

上海市交通委与腾讯今签战略合作框架协议

“互联网+”让城市交通更智慧

本报讯（记者 张欣平）今天上午，上海市交通委员会与深圳市腾讯计算机系统有限公司签订《“互联网+交通”战略合作框架协议》，发挥互联网、信息化在综合交通体系建设中的重要作用，携手推进上海“互联网+交通”发展。

智慧交通是上海智慧城市建设的重要内容。近年来，上海市交通委不断深化完善上海智慧交通建设的总体布局，相继推出出租汽车、实时路况、公交及停车等信息平台等项目，取得了积极的社会影响，满足市民对交通出行的新期待。与腾讯签约，再次扩大了智慧交通的内容和范畴。本次双方的合作内容主要集

中在三个方面：

一是信息服务，共同做好本市交通领域新闻宣传和信息发布工作、共同完善本市交通领域网络信息服务工作、共同搭建市交通委与市民的良好互动平台。

二是“指尖”办事，在移动互联网领域深化合作，提高交通服务的个性化、便利化，上海市交通委向腾讯开放出租汽车、公共交通、轨道交通、停车场、交通拥堵等业务领域相关数据，腾讯借助移动社交和通信服务渠道，将交通服务移动化、便利化。

三是科技创新，市交通委在政策引导、数据开放等方面，腾讯在技术支持及平台等方面，通过

平台开放、开源、众包等方式推动各类要素资源聚集、开放和共享，联合打造交通领域的“科技创新平台”。

据介绍，腾讯公司将向市交通委提供数据基础、云计算能力，以及微信、QQ等社交平台产品和腾讯网、腾讯新闻APP、腾讯大申网等媒体服务平台。其中，实时路况查询、公交实时到站查询、交通日常信息资讯、网上办事和交通卡查询、充值等合作项目将在今年年内实施，客运微信购票项目将于明年上半年实施，建立交通科创共享平台和“互联网+交通”数据应用等项目将于明年年底实施。

道路隔离带端部增设警示标识

本市 1401 条道路、共计 6065 个道路交叉口计划年内完成增设

本报讯（记者 张欣平）记者今天从上海市交通委路政局获悉，本市道路中央隔离带端部将规范设置警示标识，并逐步在全市道路上因地制宜推广。目前这一工作进展顺利，预计年内计划完成 1401 条道路、共计 6065 个道路交叉口的增设任务。

据了解，隔离带端部警示标识，独立于道路隔离护栏的设置，是道路交通附属设施的组成部分，对道路交通安全通行起到了重要作用。但是由于目前国家没有针对中央隔离带端部设置警示标识的相关规定，有关城市道路设计规范中也没有具体要求，因此本市各区县对此项工作的推进还不平衡。

根据管理职能的调整和划

分，这项职能正式划归市交通委。接手这项工作后，市交通委、市路政局主动加强与原牵头部门的沟通协调，按照“先试点，后评估，再推广”的工作原则，结合实际运行效果，积极推进道路隔离带端部警示标识完善优化工作。

在完成闵行区莘松路、长宁区古北路红宝石路等 15 条道路隔离带端部警示标识设置试点的基础上，今年以来市路政局牵头各区县道路管理机构深入现场，重点排查中央隔离带反光标识的损坏情况、警示效果，对发现损坏的反光标识先行修复；并认真调研，了解情况，组织设计单位对中央隔离带端部反光标识设置效果、位置、样式等开展评估；努力解决资金渠道和标识形式等问

题，力求让警示标识更好地服务交通安全、美化城市风貌。

据排查，全市共有 1401 条道路、共计 6065 个道路交叉口隔离带的端部需要新增和整治反光警示标识。截止目前，全市已完成 55% 的工作量，其中完成中央隔离带端部警示标识设置的道路为 401 条（54%），机非隔离带端部警示标识的道路为 284 条（43%），共涉及道路交叉口 3314 个（55%），主要以红白警示杆、反光膜板形式为主，部分道路设置 LED 警示柱。剩余还需增设中央隔离带端部警示标识的道路为 342 条（46%），增设机非隔离带端部警示标识的道路为 374 条（57%），涉及道路交叉口 2751 个（45%）。



化工区“险情” 一小时化解

今天上午，上海市特种设备应急处置综合演练在上海化学工业区进行。本次演练模拟一化工企业硝酸装置反应器发生氨泄漏并引发火情和人员受伤的紧急情况，在模拟事故发生近一小时后，险情得到了有效的控制及消除。

本报记者 陈梦泽 摄影报道



调研本市短驳交通运行现状,华东师大六位大学生建议——借公共自行车骑完“最后一公里”

