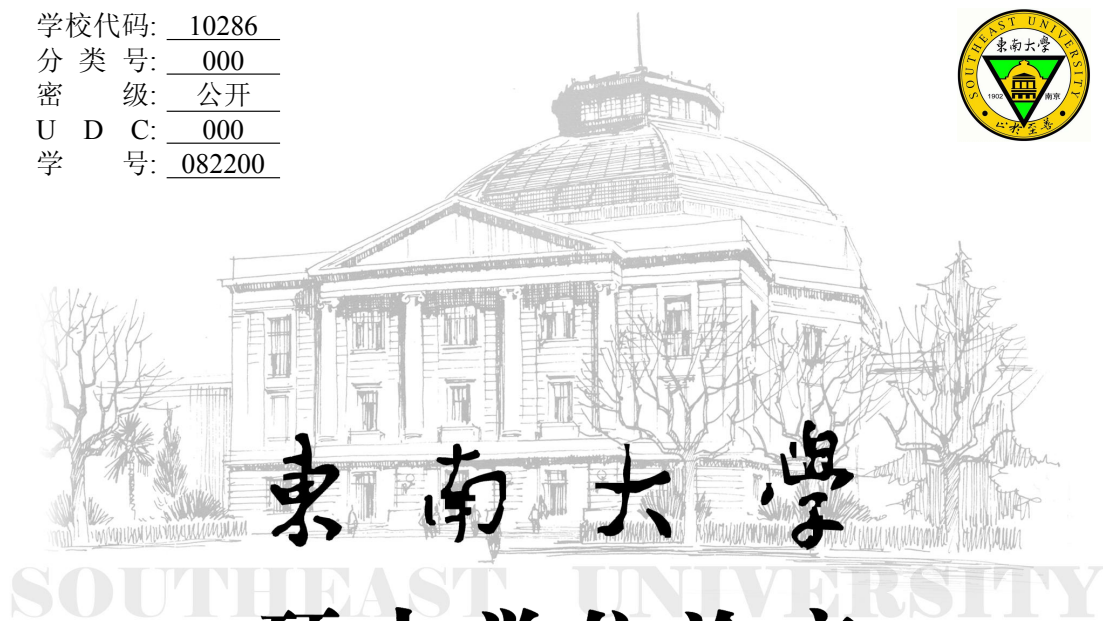


学校代码: 10286  
分 类 号: 000  
密 级: 公开  
U D C: 000  
学 号: 082200



东南大学

硕士学位论文

# 驾驶人行为特性对交通流的影响研究

研究生姓名: 吴 璠

导师姓名: 陆 建 教授

申请学位类别 硕士 学位授予单位 东南大学

一级学科名称 交通运输规划与管理 论文答辩日期 答辩日期

二级学科名称 学位授予日期 学位授予日期

答辩委员会主席 评 阅 人

2010 年 9 月 21 日



# Thesis Title

subtitle

A Dissertation Submitted to  
Southeast University  
For the Academic Degree of Master of Engineering

BY  
WU Fan

Supervised by:  
Prof. LU Jian

department name  
Southeast University  
September 21, 2010



## 东南大学学位论文独创性声明

本人声明所呈交的学位论文是我个人在导师指导下进行的研究工作及取得的研究成果。尽我所知，除了文中特别加以标注和致谢的地方外，论文中不包含其他人已经发表或撰写过的研究成果，也不包含为获得东南大学或其它教育机构的学位或证书而使用过的材料。与我一同工作的同志对本研究所做的任何贡献均已在论文中作了明确的说明并表示了谢意。

研究生签名：\_\_\_\_\_ 日期：\_\_\_\_\_

## 东南大学学位论文使用授权声明

东南大学、中国科学技术信息研究所、国家图书馆有权保留本人所送交学位论文的复印件和电子文档，可以采用影印、缩印或其他复制手段保存论文。本人电子文档的内容和纸质论文的内容相一致。除在保密期内的保密论文外，允许论文被查阅和借阅，可以公布（包括刊登）论文的全部或部分内容。论文的公布（包括刊登）授权东南大学研究生院办理。

研究生签名：\_\_\_\_\_ 导师签名：\_\_\_\_\_ 日期：\_\_\_\_\_



## 摘 要

中文摘要。

**关键词：** 中文关键字





## Abstract

English abstract.

**Keywords:** English Keywords



# 本论文专用术语的注释表

本论文专用术语的注释表



# 目 录

摘要	iii
Abstract	v
本论文专用术语的注释表	vii
目录	ix
第一章 绪论	1
1.1 立题的背景和意义	1
1.2 国内外研究概况	1
1.2.1 驾驶人行为特性研究	1
1.2.2 驾驶人与驾驶行为建模	3
1.2.3 驾驶人行为与交通流关系研究	3
1.2.4 国内外研究总结	4
1.3 研究内容和论文框架	4
1.3.1 项目依托	4
1.3.2 研究内容	4
1.3.3 论文框架	5
第二章 驾驶人行为特性及其对交通流影响的内涵	7
2.1 跟驰行为特性	8
2.1.1 跟驰行为特性参数	8
2.1.2 跟驰行为的一般模型	9
2.1.3 本文关注的跟驰行为特性	10
2.2 变道行为特性	11
2.2.1 变道行为特性参数	11
2.2.2 变道行为的一般模型	12
2.2.3 本文关注的变道行为特性	15
2.3 跟驰行为与变道行为的关联性	15
2.4 驾驶人行为特性对交通流的影响	15
第三章 驾驶人行为特性实验	17
3.1 有关驾驶人行为特性实验方法回顾	17
3.2 实验设计	17
3.2.1 实验目的	17
3.2.2 实验获取的数据	17
3.2.3 实验设备	17

3.2.4	实验原理 . . . . .	17
3.2.5	实验方法 . . . . .	19
<b>第四章</b>	<b>驾驶人行为特性的差异性分析 . . . . .</b>	<b>21</b>
4.1	数据处理 . . . . .	21
4.1.1	数据构成 . . . . .	21
4.1.2	数据筛选 . . . . .	21
4.2	跟驰行为特性的差异 . . . . .	21
4.2.1	时间间隔分布 . . . . .	21
4.2.2	速度 --跟驰距离 . . . . .	23
4.2.3	加速度 --相对速度 . . . . .	23
4.2.4	对不同跟驰模型的参数标定及其表现比较 . . . . .	25
4.3	变道选择与间隙接受特性差异 . . . . .	25
4.4	驾驶人行为特性相关性分析 . . . . .	25
<b>第五章</b>	<b>驾驶人行为特性对交通流影响分析 . . . . .</b>	<b>29</b>
5.1	驾驶行为建模 . . . . .	29
5.2	路段交通流仿真 . . . . .	29
5.3	交通流影响分析 . . . . .	29
<b>致谢</b>	<b>. . . . .</b>	<b>31</b>
<b>参考文献</b>	<b>. . . . .</b>	<b>33</b>
<b>附录 A</b>	<b>第一个附录 . . . . .</b>	<b>37</b>
<b>附录 B</b>	<b>第二个附录 . . . . .</b>	<b>39</b>
<b>作者简介</b>	<b>. . . . .</b>	<b>41</b>

# 第一章 绪论

## 1.1 立题的背景和意义

车辆的行驶是由驾驶人操纵有关机构实现的，驾驶人不仅是道路交通系统的信息处理者和决策者，也是道路交通系统的调节者和控制者，是道路交通系统中最活跃的要素。车辆的行驶状态是驾驶人所采取的驾驶行为的作用结果，而驾驶行为是在一定的外部环境下，驾驶人生理、心理和操作技能等驾驶特性相互作用的综合体现。不同驾驶人的生理状况和心理素质不同、驾驶操作技能也有差异，因此驾驶行为存在差异。不同驾驶人表现出不同的驾驶行为，同一名驾驶人在不同的外部环境和自身状态下的驾驶行为也不同。驾驶人行为特性具体的外在表现主要包括，在动态交通条件下，驾驶人的反应时间，速度选择，加速度选择，跟驰距离选择，变道决策与间隙接受等一系列特性。

长期以来，我国机动车为各种企事业单位所有，机动车驾驶人均为专业驾驶人，专业驾驶人的驾驶技能熟练程度、驾驶特性等方面的差异都较小。随着大量小汽车进入家庭，产生了大量的非专业驾驶人，非专业驾驶人在生理、心理以及驾驶操作技能等方面与专业驾驶人都存在明显的差异。而在传统的道路交通规划、设计与交通管理的研究和工程设计中，从宏观上假设驾驶人的驾驶特性相似和受同一普遍规律影响，与现今的真实情况存在差异。这种假设没有体现驾驶人操作活动在复杂环境下的不确定性和不一致性，没有反映同一驾驶员在不同环境下驾驶行为特性的差异，没有反映大量驾驶人驾驶特性的微观差异对宏观交通流的影响，没有反映出驾驶人不同的驾驶特性对道路交通流的影响作用关系，这与现今真实的交通状况存在显著的差异。在此基础上进行的道路交通规划、设计与交通管理难以符合真实的交通现象，降低了交通规划、设计方案与交通管理措施的合理性与实施效果，同时也增加了交通事故的潜在危险性。

通过研究驾驶人行为特性对交通流的影响，将有助于对驾驶特性、驾驶行为与道路交通流的影响关系有更加深刻的理解；将有助于从人的因素的角度分析各种复杂交通流现象的形成和演化过程；将有助于确定影响道路交通安全的人的因素，为进一步探究改善交通流状况和提高交通安全性提供有力的理论支持；也可以为智能车辆、驾驶辅助支持系统等设备的研制提供理论支持。总之，研究驾驶人行为特性对道路交通流的影响，对提高道路交通系统运输效率和交通安全性具有重要意义，对我国今后的道路交通规划、设计、管理、控制也有重要的理论和应用价值。

## 1.2 国内外研究概况

### 1.2.1 驾驶人行为特性研究

Cheng-Chen Kou (1997) 研究了高速公路汇入匝道处驾驶人的跟驰和汇入时的间隙接受行为。研究发现驾驶人匝道处的汇入行为，并不与任何单一的参数如汇入速度、主线流量、跟车间距与时距、速度差等显著相关，而各参数的组合能更好的解释驾驶人的驾驶行为 [1]。Dario D. Salvucci

和 Andrew Liu (2002) 对驾驶人变道过程中的操纵和眼动情况进行了分析 [2]。Samer Hani Hamdar (2004) 在 Gipp's 跟驰模型的基础上融入了紧急条件下驾驶人的不同驾驶类型, 并对驾驶人的特性进行了敏感性分析 [3]。Letian Yang (2007) 通过城市道路、乡村道路和高速公路的实测数据对自由流和非自由条件下的驾驶人的速度选择和加减速行为进行了研究, 并对不同行为的驾驶人进行了分类。研究发现对于不同的道路驾驶人的速度行为差异明显, 并与交通流条件高度相关; 驾驶人一般会选择高于限速值不超过 10% 的速度; 根据驾驶人群体可分为进攻型、防守型、和一般型三类, 进攻型倾向于选择高于限速的车速, 防守型相反, 一般型选择不超过限速太多的车速; 驾驶人的加减速选择在非自由流条件下变化更大; 在自由流条件下, 驾驶人的加减速依赖于瞬时速度。在中低速情况下, 加减速率随速度增加而减小。而在高速条件下较为稳定; 不同类型驾驶人的加减速选择差异明显, 进攻型驾驶人加减速率较大而防守型相反 [4]。Feng Xu (2007) 研究了环形交叉口驾驶人的间隙接受行为, 研究从视频数据中提取事件信息, 用最大似然法和 Raff 法对临界车头时距和跟车时距进行了估计并进行了比较。研究发现交织流量和环道车速与临界车头时距和跟车时距呈现负相关性 [5]。KEVIN PATRICK HEASLIP II (2007) 在跟驰模型中加入了驾驶人对车道改变的熟悉程度、适应性、攻击性, 研究了施工区域驾驶人的驾驶行为 [6]。Dalia Said (2008) 根据高速公路不同路段的实测数据, 从驾驶人劳动强度的角度分析了驾驶人的加减速和方向盘操作行为, 并与高速公路线形设计的安全性进行了关联性分析 [7]。Hwasoo Yeo (2008) 根据实际轨迹数据研究了驾驶人的微观非对称行为, 在驾驶模型中加入了操作差错和驾驶人预期, 解释了交通流的滞后、不稳定、通行能力下降、换道松弛和时走时停现象, 并分析了基本图中的 D 型和 A 型曲线 [8]。

