

附件 3

“综合交通运输与智能交通”重点专项 2019 年度项目申报指南

为落实《国家中长期科学和技术发展规划纲要（2006—2020 年）》《“十三五”国家科技创新规划》以及《“十三五”交通领域科技创新专项规划》等提出的任务，推动交通运输科技进步和加快形成安全、便捷、高效、绿色的现代综合交通运输体系，国家重点研发计划启动实施“综合交通运输与智能交通”重点专项。根据本专项实施方案的部署，现发布 2019 年度项目申报指南。

本专项总体目标是：解决我国综合交通运输系统存在的运行监管能力弱、多方式协同运行效率低、运输安全主动防控能力差、集成服务不足等突出问题，重点突破综合交通运输基础科学难题和重大共性关键技术，开展典型应用示范。大幅增强综合交通运输协同运行和智能监管能力，全面提升我国综合交通运输的综合化、智能化水平和服务品质。到 2022 年，形成新一代综合交通运输与智能交通技术体系，为实施国家重大发展战略，提供高效、可持续的综合交通运输系统支撑。

本专项遵循“基础研究、重大共性关键技术、典型应用示范”的全链条创新设计、一体化组织实施原则，按照交通基础设施智能化、载运工具智能协同、交通运行监管与协调、大型交通枢纽

协同运行、多方式综合运输一体化、综合运输安全风险防控与应急救援等 6 个技术方向，共部署 15 个重点研究任务。专项实施周期为 5 年（2018—2022 年）。

2018 年，本重点专项已在 6 个技术方向启动实施 16 个项目。2019 年，本专项拟在 4 个技术方向启动 6~12 个项目，拟安排国拨经费总概算 1.7 亿元。除特殊说明外，项目配套经费与国拨经费比例不低于 2:1，鼓励产学研用联合申报，充分发挥地方和市场作用，强化研究成果的转化应用。

项目申报统一按指南二级标题（如 1.1）的研究方向进行。除特殊说明外，拟支持项目数均为 1~2 项。项目实施周期不超过 3 年。申报项目的研究内容须涵盖该二级标题下指南所列的全部考核指标。项目下设课题数不超过 5 个，课题参研单位总数不超过 10 家。项目设 1 名项目负责人，项目中每个课题设 1 名课题负责人。

“拟支持项目数为 1~2 项”是指：在同一研究方向下，当出现申报项目评审结果前两位评价相近、技术路线明显不同的情况时，可同时支持这 2 个项目。2 个项目将采取分两个阶段支持的方式。第一阶段完成后将对 2 个项目执行情况进行评估，根据评估结果确定后续支持方式。

1. 载运工具智能协同

1.1 高速公路智能车路协同系统集成应用（共性关键技术类）

研究内容：针对智能高速公路建设需求，研究面向安全高效

及精准个性服务的高速公路智能车路系统技术体系，高速公路智能车路系统运行安全性与适应性测试评估技术；研发信息采集、I2X 通信与发布一体化的智能路侧装备设备，及其在高速公路的优化布设技术，研制重点营运车辆车路协同条件下运行风险监测预警与交通事故自动报警技术及装备；构建云平台架构的高速公路运行监控与服务系统，研究智能车路协同作用下的高速公路新型运营组织机制与协同管理模式；研究支持自动驾驶的高速公路专用车道设计技术，货车编队专用车道行驶管控策略及仿真评估技术，支持车路协同式自动驾驶卡车队列实际应用示范；开展高速公路智能车路系统集成应用示范，编制高速公路智能车路系统设计、建设、服务和管理方面的系列标准规范。

考核指标: 建成双向车道数不少于 6 车道，总里程不少于 200 公里的高速公路智能车路系统集成应用示范路段，支持车道级精准管控服务，并支持不少于 5 辆卡车组成的车路协同式自动驾驶卡车队列在专用车道示范运行；高速公路智能路侧设备支持不少于 3 种无线通信接入技术，及交通运行状态、交通气象、基础设施状态、车辆微观行为状态等 4 类信息采集传感器接入，具有本地决策与控制服务能力，在示范应用高速公路上安装不少于 500 套；车路协同条件下运行风险监测预警与交通事故自动报警装备的监测预警功能不少于 10 种、自动报警模式不少于 2 种，在示范应用的重点营运车辆上安装不少于 200 套；构建高速公路智能车路系统运行安全性、环境适应性测试评估技术体系，测试场景

不少于 10 种，涵盖桥梁、隧道、合流区、弯道、坡道 5 种典型场景；编制高速公路智能车路协同相关技术标准，申请国家发明专利、软件著作权等不少于 10 项。

2. 交通运行监管与协调

2.1 城市多模式交通网运行仿真系统平台开发（共性关键技术类）

研究内容：研究城市交通时空叠加特性与供需平衡机制，城市骨干运输网协同组织与综合控制技术方法；研究大型交通网络多尺度可视化表述、交通网络与交通需求动态耦合、交通资源配置效率多目标量化评估、基于身份感知数据驱动的交通行为精准仿真技术；研制大规模交通网络混合交通流微观仿真系统；研制服务于交通设施建设、交通管理控制、交通政策制定的城市交通运行集成分析系统。

