

توسعه مدل برنامه‌ریزی خطی جهت کنترل بهینه رمپ‌ها: مطالعه موردی بزرگراه شهید همت

امیررضا ممدوحی^{۱*}، علیرضا بازرگانی^۲، محمود صفارزاده^۳، محمدحسین نوروزعلیایی^۴

۱- استادیار گروه برنامه‌ریزی حمل و نقل، دانشگاه تربیت مدرس، دانشکده مهندسی عمران و محیط‌زیست

۲- کارشناس ارشد راه و ترابری، دانشگاه تربیت مدرس، دانشکده مهندسی عمران و محیط‌زیست

۳- استاد گروه برنامه‌ریزی حمل و نقل، دانشگاه تربیت مدرس، دانشکده مهندسی عمران و محیط‌زیست

۴- کارشناس ارشد برنامه‌ریزی حمل و نقل، دانشگاه تربیت مدرس، دانشکده مهندسی عمران و محیط‌زیست

armamdoohi@modares.ac.ir

تاریخ پذیرش: [۱۳۹۲/۱۲/۱۵]

تاریخ دریافت: [۱۳۹۱/۱۰/۱۱]

چکیده- کنترل رمپ در بزرگراه‌های شهری یکی از سیاست‌های کنترل ترافیک کاراست که می‌تواند وضعیت ازدحام بزرگراه‌ها را با محدود کردن تعداد خودروهای ورودی به بزرگراه بهبود بخشد. چالش اصلی این استراتژی، تعیین نرخ‌های بهینه ورود وسایل نقلیه به تفکیک رمپ‌های مختلف به مسیر اصلی است به گونه‌ای که منجر به حداکثر حجم تردد در مسیر اصلی شود. در این تحقیق، یک مدل برنامه‌ریزی خطی جهت کنترل بهینه رمپ‌ها با توجه به محدودیت ظرفیت مسیر اصلی و محدودیت طول صف در رمپ‌های ورودی توسعه یافته است. هدف اصلی این تحقیق پیاده‌سازی و اجرای مدل برنامه‌ریزی ریاضی توسعه‌یافته برای یک نمونه واقعی و پرازدحام در شهر تهران و بررسی چالش‌ها و آثار آن است. در عملیات میدانی نسبتاً وسیع شامل گردآوری داده‌های حجم تردد بزرگراه شهید همت تهران رویکرد شرق به غرب حد فاصل بزرگراه مدرس تا خروجی بزرگراه شهید چمران و رمپ‌های در این محدوده در مدت ۳ ساعت، حدود ۱۵۰۰۰ خودروی عبوری شمارش شدند. نتایج اجرای مدل برای این محدوده نشان‌دهنده بهبود سطح سرویس مسیر اصلی از F به E و افزایش سرعت در مقاطع اصلی آزادراه بین ۱۸ و ۲۴ کیلومتر در ساعت و همچنین کاهش زمان سفر در مسیر اصلی به مقدار ۹ دقیقه است.

واژگان کلیدی: کنترل رمپ؛ بهینه‌سازی؛ برنامه‌ریزی خطی

۱- مقدمه

عنوان یکی از سیاست‌های مؤثر مدیریت رمپ‌های ورودی توسعه زیادی یافته، که از رویکردهای مؤثر آن، استفاده از روش‌های بهینه‌سازی ریاضی است. هدف این روش‌ها بیشینه کردن جریان ورودی به بزرگراه بوده، به طوری که جریان مسیر اصلی از محدوده ظرفیت بزرگراه تجاوز نکند [۱]. مدل‌های برنامه‌ریزی خطی برای کنترل بهینه رمپ‌ها با دو رویکرد مختلف توسعه داده شده‌اند. رویکرد اول با هدف کمینه کردن تأخیر در جریان

بزرگراه‌ها از جمله معابر با بخش عمده‌ای از سفرهای درون‌شهری هستند، که کیفیت جابه‌جایی نیز در آنها از اهمیت بسزایی برخوردار است. لذا نحوه مدیریت جریان بزرگراه‌ها می‌تواند نقش عمده‌ای در روان‌سازی جریان ترافیک درون‌شهری ایفا نماید. در این میان، رمپ‌های ورودی بزرگراه‌ها به عنوان مبادی ورودی خودروها به جریان اصلی بزرگراه دارای اهمیت ویژه‌ای هستند. کنترل رمپ به

جدول ۱: برخی فواید کنترل رمپ در ایالات متحده [۴، ۵ و ۶]

محل	معیار عملکردی	زمان تقریبی اجرا یا ارزیابی
پورتلند، اورگان	کاهش ۴۳ درصدی تصادفات در ساعت اوج	۱۹۸۱
مینیاپولیس، مینسوتا	کاهش ۳۸ درصدی تصادفات ساعت اوج	اجرای اولیه در ۱۹۷۰ ارزیابی در ۱۹۸۹
سیاتل، واشینگتون	کاهش ۳۴ درصدی در نرخ تصادفات	۱۹۸۱ تا ۱۹۸۷
دنور، کالرادو	کاهش ۵۰ درصدی تصادفات از پشت و از کنار	۱۹۸۱ تا ۱۹۸۹
دترویت، میشیگان	کاهش کل تصادفات تا ۵۰ درصد کاهش تصادفات منجر به جرح تا ۷۱ درصد	۱۹۸۴
لاندینگ آیلند، نیویورک	کاهش ۱۵ درصدی نرخ تصادفات	۱۹۹۱
لوس آنجلس	ایجاد تعادل بین کارایی و برابری	۲۰۰۹
نیوجرسی	بهبود ۲۰ درصدی خروجی کل سیستم	۲۰۰۸

استراتژی‌های کنترل رمپ به دو دسته تقسیم می‌شود: کنترل رمپ محلی^۲ یک بخش مجزا از شبکه را با یک رمپ ورودی تحلیل کرده و کنترل‌گر به تغییرات در شرایط محلی پاسخ می‌دهد و کنترل

بزرگراه بوده، در حالی که در رویکرد دوم تابع هدف، بیشینه کردن جریان ورودی بزرگراه است به طوری که جریان مسیر اصلی از محدوده ظرفیت تجاوز نکند. یکی از مهمترین انتقاداتی که به رویکرد دوم سیاست کنترل رمپ وارد است، تأخیر به‌وجودآمده در رمپ‌ها به دلیل صف تشکیل شده ناشی از اجرای این سیاست است. از دیگر انتقاداتی که در کنترل رمپ با استفاده از برنامه‌ریزی خطی مطرح است، مسأله برابری^۱ بین رمپ‌های ورودی است، چرا که در اعمال این استراتژی ممکن است به برخی از رمپ‌ها اجازه عبور بیشتری نسبت به سایر رمپ‌ها داده شود. هدف رویکرد دوم، بیشینه کردن جریان ورودی به بزرگراه بوده که ممکن است باعث به وجود آمدن نرخ‌های کتتری شود که جریان ورودی برخی از رمپ‌ها را کمتر و برخی دیگر را بیشتر محدود کند [۲].