孔繁森 (2004) 依据 Kuipers 的定性仿真方法对熟练驾驶人和刚学会开车的驾驶人, 在具有不同曲率半径和路面情况的一段道路上所做出的车速选择做了定性推理, 给出了两类不同驾驶人驾车行为的定性状态描绘图和相应的车速曲线变化图 [9]。张开冉 (2008) 对新驾驶人的反应时进行测试, 与一定样本量的对照组相应指标作比较, 结果表明信息复杂度较大时, 两组间反应时差异较为显著 [10]。王晶 (2008) 基于驾驶人性别对城市快速路跟驰模型进行了研究 [11]。范红静 (2008) 研究了真实道路交通环境下专业与非专业驾驶人动态视觉特性的差异, 并提出了满足驾驶人行车安全的交叉口通行能力的计算方法。研究发现: 驾驶经验与交通流状态都是影响驾驶人动态视觉特性的主要因素; 城市道路自由流和拥挤流环境下以及城市道路、近郊公路、高速公路三种类型道路上专业与非专业驾驶人的动态视觉特性存在明显差异 [12]。武睿 (2008) 研究了不同类型驾驶人在不同交通环境下观察不同交通标志的眼部运动特征参数, 研究发现: 男性驾驶人对交通标志的视认性明显优于女性驾驶人; 驾驶人的年龄和驾龄对交通标志的视认存在明显影响 [13]。徐上 (2009) 在实际道路交通环境下进行了驾驶人跟驰行为实验, 测试了驾驶人的跟驰距离、跟驰时距等操作特征参数。研究发现: 性别因素、驾驶人精神状态因素、驾龄和累计行驶里程对跟驰时距有较为显著的影响; 男性驾驶人跟驰时距较女性驾驶人平均低约 0.7s; 驾龄和累计行驶里程越长, 跟驰时距相应越小, 但并非是线性减少关系 [14]。李娅 (2009) 研究了不同光照和行车速度条件下专业与非专业驾驶人对指路标志视认的眼部运动特征参数和标志视认距离。研究发现: 行车速度、光照条件和驾驶经验对指路标志的视认距离存在较为明显的影响, 光照条件和驾驶经验的影响尤为显著 [15]。裴玉龙 (2009) 以哈尔滨市小客车和大客车驾驶人作为观察对象拍摄记录了他们在车道变换进程中的视点变换情况。分析了驾驶人各视点停留概率和两视点之间转移概率的分布规律, 得到驾驶人在车道变换进程中的注意力分配特性 [16]。



### 1.2.2 驾驶人与驾驶行为建模

Kaz Iftekhhar Ahmed (1999) 对驾驶人的加减速和变道行为进行了建模 [17]。Nuria Oliver 和 Alex P. Pentland (2000) 在测试车数据基础上利用组对隐马尔科夫模型对驾驶人行为了识别和预测 [18]。Liang-Kuang Chen 和 A. GalipUlsoy (2001) 利用驾驶模拟器的测试数据对驾驶人的转向操作和其中的不确定型进行了建模和分析 [19]。Y. Lin 等 (2005) 用神经网络对车辆-驾驶人-环境系统进行建模, 并进行了模拟 [20]。Dario D. Salvucci (2006) 基于 ACT-R 的认知模型对驾驶人的转向操作、跟驰、变道准备和变道行为、注视分布进行了研究 [21]。Tomer Toledo 等 (2007) 提出了一个整合加速、车道变换、间隙接受等各种驾驶行为模型的框架 [22]。Samer Hani Hamdar (2009) 对驾驶人行为了进行建模, 把驾驶行为作为一种随机的冒险行为进行研究, 从而将人的认知过程纳入到微观交通流模型中, 并且发现驾驶人预期、驾驶人行为了差异和驾驶经验长短对其行为有显著影响 [23]。

王家波 (2001) 提出了一种符合人的特性的驾驶人 PID 模型, 并进行了仿真计算 [24]。李谦 (2003) 对最优预瞄加速度决策模型存在的问题加以修正, 建立了一个可以用于在高速行驶工况下复杂车辆模型横向与纵向综合控制的驾驶人控制行为模型 [25]。邱凌云 (2005) 基于 Agent 理论对驾驶人进行建模, 研究了 Agent 的跟驰、换道和挤占道等行为 [26]。杨新月 (2006) 基于认知活动链对驾驶人行为了进行了建模和仿真 [27]。朱山江 (2006) 采用北京实测数据, 标定了改进的智能驾驶人模型, 并应用这个模型研究了快速路出口车队遇到下游信号灯路口后排队和拥堵的产生机制 [28]。葛志浩 (2007) 对已知结构的驾驶人模型, 采用模型参数辨识的最小二乘法计算驾驶人操纵行为参数, 并进行了统计分析, 研究驾驶人操纵行为参数随机性存在的规律 [29]。吴超仲 (2007) 以概率反映驾驶人性格特性分布, 用权重系数表示不同性格驾驶人在操作方面的差异, 建立了反映驾驶人性格的车辆跟驰模型 [30]。张磊 (2008) 基于神经网络方法建立了一种集成式驾驶人跟车模型 [31]。许骏 (2008) 将驾驶人-汽车看作统一的人机系统, 建立了基于 Markov 决策过程的驾驶人行为了模型, 并对所建模型进行了计算机仿真 [32]。王晓原 (2008) 基于决策树对驾驶行为决策机制进行了研究 [33]。刘兵 (2008) 基于驾驶人视知觉对驾驶人的车速控制和车道保持机理进行了研究 [34]。李勇 (2008) 综合了驾驶人反应时间、驾驶技能、性格特性和车辆特性等因素, 考虑了车辆在不同路段的不同行驶特征建立了微观的驾驶人模型 [35]。

### 1.2.3 驾驶人行为了与交通流关系研究

Bonzani (2000) 研究了一阶流体力学模型中 Diffusion 项与驾驶员行为的关系, 提出了改进驾驶员行为模型的方法 [36]。Hoogendoorn, S. P 和 P. H. L. Bovy (2000) 在 Daganzo 研究的基础上提出了多类用户的气动理论连续交通流模型, 将速度方差加入到偏微分方程中, 研究了各类用户相互竞争的行为 [37]。Bellomo, N., A. Marasco (2002) 回顾了一阶与二阶的流体力学交通流模型, 讨论了二阶模型中局部平衡车速对驾驶员刺激的参数识别问题, 提出了流体力学模型中关于驾驶员的可研究的方向, 提出了驾驶员环境作用力的建模方向 [38]。Zhang, H. M. (2003) 研究了微观跟驰模型与宏观流体力学模型的联系, 研究发现驾驶员记忆导致宏观模型中的粘性现象, 并基于此建立了带有粘性的二阶流体力学模型, 通过各向异性因子统一了 LWR 和 PW 等其他流体力学模型 [39]。H. B. ZHU 等 (2007) 建立了一个包括不同驾驶员概率的元胞自动机模型, 分析了不同驾驶员混合对交通流的影响 [40]。H.B. Zhu 和 S.Q. Dai (2008) 研究发现当驾驶员检测车头距的反应延误增加时, 交通流稳定区域减小, 驾驶员检测车头距的反应延误在交通拥堵转换中扮演重要的角色 [41]。

雷丽等 (2003) 研究发现敏感驾驶因素对车流的作用很大, 随着敏感驾驶车辆的增多, 道路容量随之提高 [42]。葛红霞等 (2005) 研究发现当考虑快车和慢车的混合交通流时, 即使少量的慢车

也会导致交通流量大幅度下降 [43]。李启朗 (2006) 在单车道元胞自动机交通流 NS 模型基础上, 通过引入不同的刹车概率来反映不同驾驶人的驾驶特性, 并在周期边界条件下, 对由激进驾驶车辆和谨慎驾驶车辆构成的混合交通流进行模拟。结果表明, 在有谨慎驾驶车辆构成的交通流的临界密度以前, 混合交通流的流量完全由谨慎驾驶人的特性决定 [44]。祝会兵 (2008) 研究发现: 当道路上有一些比较谨慎的司机时, 随机减速概率就大, 道路流量明显下降; 没有事故车瓶颈和其它瓶颈, 慢车对交通流特性有很大的影响; 司机的敏感性越差, 反应延迟时间越长, 越容易产生交通阻塞 [45]。王欣等 (2008) 建立一种以车头间距和驾驶员反应时间等为参数的回波速度和速度-密度关系模型, 研究发现驾驶员反应时间变化是产生速度陡降现象的根本原因 [46]。

#### 1.2.4 国内外研究总结

国内外针对驾驶人行为的研究集中在驾驶人的认知行为和操作行为上, 对认知行为的研究主要包括驾驶人眼动特性, 速度、距离等感知特性, 驾驶人注意分配特性, 驾驶人生理数据的采集分析等。对驾驶人操作行为的研究主要包括驾驶人的一般与特定道路条件下的跟驰行为, 换道行为、超车行为等。在现有的研究中, 对驾驶人行为差异性的研究基本都是在静态条件下进行比较, 缺乏对实际道路交通环境下, 车辆动态行驶过程中驾驶人决策和行为的差异性的研究。

国内外针对驾驶人与驾驶行为的建模, 逐渐从机械的力学模型发展到控制理论模型, 再到跟驰模型和变道模型以及两者相结合的综合模型, 在交通流模型中越来越多地考虑到了驾驶人的主观因素, 现今已有一些研究考虑了驾驶人的认知和决策过程, 有的模型中考虑了驾驶人根据对周围车辆动态的预计和判断对车辆进行操控这一特性, 使得驾驶人模型更为符合实际。

国内外对驾驶人与交通流关系的研究主要从两个方面开展, 一方面, 从微观的角度, 通过实际数据的测量以及使用基于驾驶人特性的微观模型进行仿真, 通过调整驾驶人行为特性参数来研究驾驶人特性对交通流的影响。另一方面, 从宏观交通流模型修正的角度, 通过对宏观模型中驾驶人因素项的改进来解释交通流中的幽灵拥堵、相位变化等交通流现象。

### 1.3 研究内容和论文框架

#### 1.3.1 项目依托

本论文依托于国家自然科学基金项目: “驾驶人员驾驶特性对道路交通流的影响机理” (50708019), 以及霍英东教育基金优选项目: 驾驶人员驾驶特性研究 (104010) 开展研究。

#### 1.3.2 研究内容

##### (1) 驾驶人驾驶行为特性主要参数和交通流参数采集

以专业和非专业驾驶人为研究对象, 调查其性别、年龄、驾龄、行驶里程等基本信息。对其进行相关的心理学实验以研究其决策行为。选择典型的的城市道路单向两车道和单向多车道路段, 在良好天气条件下, 采集实际交通流状态下驾驶人的跟车速度、跟车间距、加速度、变道间隙接受等驾驶行为的主要参数和相应道路交通流的平均速度、平均密度、平均车速差等交通流参数。

