

推广期车费低廉,但车上没有驾驶员安全员引发争议

无人驾驶出租车上路 能取代老司机吗

本报记者 范国飞

近日,一位网友发布视频称,百度旗下的自动驾驶出行服务平台萝卜快跑无人驾驶出租车在武汉街头与行人相撞。视频内容显示,一位行人躺在出租车前,交警正在现场处理,事故造成了道路拥堵。

今年以来,萝卜快跑等无人驾驶出行企业加快了车辆投放的速度,推广期低廉的价格受到用户的欢迎,但没有驾驶员、没有安全员的模式也引发了关于安全的担心。

争议中的无人驾驶出租车

2021年8月,百度发布了自动驾驶出行服务平台萝卜快跑,进军出行行业。截至目前,萝卜快跑已经在11个城市建立了无人车自动运营网络。

其中,北京、上海、深圳、武汉4个城市采用没有安全员的模式,截至2024年4月,累计提供超过600万次出行服务。在这种模式下,车辆前排不允许坐人,后排最多可以乘坐3位乘客,车辆自动行驶。

以武汉为例,萝卜快跑已经在各大核心区域开通运营,辐射面积约3000平方公里,触达人口超770万,单日单车峰值超20单。

萝卜快跑目前还处于推广期,部分城市用户可以享受到大额的优惠。以10公里的路程为例,武汉普通网约车车费为18元~30元,“萝卜快跑”的车费为4元~16元。由于没有司机等人工成本,萝卜快跑车辆理论上可以实现24小时运营。

不过,安全问题一直是大家最为关心的。武汉人车事故发生后,百度相关负责人回应称,在绿灯亮起启动时,车辆与一名闯红灯人员发生轻微接触。“事故发生后我司第一时间配合警方处置,并陪同送医检查。经检查行人无明显外伤,目前正在医院进一步观察和休息。”

在长江网武汉市民留言板上,与“萝卜快跑”相关的留言数量持续上升,有增加停

萝卜快跑乘坐体验如何?

尽管有各种争议,抢先体验无人驾驶出租车的用户却在不断增加。

上周日下午,胡刚(化名)从商场打了一辆萝卜快跑回到家中,全程9.2公里,只花了17.23元。胡刚提供的账单显示,费用合计为54.77元,但抵扣了37.54元的优惠后,总花费还不到20元。

“我听同事说萝卜快跑最近优惠很大,就试试了,果然比网约车便宜多了。”胡刚告诉记者。

胡刚在手机上预约后,没过几分钟,一辆萝卜快跑无人驾驶出租车就缓缓驶来了。“我在后车窗玻璃屏幕上输入手机后四位验证后,后车门就能打开了,挺新鲜的。”

胡刚上车后发现,车里空调已经设置成了25摄氏度,点击前排座椅后背屏幕上的按钮后,车辆就自动往前开了。



靠点等建议,但更多的是投诉。多位市民反映,“萝卜快跑”在道路上运营时,出现行驶缓慢、随意停车、红灯时冲入路口中央、转弯时不动等问题。特别是在早晚高峰时段,相关问题加剧交通拥堵。有市民甚至建议,禁止无人驾驶出租车早晚高峰出行。

武汉经开区管委会回应称,开发区交通大队会不定期对车辆所属公司负责人进行约谈,将市民反映的问题向所属公司进行反馈,确保道路安全。

沃达福数字汽车国际合作研究中心主任张翔接受记者采访时认为,无人驾驶技术还没有完全成熟,出于安全的考虑,在行驶速度等方面对交通造成了影响,运营公司需要动态调整运营时间和运营范围。“无人驾驶作为新生事物,大家也要有一定的容忍度,这样才能让它有更好的发展。”

“一路上,萝卜快跑车辆开得都比较小心翼翼,限速60公里的路上一般开时速50公里左右,遇到开得比较慢的公交车会超车,遇到旁边插过来的车辆会主动避让。”在胡刚看来,萝卜快跑车辆更像一个开车谨慎的司机,不会随意变道、插队。

不过,在复杂的转弯路口,萝卜快跑车辆的表现并不能让胡刚满意。“转弯时,车辆显得比较犹豫,对向车辆还很远时,它也会等对方过,导致后面车辆排队比较长,后方司机按喇叭催促。”

跟很多新能源车一样,萝卜快跑车辆屏幕也提供了简单的娱乐功能,包括听歌、看视频等,还能调节车内空调温度。

在胡刚看来,萝卜快跑车辆整体来看还是比较安全、舒适的,随着系统不断地迭代,可以取代一部分出租车和网约车。

新闻+

杭州加快 无人驾驶领域探索

近日,工业和信息化部、公安部、自然资源部、住房和城乡建设部、交通运输部等五部门公布首批智能网联汽车“车路云一体化”应用试点城市名单,杭州-桐乡-德清联合体成为首批20个试点城市之一。

实际上,车路云一体化就是“聪明的车”“智慧的路”和“强大的云”三者相互协作,实现交通出行的智能化、网联化,是我国汽车产业和智慧交通融合的重要方向之一。

就在今年5月1日,《杭州市智能网联车辆测试与应用促进条例》(以下简称《条例》)正式施行,杭州开放全市八城区和桐庐县城区共计3474平方公里作为智能网联车辆测试应用区域,服务人口数量超1000万。

据了解,在杭州行驶的载人自动驾驶车辆都配备了安全员。比如,深圳安途智行科技有限公司运营的RoboTaxi在杭州试运营,市民中心、奥体中心、滨江区政府等地可以乘坐体验。在未来科技城、良渚景区、湘湖景区,有无人驾驶巴士的示范公交线路。

截至目前,杭州已向16家企业发放测试与应用牌照474张,累计安全测试与应用里程超过130万公里,主动事故率为0。

随着《条例》的施行,越来越多的自动驾驶企业在杭州开通试运营,推动无人驾驶商业化落地。

