
Simulering - Trafik - Temporary

Project Report
Group A319

Aalborg University
Det Teknisk-Naturvidenskabelige Fakultet
Strandvejen 12-14
DK-9000 Aalborg



AALBORG UNIVERSITY
STUDENT REPORT

Det Teknisk-Naturvidenskabelige
Fakultet AAU
Strandvejen 12-14
DK-9000 Aalborg
<http://cs.aau.dk>

Title:

Simulering - Trafik - Temporary

Theme:

Simulering

Project Period:

2. Semester 2016, P2

Project Group:

A319

Participant(s):

Benjamin Jhaf Madsen
Jacob Sloth Thomsen
Alexander Umnus
Kim Larsen
Lasse Fisker Olesen
Niclas Struntze Bach
Rasmus Thomsen

Supervisor(s):

Anders Mariegaard

Copies: 5

Page Numbers: 77

Date of Completion:

May 17, 2016

Abstract:

Pasta ipsum dolor sit amet rotini
pasta al ceppo lagane spaghetti
penne lisce tagliatelle conchiglie.
Stringozzi ricciutelle capellini lasag-
nette pennoni lasagnette trenette
croxetti capelli d'angelo mafalde
farfalle ziti strozzapreti rotini. Tagli-
atelle sacchetti pasta al ceppo
spaghetti foglie d'ulivo capunti
tortiglioni vermicelloni fettuccine.
Penne zita gnocchi manicotti sac-
chetti fiorentine corzetti pasta al
ceppo stringozzi vermicelli fusilli
lanterne sacchetti fettucelle. Fiori
tuffoli fiori tuffoli capelli d'angelo
sagnarelli chifferi tuffoli ricciolini
cavatappi.

Benjamin Jhaf Madsen
<bjma15@student.aau.dk>

Kim Larsen
<klars15@student.aau.dk>

Jacob Sloth Thomsen
<jsth15@student.aau.dk>

Lasse Fisker Olesen
<lolese15@student.aau.dk>

Alexander Umnus
<aumnus14@student.aau.dk>

Niclas Struntze Bach
<nbach14@student.aau.dk>

Rasmus Thomsen
<rkth15@student.aau.dk>

Forord

Læsevejledning

Terminologi

Contents

Preface	iii
1 Indledning	1
1.1 Problemets Relevans	1
1.2 Initierende problemstilling	2
2 Simulering	3
3 Metode	6
3.1 Problemområde	6
3.2 Fremgangsmåde	7
3.2.1 Emperiske-induktive-metode	8
3.2.2 Andre metoder	8
3.2.3 Prøve-fejl-metoden	8
3.3 Kildekritik	8
I Problemanalyse	9
4 Indledning til problemanalyse	10
5 Ændring af Konteksten	11
5.1 Transportmiddelvalg	12
5.2 Eksisterende Modeller	12
6 Teknologianalyse	14
6.1 VisSim	14
6.1.1 VisSim - Bilen	15
6.1.2 VisSim - Netværket	15
6.1.3 Analyse af acceleration og deceleration	16
6.1.4 Vurdering	17
6.2 Altrans	17

6.2.1	Geografisk model	17
6.2.2	Adfærds model	18
6.2.3	Emissions model	19
6.3	Vurdering	20
7	Interessantanalyse	21
7.1	Transport- og Bygningsministeriets (TRM) - Vejdirektoratet . . .	21
7.2	Den Kommunale Sektor	22
7.2.1	Visual Solutions	22
7.3	Uddannelsessektoren	22
7.4	Specificering af målgruppe	23
8	Problemformulering	24
II	Problemløsning	25
9	Teori	26
9.1	Grafteori	27
9.2	Dijkstras Algoritme	29
9.3	A* Algoritmen	31
10	Design	33
11	Design af program	34
11.0.1	Opbygning af vejnet ved brug af grid	35
11.0.2	eventuelt perspektivering?	35
11.1	Testing	35
11.2	Kravspecifikationer	36
11.2.1	Generelt	36
11.2.2	Brugerflade	36
11.2.3	Simulering	37
11.2.4	Succeskriterier	38
12	Implementation	39
12.1	Klassediagrammer	39
12.2	GUIMain	45
12.3	Elementerne i Vejnettet	46
12.3.1	Node	46
12.3.2	Destination	46
12.3.3	LightController	47
12.3.4	Road	48
12.3.5	Typer	48
12.4	Diverse	48
12.5	Project	48
12.6	SimulationSettings	49
12.6.1	Data	50
12.6.2	MathExtension	50
12.6.3	Vector2D	51
12.7	Viewport	51
12.7.1	SimulationViewport	53

12.8 Pathfinder	54
12.9 Kerne Funktionalitet	57
12.9.1 ToolController	57
12.9.2 FileHandler	61
12.9.3 Simulation	63
12.10Vehicle	63
12.11Fejl og mangler i programmet	67
13 Diskussion	69
13.0.1 x.xx Succeskriterier	69
14 Konklusion	71
15 Perspektivering	72
Bibliography	73
A Appendix	75

Trafiksystemet i Danmark undergår ofte udbygninger og ændringer, hvilket kan påvirke nærliggende vejnet. Det kan være svært at se hvordan disse ændringer vil påvirke trafikken, og derfor er der blevet opstillet forskellige modeller til at forudsige hvordan trafikken på vejnettet i fremtiden vil afvikle sig. Disse trafikmodeller bliver ofte opbygget med et konkret formål i fokus, og bliver derfor svære at vedligeholde i fremtiden i de tilfælde hvor konteksten ændrer sig. Konsekvensen af dette er at under en tredjedel af modellerne er blevet vedligeholdt, og at der ikke længere findes en model der dækker hele Danmark [12, s. 1-2].

1.1 Problemets Relevans

Formålet med trafikmodellerne er at forhindre trafikpropper og at sænke rejsetiderne. Uden modellerne er det besværligt at bestemme hvor der er problemer i vejnettet, og hvilken effekt nye veje vil have på trafikstrømmen. Trafikpropper har en effekt på landets økonomiske vækst, forurening, livskvalitet og tiden det tager for beredskaber og politi at nå frem.

Man kan risikere at sidde fast i trafikken på vej til arbejdet. For at finde ud af hvilken effekt denne spildtid har på Danmarks økonomi, har Michael Knørr Skov og Karsten Sten Pedersen, der arbejder for konsulent firmaet COWI, analyseret 3 vejprojekter [9]. Vejprojekterne inkludere en tredje Limfjordsforbindelse, en ny motorvejsstrækning ved København, og en Forbindelse mellem Fyn og Als. Udfra COWI's beregninger vil disse tilføjelser spare danskere 25 tusinde timer dagligt, hvilket svarer omtrent til en værdi på 2500 millioner kroner årligt. Antager man at en fjerde del af denne tid bliver brugt på arbejde vil man opleve en BNP-vækst på 0,035%. Et velfungerende vejnet er dermed et vigtigt aspekt i forhold til at forbedre Danmarks økonomiske vækst.

Billister er en af de største kilder af CO₂ forurening. Mængden af CO₂ der bliver udsluppet, afhænger af hastigheden billisterne kører. Ved en lav hastighed kan CO₂ udslippet per kilomet blive fordoblet, i forhold til at køre en stabil 50-

130 km/t. I den anden ende, hvis man kører over de 130 km/t vil udslippet igen øges, da bilen er mindre effektiv i udnyttelsen af brændstoffet [8, s. 5-6].

En undersøgelse har vist at der er en sammenhæng mellem trafik densiteten, og stress niveauet på en individ der befærder sig i denne trafik. Udover at det kan være ubehageligt under kørslen, bliver stressen også ført med videre på arbejdet og til hjemmet. Stressen kan også føre til aggressiv kørsel og i værste tilfælde ender det med en ulykke [7, s. 2-3].

1.2 Initierende problemstilling

Danske trafik modeller bliver ofte opbygget med et konkret formål i fokus og bliver svære at vedligeholde i fremtiden i de tilfælde hvor konteksten ændrer sig.

Arbejdsspørgsmål

- *hvilke ændringer i konteksten skal der tages højde for ved trafik simulering*
- *Hvordan fungerer de forskellige eksisterende software, trafik modellerings simulatorer?*
- *Hvem har gavn af trafikmodellerings simulatorer?*

Simuleringsmodellering og analyse er en del af processen, når man skal programmere et matematisk model af et fysisk system. Et system er defineret som en samling af dele/komponenter som modtager en form for input og så giver output. Dette output kan så bruges til forskellige formål. Normalt vil ved hjælp af dataene til at kunne analysere nogle forskellige problemer i virkeligheden for at kunne foretage sig vigtige valg inden for drift- eller politiske ressource beslutninger. Man kan også benytte simuleringsmodel til at træne folk i at tage bedre beslutninger eller forbedre ens egen ydeevne inden for et område. [2, s. 16-20]

En anden form for simulering er computer simulation. Simulation er også baseret på eksisterende eller foreslået system. I modsætning til simulationsmodel, hvor valgene er lavet på forhånd, så ved computer simulation bliver valgene genereret mens simulationen er i gang. Meningen med computer simulation er ikke at lave en beslutning, men at udsætte nogle personer for et system og træne deres evne til at lave gode beslutninger. Disse simulatorer er ofte kaldt træningssimulator. Meningen bag modellering og analyse af forskellige typer af systemer er:

- Få indblik i hvordan systemet fungerer
- Udvikling af drift og ressource beslutninger til at forbedre systemet ydeevne
- Afprøvning af nye koncepter eller systemer før implementering
- Opnå information uden at påvirke det rigtige system

Fordelene ved at benytte simulering kan være:

- Hurtig resultater i simulation fremfor i virkeligheden
- Det er blevet lettere at analyse et system
- Nemt at demonstrere hvordan modellen fungere

Hurtigere resultater i simulation fremfor i virkeligheden Igennem simulering af et system kan man bestemme nogle variabler, det kan være f.eks. tiden som simulationen skal vare over. Dette betyder at man hurtigere kan få resultater fra simuleringen, og så kan man lave flere gentagelser for at kunne komme frem til den bedste metode. Da før i tiden, var det ikke muligt at lave analyse på nogle systemer som varede over langt tid.

Det er blevet lettere at analyse et system Før man kunne benytte computeren til at lave en simulation over et system, så krævede det mange ressourcer at kunne analysere et problem. Hvis man skulle have en meget kompleks system analyseret, så skulle man kontakte matematikere eller forskningsanalytikere. Nu hvor man kan lave en simulering over computeren, så er der flere personer der kan få analyseret noget, da kravene er blevet reduceret.

Nemt at demonstrere hvordan modellen fungerer De fleste simuleringssoftware har den egenskab, at kunne animere model grafisk. Animationen er både brugbart for at kunne debugge modellen for at finde fejl, men også for at kunne demonstrere hvordan modellen fungerer. Animationen kan også hjælpe med at se hvordan systemet opfører sig i løbet af processen. Uden muligheden for animation, så ville simulation analyse havde været begrænset til mindre effektive tekstuelle og tal baseret præsentationer og dokumentation.

Ulemperne ved at benytte simulering kan være:

- Simulering kan ikke give et præcist resultat, hvis input data ikke er præcise
- Simulation kan ikke give simple svar på komplekse problemer
- Simulation alene kan ikke løse problemer

Simulering kan ikke give et præcist resultat, hvis input data ikke er præcise Uanset hvor god modellen er, så er det ikke muligt at forvente et præcis svar, hvis man benytter upræcise svar. Man kan omskrive det til "Garbage in, garbage out". Desværre er opsamling af data set som den sværeste del i processen i at lave en simulering. Nogle som står bag simulering af et system har accepteret at nogle gange er man nødt til at bruge historisk data på trods af tvivlsom kvalitet for at spare dataindsamling tid. Hvilket kan føre hen til en mislykket simuleringsprojekt.

Simulation kan ikke give simple svar på komplekse problemer Nogle analytikere kan tro på at simuleringsanalyse vil give simple svar på komplekse problemer. Men det er et faktum, at når man har med komplekse problemer at gøre, så får man komplekse svar. Det er muligt at simplegøre resultaterne, men det kan risikere at undlade nogle parametre som gør projektet mindre effektiv.

Simulation alene kan ikke løse problemer Nogle ledere der står bag et projekt, kan tro at alene at gennemføre simuleringsmodel og analyseprojekt kan føre til at kunne løse et problem. Men simulering af et problem, kan føre til

mulige løsninger til et problem. Det er op til dem der står bag problemet om de så vil benytte nogle af de løsninger de er kommet frem til. Ofte så de løsninger man kommer frem til bliver aldrig eller dårligt brugt, på grund af organisatorisk passivitet eller politisk overvejelser. [2, s. 20]

Dette afsnit vil beskrive de anvendte metoder til udarbejdelsen af denne rapport. Hvorfor disse metoder er blevet anvendt og hvilket formål de har haft vil blive beskrevet, samt hvilke tanker der har lagt til grund for dette igennem problemanalysen og problemløsningsafsnittet. Læseren kan med fordel se tilbage til dette afsnit, for at forstå hvordan der er blevet arbejdet igennem forløbet, skulle der opstå tvivl over hvordan vi er nået frem til vores deduktioner og resultater.

3.1 Problemområde

Problemområdet er det som danner grundlaget for projektet. Det har til formål at give et overblik over hvilke aspekter det valgte problem belyser, ud fra den initierende problem. Det klarelægger hvem problemet påvirker og hvem det vil gavne såfremt en løsning på problemet kan opnås til at analysere både problemets relevans og samt om det har nogle interessenter. Ud fra det initierende problem er der blevet stillet følgende hv-spørgsmål til at afgrænse problemets omfang;



Figure 3.1: Problemtræ over trafiksimulering

- Hvorfor: Hvad er årsagerne til problemet?
- Hvad: Hvem bliver ramt af problemet?
- Interessenter: Hvem er interessenterne - hvem har en interesse i en løsning på problemet?
- Hvor: Hvor findes problemet?
- Hvem: Hvem er hovedpersonerne i problemet?
- Hvordan: Hvordan kan problemet løses?

men også for at finde ud af at hvorvidt det opstillet problem har nogen relevans for at blive afviklet. Problemonrådet er således blevet benyttet til at isolere alle de relevante aspekter af problemet, hvorefter det er blevet sat sammen i en større sammenhæng for at give et klart og tydeligt billede af hvor det præcise problem befinder sig til at udarbejde en problemformulering.

3.2 Fremgangsmåde

Under udarbejdelse af projektet er der blevet benyttet flere forskellige fremgangsmåder, alt efter hvad der er blevet arbejdet med under problemanalysen.

Fremgangsmåden under udarbejdelsen af rapporten er foregået ved at opstille relevante hypoteser, som enten kunne be- eller afkræftes ved at researche sig frem til eller ved hjælp af en prøve-fejl-metode.

3.2.1 Emperiske-induktive-metode

Under problemanalysen er den emperiske-induktive-metode blevet anvendt til at sikre os, at den information der er blevet indsamlet har statistisk belæg for deres udsagn eller er matematisk bevist. Dette gøre det muligt at udlede logiske slutninger til at underbygge rapportens argumentation, og sikre at troværdigheden i det som er blevet formidlet.

3.2.2 Andre metoder

Her tilføjes det hvis vi i løbet af rapporten anvender andre metoder.

3.2.3 Prøve-fejl-metoden

Under programmeringsfasen er der hovedsageligt blevet anvendt prøve-fejl-metoden, eftersom det har været den mest effektive metode til at opnå den ønskede effekt i programmet. Dette er blevet gjort ved at lave metoder, med et specifikt mål i tankerne til at udføre bestemte dele. Hvis metoden ikke opførte sig som forventede blev den omprogrammeret, indtil den bestemte metode udførte den ønskede effekt i programmet.

3.3 Kildekritik

For at finde frem til relevant information, er der blevet taget udgangspunkt i kilder med ophav fra statslige instanser eller anerkendte virksomheder og organisationer, for at sikre informationernes gyldighed og troværdighed. Dette vil det også være muligt at kunne kontakte kilderne for uddybende spørgsmål, skulle der opstå tvivl om dele af informationen eller indsamlet data i det anvendte information. Ydermere er der blevet forsøgt at finde den nyeste tilgængelige information, for at sikre at den indsamlede data stadigvæk er brugbart og gyldigt. Fordi flere af de anvendte kilder kunne have en tendens, er den præsenteret information blevet kritisk overvejet efter hvorvidt det forholder sig objektivt eller om det er blevet fremstillet til at opnå noget for egen vinding eller et specielt mål.

Den anvendte information er så vidt muligt også forsøgt at krydsrefereret med andre tilsvarende kilder, for at øge troværdigheden ved at undersøge om andre er nået frem til tilsvarende konklusioner og data.

Part I

Problemanalyse

Indledning til problemanalyse

I denne del af rapporten vil man komme i dybden i hvilke ændringer der sker i konteksten, der skal tages stilling til, når man skal simulere trafik. Der vil også være en analyse af to programmer som der bliver benyttet indenfor trafiksimulering. Senere kommer der en redegørelse om de forskellige interessenter, som enten kunne blive påvirket af vores program, eller påvirker vores program. Til sidste vil der være en endelig problemformulering, hvor man er kommet frem til specifik område som rapporten vil fokusere på.

Ændring af Konteksten

Som der beskrives i den initierende problemstilling, er det vanskeligt at vedligeholde trafikmodeller, på grund de ændringer der sker i konteksten. Disse ændringer er fundet til at være en vækst i bestanden af køretøjer, og et skift i hvilke transportmidler der bliver benyttet af Danskere.

Data fra Danmarks Statistik viser en vækst i bestanden af køretøjer som ses på figur 5.1. I tilfælder hvor en trafikmodel ikke tager denne vækst med i overvejelserne, kan det føre til et urealistisk billede af virkeligheden, i det at der sandsynligvis vil være mindre stress på vejnettet.

Hvis man sammenligner antallet af køretøjer med befolkningsantallet, vil man se en stigning i køretøjer per borger. I 1995 var der et køretøj til 41% af borgerne, og i 2016 er dette steget til et køretøj til 55% af borgerne. For trafikmodeller der kun undersøger afviklingen af biltrafik vil dette ikke have nogen påvirkning, men for modeller der inddrager andre transportmidler vil dette skift skulle tages med i beregningerne, hvis der bliver kigget på fremtiden.

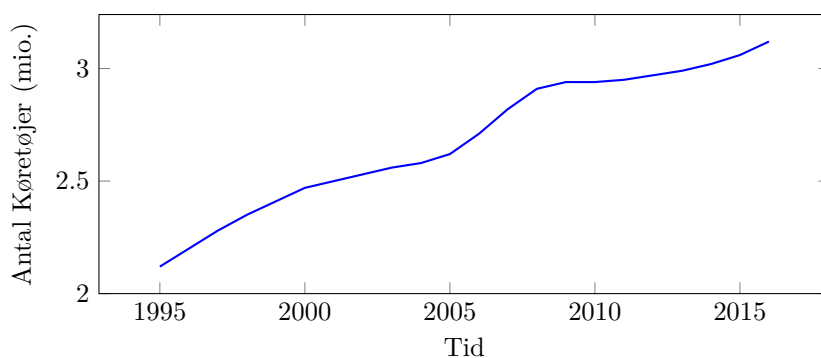


Figure 5.1: Væksten i bestanden af køretøjer

5.1 Transportmiddelvalg

Det kan argumenteres, baseret på vedligeholdelsesparametre angivet heri at baggrunden for en trafikmodel der kan være fremtidigt brugbar afhænger af andre tilfælde end lige netop antallet af biler i forhold til befolkningen. Det kan også anskues at andre herunder givne parametre kunne gøre simulering af disse trafikmodeller en vanskelighed, hvori en drastisk ændring kunne medføre grunde til fejlkilder ved vedligeholdelse af de førhen nævnte modeller.