##### (2) 驾驶人行为特性分析

根据实验所得的测试车轨迹数据与其邻近车辆的相对速度和相对位置的时间序列数据, 分析驾驶人在其动态变化的驾驶环境中的反应时间, 速度选择, 加速度选择, 跟驰距离选择, 变道决策与间隙接受等一系列特性。比较驾驶动态过程中的不同驾驶人行为的差异性, 根据驾驶人行为的差异

性对驾驶人进行分类，并与驾驶人的心理实验数据进行关联性的分析。

### (3) 驾驶人行为特性对交通流影响分析

根据实验所得数据，对驾驶人驾驶行为进行建模。建模时考虑驾驶员对其他车辆运动的预计性和驾驶人周围车辆的动态对驾驶人驾驶行为的影响，考虑相邻驾驶员的相互作用。对于不同行为特性的驾驶人采用不同的结构或不同的参数进行模型的建立。

基于所建立的驾驶人的驾驶行为模型，编写仿真程序，针对不同情况分别进行模拟研究：1) 研究不同类型驾驶人的行为对其周围局部交通流的平均车速、平均密度、平均车速差等参数的影响。2) 通过对驾驶人模型参数以及不同类型驾驶人混合比例的调整，通过模拟，研究驾驶人行为特性微观差异对于路段交通流宏观特性的影响。

### 1.3.3 论文框架



## 第二章 驾驶人行为特性及其对交通流影响的内涵

最基本的驾驶行为可以划分为三个不断交替的子过程，感知与信息收集，驾驶决策和对车辆的操控。感知与信息收集过程中，驾驶人主要依靠视觉采集相关的信息，这些信息来源于周围车辆和自身车辆。其中驾驶人只对部分信息变量敏感，包括速度，加速度，跟驰距离，相对速度，以及这些变量的某些函数（如时间间隔）。驾驶人收集到信息后通过采样与整合对这些信息进行解释，这种解释依靠驾驶人的对于车辆动态特性的理解以及其积累的驾驶经验。通过对信息解释的整合处理，最终形成驾驶决策。驾驶决策形成后，驾驶人通过对车辆机件的操作，对车辆的动态施加控制。而本文所研究的驾驶人行为特性是指驾驶人通过操控车辆，使得车辆所表现出的一系列特性，而不具体研究驾驶人操控动作。其中驾驶过程框图如图 2.1

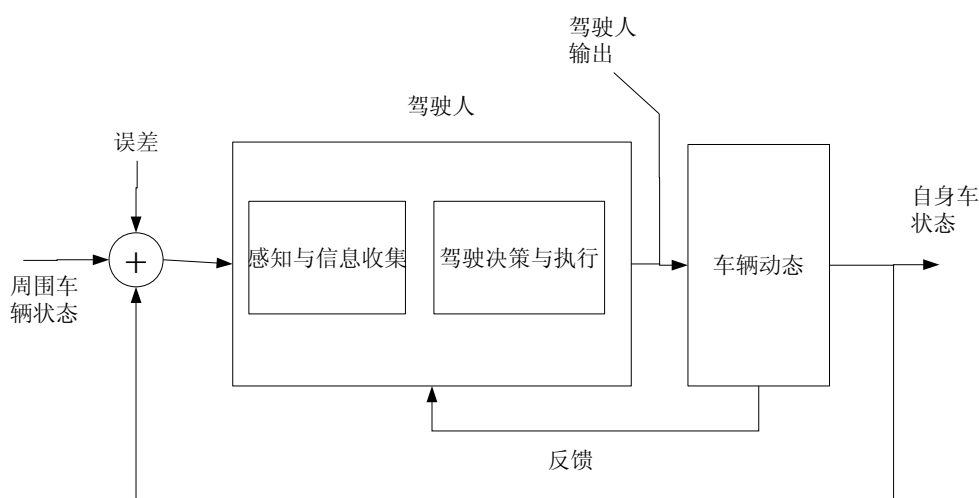


图 2.1 驾驶过程框图

驾驶人行为可以分为跟驰行为和变道行为，两者事实上存在紧密联系，但是现阶段主要的交通流模型研究中仍然分别对这两种行为独立地进行分析，这种两者相对独立的假设便于开展研究，并且有利于交通流模拟系统的实现。本章中将对驾驶人的跟驰和变道行为特性的内涵分别进行阐述，并分析两者的联系，最后对驾驶人行为特征影响交通流的含义进行阐述。

## 2.1 跟驰行为特性

### 2.1.1 跟驰行为特性参数

描述微观的驾驶人跟驰行为时, 对于每一个人车单元 DVU (driver-vehicle-unit) (也就是外在所表现出来的车辆, 下文不再对此进行区分) 有若干的特性参数来反映驾驶人的行为, 这些参数包括两类, 一类是可以直接测量或经由简单计算所得的变量, 直接测量的变量包括车辆的即时速度, 即时加速度, 相对速度和跟驰距离。由直接测量变量经过计算得出的变量, 包括跟车对的时间间隔。第二类是不可直接或很难测得也不可经由简单计算得出的变量, 这些变量也反映了驾驶人行为的重要特征, 因无法直接测量, 需要根据前一类变量通过估计的方法得出合理的近似值, 包括驾驶人的期望速度, 期望跟驰距离, 反应时间, 期望时间间隔。

#### 2.1.1.1 速度

车辆速度是  $v$  是跟驰过程中最为基本的变量, 速度为车辆单位时间内的位移, 在水平面上包括沿道路轴向和横向的速度分量。在跟驰过程中, 车辆的沿道路轴向速度为影响跟驰车辆对相互作用的主要因素, 而在正常的跟驰过程中车辆的沿道路横向速度相对轴向很小, 因此在数量上, 车辆速度与车辆沿道路轴向速度几乎总是非常相近。若以道路上一点作为起点, 将车辆前保险杠点的沿道路方向的位移  $x$  看作是时间的函数, 则速度为沿道路方向的位移的一阶导数, 即  $v = x'$ 。

#### 2.1.1.2 加速度

加速度与速度类似的包括沿道路轴向和横向的上分量, 加速度是速度的一阶导数, 是位移的二阶导数, 即  $a = v' = x''$ 。按照加速度可将车辆的运行状态分为三类,  $a > 0$  时为加速状态,  $a < 0$  时为减速状态,  $a = 0$  时为巡航状态, 驾驶人通过控制油门踏板和减速踏板的开合度改变车辆的加速度。众多的跟驰模型将加速度看作驱动人车单元状态改变的变量。

#### 2.1.1.3 相对速度

相对速度为跟车对的速度差, 为引导车辆速度值减去跟驰车辆速度值。以  $v_{n-1}$  表示引导车辆速度, 以  $v_n$  表示跟驰车辆速度, 则相对速度  $v_r = v_{n-1} - v_n$ 。一般认为相对速度是跟驰过程中驾驶人接受的主要刺激, 驾驶人根据前后车辆的速度差相应的调整自身车辆的行驶状态。

#### 2.1.1.4 跟驰距离与车头间距

车头间距是跟车对车头之间的距离  $s_n = x_{n-1} - x_n$ 。跟驰距离则指车头间距减去引导车车身的长度  $l_{n-1}$ , 即  $d_n = s_n - l_{n-1} = x_{n-1} - x_n - l_{n-1}$ 。跟车实验中一般容易测得的是跟车距离, 一般认为当跟驰距离大于或等于最恶劣条件下的安全距离能保证不发生追尾事故, 其中恶劣条件下的安全距离是指前车  $t$  时刻瞬时停止的情况下, 跟驰车辆从  $t$  时刻开始从反应到制动直至完全停下所运动的距离。而跟驰模型中则更多的使用车头间距, 平均的车头间距反映了交通流的密度情况。

#### 2.1.1.5 时间间隔与车头时距

车头时距为跟驰车辆车头  $t$  时刻在速度不变的情况下到达  $t$  时刻前车车头位置所需要的时间,  $h_t = \frac{x_{n-1} - x_n}{v_n}$ , 车头时距一般通过点设备 (如线圈) 测量, 平均车头时距反映了交通流的流量情况。时间间隔为跟驰车辆车头  $t$  时刻在速度不变的情况下到达  $t$  时刻前车后保险杠位置所需要的时间,  $g_t = \frac{x_{n-1} - x_n - l_{n-1}}{v_n}$ , 时间间隔体现了驾驶人出于安全性考虑而保留的一定的可用于驾驶操作的余地。

## 2.1.1.6 反应时间

反应时间是驾驶人从外界条件发生改变的一刻开始到其控制自身车辆使其运动发生相应改变所需要的时间，此处反应时间指人车单元即车辆的总反应时间  $t_l$ ，包括驾驶人的感知时间  $t_p$ ，反应操作时间  $t_r$  和车辆机械延迟时间  $t_m$ ，即  $t_l = t_p + t_r + t_m$ 。

## 2.1.1.7 期望参数

考虑期望参数即打破了驾驶人跟驰过程是完全反应式行为的假设，期望参数考虑了驾驶人的主观愿望，也就是说驾驶人在跟驰过程中会期望达到理想的跟驰状态，并在受限制的条件下对跟驰行为进行相应的调整。理想的跟驰状态由期望参数体现，具体期望参数主要有期望速度、期望车头间距和期望时间间隔等。不同的期望参数有其特定的含义，一般意义上驾驶人所期望的跟车行驶状态要满足驾驶人对于效率性，安全性等方面的需求，下一节将对部分具体的期望参数的含义进行讨论。

## 2.1.2 跟驰行为的一般模型

## 2.1.2.1 刺激反应模型

刺激反应模型的基本形式为，反应( $t + \Delta t$ ) = 敏感度  $\times$  刺激( $t$ )。

刺激反应模型假设跟驰中驾驶人通过视觉感知与前车的距离以及前车后部面积在视野中的大小变化来判断与前车接近或是离去及其快慢程度，通过接受这一刺激并作出判断，实施操纵从而达到安全而紧密地跟随前车行驶。其中最为典型的刺激反应模型是 Chandler 等 (1958), Gaziz 等 (1959, 1961) 于 20 世纪在美国通用汽车公司研究实验室开发的一系列模型<sup>[1-3]</sup>。

其中 Gaziz 等 (1961) 给出了最一般形式的非线性 GM 模型<sup>[3]</sup>。非线性 GM 模型基于如下假设：在时刻  $t + \Delta t$  跟驰车的反应依赖于跟驰车对刺激的敏感度和引导车所给的刺激强度，刺激强度以引导车与跟驰车之间的相对速度、距离的形式给出，跟驰车的反应通过加速度测得，敏感特性描绘出单位刺激的反应， $\Delta t$  为反应时间。GM 模型的一般形式如下式：

$$\ddot{x}_{n+1}(t + \Delta t) = \frac{\alpha_{l,m} [\dot{x}_{n+1}(t + \Delta t)]^m}{[x_n(t) - x_{n+1}(t)]^l} \cdot [\dot{x}_n(t) - \dot{x}_{n+1}(t)], \quad (2.1)$$

式中：

$m$  — 对速度  $\dot{x}_{n+1}(t + \Delta t)$  的敏感性参数

$l$  — 对车头间距  $x_n(t) - x_{n+1}(t)$  的敏感性参数

$\alpha_{l,m}$  — 常数

## 2.1.2.2 期望参数模型

期望参数模型考虑了驾驶人的主观愿望，假设驾驶人在跟驰过程中会期望达到理想的跟驰状态，理想跟驰状态的参数主要有车速，车头间距和车头时距。

Helly 模型，Helly(1961) 提出驾驶人的反应不仅与相对速度有关，还与期望车头间距与实际车头间距差值有关<sup>[4]</sup>。其模型如下：

$$a_n(t) = a_1 \Delta V(t - \tau_n) + a_2 [\Delta x_n(t - \tau_n) - D_n(t - \tau_n)], \quad (2.2)$$

