# 技术标准和要求

**1、货物需求一览表**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **序号** | **设备名称** | **单位** | **数量** |
| 1 | 交通仿真软件模块增加 | 项 | 1 |
| 2 | 交通微观仿真软件升级 | 项 | 1 |

**2、技术标准和要求**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **序号** | **名称** | **详细技术指标及功能需求** | **单位** | **数量** | **备注** |
| **1** | 交通仿真软件模块增加 | 1.交通微观仿真软件感应信号控制模块：能进行车辆感应控制编程，包括基于相位和基于阶段的方案，可通过流程图简化编辑。能应用在单个交叉口控制，公交优先控制，路网走廊的控制，包括VMS的速度控制和临时路肩车道控制等；  2.交通微观仿真软件动态交通分配模块：能自动将车辆分配到路径上去。可以通告定义一个OD矩阵，把停车场分配到对应的交通小区，不需要手工输入静态路径；能提供大范围的路网的中观仿真。  3.交通微观仿真软件基于相位的定时信号控制模块：能提供基于相位的定时信号控制的图形化的定义阶段和阶段过渡的编辑器。能自动创建相位过渡。能方便的延长或者缩短相位和相位过渡，提供一个导出PUA格式文件的接口，文件可以在感应信号控制里得到应用，能够创建感应控制中的相位和相位过渡；  4.交通微观仿真软件3D模块：能从交通仿真软件中把路网数据和车辆位置信息导出到文本文件（TXT）里，该文件可被自动导入到 Autodesk’s 3ds Max软件。能将DWF，3DS以及SKP文件转换为V3D文件；  5.交通微观仿真软件二次开发接口：允许用户自定义的信号控制机采用DLL的形式进行整合。以读取相关信息（检测器信息，当前信号状态）和改写信号状态。  允许执行跟车和变道模型。分配给交通仿真软件中的特殊车辆类型，可以覆盖标准的驾驶行为。能从SYNCHRO文件直接创建交通仿真。路网几何属性，流量，转向，车辆组成以及信号控制信息等都被导入交通仿真软件中。  6．行人仿真模块：采用社会力模型；可同时模拟10万人；能导入通用格式的CAD文件，可导入和导出到第三方视图软件；能同时制作2D和3D动画，能与交通微观仿真软件无缝整合，可以在工程中综合分析个体交通、公共交通与行人的交互。 | 项 | 1 |  |
| **2** | 交通微观仿真软件升级 | 1.将已有的3套交通仿真软件（Vissim5.2版本，Visum9.5版本）升级至该软件最新版本；  2.将上述3套中的2套交通微观仿真软件扩容至10\*10平方公里，20个信号控制机的规模；  3.新增交通微观仿真软件1套：（1）能模拟不受限制的路网范围，仿真信号 控制机个数也不受限制；  （2）提供情景方案管理的功能，借助情景创建不同的规划方案并通过仿真结果进行比较。规划方案不必每次新建，而是可以基于初始情境任意优化，并以新的名称保存。基本路网中进行的更改也可应用于情境中。不仅可以针对一个情境进行调整，而且可以针对多个情境同时进行调整，并可一步存储；可以模拟对向车道超车。  （3）能模拟多方式交通流，包括模拟小汽车、货车、公共汽车、地铁、轻轨、自行车和行人；  （4）软件可以与脚本自动融合，自动化运行脚本；  （5）能提供多次模拟运行，并且能在不同的计算机上对不同的模拟运行程序进行分布运行时保证运行的平行性。  （6）能对所有信号灯配时进行模拟，公交专用道的模拟，以及行人、自行车的模拟。可以模拟具有各种交通控制形式的交叉口，其中包含具有让行标志、停行标志、信号灯控制以及上述三种形式结合使用的交叉口。  （7）能在模拟后输出一系列的计算指标参数结果，便于对设计的方案进行比较和评价，在软件内部查看多次仿真运行的结果。  （8）能提供可视化结果显示功能。软件进行评估时，能不受到任何其他系统限制，实现真正独立，能在软件上直接查询相关的数据和结果，其中包含聚合值以及针对多个模拟系统运行的基本统计值。软件能直接包含所有数据并随时对其他不同种类表格进行处理，结果可以图表形式显示，同时，能支持网络分析、校准及进行最终结果展示。 | 项 | 1 |  |

**3、质保及售后服务要求**

3.1 质保1年；

3.2 接到故障报修需求后2小时内响应；

3.3 提供免费软件使用培训；

3.4 需提供详细的售后服务方案。

上述技术要求和其他要求，仅作为报价人编制报价文件和参加谈判时之参考。通过谈判，最终确定符合采购需求的技术指标及相关要求。