

---

# 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:** 34

**Date of Completion:**

March 9, 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

<b>Preface</b>	<b>iii</b>
<b>1 Indledning</b>	<b>1</b>
<b>2 Metode</b>	<b>2</b>
2.0.1 Brainstorm og Problemtræ . . . . .	2
2.0.2 Problemområde . . . . .	2
2.0.3 Fremgangsmåde . . . . .	2
2.0.4 Søgeprotokol . . . . .	3
2.0.5 Kilder og Kildekritik . . . . .	3
<b>I Problemanalyse</b>	<b>4</b>
<b>3 Teori</b>	<b>5</b>
3.1 Trafik Model . . . . .	5
3.1.1 Trafik Flow . . . . .	5
3.2 Dijkstras Algoritme . . . . .	7
3.3 A* Algoritmen . . . . .	9
<b>4 Problembeskrivelse</b>	<b>12</b>
4.1 Problemets Relevans . . . . .	12
4.1.1 Økonomi . . . . .	12
4.1.2 Forurening . . . . .	13
4.1.3 Livskvalitet . . . . .	13
4.1.4 Nødsituationer . . . . .	13
4.2 Eksisterende Modeller . . . . .	13
<b>5 Teknologianalyse</b>	<b>15</b>
5.1 Indledning til teknologianalyse her . . . . .	15
5.2 VisSim . . . . .	15
5.2.1 VisSim - Bilen . . . . .	15

5.2.2	VisSim - Netværket . . . . .	16
5.2.3	Analyse af acceleration og deceleration . . . . .	16
<b>6</b>	<b>Altrans</b>	<b>18</b>
6.1	Geografisk model . . . . .	18
6.1.1	Model af kollektivt transportnet . . . . .	18
6.1.2	Model af serviceniveau . . . . .	19
6.1.3	Model for bilrejser . . . . .	19
6.1.4	Model for attraktion til byfunktioner . . . . .	19
6.2	Adfærds model . . . . .	19
6.3	Emissions model . . . . .	19
6.3.1	Varmstart . . . . .	20
6.3.2	Koldstartstillæg . . . . .	20
<b>7</b>	<b>Interessentanalyse</b>	<b>21</b>
<b>8</b>	<b>Problemformulering</b>	<b>25</b>
<b>II</b>	<b>Problemløsning</b>	<b>26</b>
<b>9</b>	<b>Løsningsforslag</b>	<b>27</b>
<b>10</b>	<b>Kravspecifikationer</b>	<b>28</b>
10.0.1	Succeskriterier . . . . .	28
10.0.2	• . . . . .	28
<b>11</b>	<b>Implementation</b>	<b>29</b>
<b>12</b>	<b>Diskussion</b>	<b>30</b>
<b>13</b>	<b>Konklusion</b>	<b>31</b>
<b>14</b>	<b>Perspektivering</b>	<b>32</b>
	<b>Bibliography</b>	<b>33</b>
<b>A</b>	<b>Appendix</b>	<b>34</b>

*Initierende Problem*

*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 variabler bruges til at simulere trafik?*
- *Hvem har gavn af disse trafikmodellerings simulatorer?*
- *Hvordan fungerer de forskellige eksisterende software, trafik modellerings simulatorer?*

Dette afsnit har til formål at give et indblik i hvordan der er blevet arbejdet metodisk og videnskabeligt igennem projektet fra det initierende problem, og igennem rapporten til der opnås en endelige konklusionen. Metode kapitlet har til formål at gøre det muligt for læseren at få indsigt, hvordan vi igennem hele forløbet har arbejdet os frem til et færdigt produkt, og hvordan der overordnet er blevet arbejdet for at nå frem til dette produkt.

### 2.0.1 Brainstorm og Problemtræ

Med udgangspunkt i hovede-emnet simuleringer var første proces, at undersøge mulige kategorier af under-emner, hvor man kunne se simulering som værende en del af en løsning til at afvikle et problem, samt et under-emne som et flertal synes kunne være interessant at arbejde med. Først blev gruppens medlemmer bedt at undersøge hvorvidt om det var muligt at finde noget brugbart materiale omkring de emner som de havde forslået og havde i tankerne, hvorefter de blev samlet i et problemtræ. Gruppens medlemmer fremlagde det som de havde fundet frem til, så det var muligt at vælge ved afstemning hvilket emne et flertal kunnes samles omkring til at indskrænke os.

### 2.0.2 Problemområde

Fra simulering blev det besluttet at indskrænke det yderligere til trafik simulering. Efterfølgende blev samme procedure benyttet under brainstormen til at afgrænse os yderligere indenfor trafik, således at det var muligt at vælge et meget afgrænset område, hvor det var muligt at finde materiale nok at arbejde med, til at lave en udførlige problemanalyse, hvorfra det var muligt at opstille en problemformulering der kan lede videre til en problemløsning.

### 2.0.3 Fremgangsmåde

Efter der blev gruppe



#### **2.0.4 Søgeprotokol**

#### **2.0.5 Kilder og Kildekritik**

Når der blev fundet og benyttet kilder i vores projekt, blev det besluttet at alle kilder der måtte benyttes var kilder, som havde belæg i form af at det skulle være muligt at kunne kontakte vedkommende , eller have ophav fra statslige instanser eller anerkendte virksomheder og organisationer.

**Part I**

**Problemanalyse**

### 3.1 Trafik Model

Til dette projekt har vi valgt at arbejde med emnet trafik og simulering, mere specifikt trafik i storbyer. Vi agter altså at løse et problem inde for dette område hvor i vores fokus ligger på at lave en simulering der kan hjælpe med til anvendelse af sekundære, mere effektive ruter for person- og varebiler i tilfælde at deres primære rute er blokeret af forhindringer så som trafikpropper. Derfor har gruppen valgt at udarbejde en model der beskriver gruppens fælles definition på trafik i en storby. Formålet med dette er at have en model at arbejde med og inddrage i programmet der fungerer som produktet i dette projekt.

OBS: Dette afsnit er ikke færdigt og modellen kan og vil med høj sandsynlighed ændre sig igennem projektet af forskellige årsager!