- Transportmidlers popularitet
- Ny teknologi
- Adfærd

Under disse parametre kan der uddrages en række kategorier af transportmidler der er gældende for trafikmodellerne, dette kan også forstås som alle nuværende relevante transportmidler for persontransport. Disse kan lægges under kategorierne kollektiv transport (busser, toge mm.) og personlig transport (personbiler, cykler mm.)

Transportmidlers popularitet kunne indebære en stigning i behovet for at benytte cykler eller lignende. Denne parameterændring ville være et essentielt eksempel at bearbejde til at videregive en bedre vedligeholdelsesstandard, antaget at der findes grundlag for dette.

Ny teknologi indebærer forbedringer til nuværende transportmuligheder og integration med nuværende orientingsværktøjer som f.eks. applikationer. Simulering af denne parameterændring er uforudsigelig i bedste tilfælde, dog kan undersøgelser henligge til mulig nye teknologier der kunne have relevans.

Adfærdsmønstre er lige så uforudsigelige hvis ikke mere end nye teknologier. Heri består samfundsændringer der afgør landskabet som trafikmodellerne håndterer osv.

Ud fra disse kategorier er der udvalgt en række transportmidler. Transportmidlerne er baseret på kategoriernes prioritet i forhold til relevans for løsningsmodellen. Kollektive og personlige transportmidler kan stilles op foran hinanden og argumenteres på baggrund af forudsigelige ændringer i parametre. Herunder grundlaget beliggende i væksten af priser mellem de forskellige transportmuligheder og parameterændringer for på et samfundsmæssigt og teknologisk grundlag.

5.2 Eksisterende Modeller

De modeller der er vedligeholdet og stadig bliver brugt i dag, er meget forskellige i deres fokus. Der findes modeller som Senex, der analyserer godstrafikken mellem Danmark og Tyskland, der er en meget avanceret model til trafikafviklingen i hovedstadsområdet, og en masse mindre regionale og kommunale modeller [12, s. 2]. Forskellen på modellerne kan ses på detaljeringsgraden og hvor langt

modellen kigger ud i fremtiden, hvor de mindre modeller har flere detaljer, men kun kigger få år ud i fremtiden, og vice versa for de større modeller. Trafikmodellerne er derfor delt op i 3 niveauer; makro-, meso- og mikroniveau.

Makroniveau På makroskopiske niveau er de anvendte modeller langsigtede, men med færre detaljer. Manglen på detaljer er påkrævet, da det ellers vil blive for svært at anskaffe data'en, der skal bruges til at specificere alle forudsætningerne for de anvendte modellers forudsigelser [12, s. 1]. Modeller på makroniveau danner et billede over den internationale situation [12, s. 9]. En af de anvendte modelmetoder på dette niveau er prognosemodeller, disse benyttes til at beregne fremtidens trafik behov, således at der kan planlægges hvordan ressourcerne kan anvendes.[10]

Mesoniveau På det mesoskopiske niveau er detaljerings graden højere i forhold til makroniveau. De anvendte modeller på dette niveau er 4-trinsmodeller. Disse modeller bliver anvendt til at forudse trafikens bevægelsesmønstre.[10] De bruges også til at finde ud af hvilke veje der er belastede eller hvor lang tid en rejse vil tage. Disse modeller bliver brugt til at vise udviklingen i både internationale, nationale og regionale situationer [12, s. 9].

Mikroniveau På det mikroskopiske niveau er det kortsigtede modeller der bliver anvendt. Det område man undersøger er meget afgrænset. Fordelen ved disse modeller er at den høje detaljerings grad kan give et mere præcist billede over situationen, dog kræver det at der skal bruges en masse data for at resultatet bliver realistisk [12, s. 9]. En af de anvendte modelleringsmetoder er den empiriske metode, som bygger på observationer. Her er det enkeltstående situationer der bliver observeret, for at se hvilket udfald simuleringen har. På det mikroskopiske niveau kan det evt. være rundkørsler, lyskryds, eller en enkel vej der bliver analyseret.[10]

Gennem problemanalysen vil en af de vedligeholdte modeller og en af de ikke vedligeholdte modeller blive undersøgt ved hjælp af en teknologianalysen, for at finde ud af hvilke elementer er vigtige. Der er valgt at undersøge VisSim som en af de vedligeholdte programmer, og Altrans som en af de ikke vedligeholdte. VisSim er valgt, da det er en af de mest anvendte programmer i dag. Altrans er valgt, da der var mange offentliggjorte informationer om programmet. Information fra teknologianalysen kan derefter bruges til at lave en trafikmodel der kan vedligeholdes.

I dette kapitel vil der blive gennemgået en analyse af simulationsprogrammerne VisSim og Altrans. En mangel på informationer om andre programmer har i en stor grad påvirket valget af VisSim og Altrans, derudover er de to programmer forskellige i deres formål, hvor Altrans har et specifikt formål, og VisSim er beregnet til at kunne løse flere forskellige formål. Altrans bliver ikke længere vedligeholdt, mens VisSim stadig bliver brugt i dag. Begge programmer vil blive vurderet i forhold til de aspekter der gør dem nemme at vedligeholde.

Inden da vil vi beskrive gruppens definition på hvad vedligeholdelse betyder for gruppen. Da der er tale om programmer og simuleringsmodeller, er der ikke tale om slid og skader, dog er der stadig tale om at sørge for at bevare disse løsninger. Derfor, når vi kigger på de to følgende to eksisterende løsninger, bliver de bedømt ikke kun på design, funktionalitet og deres kompleksitet, men også den eksisterende løsnings evne til at fortsat kunne blive anvendt ud i fremtiden.

6.1 VisSim

VisSim er et mikrosimuleringsprogram, som bliver anendt i Danmark. VisSim udgør en stor del af beslutningsgrundlaget for udvidelsen i trafikken i dag. Programmet bruges til at konstruere og simulere større dynamiske systemer. VisSim er et diskret simuleringsprogram som modellerer adfærden for den enkle billist. VisSim benyttes for general modellering, simulation og designe simulations applikationer, dvs. at VisSim ikke nødvendigvis bruges til trafik simulering. VisSim er programmeret i ANSI C, og under processen af et VisSim projekt kan projektet kompileres.

VisSim benytter sig af psyko fysisk model, som benytter en regelbaseret algoritme ved bevægelser på tværs af banerne. Den psykologiske del bliver brugt til bilistens ønske om aggressivitet, hastighed, reaktionsevne og generelt menneskelige forhold til trafikken. Den fysiske del bruges til bilens adfærd, så som bilens hastighed, størrelse, position.

Herunder på figur 6.1 kan det ses at VisSim består af en værktøjslinje, som repræsenterer kommandoer og blokke. Disse blokke og diagrammer bruges til at forme simuleringen. Det er et blokprogrammerings sprog, man programmere ved brug af blokke og diagrammer. På figur 6.1 kan man se at VisSim består

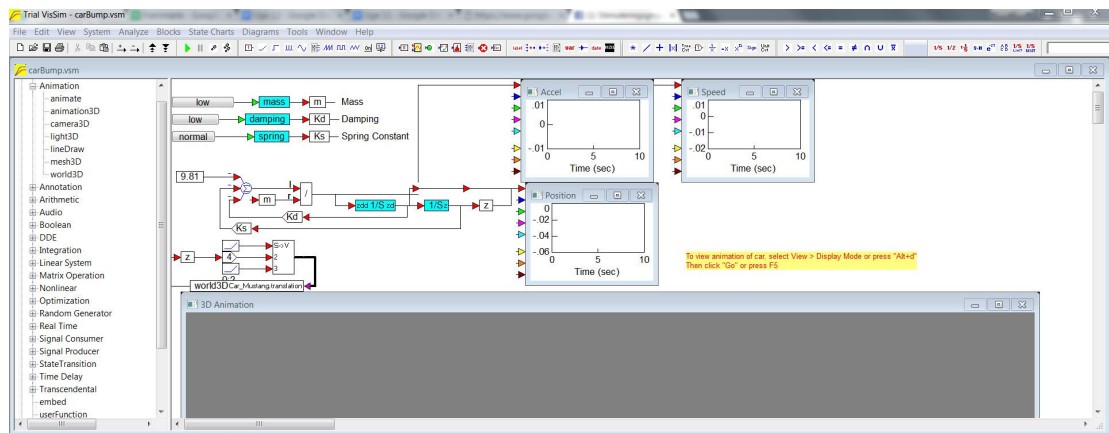


Figure 6.1: Værktøjer i VisSim

af forskellige blokke, disse blokke er forskellige parametre og variabler, som udformer det kørende program [14].

6.1.1 VisSim - Bilen

Den enkle bil spiller også en stor rolle i VisSim, bilen er bestående af forskellige parametre, og det er ofte disse parametre der bliver anvendt. Denne rapport vurderer nogle af VisSims parametre, da det ikke er muligt for os at vurdere alle parametrene, fordi rapporten også fokuserer på andre aspekter end VisSim. Der vil også vurderes vedligeholdelsen af VisSim. Bilens parametre i VisSim er beskrevet nedenfor.

- Ønsket acceleration.
- Deceleration.
- Acceleration
- Vægtfordeling.
- Hastighedsfordeling.
- Afstand mellem køretøjer.
- Størrelsen på køretøjet.

6.1.2 VisSim - Netværket

Netværket er bestående af de visuelle elementer, som har indflydelse på trafikafviklingen. Der er valgt at beskrive disse parametre, da det er disse der udgør største delen af VisSims parametre. Netværkets parametre er beskrevet nedenfor.

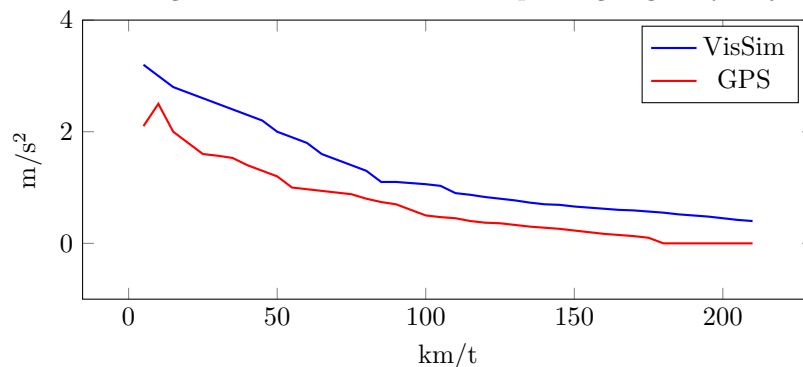
- Rundkørsler.
- Vigepligt.

- Lyskryds(signalregulering).
- Hastighedszone.
- Vejbredde.
- Vejlængde.

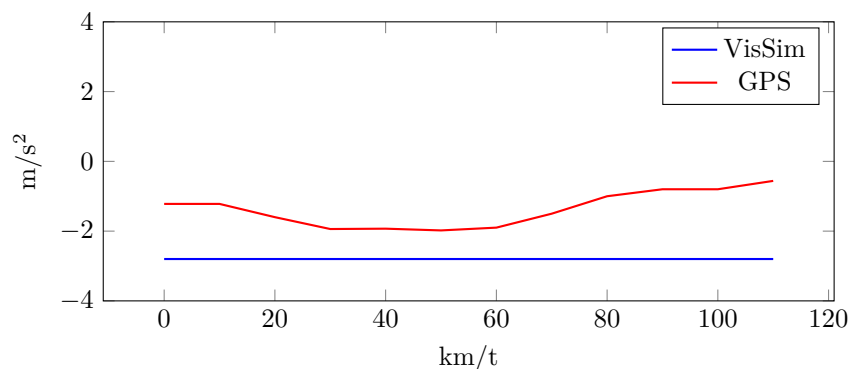
6.1.3 Analyse af acceleration og deceleration

Ud fra en undersøgelse foretaget af Pihlkjær afgangsprøve Aalborg Universitet - Vej og Trafikteknik, viser det sig at nogle af VisSims accelerations og decelerations værdier kan være upræcise. Undersøgelsen er foretaget ved analysering af VisSim på de danske vej-netværk, hvor der sammenlignes med GPS acceleration og deceleration med VisSims data. Her er der blevet indsat GPS i 166 bilister som skal repræsentere acceleration og deceleration i Danmark.

På figur ??, kan man se at accelerations fordelingen for VisSim er markant højere end GPS daten. Dette viser sig, at være pga. VisSim er henvendt til de tyske-vejnetværk. I undersøgelsen beskriver de, at det skyldes de tyske biler er større og hurtigere. Det vurderes at VisSims data er upræcise, dette kan resultere i forkerte simuleringer, hvilket resulterer i forkert planlægning af nye vejnetværk.



Samtidig er der undersøgt af Pihlkjær afgangsprøve Aalborg Universitet - Vej og Trafikteknik om deceleration for bilister er præcise i VisSim, dette er også gjort ved sammenligning af VisSim data, med GPS data. På figur ?? kan man se, at VisSims deceleration er markant højere end GPS dataen, man ser også at VisSim er lineært udspillet. Det vurderes at dette kan have betydning for udfaldet i simuleringen, hvis VisSims data var nær GPS daten, så ville udfaldet blive mere præcist. Man ser også at VisSims data er konstant, dette betyder at programmet ikke varierer decelerationen i forhold til farten.



6.1.4 Vudering

VisSim kan anvendes således, at det kan opstilles til hvilket som helst formål. Dette er en god detalje for VisSim, da brugeren selv kan opstille specifikke scenerier og simuleringer som ikke nødvendigvis er trafik relateret. Dette vurderes til at være godt for vedligeholdelsen, da brugeren selv har muligheden for at opstille scenarier. Dette gør VisSim fremtidssikret, således at udviklerne af VisSim ikke selv skal sørge for vedligeholdelsen.

VisSim er et stort program dette kræver viden omkring anvendelsen af VisSim for at brugeren kan benytte programmet til simulering af trafik. Da VisSim ikke kun er beregnet til trafik simulering, så kræver programmet mange detaljer og viden for brugeren, for at udføre en trafik simulering. Der vurderes at det vil være hjælpsomt for brugeren, hvis brugeren ikke skal anvende tid på at lære et nyt program, men i stedet anvende et program, som kun er egnet specifikt til simulering af trafik.

Vi har opstillet en tabel over de overvejelser vi har gjort os omkring VisSims fordele og ulemper.

ILLEGAL TABLE WAS HERE

6.2 Altrans

Alternativ Transportsystemer (Altrans) er en trafikmodel, hvis formål er at belyse hvordan en øget brug af den kollektive transport vil påvirke miljøet [6, s. 14]. Trafikmodellen er blevet udviklet af Danmarks Miljøundersøgelser (DMU) i 1994. Altrans består af 3 hovedmodeller: en geografisk model, en adfærds model og en emissions model [5, s. 14].

6.2.1 Geografisk model

Den geografiske model bruges til at beregne rejsetider, ventetider og skiftetider. For at udregne disse benyttes følgende undermodeller:

- Model af kollektiv transportnet
- Model af serviceniveau
- Model for bilrejser

- Model for attraktion til byfunktioner

Modellen for attraktion til byfunktioner består af information over antallet af beboere og arbejdspladser i forskellige områder, og benyttes mest i forbindelse med adfærds modellen. Derudover bruger den geografiske model et geografisk informations system (GIS) til opbevaring af data og udregning af rejsetiderne [6, s. 18-19].

For at lave realistiske simuleringer, bruger modellen for det kollektive trafik præcise data for ankomst- og afgangstider. Denne data kommer fra 11 trafik-selskaber der bruger køreplanssystemet TR-System, DSB's data kommer i et andet format der bliver brugt til DSB's egen rejseplanlægger. For at beregne rejsetiderne af kørestrækningerne, samt ankomst og afgangstiderne sat op i et tredimensionalt koordinatsystem, hvor tiden bliver indsat som den tredje akse Z. Stationernes placering bliver indsat som X og Y koordinaterne, og man kan dermed finde ud af hvilke ruter der kan rejses med ved en given station [6, s. 20-22].

Modellen af serviceniveau udregner serviceniveauet med variablene tid, omkostninger og tilgængelighed. Modellen undlader at inkludere variable som komfort, da DMU har lavet antagelsen, at komforten ikke ændre sig kraftigt over tid. Dette kan gøre prognoser der ser på den fjerne fremtid upræcise. Modellen spænder over både taktisk (meso) og operationel (mikro). På den taktiske plan kigger Altrans på buskilometer, afgangsfrekvenser og tilgængelighed. På den operationelle plan kigges der på tiden man bruger i køretøjet, hvor lang tid man skal vente ved skift samt ventetiden i alt, og prisen på rejsen [5, s. 36-37].

Formålet med modellen for bilrejser er at udregne tiden det tager at rejse fra by til by. Dette gøres ved brug af vejnettet i GIS, og hastigheden bilen kører kommer an på vejtypen. Ruten der bliver kørt starter og slutter fra centrumet af byerne der bliver rejst mellem. Modellen tager ikke højde for anden trafik på vejene, så tiderne der udregnes vil være præcise hvis der ikke er andre biler på vejnettet [6, s. 25]. Hastighederne modellen bruger til de forskellige veje, kan ses på tabel 6.1.

Motorveje	110
Motortrafikveje	90
Hovedveje	80
Øvrige veje på landet	70
Veje i byer	40

Table 6.1: Hastigheder på forskellige vejtyper

6.2.2 Adfærds model

Adfærds modellens formål er at give et estimat på fordelingen af transportmiddelvalg, populariteten af destinationer, kørekortfordeling, og bilejerskab. For at udregne estimaterne, benytter adfærds modellen sig af 3 undermodeller [6, s. 25-26]:

- Model for valg af transportmiddel og destinationer
- Cohortmodel og model for kørekorthold
- Model for bilejerskab

Modellen for valg af transportmiddel og destinationer estimerer og simulerer antallet af kilometer der bliver rejst i de 4 transportmiddelkategorier: kollektiv trafik, bilfører, bilpassager og let trafik. Derudover estimeres de rejsenes destinationer, hvilket gør det muligt at finde ud af hvordan trafikken bliver fordelt på vejnettet, så trafikken påvirkning på miljøet kan analyseres. Hovedformålet med at finde destinationerne er dog at modellere individer i samfundet. Modellen vægter nytten ved rejserne, for eksempel kan en rejse til den nærmest købmand være mere nyttig end en der ligger længere væk. For at finde ud af hvilket transportmiddel et individ vælger, kigges der på prisen og tiden af rejsen, samt individets socioøkonomiske baggrund [6, s. 26-27].

Modellen for kørekorthold er en prognosemodel. Sandsynligheden for at et individ har et kørekort, er udregnet ud fra kørekortfordelingen over alle individer og en logitmodel med variablerne køn, alder, indkomst, stilling og urbaniseringsgrad. Dette inddrages i cohortmodellen der simulerer om individet har et kørekort i det år der bliver beregnet på [6, s. 30].

Modellen for bilejerskab estimerer hvor mange biler en husstand har. Modellen består af en logitmodel der bestemmer hvor mange biler husstanden har, denne logitmodel er indlejret i anden logitmodel, der bestemmer hvorvidt husstanden har biler eller ej. Til at bestemme om husstanden har bil, kigges der på husstandens socioøkonomiske forhold, om individerne i husstanden har kørekort, og hvor individerne rejser til. Outputtet af denne model bruges efterfølgende i modellen for valg af transportmiddel [6, s. 29-30].