考核指标：研发形成具有知识产权的大规模交通网络混合交通流微观仿真系统，覆盖交叉口数不少于 300 个，仿真车数不少于 6000 辆，交通运行特征指标精度 $\geq 85\%$ ；建立城市交通运行集成分析系统，支持道路、公交、轨道交通 3 类网络交通资源集成优化配置和协同管控方案设计的多目标量化仿真分析，交通节点数不少于 10000 个，分析仿真计算时间不大于 1 分钟；依托特大城市完成系统综合测试；编制相关技术标准，申请国家发明专利、软件著作权等不少于 10 项。

有关说明：配套经费与国拨经费比例不低于 1:1。

2.2 城市智慧出行服务系统技术集成应用（共性关键技术类）

研究内容：面向城市交通出行需求响应与服务智能化需求，研究基于交通大数据的城市全方式出行本征获取、路网及重要交通节点运行状态感知与监测、多方式出行资源优化配置和交通时空协同组织优化等技术方法；研发云一网一端一体化城市级停车服务技术，一站式共享出行服务技术，特殊或异常交通需求下的出行诱导服务技术，综合交通资源协同调度技术；研制基于人工智能的云一网一端立体化多维交通出行感知设备，新型智能停车设备，基于实时多方式交通管控信息的自助出行服务技术装置；开发城市交通智慧出行与服务综合平台。

考核指标：形成覆盖出行全过程的城市出行服务新模式，建成集感知、研判、决策于一体的城市综合交通智慧出行服务系统，实现城市交通出行方式全覆盖，支撑百万级用户并发访问与服务；研制不少于3种新型智能停车装备，智能停车服务系统接入500个以上停车场/库；研制不少于3种云一网一端一体化交通感知设备；在大城市开展集成应用，多方式交通需求预测精度大于90%，路网、交通枢纽运行状态检测准确率大于90%，各种出行方式运行状态检测准确率大于90%，共享出行资源监管率大于90%；出行服务信息发布途径5种以上，日均服务出行人数大于50万，人均出行时间节约15%以上，出行时间可靠性提升20%以上；编制智慧出行相关技术标准，申请国家发明专利、软件著作权等不少于10项。

3. 多方式综合运输一体化

3.1 多式联运智能集成技术与装备开发（共性关键技术类）

研究内容：研究支撑资源互联互通、货物高效运输运载以及多式联运的规则、标准和规范体系；研发多式联运条件下货物识别、状态监测及安全保障技术，不同载运工具间货物高效装运接驳与转运技术，基于供需协同的枢纽仓储智能化技术，基于移动互联网的多式联运运输组织模式优化技术；研制适用于多样化多式联运的智能运载单元设备，枢纽场站多式联运自动化接卸转运装备和多式联运智能调度管理集成系统。

考核指标：研发形成具有知识产权的多式联运智能运载单元设备，适用于3种以上联运方式、单元定位精度达到米级、安全状态辨识准确率大于90%、载重/容积比提升30%；研制自动化接卸转运智能装备，设备接卸定位精度达到厘米级、支持3种以上运输方式直接接卸转运、转运能力大于100个单元/小时；依托国家多式联运示范工程，建成多式联运智能调度管理集成应用系统，功能覆盖运载/转运/仓储全过程、支持3种以上运输方式、运载单元管理能力达百万级，货物换装信息动态交互率大于98%，货物换装效率提高20%以上；编制多式联运相关技术标准，申请国家发明专利、软件著作权等不少于10项。

4. 综合运输安全风险防控与应急救援

4.1 道路运输网运行风险主动防控关键技术及应用（共性关键技术类）

研究内容：研究道路运输网运行风险传导与演化机理、交通行为特征及风险辨识解析方法，以及基于人因风险控制的系统评价与优化技术；研究大桥、长隧道等风险路段的交通行为全息监测与安全防护关键技术；研究长下坡、急陡弯等隐患路段的通行目标全程跟踪与异常行为预测预警关键技术；研究运行风险目标实时监测与主动防控一体化集成关键技术；开发高风险交通行为自助矫正与运行风险自主评估系统；研制具有交通行为特征深度识别、复杂场景跨界融合、异常行为预测预警的综合运输网运行风险主动防控装备。

考核指标：建成高风险交通行为数据库，覆盖近五年全国道路交通事故的主要特征；风险路段的交通目标动态识别准确率不低于 95%，等级风险防控有效率不低于 90%；隐患路段的通行目标异常行为预测预警有效率不低于 90%；研制嵌入基于自主研发的人工智能算法、集成视觉与雷达一体化的传感装置，具有像素级感知，辨识场景目标不小于 200 个/帧，准确率不低于 95%；建成高风险交通行为自助矫正与运行风险自主评估系统，关联交通目标的行为轨迹特征，高风险交通行为自助矫正率不低于 90%，等级风险评估准确率不低于 95%；综合运输网运行风险主动防控装备在不少于 3 座特大桥、3 条长隧道、3 段长下坡等路段中应用，实现多模态的声光电预警及防控，等级风险或隐患同比下降 50%以上；编制道路运输网安全风险主动防控相关技术标准，申请国家发明专利、软件著作权等不少于 10 项。