#### 3.1.1 Trafik Flow

En publikation fra 1988 af en Paul Ross fra Traffic Systems Division, belyser om emnet Traffic Dynamics og herunder Traffic Flow citetrafdynPaullRoss01. Som Paul Ross beskriver så området et af dem der er mindst forstået da der på dette tidspunkt ikke var nogle kontinuum teorier der kunne forudse trafik densitet, volume og fart med den præcision som der forventes for at kunne opstille et timing signal. Derimod er det bedste der kan gøres er at lave et cirka estimate med diskontinuerlig dellinger. Publikationen forklarer i større detalje hvordan at for at få et udbytte med kontrol, simulation og en general forståelse for emnet, er en beskrivelse af trafik med henhold til fortsættende og differentiable kvantitativt nødvendig. Formålet med denne publikation er at udvikle en ny (nu gamle) formulering til dette som er kvalitativt korrekt.

Den generelle konsensus for trafik variabler er følgende: Trafik Densiteten,  $k$ , farten,  $v$ , og volume,  $Q$ , er passende og brugbare til formålet beskrevet herover. Med disse variabler er to relationer kendt. Den første er forbundet i definitionerne på volume, densitet og fart.

`\label{eq:Equation1}`  
 $[Q = kv]$

hvor følgende er gældende:

$Q$  = trafik volume (Bil(er)/timen) forbi et punkt.  $k$  = vehicular densitet (bil(er)/mi)  $v$  = (local space-mean) fart (km/t)

Det andet kendte relation, kontinuiteten af fartøjer, blev peget ud af Lighthill og Whitham (1955):

Hvor følgende er gældende: indikerer delvis differentiering i forhold til tiden,  $t$ , og lokation på en vej  $x$ .  $S(x,t)$  er fartøjer der køre ind på (positive) og køre ud igen (negative) på en vejbane (veh/(km/t)).

Disse to ligninger er dog ikke de eneste der er nødvendige for en fuldendt formulering af trafik flow. En tredje relation er også nødvendigt.

Der har igennem tiderne været mange bud på hvad denne tredje relation kan være for at få et godt estimat udregnet. Et af disse har været "Deterministic speed-density hypothesis" hvori Greenshields i 1934 påpegede at farten på landdistrikts motorveje afhang meget trafik densiteten og at fart-densitets kurven er næsten en helt lige linie hvor på det vil ses at som farten på en landdistrikts motorvej falder, der stiger trafik densiteten. Det er antaget at der er et udmærket defineret, deterministisk forhold mellem trafik fart og densitet, men på samme tid har de forskere som har lavet denne antagelse, aldrig rigtigt været enige i hvilken form det forhold tager[3]. Ifølge Paul Ross er dette deterministisk forhold ikke muligt, der er ikke fundet data som bekræfter det på trods af at der er en generel tendens hvorved fart falder jo større trafik densiteten stiger, har ingen observationer der er blevet lavet i dette felt påpeget en bestemt fart til en bestemt densitet.

En anden relation vil være "Equilibrium Speed-Density Hypothesis" udarbejdet af Prigogine og Herman [4] i en serie af publikationer fra 1961 til og med 1971. Heri beskrives der at trafik har en ligevægts fart distribuering og at det medføre at den aktuelle fart distribuering forsøger at på sin vis "slappe af". Det er altså underforstået at der er tale om en gennemsnitsfart, men denne relation lider af mange, hvis ikke flere problemer som den sidstnævnte relation, den deterministiske.

Med dette taget i betragtning kigges der derfor istedet på følgende relation som er formuleret ud fra logiske analyse samt observationer foretaget af Hurdle og Solomon i 1986[5]. Disse indikerer at overbelastning på vejene reducere den ønskede trafik hastighed, men derimod sænker den aktuelle hastighed på vejene mens personer bag rettet har stadig den far de ønsker at rejse i deres free-flow. Relationen kan udtrykkes som følgende:

Hvor:  $F$  = fri fart på et anlæg (Vejbane) (km/t)  $T$  = "Afslapnings tid" (Timer)  $K_{jam}$  = "jam" densitet af trafik (veh/km)

$F$  er i denne sammenhæng en konstant som er uafhængig af densiteten,  $k$ . Dette vil måske virke ulogisk i lys af observationer der viser at fartøjs trafik bevæger sig langsommere når densiteten er høj. Med de rette afgrænsede forhold vil lining (1), (2), og (3) give et fuldendt afbildning af fart, volume, og densiteten på hvilken som helst plads,  $x$ , på hvilket som helst tidspunkt,  $t$ . De tre lininger fungerer også således at der ses en opførsel meget lig den man ser i rigtig trafik med "trafik bølger" og livagtigt genoprettelse fra overgangstilstande.

Constraints:

Capacity Limit De to relationer, den deterministiske og equilibriums relationerne, bliver kapaciteten af vejene bestemt af formen af fart-densitets kurven. Men vores formulering anvender ikke disse to og mangler derfor en lignende begrænsning, derfor formuleres dette på følgende måde for vores model:

Denne ulighed fremmer at trafikken vil reducere sin fart således at flowet igennem en indsnævring ikke vil gå ud over kapaciteten af denne indsnævring. Basseret på Paul Ross's observationer at dette er, kvalitativt, hvad der også sker i rigtige indsnævringer.

Jam density Med disse ligninger har vi nu en udemnærket repræsentation af trafik ved lave densiteter som også nu fungerer med kapacitet som en form for begrænsning. Dette beskriver dog ikke trafikens opførsel når trafikdensiteten når sit maksimum, kjam.

Som Paul Ross beskriver kjam, så er kjam en konstant som kan ændre sig fra sted til sted, alt efter antallet af vejbaner, men den er ikke afhængig af den fart som trafikken bevæger sig med. Sammenligningen med væsker gør sig gældende igen. En væske's flow har en volume som er uafhængig af  $x$  men dette er ikke inkorporeret i vores formulering endnu. Hvis vi tager lign (3) så antages det eksplícit at trafik er komprimerbart. Således kan jam densiteten for lign (4) ændre til følgende.