其中  $D_n$  是期望车头间距，其大小受到本车速度的影响。Helly 模型指出并解决了 GM 模型中如果两车以相同速度行驶则任何车头间距均可接受的这一缺陷。

Koshi 等 (1992) 提出了这一模型的非线性版本<sup>[5]</sup>。

他们的模型中期望车头间距给出如下：

$$D_n(t - \tau_n) = L_{n-1} + V_n(t - \tau_n)T, \quad (2.3)$$

其中  $L_{n-1}$  为引导车长度， $T$  是假定为恒定的期望车头时距。

Bando 等 (1995) 假设驾驶人施加的加速度跟其实际车辆速度与期望速度的差值成正比，而期望速度由与前车间距决定<sup>[6]</sup>。模型忽略了反应时间，其形式如下：

$$a_n(t) = \alpha[DV_n(t) - V_n(t)], \quad (2.4)$$

其中  $DV_n(t)$  为期望车速，其函数给出如下，但未给出理论或实际观测的证明。

$$DV_n(t) = \tanh(\Delta X_n(t) - 2) + \tanh(2), \quad (2.5)$$

Addison 和 Low(1998) 以及 Low 和 Addison(1998) 将车头间距项加入 GM 模型提出了新的模型<sup>[7, 8]</sup>。

$$a_n(t) = a_1 \frac{V_n(t)^m \Delta V_n(t - \tau_n)}{\Delta X_n(t - \tau_n)^l} + a_2 (\Delta X_n(t - \tau_n) - D_n(t - \tau_n))^3, \quad (2.6)$$

其期望车头间距的形式给出如下：

$$D_n(t - \tau) = \lambda V_n(t - \tau), \quad (2.7)$$

Treiber 等 (2000) 和 Treiber 和 Helbing(2003) 假设加速度受到期望速度和期望最小车头间距的影响，其模型还考虑了车辆性能的影响，但同样忽略了反应时间<sup>[9, 10]</sup>。其形式如下：

$$a_n(t) = a_{max} \left[ 1 - \left( \frac{V_n(t)}{DV_n(t)} \right)^\beta - \left( \frac{D_n(t)}{\Delta X_n(t)} \right)^2 \right], \quad (2.8)$$

其中  $a_{max}$  为车辆的最大加速度， $\beta$  为参数，其最小车头间距给出如下：

$$D_n(t) = \Delta X_{jam} + V_n(t)T_n(t) + \frac{V_n(t)\Delta V_n(t)}{2\sqrt{a_{max}a_{comf}}}, \quad (2.9)$$

### 2.1.3 本文关注的跟驰行为特性

本文的目的在于研究驾驶人行为特性对交通流的影响，除了研究单独的行为特性参数，将着重关注可能对交通流状态产生显著影响的跟驰行为特性。直观上，速度-跟驰距离特性对于交通流效率有较大影响，而加速度-相对速度特性对于交通流稳定性和安全性有较大影响。这两方面是驾驶人跟驰过程中最为基本的任务，速度和加速度的选择既有本质的区别又存在联系。速度的选择体现了跟驰过程中驾驶人一种相对稳定的需求（例如对于安全性和执行出行计划的需要），加速度的选择则体现了驾驶人跟驰过程中对于驾驶环境的适应以及驾驶状态的改变；而两方面的联系在于，速度-跟驰距离状态的改变需要通过驾驶人施加操作来实现，也就是说速度的改变通过加速度来实现。本文将在实际测量数据的基础上，对驾驶人一般的和个体的跟驰行为特性进行研究，以期加深对驾驶人跟驰行为特性的认识。



### 2.1.3.1 速度-跟驰距离选择

速度-跟驰距离选择反应了驾驶人跟驰行为特性中相对稳定的部分,一方面,驾驶人根据出行计划,道路条件,交通流条件来选择车速,当车辆的加速度小于一定的阈值时则认为处于稳定的跟驰状态,此时驾驶人根据其选择的车速会与引导车保持一定的安全跟驰距离。另一方面,由于驾驶人对于外界条件的估计存在误差以及对于自身车辆的控制存在不稳定性,车辆的行驶状态会与驾驶人期望的状态出现偏差,驾驶人需要在一定的跟驰距离下调整自身相应的车速。因此驾驶人的速度-跟驰距离选择是一种组合性的选择。对于驾驶人的速度-跟驰距离选择特性研究的最为经典的结论为 Newell(1961) 模型。

Newell(1961) 研究了速度与车头间距的关系,其假设为车速为车头间距的非线性函数<sup>[11]</sup>:

$$V_n(t) = G_n[\Delta X_n(t - \tau)], \quad (2.10)$$

函数  $G_n$  的形式体现了驾驶人的跟驰行为, Newell(1961) 研究了  $G_n$  的具体形式<sup>[11]</sup>:

$$V_n(t) = V_{max} \left[ 1 - \exp \left( \frac{-\lambda}{V_{max}} (\Delta X_n(t - \tau) + D) \right) \right], \quad (2.11)$$

其中  $V_{max}$ ,  $\lambda$  和  $D$  为参数。  $V_{max}$  和  $\lambda$  可以相应的理解为最高车速和最小车头间距。跟驰距离与车头间距相差的部分为引导车的车身长度,跟驰距离与车头间距两者虽不存在固定不变的算术关系,但是两者的相关性是客观存在的。跟驰模型中出于简便的需要一般使用车头间距,而不是实际中更容易测的跟驰距离。

本文将在现有研究以及实测数据的基础上对驾驶人的速度-跟驰距离选择特性进行分析,研究其在驾驶人中的差异性,并通过模拟的方法研究其对交通流的影响。

### 2.1.3.2 加速度-相对速度选择

加速度-相对速度选择反应了驾驶人跟驰行为特性中相对随机的部分。按照刺激反应模型的假设,驾驶人在一定的相对速度下选择相应的合适的加速度。现有的研究中, Herman 等 (1958) 讨论了基于刺激反应模型的交通流局部和渐进稳定性<sup>[12]</sup>。结果表明驾驶人的敏感性参数与反应时间的乘积决定了单车道交通流的局部和渐进稳定性。因此驾驶人的加速度-相对速度选择特性对于交通流存在不可忽略的影响。驾驶人的加速度行为的一个重要特征是加速和减速的不对称性, Forbes(1963) 发现驾驶人加速过程中的反应要比减速过程中的慢<sup>[13]</sup>。 Foote(1965) 跟踪观测了隧道中的车队,发现在同样车速下减速车队具有更高的流量<sup>[14]</sup>。 Newell(1965) 解释了驾驶人加减速的不对称性,认为如果前车加速跟随车会空出一段距离再做决定<sup>[15]</sup>。

本文将在现有研究以及实测数据的基础上对驾驶人的加速度-相对速度选择特性进行分析,研究其在驾驶人中的差异性,并通过模拟的方法研究其对交通流的影响。

## 2.2 变道行为特性

### 2.2.1 变道行为特性参数

描述微观的驾驶人变道行为时,对于每一个人车单元 DVU 同样有若干的特性参数来反映驾驶人的行为,与跟驰行为不同的是,变道行为更多时候是驾驶人主动的行为,这也意味着描述变道行为的变量有更多的不可测量的隐藏变量。

### 2.2.1.1 车道属性

车道属性包括车道平均速度，车道平均密度，和车道车辆组成等。这些变量是基于效应的模型中驾驶人所选择车道的效用主要的解释变量。驾驶人根据自身的观察，一般会对其周围局部的车道属性形成一定的判断。因此车道属性只在一定的时空范围内影响驾驶人的选择车道的效用。

### 2.2.1.2 邻车速度

驾驶人车辆周围的车辆的速度对于驾驶人的变道行为存在影响，首先周围车辆的速度影响驾驶人的车道选择，其次在驾驶人的目标车道上的前后车车速与自身车辆的车速差影响驾驶人的最小接受间隙。

### 2.2.1.3 间隙

间隙是指驾驶人在变道间隙接受过程中在与其相邻的目标车道上假设其变道后，前向和后向的净间距  $G_f$  和  $G_b$ ，其示意图如图 2.2。当目标车道上的车辆与驾驶人车辆在沿道路方向存在重叠时，间隙可为负值。间隙接受示意图如图 2.2

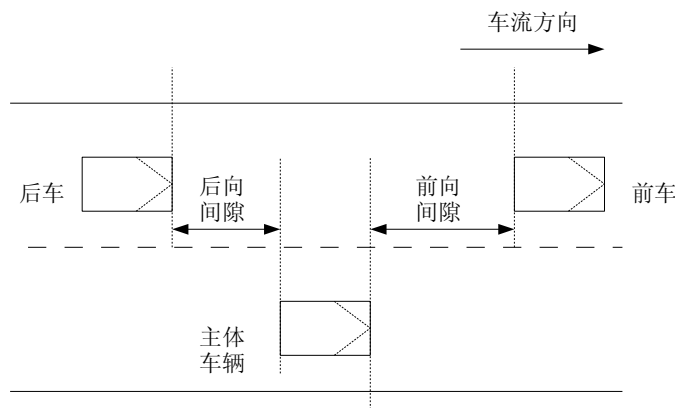


图 2.2 间隙接受示意图

### 2.2.1.4 最小接受间隙

最小接受间隙是指在驾驶人的间隙接受过程中，驾驶人最小的可接受间隙，当实际间隙大于最小接受间隙时则接受间隙进行变道，否则就拒绝间隙保持原车道行驶。

## 2.2.2 变道行为的一般模型

变道行为可分为两个阶段，第一阶段选择车道，如果选择车道非现行车道则进行第二阶段执行变道。两个阶段对应的模型分别为目标车道模型和间隙接受模型。

### 2.2.2.1 车道选择模型

Gipps(1986) 最早提出了用于微观仿真的变道模型<sup>[16]</sup>。其模型考虑变道的必要性，可能性和安全性。驾驶人行为考虑两条最基本的原则：保持理想的速度和保持在正确的车道上从而进行计划的转向操作。

Halati 等 (1997) 在 CORSIM 中提出了 MLC 和 DLC 的区别<sup>[17]</sup>。按照迫切程度，变道行为可分为 MLC (mandatory lane change) 强制变道和 DLC (discretionary lane change) 选择变道，MLC 强制变道指驾驶人按照行驶计划的路径必须选择某条车道时的变道行为（例如左转必须使用左转车道或下游拥堵），DLC 选择变道则指驾驶人为了追求更为有利的驾驶条件而相对自由进行选择的变道行为。

Yang 和 Koutsopoulos(1996) 在 MITSIM 中实现了一个基于规则的变道模型<sup>[18]</sup>。模型中同样区分了 MLC 和 DLC。驾驶人当需要按计划行驶至下一个连接，绕开下游的拥堵，遵守车道使用规则时进行 MLC 强制变道，其目标冲突通过概率的效用最大化模型解决。而当驾驶人认为引导车速度低于期望速度时考虑进行选择变道 DLC，随后驾驶人寻求机会变换到相邻的车道以提高车速。其与以往模型不同之处在于车道选择基于随机的效用模型，体现了驾驶人权衡不同因素（比如速度优势，重车，汇如交通等）对车道选择的影响。

Ahmed 等 (1996) 和 Ahmed(1999) 提出了一个基于效用的包含 MLC 和 DLC 的通用的模型框架<sup>[19, 20]</sup>。变道过程分三步：决策进行变道，目标车道选择和间隙接受。当不存在 MLC 条件或驾驶人决定不执行 MLC 时，进而分两步考虑 DLC。首先驾驶人检查自身车道的驾驶条件是否达到满意的程度，这取决于自身车速与期望车速的差值。如果驾驶人对自身车道的驾驶条件不满意，则驾驶人比较自身车道与相邻车道的驾驶条件，其中相邻车道的效用受到车道上的前向和后向车辆车速的影响。

