



导致车道减少。IDPS 便会短信提醒那些常走这条路的车主。与“可计算路网”类似，比起商业地图，这种提醒更加提前，让司机出发前就知道路况的变化。此外，从2017年开始，全新的智慧交通系统也开始收集节假日的车辆进出城数据。“经过与日常数据的比对，我们能发现这些出现的车辆是偶发路过还是有规律路过，从而找到每个节日那些出现在这个路段的车辆。一旦当天出现意外拥堵，我们就会通过系统提前通知。”王跃军说。

受益于 IDPS 的如今不止于宣城市民，还有“110”“120”等应急车辆。王跃军介绍，IDPS 专门为应急车辆设计了避车应用。比如救护车司机在出车前，可以提前规划路线然后提交，之后行驶过程中 IDPS 便会提前安排好一路畅通。在救护车通过

之后，再迅速恢复。在王跃军看来，这一应用如果由人工控制难免存在误差，可能会影响到救护车争分夺秒。

宣城经验如何推广

“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。”被问到宣城这几年的宝贵经验能否推广到上海等一线城市时，王跃军提出这一比喻。

“首先宣城现在道路建设还是比较简单，既没有轨道交通，也几乎没有高架，而上海的情况更加复杂。以信号灯控制路口为例，宣城市区现在也就 200 多个，而上海将近 100 倍，达到 2 万多个，加上多

上图：宣城周围 400 多公里的高速道路已被视为城市交通管理的一部份。

层高架与密集的轨道交通，二者实践 IDPS 的难度肯定无法相提并论。”这样的说法也与上海的规划方案形成了呼应。“在上海这类超大城市建设这样一套智能化的道路交通管理系统，没有成熟的先例可借鉴。”今年 1 月，上海市公安局副局长陈臻曾说道。当时陈臻还提到，量大面广的外场建设，将是上海在探索过程中可能遇到的瓶颈。

不过，王跃军表示，他相信 IDPS 这三年在宣城的发展理念和建设方向是正确的，完全可以被推广到国内各种规模的城市。现在宣城也开始把城市周围 400 多公里的高速道路视为城市交通管理的一部分，使其在 IDPS 系统内往大城市高架靠拢，为将来宣城的道路发展提前打下基础。

从 2017 年 IDPS 上线至今，宣城市已经建成 37 条车辆绿波带。平时，IDPS 系统能够根据车群的常驶路径及时段对这些绿波带进行调整，从而保证目标车群少遇到红灯，而其他车辆不受影响。因此，在近三年市区车辆出行量提升了 18.9% 的情况下，中心城区路段平均速度仍然提升 2.5%，道路实际通行能力提高了近 20%，最大排队长度缩短了 15%。

这一成效在王跃军看来，是一种“润物细无声”的感觉。“智慧交通实时运转的每一天里，很多宣城车主除非收到我们提前告知路况的短信，否则不会直接感知到它的存在。但实际上，他们的出行确实因为 IDPS 的存在，而变得更加方便。比如你每天开车上班经过的那段路，绿灯变多了，车道变宽了，停车场车位更容易找到了，这些可能都是系统在无形中达到的效果。”