Med relationer (1), (2), (3), (4), (5) og (6) har vi nu en komplet formulering af trafik som kan inddrages i vores program. Note: Nogle dele kan nok godt omformuleres

Lastbiler: Lastbiler og andre transport fartøjer er oftest skyld i at trafikken går langsommere eller i nogle tilfælde stopper helt op. Det er derfor at bl.a. transport af vindmølledele bliver igangsat sent om aften eller meget tidligt på morgenen således at de ikke skaber problemer for andre billister. Dette har altså en stor effekt på trafikken og kunne derfor være relevant at medtage i vores model, dette er dog ikke gruppens fokus da dette er et meget specifikt scenarie. NOTE: Kan ændres skulle vi have tid til at lave noget med denne type scenarie.

Tid på dagen / Rush Hour: Rush hour er det scenarie hvori der sker mest trafik i et land. Dette er typisk i de timer hvor de forskellige bilister skal på arbejde, køre børn til skole eller andre institutioner eller lignende og igen når disse samme individer skal hjem igen. Dette kan indskrives i programmet som en form for variable der ændre mængden af trafik ved bestemte tidspunkter. NOTE: Mangler kilde på dansk rush hour.

## 3.2 Dijkstras Algoritme

Dijkstras algoritme er en algoritme til at finde den korteste vej fra et bestemt punkt til et andet punkt. Disse punkter kan blandt andet repræsentere den korteste vej mellem to forskellige byer. Dijkstras er en grådig algoritme, da den finder den mindste længde først og fortsætter således.[8] Dijkstras algoritme finder den korteste rute mellem 2 forskellige punkter i en simpel ikke-orienteret vægtet graf. Man kan se på figur ?? at der angives forskellige punkter A, B, C, D, E, Z. Hvis man skal fra punkt A til Z, så starter man ved A og derfor initialiseres A til at være 0. Algoritmen virker således, at alle punkter er uendeligt udover det punkt man befinder sig på. Algoritmen tager punkt fra punkt, så den starter med at se de grene som A har disse er  $|AB| = 4$  og  $|AC| = 2$ . Her fra kan algoritmen ikke se videre end B og C. Den ser altid på det mindste tal, og derfor tager den  $|AB| = 4$  og  $|AC| = 2$ , da begge disse tal er mindre end uendeligt. Herefter ser den efter hvilket af de nuværende tal som er mindst, hvilket er 2. Så derfor vælger den C som sit næste punkt. Algoritmen

finder nu de næst tætteste punkt, ved at addere alle de tidligere ruter, som har den korteste rute fra A til det næste sæt af punkter. Her ser algoritmen ud fra C og hvilke grene C har. Dette er  $|CB|$   $|CD|$   $|CE|$ , dog er længden altid fra A, så derfor er længden fra A til E 12 da  $2+10 = 12$ . Længden til B er nu blevet 3, da algoritmen ser på den mindste rute, så A til B er 3, da  $2+1 = 3$ . Således fortsætter algoritmen indtil den rammer Z.[8]

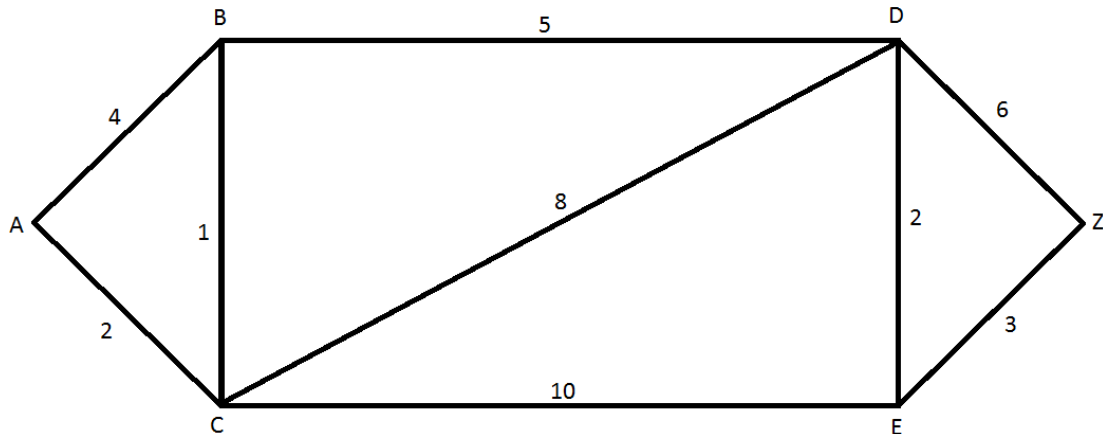


Figure 3.1: Graf til fremvisning af eksempel af Dijkstras algoritme i brug

	A	B	C	D	E	Z
	0	Inf	Inf	Inf	Inf	Inf
A	0	4	2	Inf	Inf	Inf
A, C	0	3	2	10	12	Inf
A, C, B	0	3	2	8	12	Inf
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 3.1: Dijkstra tabel

```

1  procedure Dijkstras(G: weighted connected simple graph, with  $\leftarrow$ 
    all weights positive)
2  {G has vertices  $a = V_0, V_1, \dots, V_n = z$  and lengths  $w(V_i, V_j) \leftarrow$ 
    where  $w(V_i, V_j) = \text{infinity}$  if  $\{V_i, V_j\}$  is not an edge in G}
3  for (i = 1 to n)
4    L( $V_i$ ) = infinity
5  L(a) = 0
6  S = NULL

```

```

7 { the labels are now initialized so that the label of a is 0 and ↵
   all other labels are infinity, and S is the empty set }
8 while (z does not belong to S)
9   u = a vertex not in S with L(u) minimal
10  S = S ∪ {u}
11  for (all vertices v not in S)
12    if (L(u) + w(u, v) < L(v)) then L(v) = L(u) + L(u, v))
13    {this adds a vertex to S with minimal label and updates the ↵
     labels of vertices not in S}
14 return (L(z)) {L(z) = length of a shortest path from a to z}

```

Listing 3.1: Dijkstras angivet som eksempel i pseudo-kode

### 3.3 A\* Algoritmen

Primært når det kommer til belægning af en dynamisk rute, foregår det ved at en enhed fortsætter hen i mod et mål indtil den når en forhindring. Dette er et ekstremt simpelt bevægelsesmønster og indebærer in vis in-effektivitet. Rent retorisk kunne man stille spørgsmålet om det ikke ville være smartere at planlægge en rute før man overhovedet bevæger sig.

