

团 体 标 准

T/ITS 0185—202X

自动驾驶道路安全等级分级方法

Automatic driving road safety classification

(征求意见稿)

本草案完成日期 2022 年 4 月

在提交反馈意见时，请将您知道的相关专利连同支持性文件一并附上

202X - XX - XX 发布

202X - XX - XX 实施

目 次

| | |
|------------------------------|----|
| 前 言 | II |
| 1 范围 | 1 |
| 2 规范性引用文件 | 1 |
| 3 术语和定义 | 1 |
| 4 基本条件 | 2 |
| 5 道路安全影响要素 | 3 |
| 5.1 静态要素 | 3 |
| 5.2 动态要素 | 5 |
| 5.3 道路智能设施要素 | 5 |
| 6 安全等级评估流程 | 6 |
| 6.1 评估模型 | 6 |
| 6.2 关键特征对比 | 6 |
| 6.3 风险综合判定 | 6 |
| 7 安全等级分级 | 7 |
| 附 录 A （资料性） Xgboost 方法 | 10 |
| A.1 方法概念 | 10 |
| A.2 方法原理 | 10 |
| A.3 方法应用 | 10 |

前 言

本文件按照GB/T 1.1—2020《标准化工作导则 第1部分：标准化文件的结构和起草规则》的规定起草。

请注意本文件的某些内容可能涉及专利。本文件的发布机构不承担识别专利的责任。

本文件由中国智能交通产业联盟（C-ITS）提出并归口。

本文件起草单位：北京航迹科技有限公司、同济大学、交通运输部公路科学研究院、信通院车联网创新中心、上海淞泓智能汽车科技有限公司、长沙智能驾驶研究院有限公司、中兴通讯股份有限公司、深圳元戎启行科技有限公司、湖南湘江智能科技创新中心有限公司、高新兴科技集团股份有限公司、百度智行科技有限公司、北京万集科技有限责任公司、北京汽车研究总院有限公司、许昌开普检测研究院股份有限公司、北京轻舟智航科技有限公司、北京四维图新科技股份有限公司

本文件主要起草人：黄志诚、高金、涂辉招、孙健康、陈晓、魏俊生、陆淼嘉、赵兴华、张晓超、杨静、瞿仕波、李青、毕炜丽、曾少旭、贺春、李宏枫、程雪菲、贾元辉、叶芬、刘英文、张长隆

自动驾驶开放道路安全等级分级方法

1 范围

本文件规定了自动驾驶开放道路安全等级分级的基本条件、道路安全影响要素、安全等级评估流程和安全等级分级。

本文件适用于自动驾驶开放道路安全等级分级评价,可用于自动驾驶汽车开放区域划定及企业选择车辆自动驾驶功能测试道路时参考。

2 规范性引用文件

下列文件中的内容通过文中的规范性引用而构成本文件必不可少的条款。其中,注日期的引用文件,仅该日期对应的版本适用于本文件;不注日期的引用文件,其最新版本(包括所有的修改单)适用于本文件。

GB 5768.2 道路交通标志和标线 第2部分:道路交通标志

GB 5768.3 道路交通标志和标线 第3部分:道路交通标线

GB 14887-2016 道路交通信号灯

GB/T 20839-2007 智能运输系统 通用术语

GB/T 29108-2021 道路交通信息服务 术语

JTG B01-2014 公路工程技术标准

QX/T 111-2010 高速公路交通气象条件等级

DB31/T 997-2016 城市道路交通状态指数评价指标体系

3 术语和定义

GB/T 29108界定的以及下列术语和定义适用于本文件。

3.1

开放道路

在公路(包括高速公路)、城市道路、区域范围内等指定的开放给智能网联汽车自动驾驶功能测试、示范应用以及商业化运营的公共道路。

3.2

预选道路

计划进行安全等级分级评估的开放道路。

3.3

道路特征信息

描述道路设施类型、道路宽度和车道数(分方向)、路肩宽和侧向净空、坡度、曲率、材质、平整度、设计车速及几何线形等特征的信息。

[来源: GB/T 29108-2021, 3.13]

3.4

道路路段

用于通行能力分析的一段道路，由两个道路编码参考点界定的具有方向性的，至少包括一个交叉口或出入口的道路区段。

[来源：GB/T 29108-2021，3.13]