در این مقاله سعی شده است یک مدل برنامه‌ریزی خطی جهت بهینه‌سازی جریان ورودی به بزرگراه توسعه یابد، به طوری که طول صف تشکیل شده در رمپ‌های ورودی از حد ظرفیت رمپ‌ها تجاوز نکند و در عین حال از ظرفیت انبار رمپ‌ها به طور کامل استفاده گردد. هدف اصلی این تحقیق پیاده‌سازی و اجرای مدل برنامه‌ریزی ریاضی برای یک نمونه واقعی و پرازدحام در شهر تهران و بررسی چالش‌ها و آثار آن است. در بخش‌های بعدی ابتدا به مروری بر ادبیات تحقیق و سپس متدولوژی تحقیق و نمونه موردی و چگونگی گردآوری داده‌های تحقیق پرداخته می‌شود. در انتها نیز نتیجه‌گیری و پیشنهادات ارائه خواهند شد.

۲- ادبیات تحقیق

کنترل رمپ همواره یکی از کاراترین روش‌های کنترل و بهبود وضعیت ترافیک آزادراه‌ها از اوایل دهه ۱۹۶۰ بوده است [۳]. به منظور ارزیابی عملکرد و کارایی نتایج حاصل از اجرای کنترل رمپ، معیار استاندارد و ثابتی وجود ندارد. جدول ۱ خلاصه‌ای از فواید گزارش شده از اجرای کنترل رمپ در نقاط مختلف را نشان می‌دهد.

۲. Local Metering

۱. Equity

الگوریتم‌های هماهنگ نسبت به الگوریتم‌های محلی در مقابله با کاهش ظرفیت ناشی از تأخیر دارای انعطاف‌پذیری بیشتری می‌باشند [۸]. یکی از الگوریتم‌های هماهنگ، الگوریتم پاسخگوی ترافیک گلوگاه^۳ می‌باشد. این الگوریتم از نرخ کنترل محلی (با استفاده از داده‌های گذشته) و یک نرخ کنترل گلوگاهی استفاده می‌کند که از حجم ترافیک در پایین‌دست رمپ به دست می‌آید. برای این منظور ابتدا باید نرخ تجمع خودروها با استفاده از رابطه ۲ محاسبه شود [۹].

$$u_i(t+1) = (q_{in(i)}(t) + q_{on(i)}(t)) - (q_{out(i)}(t) - q_{off(i)}(t)) \quad (2)$$

در این رابطه:

$u_i(t+1)$: کاهش حجم مورد نیاز در بالادست رمپ برای مقطع i ، در بازه زمانی بعدی
 $q_{in(i)}(t)$: حجم ثبت‌شده توسط شناسگرهای بالادست رمپ (مسیر اصلی) در ۱ دقیقه گذشته
 $q_{on(i)}(t)$: حجم واردشده به مقطع از محل رمپ‌های ورودی در یک دقیقه گذشته
 $q_{out(i)}(t)$: حجم ثبت‌شده توسط شناسگرهای پایین‌دست رمپ (مسیر اصلی) در یک دقیقه گذشته
 $q_{off(i)}(t)$: حجم خارج‌شده از مقطع از محل رمپ‌های خروجی در یک دقیقه گذشته
 در الگوریتم برنامه‌ریزی خطی (یوشینو^۴ و همکاران) ابتدا یک تابع هدف به همراه تعدادی معادلات شرطی به گونه‌ای تعریف می‌شود که تابع هدف بهینه گردد. مدل برنامه‌ریزی خطی از متغیرهای پیش تعیین‌شده و لحظه‌ای و همچنین پارامترهای قابل تنظیم و ضرایب وزنی برای رمپ‌ها جهت تعیین نرخ‌های کنترل بهینه تمامی رمپ‌ها استفاده می‌کند [۳].

در مطالعه‌ی منگ^۵ و همکاران، شاخصی ابتکاری برای برابری بین رمپ‌ها تعریف گردید و مدلی چندهدفه جهت بهینه‌سازی چندهدفه این شاخص و کارایی سیستم توسعه داده شد. همچنین از یک

رمپ یکپارچه یا هماهنگ^۱ به هماهنگی تعدادی رمپ ورودی می‌پردازد [۳].

آلینا^۲ یک الگوریتم کنترل محلی خطی است که به صورت بازخوردی عمل می‌کند. در این روش، نرخ کنترل به گونه‌ای تنظیم می‌شود که سطح اشغال پایین‌دست از یک مقدار سطح اشغال معین کمتر شود [۷]. آلینا به عنوان یک استراتژی کنترل رمپ لوپ بسته، توسط پاپاجورجیا و همکاران در سال ۱۹۹۱ ابداع شده است. در رابطه اصلی این الگوریتم برای هر بازه زمانی T (مثلاً $T=60^{sec}$) داریم (رابطه ۱):

$$u(k) = u(k-1) + K_R[\bar{O} - O_{out}(k)] \quad (1)$$

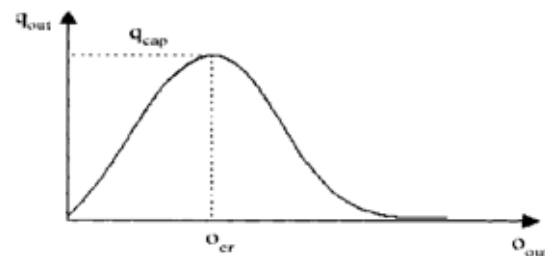
در این رابطه:

$u(k)$: نرخ کنترل در بازه زمانی k
 $O_{out}(k)$: سطح اشغال اندازه‌گیری‌شده در بازه زمانی k

K_R : ضریب تبدیل واحد با مقدار ثابت
 $\bar{O}$: یک مقدار معین (مطلوب) برای سطح اشغال پایین‌دست.

