

全国各地专家“会聚”合肥,共商“治堵”

“聪明”红绿灯自动调整闪烁时间

车流量大,增加绿灯时间;人流量大,增加红灯时间

昨日,“中国城市智能交通发展研讨会”在合肥展开,全国各地专家“论剑”合肥,共商“治堵”。在接受本报记者专访之时,各地专家还针对合肥目前的交通发展情况,提出了不同建议。

方章勤 记者 王涛

新闻背景

2020年,合肥市区机动车200万辆

合肥市国资委主任朱明峰在会议上介绍,目前,合肥城市人口和机动车保有量迅猛增长,对城市交通

管理的理念、模式、手段也提出了更高的要求。

截至2011年底,合肥市市区及四县一市机动车、驾驶人保有量分别达到85.04万辆和105.3万人,同比分

别增长16.9%和14.4%。其中,市区43.8万辆和54.5万人。预计到2020年,市区机动车将达到200万辆,驾驶人达到300万人。

以合肥为试点市的中德国际合作项目——“中国百万人口城市交通系统”顺利实施。从规划、控

制、管理和环保等多个主题入手,为城市智能交通系统建设提出了很多先进、实用的解决方案,有效地提升了合肥智能交通系统建设和应用水平,其所取得的经验和成果,可以为中国乃至世界其他发展中国家具备类似条件的城市借鉴。



“治堵技术”

信号灯自动调整闪烁时间

在出行中,我们经常会遇到这样的情况:一个十字路口,一边是很多车辆在排队等红灯,另一边是绿灯亮着没有车走。很显然,这是交通资源的一种浪费。我们只能说一句,交通信号灯,真“傻”。

在智能交通安徽省重点实验室,安徽省计算机软工

技术研究中心常务副主任朱文佳向记者介绍了“基于物联网的信号控制系统”。有了这个系统,信号灯将不再“傻”。

该系统可以通过在路口埋设的地磁装置采集车流量数据,每通过一辆车都将被计数,再对数据进行分析、判断,从而自动调节信号灯闪烁间隔时

间。也就是说,车流量大了,它就会给相应路口增加绿灯时间。

这种信号灯,是不是“聪明”呢?目前,合肥已在黄山路与天智路交叉口等多个路口安装试点,一旦广泛应用,将有效地提高道路服务水平、节约警力、缓解道路交通压力。



制图:方倩

动态导航让你出行一路畅通

如果道路熟悉的话,可能很多人在开车的时候都不会打开导航系统,确实的,认识路呀,开那玩意干啥?可你知道啥叫“动态导航”吗,如果你可以在导航系统上清楚地看见每条路是否畅通、是否拥堵,你开不开?确实有这种导航,并且,很快大家就可以用了。

以往我们用的导航系统,

都是静态导航,只能提供路线,无法提供道路实时信息。

动态导航完全颠覆了这个概念,控制中心通过地感线圈、视频、地磁、FCD(基于浮动车的数据,目前合肥有约700辆出租车是安装了GPS的“浮动车”)采集到大量道路及时信息,再通过分析得出道路畅通状况,再及时通过平台发布。

这个系统不但可以服务公众,让大家及时掌握路况信息,选择最合理的出行路线,同时对交通管理也有重大作用,还可以将数据自动发送到路面的交通诱导屏。

记者了解到,该项技术目前正在试点中,预计今年下半年即可大面积推广。



专家访谈

电子诱导牌布设的面窄了一点

从合肥的具体情况来看,我觉得堵车的情况确实存在,电子诱导牌布设的面窄了一点,数量不够,市内可以看到,市外就很少了,应该向北京等地学习。

另外,ETC系统的使用也才刚刚开始尝试,

应该加快发展步伐。(ETC:电子车辆缴费系统。就是采用电子收费,车辆经过收费站时不用停车,装在车上的电子装置能与收费站的系统自动连接,不用停车就能自动收费)

中国智能交通协会理事长 吴忠泽

区域协调,信号灯不能当“傻瓜”

智能交通的发展至少可以从三个方面全面推动城市交通的发展。

一是交通信息服务,出行时,没有动态信息,就无法选择合理的计划。通过交通信息服务的推动,在2015年前

后,我们就可以获得便捷的信息服

务。掌握动态信息之后,下一个重要环节就是区域协调控制。现在很多交通信号灯,就像“傻瓜”相机一样,不管路口多少车,都按照固定的时间闪

烁。还有一个重要方面就是,城市公用交通资源的发展,地面、地下相结合,形成综合体系,也可以有效地缓解城市交通的各种问题。北京航空航天大学交通学院院长 王云鹏

智能交通的理想状态就是解决四大难题

其实,智能交通就在我们每个市民的身边,比如交通信号灯、GPS导航系统、电子警察、交通诱导屏、测速雷达、电子卡口等等,这些技术都属于智能交通的范畴。而应用智能交通的理

想状态就是解决效率、安全、能源、排放四大难题,通行效率更高、信息发布更及时准确、交通安全保障更有力。

合肥的智能交通发展情况很不错,很多项目都正在研发中,有些已经

开始试点。通过不断发展,也许不久的将来,只要上了车,就能自动获知最短、最安全的回家方式,自动找到回家的路。

合肥工业大学交通运输学院院长 张卫华

路网设计 连续畅通最重要

我在2009年曾经来过一次合肥,这次是第二次,下火车的时候等出租车就等了十几分钟,但快速公交确实很快。

我感觉合肥的天桥很密集,但出租车师傅告诉我,很多人都宁愿冒险从地面道路穿行,而不走天桥。从这一点说起,我认为,怎样合理的利用交通资源,对交通资源怎样合理地布局,很重要。比如一座很少人使用的天桥,那就是一种浪费。

我觉得,在路网规划设计上,最重要的是保持连续性和畅通性,就好像一个人穿衣服应该干干净净,但不一定要奢侈。

另外,我认为城市道路规划,应该是统一规划,分布实施,所以不断发展和完善是很重要的。

上海市城市建设设计研究院
总工程师 保丽霞