



无人驾驶汽车的梦想，或将搭乘

5G技术逐步走向人类生活，变为现实。5G，即第五代移动通信技术，是4G之后的延伸，其传输速率将比4G高出一千倍，以往需几分钟下载的视频

一秒钟就能下载完毕。从行业应用看，5G因高带宽、低时延、大容量数据传输特性，被视为未来物联网、车联网等万物互联的基础。



随着近期工业和信息化部正式发放5G商用牌照，业内认为，5G技术的落地将会为无人驾驶的大规模落地赋予更多可

能性。

那么，5G牌照的发放，真的是无人驾驶技术实现商用的“加速器”吗？

5G时代 无人驾驶汽车梦想将照进现实

3年后有望实现量产

“无人驾驶”3年后有望实现量产

据研发无人驾驶地图的四维图新工作人员透露，目前，中国的无人驾驶还处在单车智能技术开发的层面，即大部分研发企业还处在3级上。针对与这一级别的无人驾驶，是由人控转向车控的开端，目前仍面临许多单车技术问题。

上述工作人员表示，5G时代，对目前无人驾驶技术的影响并不大，因为现在我国的无人驾驶还处在集中研发单车智能技术问题上。

“无人驾驶作为一个庞大的产业链，它从来都不是某一个行业、一家车企所能解决的问题。自动驾驶作为人工智能中的一种，作为5G应用场景中最明晰、最容易落地的行业领域之一，我们从未怀疑它的到来，它会彻底改变人们驾驶出行模式，大幅度降低交通事故概率，但在具体时间表上，真正量产还需要3年以上的时间。”他说。

值得注意的是，随着5G真正实现商用化后，其对无人驾驶的影响必定最大，在智能交通、车路协同、车联网整体生态的建设，甚至是智慧城市建设方面都将起到至关重要的作用。

我国无人驾驶汽车或搭载5G技术实现弯道超车

无人驾驶汽车与5G网络关系密切，想要实现完全无人驾驶是离不开新一代网络通信技术的支持的，各家车企对于两者的融合发展也报以巨大期待。从特斯拉、福特、比亚迪等越来

越多的车企加入到无人驾驶技术的深层次研发和测试中。

“目前为止，全世界唯一进行量化生产无人驾驶的车型是奥迪A8。”业内专家说，这一车型的无人驾驶技术目前已稳定在3级，即特定条件的自动驾驶功能，司机可以在特定情况下双手离开方向盘。其出厂国正在进行道路交通、配套设施的改造。

值得明确的一点，对于国内无人驾驶的研发情况，中国并不落后于国外。从吉利、上汽等中国自主品牌车企，到蔚来汽车、威马汽车等“造车新势力”，再到百度、腾讯、阿里等互联网巨头，都在纷纷加大力度投入无人驾驶的技术研发与产品落地。

中智行联合发起人、总经理陈章宁说，如今，国外的无人驾驶主要是通过企业来推动产业，相比之下，中国正在布局全方位、全产业链，共同推进无人驾驶，这让中国无人驾驶在政策法规、基础设施、构建成本等方面都具有优势。

他认为，放眼全球范围，目前，

中国在5G领域排第一、AI领域排第二，借助产业共融，即通过“5G第一+AI第二+中国速度”应可更快实现“中国式无人驾驶”的落地，让中国无人驾驶后来者居上实现换道超车。

2016年底，工业和信息化部、财政部发布的《智能制造发展规划(2016~2020年)》指出，将智能网联汽车作为创新发展重点。2018年初，国家发改委发布的《智能汽车创新发展战略(征求意见稿)》指出，智能汽车已成为汽车产业发展的战略方向……

据了解，目前，北京已下发了首批11个自动驾驶路测牌照，宝马也将正式量产无人驾驶的目标定在2021到2024年。“法律法规亟待完善，但因自动驾驶牵扯的上百个细节行业，因此，大家都在摸着石头过河，提早完善细节，将对未来的无人驾驶有更具象的帮助和指导。”上述业内人士表示。