معمولاً $\bar{O} = O_{cr}$ در نظر گرفته می‌شود که در این صورت، جریان آزادراه نزدیک به ظرفیت خود q_{cap} عمل خواهد کرد (شکل ۱).

مقدار معین $\bar{O}$ ممکن است در زمان‌های مختلف تغییر کند. در نتیجه می‌توان آلینا را در قالب یک سیستم کنترل سلسله مراتبی با مقادیر معین هر یک از رمپ‌ها که در زمان واقعی به دست آمده‌اند و با استفاده از یک کاربر و یا یک روش یکپارچه‌سازی استفاده کرد [۴].



شکل ۱: دیاگرام اساسی جریان ترافیک

۳. Bottleneck

۴. Yoshino

۵. Meng

۱. Coordinated Metering

۲. ALINEA

مدل جابه‌جایی سلولی^۱ ویژه جهت اعمال استراتژی کنترل رمپ استفاده شد [۵].

۳- مدل‌سازی تحقیق

مدل پیشنهادی این تحقیق مبتنی بر مدل‌های پوشینو [۳] و مسر^۲ [۱۰] است، با این تفاوت که در مدل پوشینو طول صف پیشینه در رمپ‌ها لحاظ نشده و در مدل مسر نرخ‌های کنترل ورودی متأثر از ظرفیت ناحیه همگرایی می‌باشند. در مدل برنامه‌ریزی خطی پیشنهادی جهت اعمال کنترل رمپ، تابع هدف پیشینه‌سازی خودروهای ورودی به سیستم با توجه به محدودیت‌های عملکردی و طرح هندسی است. محدودیت‌های مدل فوق عبارتند از ظرفیت مقاطع در مسیر اصلی، طول صف در رمپ‌های ورودی و مقادیر مرزی برای نرخ کنترل.

۳-۱- فرض‌های تحقیق

در این تحقیق، فرض‌های زیر در نظر گرفته می‌شوند:

۱- در جریان ترافیک مسیر اصلی هیچگونه انسداد ناشی از تصادف وجود ندارد و روابط اساسی ترافیک برای جریان، سرعت و چگالی بر محدوده حاکم است.

۲- هریک از خودروها از محل توقف به صورت مجزا و با رعایت قاعده اولین ورودی، اولین خروجی^۳ عبور می‌کنند.

۳- برای به دست آوردن ظرفیت انبار رمپ، با توجه به ترکیب خودروهای عبوری از سیستم، طول هر خودرو با احتساب سرفاصله در توقف، ۷ متر در نظر گرفته شده است.

۴- یک بازه زمانی عبارت است از بازه زمانی گردآوری داده توسط کاربر. به عنوان مثال، در صورتی که داده‌ها در بازه‌های زمانی ۵ دقیقه‌ای گردآوری شده‌اند، تعداد بازه‌های زمانی برای هر ساعت گردآوری داده ۱۲ عدد خواهد بود.

جهت ارزیابی میزان بهبود حاصل از اعمال کنترل از سطح سرویس و سرعت مسیر اصلی به عنوان معیار

عملکردی استفاده شده است. لازم به ذکر است که با توجه به عدم دسترسی به سرعت مسیر اصلی در مقاطع بحرانی قبل و بعد از کنترل، برای به دست آوردن سرعت از رابطه گرین‌برگ استفاده شده است [۱۱].

۳-۲- مدل برنامه‌ریزی خطی پیشنهادی

با توجه به فرض‌های بخش قبل، مدل برنامه‌ریزی خطی به صورت زیر توسعه داده شده است:

۱. تابع هدف:

$$\text{Maximize } Z = \sum_{k=1}^W \sum_{i=1}^N X_i(k) \quad (3)$$

در تابع هدف فوق:

$X_i(k)$: نرخ کنترل رمپ ورودی i در بازه زمانی k (متغیر تصمیم)

$i = 1, \dots, N$: اندیس رمپ‌های ورودی کنترل شده

$k = 1, \dots, W$: اندیس بازه زمانی

N : تعداد رمپ‌های ورودی کنترل شده

W : تعداد بازه‌های زمانی کنترل

۲. محدودیت‌ها

۱- محدودیت ظرفیت مقاطع بزرگراه

$$\sum_{i=1}^N A_{ij}(k) X_i(k) \leq B_j(k) \quad j = 1, \dots, L \quad (4)$$

در رابطه فوق:

A_{ij} : بخشی از جریان ترافیک ورودی از رمپ i که از مقطع j در مسیر اصلی عبور می‌کند.

$B_j(k)$: ظرفیت مقطع j در بازه زمانی k

j : اندیس مقاطع مسیر اصلی

L : تعداد مقاطع مسیر اصلی

این محدودیت تضمین می‌کند که جریان ترافیک در تمام مقاطع مسیر بزرگراه (j) از ظرفیت مقاطع تجاوز نکند.

۱. Cell Transition Model

۲. Messer

۳. First In First Out

۲- محدودیت حداکثر طول صف

$$R_i(k) = T_i(k) - X_i(k) \quad (5)$$

$$Q_i(k) = 1/H R_i(k) \quad (6)$$

$$T_i(k+1) = D_i(k+1) + R_i(k) \quad (7)$$

$$Q_i(k) \leq U_{i,max} \quad (8)$$

در روابط فوق:

$R_i(k)$: تقاضای سرویس‌دهی نشده در رمپ i در

بازه زمانی k

$T_i(k)$: تقاضای کل در رمپ i در بازه زمانی k

$$T_i(k) = D_i(k) + HQ_i(k-1)$$

$Q_i(k)$: تعداد خودرو در صف رمپ ورودی i در

بازه زمانی k ، خودروهای منتقل شده به بازه زمانی

$$(k-1) + 1 \text{ veh}$$

H : تعداد بازه‌های زمانی بر واحد زمان (1/hr)

$U_{i,max}$: ظرفیت انبار رمپ i برای جای دادن

خودروهای در صف (veh)

$D_i(k)$: تقاضای جدید به وجود آمده در رمپ در بازه

زمانی k

۳- محدودیت‌های حدی (مرزی) نرخ کنترل

$$X_{i,min} \leq X_i \leq X_{i,max}, T_i(k) \quad (9)$$

در این محدودیت، حدود بالا و پایین نرخ کنترل تعیین می‌شود. با توجه به تعریف ظرفیت (حداکثر تعداد خودرویی که در یک ساعت می‌تواند از یک مقطع از راه عبور کند)، این کمیت نامزد مناسبی برای حد بالای نرخ کنترل است، ولی باید به نکات زیر در این ارتباط توجه داشت [۱۲].