A\* er en algoritme til at beregne den korteste rute baseret på en række heuristiske datasæt. A\* får input igennem en brugerlavet graf der indeholder en række datasæt for at algoritmen kan fungere. Først har vi distancen fra punkt til punkt, eksempelvis punkt 'A' til punkt 'B' som vi kalder f.eks. 'H' og dernæst har vi et datasæt 'G' der indeholder bekostningen for at flytte fra en kant til en anden, denne variabel er bestemt på forhånd. Et virkelighedseksempel kunne være at man vil over på den anden side af en sø, så har man så muligheden for at svømme direkte eller gå uden om og det koster f.eks. 2 gange så meget at bevæge sig direkte igennem søen. Dette er givet ved 'G', hvor som sagt 'H' er den ultimative korteste længde til det bestemte slutpunkt. 'H' fungerer desuden for hvilket som helst punkt i et system og angiver *altid* den korteste vej til slutpunktet uanset forhindringer. Det skal også nævnes at 'H' ikke er påvirket af bevægelsesbekostningen, til at starte med, som 'G' angiver, dette kommer først senere. Til sidst har vi 'F' der er en sammenlagt værdi af både 'H' og 'G'. Dette gælder kun for hver kasse der flyttes til, hvori 'H' er angivet ved kassen man flytter tils 'H' værdi. Det kan vises således i formlen 3.1:

$$F(n) = G(n) + H(n) \quad (3.1)$$

En måde man kan visualisere A\* på er f.eks. med et gitter-system som set i figur ?? . Her kan vi se at vi har et start punkt (grøn) og et slutpunkts (blå). De kasser vi ikke kan bevæge os igennem er de røde kasser. Figuren angiver ingen heuristiske datasæt endnu.

Ud fra figuren kan vi begynde os at forestille hvordan A\* fungerer. Når man bevæger sig fra kasse til kasse laver man 2 lister til at holde styr på hvor brikken har været. En liste til at holde styr på hvilke kasser man ikke har besøgt endnu og en liste der holder styr på hvilke man **har** besøgt. Når man flytter brikken skal man derfor angive hvilken kasse der nu skal på *besøgt* listen. Derfor som nævnt skal vi bruge information om hvor meget 'G' koster. Brikken skal nu til at flytte sig for at komme til slutpunktet. Dette kunne f.eks. være 10 point for at flytte sig i hvilken som helst retning, men man kunne også sagtens angive at

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72
73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84
85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96

Figure 3.2: A\* gitter-system

diagonal bevægelse ville koste 12 point. Dvs. at ruten ændrer sig til måske ikke at være så direkte som den ellers kunne have været.

Der findes flere metoder man kan anvende A\* på og en af dem vises her. Det vises her i den lille bid af pseudo-kode i Listing 3.2:

```

1  class A_Star
2  {
3      List<int> nodeIdentfierVisited = new List<int> { 7, 8, 9 , ←
4          10, 11, 12, 13, 14, 21, 23, 24, 28, 29, 30, 31, 32};
5
6      Expand to new node from previous and move
7      Queue frontQueue = new Point();
8
9      when Point is acknowledged to move
10     change new Point to become Visited = true;
11
12     while(new Point == Visited)
13     {
14         move Point to nodeIdentfierVisited
15     }
16 }
```

Listing 3.2: A stjerne og pseudo-kode af brug af lister

Som set i figur ?? har vi vores liste givet ved kassernes nummerering. Nummereringen kører fra venstre mod højre én række ad gangen. Vi angiver at det



tager 10 point af gå lodret og vandret én kasse ad gangen og 12 point at gå diagonalt. I figur ?? kan vi nu se de heuristiske datasæt angivet fra startpunktet (grøn). Hver enkel kasse omkringliggende startpunktet har deres '**H**' værdi angivet med lys-lilla tekst og bevægelsesomkostningen '**G**' fra startpunktet til kassen angivet i blå tekst.

1	12	2	10	3	12	4	5	6	7	8	9	10	11	12
13	10	14	0	15	10	16	17	18	19	20	21	22	23	24
25	12	26	10	27	12	28	29	30	31	32	33	34	35	36
37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51
52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66
67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81
82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96

**Figure 3.3:** A\* der viser bekostning af bevægelse fra startpunkt (grøn) til omkringliggende kasser ('G') angivet med blå farve samt 'H' angivet med lys-lilla

Nu udregnes '**F**' værdien så f.eks. hvis vi går fra kasse 14 (startpunktet) til 15 skal vi lægge 10 ('**G**') og 8 ('**H**') sammen. Dette gør vi så for alle omkringliggende kasser for startpunktet. Dernæst går man til den laveste '**F**' værdi og gør helt det samme som før, derudover flyttes den nye kasse man står på til *besøgt* listen. Noget man skal være opmærksom på her er at man stadig skal sammenligne bevægelsesomkostningen fra den tidligere kasse til de kasser der også er relevante for den nye kasse man har flyttet sig til.

## Problembeskrivelse

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 [9, s. 1-2].

### 4.1 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.

#### 4.1.1 Økonomi

Er man uheldig, kan man 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 [6]. 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.

### 4.1.2 Forurening

Billister er en af de største kilder af CO<sub>2</sub> forurening. Mængden af CO<sub>2</sub> der bliver udsluppet, afhænger af hastigheden billisterne kører. Ved en lav hastighed kan CO<sub>2</sub> 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 [5, s. 5-6].

### 4.1.3 Livskvalitet

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 [4, s. 2-3].

### 4.1.4 Nødsituationer

For den almindelige bilist, så kan trafikpropper være irriterende at skulle igennem, da det er tidskrævende. Men når det kommer til ambulancernes udrykning, og det kan have fatale konsekvenser for nogle patienter. Falck har oplyst at det koster ambulancerne 1-2 minutter i udrykningstid, når der er trafikprop. Konsekvenserne kan variere alt efter hvor alvorligt syg patienten er, og i værste tilfælde så er konsekvensen menneskeliv [7].

## 4.2 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 [9, 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 kategorier; strategiske, taktiske og operationelle modeller [9, s. 1].

