

前些年，在部分交通领域，也部分实现了一些智能化。譬如带有卫星通信导航功能的出租车，甚至一些打车软件上不仅能够看到路程拥堵情况，选择最佳开行路线，还能根据客户既往的出乘数据，选择出可能的接客、下客地点。然而，在余志看来，这些智能化元素，互相之间不能够完全支持。“IDPS系统不是为了某个业务系统而设，它是为了将交通完全按照物理模型结构化。”余志说。

上海交通大学教授孙健提出，上海的智能交通建设该走的路径是——推进市域级城市交通智能系统顶层设计和分级建设。也就是说，依托上海交通综合信息平台 and 公安大脑等平台，联通市级、区级、街镇、社区四级节点，由市交通信息中心和交警部门共同牵头，自上而下进行市域级城市交通大脑顶层设计和建设。

目前正在全市范围内进行的IDPS建设，某种程度上正是分级、分节点建设的，相当于“城市交通大脑”和“神经系统”的预装。

## 升级版的意义何在

上海能荣膺世界智慧城市大奖，也就是说，在既往的智慧交通建设方面，并非一张白纸，而是有一定成就的。

以闵行区为例。《新民周刊》记者从闵行区科委副主任王威巍这里了解到，初步统计结果表明，“十三五”期间——闵行区完成了闵客运15个重点公交场站智能化改造；安装了346台电子站牌显示屏、218台一体化车载终端、23套站点



上图：大连路隧道已完成“超进化”。

客流自动识别、5套车内客流仪及安全报警识别等，完善了公交信息化基础硬件设施，实现从公交枢纽站一站台一车的智能化管理服务。目前，该区三家公交企业闵客运公司、露虹公司、金球公司负责运营的全部线路实时信息，已全覆盖接入上海发布微信公众号、上海公交APP等，供市民查询。对于公交出行一族来说，通过公交站电子信息牌、手机APP乘车码等，提前预知下一班车到达时间，可以合理安排出行时间，减少等车焦虑。

“十三五”期间，闵行区还完成了307户公共停车场库电子收费系统联网改造，覆盖全区80%公共停车场库，公共停车场（库）电子收费系统数据上传准确率达到90%；实现188条道路停车路段配置并使用手持POS机收费，占比达100%。

“十四五”期间，闵行区将聚焦公交优先和需求管理，在改造升级公交中途站点上下工夫，譬如力

争新建改建候车亭500座，安装电子信息屏500块。《新民周刊》记者实地走访发现，目前在上海，外环线以内区域的公交站，绝大多数已经安装电子信息屏，而外环外，电子信息屏的安装、保养量，还有待提升。这些电子信息屏的质量进一步提升，将有助于城市里不擅长使用智能应用的老年人等提升乘车体验。

对于开车一族来说，智慧交通水平的提升，也将有助于提升出行体验。以今年7月底披露的数据看，上海全市汽车保有量469万量，而停车位总数不足70万个。如何玩好“找车位”的“游戏”？隧道股份市政集团智能交通公司所完成的“徐汇区道路停车网格化管理平台”给出了可行的解决方案。徐汇区39000多个停车位相关数据全部纳入该平台统一管理后，用“智慧”换“车位”，用“管理”拓“空间”已能初步实现。在这一项目中，隧道股份市政集团智能交通公司用智能化的AI系统，