Ben-Akiva 等 (2006) 总结了驾驶人一般的车道选择的逻辑<sup>[21]</sup>。驾驶人一般的变道逻辑图如图 2.3

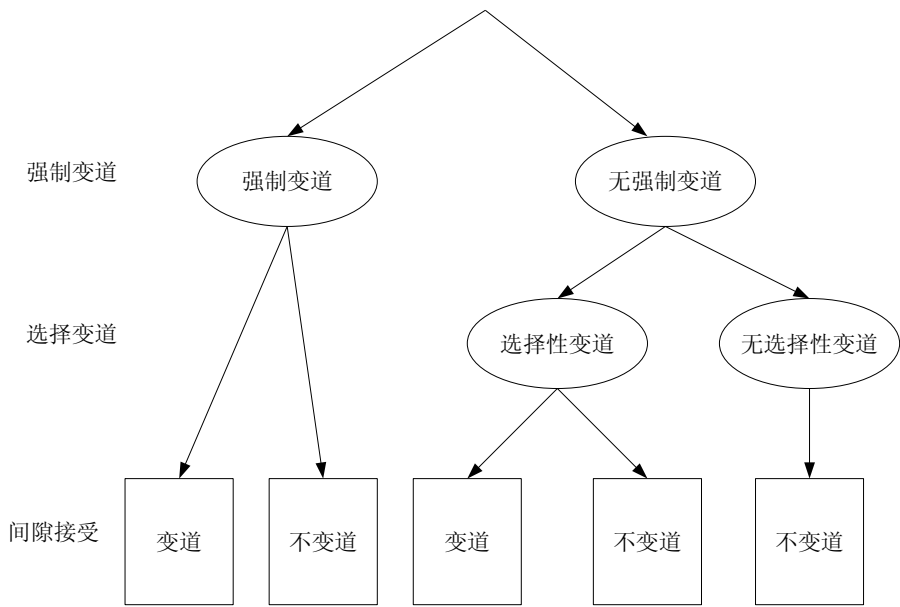


图 2.3 变道逻辑图

Toledo 等 (2005) 提出了明确目标车道的车道选择模型，该模型基于效用理论并综合考虑了 MLC 和 DLC，驾驶人选择效用最高的车道作为目标车道。目标车道的选择集包含所有驾驶人可能使用的车道，各条车道的效用函数形式如下：

$$U_{int}^{TL} = \beta_i^{TL} X_{int}^{TL} + \alpha_i^{TL} v_n + e_{int}^{TL} \quad \forall i \in \{\text{lane1, lane2, lane3, lane4, ...}\}, \quad (2.12)$$

其中

- $U_{int}^{TL}$  — 驾驶人  $n$  在时刻  $t$  选择车道  $i$  为目标车道的效用
- $X_{int}^{TL}$  — 影响车道  $i$  效用的解释变量构成的向量
- $\beta_i^{TL}$  — 与  $X_{int}^{TL}$  相对应的参数
- $v_n$  — 与驾驶人个体特征相关的解释变量构成的向量
- $\alpha_i^{TL}$  — 与  $v_n$  相对应的参数
- $e_{int}^{TL}$  — 影响驾驶人  $n$  在时刻  $t$  选择  $i$  车道效用的随机项

模型中目标车道的效用受到车道属性（如密度，速度），以及与路径计划相关变量（如到下一个路径中指定车道的距离）的影响。除此之外，驾驶人车辆所处的车道位置也对车道选择产生影响，并在模型中通过需要变道的次数来反映。

#### 2.2.2.2 间隙接受模型

Gipps(1986) 假定驾驶人分别考虑前向间隙和后向间隙，两者必须同时满足相应条件，驾驶人才接受间隙。对于间隙的评价是通过计算，本车变道后跟随前车以及购车跟随本车所需要采取的减速值，如果所需减速值小于一定阈值则接受间隙<sup>[16]</sup>。

Kita(1993) 对于高速公路匝道汇入处的间隙接受行为用 Logit 模型进行了估计，并发现重要的影响因素包括，间隙的长度，汇入车辆速度与主线速度差值以及到加速车道末端的距离<sup>[22]</sup>。

Ahmed 等 (1996) 假设前向和后向间隙都必须被接受，在其模型中假设最小接受间隙符合对数正态分布，Ahmed 等给出了最小间隙的形式，并可以保证其值非负<sup>[19]</sup>。其形式如下：

$$\ln(G_{nt}^{gd,cr}) = \beta^g + \alpha^g v_n + \epsilon_{nt}^{gd} \quad g \in \{\text{lead, lag}\}, d \in \{\text{right, left}\} \quad (2.13)$$

其中

- $G_{nt}^{gd,cr}$  — 朝着方向  $d$  变道的最小接受间隙
- $X_{nt}^{gd}$  — 解释变量构成的向量
- $\beta^g$  — 与  $X_{nt}^{gd}$  相对应的参数
- $\epsilon_{nt}^{gd}$  — 随机项， $\epsilon_{nt}^{gd} \sim N(0, \sigma_g^2)$
- $\alpha^g$  — 与驾驶人个体特征有关的随机量  $v_n$  相对应的参数

假设驾驶人比较真实的前后向间隙与相宜的最小接受间隙，当真实的间隙大于最小接受间隙则接受，否则就拒绝。

Kesting 等 (2007) 提出了基于加速度效用的变道模型即 MOBIL 模型<sup>[23]</sup>。该模型假设变道行为是驾驶人对变道带来的期望自身加速度增加的正面效应以及变道后后车减速的负面效应的权衡。例

如,变换到一条空的车道,可以获得更高的加速度并且不妨碍其他车辆,这种情况下的变道是有利的。模型中给出了效用函数的形式来估计变道所带来的正面效应和负面效应。MOBIL 模型中的一个重要参数为“礼貌系数”,“礼貌系数”用来体现驾驶人不同的自私程度。但是 MOBIL 模型只考虑驾驶人每一瞬间是否变道的选择,并且只适用于 DLC 情况。

### 2.2.3 本文关注的变道行为特性

## 2.3 跟驰行为与变道行为的关联性

前文提到跟驰行为与变道行为并非完全相互独立的,驾驶人所做出的各种决策在时间上以及决策空间上都是相互影响的。例如加速度行为可能会受到变道行为以及穿越交叉口的影响。Zhang 等(1998)考虑了驾驶人调整加速度进行变道操作,驾驶人可以加速,减速或者停下从而寻找合适的间隙来完成变道操作,同时还考虑了其他车辆减速避让变道车辆的行为<sup>[24]</sup>。Toledo(2007)考虑了变道对加速度行为的影响,提出了整合的驾驶模型,模型中加速行为划分为三类,保持车道的加速度模型,变车道路程的加速度模型和目标车道加速度模型,三类模型分别对应了三种不同的外界刺激,在变车道路程的加速度模型和目标车道加速度模型中体现了变道行为和加速度行为的相互影响<sup>[25]</sup>。

跟驰行为和变道行为的相互关联还可能是由于驾驶人内在属性的影响,例如激进的驾驶人其采取的加速度较大而可接受的最小间隙相应的较小,因此跟驰行为与变道行为其特性之间存在怎样的联系还有待进一步研究。本文将联系驾驶人格及安全意识等内在属性,从关联性的角度对进行驾驶人跟驰行为与变道行为的分析,从而为生成驾驶人提供依据。

## 2.4 驾驶人行为特性对交通流的影响

表征交通流状态的参数主要可分为两类,一类体现交通流的效率性,另一类体现交通流的安全性。交通流效率性参数包括平均速度,流量,通行能力,行程时间等。交通流的安全性参数包括 TTC,交通冲突计数,加速度噪音等。具体的参数内容将在第五章进行阐述。

目前关于驾驶人行为特性对交通流的影响主要关注了驾驶人行为特性对交通流效率参数的影响。

葛红霞等(2005)研究发现当考虑快车和慢车的混合交通流时,即使少量的慢车也会导致交通流量大幅度下降<sup>[26]</sup>。

Farzaneh 和 Rakha(2006)分析了商用的交通流模拟软件中的稳态跟驰模型,并将跟驰模型分为两类,一类假设驾驶人的期望速度不随流量变化,另一类驾驶人的期望速度随流量变化即 INTEGRATION 中使用的 Van Aerde 跟驰模型。Farzaneh 和 Rakha 对驾驶人假设不同的期望速度,研究了速度变化对于稳态交通流的影响,发现速度变化对于通行能力所对应的最佳车速有显著的影响<sup>[27]</sup>。

Hamdar(2009)对驾驶人行为进行建模,把驾驶行为作为一种随机的冒险行为进行研究,通过模拟实验发现器模型中影响密度-流量基本图的三个主要参数是对碰撞的权重,速度的不确定参数和驾驶人最大的提前预计时间,其他的影响因素还有驾驶人群体是否存在差异,以及驾驶人的反应时间。模拟实验发现驾驶人群体的差异性增加了基本图上点的分散程度,表明驾驶人差异性增加了交通流的不稳定性。而反应时间的增加造成了基本图上点的分散程度的增加和震得下移,意味着反应时间的增加造成了通行能力的下降和交通流的不稳定性<sup>[28]</sup>。

Ossen(2008)区分并研究了驾驶人之间差异和驾驶人内部差异对交通流的影响,研究发现驾驶

人之间差异对基本图的形状产生影响，而驾驶人内部差异导致密度-速度平面上在水平轴上散落，导致基本图不再是一条线而成为一个平面。其研究还表明驾驶人的差异程度影响车队的稳定，差异程度低的车队会放大引导车的动态变化，而差异程度高的车队则会平滑引导车的动态变化。并且引导车的动态变化如何传播海域车队组成的顺序有关。而驾驶人的差异性对交通流稳定性的影响与对车队的结果类似<sup>[29]</sup>。

Kesting 等 (2010) 使用 IDM 跟驰模型通过模拟研究了，ACC 控制车辆的比例对与通行能力的影响，结果表明每增加 1% 的 ACC 车辆，通行能力增加 0.3%<sup>[30]</sup>。

可以看到目前关于驾驶人行为特性对交通流的影响还很少涉及交通流的安全性参数，本文将通过模拟的方法，从微观和宏观两个方面分析驾驶人行为特性对交通流效率性和安全性的综合影响。

## 第三章 驾驶人行为特性实验

### 3.1 有关驾驶人行为特性实验方法回顾

### 3.2 实验设计

#### 3.2.1 实验目的

调查专业驾驶人与非专业驾驶人在城市路段行车时，采取的驾驶行为的异同，为进一步分析驾驶人行为特性对城市路段交通流的影响提供数据。

#### 3.2.2 实验获取的数据

分别获取单向两车道与三车道上，驾驶人行车过程中，本车与前后车实时保持的距离，即  $S_{前}$ 、 $S_{后}$ ；本车的实时速度  $V$ ，前车的实时速度  $V_{前}$ ；后车的实时速度  $V_{后}$ ；本车与前车相对速度  $\Delta S_{前}$ ；本车与后车相对速度  $v'$  后；本车换道频率  $n$ ，换道时相邻车道提供的前后车距离  $s$  换等。

#### 3.2.3 实验设备

实验设备包括小汽车一辆（现代 sonata 手动档）、车载激光测速测距仪一体化系统一套（车载激光两台、GPS 一个、处理机一台）、摄像机一台、笔记本电脑一台。

表 3.1 试验设备列表

序号	名称	构成	用途
1	小汽车	北京现代 sonata 手动档	实验用车
2	车载激光测速测距仪	车载激光（两台）、GPS、处理机	获取实时车间距、相对速度
3	摄像机	摄像机	车辆换道行为监控
4	笔记本电脑	Thinkpad T40 笔记本	现场数据采集终端

表 3.1 其中，小汽车选取目前道路上较为常见，比较有代表性的车型，北京现代的 sonata 领翔 2.0 GL MT，具体参数如表 3-2.