Strategiske modeller er langsigtede modeller, 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 modellens forudsigelser [9, s. 1]. Modeller af denne slags danner et billede over den internationale situation [9, s. 9]. Danmark benytter sig af en strategisk model, Trans-Tools, der blev udviklet i samarbejde med EU-kommissionen. Formålet med denne model er at forstå konsekvenserne af ændringer i det europæiske vejnetværk. Trans-tools hører også ind under taktiske modeller da den inkorporerer detaljer som for eksempel transportmiddelvalg [9, s. 10].

Taktiske modeller har i størstedelen af tilfældene et sigte mellem 3 og 20 år. I forhold til de strategiske modeller er detaljeringsgraden højere. Formålet med

disse modeller kan for eksempelvis være at finde ud af hvilke veje er belastede eller hvor lang tid en rejse vil tage [9, s1]. Taktiske modeller bliver brugt til at vise udviklingen i både internationale, nationale og regionale situationer [9, s. 9]. Modellerne der hører herunder er Senex, Storebæltsmodellen og Ørestadstrafikmodellen. Senex bruges til at vurdere tyske lastbilafgifter. Storebæltsmodellen bliver brugt til at vurdere takster og hvordan færgeudbuddet kan påvirke taksterne. Ørestadstrafikmodellen beskriver trafikken i Ørestad, og giver prognoser på hvordan en fremtidig stigning af antal biler vil påvirke vejnettet.

Operationelle modeller er kortsigtede modeller, og området 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 [9, s. 1]. Herunder har vi kommunale og regionale modeller.

Udover disse er der mange andre modeller der blev opstillet, men ikke længere er vedligeholdt, herunder har vi eksempelvis Landstrafikmodellen, Hovedstadstrafikmodellen (HTM), national lastbilmodel, trafikafviklingsmodeller og mange andre [9, s. 8]. Gennem problemanalysen vil en af de vedligeholdte modeller og en af de ikke vedligeholdte modeller blive undersøgt ved hjælp af en teknologianalyse, for at finde ud af hvilke elementer er vigtige. Informationen fra teknologianalysen kan derefter bruges til at lave en trafikmodel der er nem at vedligeholde.

## 5.1 Indledning til teknologianalyse her

## 5.2 VisSim

VisSim er et simulations program, som består af at man sætter blokke og diagrammer sammen, som former simuleringen. Det er en form for programmering, men man programmerer ved brug af blokke og diagrammer. VisSim benyttes for general modellering, simulation og designe simulations applikationer. Programmet bruges til at konstruere og simulere større dynamiske systemer. VisSim er programmeret i ANSI C, og under processen af et VisSim projekt kan projektet kompileres. VisSim er et diskret simuleringsprogram som modellerer adfærden for den enkle billist. 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.

### 5.2.1 VisSim - Bilen

Den enkle bil spiller også en stor rolle hos VisSim, bilen er bestående af forskellige parametre, og det er ofte disse parametre der måles ved forsøg. Denne rapport tager udgangspunkt i acceleration og deceleration, ved vurdering af VisSim. Bilens parametre er beskrevet nedenfor.

Ønsket acceleration.

Deceleration.

Acceleration

Vægtfordeling.

Hastighedsfordeling.

Afstand mellem køretøjer.

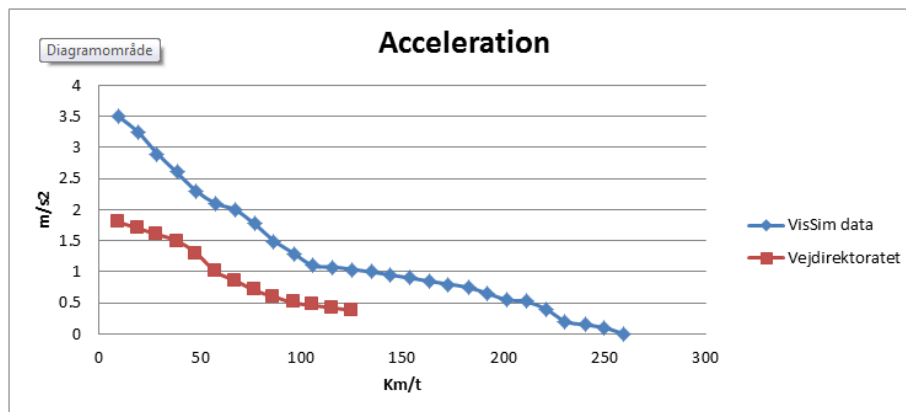


Figure 5.1: graf

Størrelsen på køretøjet.

### 5.2.2 VisSim - Netværket

Netværket er bestående af de visuelle elementer, som har indflydelse på trafikafviklingen. Netværket parametre er beskrevet nedenfor.

Rundkørsler.

Vigepligt.

Lyskryds(signalregulering).

Hastighedszone.

Vejbredde.

Vejlængde.

### 5.2.3 Analyse af acceleration og deceleration

Ud fra en undersøgelse foretaget af Pihlkjær afgangprojekt 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. Undersøgelsen bruger data fra vejdirektoratet, dette data sammenlignes med VisSims accelerations data.

På figur ??, kan man se at accelerations fordelingen for VisSim er markant højere end dataen fra Vejdirektoratet. 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. Dog bruger rapporten ældre data fra Vejdirektoratet, og derfor kan undersøgelsen også vise sig at være upræcis.