3.5

安全风险度

根据安全风险评估模型，综合计算各类道路安全影响因素而得出的安全分值，或经模型计算后再综合专家意见得到的安全分值。

3.6

安全风险等级

基于评估的自动驾驶开放道路安全风险度，划分开放道路安全风险等级。

3.7

道路安全风险等级评估

基于对道路交通安全影响因素进行风险研判，根据研判结果对道路安全风险进行综合评估及分级的过程。

3.8

风险发生严重程度

用于评价潜在风险可能造成的损害程度。一般将风险等级分为五级，从低到高分别为轻微、一般、较严重、严重、非常严重。

3.10

道路交通事故信息

记录道路交通事故的地点、事故的类型、事故的原因、事故发生的时间、影响交通程度及相关人员情况等的信息。

[来源：GB/T 29108-2021，3.19]

3.11

智能公路系统

以公路系统智能化为基础，遵循道路基础设施与车载系统智能协调合作的理念，集成应用现代通信技术、自动控制技术、传感技术以及交通流理论等，实现驾驶员辅助驾驶以及特定条件下自动驾驶功能的系统，从而减少由于人工驾驶引起的交通问题，提高公路系统的安全性和运行效率。

[来源：GB/T 20839-2007，7.1]

3.12

道路交通状态参数

用交通流量、交通密度、空间占有率、时间占有率、车辆平均速度、交通流时间平均速度、交通流区间速度、排队长度、交通交叉口拥挤率等综合反映道路交通状况的定量指标。

[来源：GB/T 29108-2021，5.12]

4 基本条件

4.1 同一开放道路内各路段应相互连通，不应有孤立路段。

4.2 评估结论应包括区域总体评估结论、道路评估和各路段评估结论，输出形式以电子形式为主。

4.3 区域总体评估结论应说明开放道路安全风险等级分级情况，道路评估结论应当包括每个路段的风险等级。

4.4 道路安全风险分级基本流程

一般基于预选道路的特征元素进行数据采集，包括静态要素、动态要素、道路智能设施要素等，将采集到的数据进行数据清洗，输入给道路分级模型，根据模型计算结果，辅以专家经验，确定道路安全等级，如下图所示。

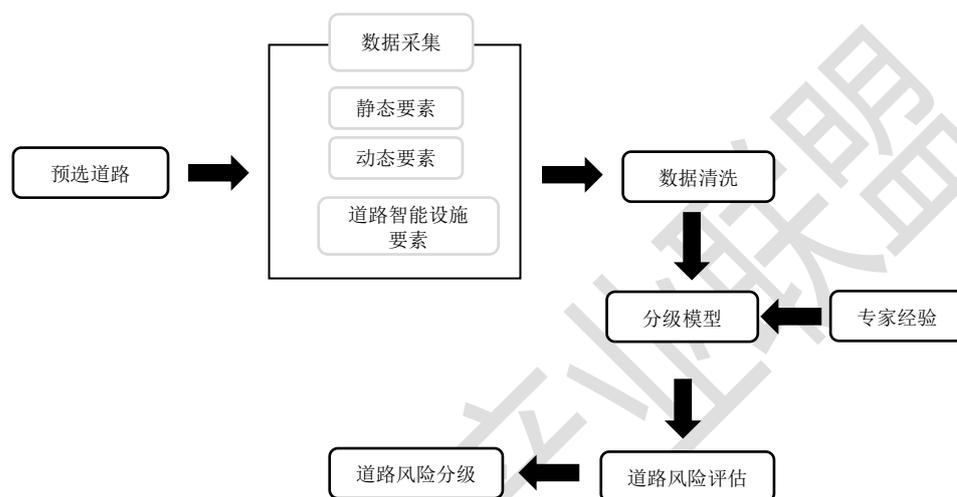


图 1 道路风险等级分级流程

4.5 应保证数据的真实性，数据调查优先采用自动化采集手段，如摄像头、传感器等。在采集过程中，应跟进检查设备的数据精度，设置合理误差阈值，对于缺少或超出阈值的数据应及时现场调查。