4.2 在航船舶安全风险辨识与防控平台（共性关键技术类）

研究内容：针对内河、沿海等水域的船舶航行需求，研发船舶航行态势的风险识别与评价技术，船员不安全行为与状态的监测预警技术，在航船舶航行风险实时管控决策支持技术，基于“人一船一管理一环境”的在航船舶安全信息大数据分析技术，覆盖航运全链条的在航船舶安全保障体系效能评估及自适应优化技术；研制船舶通航风险评价成套软件；开发在航船舶安全信息大数据分析平台和风险预测预警与决策支持平台。

考核指标：形成在航船舶安全风险辨识与防控的技术体系；船舶通航风险评价软件至少适用 5 种典型船舶类型和 5 种典型事故风险，风险要素识别和评估的准确率 $\geq 70\%$ ；在航船舶安全信息大数据分析平台的风险信息有效显示率 $\geq 98\%$ ，覆盖船舶类型 ≥ 10 种，效能评估准确率 $\geq 85\%$ ；在航船舶风险预测预警与决策支持平台的风险预警准确率 $\geq 70\%$ ，辅助决策方案生成时间 ≤ 10 秒，适用于内河、沿海水域的主要代表航线；编制船舶航行安全风险辨识与防控相关技术标准，申请国家发明专利、软件著作权等不少于 10 项。

有关说明：配套经费与国拨经费比例不低于 1:1。

“综合交通运输与智能交通”重点专项 2019年度项目申报指南形式 审查条件要求

申报项目须符合以下形式审查条件要求。

1. 推荐程序和填写要求

(1) 由指南规定的推荐单位在规定时间内出具推荐函。

(2) 申报单位同一项目须通过单个推荐单位申报，不得多头申报和重复申报。

(3) 项目申报书（包括预申报书和正式申报书，下同）内容与申报的指南方向相符。

(4) 项目申报书及附件按格式要求填写完整。

2. 申报人应具备的资格条件

(1) 项目及下设课题负责人应为 1959 年 1 月 1 日以后出生，具有高级职称或博士学位。

(2) 受聘于内地单位的外籍科学家及港、澳、台地区科学家可作为重点专项的项目（课题）负责人，全职受聘人员须由内地受聘单位提供全职受聘的有效材料，非全职受聘人员须由内地受聘单位和境外单位同时提供受聘的有效材料，并随纸质项目申报书一并报送。

(3) 项目(课题)负责人限申报1个项目(课题);国家重点基础研究发展计划(973计划,含重大科学研究计划)、国家高技术研究发展计划(863计划)、国家科技支撑计划、国家国际科技合作专项、国家重大科学仪器设备开发专项、公益性行业科研专项(以下简称改革前计划)以及国家科技重大专项、国家重点研发计划重点专项在研项目(含任务或课题)负责人不得牵头申报项目(课题)。

国家重点研发计划重点专项的在研项目负责人(不含任务或课题负责人)也不得参与申报项目(课题)。

(4) 特邀咨评委委员不能申报项目(课题);参与重点专项实施方案或本年度项目指南编制的专家,不能申报该重点专项项目(课题)。

(5) 诚信状况良好,无在惩戒执行期内的科研严重失信行为记录和相关社会领域信用“黑名单”记录。

(6) 中央和地方各级国家机关的公务人员(包括行使科技计划管理职能的其他人员)不得申报项目(课题)。

3. 申报单位应具备的资格条件

(1) 在中国大陆境内登记注册的科研院所、高等学校和企业等法人单位。国家机关不得作为申报单位进行申报。

(2) 注册时间在2018年5月31日前。

(3) 诚信状况良好,无在惩戒执行期内的科研严重失信行为记录和相关社会领域信用“黑名单”记录。

4. 本重点专项指南规定的其他形式审查条件要求
无。

本专项形式审查责任人：梁德建

“综合交通运输与智能交通”重点专项 2019 年度 项目申报指南编制专家名单

序号	姓名	工作单位	职称职务
1	马 林	中国城市规划设计研究院	教授级高工
2	严新平	武汉理工大学	教 授
3	金敬东	交通运输部规划研究院	教授级高工
4	王长君	公安部交通管理科学研究所	研究员
5	陈大鹏	中科院微电子研究所	研究员
6	高利佳	北京首都国际机场股份有限公司	教授级高工
7	李克强	清华大学	教 授
8	王世华	北京市公安局	高级工程师
9	王震坡	北京理工大学	教 授
10	王殿海	浙江大学	教 授
11	周为钢	浙江省杭州市公安局	高级工程师
12	孙玉清	大连海事大学	教 授
13	陈 峰	长安大学	教 授
14	魏 运	北京城建设计发展集团股份有限公司	教授级高工
15	秦 勇	北京交通大学	教 授