无人驾驶门槛较高 技术、安全是主要问题

当前，多家企业正在特定应用场景下测试自主研发的无人驾驶技术。在5G技术的加持下，无人驾驶又将跨过哪些门槛，才能让梦想何时照进现实？

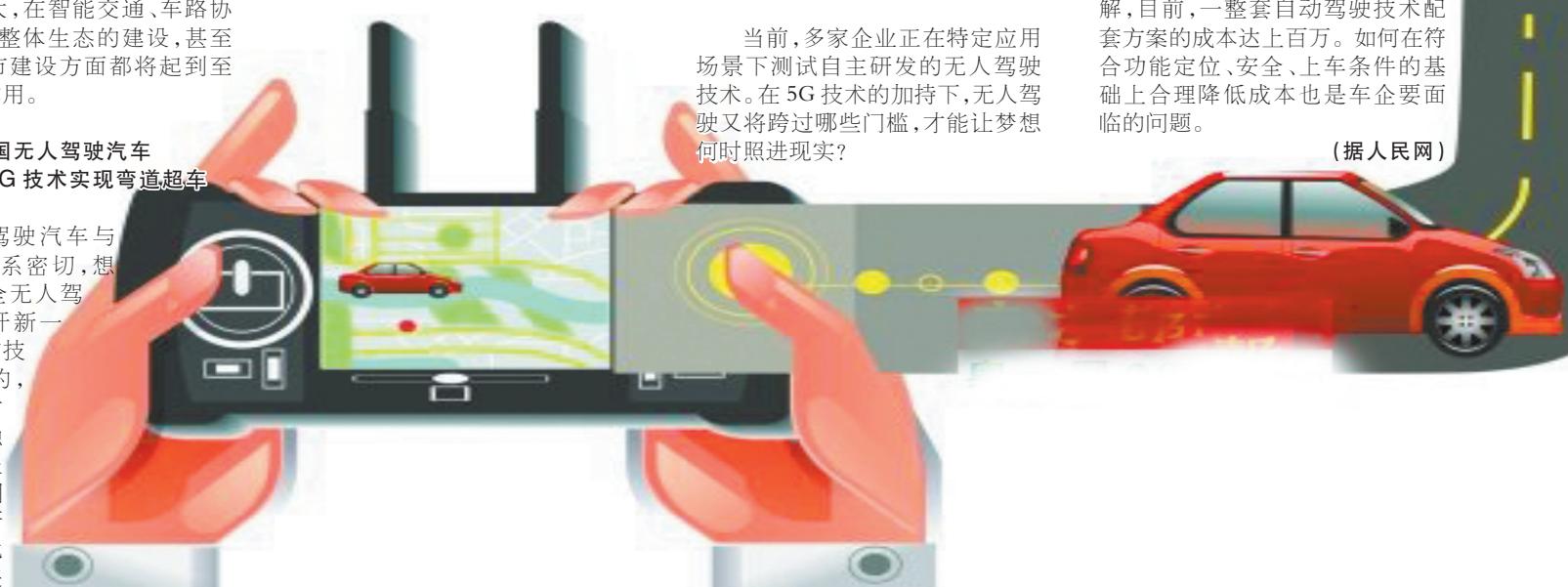
中国汽车工程学会常务副理事长兼秘书长张进华解释，广义来看，自动驾驶分为5个等级，1级即辅助驾驶功能，也就是自动驾驶的初级阶段，例如车道保持、自动巡航、主动防撞，目前已经在实际中多有应用。

从2级自动驾驶开始，车辆就会与互联网实现数据交互，并通过雷达等设备判断路况。4级到5级则为高度自动驾驶阶段，也就是无人驾驶阶段，需要更精准的地图定位、更复杂的运算、大量高效的数据传输以及道路基础设施建设等等。

张进华表示，自动驾驶的进程虽然在不断加速，但也应该循序渐进。“目前，离真正到4级、5级的无人驾驶还有一段距离。一方面技术有待进一步成熟、完善。无人驾驶依靠的最核心技术5G、高精度地图、智能化基础设施方面还有待发展；另一方面，涉及到道路安全和社会安全，相关的政策和法规也要更加健全。”他说。

除此之外，成本高企也是无人驾驶商用的一大“拦路虎”。据了解，目前，一整套自动驾驶技术配套方案的成本达上百万。如何在符合功能定位、安全、上车条件的基础上合理降低成本也是车企要面临的问题。

(据人民网)



北京将加大对道路违法停车的执法力度

拒不入位、故意斜停、跨位停放、夜间违停……针对这些道路停车的不规范行为，北京市交通委24日明确，将加大执法力度。

明确不入位、故意斜停、跨位停放

等行为属于违停。按照北京市网格化管理模式加密对违法停车的巡查频次，加大现场处罚和贴条力度。对严重阻碍交通的车辆实施拖移。加装违停抓拍探头，整合辖区各类视频探头，强

化非现场执法能力。

针对晚7点后，有些路段道路停车位空着，车辆在车位外停放，严重影响通行的问题，公安交管部门近期将进行集中整治。已办理了道路停车居

住认证却仍乱停乱放的车辆，或被取消居住认证资格。

7月1日起，北京市3.8万个道路停车位将实施电子停车收费，按照规定，道路停车费最长缴费期限为车辆驶离停车位后30天，欠费车辆将受到罚款。拒不接受处理的车辆或将受到联合惩戒。北京朝阳区、海淀区、丰台区、石景山区、延庆区规划施划了道路白实线车位2.4万余个，涉及220余条道路。

(据新华网)