4.6 应保证数据的可靠性，现场数据采集时，应由多名调查员同时开展或进行多次现场数据采集，取调查结果平均值。

注：一般不少于3名调查员或不少于3次现场数据采集

5 道路安全影响要素

5.1 静态要素

静态特征要素表征道路特征信息、车辆、环境地物以及交通参与者等的自身属性与状态。

表 1 静态要素

| 序号 | 要素类别 | 要素名称 | 说明 |
|----|-------|---------|-----------------------|
| 1 | 公路等级 | | JTG B01—2014中3.1 |
| 2 | 交通标志 | | GB 5768.2中类型、是否清晰 |
| 3 | 交通标线 | | GB 5768.3中类型、是否清晰 |
| 4 | 交通信号灯 | | GB 14887-2016中类型、是否清晰 |
| 5 | 道路线形 | 车道宽度 | 单位：米 |
| 6 | 道路线形 | 车道数 | 单位：个数 |
| 7 | 道路线形 | 路缘带宽度 | 单位：米 |
| 8 | 道路线形 | 路肩宽度 | 单位：米 |
| 9 | 道路线形 | 视距 | 范围：米，置信度：百分比 |
| 10 | 道路线形 | 最小道路曲率半 | 单位：米 |

| | | | |
|----|--------|-------------|--------------------------------------|
| | | 径 | |
| 11 | 道路线形 | 最大纵坡 | 单位：度数 |
| 12 | 道路线形 | 最大横坡 | 单位：度数 |
| 13 | 道路路面 | 路面等级 | GB/T 920 |
| 14 | 道路路面 | 路面平整度 | 凸起、凹陷的最大高度：米，凸凹陷的平面面积：平方米 |
| 15 | 道路路面 | 积水深度 | 积水最大深度：米，积水区域面积：平方米 |
| 16 | 道路路面 | 积雪厚度 | 最大积雪厚度：米 |
| 17 | 道路路面 | 路面结冰适应性 | 结冰对可行驶路面的覆盖率：百分比 |
| 18 | 道路路面 | 路面修补色差适应性 | 前后分割线可区分对比度 |
| 19 | 道路路面 | 路面坑洞、刮痕适应性 | 坑洞最大深度：米 |
| 20 | 桥梁隧道 | 桥梁情况 | 车辆类型、重量、高度通行限制 |
| 21 | 桥梁隧道 | 隧道情况 | 车辆类型、高度通行限制 |
| 22 | 路线交叉 | 人行横道 | 人行横道的界限范围 |
| 23 | 路线交叉 | 公路与公路交叉情况 | 是否有无信号灯 |
| 29 | 其他道路设施 | 机非分离类型 | 是否 |
| 30 | 其他道路设施 | 专用车道 | XX专用车道 |
| 31 | 其他道路设施 | 路边停车位 | / |
| 32 | 其他道路设施 | 中央隔离带 | 是否 |
| 33 | 其他道路设施 | 路边防护带 | 是否 |
| 34 | 其他道路设施 | 公交停靠站 | 位置、范围 |
| 35 | 其他道路设施 | 夜间道路照明情况 | 亮度：流明 |
| 36 | 其他道路设施 | 减速带 | 凸起高度：米，相邻间距：米 |
| 38 | 其他道路设施 | 收费站 | 限宽、限高：米 |
| 41 | 通行限制 | 限高 | 单位：米 |
| 42 | 通行限制 | 限宽 | 单位：米 |
| 43 | 通行限制 | 限载重 | 单位：千克 |
| 44 | 通行限制 | 限普货、危货及其他车型 | / |
| 45 | 通信条件 | GNSS条件 | 信号强度：dB，定位误差：米 |
| 46 | 通信条件 | 差分定位条件 | 是否 定位精度（厘米级、车道级） |
| 47 | 通信条件 | 通信制式条件 | / |
| 48 | 通信条件 | 高精地图条件 | 是否 |
| 49 | 特殊区域 | 学校、医院等 | 是否 |
| 50 | 事故经验数据 | 事故发生概率 | 百分比 |
| 51 | 事故经验数据 | 事故严重程度 | 严重级别 |
| 53 | 事故经验数据 | 事故形态 | 单车碰撞、追尾碰撞、侧向碰撞、侧翻等 |
| 54 | 交通经验数据 | 高峰 | 交通流量：通行车数量/秒，拥堵指数：平均车速与设计车速差异所确定拥堵等级 |
| 55 | 交通经验数据 | 平峰 | 交通流量、拥堵指数（经验） |

| | | | |
|----|--------|----|---------------|
| 56 | 交通经验数据 | 夜晚 | 交通流量、拥堵指数（经验） |
|----|--------|----|---------------|