6.2.3 Emissions model

Man kan beregne emissioner af biltrafikken, dette gøres ved følgende: Der tages hensyn til og beregnes efter bilens tilstand, varm motor og koldstart. Det er en udregning der består ved at finde summen af en varstarts-emissionskoefficient gange trafikarbejdet og et koldstartstillæg for hver tur.

Disse faktorer er ikke selvstændige og bliver lavet per bilens årgang og dens størrelse/brændstoftype. Hastigheden af fartøjet determinere varmstarts-emissionskoefficienten. Der er sågar foretaget undersøgelser, såkaldte årskørsels undersøgelser af Vejdirektoratet hvorfra det er konkluderet at årskørsel forudsat er uafhængigt af bilens størrelse selvom at dette er set som urealistisk. Det estimeret trafikarbejde bliver udregnet ifølge en adfærdsmodel hvori man kigger på årskørsel pr bil i alle aldersgrupper. Der forøges eller reduceres med en faktor i selve fremskrivningsåret sådan at summen af antal biler i hver gruppe ganges deres gennemsnitlige årskørsel bliver lig det førnævnte trafikarbejde.

6.3 Vurdering

Når der i den Geografiske model bliver udregnet rejsetider for biler, bliver der ikke overvejet hvordan trafikken er på vejene. Rejsetiderne bliver udregnet ved at finde ruten gennem vejnettet og derefter gange delafstandene med hastighederne på figur 6.1. At udelade trafikdensiteten i udregningen kan dermed gøre bilrejser mere attraktive når et individ skal vælge transportmiddel, hvilket kan føre til et upræcist resultat. Ved simulering kan man selvfølgelig ikke lave en model der passer 100% på virkeligheden, men i dette tilfælde kunne modellerne muligvis have taget et andet avanceret simulerings program som for eksempel VisSim i brug til at udregne realistiske rejsetider. Et andet problem når der skal udregnes bilrejser, er at afstanden bliver udregnet fra centrum til centrum af byer. Dette kan give et urealistisk billede hvis individet egentlig kun skal fra udkanten af en zone til udkanten af en sideliggende zone, specielt hvis rejsen foregår i kun et centrum, da modellen da vil tage gennemsnittet for rejser i det centrum. Derudover gør det, at individet bare skal køre til et centrum, at modellen ikke overvejer hvor langt individet skal gå fra en parkeringsplads til destinationen.

Adfærds modellen finder destinationen et individ rejser til, og hvilket transportmiddel der bliver valgt, men der bliver ikke overvejet om individet vil rejse eller ej. Det vil sige at alle individerne i simuleringen rejser på en beregnings tidspunktet. Dette kan gøre at både vejnettet og den kollektive trafik virker til at være mere belastet end de i virkeligheden vil være. I forhold til Altrans formål, at finde miljøpåvirkningen i skift fra bilrejser til kollektiv transport, vil dette ikke gøre at resultatet bliver upræcist, hvis man kigger på dataene procentvis, men det vil være svært at bruge Altrans resultater i sammenspil med andre simuleringsmodeller, der overvejer hvor mange individer der rejser på en dag.

I forhold til vedligeholdelse, har Altrans følgende ulemper. Vejnettet og destinationerne bliver indlæst i et GIS system fra Transportvaneundersøgelsens data, hvilket betyder at det ikke er muligt selv at styre hvordan vejnettet ser ud. Dette kan blive problematisk da disse undersøgelser bliver foretaget med et 3 års interval, og man kan dermed risikere at arbejde med forældet data. Derudover er det ikke muligt at specificere væksten af antallet af biler på vejnettet, da antallet afhænger af adfærdsmodellen. Det at man ikke kan definere denne vækst, kan være en af grundene til at modellen ikke længere bliver vedligeholdt, da den i fremtiden vil blive mere og mere upræcis. Generelt er Altrans meget fokuseret på hovedformålet, at finde ud af udviklingen i fordelingen af individer mellem den kollektive trafik og bilrejser. Hvis man skulle få brug for at vide hvordan denne fordeling påvirker vejnettet, kan man blive nødt til at bruge et andet simuleringsværktøj. Havde Altrans været mere fleksibel og spillet bedre sammen med andre simulerings modeller, vil der sandsynligvis være en større interesse i at vedligeholde den.

Interessantanalyse

I følgende afsnit vil der redegøres for hvem vi mener har en interesse i, at der bliver udviklet en softwareløsning som kan simulere forskellige instancer af trafikhændelser og hvordan nogle kunne se en interesse i at sågar modarbejde sådan et produkt. Dette er essentielt til at kunne opstille krav for sådan en løsning da det vil have konsekvenser for udviklingen af løsningen. Interessenterne beskrevet i følgende afsnit vil altså blive afgrænset således at softwareløsningen er passet til denne bestemte målgruppe om man vil.

7.1 Transport- og Bygningsministeriets (TRM) - Vejdirektoratet

Transport- og Bygningsministeriet (TRM) er Danmarks øverste danske statslige myndighed på transportområdet og bygningsområdet. TRM's hovedopgave er at sikre sig at de forskellige love bliver overholdt, ved opførelse af fx. en motorvej. Da TRM er en sammensætning af mange underdelinger har vi valgt at fokusere på en af deres styrelser nemlig Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet står bag statsvejnettet som primært består af motorveje, hovedlandeveje og mange af landets broer. Alt i alt dækker disse forskellige veje 3.801 km vej [13]. Dette udgør i alt 5% af det offentlige vejnet men på trods af dette så er disse veje samtidig de veje hvor godt 50% af alt danmarks trafik forgår på. Vi mener at Vejdirektoratet er en væsentlig interessant netop da de er ansvarlige for planlægning af vejnettet i Danmark. Da vi agter at skabe en løsning der har funktionaliteten til at planlægge disse veje og skabe forskellige trafik scenarier til at simulere potentielle alternativer til at opbygge sådan en vejnet.

Med en interessant som Vejdirektoratet skal kvaliteten af softwareløsningen møde en hvis standard da løsningen gerne skulle konkurrere med allerede eksisterende værktøjer der anvendes af Vejdirektoratet.

7.2 Den Kommunale Sektor

Kommunerne er ansvarlige for at vedligeholde og oprette veje i de dele af Danmark der nu er afsat til dem. Kommunerne skal godkende oprettelse af nye veje i deres områder hvilket vil sige at der oftest er andre organisationer indblandet så som det førnævnte TRM. Planerne for disse veje er altså nogle som skal pitches til kommunen således man kan præsentere ens case for at der netop er brug for oprettelse af en vej. Til netop dette kunne kommunen have en interesse i at sådan en case bliver opstillet i et simuleringsprogram som vores hvori det vil fremgå hvordan ændringer/oprettelse af en vej ville udspille sig i teori. Det bliver nævnt i rapporten fra Danmarks TransportForskning at nogle enkelte af kommunernes modeller er blevet opdateret og vedligeholdt, f.eks. Odense er blevet opdateret i 2004. [12]

Dette betyder at vi anser den kommunale sektor som en mulig interessant i den kontekst at informationen fra vores løsning ville kunne argumentere for en case om at nye veje skal oprettes. Dette betyder dog at den udviklede løsning skal kunne opnå en kvalitet hvori det bliver en anerkendt standard for præsenterbare, faktuelle simuleringer.

7.2.1 Visual Solutions

Visual solution er et blandt andre firmaer der har lavet forskellige simulering værktøjer. VisSim er f.eks. et anerkendt værktøj som er anvendt af over 100.000 forskellige forskere verden rundt[3]. Vores simulering program kan, med mere tid og udvikling potentielt blive en konkurrent til disse programmer og derfor menes det at dette firma er en modvirkende Interessant der kunne have en interesse i at modarbejde ideen.

Visual Solutions værktøj, VisSim er derfor bl.a. Også blevet analyseret i denne rapports Teknologianalyse. Som interessant kunne Visual Solutions prøve at modvirke løsningen udarbejdet som en del af dette projekt, potentielt kunne denne løsning blive en mulig konkurrent til VisSim hvilket potentielt kunne lede til at firmaet, alt efter teknologien udarbejdet på længere sigt, til at søge om at tilegne softwareløsningen.

7.3 Uddannelsessektoren

En løsning som den vi agter at lave i dette projekt kan også være et godt værktøj til uddannelse af folk der vil arbejde inde for trafik sektoren. Dette kunne bl.a. Være DTU Transport som forsker inde for transportområdet. DTU har før i tiden foretaget undersøgelse i sammenhæng med optimering af trængsel i trafik, miljøproblematikken og trafiksikkerhed[4]. I dette tilfælde ville værktøjet pivot mod en uddannelses kontekst hvilket på samme tid også kunne være en potentielt ide til videreudvikling. DTU er som sagt også ansvarlig for mange undersøgelser med anledning i trafik og kunne potentielt bidrage til udviklingen af softwareløsningen eller fremtidige iterationer af den. Studerende der læser til vej- og trafik teknik, kunne have interesse i at få et simuleringsværktøj, som kræver mindre viden i at bruge.

Uddannelsessektoren tilbyder en interessant mulighed til at udarbejde projektet i en anden retning.

7.4 Specificering af målgruppe

Ud fra interresantanalysen og teknologianalysen kan der delkonkluderes hvilken interessant der har størst interesse for vores projekt. Denne interessant er vurderet til at være kommunen baseret på at kommunerne står for størstedelene af vejnetværket i Danmark [1]. Derudover er den kommunale sektor anset for at være den mest realistiske interessant for gruppen, eftersom det er et skala vi har mulighed for at arbejde på. Det er blevet bestemt at et simulerings værktøj med netop dette fokus, ville gavne mest af at simulere i en mesoskopiske kontekst. Dette er yderlige uddybet i krav og specifikationer afsnittet i denne rapport. En god grund til at vi har valgt kommunerne som målgruppe, er at mange af kommunernes modeller ikke er blevet opdateret 7.2.

Problemformulering

Nuværende simuleringsværktøjer til simulering af trafik er enten sværere for nye brugere at anvende eller mangler fleksibiliteten til at kunne tilpasse sig den kontekst brugeren ønsker at arbejde i. Hvordan kan et mesosimuleringsværktøj, hvori brugeren gennem en brugerflade kan opstille et vejnet, samt indstille variabler som eksempelvis antallet af biler, hastigheder og adfærd, optimeres i forhold til vedligeholdelse, trods ændringerne i konteksten?

Part II

Problemløsning

9

Teori

Dette kapitel beskriver teorien der er brugt til at udforme løsningen. Vi har i løsning brug grafteori til opstillingen af noderne og vejene der der forbinder noderne, samt brugen af grafen i A^* til at finde den optimale rute gennem grafen. Psuedokoden vist slutning af afsnit 9.2 og 9.3, er skrevet med en stil der ligger op til objekt orienteret programmering. Her bruges `end` til at afslutte løkke og procedurer, og kommandoerne en if-sætning indeholder vises med indrykning.

9.1 Grafteori

Grafteori handler om at beskrive modeller matematisk. Grafteori er væslig når man skal optimere et netværk, det kunne f.eks. være en graf som representere et vejnetværk, hvor man her vil kunne bruge grafteori til bla rutefinding.

En graf beskriver et par af mængder, man kunne tag udgangspunkt i grafen $G = (V, E)$ hvor V og E er mængder. I eksemplet her er V en ikke-tom mængde af knuder, og E er mængden af kanter som forbinder knuderne i mængden V .

Vi tager udgangspunkt i grafen på figur ??.

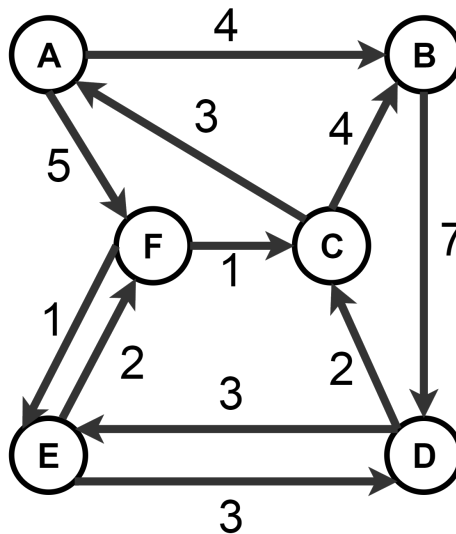


Figure 9.1: Orienteret vægtet graf

Man kan forstille sig dette er et vejnetværk, hvor punkterne(knuderne) representere sving, og linjerne(kanterne) er veje som forbinder svingene, samt beskriver tallet mellem 2 sving(knuder) længden(vægten) af vejen(kanten). Herved kan grafen godt forstille et simpel vejnetværk.

Vi kan ud fra grafen se at knuderne $A, B, C, D, E, F \in V$.

Samt at kanterne " $\{A, B\}$, $\{A, F\}$, $\{B, D\}$, $\{C, A\}$, $\{C, B\}$, $\{D, C\}$, $\{D, E\}$, $\{E, D\}$, $\{E, F\}$, $\{F, C\}$, $\{F, E\} \in E$ "

Grafen her kan derfor skrives rent matematisk:

$$G = (V, E), V = \{A, B, C, D, E, F\},$$

$$E = \{ \{A, B\} , \{A, F\} , \{B, D\} , \{C, A\} , \{C, B\} , \{D, C\} , \{D, E\} , \{E, D\} , \{E, F\} , \{F, C\} , \{F, E\} \}$$

En anden måde at repræsentere grafen på er ved hjælp af en "adjacency

matrix weighted directed graph" $V \times E$, hvor $v_1, v_2 \dots v_n$, er knuderne, og $e_1, e_2 \dots e_n$, er kanterne. Se figur ??.

I matrixen beskrives forbindelser mellem 2 knuder med et tal, og knudere uden forbindelse beskrives med ∞ . Man vil altså derfor kunne tegne en graf alene ud fra matrixens værdier.

$$G = \begin{matrix} & \begin{matrix} A & B & C & D & E & F \end{matrix} \\ \begin{matrix} A \\ B \\ C \\ D \\ E \\ F \end{matrix} & \begin{bmatrix} \infty & 4 & \infty & \infty & \infty & 5 \\ \infty & \infty & \infty & 7 & \infty & \infty \\ 3 & 4 & \infty & \infty & \infty & \infty \\ \infty & \infty & 2 & \infty & 3 & \infty \\ \infty & \infty & \infty & 3 & \infty & 2 \\ \infty & \infty & 1 & \infty & 1 & \infty \end{bmatrix} \end{matrix}$$

Figure 9.2: Nabo Matrix af orienteret vægtet graf

Grafteori er et vigtigt emne, da f.eks. korteste rute algoritmer som Dijkstra's har brug for at vide hvordan knuderne er forbundet, samt graden(hvor mange kanter knuden har) af den enkelte knude, for at kun udregne den korteste rute. Derudover vil en grafmetode som "adjacency matrix weighted directed graph" være en god måde at beskrive et vejnetværk på programmerings niveau, da man kan have alle sine værdier i en variable.

NOTE:

vi bruger ikke 100% "adjacency matrix weighted directed graph", da vi bruger en liste af noder/knuder, som så indeholder de reseterene veje(kanter). som så ydlere indeholder vægte for den enkelte vej.

9.2 Dijkstras Algoritme

Dijkstra's er en grådig algoritme der kan finde en rute imellem to noder i en vægtet graf. Grafen ruten kan findes i kan både være orienteret og ikke orienteret. Algoritmen starter med at sætte afstanden til alle punkter lig uendelig, udover start punktet da det er det eneste der kendes til på tidspunktet. Når algoritmen kører en graf igennem, kigger den på den hvor kosten er lavest, og udregner kosten til de naboliggende noder. Når kosten udregnes for en nabo node, tages kosten af ruten til den nuværende node og afstanden til nabo noden bliver adderet. Da algoritmen altid tager noden med den lavest kost, vil den have fundet den korteste rute, når den nuværende node er slutnoden [11, s. 681-684]. Som et eksempel kan vejen fra A til Z på figur ?? findes:

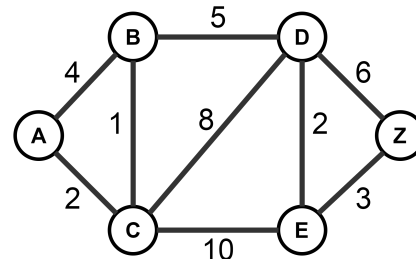


Figure 9.3: En vægtet ikke-orienteret graf

1. Algoritmen starter ved A, og kigger på naboerne B og C. Deres kost bliver noteret til at være 4 og 2.
2. Nu kigges der på noden C, da det er den nuværende korteste rute. Her ses det at kosten til B er 3 ($2+1$), og det bliver overskrevet da det er mindre end den tidligere værdi 4. Derudover noteres det at kosten for D og E er 10 og 12.
3. Så kigges der på noden B, hvor det ses at kosten til D er 8 ($2+1+5$), og den overskriver den tidligere højere kost.
4. Derefter bliver noden D kigget på, hvor den noterer kosten for E og Z til at være 10 og 14. Selvom der er fundet en vej til slutnoden, forstættes der, da kosten til noden E er mindre end kosten til Z.
5. Så kigges der på noden E, hvor algoritmen ser at kosten til Z er 13, og dermed bliver den tidligere kost 14 overskrevet.
6. Der er ikke flere noder der har en lavere kost en slutnoden Z, og den korteste rute er fundet.

Kostene for hver node kan gemmes i en tabel, som set på tabel ??.

	A	B	C	D	E	Z
	0	∞	∞	∞	∞	∞
A	0	4	2	∞	∞	∞
A, C	0	3	2	10	12	∞
A, C, B	0	3	2	8	12	∞
A, C, B, D	0	3	2	8	10	14
A, C, B, D, E	0	3	2	8	10	13
A, C, B, D, E, Z	0	3	2	8	10	13

Table 9.1: Dijkstra Kost Tabel

```

1 object Node
2   Previous = null
3   Cost = PositiveInfinity
4   List NeighborNodes
5
6 procedure FindPath(AllNodes, StartNode, EndNode)
7   StartNode.Cost = 0
8   List Queue.Add(StartNode)
9   while Queue > 0 do
10    CurrentNode = Node with smallest Cost in Queue
11    if CurrentNode is EndNode
12      return TracePath(CurrentNode)
13    else
14      Queue.Remove(CurrentNode)
15      EvaluateNeighbors(CurrentNode)
16    end
17    return null // No path found
18 end

```

Figure 9.4: Dijkstra pseudo-kode: FindPath og Node

På figur 9.4 ses pseudokode for kernen af Dijkstras algoritme. En Node er defineret først, hvor Previous til at starte med er null eller 'ikke eksisterende', og Cost er uendelig. FindPath proceduren tager en graph AllNodes, startnoden StartNode og slutnoden EndNode. Listen Queue laves og StartNode indsættes, da den skal findes i første iteration af while løkken. While løkken køres mens der stadig er noder der ikke er undersøgt, altså noder der ligger i Queue, og den starter med at sætte CurrentNode til noden der har den laveste Cost. Hvis CurrentNode er lig EndNode så har algoritmen fundet ruten og den bliver returneret ved brug af proceduren TracePath, som beskrives sidst i dette afsnit. Hvis ikke CurrentNode er lig EndNode, så flyttes den til Closed listen og naboerne til noden bliver evalueret gennem proceduren EvaluateNeighbors som beskrives herunder.

```

1 procedure EvaluateNeighbors(CurrentNode)
2   for each NeighborNode in CurrentNode.NeighborNodes
3     if NeighborNode is not in Queue
4       Queue.Add(NeighborNode)
5       PossibleCost = CurrentNode.Cost
6         + distance from CurrentNode
7           to NeighborNode
8       if NeighborNode.Cost > PossibleCost
9         NeighborNode.Cost = PossibleCost
10        NeighborNode.Previous = CurrentNode
11      end
12    end

```

Figure 9.5: Dijkstra pseudo-kode: EvaluateNeighbors

EvaluateNeighbors proceduren som set på figur 9.5, evaluerer naboerne af en Node, og overskriver Cost og Previous, hvis Cost er lavere fra den nuværende node CurrentNode.

```

1 procedure TracePath(CurrentNode)
2   List Path
3   while CurrentNode is not null
4     Path.Add(CurrentNode)
5     CurrentNode = CurrentNode.Previous
6   end
7   return Reverse(Path)
8 end

```

Figure 9.6: Dijkstra pseudo-kode: TracePath

Figur 9.6 viser proceduren `TracePath`, der finder vejen tilbage fra slutnoden. Dette gøres gennem en `while` løkke, der køres indtil at den forrige `Node` er lig `null`, hvilket vil sige at startnoden er nået. Noderne overføres til en liste, der bliver inverteret og returneret til brugeren af proceduren.

