

# 降雨不停歇，强对流结束台风又来了

“竹节草”今晚将影响山东，中东部地区有中到大雨局部暴雨

记者 于民星 济南报道

7月29日，受高空槽和副热带高压边缘暖湿气流影响，山东出现大范围强对流天气。据省气象台预报，本次强对流天气对山东的影响将在30日一早结束。不过，受今年第8号台风“竹节草”影响，7月30日夜间至8月2日，山东中东部地区有中到大雨局部暴雨。

“截至29日16时，滨州、德州、东营等地已经出现了强对流天气。”据省气象台预报员介绍，我省局部出现短时强降水，降水前三位的站点是菏泽单县姜庄41.0毫米、德州乐陵西段39.6毫米和济南商河民训基地39.1毫米。省气象台29日16时继续发布了强对流黄色预警。“本次强对流天气对山东的影响主要在29日夜间，后半夜持续减弱，到30日早上8时基本结束。”省气象台首席预报员郑怡介绍。

不过，山东的降雨天气并未停歇。“今年第8号台风‘竹节草’外围云系将在7月30日夜间开始影响山东。”郑怡表示，7月30日

夜间至8月2日，山东中东部地区将出现中到大雨局部暴雨。

具体来看，7月30日夜间到31日白天，潍坊、临沂、日照和半岛地区有中到大雨局部暴雨。随着台风进一步影响，到8月1日晚，除德州西部、聊城和菏泽西部外，其他市都将出现降雨。“降雨强度较大的主要集中在中东部地区，滨州、东营、济南、淄博、泰安和枣庄等地降雨强度和范围都相对较小，以分散性的局部雷雨或阵雨为主。”

7月29日16时，山东省气象台继续发布了海上大风黄色预警：受台风“竹节草”影响，预计7月30日夜间至8月2日，黄海中部东北风转东南风7~8级阵风9~10级，渤海海峡和黄海北部偏东风6~7级阵风8级，渤海偏东风5~6级。

值得关注的是，高温预警还在持续。7月29日16时，省气象台继续发布高温黄色预警：预计30日最高气温，临沂、日照、潍坊和半岛内陆地区35℃~37℃，鲁中山区和沿海地区31℃左右，其他地区32℃~34℃。



记者 于民星

据省气象台预报，7月29日受高空槽影响，我省中西部地区有中雨局部大雨或暴雨；31日受台风“竹节草”外围影响，中东部地区有较强降雨。

根据《山东省防汛抗旱应急预案》，经会商研判，省防指决定7月29日10时，针对济南、淄博、东营、潍坊、济宁、泰安、德州、聊城、滨州、菏泽启动防汛四级应急响应。要求各级各有关部门迅速组织防汛责任人到岗到位，按照预案规定和职责分工，落实落细应急响应措施，突出抓好山洪地质灾害、小型水库、中小河流洪水、城乡内涝、道路桥梁、旅游景区、在建工程等防范应对，提前预置防汛物资队伍，果断转移危险区人员，全力保障人民群众生命财产安全。

## 我省10市启动防汛四级应急响应

# 事故场景模拟揭秘真相，辅助驾驶不能“蒙眼狂奔”

高速避险等15个模拟事故场景中，36款热门车型平均通过率仅为35.74%

评论员 张泰来

## 辅助驾驶≠自动驾驶 真实事故场景揭秘真相

智能驾驶是汽车工业发展的趋势，前景无限。但是，现有的技术水平还远远不足以支撑“自动驾驶”。对于这一现状，不论是消费者还是车企，都应该保持清醒的认识。

目前，国内外针对汽车智能驾驶已有通用的基础标准。把汽车自动化驾驶共分为从L0-L5共六个级别，其中L0级代表完全人类驾驶，L1-L2级属于组合驾驶辅助，L3-L5级则为不同条件下的自动驾驶。

2025新能源智能汽车新质发展论坛上的数据显示，L2级辅助驾驶的渗透率已超过50%。然而，这一发展背后，潜藏着巨大的认知风险。部分车企为了流量和经济利益，无视边界，在宣传中刻意使用“智能驾驶”“零接管”等话语和词语。如此绝对化的表述，夸大了智能辅助驾驶功能，模糊了“自动驾驶”与辅助驾驶的界限，涉嫌虚假宣传，危害不容小觑。