5.2 动态要素

动态特征要素表征单位时间段内车辆速度、流量、方向等显著变化物理量。

表 2 动态要素

| 序号 | 要素类别 | 要素名称 | 要素说明 |
|----|------|---------------|---------------------|
| 1 | 交通流 | 道路车流组成 | 不同车辆类型的分布占比 |
| 2 | 交通要素 | 大型商用车 | 不同商用车的规格区分类型 |
| 3 | 交通要素 | 交通流量 | 通行车数量/秒 |
| 4 | 交通要素 | 平均车速 | 米/秒 |
| 5 | 交通要素 | 弱势交通参与者交通行为影响 | 预测路径与主车的安全距离：米 |
| 6 | 交通要素 | 占道停车情况 | 临停的类型，车辆的前后左右边界 |
| 7 | 交通要素 | 交通拥堵状态 | 所跟随车辆车速、车距识别，加塞车辆识别 |
| 8 | 交通要素 | 交警参与交通指挥 | 不同类型指挥手势 |
| 9 | 交通要素 | 临时影响要素 | 落实、遗撒障碍物、 |
| 10 | 交通要素 | 临时影响要素 | 事故、修路、路障 |
| 12 | 气象要素 | 能见度影响等级 | QX/T111-2010 中3.1 |
| 13 | 气象要素 | 降雨强度影响等级 | QX/T111-2010 中3.2 |
| 14 | 气象要素 | 路面高温影响等级 | QX/T111-2010 中3.3 |
| 15 | 气象要素 | 风力影响等级 | QX/T111-2010 中3.4 |
| 16 | 气象要素 | 降雪影响等级 | QX/T111-2010 中3.5 |
| 17 | 气象要素 | 积雪影响等级 | QX/T111-2010 中3.6 |
| 18 | 气象要素 | 沙尘暴影响等级 | QX/T111-2010 中3.7 |
| 19 | 气象要素 | 气温区间 | 摄氏度 |
| 20 | 气象要素 | 气压区间 | Pa |
| 21 | 气象要素 | 湿度区间 | 相对湿度百分比 |

5.3 道路智能设施要素

道路智能设施主要实现交通数据采集、交通事件检测、交通参与者检测、路面以及气象环境监测等功能，包括电子不停车收费服务系统、交通信息服务系统、交通气象环境监测系统、照明系统、基础设施数字化系统服务系统、高精度地图服务系统、高精度定位系统、交通信息感知系统和车路协同控制服务系统。

表 3 道路智能设施要素

| 序号 | 要素名称 | 要素说明 |
|----|-------------|-------------------------|
| 1 | 电子不停车收费服务系统 | 便捷收费系统，方便通行 |
| 2 | 交通信息服务系统 | 提供静态，动态和实时的交通信息，如拥堵、事故、 |

| | | |
|----|---------------|-------------------------|
| | | 施工等 |
| 3 | 交通气象环境监测系统 | 提供气象环境监测数据 |
| 4 | 照明系统 | 智慧照明 |
| 5 | 基础设施数字化系统服务系统 | 重要结构物的数字化信息和状态信息，如桥梁、隧道 |
| 6 | 高精度地图服务系统 | 提供高精度地图服务 |
| 7 | 高精度定位系统 | 提供高精度定位服务 |
| 9 | 路侧交通信息感知系统 | 路侧对交通参与者的速度、加速度、类别的感知 |
| 10 | 路侧车路协同控制服务系统 | 协同控制 |

6 安全等级评估流程

6.1 评估模型

基于特征数据的大数据特性，采用机器学习的方式构建评估模型，Xgboost 可以用做构建评估模型，参见附录 A。

道路安全风险评估模型将道路风险进行拆解，从风险发生概率（P）和风险发生严重程度（S）两方面对道路风险进行综合判别分析。监督学习的核心点为发生碰撞事故的路段（即有风险的道路），模型通过学习正负样本对应的特征，综合预测得到评估路段的风险分，结合专家意见，最终确定路段风险等级。