9.3 A* Algoritmen

A* (A stjerne) er en udvidelse af Dijkstras algoritme. Forskellen ved A* algoritmen er at den estimerer hvor langt noderne i graphen er fra slutnoden, og dermed findes den optimale rute hurtigere da den kun kigger på noder der ligger i retningen af slutnoden. Dette gøres når nabo noderne skal undersøges, ligesom i Dijkstra, vil algoritmen udregne kosten til nabo noderne af det nuværende punkt, og derudover vil der benyttes en heuristik til at estimere kosten fra nabo noden til slutnoden. Det vil sige at algoritmen arbejder med kosten til en node, betegnet G , en heuristik der estimerer kosten fra noden til slutnoden, betegnet H , og den samlede vurdering F , der udregnes som vist på formlen 9.1

$$F(n) = G(n) + H(n) \quad (9.1)$$

Hvis man ønsker at A* skal finde den absolut korteste rute, kræver det at heuristikken er optimistisk, altså at den aldrig overestimerer kosten til slutpunktet. Som et eksempel på en heuristik der kunne man definere heuristikken som værende afstanden i en lige linje til slutpunktet, da der aldrig ville være en kortere vej end dette. Yderligere, hvis man har informationen, kan der inddrages hastighedsgrænsen på vejene ved at dividere afstanden i en lige linje med den højste hastighedsgrænse der findes på vejnettet.

Estimationerne der bliver udregnet benyttes hver gang algoritmen skal vælge den næste `Node` der skal undersøges. Ligesom Dijkstra tager den node der har den nuværende laveste `Cost`, tager A* den `Node` der har den laveste `Estimation F`.

```
1 object Node
2   Previous = null
3   Cost = PositiveInfinity
4   Estimate = PositiveInfinity
5   List NeighborNodes
```

Figure 9.7: A* pseudo-kode: Node

Forskellen på pseudokoden fra Dijkstras algoritme er lille. Til **Node** objektet, der ses på figur 9.7, er der tilføjet **Estimate** variabelen, der senere bliver udfyldt af **EvaluateNeighbors**.

```
1 CurrentNode = Node with smallest Estimate in Queue
```

Figure 9.8: A* pseudo-kode: Find smallest

I stedet for at sortere køen på **Cost** som der gøres i Dijkstra, bliver køen nu sorteret på **Estimate**, som set på figur 9.8.

```
1 procedure EvaluateNeighbors(CurrentNode)
2   for each NeighborNode in CurrentNode.NeighborNodes
3     if NeighborNode is not in Queue
4       Queue.Add(NeighborNode)
5       PossibleCost = CurrentNode.Cost
6                     + distance from CurrentNode
7                     to NeighborNode
8       if NeighborNode.Cost > PossibleCost
9         NeighborNode.Cost = PossibleCost
10        NeighborNode.Previous = CurrentNode
11        NeighborNode.Estimate = NeighborNode.Cost
12                                + Heuristic(NeighborNode)
13   end
14 end
```

Figure 9.9: A* pseudo-kode: EvaluateNeighbors

Den sidste ændring er foretaget i **EvaluateNeighbors**, set på figur 9.9. Efter at en nabo **Node** er blevet fundet til at have en lavere **Cost** end den tidligere havde, bliver **Estimate** udregnet ved brug af nodens **Cost** eller **G**, plus heuristikken som eksempelvis kunne være distancen fra noden til slutpunktet.

10

Design

Dette afsnit har til formål at udvikle et program, som imødekommer kravet om vedligeholdelse. Afsnittet vil sætte nogle kravspecifikationer og succeskriterier. Kravspecifikationerne er dem som skal forme programmet og samtidig gøre programmet realistisk. Formålet med programmet skal være at brugeren selv skal kunne indstille det efter sine behov. Programmet skal sættes op således det er TrafikTeknikere der kan anvende det og sammenligne to simuleringer, for at finde den mest optimale løsning til et vejnetværk i den realistiske verden.

Design af program

Dette afsnit har til formål at give et indblik over den indledende fase af programmeringsstadiet, hvilket blev brugt til at finde frem til hvordan programmet skulle udvikles og hvordan brugerfladen skulle se ud. De valg som blev truffet og hvilke overvejelser der blev foretaget over programmet opbygningen vil blive gennemgået. Hovedmålet har været at konstruere et program, som har til formål at løse den opstillet problemformulering bedst muligt.

Implementation af vejsystemer

Grundstenen i programmet er at gøre det muligt, at lave et vejsystem der kan bruges til at simulere forskellige scenarier i trafikken og trafikmønstre, således at det er muligt at optimere trafikken for motoriseret køretøjer. Eftersom det kun er optimeringen af motoriseret køretøjer, med tilladelse til at køre på alle de danske veje (derfor ses der bort fra køretøjer som bl.a. scootere og traktorer, da de er begrænset til visse typer af veje), bliver der ikke taget højde for bl.a. fodgængere og cyklister. Dette giver dog en fejlmargen, da disse også påvirker trafikanterne når de eksempelvis skal passere hinanden. Men da det er begrænset i hvor stort et omfang de påvirkes, vælges der at se bort fra disse faktorer, primært fordi det hovedsageligt kun påvirkes under bykørsel.

Simulering af trafik

Idéen ved programmets simulering, er at det skal være muligt for brugeren at se, hvor det vil være mest optimalt at implementere nye strækninger for at optimere trafikken og undgå eventuelle trafikpropper og problemer som ofte skyldes ruter der er stærkt trafikeret. Brugeren vil altså få mulighed for at kunne ændre på variablerne såsom hvor vejen skal implementeres, men antallet af trafikanter der benytter en vilkårlig vej samt deres hastighed. På denne måde vil det altså være muligt for brugeren at se hvor meget trykket ville kunne lettes for problematiske ruter, ved at tilføje alternativer, således at det er muligt at vurdere om det ville være omkostningerne værd at implementere.

11.0.1 Opbygning af vejnet ved brug af grid

Vejnettet opbygges i et grid, koordinatsystem, som gør det muligt at tilføje forbindelsespunkter, der ved hjælp af koordinaterne kan beregne afstanden imellem hvert punkt, node, således at det er muligt at klarlægge den totale afstand en vilkårlig rute har. Den anvendte algoritme der benyttes i programmet kan så efterfølgende beregne den kortest mulige rute, for en vilkårlig trafikants start destination og slut destination, som det forventes brugeren benytter. Det vil så efterfølgende være muligt for brugeren selv at ændre på denne rute, såfremt det ikke forventes at trafikanten benytter den mest korteste rute.

11.0.2 eventuelt perspektivering?

Som det blev nævnt er det op til brugeren at tegne eksempelvis et lyskryds hver gang det skulle implementeres, hvilket med større typer lyskryds kan være et større opgave. Såfremt man ville have et identisk lyskryds ville brugeren altså selv skulle lave det hver gang, hvortil en copy-paste funktion ville gøre det lettere for brugeren at skabe større vejnet, uden at det vil kræve et stort arbejde, blot for at lave hvad der allerede havde været udført tidligere. Men en copy-paste funktionen vil også gøre fremkalde et nyt problem, når først brugeren har afsluttet det igangværende projekt. Derfor vil en optimal løsning være at gøre det muligt for brugeren at gemme dele af et projekt, og give dem muligheden for at gemme typer af vejnet til senere brug.

11.1 Testing

Unit Test

En unit er det minste testdel af et program, altså det kan være funktioner, klasser, procedure eller interfaces. Unit testing er en metode man kan benytte når man vil teste hver individuel del af programmet virker og om de er egnet til brug. Unit tests er skrevet og benyttet af programmører, for at være sikker på at ens kode opfylder de krav som er forventet af det.

Formålet med denne test er at splitte programmet op i mindre dele, hvor derefter man tester en efter en at de forskellige dele fungerer optimalt og som de skal. Det kan være en funktion, som man vil teste, hvor man har nogle input og derefter skulle funktionen have de rigtige output fra funktionen. På den måde kan man håndtere fejl når det forkerte input er givet[2].

Fordelene ved unit testing:

- Problemer/fejl findes tidligt, så det ikke påvirker senere kode.
- Unit testing hjælper med at vedligeholde og nemt kan ændre koden.
- Opdagelse af bugs tidligt, hvilket hjælper med at reducere omkostningerne når man skal fejlrrette koden.
- Unit test hjælper med at forenkle debugging processen, så hvis der sker en test fejl, så er det kun de seneste rettelser der skal rettes.

Vi har kigget på andre former for testing af et program, og fandt frem til en testing metode kaldt Blackbox testing. Grunden til at vi ikke benyttede os af denne metode er, fordi den kræver at vi har en person som skal teste programmets bruger grænseflade og hvordan programmet fungerer. Den person kender ikke til kodens struktur og hvordan det er blevet programmeret. Vi i gruppen er kommet frem til at Unit testen er en bedre og mere effektiv løsning til at teste vores program igennem. Da vores program benytter sig meget af forskellige klasser, metoder og interfaces, så mente vi som gruppen at det rette fremgangsmåde er at teste de forskellige dele i vores program del efter del. Da vi kan give input til programmet, og så finde ud af om det rigtige output kommer ud.

11.2 Kravspecifikationer

I dette afsnit vil der blive forklaret hvilke kravspecifikationer programmet skal opfylde. På tabel 11.2 vises en samlet tabel over de kravspecifikationer der er sat for programmet. Tabellen er opdelt i 3 kategorier **Generelt**, **Brugerflade** og **Simulering**. I de følgende afsnit bliver tabel 11.2 beskrevet.

Generelt	Brugerflade	Simulering
Gem og Åben fil	Gitter	Sammenligning
	Noder	Fodgængere
	Veje	Cyklister
	Eksklusive veje	Køretøjer
	LysKryds	Pathfinding
	Vigepligt	Acceleration
	Huse	Deceleration
	Destinationer	
	Parkeringspladser	

Table 11.2: Kravspecifikationer

11.2.1 Generelt

Der er valgt at programmet skal indeholde en gem og åben funktion, dette skal gøres for at brugeren får muligheden for at gemme sit projekt. På denne måde kan brugeren arbejde videre på sit projekt over en større tidsperiode. Der er også valgt at opstille dette, således brugeren har forminsket tidspild.

11.2.2 Brugerflade

Der skal opstilles en brugerflade i form af et vindue, som ikke er en konsol denne har følgende specifikationer. Der skal opsættes et gitter således brugeren kan indsætte noder i form af lyskryds, bindepunkter fra vej til vej, vigepligt, huse og destinationer. På denne måde binder disse noder sig til en af kanterne i gitter systemet. Samtidig bliver det nemt at implementere A* algoritmen, og vejnettet bliver opstilt på en systematisk måde. Brugeren får også et større overblik over vejnetværket, da brugeren skal kunne se hele gitteret oppefra.

Vejene skal implementeres således at de binder sig til noderne, så A^* algoritmen kan beregne en vej igennem vejnetværket. Derudover giver det brugeren muligheden at tilkoble veje til lyskryds og vigepligte. Der skal også implementeres eksklusive veje, dette er en central del af simuleringen, da disse veje skal fungere således brugeren kan måle på hvordan trafikken ændre sig, hvis man tilføjer en eksklusiv vej. Udover det fungerer de på samme måde som almindelige veje. De eksklusive veje er valgt at have med, så brugeren kan ændre på trafikken og se hvordan netværket udspiller sig, hvis man ændre på de allerede eksisterende veje.

Programmet skal også implementere lyskryds og vigepliger, fordi dette er en central del af et vejnetværk i den virkelige verden. Hvis ikke disse bliver implementeret så bliver programmet ikke nær så realistisk, som den virkelige verden. Der skal også indsættes, huse, destinationer og parkeringspladser i form af noder, husene indsættes så diverse køretøjer har et startpunkt og slutpunkt. Destinationerne indsættes så køretøjerne har individuelle destinationer, dvs køretøjet skal starte fra huset, og køre ud til en destination, senere på dagen skal køretøjet køre tilbage til huset. Disse destinationer skal også have en parkeringsplads, i form af en node. Disse parkeringspladser vil være et slutpunkt for rejsen fra køretøjets hus, hvor køretøjet søger efter den parkeringsplads der er nærmest destinationen. Dette er valgt, da billister i den realistiske verden, kan have destinationer uden parkeringspladser, som beskrevet i afsnittet med Altrans. Der skal også tilføjes fodgængerfelt, således køretøjet bremser, hvis en fodgænger vil forbi en vej. På denne måde skaber programmet et realistisk perspektiv i form af simulering. Samtidig skaber det også menneskelig adfærd i trafikken.

11.2.3 Simulering

Programmet skal indeholde en sammenligning af to simuleringer, dette vil foregå ved at brugeren kan opstille særlige veje, der kun bliver medtaget i en af simulationerne, og brugeren vil derefter kunne sammenligne outputtet. På denne måde kan brugeren sammenligne to simulationer og vurdere hvilken simulering som er den mest effektive, og derefter kan det udføres til den virkelige verden. Der skal implementeres fodgængere, således det påvirker trafikken i form af fodgængerfelter. Programmet skal indeholde forskellige typer af køretøjer som, biler, busser, lastbiler osv. Dette er valgt, da programmet bliver mere realistisk af at indeholde forskellige typer, da køretøjerne accelerere og decelerere anderledes. Dette vil netop påvirke trafikken, samtidig køre nogle køretøjer langsommere og andre hurtigere. Dette skal opsættes således bruger selv definere et køretøj i programmet. Diverse køretøjer skal beregne den hurtigste vej til deres destination, da billister i dag foretrækker den hurtigste vej. Programmet skal implementere acceleration og deceleration på køretøjerne, dette er en central del af en simuleringen, da netop acceleration og deceleration kan skabe trafikpropper. Derudover er der også valgt, at implementere dette, da VisSims acceleration og deceleration ikke var præcise se afsnit om Teknologianalyse.

11.2.4 Succeskriterier

Den følgende liste beskriver hvilke kriterier programmet skal opfylde, før programmet kan være en løsning til problemformuleringen. Der er lagt fokus på simulering af køretøjer som biler og busser. Andre simulerings enheder som fodgængere, cyklister og toge er udeladt da de har en mindre påvirkning på trafikken på vejnettet. Derudover er importering af kort ikke taget med som et succeskriterie, da det ikke er nødvendigt for at kunne opstille et vejnet. De udeladte elementer bliver diskuteret i perspektiverings afsnittet.

1. Brugeren skal være i stand til at opsætte et vejnet, der indeholder objekter som trafiklys, huse, parkeringspladser og destinationer.
2. Det skal være muligt for brugeren at kunne gemme deres arbejde, lukke programmet og fortsætte deres arbejde næste gang de åbner programmet.
3. Simuleringen skal kunne sammenligne trafikafviklingen på vejnettet med og uden de eksklusive veje. Køretøjerne i de to simuleringer skal være de samme, så resultat ikke er tilfældigt.
4. Køretøjerne skal kunne finde den hurtigste rute til den parkeringsplads der ligger nærmest destinationen. Denne udregning skal tage højde for hastighedsgrænserne på vejene.
5. Køretøjernes bevægelse skal gøres realistisk med hensyn til acceleration og deceleration.
6. Programmet skal forklare knapperne og funktionerne i programmet, så det er nemt for brugeren at benytte programmet uden en manual.

I dette kapitel vil vi beskrive implementeringen af de forskellige dele af løsningsforslaget.

12.1 Klassediagrammer

For at få et overblik over program delene der skulle til for at kunne løse problemet, er der løbende blevet opstillet klassediagrammer. De følgende diagrammer er de endelige udgaver, under udformningen af programmet er der blevet ændret, tilføjet og fjernet forskellige klasser som diskuteres i afsnit **REF**. Klassediagrammerne for brugerfladen er ikke vist her, men kan findes i bilag **REF**.

A

I diagrammerne betyder skråtekst at klassen er abstrakt, plus er et offentligt medlem, minus er et privat medlem, hashcode er et beskyttet (protected) medlem og understregning betyder at medlemmet er statisk. Hver klasse har tre kasser, den første indeholder klassens navn, den anden kasse består af klassens fields, og den sidste indeholder klassens properties, metoder og events.

