

استفاده از بهینه‌سازی فازی در تعدیل مقادیر نرخ‌های سفر جداول دسته‌بندی مقاطع چندگانه

امیر عباس رصافی، استادیار، دانشکده فنی و مهندسی، دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، قزوین، ایران
روح ا... رضائی، کارشناس ارشد، دانشکده فنی و مهندسی، دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، قزوین، ایران
E-mail: info@rasafi.ir

چکیده

جداول دسته‌بندی مقاطع یکی از روشهای مورد استفاده برای برآورد میزان سفر است. این جداول می‌توانند به صورت دو بعدی تعریف شوند که در آن، نرخ سفر تولید شده توسط هر خانوار در روز با استفاده از دو متغیر برآورد می‌شود. علاوه بر جداول دوبعدی، جداول دسته‌بندی مقاطع چندگانه نیز مطرح شده، که در آن از متغیرهای بیشتری (معمولاً سه متغیر) برای برآورد نرخ سفر تولیدی خانوارها استفاده می‌شود. به دلیل استفاده از داده‌های آماری در تهیه این جداول، ممکن است بعضی از مقادیر نرخ سفر غیرمنطقی بوده و بی‌نظمی‌هایی در بین خانه‌های مجاور دیده شود. روش سنتی برای تعدیل مقادیر نرخ سفر این جداول، استفاده از روش تحلیل واریانس است. در این مقاله روش برنامه‌ریزی خطی فازی برای تعدیل مقادیر نرخ سفر این جداول معرفی می‌شود. در این روش، قضاوت و درک متخصص حمل‌ونقل برای تعدیل مقادیر جداول به مقادیر مشاهده شده به صورتی بکار گرفته می‌شود که بعد از اعمال روش، میزان سفرهای واقعی با میزان سفرهای به دست آمده از جداول تعدیل شده، تقریباً یکسان شود. در این مقاله بعد از شرح مسئله و روش انجام آن، با استفاده از داده‌های آماری مربوط به شهر مشهد مسئله‌ای برای نشان دادن قابلیت این روش در مقابل روش تحلیل واریانس حل شده است.

واژه‌های کلیدی: ایجاد سفر، مدل دسته‌بندی مقاطع چندگانه، تعدیل نرخ سفر، تحلیل واریانس، برنامه‌ریزی خطی فازی

۱. مقدمه

استفاده از متغیرهای مستقل مؤثر در ایجاد سفر به دست می‌آید. در روش دیگر یعنی جداول دسته‌بندی مقاطع تعداد سفرهای روزانه تولید شده توسط هر خانوار به دست می‌آید و مبنای برآورد در آینده می‌شود. در این جدول، خانوارها با توجه به ویژگیهای مشترک دسته‌بندی شده‌اند. این جدول به صورت کلی، یا برای

در مدل‌های ایجاد سفر یک نوع ارتباط بین ویژگیهای اجتماعی-اقتصادی افراد و ویژگیهای کاربری زمین و سیستم حمل و نقل برآورد می‌شود. روش متداول در تهیه این مدلها، رگرسیون خطی است. با استفاده از روش رگرسیون خطی، یک رابطه ریاضی برای برآورد میزان سفر ایجاد شده در هر ناحیه با

نحوه انتخاب متغیرهای موجود در دسته‌بندی خانوارها و تشکیل جدول، اعتبار و اطمینان متفاوت نرخ‌های سفر به دلیل متفاوت بودن تعداد نمونه‌های آماری قابل دسترس برای هر خانه، نداشتن پشتوانه محکم علمی و ... از معایب این مدل به شمار می‌رود [۲ و ۴]. برای افزایش دقت مدل دسته‌بندی متقاطع، حالت چندگانه آن (معمولاً سه بعدی) مطرح است. در حالت سه بعدی، علاوه بر دو متغیر تعریفی در حالت دو بعدی، متغیر سوم که در فرآیند تولید سفر خانواده‌ها مؤثر است، در ساختار مدل وارد می‌شود. در این حالت، برای هر یک از محدوده‌های تعریفی متغیر سوم، جدول دسته‌بندی متقاطع دو بعدی تشکیل می‌شود. معمولاً متغیرهایی همچون درآمد، جمعیت، چگالی مسکونی و ... به عنوان متغیر سوم در نظر گرفته می‌شوند. نحوه استفاده از این متغیرها به این صورت است که خانوارهای موجود در یک ناحیه، منطقه یا کل شهر با توجه به محدوده‌های مختلف تعریفی برای هر یک از این متغیرها، تفکیک شده و سپس نرخ سفر تولید شده توسط هر خانوار براساس متغیرهای تعریفی مدل دسته‌بندی متقاطع، برای محدوده‌های موردنظر محاسبه می‌شود.