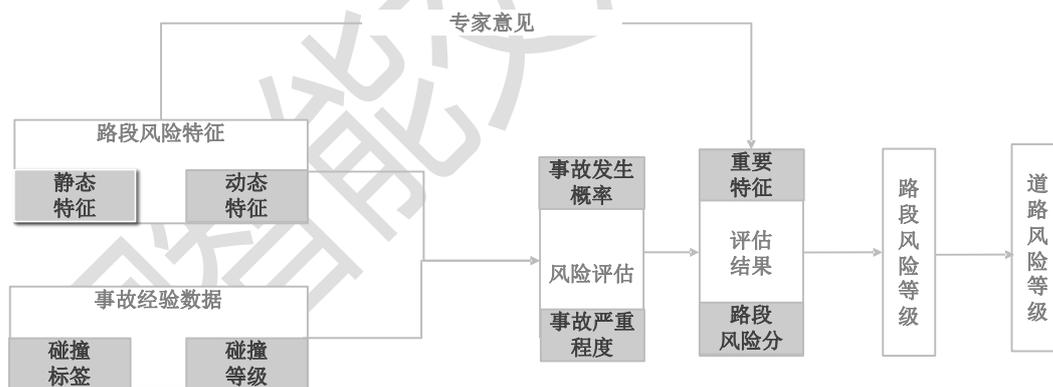


图 2 道路安全风险评估流程

6.2 关键特征对比

在道路安全风险评估模型模型中，风险等级将以机器学习模型给出的路段风险分为依据，结合关键特征进行综合定级。

由于关键特征是由机器学习模型给出，基于不同的区域及城市，四维关键特征以及特征对应的阈值也会相应发生变化。通过专家意见，可对关键特征的选取以及对应阈值进行进一步确认。最终定级将基于路段风险分，结合四维特征阈值，得出最终的风险等级；如果路段风险分和对应关键特征的阈值区间不匹配，则由专家打分校核结果。

6.3 风险综合判定

单一开放道路往往包含一个或多个路段。路段的划分是基于环境特征的实际情况，自动地进行相似性聚类切分，因此可保证每一段路段的特征值都是相似的，从而可作为模型最小单元输入。

进一步地，单一开放道路风险等级按对应各路段风险等级加权方式获得量化数值，具体计算方式如下：

$$\text{道路风险等级} = \Sigma (\text{路段的风险等级} * \text{路段里程长度}) / \text{道路总里程}$$

7 安全等级分级

综合评估静态要素、动态要素、道路智能设施要素这三大类因素，以评估的道路安全风险度为基本依据，可以划分自动驾驶开放道路风险等级为四类：即 I 类（低风险）、II 类（一般风险）、III 类（较高风险）、IV（高风险）类，详见表 4-表 7。

表 4 自动驾驶开放道路风险等级-I 类

| 因素 | | I 类, 低风险 | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-------------|-------------|------------------|
| 关键分级因素 | 1. 道路等级与交通流量 | 道路等级 | 设计车速 (km/h) | 交通量 (veh/h/lane) |
| | | 主干道 | 60 及以下 | ≤500 |
| | | 次干道 | 50 及以下 | ≤450 |
| | 2. 安全风险度 | [0, 3.5) | | |
| 3. 道路交通指数 | [0, 30) | | | |
| 附加条件 | 1. 标志标线 | 清晰 | | |
| | 2. 道路平整度 | 好 | | |
| | 3. 交通组成 | 大巴比例不超过 10% | | |
| | 4. 路侧车路协同控制服务系统 | 有 | | |
| 注 1: 道路交通指数按照 DB31/T 997-2016 计算, 是一种合理反映各等级道路车辆出行相对拥堵体验的标准化指标, 以道路行程速度为核心计算参数, 取值介于 0 到 100 之间的无量纲数据。其数字越小表示交通状态更加畅通, 相反则越加拥堵。 | | | | |
| 注 2: 道路平整度指路面表面相对于理想平面的竖向偏差, 可用国际平整指数 IRI 衡量。IRI 小于 2.0m/km 定义为路面状况好; | | | | |
| 注 3: 交通量 (veh/h/lane) 为每车道日平均小时交通量。 | | | | |