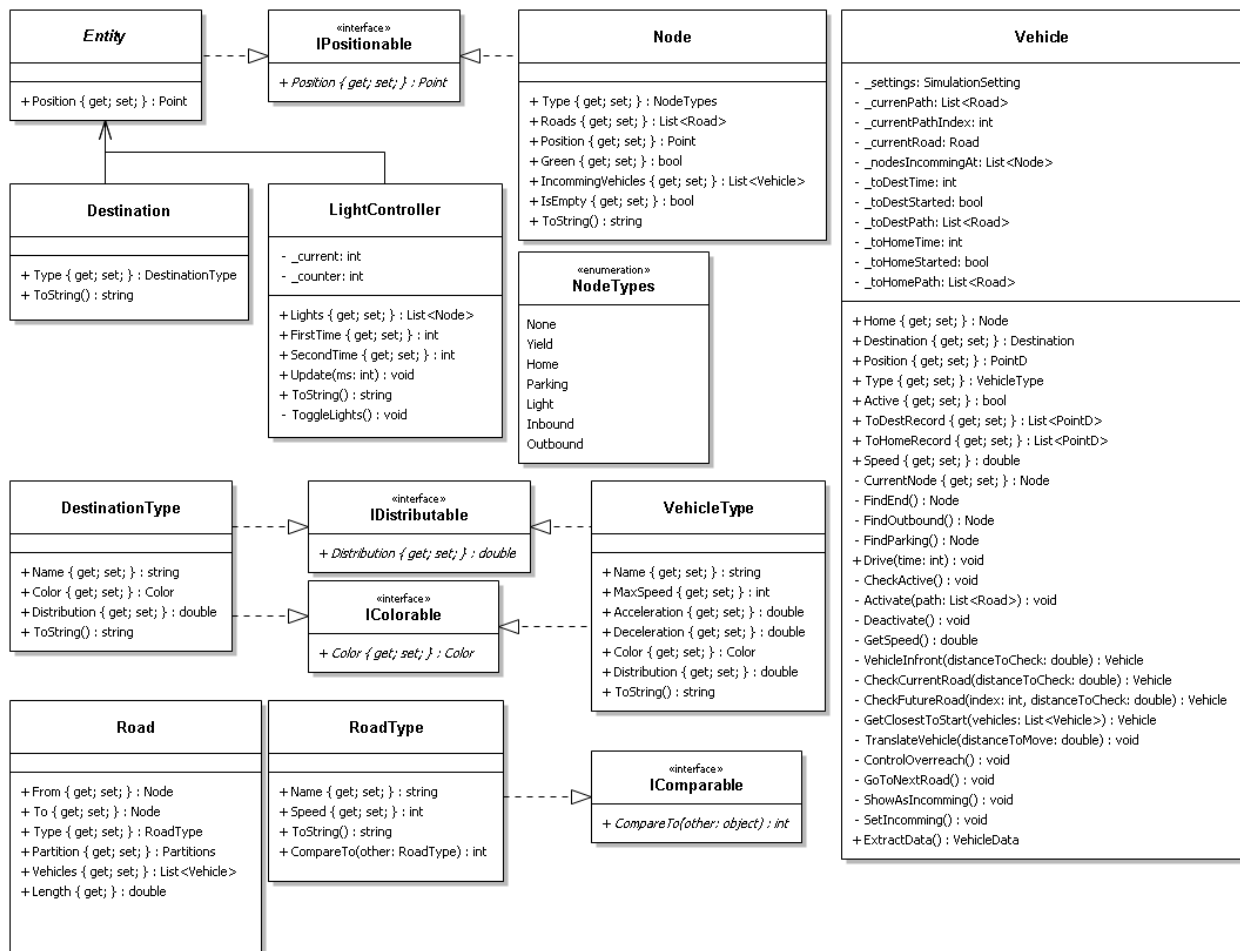


Figure 12.1: Elementer i vejnettet

Diagrammet der ses på figur 12.1 indeholder alle klasserne der er en del af vejnettet. Elementerne der arver fra den abstrakte klasse **Entity**, er elementer der kan positioneres, men ikke forbindes med vejnettet. **Node** klassen er de noder vejne kan forbindes imellem. **Road** klassen beskriver vejene køretøjerne kan bevæge sig langs. **Vehicle** klassen beskriver et køretøj, og hvordan hastighed og bevægelsen skal foregå. **Destination**, **Road** og **Vehicle** klasserne har hver især en tilsvarende type-klasse, som brugeren kan lave nye instanser af og dermed bestemme elementernes egenskaber. Elementerne i dette diagram bliver uddybet på i afsnit 12.3, bortset fra **Vehicle** der bliver forklaret i afsnit 12.10.

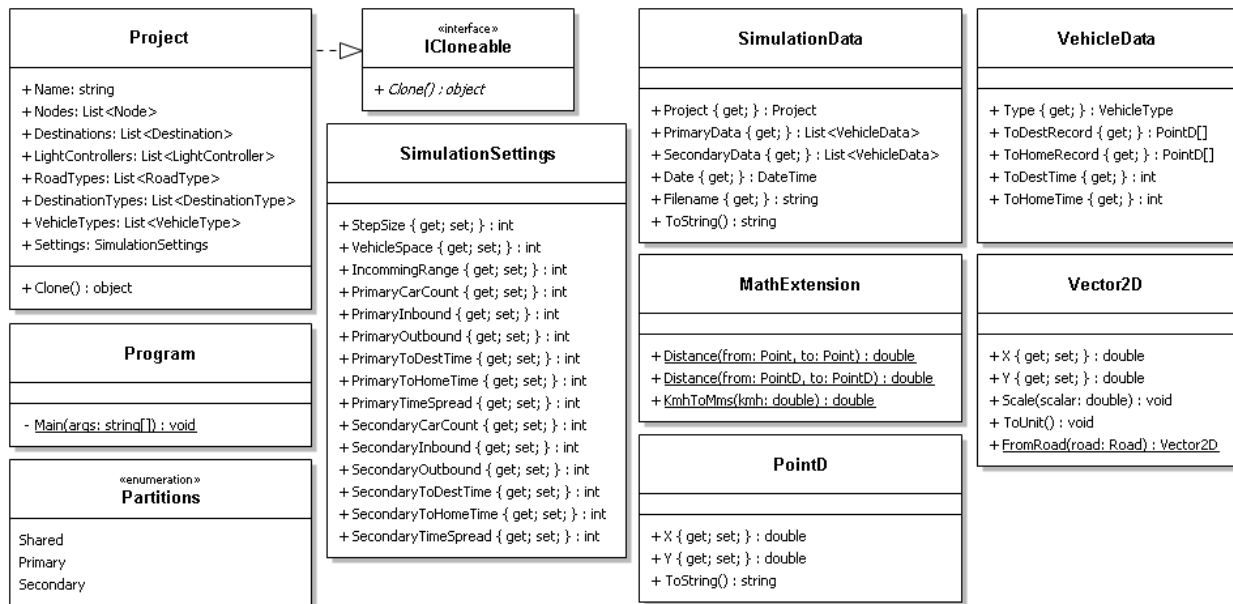


Figure 12.2: Diverse klasser

På figur 12.2 ses diagrammet for nogle forskellige klasser der ikke ligger under en bred kategori. **Project** klassen indeholder alt informationen om brugerens indstillinger og brugerens opbyggede vejnet. **SimulationData** indeholder en klon af projektet fra det tidspunkt det blev simuleret, og en optagelse af den positionelle data fra **Vehicle** instanserne der befærdede sig på vejnettet. **Partitions** er en enumerator der bliver brugt forskellige steder gennem programmet til at skelne mellem den primære og den sekundære simulering. **PointD** er en klasse der beskriver et punkt med doubles, for ikke at miste præcision ved at konvertere mellem floats og doubles. Den statiske klasse **MathExtension** indeholder nogle formler der ikke findes i standard biblioteket **Math**. **Vector2D** beskriver en vektor, og har nogle hjælpe metoder til at arbejde med vektorer. Disse klasser bliver uddybet i afsnit 12.4.

Viewport	SimulationViewPort
<pre> + GridLength: int = 1000 + GridSize: int = 16 + EntitySize: int = 12 + NodeSize: int = 8 + Project: Project + HoverConnection: Point + MousePos: Point - _viewPos: Point + Grid: Layer + Connections: Layer + Nodes: Layer + Entities: Layer + Information: Layer + Input: Layer </pre>	<pre> - VehicleSize: int = 16 + Vehicles: Layer + SimData: SimulationData + CurrentPartition: Partitions </pre>
<pre> + GridPos { get; } : Point + ViewPos { get; } : Point + Zoom { get; set; } : float + Reset() : void - SetZoom(value: float) : void - SetViewPos(value: Point) : void - GetGridPos() : Point - OnMove(sender: object, args: MouseEventArgs) : void - OnWheel(sender: object, args: MouseEventArgs) : void + GetObjByGridPos() : object - InitControls() : void - GetDrawPosition(position: Point) : Point # ScaleTranslateSmooth(mode: SmoothingMode, args: PaintEventArgs) : void # DrawGrid(sender: object, args: PaintEventArgs) : void - DrawConnections(sender: object, args: PaintEventArgs) : void - DrawRoad(road: Road, args: PaintEventArgs) : void - DrawNodes(sender: object, args: PaintEventArgs) : void - DrawNode(fill: Brush, position: Point, args: PaintEventArgs) : void - DrawArrow(node: Node, left: bool, args: PaintEventArgs) : void - DrawEntities(sender: object, args: PaintEventArgs) : void - DrawLightController(position: Point, args: PaintEventArgs) : void - DrawDestination(color: Color, position: Point, args: PaintEventArgs) : void - DrawInformation(sender: object, args: PaintEventArgs) : void </pre>	<pre> + Time { get; set; } : int - DrawVehicles(sender: object, args: PaintEventArgs) : void - DrawVehicle(vehicle: VehicleData, toDest: bool, args: PaintEventArgs) : void - GetDrawPosition(position: PointD) : PointF - GetRecordIndex(recordStartTime: int) : int </pre>

Figure 12.3: Viewport og SimulationViewPort

De to klasser på figur 12.3 er brugerflade elementerne hvor brugeren kan se vejnettet. Den første klasse **Viewport**, er den der ses i programmets hoved brugerflade **GUIMain**, hvor der kan redigeres i vejnettet. Klassen **SimulationViewPort** arver fra **Viewport**, og bruges til at vise hvordan køretøjerne bevæger sig. Disse klasser forklares i afsnit 12.2.

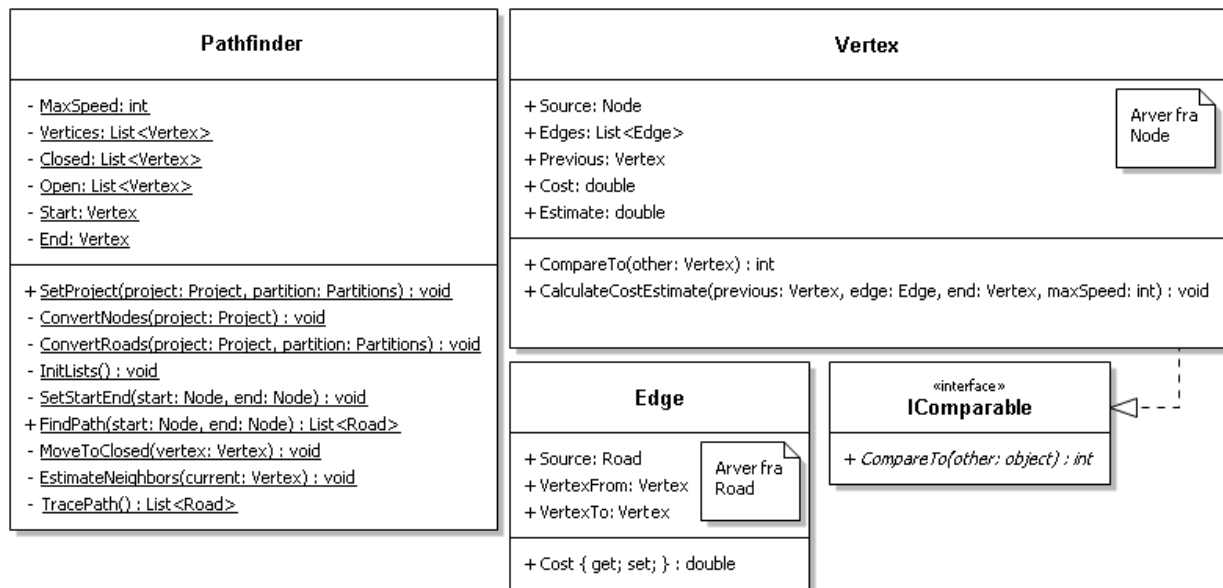


Figure 12.4: Pathfinder klassen

Pathfinder klassen, som vises sammen med **Vertex** og **Edge** klasserne på figur 12.4, bruges hver gang en **Vehicle** bliver konstrueret. Ved **Vehicle**'s konstruktion, findes den hurtigste vej til destinationen og ruten tilbage igen, som gemmes i selve **Vehicle** instansen. **Vertex** og **Edge** arver fra **Node** og **Road**, og indeholder yderligere informationer som **Pathfinder** bruger til at finde den optimale rute. **Pathfinder** beskrives i afsnit 12.8.

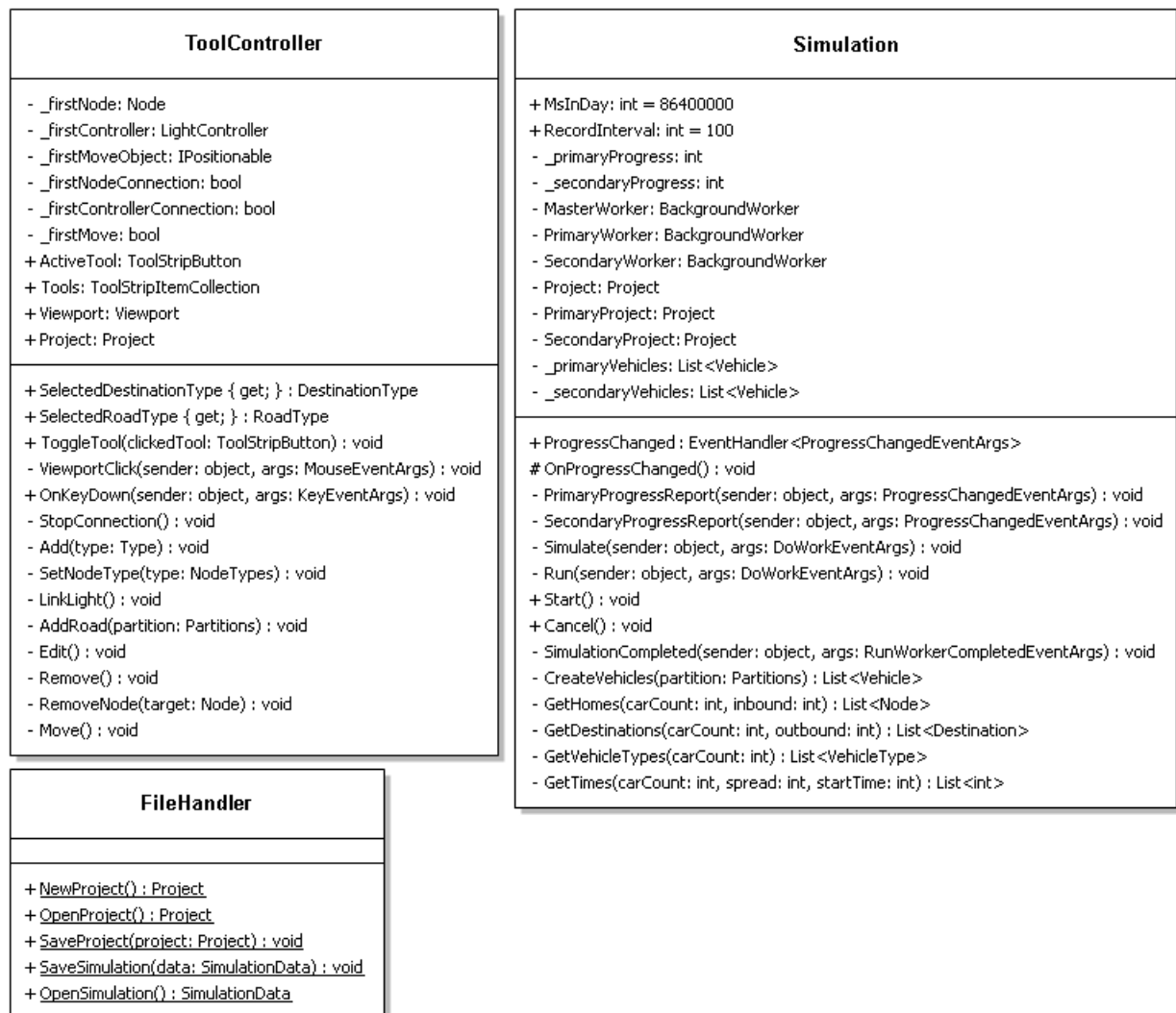


Figure 12.5: De funktionelle klasser

Diagrammet på figur 12.5 viser klasserne hvor en stor del af programmets logik bliver håndteret. **ToolController**erne modtager input fra **GUIMain** når der bliver trykket på værktøjsknapperne, og modtager input fra **Viewport**en når der bliver trykket på gitteret, hvor den så derefter bestemmer hvad der skal ske baseret på det aktive værktøj. **Simulation** klassen håndterer selve simuleringerne af de primære og sekundære køretøjer, over en periode på 24 timer. **FileHandler** klassen er statisk og kan gemme og åbne **Project** klassen og **SimulationData** klassen. Disse klasser bliver forklaret i afsnit ??.

12.2 GUIMain

Dette afsnit omhandler flowet og indholdet af **GUIMain**, programmets start og hoved vindue.

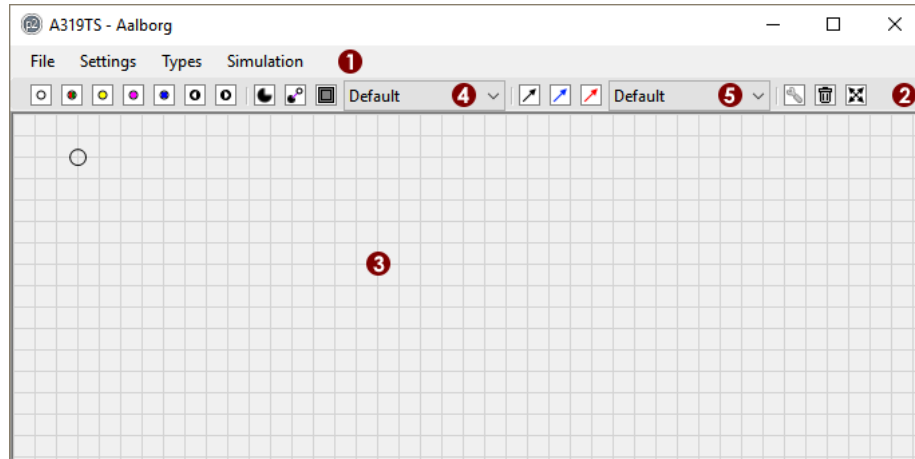


Figure 12.6: Programmets hoved vindue - GUIMain

På figur 12.6 ses **GUIMain**. **GUIMain** består af en menulinje(1), værktøjslinje(2) og en Viewport(3). Vinduet fungerer udelukkende ved brug af events. Ved tryk på et menupunkt, vil der udløses en event, der åbner det tilsvarende vindue. Menupunkterne er delt op i 4 forskellige kategorier. **File** indeholder menupunkter der håndterer fil åbning og gemning. **Settings** har indstillinger til det nuværende projekt, fordeling af destinationer og transportmiddelvalg, og sidst indstillinger for hvordan simuleringen skal udføres. **Types** har menupunkter til opsætning af forskellige destination, vej og køretøj typer. Sidst kan man igennem **Simulation** køre og vise simuleringer.

Værktøjslinjen har en række knapper der kan tjekkes. Når en knap bliver trykket på, bliver der sendt en event der kalder metoden **ToggleTool** på **ToolControlleren**. **ToggleTool** sørger for at der kun er en aktiv knap ad gangen. Derudover er der to lister på værktøjslinjen, i listen til venstre kan brugeren vælge den **DestinationType**(4) der bliver brugt, og i listen til højre kan brugeren vælge hvilken **RoadType**(5) der skal bruges.

Viewporten er gitteret hvor der er muligt at opstille et vejnet. **Viewporten** abonnerer på **Move** og **Click** begivenhederne. Hver gang brugeren flytter musen, vil **Viewporten** finde ud af hvor musen er, og tegne en cirkel, så brugeren kan være sikker på, hvilken gitter position der vil blive tilføjet til på forhånd. Ved tilfældet at brugeren trykker på **Viewporten**, tjekker **ToolControlleren** efter hvilket værktøj der er aktivt, og kører metoden der er forbundet til værktøjet.

12.3 Elementerne i Vejnettet

Dette afsnit beskriver de forskellige elementer der eksistere i vejnettet. Disse elementer kan bla. være noder, destinationer, veje og lyskryds. Der vil i afsnittet blive gennemgået hvordan kildekoden er sat op for de forskellige elementer.

12.3.1 Node

I vores program anvender vi et grid hvorpå brugeren indsætter noder der udgør de forskellige vejnet der bliver oprettet. Disse noder kan være forskellige typer se nedenstående liste. Nodetyperne er opsat på en enumerator, således de kan tilgås igennem en variabel se figur 12.7. Dette er gjort således at processen i at oprette vejnet er relativt simple. Et simpelt eksempel ville være at brugeren indsætter to noder, den første node hvor brugeren ønsker køretøjerne skal køre fra, og en node med typen **Parking** tæt på køretøjernes **Destination**. Således kan et meget simpelt vejnet opstille. Men det er også muligt for brugeren at opstille meget mere komplekse vejnet med lyskryds.

```
1 public enum NodeTypes { None, Yield, Home, Parking, Light, ↔
    Inbound, Outbound }
```

Figure 12.7: LightController klassen

None er en node, som kan tilkobles mellem vejene.

