



交通运输部:

发文推动自动驾驶与车路协同技术研发

近日,交通运输部印发《数字交通发展规划纲要》(简称《纲要》)。《纲要》提出,推动自动驾驶与车路协同技术研发,开展专用测试场地建设。鼓励物流园区、港口、铁路和机场货运站广泛应用物联网、自动驾驶等技术。

数字交通,是以数据为关键要素,促进物理和虚拟空间的交通运输活动不断融合、交互作用的现代交通运输体系。此前,2018年年初,交通运输部就发出通知,决定在北京、河北、吉林、江苏、浙江、福建、江西、河南、广东9省(市)加快推进新一代国家交通控制网和智慧公路试点,并将路运一体化车路协同列为重点方向之一。

根据此次《纲要》目标,到2025年,交通运输基础设施和运载装备全要素、全周期的数字化升级迈出新步伐,数字化采集体系和网络化传输体系基本形成。交通运输成为北斗导航的民用主行业,5G等公网和新一代卫星通信系统初步实现行业应用。交通运输大数据应用水平大幅提升,出行信息服务全程覆盖。

到2035年,交通基础设施完成全要素、全周期数字化,天地一体的交通控制网基本形成,按需获取的即时出行服务广泛应用。我国成为数字交通



领域国际标准的主要制定者或参与者,数字交通产业整体竞争能力全球领先。

值得一提的是,《纲要》提到,鼓励物流园区、港口、铁路和机场货运站广泛应用物联网、自动驾驶等技术。原中兴通讯副总裁、高新兴首席方案架构师吴冬升告诉记者,实现普遍意义的自动驾驶,将是长周期过程,可能需要

二三十年。但是从短周期看,针对特定商用场景的自动驾驶,将很快出现。比如出租车自动驾驶、公交车自动驾驶、物流车自动驾驶、矿卡自动驾驶等。因此,从商业逻辑上看,车路协同将针对特定商用场景实现落地。

但车路协同是一项庞杂的工程,需要多方携手。吴冬升说,国内道路基础设施建设和运营主体具有多元特

点,如一般城市道路的智能化基础设施由公安交警负责建设和运营,国省干线、农村公路的智能化基础设施由交通局负责建设和运营,涉及高速交通违法的智能化基础设施由高速交警或委托交投集团采购。业主多元化,直接造成了车联网路侧基础设施建设和运营主体碎片化特点。

此外,还要在路侧端统一工程建设规范,不同场景如城际高速公路和城市交叉路口、环岛、隧道等各种场景下的路侧基础设施部署原则存在明显差异,城市道路行驶中遇到树叶遮挡、车辆拥挤等环境,天线通信距离会大幅缩减,设备该如何部署没有定义。相比之下,车辆有从L0到L5的分级标准,但是道路方面却没有统一的智能道路分级标准,加上国内道路类型繁多、交通标识线不清、事故安全标识识别困难、车速区间波动范围大,也给智能网联工程建设带来极大挑战。

“总体来看,产业发展需要相关部门委强力统筹管理,从政策法规、标准制定、试点示范、商用落地等各个方面协同推进。”吴冬升如是说,目前还需要依赖政府购买服务,才能获得发展空间。(据《南方日报》)

东风 风行

东风风行周口昌通昌盛4S店

超值价 6.99 万元起!

新·风行T5
加大号 智慧5座SUV

还是人一点好



广告

地址: 周口市太清路万国车城对面

电话: 0394—7989777