节假日乘客稀少

郭睿说：“我们是以浦东新区的张江高科、三林、滴水湖三个典型地区的短驳车分布、运行模式为例，整理出了目前上海短驳公交的主要类型。”

第一类是以通勤为主的短驳公交，连接轨交站与办公聚集区，高峰期为上下班时段，且以单向客流为主，但周末和节假日乘客少之又少。

第二类是以居民乘坐为主，连接轨交站与居民区之间，沿途经过多个居民小区与地铁站，方便居民换乘轨交。这类车的站点基本服务到了每个居住区，站点在中低档居民区附近覆盖程度较广。

第三类是直接连接交通枢纽与人群聚点，多分布在比较偏远、公共交通稀少的区域。由于区域内部居民较少，因此线路沿途基本不设站点，或仅仅设置下客站，发车频率普通时段为 20 至 40 分钟，高峰时段为 15 分钟。

公交短驳线是近年来上海为缓解偏远地区出行难推出的一项便民措施，特别是在解决居民出行“最后一公里”及部分小区周边黑车猖獗等问题时，短驳车赢得了市民的广泛称赞。今年暑假里，华东师范大学城市与区域科学学院郭睿、邹欣怡、斯文婷、郁一舟、殷佩玥、陈爽等六名本科生，实地调研和评估了现存的短驳车运行机制，提出存在的问题和改进意见，近日完成了《上海市短驳交通运行模式研究报告（以浦东新区为例）》。

最后几站多空驶

大学们在调研过程中发现了现有短驳公交存在的诸多问题。

第一是班次频率。通勤类短驳车在上下班高峰期和非高峰期的乘客量差别悬殊；而居住区周边的短驳车也需要为上班族、学生族提供通勤便利，因此存在高峰期且持续时间较长。

第二是线路设置，尤其是终点站的设置。如滴水湖的 1078

路，最后几站几乎没有乘客，因此常常空驶。

第三是到站时刻。车站不规范，有些站点上标的是停靠站而不是下客站，如果没有下客，短驳车会直接开走，乘客等了很久却上不去，使得短驳车没有起到便民的作用。

站点时刻要精确

针对目前短驳车的现状，同学们在调研报告中还提出了若干改进的意见与建议。

他们认为，首先应当将“以车为本”变为“以人为本”，提供准确的时刻表和实时的车辆信息，使乘客从被动等车变为主动坐车。不妨将公交信息联入互联网，调度部门通过建立和推广微信公众平台或公共交通 app 这样的新媒体，方便市民更好地掌握实时交通信息。

“多种接驳方式并行”，是同学们提出的又一个设想。有些线路高峰时客流量很大，在低峰时乘客却非常少，但线路仍保持较缓的发车频率，导致低峰期有需求的乘客可能要等非常久。因此，同学们建议把某些在低峰期载客量很低的线路在一定时段内停运，取而代之的是在居民区周围和一些客流量密集的公共场所周围设立免费自行车租赁点，让这些时间内想要出行的市民选择自行车进行接驳，这样既可避免公交短驳的资源浪费，还能达到低碳出行目的。

首席记者 王蔚

上海公民科学素养知识竞赛人气爆棚

本报讯（记者 马亚宁）2015 上海公民科学素养知识竞赛决赛日前在科学会堂结束，经过激烈角逐，2 人获得“海外之旅”特等奖，4 人获得一等奖。决赛当天，网友通过新浪微博直播参与互动，共有 645 万阅读人次，评论 5583 条。

本次竞赛于今年 6 月拉开帷幕，旨在营造全社会学科学、爱科学、讲科学、用科学的良好氛围。竞赛通过《新民晚报》《上海科技报》专版和新媒体进行答题。主办方根据得分高低排序获奖名单。主办方还特设了“好建议奖”，欢迎市民就“如何提升公民科学素养”建言献策。目前，“好建议奖”还在评审中。

此次竞赛过程形式多样，新媒体和传统媒体同时发力，更多人利用碎片化的时间通过网络答题；精准定位，全方位发动，各种媒体优势互补，传播力度大增；覆盖面广，参与度高，累计有 5000 多万人次阅读关注，其中新浪网参与度 181922 人次、新浪微博参与度 208 万人次；微信、科普网近 16 万人答题；传统媒体答题 2000 余份；收到“好建议”近 70 份。

竞赛活动由中共上海市委宣传部、上海市科学技术协会、新民晚报社、上海科技发展基金会主办，新浪网、上海科技报社、闵行区科学技术协会、上海市医师协会承办。