Parking er noden hvor køretøjerne parkere ved deres destinationer.

Home er startpunkt og slutpunkt for bilen.

Light er et lyskryds, hvor køretøjet skal standse hvis noden er rød, ellers skal den køre videre, hvis den er grøn.

Inbound er en node, hvor køretøjerne kommer fra og ind til vejnetværket i programmet.

Outbound er en node, hvor køretøjerne køre ud fra, når et køretøj forlader vejnetværket.

12.3.2 Destination

Destination klassen i vores program er et punkt hvorpå køretøjerne vil søge henimod. Dette er ikke det punkt hvor køretøjerne stopper, til dette formål anvendes der en **Node** som er angivet til at være til parkering i nærheden af en **Destination**. **Destination** klassen består af en instans af **DestinationType** klassen, dette er, ligesom med **Vehicle** og **Road** klasserne, en klasse der bruges til at brugerdefinere forskellige typer af destinations med forskellige parametre, disse parametre kan ses på figur 12.8. Den første er **name** på en **Destination**, denne anvendes således brugeren kan have overblik over de forskellige destinationer. Derudover bruges **Color** til at vise farven på de forskellige destinationer, dette gøres også for at have overblik over destinationerne. Samtidig anvendes variabelen **Distribution** til at definerer hvor mange procent af køretøjerne der køre til de individuelle destinations typer.

```
1 public string Name { get; set; }
2 public Color Color { get; set; }
3 public double Distribution { get; set; }
4
5 public DestinationType(string name, Color color)
6 {
7     Name = name;
8     Color = color;
9     Distribution = 0;
10 }
```

Figure 12.8: LightController klassen

12.3.3 LightController

LightController klassen er den del af programmet hvori brugeren kan indstille på deres trafiklys noders opførsel.

```
1 public void Update(int ms)
2 {
3     _counter += ms;
4     if (_counter > _current)
5     {
6         if (_current == FirstTime)
7             _current = SecondTime;
8         else
9             _current = FirstTime;
10        ToggleLights();
11        _counter = 0;
12    }
13 }
14 private void ToggleLights()
15 {
16     foreach (Node light in Lights)
17         light.Green = !light.Green;
18 }
```

Figure 12.9: LightController klassen

LightController klassen har til formål kontrollere et trafiklys over tid. Dette er valgt at gøre ved brug af metoden `Update()`, se figur 12.9. I metoden tæller `_counter` op til den aktive tid, som er `current`, altså den tæller op til hvor lang tid der har været siden sidste lys skifte. Den selektivekontrolstruktur bliver udført, hvis `_counter` er over den tid vi venter på nu, hvor `_current` enten er `FirstTime` eller `SecondTime`. Inde i kontrolstrukturen bliver `_current` skiftet mellem `FirstTime` eller `SecondTime` således at lyskrydset skifter mellem rød og grøn, som ikke er visuelt. Metoden `ToggleLights()` kigger så igennem de nodetyper som er sat til `Light` og skifter dem, således de skifter mellem rød og grøn. Der er valgt at toggle lyskrydsene tidsbaseret, fordi flere lyskryds den virkelige verden også er sat op til tid.

12.3.4 Road

Road klassen indeholder de variabler der skal anvendes for at kunne beskrive en vej i programmet.

```
1 public string Name { get; set; }
2 public int Speed { get; set; }
3
4 public RoadType(string name, int speed)
5 {
6     Name = name;
7     Speed = speed;
8 }
```

Figure 12.10: RoadType klassen

Road klassen tager imod en instans af **RoadType** som brugeren selv har defineret igennem **GUIMenuTypesRoads** klassen. På denne måde har brugeren kontrol over hvilken type vej der tale om og hvordan vejen opfører sig i programmet, dette kunne eks. være en motorvej. Vejene er programmeret således at brugeren selv kan opstille forskellige kryds, rundkørsler eller andre avanceret afkørsels baner. **RoadType** er en separat klasse se figur 12.10 denne klasse definerer to variabler som er **Name** og **Speed**. Disse to variabler sætter navnet på en vej og fartgrænsen på vejen. Ved brug af denne klasse, kan bruger så igennem **GUIMenuTypesRoads** overføre det data der er indtastet, og derefter bliver det gemt i **RoadType** klassen. Det er valgt at sættes dette op på denne måde for at skabe fleksibilitet af vejene.

12.3.5 Typer

12.4 Diverse

Dette afsnit dækker over klasserne der ikke ligger under en bred kategori af klasser.

12.5 Project

Project klassens formål er at holde på informationen om elementerne i vejnettet. Derudover holder Project klassen også på brugerens indstillinger for simuleringerne der udføres. Disse indstillinger er gemt i en instans af klassen **SimulationSettings**. Når Project klassen instansieres, tilføjer constructoren en Default type til **RoadTypes**, **VehicleTypes** og **DestinationTypes**, hvilket er listerne der gemme på alle typerne af deres slags. Default værdierne kan ikke slettes, da det ikke vil give mening for simuleringen at veje, køretøj og destinationer eksisterede uden en type, og programmet ville blive termineret.

```
1 public object Clone()
2 {
3     MemoryStream memory = new MemoryStream();
4     BinaryFormatter formatter = new BinaryFormatter();
5     formatter.Serialize(memory, this);
6     memory.Position = 0;
7     return formatter.Deserialize(memory);
8 }
```

Figure 12.11: Project.cs

Project klassen implementerer interfacet `ICloneable`, der beder om en implementation af `Clone()`, der returnerer en kopi af en instans af et `Project`. Implementationen af `Clone()` funktionaliteten er vist på figur 12.11, hvor instansen af `Project` bliver seraliseret vha. `BinaryFormatter` klassen, og derefter deserialiseret samt returneret. Grunden til `Clone` funktionen er lave en 'deep copy' af projektet, da `Simulation` klassen har brug for en identisk men adskilt kopi, så køretøjerne i `Primary` og `Secondary` simuleringerne ikke kan se og holde for hinanden. En `MemberwiseClone()` som alle objekter har adgang til, laver kun en 'shallow copy', hvilket vil sige at noderne og vejene stadig ville være referencer til de samme som i det første projekt.

12.6 SimulationSettings

```
1 // Defaults
2 public SimulationSettings()
3 {
4     StepSize = 100;
5     VehicleSpace = 2;
6     IncomingRange = 10;
7     PrimaryCarCount = 1000;
8     PrimaryInbound = 100;
9     PrimaryOutbound = 100;
10    PrimaryToDestTime = 28800000; // 08:00
11    PrimaryToHomeTime = 57600000; // 16:00
12    PrimaryTimeSpread = 14400000; // 4h
13    SecondaryCarCount = 1000;
14    SecondaryInbound = 100;
15    SecondaryOutbound = 100;
16    SecondaryToDestTime = 28800000; // 08:00
17    SecondaryToHomeTime = 57600000; // 16:00
18    SecondaryTimeSpread = 14400000; // 4h
19 }
```

Figure 12.12: SimulationSettings

`SimulationSettings`, som kan ses på figur 12.12, indeholder alle indstillingerne der bliver brugt i en simulering. Constructoren til klassen sætter variablerne til de definerede værdier. Værdierne kan justeres gennem brugerfladen `GUIMenuSettingsSimulation`. I brugerfladen kan værdierne tilgås gennem nogle `NumericUpDown` elementer, hvor minimum og maximum er sat for at kontrollere hvordan simuleringen kan indstilles. På tabel 12.1 kan begrænsningerne ses. Yderligere

Variable	Minimum	Maximum
StepSize	10	100
VehicleSpace	0	100
IncommingRange	0	100
CarCount	0	10000
Inbound	0	10000
Outbound	0	10000
ToDestTime	0	86400000
ToHomeTime	0	86400000
TimeSpread	0	86400000

Table 12.1: Begrænsninger for simulering indstillingerne

er der også regler brugeren skal overholde når indstillingerne skal sættes. Inbound og Outbound skal være lavere end VehicleCount, og TimeSpread må ikke gøre det muligt at køretøjer kan starte deres rejser uden for tidsrummet mellem 0 og 86400000 millisekunder. Der er lavet en brugerflade, der kan tilgås ved at trykke på en Info knap, som beskriver hvad variablerne betyder, da navnene muligvis kunne blive misforstået.

12.6.1 Data

SimulationData, er en klasse, se ??, som modtager to lister fra VehicleData og derudover tager den imod information fra Project og Datetime. Konstruktoren SimulationData læser disse data ind til de forskellige typer i klassen. Hvis ToString metoden bliver kaldt, så retuneres Project.name og en DateTime type.

VehicleData for den enkelte vehicle lagt over i to liste, PrimaryData og SecondaryData. VehicleData består ikke af nogle større funktioner og derfor vil der ikke være nogle dybbere forklaring dertil. Den består af nogle typer der læser data fra PointD klassen og VehicleType.

12.6.2 MathExtension

MathExtension er en klasse der er lavet for at håndtere udregningerne fra Point til Point, fra PointD til PointD samt en kort kovertering af km/h til m/ms. Der gøres bruge af klasser fra Math bibliotek. Måden vi udregner km/h til m/ms, er ved at tage kt/h og dividere med 3600(60*60) Se udregning 12.1. Vi benytter os af afstandsformlen i MathExtension, hvor vi beregner afstanden mellem to noder via deres koordinater 12.2. Disse udregninger anvendes bl.a i Vector2D klassen.

$$kt/h/3600 \quad (12.1)$$

$$\sqrt{(x_2 - x_1)^2 + (y_2 - y_1)^2} \quad (12.2)$$

12.6.3 Vector2D

Vector2D klassen anvendes til at opsætte de metoder som gør det muligt at bl.a. vehicles kan udregne hvor hen de skal bevæge sig i simuleringen. Metoderne er for det meste til at indlæse koordinater på griddet i simuleringen til anvendelse når simuleringen kører, se 12.13. I denne klasse har vi tre metoder, hvor i den første metode `Scale()` ganger vi vektoren op med en input parameter der bliver bestemt af brugeren. I `ToUnit()` bliver vores x og y divideret med størrelsen af vektoren. `FromRoad()` metoden beregner vektoren der tager udgangspunkt i vejenes position. Ved vektor.X, der trækker man vejens slut position fra start position og ligger ind i variabelen `vector.X`. Samme gør man ved `vector.Y`, derefter vil metoden returnere vektoren.

```
1  class Vector2D
2  {
3      public double X { get; set; }
4      public double Y { get; set; }
5      public double Length
6      {
7          get { return MathExtension.Distance(new PointD(0, 0), new ←
            PointD(X, Y)); }
8      }
9      public void Scale(double scalar)
10     {
11         X *= scalar;
12         Y *= scalar;
13     }
14     public void ToUnit()
15     {
16         double magnitude = Length;
17         X /= magnitude;
18         Y /= magnitude;
19     }
20     public static Vector2D FromRoad(Road road)
21     {
22         Vector2D vector = new Vector2D();
23         vector.X = road.To.Position.X - road.From.Position.X;
24         vector.Y = road.To.Position.Y - road.From.Position.Y;
25         return vector;
26     }
27 }
28 }
```

Figure 12.13: Vector2D Klasse

ref til figur

12.7 Viewport

Viewport klassen har til formål at sætte rammerne for området hvori man kan tegne elementerne i vejnettet. Viewport er opsat til at fungere som en række af lag lagt oven på hinanden.

```

1 public Project Project;
2 public Point HoverConnection = new Point(-1, -1);
3 public Point MousePos = new Point(0, 0);
4 public Point GridPos { get { return GetGridPos(); } }

```

Figure 12.14

Klassen arver fra `Panel` klassen. Til dette formål er det nødvendigt for `Viewport` and være en del af et nyt projekt og derfor instansieres der en nyt `Project` og en række parametre set i figur 12.14. `Viewport` visualiserer alle enheder på panelet igennem de datasæt der eksisterer som en del af et `Project`.

`HoverConnection` visualiserer via en svævende streg, den forbindelse man prøver at lave mellem to objekter. `MousePos` indikerer det aktuelle punkt hvor musen befinder sig i gitter-systemet, selv ved en nedskalering vil den altid finde det samme koordinat. `GridPos` får data igennem en metode der indikerer alle mulige koordinater i gitteret. Dette er brugbart til at finde koordinaterne til objekterne der bliver tegnet i gitteret.

```

1 public object GetObjByGridPos()
2 {
3     Node node = Project.Nodes.Find(n =>
4         n.Position == GridPos);
5     if (node != null)
6         return node;
7     LightController controller = Project.LightControllers.Find(l =>
8         l.Position == GridPos);
9     if (controller != null)
10        return controller;
11     Destination dest = Project.Destinations.Find(d =>
12         d.Position == GridPos);
13     if (dest != null)
14        return dest;
15     return null;
16 }

```

Figure 12.15

Som sagt kan `Viewport` indikere koordinaterne til indsatte objekter og dette gør den igennem metoden `GetObjByGridPos()` som set i figur 12.15. Metoden tjekker for alle `Node`, `LightController` og `Destination` om deres position er lig `GridPos`. Hvis den har fundet en, så returnere den det fundne objekt. Grunden til dette er for at være i stand til at arrangere de håndterede objekter så deres koordinat kan identificeres.

Inde i `partial` klassen `ViewportSetup` bliver der angivet en række af lag (`Layer`) som set i figur 12.17. `Layer` er en klasse som arver fra `PictureBox` og har en constructor med `DoubleBuffered=true`. Grunden til at `PictureBox` ikke bare er benyttet alene er fordi måden disse `Layer` er anvendt i bl.a. `ToolController` klassen afhænger af at de kan genindlæses når et objekt, såsom en `Node`, skal ændres eller tegnes en ny. Dette gøres som vist i figur 12.16 fra `ToolController` klassen. Heri kan der ses at metoden til sidst genindlæser på `Nodes`. Hvis

`DoubleBuffered` sat til `false` ville programmet flimre visuelt, fordi objekter ikke bliver tegnet hurtigt nok til at virke omgående.

```

1 private void SetNodeType(NodeTypes type)
2 {
3     object obj = Viewport.GetObjByGridPos();
4     if (obj is Node)
5     {
6         if (type == NodeTypes.Light && ((Node)obj).Type == ←
7             NodeTypes.Light)
8             ((Node)obj).Green = !((Node)obj).Green;
9         else
10            ((Node)obj).Type = type;
11        Viewport.Nodes.Refresh();
12    }
13 }

```

Figure 12.16: Brug af `Control.Refresh()` i `ToolController` klassen

Disse lag indikerer i hvilken rækkefølge objekterne på panelet skal tegnes. Dette kan ses ved brugen af `Controls.Add` hvori der gradvist bliver lagt lag på lag. Hvis programmet ikke tegnede objekter i lag, så ville de alle skulle tegnes hver gang man udførte en enkelt opdatering, ligesom set i figur 12.16.

```

1 public Layer Grid = new Layer();
2 public Layer Connections = new Layer();
3 public Layer Nodes = new Layer();
4 public Layer Entities = new Layer();
5 public Layer Information = new Layer();
6 public Layer Input = new Layer();
7
8 Controls.Add(Grid);
9 Grid.Controls.Add(Connections);
10 Connections.Controls.Add(Nodes);
11 Nodes.Controls.Add(Entities);
12 Entities.Controls.Add(Information);
13 Information.Controls.Add(Input);

```

Figure 12.17: Lag for `ViewportSetup`, i deres kendetegnede rækkefølge

12.7.1 SimulationViewport

`SimulationViewport` har til formål at visualisere simuleringen, som `Simulation` klassen udfører. Klassen bruger den samme fremgangsmåde med lag som gennemgået tidligere.

I 12.18 bliver der instansieret et nyt lag `Vehicles` og en variabel for `SimulationData` hvori indeholdes nødvendige datasæt for at udføre en simulation. `SimulationViewport` tager derudover `SimulationData` som en parameter til dens egen constructor som set i figur 12.19. I constructoren kan det ses at visualiseringen af simulationen benytter `Layer` til at fremstille `Vehicle` på `Viewport`. `Input` er et lag der kan modtage nyt input og ved `Input.BringToFront()`; angives der at der nu kan afventes nyt input.

```

1 private const int VehicleSize = 16;
2 public Layer Vehicles = new Layer();
3 public SimulationData SimData;
4 public Partitions CurrentPartition = Partitions.Primary;

```

Figure 12.18: Variabler til SimulationViewport

```

1 public SimulationViewport(SimulationData data) : base(data.Project)
2 {
3     SimData = data;
4
5     Grid.Paint -= DrawGrid;
6     Entities.Controls.Remove(Information);
7     Entities.Controls.Add(Vehicles);
8     Vehicles.Controls.Add(Input);
9     Input.BringToFront();
10 }

```

Figure 12.19: Constructoren til SimulationViewport

Til brug i selve simuleringen bliver der afsat en hel dag i millisekunder (`MsInDay` konstanten fra `Simulation` klassen). I `SimulationSettings` bliver der instansieret en variabel `Step` på 100 millisekunder der er afsat som standard, hvorfra denne også kan ændres i brugergrænsefladen. `Step` har til formål at opdatere den visuelle simulering som brugeren kan se, men inde i `Simulation` klassen er der en konstant ved navn `RecordInterval`. Denne variabel er hard-coded, kan ikke ændres af brugeren og indikerer hvornår simulering laver en optagelse af data.

Dette bliver der gået igennem i et **For-loop** som også findes i klassen `Simulation`. Simuleringen opdateres efter det antal som `Step` dikterer. `SimulationViewport` har så til formål at visualisere dette step.

```

1 private int _time = 0;
2 public int Time
3 {
4     get { return _time; }
5     set
6     {
7         if (value > MsInDay) _time = MsInDay;
8         else if (value < 0) _time = 0;
9         else _time = value;
10    }
11 }

```

Figure 12.20: Tids-afsætning for en simulering, `MsInDay` eller en hel dag.

