

线路知多D
广州无人驾驶
公交线路

生物岛1线
线路起始点和终点都是地铁官洲站A口,线路长度为4公里,运营时间为8:00至21:00。

生物岛2线
线路站点有所不同,包括地铁官洲站A口、螺旋三路(益善医学)站、螺旋一路(百济神州)站、地铁官洲站A口,线路长度为6公里,运营时间为8:00至21:00。

知识城雍景湾便民线
线路起始点和终点都是招商雍景湾总站,线路长度为7.5公里,运营时间为8:00至22:00。

琶洲环线
起始点和终点都是琶洲,线路长度为8.5公里,运营时间为8:00至21:00。

23路智能公交车
南沙区已经开通了华南首条L4级无人驾驶公交示范线路,即23路智能公交车。这条线路是自地铁横沥站公交总站至灵山岛环线。

够安全吗? 你敢坐吗?



■无人驾驶小巴
座位宽敞,车体玻璃观景性佳。



无人驾驶公共交通在广州,了解一下

1 政策红利 车内无人,车外远程 广州已获运营牌照

马斯克曾经预言,未来无人驾驶车辆数量将超过人类驾驶车辆,而如果特斯拉不能实现完全自动驾驶,则其“价值基本为零”。目前来看,决定押注无人驾驶出租车的不只有特斯拉。在中国,百度、滴滴、丰田携手小马智行等,也纷纷投身无人驾驶出租车领域。

今年的政府工作报告指出,大力推进现代化产业体系建设,加快发展新质生产力。在积极培育新兴产业和未来产业方面,要求巩固扩大智能网联新能源汽车等产业领先优势。

根据麦肯锡研究报告预测,未来中国将成为全球最大的自动驾驶市场。报告认为,到2030年,自动驾驶汽车总销售额将达2300亿美元,基于自动驾驶的出行服务订单金额将达2600亿美元。

目前,搭载小马智行自动驾驶软件系统的雷克萨斯RX、丰田赛那L4级自动驾驶车型,已完成“主驾有人、副驾有人、后排有人、车内无人”四个技术阶段的自动驾驶道路测试。在北京和广州获得“车内无人,车外远程”的运营牌照,进入了全无

人示范运营阶段。

6月6日,广东省人民政府办公厅印发广东省关于人工智能赋能千行百业若干措施的通知,提出要智能网联支撑新能源汽车:打造集安全出行、智慧生活、移动办公等功能于一体的智能网联汽车终端。发展无人出租车、智能公交、智能重卡等智能网联终端,鼓励智能化、一站式交通出行服务应用。到2027年,新能源汽车年产量达到350万辆以上。

专家意见

城市需要更新法规和政策 以适应无人驾驶公共交通的出现

暨南大学公共管理学院教授、规划专家胡刚认为,无人驾驶出租车在未来5~10年,甚至可能更快地大规模落地。无论是从技术角度,还是从人员成本角度,无人驾驶发展将是不可逆的趋势,但是现存的多个痛点仍亟待破解。

胡刚说,体验感好坏决定了市场的优劣。就无人驾驶公共交通的优势而言,无人驾驶技术可以减少交通事故的风险,因为它们可以更快地做出决策并避免人为错误。此外,无人驾驶公共交通可以采用电动车辆,减少污染。再者,乘客可以更轻松地进出车辆,因为无需考虑驾驶员的需求。

然而,无人驾驶公共交通的痛点也是值得关注的。比如,为了确保驾驶安全,无人驾驶出租车被设定为了低速行驶,而这在繁忙的交通中会有点不切实际。此外,当遇到救护车通行等特殊情况时,无人驾驶出租车往往无法及时做出正确的判断。行驶过程中也可能出现突然停车、急刹车等危险情况,这些在技术层面上尚待进一步优化。而一些偏远的下车地点,无人驾驶出租车可能无法精准抵达,这无疑会给乘客带来不便。

胡刚指出,无人驾驶技术仍然需要不断地改进,以确保车辆能够在各种道路和气象条件下安全运行。当然,社会接受度是推动这一技术发展的关键因素之一,皆因公众可能需要时间来适应无人驾驶车辆,同时建立信任。最迫切的一点是,城市需要更新法规和政策,以适应无人驾驶公共交通的出现。

2 运营现状 广州共投入100台自动驾驶出租车 收费按广州市出租车统一定价标准

得远、走得稳,

据介绍,小马智行的自动驾驶车辆已经在公开道路安全行驶了3500多万公里。值得注意的是,车辆本身配有多重安全冗余系统。无论是车辆平台本身,还是自动驾驶系统,都进行了多层次的安全设计。在主系统发生危险或偶发失效时,独立的子系统还可以实现安全靠边停车及车道内安全停车的功能。在启动自动驾驶运营服务过程中,

生碰撞,车辆能通过车辆系统自动呼叫救援,联系远程协助,按照既定程序处理事故。



■乘客排队
乘坐无人驾驶小巴。