۱. با توجه به اینکه ممکن است تقاضای یک رمپ مقداری کمتر از ظرفیت باشد، در صورت استفاده از ظرفیت ممکن است نرخ کنترل به دست آمده از مدل بیش از تقاضای رمپ باشد و یا به عبارتی $D_i \leq X_i \leq C_i$.
۲. با توجه به محدودیت ظرفیت مقطع اصلی، نرخ رمپ‌های دیگر که متأثر از یکدیگرند نیز کاهش یافته و در نتیجه باعث می‌شود نرخ یک رمپ بیش

از تقاضا (بدون کنترل) و نرخ رمپ دیگر بسیار کمتر از تقاضا (نرخ کاملاً محدودکننده) شود. بنابراین این نرخ سبب تشکیل صف طولانی و پس‌زدگی جریان می‌گردد و مغایر با قاعده برابری بین کاربران است. ۳. بر اساس قواعد برنامه‌ریزی خطی، هر قدر مرز محدودیت‌ها گسترش یابد، جواب مدل بهتر خواهد شد. از طرفی در صورتی که تقاضا کمتر از ظرفیت باشد، تعیین ظرفیت به عنوان مرز محدودیت باعث جواب بهتری خواهد شد.

حد پایین نرخ کنترل باید به گونه‌ای باشد که از به وجود آمدن نرخ‌های بسیار کم و کاملاً محدودکننده جلوگیری شود، زیرا منجر به تأخیر قابل توجه در رمپ خواهند شد [۱۳].

۴- نمونه موردی

به منظور پیاده‌سازی و اجرای مدل برنامه‌ریزی ریاضی پیشنهادی برای یک نمونه واقعی و پرازدحام در شهر تهران و بررسی چالش‌ها و آثار آن، بزرگراه شهید همت رویکرد شرق به غرب حد فاصل بزرگراه مدرس تا خروجی بزرگراه شهید چمران و رمپ‌های این محدوده به عنوان نمونه موردی انتخاب گردید (شکل ۲).

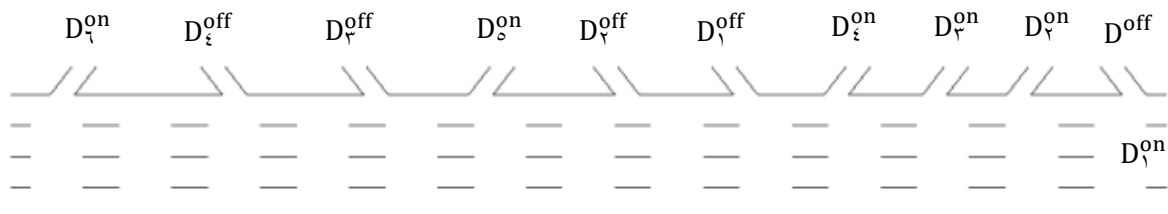
۴-۱- شرح آمارگیری

همانطور که در شکل ۳ (تصویر شماتیک) مشاهده می‌شود، پنج رمپ ورودی و چهار رمپ خروجی در محدوده مورد مطالعه وجود دارد، که به همراه مسیر اصلی و رمپ خروجی بزرگراه مدرس، تشکیل یازده ایستگاه آمارگیری (جدول ۲) جهت برداشت داده از طریق دوربین فیلمبرداری می‌دهد. آمارگیری روز سه‌شنبه ۱۹ مرداد ۱۳۸۹ از ساعت ۱۷ الی ۲۰ جهت برداشت سه نوع داده انجام شد:

۱. حجم تردد در هر یک از رمپ‌های ورودی و خروجی و مسیر اصلی در محل ورود به محدوده.
۲. سهم خودروهای باقیمانده در مقاطع مختلف مسیر اصلی به تفکیک رمپ ورودی.
۳. مشخصات هندسی و فیزیکی، مانند عرض خط، تعداد خط و طول رمپ‌های ورودی.



شکل ۲: تصویر هوایی محدوده مورد مطالعه (بزرگراه شهید همت رویکرد شرق به غرب، حد فاصل بزرگراه مدرس تا خروجی بزرگراه چمران)



شکل ۳: تصویر شماتیک از موقعیت رمپ‌های ورودی و خروجی محدوده مورد مطالعه

۴-۲- نتایج شمارش حجم

داده‌های تردد به تفکیک وسیله نقلیه، شامل سواری و وانت، تاکسی، مینی‌بوس، اتوبوس واحد، اتوبوس غیر واحد، کامیون و موتور و دوچرخه برداشت شده و برای تعیین حجم همسنگ سواری، از جدول ۳ استفاده شد [۱۴].