表 5 自动驾驶开放道路风险等级-II 类

| 因素 | | II 类, 一般风险 | | |
|-----------|-----------------|-------------|-------------|------------------|
| 关键分级因素 | 1. 道路等级与交通流量 | 道路等级 | 设计车速 (km/h) | 交通量 (veh/h/lane) |
| | | 快速路 | 80 及以下 | ≤1100 |
| | | 主干道 | 60 及以下 | ≤850 |
| | | 次干道 | 50 及以下 | ≤800 |
| | | 一级公路 | 80 及以下 | ≤1150 |
| | | 二级公路 | 50 及以下 | ≤900 |
| 2. 安全风险度 | [3.5, 12.5) | | | |
| 3. 道路交通指数 | [30, 50) | | | |
| 附加条件 | 1. 标志标线 | 清晰 | | |
| | 2. 道路平整度 | --- | | |
| | 3. 交通组成 | 大巴比例不超过 20% | | |
| | 4. 路侧车路协同控制服务系统 | 有 | | |

注 1：道路交通指数按照 DB31/T 997-2016 计算，是一种合理反映各等级道路车辆出行相对拥堵体验的标准化指标，以道路行程速度为核心计算参数，取值介于 0 到 100 之间的无量纲数据。其数字越小表示交通状态更加畅通，相反则越加拥堵。

注 2：道路平整度指路面表面相对于理想平面的竖向偏差，可用国际平整指数 IRI 衡量。IRI 小于 2.0m/km 定义为路面状况好；

注 3：交通量 (veh/h/lane) 为每车道日平均小时交通量。

注 4：“---”为不作要求。

表 6 自动驾驶开放道路风险等级-III类

| 因素 | | III类, 较高风险 | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------|-------------|------------------|
| 关键分级因素 | 1. 道路等级与交通流量 | 道路等级 | 设计车速 (km/h) | 交通量 (veh/h/lane) |
| | | 快速路 | 80 及以下 | >1100 |
| | | 主干道 | 60 及以下 | >850 |
| | | 次干道 | 50 及以下 | >800 |
| | | 支路 | 40 及以下 | >730 |
| | | 高速公路 | 100 及以下 | >1550 |
| | | 一级公路 | 80 及以下 | >1150 |
| | | 二级公路 | 50 及以下 | >900 |
| | | 三级公路 | 40 及以下 | >800 |
| | | 四级公路 | 30 及以下 | >750 |
| | 2. 安全风险度 | [12.5, 22.5) | | |
| | 3. 道路交通指数 | [50, 70) | | |
| 附加条件 | 1. 标志标线 | --- | | |
| | 2. 道路平整度 | --- | | |
| | 3. 交通组成 | 大巴比例不超过 50% | | |
| | 4. 路侧车路协同控制服务系统 | --- | | |
| 注 1：道路交通指数按照 DB31/T 997-2016 计算，是一种合理反映各等级道路车辆出行相对拥堵体验的标准化指标，以道路行程速度为核心计算参数，取值介于 0 到 100 之间的无量纲数据。其数字越小表示交通状态更加畅通，相反则越加拥堵。 | | | | |
| 注 2：道路平整度指路面表面相对于理想平面的竖向偏差，可用国际平整指数 IRI 衡量。IRI 小于 2.0m/km 定义为路面状况好； | | | | |
| 注 3：交通量 (veh/h/lane) 为每车道日平均小时交通量。 | | | | |
| 注 4：“---”为不作要求。 | | | | |

表 7 自动驾驶开放道路风险等级-IV类

| 因素 | | IV类, 高风险 | | |
|--------|--------------|-----------|-------------|------------------|
| 关键分级因素 | 1. 道路等级与交通流量 | 道路等级 | 设计车速 (km/h) | 交通量 (veh/h/lane) |
| | | 快速路 | 100 | >1100 |
| | | 主干道 | 60 | >850 |
| | | 次干道 | 50 | >800 |
| | | 支路 | 40 | >730 |
| | | 高速公路 | 100 及以上 | >1550 |
| | | 一级公路 | 100 | >1150 |
| | | 二级公路 | 60 | >900 |
| | | 三级公路 | 50 | >800 |
| | | 四级公路 | 40 | >750 |
| | | 乡村道路 | 40 及以下 | >500 |
| | | | 2. 安全风险度 | [22.5, ∞) |
| | 3. 道路交通指数 | [70, 100] | | |