#### 3.2.4 实验原理

通过获取实时连续的本车与前后车的距离以及本车的实时速度，可以推算得到本车与前车和后车的相对速度、前后车的实时速度等相关数据，应用摄像机可以得到本车的换道频率，最后经过数

据的处理分析，可以得到换道时本车道前后车的距离，以及换道时相邻车道提供的前后车距离等。

#### 3.2.4.1 激光测距基本原理

激光测距仪是指利用射向目标的激光脉冲或连续波激光束测量目标距离的距离测量仪。它由三大部分组成：激光发射机、激光接收机、电源。激光发射机由脉冲激光器、发射光学系统、取样器以及瞄准光学系统组成，其作用是将高峰值功率的激光脉冲射向目标。激光接收机由接受光学系统、光电探测器和放大器、接收电路和计数显示器组成，其作用是接收从目标漫反射回来的激光脉冲回波并计算和显示目标距离。电源用于设备的供电。激光测距仪的工作原理是利用脉冲激光器向目标发射单次激光脉冲，计数器测量激光脉冲到达目标并由目标返回到接收机的往返时间，由此运算目标的距离。计算公式为：

$$D = ct/2 \quad (3.1)$$

其中  $D$  是与目标的距离， $c$  为光速， $t$  是光往返时间。

激光测距仪的工作过程是：首先瞄准目标，然后接通激光电源，起动激光器，通过发射光学系统，向瞄准的目标发射激光脉冲信号。同时，采样器采集发射信号，作为计数器开门的脉冲信号，起动计数器，钟频振荡器向计数器有效的输入钟频脉冲，由目标反射回来的激光回波经过大气传输，进入接收光学系统，作用在光电探测器上，转变为电脉冲信号，经过放大器放大，进入计数器，作为计算器的关门信号，计数器停止技术。计数器从开门到关门期间，所输入的钟频脉冲个数，经过运算得到目标距离，在显示器上显示出来。

#### 3.2.4.2 GPS 卫星定位系统基本原理

GPS 系统由空间部分、地面监控部分和用户端三个部分组成。（1）GPS 的空间部分：由 21 颗工作卫星和 3 颗备用卫星组成，24 颗卫星均匀覆盖在地球上空，可以保证地球上所有地点任意时刻都能同时看到至少 4 颗 GPS 卫星。（2）GPS 的地面监控部分：地面监控设备的作用是监测和控制卫星上的各种设备是否正常工作，以及卫星是否一直沿着预定轨道运行；另一作用是保持各颗卫星处于同一时间标准——GPS 时间系统。GPS 地面监控系统包括一个主控站、三个注入站和五个监测站。（3）GPS 的用户端：即是 GPS 的信号接收机，它能捕获卫星的信号，对所接收的 GPS 信号进行变换、放大和处理，实时地计算出测点的三维位置、速度和时间。GPS 系统的基本原理是：太空中的卫星在任意时刻都有一个坐标值（已知值），接收机所在位置为未知值，信息在传送过程中，所需耗费的时间，可经由比对卫星时钟与接收机内的时钟计算之，将此时间差值乘以电波传送速度（一般为光速），就可计算出卫星与接收机间的距离，如此就可依三角向量关系来列出一个相关的方程式，每接收到一颗卫星就可列出一个相关的方程式，因此收到至少三颗卫星信号，即可计算出经纬度坐标，收到四颗则加上高程值，五颗以上更可提高准确度。当接收机处于动态时，每一秒钟的坐标数据都在更新中，也就是说接收机会自动不断地接收卫星信号，并实时地计算其所在位置的坐标数据。系统再将获取的空间与时间的数据结合，计算出车辆的实时速度。

#### 3.2.4.3 车载 GPS 定位仪系统工作流程

驾驶人在道路上行驶时，车载 GPS 实时接收卫星信号，经过计算获取车辆实时的精度与纬度，然后将数据传导至处理机，经过处理机运算处理后，计算出车辆的实时速度，最后将实时坐标数据与实时车辆速度传到与处理机相连的笔记本电脑中，为后续的数据处理提供原始资料。车载 GPS 卫星定位仪工作流程如图 3-1 所示。



### 3.2.4.4 车载激光测距系统

激光间距测量仪相比其它测距仪,激光测距仪具有测距精度高、测距速度快、轻小灵活、测量距离数字显示、操作简单等优点。下面分别介绍车载激光的硬件系统和软件系统。(1)硬件系统车载激光硬件系统包括激光接收发射一体化系统、车载电源线、输出终端(笔记本)及相关配套设施。其中激光发射机、接收机是车载激光系统的主体设备,封装于一台设备中。给设备连接于一台处理机上,处理机经过计算,将获取的数据发送到笔记本电脑上显示,处理机另外外接两条线,一条是车载电源线,与12V的车载电源连接;另一条是数据线缆,与笔记本相连,与笔记本相连的一端采用了USB2.0 to SR232 转换接口。硬件系统模式见图3-2。(2)软件系统由激光测距工作过程知,脉冲个数的读取及目标距离需要通过运算得到。北京奥泽尔科技有限公司为本次试验专门开发了一个为计算车头间距的激光测距软件。

### 3.2.4.5 仪器安装

仪器的安装如图3-4所示。一个车载激光固定在实验车辆挡风玻璃后面,中控台中央的位置,激光头向前放置,能够使激光照射到实验车辆前方的物体;另一个车载激光固定在后车窗玻璃以内,激光头向后放置,透过后车窗玻璃使激光能够照射到实验车辆后方的物体;车载GPS固定在车辆中将的位置;处理机和笔记本电脑放置在车辆后排座位上;摄像机固定在实验车辆后排座位靠背的中间位置上,可以通过实验车辆挡风玻璃拍摄到前方的道路交通情况。

### 3.2.4.6 数据处理

通过实验仪器获取的数据只有实验车辆与前车和后车的实时距离,以及实验车辆的实时经纬度,要得到我们所需要的实验车辆速度、前车相对速度、前车速度、后车相对速度、后车速度等数据,可以通过以下计算得到。GPS定位仪输出的是WGS-1984经纬度坐标,在此坐标下计算行驶距离的公式为:

$$D = 2R \sin\left(\sqrt{\sin^2\left(\frac{l_1 - l_2}{2}\right) + \cos(l_1) \cos(l_2) \sin^2\left(\frac{w_1 - w_2}{2}\right)}\right) \quad (3.2)$$

其中 $D$ (m)为经纬度坐标点 $(l_1, w_1)$ 和 $(l_2, w_2)$ 之间的距离, $R$ 为地球半径,取6378137m。设定GPS每秒钟返回一个数据,当前车辆的瞬时速度(单位m/s)计算公式为: $v = D'/\Delta t$ 设 $\Delta t$ 为记录前后两个坐标点的时间差,本车加速度 $a(m/s^2)$ 则通过本车速度计算得到,计算公式为:

$$a = \frac{v_1 - v_2}{\Delta t'} \quad (3.3)$$

其中 $v_1, v_2$ 分别为相邻的两瞬时速度(单位m/s), $\Delta t'$ 为两个瞬时速度的时间差(单位s)。激光测距仪直接输出的是本车车头与前车车尾之间的间距,前车与本车的相对速度(m/s)计算公式如下:

$$v_r = \frac{d_2 - d_1}{\Delta t''} \quad (3.4)$$

其中 $d_1, d_2$ 为相邻两个车间距(单位m), $\Delta t''$ 为两个相邻车间距对应的时间差(单位s),又 $v_r = v_f - v_b$ ,其中 $v_f$ 为前车速度(单位s), $v_b$ 为后车速度(单位s),故前车的速度为:

$$v_f = v_r + v_b \quad (3.5)$$

## 3.2.5 实验方法

### 3.2.5.1 实验对象

实验对象分为专业驾驶人与非专业驾驶人,各十五人。其中,专业驾驶人主要选取长期从事驾驶工作,或驾龄7年且累计行程10万公里以上的驾驶人;非专业驾驶人主要选取非特定职业,驾龄

不足 7 年或累计行程不足 10 万公里的驾驶人。选取的专业驾驶人与非专业驾驶人都尽可能来自各行各业，覆盖各年龄层，男女比例均衡。

### 3.2.5.2 实验路线

实验路线的选取要注意多项条件。首先，道路条件方面应包含单向两车道城市道路与单向三车道城市道路，且路段上开口较少，有机非分隔带，机动车行驶受非机动车和行人干扰较小，路面情况良好；其次，交通条件方面要有足够大的交通流量，但是不至于造成长时间的拥堵，道路上行驶的车型以小汽车为主。经过实地调查分析，本实验选取的实验路段为：南京市龙蟠中路-瑞金路-御道街-中山东路一线。其中龙蟠中路为双向六车道；瑞金路东西向为三车道，西东向为两车道；御道街靠近瑞金路一段为双向四车道，靠近中山东路一段为双向六车道；中山东路为双向四车道。该路段全天交通流量均较大且高平时流量相差不大，平峰时段车流量满足要求，高峰时段不造成长时间拥堵，车辆跟驰特征明显，比较符合实验要求。具体线路如图 3-5 所示。

### 3.2.5.3 实验条件

天气状况良好、无大风大雨、光线充足的情况下，分别在工作日与非工作日的交通流量较大的时候进行实验。所选取的时间段主要在车流量较大但不造成长时间拥堵的时候，能够满足车辆跟驰的要求。经过调查发现，在该路段上，工作日与非工作日的交通流量变化不大，交通流量与高平峰时间段相对固定。最后根据所选取路段的交通流量以及高平峰的时间，本论文实验时间定为 8:00——11:00 和 13:00——18:00。

### 3.2.5.4 实验过程

首先，每个实验参与者在按照既定路线驾驶行车前，先进行简单培训，说明本次实验的目的、设备的安置及用途、既定的路线等，使实验参与者对本实验有个理性的认识，有助于本次实验的顺利开展。其次，将我们准备好的《驾驶人特性实验调查问卷》与《驾驶人安全意识调查表》给实验参与者填涂。具体表格（暂略待补）然后，开始进行路上实验，由一名实验参与者按照事先拟定的路线，驾驶实验车辆，沿着龙蟠中路——瑞金路——御道街——中山东路——龙蟠中路一圈后调头，再沿着龙蟠中路——中山东路——御道街——瑞金路——龙蟠中路行驶。最后，保存数据，结束一次实验。准备下一个实验参与者进行实验。

## 第四章 驾驶人行为特性的差异性分析

### 4.1 数据处理

#### 4.1.1 数据构成

#### 4.1.2 数据筛选

### 4.2 跟驰行为特性的差异

#### 4.2.1 时间间隔分布

时间间隔的定义：取 20s 以内的时间间隔数据，非专业驾驶人时间间隔分布如图 4.1，专业驾驶人时间间隔分布如图 4.2。使用对数正态分布进行拟合，0.05 显著水平下，卡方检验均不符合对数正态分布，KS 检验专业驾驶人符合对数正态分布，非专业驾驶人不符合对数正态分布。专业驾驶人时间间隔整体上小于非专业驾驶人的时间间隔，这符合一般的感性认识。

##### 4.2.1.1 非专业

Distribution: Lognormal

Log likelihood: -11056.3

Domain:  $0 < y < \text{Inf}$

Mean: 4.37392

Variance: 18.3609

Parameter Estimate Std. Err.

