



shahab.sham@gmail.com

Nakatsuyama, Nagahashi, and Nishizuka

()

Mamdani Pappis

-۲

Nitymaki and Perusal

Niittymaki and Kikuchi

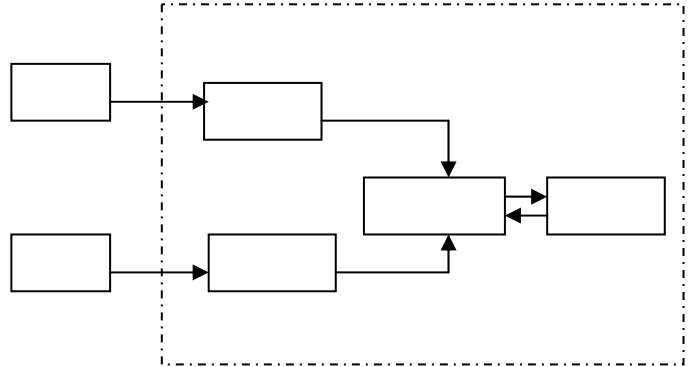
:()

Chen and Aulander

$$= T_{max} - t_h$$

$$= T_{max} - t_l$$

Tmin



-۳

(actuated)

if {QC is x1} and {AR is x2} and {QN is x3} then {E or T}

x1, x2, x3

)T ()E

= QC
(veh/lane)

If {QC is short} and {AR is low} and {QN is short},
Then {E}.

= QN

If {QC is short} and {AR is low } and {QN is
medium}, Then {T}. (veh/lane)

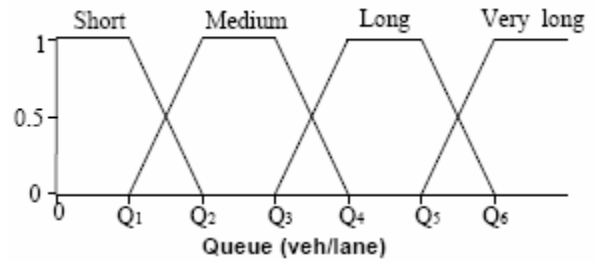
If {QC is short } and {AR is low } and {QN is long },
Then {T}

= AR

(veh/sec/lane)

= Tmin

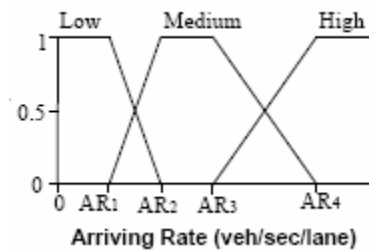
() T ()



QC	7.5 veh/lane		0.25
			0.75
AR	0.18 veh/sec/lane		0.70
			0.30
QN	10.5 veh/lane		0.75
			0.25

QC, QN
 " " : QN QC
 " " " " " " " "
 " " " " : AR
 " " "
 X1
 * * =) X3 X2
 AR QN QC (Q1
 Q6
 AR4 AR1. QN QC
 AR

بهترین استراتژی، کنترل استراتژی است که پایین ترین میزان تاخیر، بیشترین سرعت، کم ترین درصد توقف، کمترین زمان در اضافه شدن به صف، و بالاترین نسبت بازده به تقاضا را فراهم کند. همانطور که شکل های ۴ و ۵ نشان می دهد. این مکانیزم هماهنگی، مخصوصاً زمانی که ترافیک در جهت افقی بیشتر از جهت عمودی باشد، کارآمد است.



AR
 ()
 AR QN QC

()
 E ()

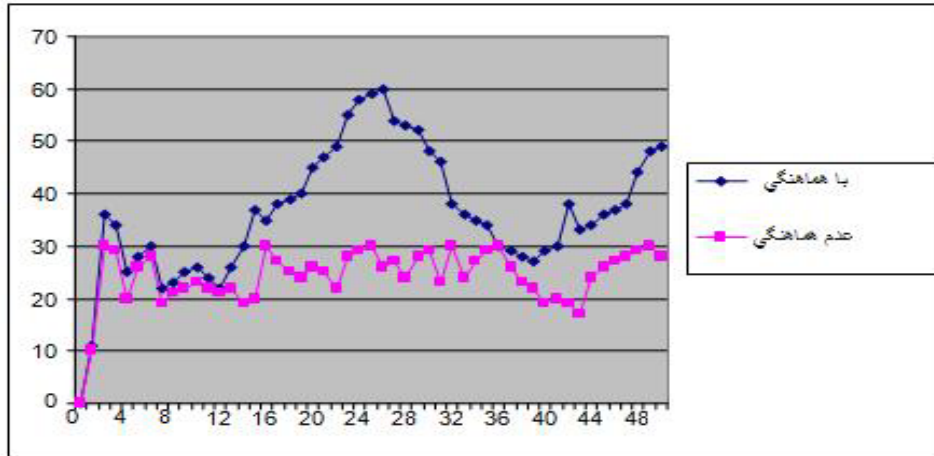
				Max-Min
QC	AR	QN		
(0.25)	(0.70)	(0.75)	T	Min (0.25,0.70,0.75)=0.25
(0.25)	(0.70)	(0.25)	T	Min (0.25,0.70,0.25)=0.25
(0.25)	(0.30)	(0.75)	E	Min (0.25,0.30,0.75)=0.25
(0.25)	(0.30)	(0.25)	T	Min (0.25,0.30,0.25)=0.25
(0.75)	(0.70)	(0.75)	E	Min (0.75,0.70,0.75)=0.70
(0.75)	(0.70)	(0.25)	T	Min (0.75,0.70,0.25)=0.25
(0.75)	(0.30)	(0.75)	E	Min (0.75,0.30,0.75)=0.30
(0.75)	(0.30)	(0.25)	E	Min (0.75,0.30,0.25)=0.25
			T : Max (0.25,0.25,0.25,0.25)=0.25 E : Max (0.25,0.70,0.30,0.25)=0.70 0.70 > 0.25 →	

max-min

-2

:

جریان
ترافیکی



طول سیکل

مجموع تاخیر زمانی