12.8 Pathfinder

For at forklare implementationen af A*, tages der udgangspunkt i tre metoder som befinder sig i `Pathfinder` klassen, altså `FindPath`, `EstimateNeighbors` og

TracePath. Grunden til at vi udvælger disse metoder er fordi de er vigtige i forhold til hvordan programmet skal finde frem til den hurtigste vej i programmet. Derudover vil der også kigges på en metode som ligger i **Vertex** klassen, der udregner kosten og estimeringen af den resterende kost.

```

1 public static List<Road> FindPath(Node start, Node end)
2 {
3     if (Vertices == null || start == null || end == null)
4         throw new ArgumentNullException();
5
6     InitLists();
7     SetStartEnd(start, end);
8     Start.Cost = 0;
9     Open.Add(Start);
10
11     Vertex current;
12     while (Open.LongCount() > 0)
13     {
14         current = Open.Min();
15         if (current == End)
16         {
17             return TracePath();
18         }
19         else
20         {
21             MoveToClosed(current);
22             EstimateNeighbors(current);
23         }
24     }
25     throw new Exception("There isn't any route");
26 }

```

Figure 12.21: FindPath metoden

Den første metode er **FindPath**, der ses på figur 12.21, hvor der startes med at overskrive listerne **Closed** og **Open** med tomme lister gennem metoden **InitLists**. **SetStartEnd** metoden som køres derefter, finder de **Vertex** der svarer til start og end noderne der bliver taget ind som parameter. I while løkken kigger den på **Open** listen og tjekker om der er nogle **Vertex** der ikke er evalueret endnu, hvis ikke kan ruten ikke findes og der kastes en exception. Inde i while loopet sættes det nuværende **Vertex** til at være den mindste på **Open** listen. Inde i **Vertex** klassen, er interfacet **IComparable** implementeret, således at **Min()** metoden returnerer den **Vertex** med den mindste **Estimate**. Hvis vi er ved enden returneres **Path** gennem metoden **TracePath**, ellers bliver vi ved med at vurdere naboerne til den nuværende **Vertex**, og sætter den nuværende over på **Closed** listen, så den ikke bliver vurderet igen senere.

```
1 private static void EstimateNeighbors(Vertex current)
2 {
3     foreach (Edge edge in current.Edges)
4     {
5         Vertex neighbor = edge.VertexTo;
6         if (!Open.Contains(neighbor) && !Closed.Contains(neighbor))
7             // Skip evaluated
8         {
9             neighbor.CalculateEstimate(current, edge, End, MaxSpeed);
10            Open.Add(neighbor);
11            if (neighbor.Cost <= current.Cost + edge.Cost)
12                neighbor.Previous = current;
13        }
14    }
15 }
```

Figure 12.22: EstimateNeighbors metoden

I EstimateNeighbors metoden, der kan ses på figur 12.22, kigger vi på naboerne, til den Vertex der bliver givet gennem parameteret. Hvis naboen allerede er evalueret, skal vi ikke gøre det igen, ellers bliver de evalueret gennem metoden CalculateCostEstimate, der ligger i selve Vertex klassen. Sidst tjekkes der om naboens Cost er bedre end den nuværende, hvor vi så vil sætte dens Previous reference til at være den nuværende Vertex, så vi senere kan finde vejen tilbage igen.

```
1 public void CalculateCostEstimate(Vertex previous, Edge edge,
2                                 Vertex end, int maxSpeed)
3 {
4     Cost = previous.Cost + edge.Cost;
5     double heuristic = MathExtension.Distance(this.Position,
6                                              end.Position) / maxSpeed;
7     Estimate = Cost + heuristic;
8 }
```

Figure 12.23: CalculateCostEstimate metoden

CalculateCostEstimate metoden, der er vist på figur 12.23, udregner hvad kosten er fra start til dette punkt, og estimerer med heuristiken hvad den mindst mulige kost kunne være fra her til slut punktet.

```

1 private static List<Road> TracePath()
2 {
3     List<Road> roads = new List<Road>();
4     Vertex current = End;
5     while (current.Previous != null)
6     {
7         roads.Add(current.Previous.Edges.Find(edge =>
8             edge.VertexTo == current).Source);
9         current = current.Previous;
10    }
11    roads.Reverse();
12    return roads;
13 }

```

Figure 12.24: TracePath metoden

Sidst har vi på figur 12.24 metoden `TracePath`, der finder vejen tilbage, når algoritmen støder på slut punktet. Dette gøres ved at kigge på `Previous` referencen for den nuværende `Vertex`, og tilføje den vej der ligger mellem dem til en liste, ind til at `Previous` er lig `null`, hvilket vil sige at den er nået tilbage til start. Før ruten returneres bliver der kørt `Reverse()` på listen, så den står i den rigtige rækkefølge.

12.9 Kerne Funktionalitet

For at håndtere alle dele af programmet blev der implementeret en et styrings-center, som heri findes som klassen `ToolController`. Formålet med denne fremgangsmåde skulle give bedre overblik over programmets mange metoder og give mulighed for let at håndtere fejl og ændringer i funktionaliteten. Klasserne i programmet er til dette formål håndteret objektorienteret og generelt nok til at fremgangsmåden kan fungere i praksis.

12.9.1 ToolController

`ToolController` klassen har til formål at forbinde de forskellige værktøjer så når brugeren f.eks. trykker på et af værktøjerne vil `ToolControlleren` kalde de tilsvarende metoder til værktøjet. Samt at der kun at være valgt et værktøj af gangen. `ToolController` er altså klassen som står for funktionerne som f.eks. `AddNode()`, `AddRoad()`, `AddLightController()` osv.

```

1 public ToolController(ToolStripItemCollection collection,
2                       Viewport viewport, Project project)
3 {
4     Tools = collection;
5     Viewport = viewport;
6     Viewport.Input.MouseClick += ViewportClick;
7     Project = project;
8 }

```

Figure 12.25: ToolController metoden

På figur 12.25 ses constructoren til `ToolController`, der bliver kaldt via

GUIMain som sender alle værktøjerne, nuværende viewport samt projekt. Herved har ToolController alle elementerne til f.eks at tilføje en Node.

```

1 private void ViewportClick(object sender, MouseEventArgs args)
2 {
3     if (ActiveTool != null && args.Button == MouseButton.Left)
4     {
5         switch (ActiveTool.Name)
6         {
7             ...
8             case "ToolAddNode": Add(typeof(Node)); break;
9             case "ToolLinkLight": LinkLight(); break;
10            case "ToolAddDestination": Add(typeof(Destination)); break;
11            case "ToolAddRoad": AddRoad(Partitions.Shared); break;
12            case "ToolPrimaryRoad": AddRoad(Partitions.Primary); break;
13            case "ToolEdit": Edit(); break;
14            ...
15        }
16    }
17 }

```

Figure 12.26: ViewportClick() metoden

Derudover bliver click eventen på Input laget af Viewporten i constructoren sat til at blive håndteret af metoden ViewportClick(). ViewportClick() der kan ses på figur 12.26 tjekker hvilket værktøj der er aktivt og kalder den tilsvarende metode.

```

1 public void ToggleTool(ToolStripButton clickedTool)
2 {
3     if (clickedTool.Checked)
4     {
5         clickedTool.Checked = false;
6         ActiveTool = null;
7     }
8     else
9     {
10        foreach (ToolStripButton tool in
11            Tools.OfType<ToolStripButton>())
12            tool.Checked = false;
13        clickedTool.Checked = true;
14        ActiveTool = clickedTool;
15    }
16    StopConnection();
17 }

```

Figure 12.27: ToggleTool metoden

For at sikre at der ikke er “valgt” flere værktøjer på samme tid, kaldes metoden på figur 12.27 ToggleTool, hvergang et værktøj bliver trykket på. Metoden fravælger alle ToolStripButtons i værktøjsListen, hvorefter det nuværende værktøj bliver sat til true (active). Derefter bliver det valgte værktøj sat over i ActiveTool variabelen. Til sidst bliver StopConnection() kaldt, som er en metode til at nulstille værktøjets handling, så hvis man f.eks. har valgt AddRoad så vil StopConnection() sikre at det næste klik på gitteret vil tilføje

vejens startpunkt og ikke slutpunkt.

Klassen indeholder som sagt alle værktøjerne og derfor indeholder klassen også en del metoder, derfor vil kun de mest væsentlige værktøjer blive beskrevet.

```
1 private void Add(Type type)
2 {
3     object obj = Viewport.GetObjectByGridPos();
4     if (obj == null)
5     {
6         if (type == typeof(Node))
7         {
8             Project.Nodes.Add(new Node(Viewport.GridPos));
9             Viewport.Nodes.Refresh();
10        }
11        else if (type == typeof(Destination))
12        {
13            Project.Destinations.Add(new Destination(Viewport.GridPos,
14                                                    SelectedDestinationType));
15            Viewport.Entities.Refresh();
16        }
17        else if (type == typeof(LightController))
18        {
19            Project.LightControllers.Add(new
20                LightController(Viewport.GridPos));
21            Viewport.Entities.Refresh();
22        }
23    }
24    else if (obj is Node)
25    {
26        ((Node)obj).Type = NodeTypes.None;
27        Viewport.Nodes.Refresh();
28    }
29 }
```

Figure 12.28: Add metoden

Add metoden der ses på figur 12.28 benyttes til flere værktøjer som f.eks. at tilføje en `Node`, `LightController` eller `Destination`. Udfra typen som bliver sendt fra metodekaldet bestemmes hvilket objekt som skal tilføjes. Hvis den nuværende position i gitteret er en `Node` bliver `NodeType` sat til `None` og gitteret vil blive opdateret med `Refresh()`.

```
1 private void SetNodeType(NodeTypes type)
2 {
3     object obj = Viewport.GetObjByGridPos();
4     if (obj is Node)
5     {
6         if (type == NodeTypes.Light &&
7             ((Node)obj).Type == NodeTypes.Light)
8             ((Node)obj).Green = !((Node)obj).Green;
9         else
10            ((Node)obj).Type = type;
11        Viewport.Nodes.Refresh();
12    }
13 }
```

Figure 12.29: SetNodeType metoden

SetNodeType() som er vist på 12.29, benyttes til at give den enkelte Node en type som f.eks. Light, Yield, Home, Parking osv. Metoden modtager en NodeType som bliver bestemt fra ViewportClick(). Hvorefter den checker om objektet på den nuværende position i gitteret er en Node. Hvis det er en Node vil NodeTypeen blive sat til den modtagne type. Til sidst vil gitteret blive opdateret med Refresh().

```
1 private void AddRoad(Partitions partition)
2 {
3     object obj = Viewport.GetObjByGridPos();
4     if (obj != null && obj is Node)
5     {
6         if (!_firstNodeConnection)
7         {
8             _firstNode = (Node)obj;
9             _firstNodeConnection = false;
10            Viewport.HoverConnection = ((Node)obj).Position;
11        }
12        else
13        {
14            _firstNode.Roads.Add(new Road(_firstNode, (Node)obj,
15                                         SelectedRoadType, partition));
16            if (Control.ModifierKeys == Keys.Shift)
17            {
18                _firstNode = (Node)obj;
19                Viewport.HoverConnection = ((Node)obj).Position;
20            }
21            else
22            {
23                _firstNodeConnection = true;
24                Viewport.HoverConnection = new Point(-1, -1);
25            }
26            Viewport.Connections.Refresh();
27        }
28    }
29 }
```

Figure 12.30: AddRoad metoden

AddRoad() som kan ses på figur 12.30, bruges til at tilføje en vej mellem 2 noder, derfor checkes der først om object på den nuværende position i gitteret er

en node. Hvis det er en node vil der blive checket om `_firstNodeConnection` er sket, altså om startpunktet til vejen er blevet valgt. Hvis `_firstNodeConnection` er `true`, betyder det at det ikke er sket, og noden på den nuværende position i gitteret vil blive sat til `_firstNode`, og `_firstNodeConnection` vil blive `false`. Det betyder at næste gang brugeren trykker på en node i gitteret vil programmet vide at `_firstNode` er blevet sat, og derfor tilføjes der en vej mellem `_firstNode` og noden på den nuværende position i gitteret.

Hvis brugeren holder "Shift" nede imens, vil programmet sætte `_firstNode` til den nuværende `Node` efter at der er blevet tilføjet en vej, da den `Node` vil være startpunktet for den næste vej. Det er en implementation som gør det nemmere og hurtigere for brugeren at tilføje veje.

12.9.2 FileHandler

`FileHandler` er sat op så at man har mulighed for at lave et nyt projekt, åbne og gemme projektet. Der er blevet dannet tre metoder som håndterer de tre valg for brugeren, for at gøre det mest læsevenligt for dem der skal læse koden. `FileHandler` gør sig brug af `BinaryFormatter` for at gemme og åbne de forskellige objekter i binær form. Vi startede ud med at bruge `XMLSerializer`, da vi lavede `FileHandler`. Vi stødte ind på nogle problemer da `XMLSerializer` skulle læse to objekter som har en reference til hinanden, og det skabte en circular reference som var årsagen til vores program crashed på daværende tidspunkt. Ved denne fejl skiftede vi til `BinaryFormatter`, da den er i stand til at håndtere en circular reference.

Metoden `NewProject` er meget simpel, den åbner et vindue med en `TextBox`, der beder om et navn til det nye projekt. Hvis et navn blev indtastet vil der så blive oprettet et nyt projekt med det navn, og det vil erstatte `CurrentProject` i `GUIMain`.

```
1 static public Project OpenProject()  
2 {  
3     FileStream file = null;  
4     try  
5     {  
6         OpenFileDialog fileOpen = new OpenFileDialog();  
7         fileOpen.Filter = "TSP Files|*.tsp";  
8         if (fileOpen.ShowDialog() == DialogResult.OK)  
9         {  
10            BinaryFormatter formatter = new BinaryFormatter();  
11            file = new FileStream(fileOpen.FileName, FileMode.Open);  
12            return (Project)formatter.Deserialize(file);  
13        }  
14        return null;  
15    }  
16    catch (Exception e)  
17    {  
18        MessageBox.Show("Error: " + e.Message);  
19        return null;  
20    }  
21    finally  
22    {  
23        if (file != null)  
24            file.Close();  
25    }  
26 }
```

Figure 12.31: OpenProject metoden

Metoden `OpenProject`, der vises på figur 12.31, kan åbne et eksisterende projekt, når brugeren trykker på Open Project i menuen. Denne metode benytter sig af `OpenFileDialog`, som ligger under `System.Windows.Forms`. Koden benytter sig af try-catch-finally, hvor den går ind i try fasen og filtrerer alle andre fil-typer væk som ikke er en TSP fil (traffic simulation project), hvis TSP filen er valgt så vil metoden deserialisere og åbne det gemte projekt op. Sidst vil finally lukke filen, så andre kan komme til.

```

1 static public void SaveProject(Project project)
2 {
3     FileStream file = null;
4     try
5     {
6         SaveFileDialog fileSave = new SaveFileDialog();
7         fileSave.AddExtension = true;
8         fileSave.DefaultExt = ".tsp";
9         fileSave.Filter = "TSP Files|*.tsp";
10        if (fileSave.ShowDialog() == DialogResult.OK)
11        {
12            BinaryFormatter formatter = new BinaryFormatter();
13            file = new FileStream(fileSave.FileName, FileMode.Create);
14            formatter.Serialize(file, project);
15        }
16    }
17    catch (Exception e)
18    {
19        MessageBox.Show("Error: " + e.Message);
20    }
21    finally
22    {
23        if (file != null)
24            file.Close();
25    }
26 }

```

Figure 12.32: SaveProject metoden

På figur 12.32 ses metoden til at gemme et projekt. Igen benytter programmet af en try-catch-finally, hvor programmet i try fasen laver en ny instans af `SaveFileDialog`, på den måde kan programmet gemme et projekt som man har arbejdet på. Programmet er sat op at den skal gemme projektet som tsp fil (traffic simulation project). Hvis det ikke lykkes, så vil den kaste en exception med fejlen der er sket. Finally fasen vil den så frigøre ressourcerne igen.

MANGLER: Noget om åbning og gemning af `SimulationData`

12.9.3 Simulation

12.10 Vehicle

`Vehicle` klassen repræsenterer et køretøj i programmet, og indeholder den offentlige metode `Drive`, som `Simulation` klassen bruger til at køre alle bilerne.

```

1 public Vehicle(Project project, Node home, Destination dest,
2               VehicleType type, int toDestTime, int toHomeTime)

```

Figure 12.33: Vehicle Constructor parametre

Constructoren til `Vehicle` tager imod en række forskellige parametre som ses på figur 12.33, og udfører nogle opgaver, så køretøjet er klar til at køre. Som figur 12.33 viser, så tager klassen imod et `Project`, dette bliver ikke gemt i selve

`Vehicle` klassen, men det bruges til at finde den nærmeste parkings plads, eller en tilfældig `Node` med typen `Outbound`. Efter at have fundet slut punktet, bliver `_toDestPath` og `_toHomePath` fundet gennem `Pathfinder` klassen. `toDestTime` er den tid køretøjet skal begynde at køre mod destinationen, og `toHomeTime` er den tid hvor den skal begynde at køre tilbage igen. Sidst sættes `bool` variabelen `Active` til at være `false`.

```
1 public void Drive(int time)
2 {
3     if (!Active) CheckActive(time);
4     else
5     {
6         Speed = GetSpeed();
7         if (Speed != 0)
8             Move(MathExtension.KmhToMms(Speed) * _settings.StepSize);
9         if (time % Simulation.RecordInterval == 0
10             && !_toHomeStarted)
11             ToDestRecord.Add(new PointD(Position));
12         else if (time % Simulation.RecordInterval == 0
13             && _toHomeStarted)
14             ToHomeRecord.Add(new PointD(Position));
15     }
16 }
```

Figure 12.34: Drive metoden

Som afsnit 12.9.3 beskriver, bliver `Drive` kaldt for hver `Vehicle` instans, hver gang simulationen tager et step. I `Drive` metoden som vist på figur 12.34, bliver der først tjekket om køretøjet er aktivt, hvis ikke kaldes `CheckActive`, der ser om tiden er højere end det tidspunkt hvor køretøjet skal begynde at køre, og hvis det er sandt vil køretøjet så aktiveres. I tilfældet at køretøjet allerede er aktivt, findes hastigheden bilen skal køre gennem metoden `GetSpeed`, og derefter hvis hastigheden ikke er nul, vil køretøjet flytte sig en afstand baseret på køretøjets nuværende hastighed. Efter køretøjet har bevæget sig, vil positionen blive gemt i enten `ToDestRecord` eller `ToHomeRecord`, alt efter hvilken rute der bliver kørt på tidspunktet. Positionen bliver kun gemt hver gang tiden kan gå lige op med konstanten `Simulation.RecordInterval`, det vil sige at positionen kun bliver gemt 10 gange i sekundet, selvom step størrelsen godt kunne være mindre. Grunden til at der ikke bare bliver gemt hver gang biler har flyttet sig, er at simulationen vil kræve alt for meget hukommelse.

```

1 private double GetSpeed()
2 {
3     int incomingVehiclesCount = _currentRoad.To
4         .IncomingVehicles.Count;
5     Vehicle vehicleInfront = VehicleInfront(_settings.VehicleSpace);
6     if (CurrentNode != null
7         && CurrentNode.Type == NodeTypes.Light
8         && !CurrentNode.Green)
9         return 0;
10    else if (CurrentNode != null
11             && CurrentNode.Type == NodeTypes.Yield
12             && incomingVehiclesCount > 0
13             && !(incomingVehiclesCount == 1
14                 && _currentRoad.To.IncomingVehicles.Contains(this)))
15        return 0;
16    else if (vehicleInfront != null)
17        return vehicleInfront.Speed;
18    else
19    {
20        if (Type.MaxSpeed > _currentRoad.Type.Speed)
21            return _currentRoad.Type.Speed;
22        else
23            return Type.MaxSpeed;
24    }
25 }

```

Figure 12.35: GetSpeed metoden

På figur 12.35 vises metoden `GetSpeed`, som var den første der blev kaldet i `Drive` metoden. Først tjekkes der på linje 6, om køretøjet er på en `Node`, (`CurrentNode` er null hvis køretøjet er på en vej mellem to noder), og hvis den `Node` så har typen `Light`, og at bool variabelen `Green` er false, svarer det til at køretøjet er ved et rødt lys, og hastigheden bliver dermed returneret som et 0. Derefter tjekkes der på linje 10, om `Noden` har typen `Yield`. Hvis det er sandt, og at der er indkommende køretøjer som ikke er dette køretøj, så vil hastigheden også sættes til 0. Hvis ikke de to første er sande, så tjekkes der efter om der er et køretøj foran dette køretøj indenfor rækkeviden `VehicleSpace`, som brugeren kan indstille i settings. Hvis der findes et køretøj, bliver hastigheden sat lig med køretøjet. Sidst har vi tilfældet hvor der ikke er noget der blokerer køretøjet, hvor hastigheden vil blive sat lig hastighedsgrænsen på vejen, medmindre køretøjets egen max hastighed er lavere hvor hastigheden bare vil sættes til det maksimale.

```

1 private void Move(double distanceToMove)
2 {
3     CurrentNode = null;
4     TranslateVehicle(distanceToMove);
5     ControlOverreach();
6     ShowAsIncoming();
7 }

```

Figure 12.36: Move metoden

Figur 12.36 viser `Move` metoden. Som navnet indikerer, bruges metoden til at flytte køretøjet. Først bliver `CurrentNode` sat til null, da `Move` metoden

aldrig bliver kaldet med en distance på 0, og vil dermed altid flytte sig fra den nuværende Node.