mu 1.13926 0.0119837

sigma 0.820249 0.00847512

Estimated covariance of parameter estimates:

mu sigma

mu 0.000143609 1.51271e-019

sigma 1.51271e-019 7.18276e-005

检验

Chi-square:

null hypothesis : 服从 lognormal 分布

p= 1.74778427653571e-27<0.05 拒绝

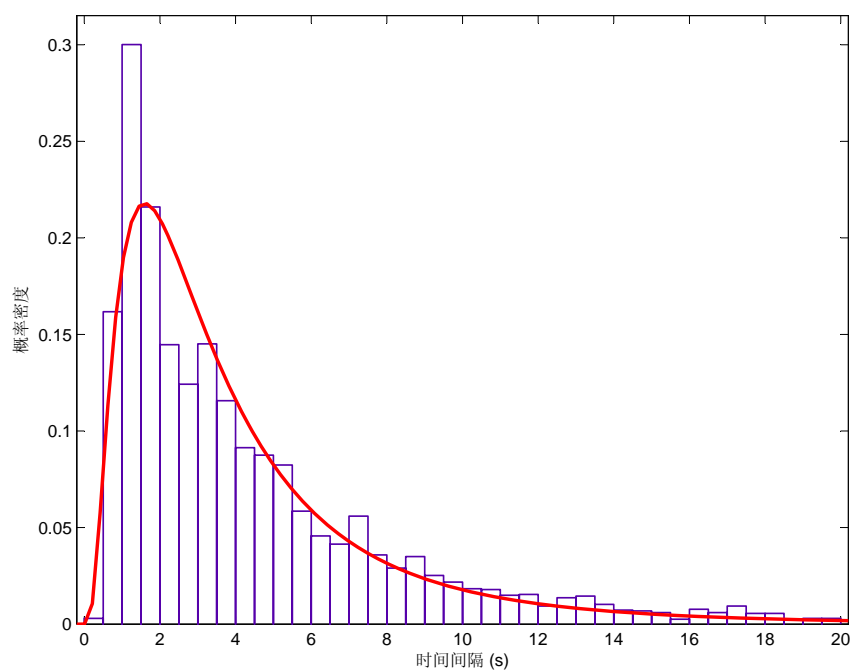


图 4.1 非专业驾驶人时间间隔分布

KS-test:

null hypothesis : 服从 lognormal 分布

$p = 1.24971275593801e-13 < 0.05$  拒绝

#### 4.2.1.2 专业

Distribution: Lognormal

Log likelihood: -8615.43

Domain:  $0 < y < \text{Inf}$

Mean: 4.43296

Variance: 22.3341

Parameter Estimate Std. Err.

mu 1.10947 0.0145138

sigma 0.871312 0.0102649

Estimated covariance of parameter estimates:

mu sigma

mu 0.00021065 -2.79065e-019

sigma -2.79065e-019 0.000105369

检验

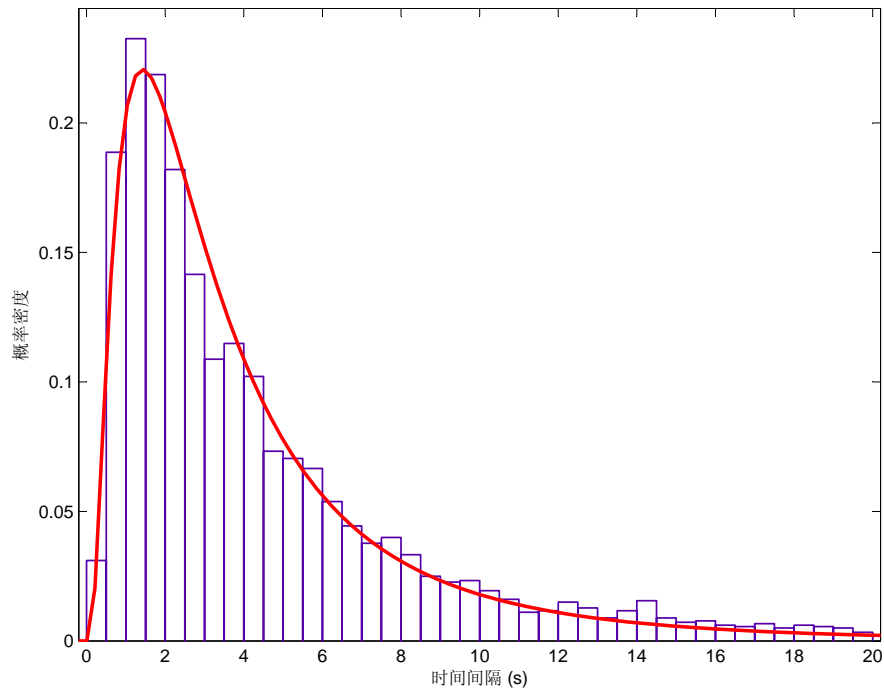


图 4.2 专业驾驶人时间间隔分布

Chi-square:

null hypothesis : 服从 lognormal 分布

$p = 2.17243543058168 \times 10^{-13} < 0.05$  拒绝

KS-test:

null hypothesis : 服从 lognormal 分布

$p = 0.0575478261225268 > 0.05$  接受

#### 4.2.2 速度 --跟驰距离

对于每一个驾驶人根据速度划分区间对跟车速度和跟驰距离进行平均，得到平均意义上的跟车速度和跟驰距离，从图 4.3 和图 4.4 可以看出，无论是非专业还是专业驾驶人，在图形下方均有一条较为明显的趋势线呈现相对线性的关系，同时均存在较大的变化，表明跟驰行为中存在驾驶人其跟车速度和跟驰距离较为偏离线性关系这一假设。从图中看专业驾驶人的变化情况似乎大于专业驾驶人，可以推测专业驾驶人存在更多的不同驾驶类型。

#### 4.2.3 加速度 --相对速度

对于每一个驾驶人根据相对速度划分区间对加速度和相对速度进行平均，得到平均意义上的加速度和相对速度，从图 4.6 和图 4.7 可以看出，无论是非专业还是专业驾驶人，从整体趋势上呈现左低右高，意味着本车速度大于前车速度时有减速的趋势，反之亦反。而图中没有呈现明显的线性变化，而是呈现较大的随机性，跟驰模型中一般假设驾驶人加速度与速度差紧密相关，虽然其具有良

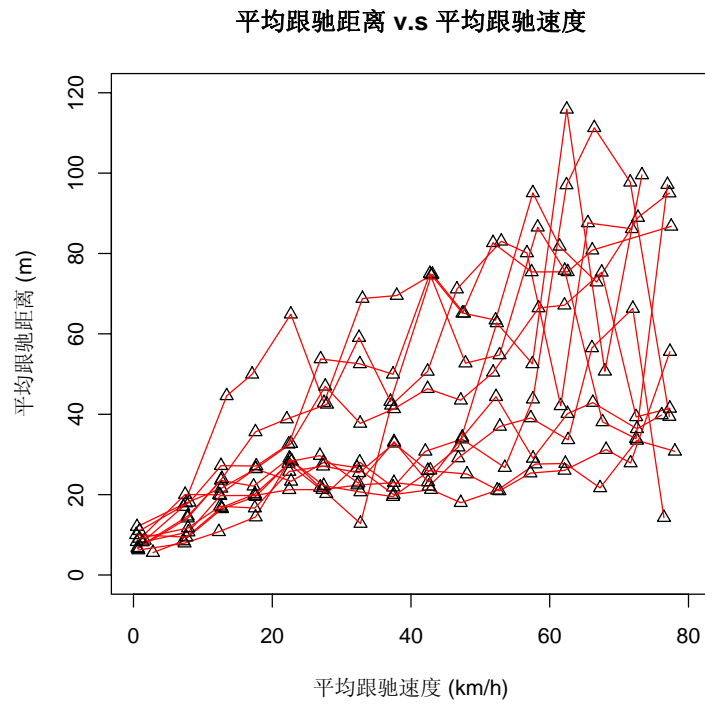


图 4.3 非专业驾驶人速度 --跟驰距离

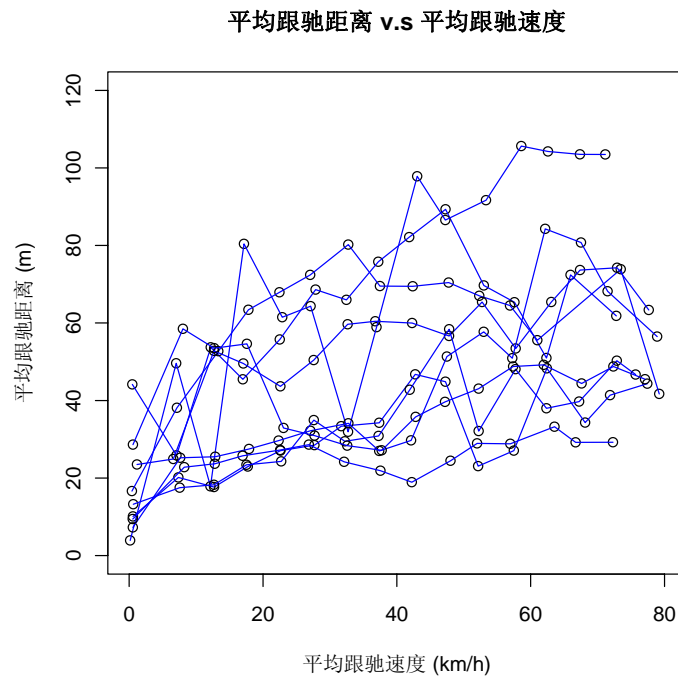


图 4.4 专业驾驶人速度 --跟驰距离

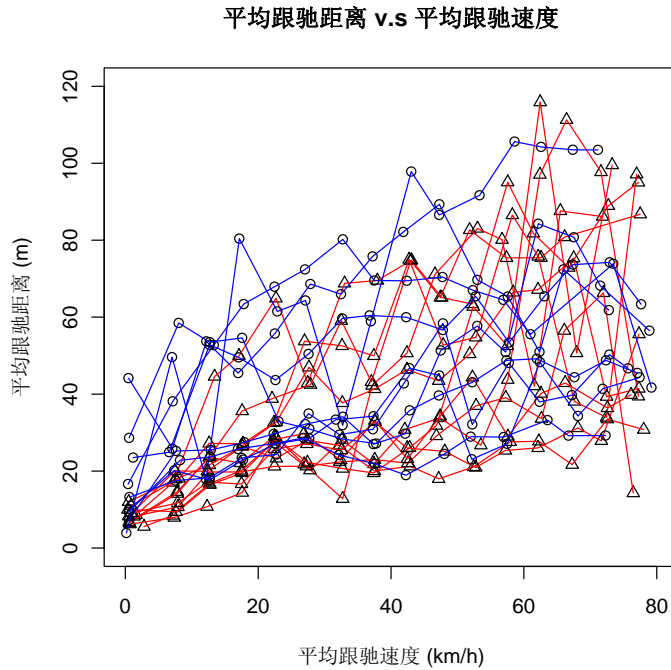


图 4.5 专业、非专业驾驶人速度--跟驰距离比较

好的数学特性，但是实际情况中驾驶人具有非即时反应性，有计划性，这一假设相比于速度与跟驰距离的假设而言是较为严格的假设。同时从图中可以看出代表不同驾驶人的折线变化较大，这表明驾驶人的驾驶类型存在较大差异。

#### 4.2.4 对不同跟驰模型的参数标定及其表现比较

不同的跟驰模型的不同假设，可以体现驾驶人的不同驾驶类型。通过每条跟驰轨迹使用不同跟驰模型的参数标定，并进行模型拟合程度表现的比较，可以量化的研究驾驶人的驾驶类型差异。

