

欢迎扫码订阅
《科普时报》

科普时报

2025年12月19日
星期五
第414期
今日16版

科技日报社主管主办

科普时报社出版

国内统一连续出版物号CN 11-0303

代号1-178

“鸟浪”涌动



位于山东省东营市的黄河三角洲国家级自然保护区，今年再添2个新鸟种，鸟类总数从建区时的187种增加到了376种。这个以保护新生湿地生态系统和珍稀濒危鸟类为主的湿地类型自然保护区，已经成为观鸟爱好者的“天堂”。图为12月17日，众多候鸟飞翔盘旋于保护区上空。

视觉中国供图

你的下一辆车，自动驾驶或是“标配”

□ 科普时报记者 陈杰

真正的自动驾驶汽车，获准上路！

12月15日，国内首批L3级有条件自动驾驶车型产品，拿到了工业和信息化部开出的“通行证”。

“L3准入落地，是我国智能网联汽车产业的发展里程碑式的突破。”交通运输部公路科学研究院二级研究员虞明远认为，经过多年探索，我国自动驾驶终于跳出实验室与封闭测试场的“围墙”，迈入商业化应用新阶段。

按照《汽车驾驶自动化分级》标准，汽车驾驶自动化分为L0至L5共6个等级。其中，L0到L2级属于“驾驶辅助”范畴，L3到L5级才是“自动驾驶”阶段。“L3虽然被定义为‘有条件’自动驾驶，但也只有跨过了它，才算真正入了自动驾驶的‘门’。”虞明远说。

行业人士认为，从L2到L3，核心是完成了驾驶责任主体的转移——在L2车上，无论系统如何介入，驾驶责任始终由驾驶员承担；L3则首次以官方准入的

形式明确，在车辆设计运行范围内，系统故障引发的交通事故，车企承担主要责任。“这层‘窗户纸’被捅破，为自动驾驶商业化扫除了法律障碍。”虞明远认为。

技术层面，从L2到L3也不是简单的功能迭代。

“依托激光雷达、毫米波雷达和高清摄像头等传感器搭建出高精度三维环境模型，配以高算力芯片和双重冗余系统托底，L3能确保即便某感知部件失效，系统仍能安全运行。”中国汽车流通协会乘用车市场信息联席会秘书长崔东树说，相较于L2，L3对车辆的环境感知精度、实时决策速度和执行可靠性，都提出了量级跃升的要求。

在贯彻“有条件”方面，L3也丝毫不含糊。

此次获批的两款车型，均明确规定了严格的使用边界——长安车型限定在重庆市内环快速路等路段，最高车速为每小时50千米，适配交通拥堵场景；

极狐车型则覆盖北京市京台高速等路段，最高车速为每小时80千米，针对高速公路和城市快速路。

“北京与重庆成为首批试点城市，跟两地的产业基础和政策环境紧密相关。”虞明远说，北京凭借完善的智能网联汽车法规体系，积累了海量自动驾驶测试数据；重庆则依托复杂的山地路况，能为技术验证提供多样化场景。在两地开展试点，能在真实世界中积累宝贵经验，为未来技术的商业化筑牢根基。

除此之外，两个试点城市均采用了“小切口切入”模式，车辆暂不向普通用户销售，仅指定主体在政府监测下试点运行，以保障安全。毕竟，L3仍受极端天气、复杂路况的限制；事故责任界定、数据安全保障等社会性议题，需在发展中逐一解答。

崔东树认为，首批L3车型的准入，是我国自动驾驶商业化的破冰之举。“或许用不了多久，我们再购车时，自动驾驶已成为新车‘标配’。”

本期导读

■02版

北京为何禁用融雪剂

■03版

南极冰雪里，
藏有什么秘密

■05版

植物枸骨：
靠“没人缘”存活并长寿

■08-09版

吴旻院士：一场穿越
世纪的基因守望

■11版

流感后久咳，
这些方法来帮你

■15版

12月科普书榜