Derefter kaldes `TranslateVehicle`, hvilket er en metode der flytter køretøjet i retningen af vejen, uden at overveje om den har kørt for langt. Måden metoden gør dette på er illustreret på figur 12.37.

1. Et køretøj på en vej
2. Vejen laves om til en vektor
3. Vej-Vektoren laves til en unit vektor
4. Vektoren skales med afstanden der skal køres
5. Vektorens X og Y koordinater bliver adderet til positionen på køretøjet
6. Køretøjet har flyttet sig

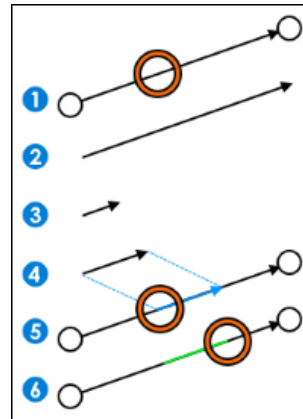


Figure 12.37: TranslateVehicle

```

1 private void ControlOverreach()
2 {
3     double currentRoadStartDistance = MathExtension
4         .Distance(Position, new PointD(_currentRoad.From.Position));
5     if (currentRoadStartDistance > _currentRoad.Length)
6     {
7         if (_currentPathIndex + 1 == _currentPath.Count)
8             Deactivate();
9         else if (_currentRoad.To.Type == NodeTypes.Light
10             || _currentRoad.To.Type == NodeTypes.Yield)
11             GoToNextRoad();
12         else
13         {
14             double remainingDistanceToMove = currentRoadStartDistance
15                 - _currentRoad.Length;
16             GoToNextRoad();
17             Move(remainingDistanceToMove);
18         }
19     }
20 }

```

Figure 12.38: ControlOverreach metoden

Efter `TranslateVehicle` har flyttet køretøjet, bruges `ControlOverreach` til at tjekke om der er blevet kørt for langt, altså udover enden af vejen. Det findes ved at udregne distancen til noden der ligger i starten af den nuværende vej (`CurrentRoad`), og hvis den er længere end vejen så må køretøjet have kørt for langt. Når der er kørt for langt, tjekkes der først om køretøjet er ved slutningen

af ruten, hvor den så vil deaktivere, ellers hvis slutnoden på den nuværende vej er af typen **Light** eller **Yield**, standser køretøjet bare på punktet, hvor der så i næste step vil skulle tjekkes om den må køre videre. Sidst hvis køretøjet gerne må fortsætte, findes den afstand der er blevet kørt for langt med, køretøjet sættes ind på den næste **Road** på **CurrentPath**, og **Move** bliver kaldet igen.

Som det sidste der sker i **Move** metoden, har vi metoden **ShowAsIncomming**, der sætter køretøjet på en liste af indkommende biler på noderne foran, hvis de er indenfor en afstand brugeren kan sætte i indstillingerne. Dette bruges når andre køretøj skal vurdere om de må køre ved en Node med typen **Yield** (vigepligt).

12.11 Fejl og mangler i programmet

Ikke alle programmets kravspecifikationer er blevet implementeret med ønsket effekt. I et af kriterierne ønskes det, at simuleringen også kan foregå med cyklister og fodgængere. Dette er dog ikke tilfældet, programmet simulere kun med køretøjer, så derfor har vi valgt at tage dette med i videreudvikling. Programmet opfylder dog heller ikke ønsket om acceleration og deceleration dvs. programmet bliver mindre realistisk, da dette var en central del af kriterierne. Samtidig var dette også vigtigt fordi VisSims acceleration og deceleration udspillede sig lineær, meningen var at lave en acceleration og deceleration som udspillede sig eksponentielt, da dette var mere realistisk. I tabel 12.2 er de følgende fejl og mangler.

Funktioner	Løsningsforslag
Programmet implementere ikke Fodgængere	Skal implementeres på samme måde som køretøjerne, dog skal der laves en node, der hedder fodgængerfelt.
Programmet implementerer ikke cyklister	Skal implementeres således der laves en separat cykelsti, som cyklerne kan cykle på. derudover skal vejene ændres, således cyklister og bliver kan være på en vej.
Programmet implementerer ikke acceleration	Step skal ændre sig på en bestemt måde, således at step forøges gradvist ud fra køretøjets acceleration. Derudover holde øje med om der findes et objekt foran den.
Programmet implementerer ikke deceleration	Køretøjerne skal kunne se yield fra en bestemt distance, så de kan nå at decellerere på samme måde som acceleration, bortset fra at de skal kunne bremse i stedet.
Simuleringen bruger for meget hukommelse og tid.	Programmets åbne og gemme funktionalitet skal forbedres ved brug af Protobuf .
TimeSpread skal ændres således brugeren ikke indtaster millisekunder	Det der står i tekstboksen skal ændres så der står klokkeslæt eller timer, derefter skal teksten konverteres til en integer og ganges op.
ToDestinationTime skal ændres således brugeren ikke indtaster millisekunder	Det der står i tekstboksen skal ændres så der står klokkeslæt eller timer, derefter skal teksten konverteres til en integer og ganges op.

ToHomeTime skal ændres således brugeren ikke indtaster millisekunder	Det der står i tekstboksen skal ændres så der står klokkeslæt eller timer, derefter skal teksten konverteres til en integer og ganges op.
Programmets skal implementere menneskelig adfærd så bilerne ikke altid kører deres maksimale hastighed på vejene.	Lave en ny klasse Driver , hvor man kan indstille menneskelig adfærd.
Der skal implementeres UnitTest på alle klasser i kildekoden.	Implementer UnitTests.
SetTime skal redigeres, således brugeren kan indtaste et klokkeslæt og ikke indtaste millisekunder.	Det der står i tekstboksen skal ændres så der står klokkeslæt eller timer, derefter skal teksten konverteres til en integer og ganges op.
Viewport går ud over kanterne i højre side og bunden.	Når programmet genererer gitteret, skal den tjekke programvinduet's bredde og højde. Samt sørge for at Viewport positionen ikke kommer til at være større end hele størrelsen minus bredden og højden.
Samling og analyse af simuleringens data.	SimulationData skal gemme alt data som simuleringen har, ved at programmet skal kigge på de forskellige positioner. Hvis positionen er lig hinanden så står den stille, ellers skal den måle hastigheden.
Implementere en hjælpeside til information omkring programmets dele.	Lave en hjælpe knappe, som forklarer med tekst, hvordan programmet fungerer.
I et lyskryds kan køretøjerne lave u-vendinger.	Der skal laves en ny vej, som man kun må køre ind på fra bestemte noder.

Table 12.2: Fejl og mangler

Det udviklede program er udviklet med den tilstræbelse, at få opfyldt et eller flere af de opstillede succeskriterier inde for hvad gruppen har været i stand til givet de faglige og tidsmæssige ressourcer der er blevet sat af til projektet. Dette afsnit belyser på de tanker gruppen har gjort sig i forhold til succeskriterierne post-løsningsudvikling.

13.0.1 x.xx Succeskriterier

1. Brugeren skal være i stand til at opsætte et vejnet, der indeholder objekter som trafiklys, huse, parkeringpladser og destinationer.

Når programmet åbnes bliver brugeren præsenteret med et grid hvor på noder og veje kan indtegnes samt andre objekter. Dette gør brugeren i stand til at opsætte deres eget vejnet, både simpelt eller avanceret efter deres eget behov. Det er muligt at forbinde veje til forskellige noder og give disse veje og noder forskellige egenskaber. Derudover kan der indsættes destinations objekter på gitteret som kan laves til at modtage en hvis procentsats af alle bil objekter der opstår igennem simuleringen. Lightcontrollere kan tilkobles noder til at simulerer et trafiklys opførsel.

2. Det skal være muligt for brugeren at kunne gemme deres arbejde, lukke programmet og forsætte deres arbejde næste de åbner programmet.

Når brugeren åbner programmet, kan de navigerer til dropdown menuen file hvor de kan vælge at gemme deres nuværende fil, åbne en fil, samt at oprette en ny fil. Dette gør brugeren i stand til at gemme deres arbejde og åbne det igen på et senere tidspunkt eller sende til en anden bruger med programmet.

3. Simuleringen skal kunne sammenligne trafikafvikling på vejnettet med og uden de eksklusive veje. Køretøjerne i de to simuleringer skal være de samme, så resultaet ikke er tilfældigt.

Brugeren er i stand til at sætte primære og sekundære veje til at måle effektiviteten af trafikafviklingen. Derudover er det muligt at afsætte en hvis procent del af bilerne til at ankomme til de forskellige indsatte destinationer, hvilket

betyder at der altid vil ankomme en lige stor del af bilerne til disse destinationer så resultatet er ikke tilfældigt.

4. Køretøjerne skal kunne finde den hurtigste rute til den parkeringsplads der ligger nærmest destinationen. Denne udregning skal tage højde for hastighedsgrænserne på vejene.

Der er blevet implementeret en klasse som står for at finde den hurtigste rute fra et startpunkt til et slutpunkt, se 12.8. Den tager også højde for hastighedsgrænserne der er på de forskellige veje.

5. Køretøjernes bevægelse skal gøres realistisk med hensyn til acceleration og deceleration.

I vores program er der taget hensyn til at der er en bil kørende foran, og så sænker den bagkørende bilist sin fart, men den rigtige deceleration er ikke taget i brug her. Da vi skulle prioritere succeskriterier, så valgte vi at sætte fokus på nogle af de andre kriteriere som er essentielt for at få programmet til at virke. Det betød bilernes acceleration og deceleration er ikke blevet implementeret, men vil så være en af punkterne som er med i videreudvikling af programmet. Dette betyder at simuleringen bliver mindre realistisk, da bilerne ikke vil opføre sig optimalt.

Mangler diskussion om: grafteori valg af A^* (djstra bedre?) fejl angående i fathfinder (fejl når man dividere med max speed) Benytte protobuff eller ligende til optimering

14

Konklusion

Vi har igennem programmet benyttet os af Window Forms for at kunne fremstille et GUI, som brugeren kan benytte sig af. Problemet er bare at når programmet skal tegne simuleringen, og når glitteret skal tegnes, og dette bliver gjort hver gang noget rykker sig på glitteret. Dette bliver gjort på cpu'en, hvilket bruger meget kraft og ressourcer. Istedet kunne man tage Windows Presentation Foundation (WPF) i brug, da WPF benytter sig af GPU'en når der skal tegnes, og så skal processeren kun tænke over det input der kommer fra brugeren. Dette vil kræve de samme ressourcer at lave en simulering, da denne kører på cpu'en. det vil dog gøre at opdateringer af grafik bliver hurtigere og ikke påvirker responstiden fra input lige så meget.

Vores program ville være bedre hvis vi benyttede bedre multithreading, da vores program kører på to tråde ved simuleringsdelen. Vi bruger kun 50 procent af en CPU på 4 kerner og 25 procent på en med 8 kerner. Hvis vi havde håndteret at kunne benytte 100 procent af en cpu, ved f.eks. bedre multithreading såsom et variabelt antal tråde der var igang, så vi fuldt ud benyttede af de ressourcer CPU'en har.

En anden måde kunne være at man kunne optimere processen bag simulering, ved at sætte GPU'en til at beregne simulering beregningerne.

Når vores program kører i simulationen, så bilerne som der er i simulationen kender de ikke noget til de sideliggende veje, ergo de kender ikke noget til de modkørende. Det er grunden til at bilerne ikke har muligheden for at overhale hinanden. Vejene er heller ikke sammensat, så der er plads til at kunne overhale. Så hvis der er en bil kørende bag en der kører langsommere, så vil han sætte farten ned og blive bag ved bilen.

Brug af protobuff?

Bibliography

- [1] Pshko Aziz. Aalborg kommune teknisk forvaltning, 2016.
- [2] Christopher A. Chung. *Simulation Handbook - A Prictical Approach*. CRC Press LLC, 2004.
- [3] Altair Engineering. About visual solutions, incorporated. <http://www.vissim.com/company.html>, 2016.
- [4] Carsten Broder Hansen. Dtu - forskning. <http://www.transport.dtu.dk/Forskning>, 2015.
- [5] Danmarks Miljøundersøgelser. Altrans - adfærdsmodel for persontrafik, faglig rapport fra dmu nr. 348. http://www.dmu.dk/1_viden/2_Publikationer/3_fagrappporter/rapporter/fr348.pdf, 2001.
- [6] Danmarks Miljøundersøgelser. Modelanalyser af mobilitet og miljø. slutrapport fra altrans og amor ii, faglig rapport fra dmu nr. 447. http://www.dmu.dk/1_viden/2_publikationer/3_fagrappporter/rapporter/FR447.pdf, 2003.
- [7] Dwight A Hennessy og David L Wiesenthal. Traffic congestion, driver stress, and driver aggression. https://www.researchgate.net/profile/Dwight_Hennessy/publication/229863510_Traffic_congestion_driver_stress_and_driver_aggression/links/0deec53274dd4c9e88000000.pdf, 1999.
- [8] Matthew Barth og Kanok Boriboonsomsin. Traffic congestion and greenhouse gases. <https://escholarship.org/uc/item/3vz7t3db>, 2009.
- [9] Michael Knørr Skov og Karsten Sten Pedersen. Trafikprop. flere veje vil skabe større vækst. http://www.cowi.dk/menu/tema/infrastruktur-2030/cowi-i-mediernes/Documents/Veje%20skaber%20v%C3%A6kst_Politiken%20analyse%2024052014.pdf, 2014.
- [10] Anders Pihlkjær. Trafiksimulering med vissim. Technical Report 6, Aalborg Universitet - Vej og Trafikteknik, Marts 2009.

-
- [11] Kenneth H. Rosen. *Discrete Mathematics and its Applications*. McGraw Hill, 7. global edition, 20113.
 - [12] Danmarks TransportForskning. Trafikmodeller arbejdsnotat til infrastrukturkommissionen notat 3. http://www.transport.dtu.dk/~media/Institutter/Transport/forskning/publikationer/publikationer%20dtf/2007/arbejdsnotat_om_trafikmodeller_160507.ashx?la=da, 2007.
 - [13] Vejdirektoratet. Længden af offentlige veje. http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/statistik/vejeneital/1%C3%A6ngdeoffentligeveje/Sider/default.aspx, 2016.
 - [14] Vissim.com. http://www.vissim.com/downloads/doc/VisSim_UGv80.pdf, 2015. Accessed: 17-03-2016.



A

Appendix

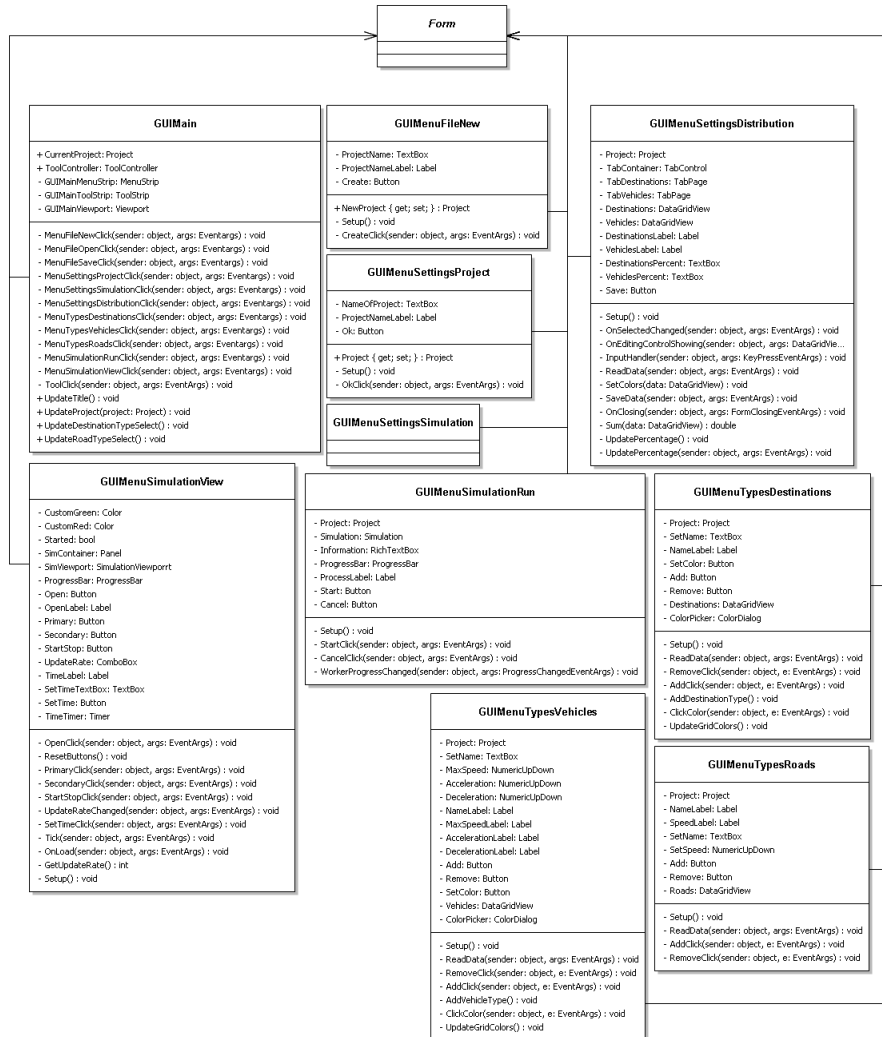


Figure A.1: Appendix A

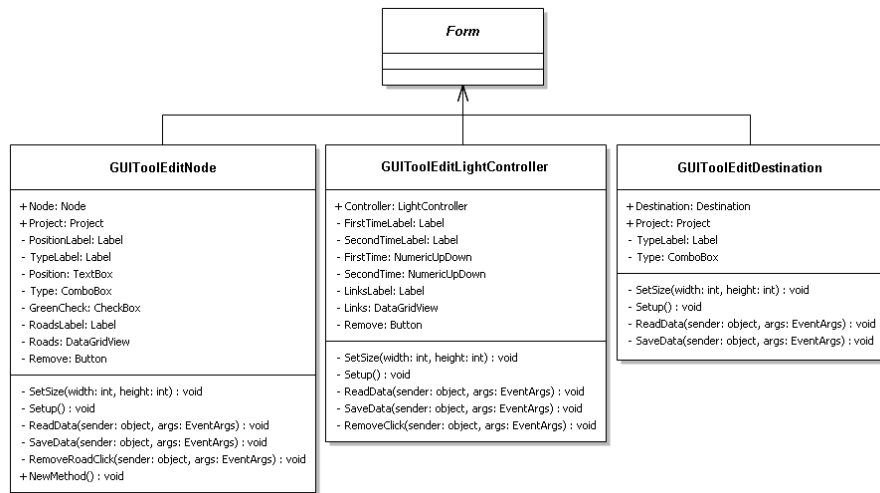


Figure A.2: Appendix B