جدول ۳: ضرایب همسنگ سواری شهر تهران [۱۴]

نوع وسیله نقلیه	ضریب همسنگ سواری
سواری و وانت	۱
تاکسی	۱/۲
مینی‌بوس	۲
اتوبوس واحد	۵/۵
اتوبوس غیر واحد	۲/۵
وسایل نقلیه سنگین (کامیون)	۴
دوچرخه و موتور	۰/۳

جدول ۲: موقعیت ایستگاه‌های آمارگیری

شماره ایستگاه	موقعیت ایستگاه	نوع داده مورد نیاز	تردد	پلاک‌خوانی
۱	بزرگراه همت قبل از رمپ خروجی مدرس	بله	بله	بله
۲	رمپ خروجی بزرگراه مدرس	بله	بله	بله
۳	رمپ ورودی بزرگراه مدرس جنوب	بله	بله	بله
۴	رمپ ورودی بزرگراه مدرس شمال	بله	بله	بله
۵	رمپ ورودی بزرگراه افریقا	بله	بله	بله
۶	رمپ خروجی بزرگراه کردستان	بله	بله	بله
۷	رمپ خروجی خیابان شیخ بهایی	بله	بله	بله
۸	رمپ ورودی خیابان شیخ بهایی	بله	بله	بله
۹	رمپ خروجی بزرگراه چمران شمال	بله	بله	بله
۱۰	رمپ خروجی بزرگراه چمران جنوب	بله	بله	بله
۱۱	رمپ ورودی بزرگراه چمران شمال	بله	بله	خیر

حجم ساعتی ایستگاه‌های آمارگیری به تفکیک بازه زمانی در جدول ۴ ارائه شده است.

$$U = \frac{\text{طول رمپ}}{Y} * \text{تعداد خطوط عبور} \quad (10)$$

حجم انباره (خودرو)	رَمپ
۲۰۶۰	همت قبل از پل فجر
۳۱۵	مدرس جنوب
۱۱۸	مدرس شمال
۹۸	آفریقا
۳۲	شیخ بهایی
۲۰۱	چمران شمال

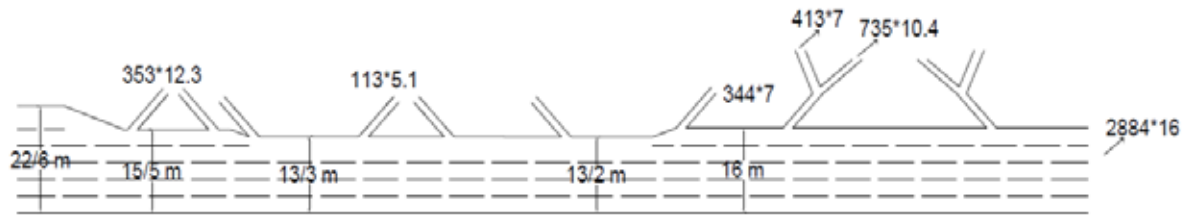
جدول ۶: ماتریس ضرایب مبدأ- مقصد در بازه زمانی ۱۶:۳۰ تا ۱۷:۳۰

رمپ ورودی						A_{ij}
۶	۵	۴	۳	۲	۱	
۰	۰	۱	۱	۱	۰/۴۹۱	۱ مقاطع
۰	۱	۰/۹۴۰	۰/۸۹۹	۰/۸۹۹	۰/۳۴۰	۲ بحرانی
۱	۰/۹۸۱	۰/۸۴۹	۰/۸۲۳	۰/۸	۰/۲۵۲	۳

به منظور تعیین فضای انبار رمپ‌های ورودی نیاز به طول و عرض رمپ مورد نظر؛ و جهت تعیین ظرفیت مسیر اصلی، نیاز به تعداد خط و عرض این مسیر است، که با استفاده از گزارش «اطلاعات فیزیکی معابر شهر تهران» و نرم‌افزار google earth برآورد گردید [۱۴]. خلاصه‌ای از این اطلاعات در شکل ۴ به صورت شماتیک نشان داده شده است.

بازه زمانی			ایستگاه
۱۶:۳۰ تا	۱۷:۳۰ تا	۱۸:۳۰ تا	
۱۷:۳۰	۱۸:۳۰	۱۶:۳۰	بزرگراه همت قبل از
۷۴۶۴	۷۰۷۱	۶۶۹۸	رمپ خروجی مدرس
۳۳۹۳	۳۳۴۳	۳۴۱۲	رمپ خروجی مدرس
۲۱۶۳	۲۰۲۰	۱۸۵۰	رمپ ورودی مدرس جنوب
۲۶۶۳	۲۵۷۷	۲۷۵۵	رمپ ورودی مدرس شمال
۱۵۰۶	۱۸۷۲	۱۸۶۷	رمپ ورودی آفریقا
۱۳۹۸	۱۴۴۱	۱۴۰۸	رمپ خروجی کردستان
۲۰۱	۲۱۹	۱۷۹	رمپ خروجی شیخ بهائی
۱۹۵۶	۱۹۴۱	۱۹۳۴	رمپ ورودی شیخ بهائی
۶۲۷	۶۰۴	۶۱۵	رمپ خروجی چمران شمال
۷۶۸	۹۰۹	۵۷۵	رمپ خروجی چمران جنوب
۲۲۹۵	۲۲۴۶	۲۳۱۱	رمپ ورودی چمران شمال

103



شکل ۴: مشخصات فیزیکی محدوده مورد مطالعه [۱۴]

۵- نتایج مدل

برای حل مدل پیشنهادی، احجام شمارش‌شده در بازه‌های زمانی ساعتی مورد ارزیابی قرار گرفتند. بدین منظور فرض می‌شود در هر ساعت ۱۲ سیکل چراغ وجود داشته باشد و نرخ‌های کنترل برای بازه‌های ۵ دقیقه‌ای تعیین می‌شوند. از اینرو مقدار H در این سناریو برابر با ۱۲ است. همچنین ظرفیت مقاطع برای بازه‌های ۶۰ دقیقه‌ای منظور می‌شوند. به عنوان مثال، با فرض ظرفیت پایه ۵۲۷ خودرو در ساعت در خط در متر، ظرفیت دوره‌ای مقطع ۱ برابر است با:

$$C = ۱۳.۲ * ۵۲۷ = ۶۹۵۶ \text{ veh/hr} \quad (۱۱)$$

محدودیت‌های مرزی نرخ‌های کنترل نیز به صورت رابطه ۱۲ است.