محدوده‌ها با مفاهیمی همچون پائین، متوسط و بالا تعریف می‌شوند و می‌توان آنها را با محدوده‌های عددی از هم تفکیک کرد. یادآوری می‌شود که متغیرهای مستقل مورد استفاده در تعریف این جداول براساس روشهای آماری و با توجه به اهمیت آنها در فرآیند ایجاد سفر، انتخاب می‌شوند. در خصوص نحوه تهیه جدول دسته‌بندی متقاطع یادآوری می‌شود که ابتدا خانواده‌های موجود در منطقه براساس مجموعه‌ای از خصوصیات و ویژگیهایشان دسته‌بندی می‌شوند. معمولاً در تعریف دسته‌بندی متقاطع از ترکیب خصوصیات هم‌چون میزان مالکیت وسیله نقلیه، تعداد اعضای خانواده، میزان درآمد خانواده، محل و موقعیت زندگی خانواده استفاده می‌شود [۲]. سپس آماربرداری با تماس تلفنی و مصاحبه با خانواده‌های از پیش مشخص شده، انجام می‌گیرد.

در این مصاحبه‌ها، خانواده‌های موردنظر به اطلاعات و سؤالات مشخص شده، پاسخ می‌دهند تا با توجه به آنها فعالیت‌های سفری هر یک از اعضای خانواده ثبت شود [۳]. در ادامه میانگین تعداد سفرهای هر دسته از خانواده‌ها، با تقسیم کل تعداد سفرهای تولید شده در آن دسته، به تعداد خانواده‌های موجود در آن دسته به دست می‌آید و جدول اولیه نرخ سفر خانوارها تهیه می‌شود. در حالت سه بعدی مدل، این جداول برای هر یک از محدوده‌های تعریفی متغیر سوم، تهیه می‌شوند. برای نمونه مدل دسته‌بندی

اهداف مختلف سفر تهیه می‌شود [۱]. نرخ‌های سفر هر دسته از خانوارها در این جدول با استفاده از آماربرداری به دست می‌آید. گاهی مواقع مقادیر به دست آمده از آماربرداری الگوی سفر مورد انتظار از رفتار انسان را نشان نمی‌دهد، برای مثال، میزان نرخ سفر برای یک خانواده یک نفره بدون وسیله نقلیه باید بسیار کمتر از یک خانواده پنج نفره با دو وسیله نقلیه باشد که برخی مواقع اعداد به دست آمده از آماربرداری، این الگو را نشان نمی‌دهند. به دلیل تفاوت این مقادیر با الگوی سفر مناسب با رفتار انسان، فرآیند تعدیل مقادیر جدول مطرح می‌شود.

این مقاله به این شکل سازماندهی شده است که ابتدا مدل دسته‌بندی متقاطع چندگانه معرفی شده و سپس مسئله مورد نظر تعریف و اصول پیشنهاد شده برای تعدیل مقادیر بعد از آماده شدن جدول اولیه نرخ سفر، توضیح داده شده است. در این روش از مفهوم بهینه‌سازی فازی برای محاسبه نرخ‌های سفر نزدیک به مقادیر اولیه به دست آمده از آماربرداری استفاده می‌شود. سپس کاربرد روش برای یک نمونه آماری از داده‌های مطالعات جامع حمل و نقل مشهد توضیح داده شده و نتایج بررسی شده است. در انتها نتیجه‌گیری و مراجع ارایه شده‌اند.

۲. تعریف مدل دسته‌بندی متقاطع چندگانه

اولین استفاده‌ها از این مدل در انگلستان (در سال ۱۹۶۷ توسط Wootton و Pick تحت عنوان تحلیل گروهی)، و آمریکا (تحت عنوان مدل دسته‌بندی متقاطع) صورت گرفت [۲].

در این مدل، خانوار به عنوان واحد اصلی فرآیند تولید سفر به شمار می‌آید و در آن فرض بر این است که سفرهای تولید شده توسط هر خانوار به مشخصات و موقعیت محلی آن خانوار نسبت به محل کار، محل خرید و تسهیلات دیگر بستگی دارد. در این مدل، سفرهای تولید شده به صورت تعداد متوسط سفرهای یک طرفه تولید شده به وسیله یک خانوار در یک روز عادی هفته اندازه‌گیری می‌شود [۲ و ۱].

سادگی مدل، تأثیر نپذیرفتن مدل از نوع ناحیه‌بندی منطقه مورد مطالعه، در نظر گرفته نشدن هیچ فرضی در مورد شکل روابط بین متغیرها و همچنین امکان متفاوت بودن روابط بین متغیرها در هر یک از دسته‌های خانوار، از جمله ویژگیهای بیان شده در مورد این مدل است. نبود ملاک خوب آماری برای اعتبارسنجی مدل، نیاز به نمونه‌های آماری زیاد برای تدوین مدل، نبود ملاک مشخصی برای

سفر تولید شده توسط هر خانوار برای محدوده‌های تعریفی تراکم جمعیتی نشان داده شده است.