本文中将选取

##### 4.2.4.1 各模型简述

##### 4.2.4.2 轨迹数据的平滑处理

##### 4.2.4.3 参数标定方法

##### 4.2.4.4 模型拟合程度的量化

##### 4.2.4.5 比较结果

### 4.3 变道选择与间隙接受特性差异

### 4.4 驾驶人行为特性相关性分析

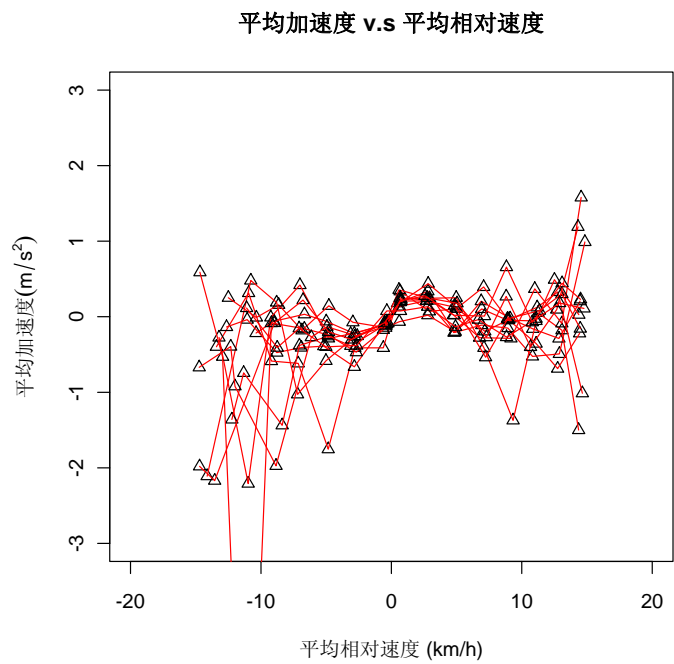


图 4.6 非专业驾驶人加速度 --相对速度

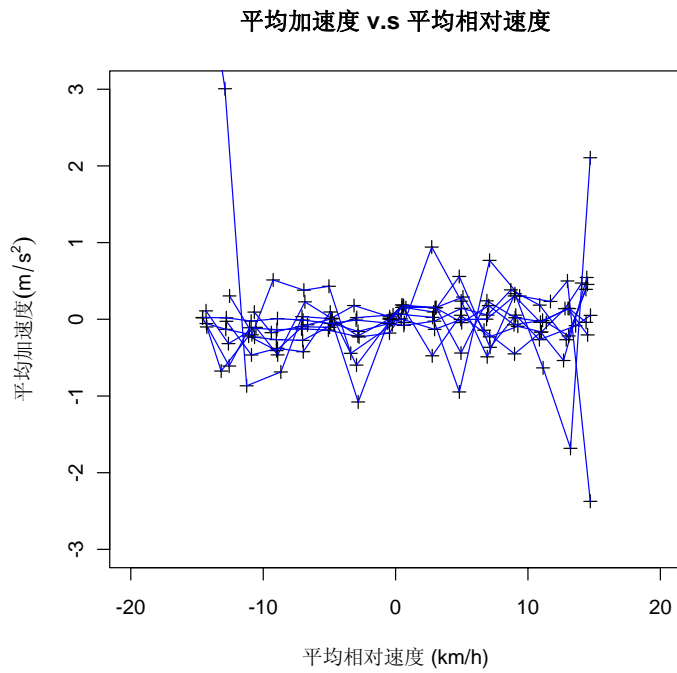


图 4.7 专业驾驶人加速度 --相对速度



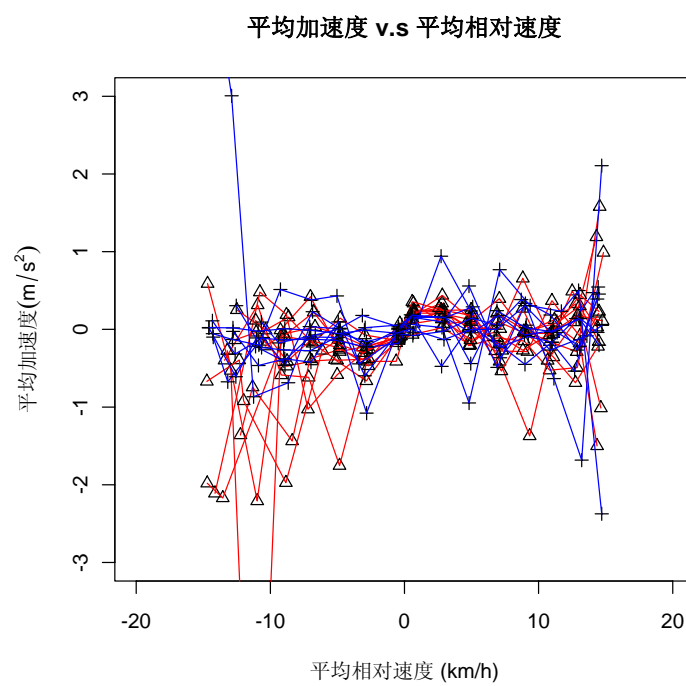


图 4.8 专业、非专业驾驶人加速度 --相对速度比较



## 第五章 驾驶人行为特性对交通流影响分析

### 5.1 驾驶行为建模

### 5.2 路段交通流仿真

### 5.3 交通流影响分析



## 致 谢

感谢……



## 参考文献

- 1 Chandler R E, Herman R, Montroll E W. Traffic Dynamics: Studies in Car Following[J]. Operations Research, 1958, 6(2):pp. 165--184. <http://www.jstor.org/stable/167610>.
- 2 Gazis D C, Herman R, Potts R B. Car-Following Theory of Steady-State Traffic Flow[J]. OPERATIONS RESEARCH, 1959, 7(4):499--505. <http://or.journal.informs.org/cgi/content/abstract/7/4/499>.
- 3 Gazis D C, Herman R, Rothery R W. Nonlinear Follow-the-Leader Models of Traffic Flow[J]. OPERATIONS RESEARCH, 1961, 9(4):545--567. <http://or.journal.informs.org/cgi/content/abstract/9/4/545>.
- 4 Helly W. Simulation of bottlenecks in single lane traffic flow[C]. In: Theory Traffic Flow. 1961. 207--238.
- 5 Koshi M, Kuwahara M, H.Akahane. Capacity of sags and tunnels on Japanese motorways[J]. ITE Journal, 1992, 65:17--22.
- 6 Bando M, Hasebe K, Nakayama A, et al. Dynamical model of traffic congestion and numerical simulation[J]. Phys. Rev. E, 1995, 51(2):1035--1042.
- 7 Addison P S, Low D J. A novel nonlinear car-following model[J]. Chaos: An Interdisciplinary Journal of Nonlinear Science, 1998, 8(4):791--799. <http://link.aip.org/link/?CHA/8/791/1>.
- 8 Low D J, Addison P S. A Nonlinear Temporal Headway Model of Traffic Dynamics[J]. Nonlinear Dynamics, 1998, 16:127--151. <http://dx.doi.org/10.1023/A:1008279031113>.
- 9 Treiber M, Hennecke A, Helbing D. Congested Traffic States in Empirical Observations and Microscopic Simulations[J]. Rev. E 62, Issue, 2000, 62:2000.
- 10 Treiber M, Helbing D. Memory effects in microscopic traffic models and wide scattering in flow-density data[J]. Phys. Rev. E, 2003, 68(4):046119.
- 11 Newell G F. Nonlinear Effects in the Dynamics of Car Following[J]. Operations Research, 1961, 9(2):pp. 209--229. <http://www.jstor.org/stable/167493>.
- 12 Herman R, Montroll E W, Potts R B, 等. Traffic Dynamics: Analysis of Stability in Car Following[J]. Operations Research, 1959, 7(1):pp. 86--106. <http://www.jstor.org/stable/167596>.
- 13 Forbes T. Human factor consideration in traffic flow theory[J]. Highway Research Record, 1963, 15:60--66.

- 14 Foote R. Single lane traffic flow control[C]. In: Proceedings of the Second International Symposium on the Theory of Road Traffic Flow. 1965. 84--103.
- 15 Newell G. Instability in dense highway traffic, a review[C]. In: Proceedings of the Second International Symposium on Transportation and Traffic Theory. 1965. 73--83.
- 16 Gipps P G. A model for the structure of lane-changing decisions[J]. Transportation Research Part B: Methodological, 1986, 20(5):403 -- 414. <http://www.sciencedirect.com/science/article/B6V99-466CF0G-69/2/fd7b84c9244295329e1e128c16cc009e>.
- 17 Halati A, Lieu H, Walker S. CORSIM - Corridor Traffic Simulation Model[C]. In: Traffic Congestion and Traffic Safety in the 21st Century: Challenges, Innovations, and Opportunities. 1997. 570--576.
- 18 Yang Q, Koutsopoulos H N. A Microscopic Traffic Simulator for evaluation of dynamic traffic management systems[J]. Transportation Research Part C: Emerging Technologies, 1996, 4(3):113 -- 129. <http://www.sciencedirect.com/science/article/B6VGJ-3VWT8KB-1/2/4bfda91270dcf22f26439123b886be90>.
- 19 Ahmed K, Moshe E, Koutsopoulos H, et al. Models of freeway lane changing and gap acceptance behavior[C], [No booktitle]. 1996. <http://citeseer.ifi.unizh.ch/contextsummary/1996655/0>.
- 20 Ahmed K I. Modeling drivers' acceleration and lane changing behavior[D]:[PhD Thesis].[S.l.]: Massachusetts Institute of Technology, 1999.
- 21 Ben-Akiva M. C C, Toledo T. Lane-changing Models[C]. In: 2nd International Symposium of Transport Simulation. 2006.
- 22 Kita H. Effects of merging lane length on the merging behaviour at expressway on-ramps[C]. In: Daganzo, C. (Ed.), Proceedings of the 12th International Symposium on the Theory of Traffic Flow and Transportation. 1993. 37--51.
- 23 Kesting A, Treiber M, Helbing D. General Lane-Changing Model MOBIL for Car-Following Models[J]. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 2007, 1999(-1):86--94. <http://dx.doi.org/10.3141/1999-10>.
- 24 Zhang Y, Owen L, Clark J. Multiregime Approach for Microscopic Traffic Simulation[J]. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 1998, 1644(-1):103--114. <http://dx.doi.org/10.3141/1644-11>.
- 25 Toledo T, Koutsopoulos H N, Ben-Akiva M. Integrated driving behavior modeling[J]. Transportation Research Part C: Emerging Technologies, 2007, 15(2):96--112.
- 26 葛红霞, 祝会兵. 智能交通系统的元胞自动机交通流模型 [J]. 物理学报, 2005, 54(10):4621--4626.
- 27 Farzaneh M, Rakha A, Hesham. Impact of Differences in Driver-Desired Speed on Steady-State Traffic Stream Behavior[J]. Transportation Research Record, 2006, 1965(1965):142--151.
- 28 Hamdar S. Modeling driver behavior as a stochastic hazard-based risk-taking process[D]:[PhD Thesis].[S.l.]: Northwestern University, 2009.



- 29 Ossen S. Longitudinal driving behavior: theory and empirics[D]:[PhD Thesis].[S.l.]: Technische Universiteit Delft, 2008.
- 30 Kesting A, Treiber M, Helbing D. Enhanced intelligent driver model to access the impact of driving strategies on traffic capacity[J]. Philosophical Transactions of the Royal Society A: Mathematical, Physical and Engineering Sciences, 2010, 368(1928):4585--4605. <http://rsta.royalsocietypublishing.org/content/368/1928/4585.abstract>.



## 附录 A 第一个附录

.....



## 附录 B 第二个附录

.....



## 作者简介 (包括论文和成果清单)

作者简介

心於至善

---