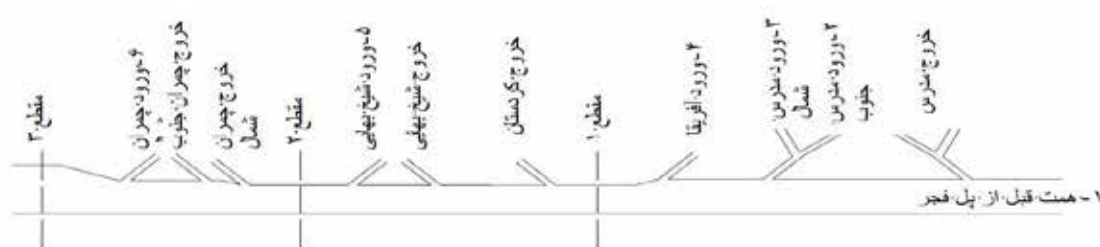
(۱۲)

$$D_i(k) + R_i(k-1) - HU_i \leq X_i(k) \leq D_i(k) + R_i(k-1)$$

در رابطه فوق، با توجه به اینکه تقاضا در بازه‌های زمانی اولیه از حجم انبار صف کمتر است، مقدار کمینه نرخ کنترل منفی خواهد شد که صفر لحاظ می‌شود. لازم به ذکر است که تقاضای سرویس داده‌نشده در هر بازه زمانی به تقاضای بازه زمانی بعدی افزوده می‌شود. در نهایت، نتایج حاصل از اجرای مدل در جدول ۷ نشان داده شده است. همچنین، مقادیر سمت چپ محدودیت‌ها در بازه زمانی ۱۶:۳۰ تا ۱۷:۳۰ به شرح جدول ۸ است. همانطور که در جدول ۸ ملاحظه می‌شود، محدودیت‌های اول و سوم به حد خود نرسیده‌اند

(قیمت سایه این محدودیت‌ها برابر صفر است). این بدان معناست که به منظور بهبود وضعیت فعلی محدوده مطالعه، تعریض و افزایش ظرفیت مقاطع اول و سوم در اولویت قرار ندارد. اما مقدار سمت چپ محدودیت دوم در حالت مرزی بوده و قیمت سایه آن برابر با ۱/۱ است. این بدان معناست که افزایش ظرفیت مقطع دوم به میزان ۱ خودرو در ساعت منجر به افزایش جواب بهینه به میزان ۱/۱ خودرو در ساعت خواهد شد. به عبارت دیگر، افزایش عرض این معبر به مقدار ۱۰ سانتیمتر منجر به افزایش بهره‌وری سیستم به تعداد ۶۰ خودرو در ساعت خواهد شد. همچنین با فرض ثابت بودن عرض معبرهای ۱ و ۳، در صورتی که مقدار سمت راست محدودیت ۲، به میزان ۱۴۴ واحد (معادل ۲۷ سانتیمتر عرض معبر) افزایش یابد، قیمت سایه آن صفر شده و مقدار جواب بهینه ۱۶۰ واحد افزایش می‌یابد.

از آنجا که تقاضا در مقاطع بحرانی ۱ و ۲ بیش از ظرفیت بوده و پس از اجرای مدل، این تقاضا برابر با ظرفیت مقطع می‌شود، سطح سرویس این مقاطع از F به E بهبود یافته است. به منظور تعیین سرعت مقاطع راه اصلی قبل از اعمال کنترل با استفاده از رابطه اساسی ترافیک و روابط گرین-برگ، باید چگالی مقاطع قبل از کنترل تعیین شود. با توجه به نمودار چگالی-حجم (شکل ۶)، زمانی که تقاضا از ظرفیت یک مقطع فراتر رود (شاخه دوم منحنی)، حجم عبوری نیز کاهش می‌یابد. در صورتی که مقدار کاهش حجم عبوری برابر تفاوت تقاضا و ظرفیت فرض شود، سرعت در مقاطع مختلف به صورت جداول ۹، ۱۰ و ۱۱ خواهد بود.



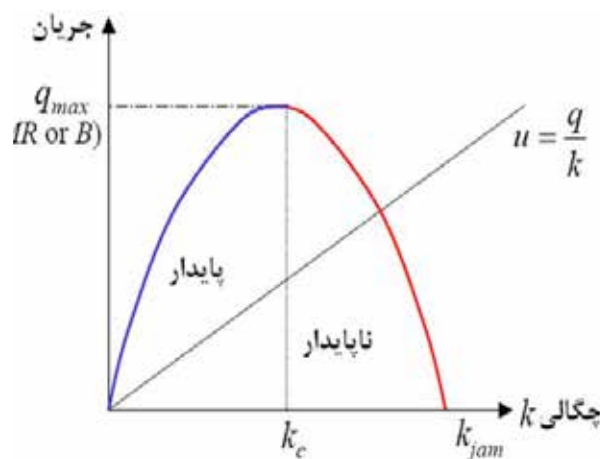
شکل ۴: مشخصات فیزیکی محدوده مورد مطالعه [۱۴]

جدول ۷: نتایج مدل برنامه‌ریزی خطی با حجم دوره‌ای و محدودیت طول صف برای ظرفیت پایه ۵۲۷ وسیله در ساعت در متر

