

说，只要有想法和需求，就能让数据为我们服务。这种高度统一，避免了很多沟通上的不必要的麻烦。”王跃军对《新民周刊》说道。

平台越来越靠谱

经过三年实践，宣城的 IDPS 体系在实践中表现如何？这是很多行业内部人士最关心的问题。对此，王跃军表示，宣城正在为实现这个体系内部的良性循环而不断努力。

因为 IDPS 体系既涉及前端设备，又需要平台提供数据分析和决策，所以在王跃军看来，只做好设备或者平台，没有任何意义。“如果以提升业务水平和系统的良性循环为最终目的，那么设备和平台的建设缺一不可。一方面经过这几年建设，我们的设备故障大大减少，设备连续多天正常运转有了更好的保障。另一方面，我们实现了设备总量与效能的同步提升。在电子警察三年总量提高（从 100 到 200）的情况下，信号灯控制路口当中，卡口式电子警察的覆盖率还实现了从将近 80% 到 90% 多的提升。同时，数据入库传输与平台作出决策都变得更快更准，这就说明设备建设提升了，平台也必须跟上。”

宣城市 IDPS 内部的平台变得越来越靠谱，体现在三大平台的建设：可计算路网平台，交通认知平台与交通仿真决策平台。以“可计算路网”为例，王跃军向记者说明了该平台的特别之处。可计算路网有别于“高德”或“百度”等一些常见商业地图，其采集了宣城市区 300 平方公里范围内道路上 6 万多个标记、标识，

对于落实 IDPS 这件事而言，宣城就是小型实验室，而上海是大规模的流水线工厂，需要分层次分区域去实行。

使得系统可以对车辆的行径作出预测，由此关于车辆与道路状况的研判也变得更加精确。

而 IDPS 内部良性循环的达成，最直观的表现便是城市交通管理部门能够提供一些“个性化的系统服务”。卢东林此前提到，IDPS 在日常工作中基于对每一辆车、每一路段与路口、每一停车场的精确认知，从而提供这些个性化服务。

在宣城市区核心主干道鳌峰路，宣城市第六中学坐落于此。校内几千名学生都是市内走读，因此每逢上学放学，校门口车流量陡增。尤其是工作日每天下午 5 点多，学生放学后校门口的车流，很容易和晚高峰叠加，导致拥堵一度达到两小时。从 2019 年 8 月起，IDPS 对这一路段进行了两天观察，发现了拥堵的重要原因：原来很多接学生放学的车辆，为了抢占校门口原本就紧张的停车位，甚至提前很久来到这

里，进而将原本四车道变成了两车道。

“我们在掌握这些数据后，统计出大概有 40 多辆车经常提前到学校，也能看出哪些车是下班高峰时习惯经过这里。最终，我们进行了‘分块诱导’。比如那些提前到的，我们就通过学校或者直接短信告诉车主，现在在这里停车时间限定很短，最早也只能在放学前 15 分钟；其他那些经常路过的车辆，我们短信提前告知绕行的线路；几个方面结合起来，诱导效果明显，虽然还是有车辆聚集，但是拥堵的时长大大缩短。”王跃军说道。现在，这一实践中的案例也被推广到宣城市区其他中小学路段，同样产生了显著效果。

除了上学或上班等日常通勤，IDPS 还在宣城市民的节假日出行与交通意外状况来临时发挥了意料之外的作用。王跃军提到，譬如宣城市区某条出城道路，近期因为施工

右图：宣城不像一线城市那样人流车流如织，适合 IDPD 试点。