对于许多并不十分了解汽车的消费者而言，如此宣传会产生误导，让他们将“辅助驾

近日，懂车帝上线的一档辅助驾驶科普节目引发关注。节目选取了36款热门车型，模拟在高速避险、非标障碍物识别等15个场景中辅助驾驶功能的反应。结果显示，36款车型的平均通过率只有35.74%，没有一款车型完全通过考验。

应当说，得出这样的结果并不意外。日前，公安部交管局相关负责人曾明确表示，我国市场上所售汽车搭载的“智驾”系统，都还停留在辅助驾驶阶段，不具备“自动驾驶”功能。这一结论在懂车帝的科普节目中得到了印证。用真实场景“还原技术的真相”，不仅为消费者敲响警钟，也对车企提出了更高要求。

“驾驶”当作“自动驾驶”，在驾驶中放松警惕，甚至产生麻痹心理，将本应由自己掌控的方向盘完全交给“系统”。这并非危言耸听，事实上，已经有人在开启组合驾驶辅助功能后剪指甲、玩手机，甚至还有人盖被睡觉……驾驶人将“辅助驾驶”当作“自动驾驶”引发的事故已经发生过多次。

在懂车帝复现的15类典型事故场景中，多数车型的表现难称理想。例如在“高速遇到事故车”“施工区域突遇卡车”等复杂场景下，不少车型表现出感知延迟、应急处理能力不足等问题，个别场景通过率甚至低于10%。这种“场景失灵”如果发生在现实生活中，很可能意味着一场无法挽回的事故。

该档节目的价值还在于，通过还原现实中发生过的高危交通事故场景，将技术从实验室拉回用户实际使用环境，打破对“完美技术”的幻想。例如，在“转

盘内汇入”场景中，多款车型通过率较高，体现出辅助驾驶在特定规则清晰、可预测性强的环境中已具备一定实用价值；在“莽撞横穿的猪”“消失的前车”场景中，通过率不足10%，暴露了当前辅助驾驶系统对于非结构化环境识别和紧急处置的显著短板。种种数据提示消费者：辅助驾驶系统远未达到“全自动”能力，仍有诸多场景必须依靠驾驶人主动判断和干预。

## 宣传有边界 企业要担起应有责任

无边界的宣传不仅误导消费者，从长远看，还会扰乱正常竞争环境，损害企业乃至行业的公信力，阻碍技术进步，不利于企业的长远发展。

作为技术的推动者和利益相关方，车企不仅要在产品上“卷技术”，更要在宣传上“守底线”。辅助驾驶虽是未来方向，但

现阶段仍属于“过渡技术”，必须明确界定其适用范围和能力边界。

依据国家标准《汽车驾驶自动化分级》(GB/T 40429—2021)，L2级系统明确要求驾驶人必须始终保持对车的操作控制权，不能脱离方向盘、不能移开视线。若因宣传误导造成驾驶人误用，进而引发事故，企业不仅要面对声誉危机，也可能承担法律责任。

事实上，国内监管部门早已出手。今年4月，中国汽车工业协会联合中国汽车工程学会发布倡议，明确要求车企宣传需回归技术实际，杜绝模糊用语、避免误导性表述，多家头部企业也开始将“智驾”调整为“辅助驾驶”，并配套进行相关宣传调整。与此同时，相关监管部门可以考虑设置智能驾驶宣传禁用词清单，加强对车企宣传内容的审核与处罚力度，引导车企形成行业自律。

提升公众对辅助驾驶技术的正确认知，不仅需要监管发力与制度保障，车企更应自律。基于实际技术能力，明确告知辅助驾驶的适用场景与不适用场景、功能实现的前提条件、用户需承担的驾驶责任等等，坚决不能为了效果罔顾现实，超越技术现状进行夸大宣传。比如明确指出“需保持手握方向盘”“在恶劣天气和施工区域不建议使用”等内容，让消费者知情、明理、可控。

## 科技向善 安全永远排在第一位

在所有的车辆性能中，安全无疑是排在第一位的。既然现有技术达不到“自动驾驶”的要求，车企就有责任在宣传中恪守边界，客观介绍车辆性能，把“智能辅助驾驶≠自动驾驶”这一点讲清楚，避免让消费者产生误解。这是对消费者的财产安全负责，也是行业健康长远发展的必然要求。

智能驾驶的未来令人期待，但眼下的关键，是稳扎稳打、理性前行。事故模拟不为制造恐慌，而是推动行业清醒认知；宣传边界不是保守退让，而是为科技发展托底护航。唯有技术、责任与监管同行，智能驾驶之路才能行稳致远。