ظرفیت مقاطع	RHS	جهت	X_1	X_2	X_3	X_4	X_5	X_6	متغیر
			۱	۱	۱	۱	۱	۱	Max
۶۹۵۶	$\leq$		۰/۴۹۱	۱	۱	۱	۰	۰	محدودیت مقطع ۱
۷۰۰۸	$\leq$		۰/۳۴۰	۰/۸۹۹	۰/۸۹۹	۰/۹۴۰	۱	۰	محدودیت مقطع ۲
۱۱۹۰۰	$\leq$		۰/۲۵۲	۰/۸۰۰	۰/۸۲۳	۰/۸۴۹	۰/۹۸۱	۱	محدودیت مقطع ۳
			۲۰۶۰	۳۱۵	۱۱۸	۹۸	۳۲	۲۰۱	ظرفیت انباره رمپ U_i
			۶۶۹۸	۱۸۵۰	۲۷۵۵	۱۸۶۷	۱۹۳۴	۲۳۱۱	تقاضا D_i
			۰	۰	۱۳۳۹	۶۹۱	۱۵۵۰	۰	بازه زمانی
			۶۶۹۸	۱۸۵۰	۲۷۵۵	۱۸۶۷	۱۹۳۴	۲۳۱۱	محدوده مرزی پایین
			۶۶۹۸	۱۴۷۶	۱۳۳۹	۶۹۱	۱۵۵۰	۲۳۱۱	محدوده مرزی بالا
			۰	۳۷۴	۱۴۱۶	۱۱۷۶	۳۸۴	۰	نرخ کنترل X_i
			۰	۳۷۴	۱۴۱۶	۱۱۷۶	۳۸۴	۰	خودروهای سرویس داده
			۷۰۷۱	۲۰۲۰	۲۵۷۷	۱۸۷۲	۱۹۴۱	۲۲۴۶	نشده R_i
			۷۰۷۱	۲۳۹۴	۳۹۹۳	۳۰۴۸	۲۳۲۵	۲۲۴۶	تقاضا D_i
			۰	۰	۲۵۷۷	۱۸۷۲	۱۹۴۱	۰	تقاضای کل T_i
			۷۰۷۱	۲۳۹۴	۳۹۹۳	۳۰۴۸	۲۳۲۵	۲۲۴۶	بازه زمانی
			۲۹۱۳	۰	۲۵۷۷	۱۸۷۲	۱۹۴۱	۲۲۴۶	محدوده مرزی پایین
			۴۱۵۸	۲۳۹۴	۱۴۱۶	۱۱۷۶	۳۸۴	۰	محدوده مرزی بالا
			۴۱۵۸	۲۳۹۴	۱۴۱۶	۱۱۷۶	۳۸۴	۰	نرخ کنترل X_i
			۴۱۵۸	۲۳۹۴	۱۴۱۶	۱۱۷۶	۳۸۴	۰	خودروهای سرویس داده
			۷۴۶۴	۲۱۶۳	۲۶۶۳	۱۵۰۶	۱۹۵۶	۲۲۹۵	نشده R_i
			۱۱۶۲۲	۴۵۵۷	۴۰۷۹	۲۶۸۲	۲۳۴۰	۲۲۹۵	تقاضا D_i
			۰	۷۷۷	۲۶۶۳	۱۵۰۶	۱۹۵۶	۰	تقاضای کل T_i
			۱۱۶۲۲	۴۵۵۷	۴۰۷۹	۲۶۸۲	۲۳۴۰	۲۲۹۵	بازه زمانی
			۱۵۹۹	۷۷۷	۲۶۶۳	۱۵۰۶	۱۹۵۶	۲۲۹۵	محدوده مرزی پایین
			۱۰۰۲۳	۳۷۸۰	۱۴۱۶	۱۱۷۶	۳۸۴	۰	محدوده مرزی بالا
			۱۰۰۲۳	۳۷۸۰	۱۴۱۶	۱۱۷۶	۳۸۴	۰	نرخ کنترل X_i
			۱۰۰۲۳	۳۷۸۰	۱۴۱۶	۱۱۷۶	۳۸۴	۰	خودروهای سرویس داده

جدول ۸: مقادیر سمت چپ برای بازه زمانی ۱۶:۳۰ تا ۱۷:۳۰

مقدار بیشینه سمت راست	قیمت سایه	Slack	مقدار سمت راست	مقدار سمت چپ	محدودیت
-	۰	۱۶۰	۶۹۵۶	۶۷۹۵	مقطع ۱
۷۱۵۲	۱/۱	۰	۷۰۰۸	۷۰۰۸	مقطع ۲
-	۰	۳۵۱۰	۱۱۹۰۰	۸۳۸۹	مقطع ۳



شکل ۶: نمودار چگالی-حجم

جدول ۹: سرعت مقطع ۱ قبل و بعد از کنترل

$T = 0.491 * 6698 + 1850 + 2755 + 1867 = 9760 \text{ veh/hr}$	تقاضای کل قبل از کنترل
$F = 6956 - (9760 - 6956) = 4152 \text{ veh/hr}$	حجم عبوری با ظرفیت پایه ۵۲۷ وسیله در ساعت در متر
$4152 = 13.2 \left(39.2 * S * e^{\left(\frac{-S}{37.53} \right)} \right) \rightarrow S_{pre} = 11 \text{ km/hr}$	سرعت مقطع با استفاده از رابطه گرین‌برگ
$F = 0.491 * 6698 + 1476 + 1339 + 691 = 6794 \text{ veh/hr}$	حجم عبوری مقطع بعد از کنترل (نتایج جدول ۷)
$6794 = 13.2 \left(39.2 * S * e^{\left(\frac{-S}{37.53} \right)} \right) \rightarrow S = 29 \text{ km/hr}$	سرعت مقطع بعد از کنترل از رابطه گرین‌برگ

جدول ۱۰: سرعت مقطع ۲ قبل و بعد از کنترل

$T = 0.34 * 6698 + 0.899 * 1850 + 0.899 * 2755 + 0.94 * 1867 + 1934 = 10106 \text{ veh/hr}$	تقاضای کل قبل از کنترل
$F = 7008 - (10106 - 7008) = 3910 \text{ veh/hr}$	حجم عبوری با ظرفیت پایه ۵۲۷ وسیله در ساعت در متر
$3910 = 13.2 \left(39.2 * S * e^{\left(\frac{-S}{37.53} \right)} \right) \rightarrow S = 10 \text{ km/hr}$	سرعت مقطع با استفاده از رابطه گرین‌برگ
$F = 0.34 * 6698 + 0.899 * 1476 + 0.899 * 1339 + 0.94 * 691 + 1550 = 7007 \text{ veh/hr}$	حجم عبوری مقطع بعد از کنترل (نتایج جدول ۷)
$7007 = 13.2 \left(39.2 * S * e^{\left(\frac{-S}{37.53} \right)} \right) \rightarrow S = 35 \text{ km/hr}$	سرعت مقطع بعد از کنترل از رابطه گرین‌برگ

جدول ۱۱: سرعت مقطع ۳ قبل و بعد از کنترل

$T = 0.252 * 7698 + 0.8 * 1850 + 0.823 * 2755 + 0.849 * 1867 + 0.981 * 1934 + 2311$ $= 11228 \text{ veh/hr}$	تقاضای کل قبل از کنترل
حجم عبوری با ظرفیت پایه ۵۲۷ وسیله در ساعت در متر سرعت مقطع با استفاده از رابطه گرین برگ $11228 = 22.6 \left(39.2 * S * e^{\left(\frac{-S}{37.53} \right)} \right) \rightarrow S = 51 \text{ km/hr}$	
$F = 0.252 * 7698 + 0.8 * 1476 + 0.823 * 1339 + 0.849 * 791 + 0.981 * 1550 + 2311$ $= 8388 \text{ veh/hr}$	حجم عبوری مقطع بعد از کنترل (نتایج جدول ۷)
سرعت مقطع بعد از کنترل از رابطه گرین برگ $8388 = 22.6 \left(39.2 * S * e^{\left(\frac{-S}{37.53} \right)} \right) \rightarrow S = 76 \text{ km/hr}$	