Der er yderlige undersøgelser foretaget af Pihlkjær afgangprojekt Aalborg Universitet - Vej og Trafikteknik, hvor der sammenlignes med GPS accelerations og deceleration data, med VisSims data. Her er der blevet indsat GPS i 166 bilister som skal repræsentere acceleration og deceleration i Danmark. På figur

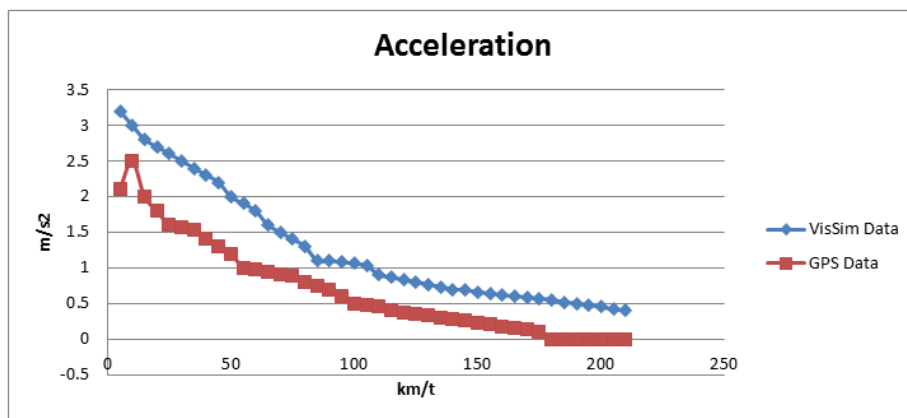


Figure 5.2: graf

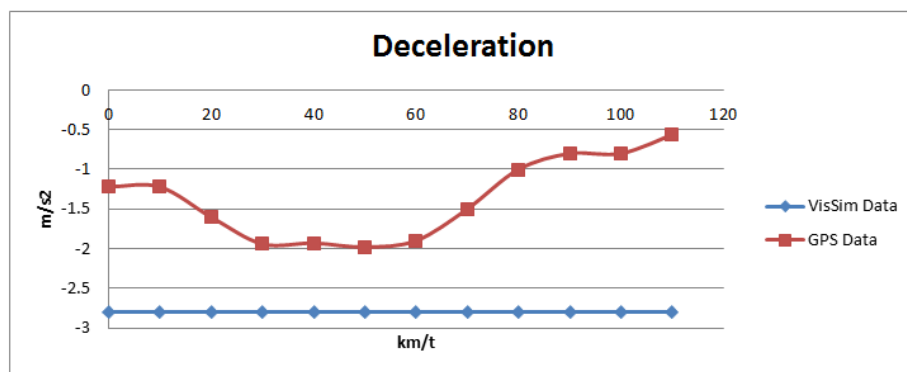


Figure 5.3: graf

?? kan man se, at det stadigvæk viser sig at VisSims acceleration er markant højere, end GPS daten. Dette kan give upræcis data, ved brug af simulering.

Samtidig er der undersøgt af Pihlkjær afgangprojekt 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 simleringen, 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 variere decelerationen, i forhold til farten.

Alternativ Transportsystemer (Altrans) er en trafikmodel, hvis formål er at belyse hvordan en øget brug af den kollektive transport vil påvirke miljøet [3, 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 [2, s. 14].

## 6.1 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

Derudover benytter modellen sig af et geografisk informations system (GIS) til opbevaring af data og udregning af rejsetiderne [3, s. 18-19].

### 6.1.1 Model af kollektivt transportnet

For at lave realistiske simuleringer, bruger modellen for det kollektive trafik præcise data for ankomst- og afgangstider. Denne data kommer fra 11 trafiksselskaber der bruger køreplanssystemet TR-System, DSB's data kommer i et andet format der bliver brugt til DSB's egen rejseplanlægger. Der er ikke brugt data fra Bornholm og kommunale ruter i Fyn, Region Midtjylland og Århus amterne, bortset fra ruterne i Århus, Odense og Randers. Modellen tager disse data og fortolker dem til et fælles format.

For at beregne rejsertiderne er kørestrækningerne, samt ankomst og afgangstiderne sat op i et tredimensionelt 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. Efter at denne data er indsat kan modellen for beregning af rejsetider benytte [3, s. 20].

### 6.1.2 Model af serviceniveau

Serviceniveauet i Altrans bliver udregnet med variablerne tid, omkostninger og tilgængelighed. Modellen unlader at inkludere variabler 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, afgangs frekvenser 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 [2, s. 36-37].

### 6.1.3 Model for bilrejser

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 bliver på vejnettet. Hastighederne modellen bruger til de forskellige veje, kan ses på figur 6.1.

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

**Table 6.1:** Hastigheder på forskellige vejtyper

### 6.1.4 Model for attraktion til byfunktioner

## 6.2 Adfærds model

## 6.3 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 årskørselsundersøgelser af Vejdirektoratet (Winther & Ekmann, 1998) 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 bliv lig det førnævnte trafikarbejde.

### 6.3.1 Varmstart

For at beregne varmstarts-emissionkoefficienten tager man udgangspunkt i COPERT II for den pågældende årgang. COPERT II er et windows program som gør det muligt at udregne emission fra vej trafik. Ydermere er programmet i stand til at lave lignende beregninger ud fra en forbrændingsmotor til et off-road fartøj. De beregnede emissioner inkluderer alle de store forurenende stoffer så som ( $\text{CO}$ ,  $\text{NO}_x$ ,  $\text{VOC}$ ,  $\text{PM}$ ) og mange flere. Programmet er ydermere i stand til at beregne brændstofforbrug [1, s 4]. For nye biler i alle fremtidsår anvendes der de emissionskoefficienter der er blevet udarbejdet som EU-normer pr den årgang. Dette er ikke gældende for ældre biler. Her ændre emissionskoefficienterne sig med tiden og dette er specielt pågældende for katalysatorbiler. Emissionskoefficienten bliver korrigeret fra årgang til årgang alt efter motorslid, da informationer om emissionskoefficienten udvikling afhænger af fartøjets samlede kørsel. Når den samlede årskørsel bliver udregnet er det også muligt at beregne den gennemsnitlige bils samlede kørsel for en givet alder. Motorslid korrigerede emissionskoefficienten ved varmstart kan således udregnes for hver bilårgang for et beregnings år, jf. Kveiborg(1999).

Til at beregne emissionen fra varmstarts er det forudsat at man har kendskab til fordelingen af trafik pr by-, land- og motorvejskørsel. ALTRANS har forudsat dette til at være som i basisåret.

### 6.3.2 Koldstartstillæg

I ALTRANS udregnes Koldstartstilægget

## Interessentanalyse

Metode: Beskrivelse Analyse: Brug af 2 modeller.

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

Vejdirektoratet står nemlig bag statsvejnettet som hovedsageligt består af motorveje, hovedlandeveje, og mange af landets broer (i alt 3.801 km vej). Det udgør med andre ord ca. 5 % af det offentlige vejnet. Men selvom Vejdirektoratet kun står for 5 % af vejnettet, så udgør disse 5% ca. halvdelen af Danmarks trafik.

