

破解传统交通管理模式

目前上海全市人员出行量仍将保持年均 20 万 -30 万次 / 日的增幅，小客车的增幅仍将维持在 40 万 -45 万辆。以人力管理、粗放式管理为主的传统交通管理模式已经开始难以为继。

□ 记者 | 吴 雪



左图：多年前，赵文越在指挥交通。

年轻人很难想象，这是上世纪 90 年代浦东南路路口的一个日常执勤画面——一个年轻小伙站在路口中央的三尺岗台上，配合信号灯变化，有规律地挥动手臂，指挥来往的客车、货车、公交车；时不时还拿起胸前的口哨，连续吹鸣，警示闯红灯的汽车人。

“那时的交通秩序比较混乱，路口只有单一的信号灯，人车矛盾也突出，疏解交通只能靠肉眼观察，人工调节。”有着 26 年警龄的交通民警赵文越回忆，当时他与同岗民警摸索出了一套科学合理的指挥手势，对于行人、非机动车违法行为，主要仰仗口头教育，耐心沟通。

三十年过去了，11 月 18 日，上海成功“捧杯”2020 世界智慧城市

奖项，智慧交通，无疑成为其中一个闪亮的加分项。

自 2016 年推进交通大整治以来，上海道路交通秩序、道路通行效率得到很大提升，已经走出了“全国十大拥堵城市”的行列。和赵文越一样的交警们，虽然岗位调动过多次，负责了新片区的道理交通管理，但他们不再像以前一样驻守路口，更不用费劲去想“指挥手势”了。

这得益于智能信号灯、大数据交通研判平台等先进科技，随着城市不断发展，全市机动车总量已超 600 万辆，市民出行需求持续增长，而道路总里程难有大幅增长，道路资源供需矛盾日渐加剧，以人力管理、粗放式管理为主的传统交通管理模式已经开始难以为继。

一张大屏的堵点治理

城市道路空间是有限的，在相同时间和空间内，提高车辆通行率，是排堵保畅的关键所在。

据上海市道运局介绍，目前上海全市人员出行量仍将保持年均 20 万 -30 万次 / 日的增幅，小客车的增幅仍将维持在 40 万 -45 万辆。而中心城快速路拥堵方面，快速路交通已基本形成早、午、晚三个高峰时段。拥堵区域方面，2019 年，68 个地面道路区域中，有部分区域工作日平均拥堵指数达到 50 以上，工作日平均累计拥堵时间在 1.4-3.7 小时之间。

可见交通需求规模与道路交通设施容量的矛盾日益突显。处于内环内圈宛平南路下匝道，一直是有名的“堵点”。“以往开车到这里，下匝道要排队，下到地面后要等 4 个红绿灯才能小转弯通过。”一位车主说，主要“病因”是地面缺少右转车辅道，匝道以及地面右转车流量较大，存在严重交织。

作为承担城市不少于 30% 交通量的快速路，交警部门的做法是，对路口行人等区域的监控分析，依据客流情况对信号灯进行调整，减少右转车的干扰，为下匝道车流“舒筋活血”。相比宛平南路的解决方案，