



# 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”地把握住方向盘，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，因为它们在现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，建立常态长效治理机制，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的事故占 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）