Grunden til Vejdirektoratet kunne være interesseret i vores simulering ses på deres primære opgaver. Vejdirektoratet står nemlig for planlægningen af vejnettet så både privatbilismen og den kollektive trafik kan fungere sammen. Samt at de anlagte vej vil fungere i samspil med de allerede eksisterende veje. Vejdirektoratet vil være interesseret i vores simulering hvis den kunne gå hen og hjælpe med at forudsige placering af nye veje, så den virker i sammenspil med det allerede eksisterende vejnet. Altså at simulering kunne vise hvordan trafikken vil blive påvirket hvis der blev opført en vej.

Kommunen: Danmark har 98 kommuner som er delt over Danmark. Derfor står hver enkelt kommune for de faktorer som påvirker kommunens areal, det kunne f.eks. være vedligeholdelse af veje. Kommunerne er derfor også midtpunktet i trafikprojekter vedrørende deres areal. De er derfor en vigtig interessant, da de ofte er forbindelserne mellem de forskellige organisationer, f.eks. mellem Vejdirektoratet og Trafik- og Byggestyrelsen. Hvor Vejdirektoratet ofte står for planlægningen og Trafik- og Byggestyrelsen står for opførelsen. Kommunen er derfor ofte involveret i alle dele af projektet.

Vi har valgt at tage Aarhus kommune som eksempel, da de ligger centralt i Danmark og derfor samler mange vejnet sig omkring Aarhus, derudover har Vejdirektoratet målt trafikudviklingen over mange år, hvor det viser sig at Aarhus er blandt nogle af de værst ramte kommuner, og vil derfor have en af de højeste trafikudviklinger i de kommende år.

Aarhus har i mange år prøvet at løse trafikproblemer i form af grøn trafik, altså de har prøvet at tilgodese cyklisterne med direkte og trygge ruter, da de mener det vil det være muligt at overflytte biltrafik til cykeltrafik ved at skabe tryghed og mobilitet. Derudover har de prøvet at ændre bilisternes adfærd, ved at få flere til at benytte kollektiv trafik. Det har bl.a. ført til opførelsen af Danmarks første letbane som bliver køreklar i 2017.

Aarhus kommune kunne altså være interesseret i vores projekt hvis det kan hjælpe dem med at forudse de ændringer i opførelser som f.eks. en letbane har for trafikken. Så letbanerne kan placeres det mest optimale sted, Aarhus og Favrskov kommune har allerede planer om 2 mere letbaner.

Kollektiv Trafik - (Nordjyllands Trafikselskab): Kollektiv trafik har i de sidste mange år været noget som Danmark har haft fokus på, da Danmark gerne vil fremstå som et grønt land. Bare i de seneste år har de offentlige buskørsel i Danmark haft en påstigning på ca. 350 mio. I 2015 er det blevet fordelt på ca. 13408 busser.

Vi har derfor valgt Nordjyllands Trafikselskab (NT) som eksempel på en kollektiv trafik organisation. Da de står for størstedelen af kollektiv trafik i nordjylland, fx. styrer de alle offentlige busser, og toge i Nordjylland. NT ændre ofte deres bus ruter, hvor mindskelse af busstoppesteder ofte er en prioritet, så bussen kan komme fra A til B hurtigst muligt. Derfor ville organisationer som NT være interesseret i værktøjer som kunne hjælpe med at mindske trafikken. Herved vil NT kunne tilbyde hurtigere transport, samt bedre mobilitet.

Forsvarsministeriet(fmn) - (BeredskabsStyrelsen): Forsvarsministeriet har mange under departementerne hvor vi har valgt BeredskabsStyrelsen som eksempel. BeredskabsStyrelsen er blevet valgt da de samarbejder bl.a. med de kommunale redningsberedskaber, politiet og andre myndigheder og står derfor også for mange af de udrykninger som forekommer. Hvor mange af disse udrykninger kan have svært ved at komme frem til destinationen, da der kan være opstået trafikpropper.

BeredskabsStyrelsen vil altså kunne have interesse i vores projekt, da BeredskabsStyrelsen overordnet mål er komme frem til destinationen hurtigst muligt, for at redde så mange liv som muligt. Transportfirmaer - (GLS): I 2015 blev ca. 28628 lastbiler registreret i Danmark (ca. 1%), samt blev der kørt ca. 988 mio. km i Danmark for de første 3 kvartaler af 2015. Der kører altså en del transportmidler som fx. lastbiler på de danske veje. Transportindustrien kunne altså derfor have interesse i forbedring af trafikproblemer. Da deres overordnet mål er at nå til destinationen til den aftalte tid, som eksempel har vi valgt GLS. GLS er en af Danmarks største pakkedistributører, og derfor er de naturligvis afhængig af vejnettet. GLS har som interesse at aflevere pakken til modtageren så hurtig som muligt. GLS vil derfor kunne se fordele i at vejnettet bliver mere forudset så de kan levere pakken inden for det aftalte tidsrum.

Links:

Alm borger: Vi vil i denne sammenhæng se mindre virksomheder som fx. det lokale pizzabud som en del af kategorien alm. borger.

I 2015 blev der registreret 2.329.578 personbiler i Danmark. Det udgør altså ca. 55% af køretøjerne på vejnettet. Den alm. borger tager ofte bilen til/fra arbejde, da de ofte mener at bilen giver mere frihed i form af mindre transporttid sammenlignet med fx. kollektiv trafik. Den alm. borger vil derfor være interesseret i at mindske transport tiden, dette vil kunne gøres ved optimering af vejnettet.

Links:

Taxi/privatkørsel - (TaxiNord 4x48): I 2013 fandtes der ca. 4800 taxier i Danmark. Privatkørsel som fx. taxier har altid skulle fremstå som en "bedre service" i forhold til kollektiv trafik. Derfor kunne privatkørsler også have interesse i optimeringen af trafik. Vi har her valgt TaxiNord 4x48 da de som det eneste taxiselskab dækker hele Nordsjælland og Storkøbenhavn. 4x48 kunne være interesseret da de som virksomhed gerne vil kunne give privaten den bedste service, hvor taxaen kommer til tiden, samt med brug af mindst muligt brændstof så prisen er så lille som muligt.