محدوده مورد مطالعه به همراه مسیر اصلی و رمپ خروجی بزرگراه مدرس، یازده ایستگاه آمارگیری جهت برداشت داده (روز سه شنبه ۱۹ مرداد ۱۳۸۹ از ساعت ۱۷ الی ۲۰) از طریق دوربین فیلمبرداری شناسایی شدند. نتایج این تحقیق در ارتباط با مطالعه موردی به شرح زیر است:

۱. اعمال استراتژی کنترل رمپ با کاهش تقاضای ورود به مسیر اصلی باعث بهبود سطح سرویس مسیر اصلی از F به E و افزایش سرعت در مقاطع اصلی بزرگراه شهید همت به میزان ۱۸ تا ۲۴ کیلومتر در ساعت می گردد.

۲. در این استراتژی با وجود اینکه در رمپ های کنترل شده تأخیر به وجود می آید، افزایش سرعت در مسیر اصلی بزرگراه شهید همت منجر به کاهش زمان سفر در مسیر اصلی به مقدار ۹ دقیقه می گردد. با توجه به تقاضای نسبتاً بالای مسیر اصلی بزرگراه همت قبل از پل فجر و همچنین به دلیل وجود محدودیت فضای انبار رمپ در رمپ های مدرس شمال و مدرس جنوب، پیشنهاد می شود که کنترل رمپ های ورودی به این بزرگراه از بالادست پل فجر اعمال شود. همچنین به کارگیری متدولوژی ارائه شده در این پژوهش برای سایر نمونه های موردی و اثرسنجی کارایی آن می تواند به عنوان پیشنهادی برای برخی از مطالعات مرتبط در آینده مد نظر قرار گیرد.

همانطور که مشاهده می شود، با اعمال استراتژی کنترل رمپ سرعت در مقاطع بحرانی مسیر اصلی بهبود قابل توجهی (۱۸ الی ۲۴ کیلومتر در ساعت) می یابد. همچنین زمان سفر به ازای هر خودرو با استفاده از رابطه (۱۳) محاسبه می شود. در این رابطه میانگین افزایش سرعت ۲۰ کیلومتر در ساعت در نظر گرفته شده است.

(۱۳)

$$T = \frac{X}{V} = \frac{3}{20} = 0.15 \text{ hr} = 9 \text{ min}$$

۶- نتیجه گیری و پیشنهادات

با توجه به اهمیت کنترل رمپ به عنوان یک استراتژی مدیریت عرضه، در این تحقیق مدلی ریاضی برای این استراتژی با هدف بهینه سازی خودروهای ورودی به بزرگراه با توجه به محدودیت های ظرفیت مقاطع در مسیر اصلی و طول صف در رمپ های ورودی توسعه پیدا کرد. به منظور پیاده سازی و اجرای مدل برنامه ریزی ریاضی پیشنهادی برای یک نمونه واقعی و پرازدحام در شهر تهران و بررسی چالش ها و آثار آن، بزرگراه شهید همت رویکرد شرق به غرب حد فاصل بزرگراه مدرس تا خروجی بزرگراه شهید چمران و رمپ های این محدوده به عنوان نمونه موردی انتخاب گردید. با توجه به پنج رمپ ورودی و چهار رمپ خروجی در

مراجع

Control Strategies for Optimal Ramp Metering in the Minneapolis Ring Road, USA, 1994.

[9] L.N. Jacobsen, K. C. Henry and O. Mehyaar, Real-Time Metering Algorithm for

[10] Centralized Control, Transportation Research Record 1232, USA, 1988.

[11] N.A. Chaudhary, Z. Tian, C. J. Messer, and C. Chu, Ramp Metering Algorithms and Approaches for Texas, FHWA/TX-05/0-4629-1, USA, 2004.

[12] C.J. Khisty and B.K. Lall, Transportation engineering: an introduction, Prentice Hall, USA, 2003.

[۱۳] ممدوحی، ا.ر.، شیرگیر، ب. و عبادی شیویاری، ز.، بهینه‌سازی عملکرد ترافیکی بزرگراه به روش مدیریت شیبراهه با استفاده از یک مدل برنامه‌ریزی ریاضی، فصلنامه علمی-پژوهشی مهندسی حمل و نقل، شماره ۲، تهران، ایران، زمستان ۱۳۸۸.

[14] N.A. Chaudhary, T. Zongzhong, C.J. Messer, and C.L. Chu, Ramp Metering Algorithms and Approaches for Texas, FHWA/TX-05/0-4629-1, USA, 2004.

[۱۵] تعیین ظرفیت در شبکه خیابانی شهر تهران، گزارش مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک تهران، شرکت مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک تهران، ۱۳۸۶.

[۱] سلمانی زرنق، غلامحسین، امکان‌سنجی به-کارگیری استراتژی کنترل رمپ در بزرگراه‌ها، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران، تابستان ۱۳۸۰.

[2] H. Zhang, S.G. Ritchie and W. Recker, On the Optimal Ramp Control Problem: When does Ramp Metering Work, Transportation Research Board, Washington D.C. USA, 1995.

[3] I. Yasar, Development and Evaluation of Feedback-Based Freeway Ramp Metering Strategies, PhD Dissertation, New Jersey University, USA, 2006.

[4] Freeway Management and Operations Handbook, USA, 2005.

[5] Meng. Qiang, Khoo. Hooi ling, A Pareto-Optimization approach for a Fair Ramp Metering, TRB Part C, 2009.

[6] Chien. Steven. Optimization of Dynamic Ramp Metering with Simultaneous Perturbation Stochastic Approximation, Control and Intelligent Systems, 2008.

[7] M. Papageorgiou, H.S. Habib and J.M. Blosseville, ALINEA: A Local Feedback Control Law for On-ramp Metering, Transportation Research Record, 1320, USA, 1990.

[8] Y. Stephanedes, Implementation of On-line Zone