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----|
| 附加 条件 | 1. 标志标线 | --- |
| | 2. 道路平整度 | --- |
| | 3. 交通组成 | --- |
| | 4. 路侧车路协同控制服务系统 | --- |
| <p>注 1：道路交通指数按照 DB31/T 997-2016 计算，是一种合理反映各等级道路车辆出行相对拥堵体验的标准化指标，以道路行程速度为核心计算参数，取值介于 0 到 100 之间的无量纲数据。其数字越小表示交通状态更加畅通，相反则越加拥堵。</p> <p>注 2：道路平整度指路面表面相对于理想平面的竖向偏差，可用国际平整指数 IRI 衡量。IRI 小于 2.0m/km 定义为路面状况好；</p> <p>注 3：交通量（veh/h/lane）为每车道日平均小时交通量。</p> <p>注 4：“---”为不作要求。</p> | | |

中国智能交通产业联盟

附录 A (资料性) Xgboost 方法

A.1 方法概念

eXtreme Gradient Boosting (简称XGBoost) 是一种应用较为广泛的机器学习算法, 是大规模并行boosting tree的开源工具包, 实现了GBDT算法并进行了算法和工程上的改进。在工业界大规模数据方面, XGBoost的分布式版本有广泛的可移植性, 支持在Kubernetes、Hadoop、SGE、MPI、Dask等各个分布式环境上运行, 可以很好地解决工业界大规模数据的问题。

A.2 方法原理

该方法模型的预测精度由模型的偏差和方差共同决定, 损失函数代表了模型的偏差, 想要方差小则需要在目标函数中添加正则项, 用于防止过拟合。所以目标函数由模型的损失函数 L 与抑制模型复杂度的正则项 Ω 组成, 目标函数的定义如下:

$$Obj = \sum_{i=1}^n l(y_i, \hat{y}_i) + \sum_{i=1}^t \Omega(f_i)$$

其中, $\sum_{i=1}^t \Omega(f_i)$ 是将全部 t 棵树的复杂度进行求和, 添加到目标函数中作为正则化项, 用于防止模型过度拟合。

由于模型遵从前向分步加法, 以第 t 步的模型为例, 模型对第 i 个样本 x_i 的预测值为:

$$\hat{y}_i^{(t)} = \hat{y}_i^{(t-1)} + f_t(x_i)$$

$f_t(x_i)$ 是这次需要加入的新模型的预测值。

将 $f_t(x_i)$ 进行泰勒的二次展开, 将二次展开式代入到目标函数, 可以得到目标函数的近似值:

$$Obj^{(t)} \simeq \sum_{i=1}^n [l(y_i, \hat{y}_i^{(t-1)}) + g_i f_t(x_i) + \frac{1}{2} h_i f_t^2(x_i)] + \Omega(f_t) + constant$$

由于在第 t 步时, $\hat{y}_i^{(t-1)}$ 其实是已知的值, 所以 $l(y_i, \hat{y}_i^{(t-1)})$ 是一个常数, 其对函数的优化不会产生影响。因此, 去掉全部常数项, 最终目标函数可以写成:

$$Obj^{(t)} \simeq \sum_{i=1}^n [g_i f_t(x_i) + \frac{1}{2} h_i f_t^2(x_i)] + \Omega(f_t)$$

所以, 只要求出每一步损失函数的一阶导和二阶导的值, 然后最优化目标函数, 就可以得到每一步的 $f(x)$, 最后根据加法模型得到一个整体模型, 得到模型预测值。

A.3 方法应用

在道路安全等级分级中, 采用XGBoost的基于决策树的目标函数模型。将预选道路分成一段段路段Link, 以Link为单位, 对各类道路安全影响因素进行融合匹配, 为每一条Link动态赋予各要素特征包括第5章各类特征要素——叶子节点, 以路段数据分析的最小单元Link来建立路段模型——目标函数, 获得路段风险分。

结合风险发生概率(P)和风险发生严重程度(S)两方面对路段风险进行综合判别分析, 结合专家意见, 最终确定路段风险等级。

T/ITS 0185-20**

中国智能交通产业联盟标准
自动驾驶道路安全等级分级方法

T/ITS 0185—20**

北京市海淀区西土城路 8 号（100088）

中国智能交通产业联盟印刷

网址：<http://www.c-its.org.cn>

2022 年 月 第一版 2022 年 月 第一次印刷