Taxibranchen omsatte for 5,129 mia. kr. i 2007. I samme år omsatte trafikskelskaberne, det vil sige eksempelvis busselskaber, for 5,566 mia. kr.

Links:

Modeller: Model 1: Til at hjælpe med at placere de forskellige interessenter i forhold til vigtighed for projektet har vi valgt at kategorisere de forskellige interessenter i 2 akser, fordelt i 4 grupper. Op af x-aksen har vi interessenter indflydelse på projektet, og y-aksen er interessenter egen påvirkelse af projektet.

De 4 grupper vil blive forklaret ud fra eksemplet "opførelse af Aarhus nye letbane i 2016"

Ekstern interessent: (Orienteres) Denne gruppe beskriver de interessenter som har meget lille/ingen indflydelse på projektet, samt dem som bliver påvirket af projektet i mindre grad. Den eksterne interessent skal altså bare orienteres, og vide at projektet eksisterer.

Det kunne f.eks. være den alm. borger som ikke befinder sig i Aarhus egen. Her skal borgeren orienteres omkring opførelsen af Aarhus nye letbane, så hvis borgeren engang kom til Aarhus vil de vide den er der til benyttelse. Borgeren har altså ikke indflydelse på projektet, men borgeren skal informeres omkring projektet.

Gidsel: (Informeres) Denne gruppe indeholder de interessenter som bliver påvirket af projektet, men kun har lidt/ingen indflydelse på projektet. De skal altså informeres.

Det kunne f.eks. være den alm. Borger som ofte/altid er i Aarhus omegn. De skal orienteres omkring opførelsen af Aarhus nye letbane, da de kan forventes trafik under opførelses perioden. Derudover vil letbane påvirke borgerne i Aarhus omegn, da det vil have stor indflydelse på de andre kollektive transportformer i forhold til afgangstider og ruter. Det kan være at busruter bliver ændret så der opstår et bedre sammenspil mellem letbanen og bussen.

Grå eminence: (Høres) Gruppen her beskriver de interessenter som bliver påvirket af projektet i mindre/ingen form. De har dog indflydelse på projektet, og det er derfor vigtigt at de høres, og deres interesse forbliver positiv.

Her kunne det f.eks. Være Transport- og Bygningsministeriet (trm). Trm vil ikke blive påvirket af opførelse af en letbane, men de har en stor indflydelse på hvordan, og hvor den skal opføres i Aarhus, da de skal godkende opførelsen. Det er altså derfor vigtigt at man her inddrager trm under projektet, så når det skal godkendes vil det gå nemmere igennem.

Ressource person: (Involveres) Denne gruppe er den vigtigste gruppe. Ressource personerne er dem som har stor indflydelse på projektet, samt bliver påvirket af det. Det er altså her vigtigt at de inddrages i alt, da de har en stor interesse i projektet, og deres interesser skal bibeholdes.

Det kunne f.eks. være den kollektive trafik (midttrafik), som skal informeres omkring Aarhus letbane, så de planlægger deres ruter, samt bustider til at passe

---

sammen med letbanes tidere. Så brugeren skal vente så lidt som muligt. Derudover vil trafikselskabet Midttrafik skulle stå letbanens køreplan samt billet. Midttrafik vil altså i dette tilfælde skulle informeres, og vil derfor være en ressource person.

Intersanterne indført i modellen er vist nedenfor.

# 8

## Problemformulering

# **Part II**

## **Problemløsning**



9

**Løsningsforslag**

# 10

## Kravspecifikationer

10.0.1 Succeskriterier

10.0.2 •

# *11*

## **Implementation**

# 12

## Diskussion

# 13

## Konklusion

*14*

**Perspektivering**

## Bibliography

- [1]
- [2] Danmarks Miljøundersøgelser. Altrans - adfærdsmodel for persontrafik, faglig rapport fra dmua nr. 348. [http://www.dmu.dk/1\\_viden/2\\_Publikationer/3\\_fagrapporter/rapporter/fr348.pdf](http://www.dmu.dk/1_viden/2_Publikationer/3_fagrapporter/rapporter/fr348.pdf), 2001.
- [3] Danmarks Miljøundersøgelser. Modelanalyser af mobilitet og miljø. slutrapport fra altrans og amor ii, faglig rapport fra dmua nr. 447. [http://www.dmu.dk/1\\_viden/2\\_publicationer/3\\_fagrapporter/rapporter/FR447.pdf](http://www.dmu.dk/1_viden/2_publicationer/3_fagrapporter/rapporter/FR447.pdf), 2003.
- [4] Dwight A Hennessy og David L Wiesenhal. 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](https://www.researchgate.net/profile/Dwight_Hennessy/publication/229863510_Traffic_congestion_driver_stress_and_driver_aggression/links/0deec53274dd4c9e88000000.pdf), 1999.
- [5] Matthew Barth og Kanok Boriboonsomsin. Traffic congestion and greenhouse gases. <https://escholarship.org/uc/item/3vz7t3db>, 2009.
- [6] Michael Knørr Skov og Karsten Sten Pedersen. Trafikprop. flere veje vil skabe større vækst. [http://www.cowi.dk/menu/tema/infrastruktur-2030/cowi-i-medierne/Documents/Veje%20skaber%20v%C3%A6kst\\_Politiken%20analyse%2024052014.pdf](http://www.cowi.dk/menu/tema/infrastruktur-2030/cowi-i-medierne/Documents/Veje%20skaber%20v%C3%A6kst_Politiken%20analyse%2024052014.pdf), 2014.
- [7] Henrik Papsø. Trafikpropper kan koste menneskeliv. <http://www.tveast.dk/artikler/trafikpropper-kan-koste-menneskeliv>, 2007.
- [8] Kenneth H. Rosen. *Discrete Mathematics and its Applications*. McGraw Hill, 7. global edition, 20113.
- [9] 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](http://www.transport.dtu.dk/~media/Institutter/Transport/forskning/publikationer/publikationer%20dtf/2007/arbejdsnotat_om-trafikmodeller_160507.ashx?la=da), 2007.

*A*

**Appendix**