工作的指导意见》,要求各地公安交管部门持续深化拓展机动车不礼让斑马线治理工作,建立常态长效机制,确保人民群众平安、顺畅出行。

“礼让斑马线”的本质是以人为本的道路交通治理观。这一观念不仅要求兼顾效率,还要重视伦理,即机动车不费人力,且更加危险,让它等一等、让一让,总体效用是更好的。也就是说,在“人”“车”遇到具体冲突时,路权分配的指导原则是行人优先于非机动车、非机动车优先于机动车,行人拥有最高路权(优先通行权)。有些人质疑,这会不会造成通行效率低

下、加剧交通拥堵?这关系到如何界定效率,它不仅指道路流量的效率,也包括道路安全上的效率。公安部近3年来的数据显示,机动车未按规定让行导致事故占90%,远高于行人违章事故的比例,足以证明“礼让斑马线”的必要性。而自从公安部去年4月开展不礼让违法行为集中整治以来,有关数据测评显示,36个大城市中有21个城市通勤日高峰拥堵程度下降、高峰期平均车速小幅上升,也充分说明其对道路流量效率的提升有正向作用,是确保道路顺畅的重要手段。

加强斑马线治理,也是城市交通治理的一个重要切入点和突破口。如今,随着经济社会发展,城市规模持续扩张,交通拥堵、出行难等问题有从大城市向中小城市蔓延之势,一个很重要的原因就是斑马线的作用未得到充分体现。比如城市交通建设有时候重规模、轻完善,未充分考虑到人流量和视野盲区等因素,没有设置左转、右转

指示灯,没有铺设斑马线,没有预告、提示、警示标志,直接导致了行人“见缝插针”,机动车不能提前察觉,这要求各地公安交管部门应对所有路口进行全面排查,确保斑马线应划必划、信号灯应设必设,且符合国家或行业标准。另外,有些地方即便铺设了斑马线,却依然存在比较明显的人车冲突,是因为红绿灯和监控设施不完善,特别是机动车在没有明确禁止标识的情况下可以直接右转,红绿灯等待时间过长等,这都需要具体问题具体分析,进行有针对性的优化。

构建斑马线上的安全文明,归根结底在于人。城市道路宽了,配套齐了,人们遵守秩序的意识也要跟得上才行。以前,很多机动车在斑马线前不减速、不停车、未避让,原因在于违法成本太低,只要不构成事故,就不扣分不罚款。对此,应该强化宣传和治理不礼让违法典型案例,推动公交车、出租车、公务车等重点车辆带头礼让,

轻则像西安那样“报告至当事人单位”,重则像北京“罚款200元、扣3分”、杭州“一次扣10分”等,用强力手段规范驾驶员的自觉。另一方面,行人不遵守红绿灯、乱穿马路等,也是导致交通事故频发的重要原因,这就需要加强对行人、非机动车闯红灯等违法行为治理,并适时组织整治行动。要深化科技应用,推广不礼让抓拍系统,试用闯红灯抓拍警示设备,进行曝光。还要推动社会共治,推动建立信用惩戒机制,让失信者“寸步难行”,从而引导交通参与者自觉守法。

“礼让斑马线”不仅关乎“礼”,更是“法”的体现。相关部门要通过各种途径、多种形式加强法律法规的宣传,使其深入人心,使驾驶员面对斑马线时不能闯、不敢闯、不想闯,行人也能自觉养成珍爱生命、遵守法律的规则意识。如此,才能促进文明新风尚的养成,让斑马线成为安全线。

(据新华网)