۳. تعریف مسئله

با توجه به نوع جدول و ویژگی‌های در نظر گرفته شده در دسته‌بندی خانواده‌ها، یک الگوی سفر منطقی با توجه به تغییرات موجود در ویژگی‌های مورد نظر، انتظار می‌رود. برای مثال در جداول نرخ سفر اولیه انتظار می‌رود که مقادیر نرخ سفر با افزایش تعداد افراد خانواده و همچنین با افزایش میزان مالکیت وسیله نقلیه، در هر یک از محدوده‌های تعریفی متغیر تراکم جمعیتی به صورت متناسب افزایش یابد، که این اصل کلی در بعضی از مقادیر جداول دیده نمی‌شود. بعضی از خانه‌های جداول به دلیل نبود نمونه آماری، بدون مقدار هستند. همچنین یک روند افزایشی یا کاهشی متناسب بین مقادیر نرخ سفر خانه‌های یکسان در هر یک از محدوده‌های تعریفی متغیر تراکم جمعیتی دیده نمی‌شود. علاوه بر موارد فوق، به دلیل نبود تناسب کافی بین تعداد نمونه‌های آماری در هر دسته خانوار با نسبت واقعی خانواده‌های دسته مورد نظر در منطقه، دقت بعضی از مقادیر جداول، کافی به نظر نمی‌رسد.

با توجه به این موارد، لزوم تعدیل مقادیر جدول مطرح می‌شود. فرآیند بهینه کردن مقادیر نرخ سفر جداول دسته‌بندی متقاطع معمولاً با استفاده از روش تحلیل واریانس انجام می‌شود، به این شکل که برای یک مدل سه بعدی، میانگین نرخ سفر کل نمونه آماری و همچنین میانگین نرخ سفر نمونه آماری و میانگین نرخ سفر هر یک از سطرها و ستونهای هر یک از جداول دسته‌بندی متقاطع مربوط به محدوده‌های تعریفی متغیر سوم محاسبه می‌شود. سپس انحراف میانگین سطرها و ستونهای هر یک از جداول از میانگین کل نمونه آماری محاسبه شده و بعد از آن با استفاده از مقادیر به دست آمده، نرخ سفر هر یک از خانه‌های جداول از حاصل جمع میانگین نمونه آماری جدول مورد نظر با انحراف میانگین سطر و ستون مربوط به آن خانه جدول به دست می‌آید [۲ و ۴].

این روش تا حدی می‌توانست بی‌نظمی‌ها و برخی از اشکالات مدل را حل کند، زیرا اساس این روش منطبق بر داده‌های آماری است و در آن به روابط بین مقادیر خانه‌های مجاور توجه نشده است، و نیز میانگین‌های مورد نظر با استفاده از نرخ‌های سفر مشاهده شده، به دست آمده‌اند (که در برخی موارد اعتبار این نرخ‌های سفر تأیید نشده است). پس از اعمال روش اگر چه

مقاطع سه بعدی با تعریف دو متغیر اصلی، تعداد اعضای خانواده و میزان مالکیت وسیله نقلیه هر خانوار و متغیر سوم «تراکم جمعیتی ناحیه محل سکونت خانواده‌ها» با توجه به نمونه آماری موجود برای شهر مشهد تهیه شد.

لازم به توضیح است که با استفاده از روشهای پردازش داده‌ای و بررسی شاخص R^2 و آزمون t آماری معناداری و تأثیر متغیر سوم «تراکم جمعیتی ناحیه محل سکونت خانواده‌ها» تأیید شده بود. برای این متغیر، سه محدوده با مفاهیم تراکم جمعیتی کم، متوسط و زیاد تعریف شد. سپس برای هر تعریف مفهوم تراکم جمعیتی، محدوده‌های کمی مختلفی تعریف شده و برای هر یک از این محدوده‌ها، تعداد ناحیه‌ها، جمعیت و مساحت ناحیه و درصد آن از کل، محاسبه شد. سپس با در نظر گرفتن ملاک‌هایی همچون درصد جمعیت و درصد مساحت هر یک از محدوده‌ها و همچنین هماهنگی بین تعداد نواحی موجود در هر محدوده، محدوده‌های تراکمی برای هر یک از تعاریف تراکم جمعیتی به صورت زیر پیشنهاد و مبنای استفاده قرار گرفت [۶]:

- الف- محدوده با تراکم جمعیتی بین ۰ تا ۵۰ نفر بر هکتار به عنوان نواحی با تراکم جمعیتی کم،
- ب- محدوده با تراکم جمعیتی بین ۵۰ تا ۱۵۰ نفر بر هکتار به عنوان نواحی با تراکم جمعیتی متوسط،
- پ- محدوده با تراکم جمعیتی بیشتر از ۱۵۰ نفر بر هکتار به عنوان نواحی با تراکم جمعیتی زیاد.

بعد از تعریف هر یک از محدوده‌ها، آمار موجود با توجه به محدوده‌های تعریفی در سه دسته تفکیک شدند، سپس برای هر دسته، جدول نرخ سفر تولید شده توسط هر خانوار براساس دو متغیر «تعداد اعضای خانواده» و «میزان مالکیت وسیله نقلیه به ازای هر خانوار» تشکیل شد (با توجه به داده‌های آماری در دسترس و براساس اصول علمی مطرح در خصوص تعداد دسته‌های خانوار) [۲]. برای متغیر «میزان مالکیت وسیله نقلیه به ازای هر خانوار» ۳ سطح (بدون وسیله، یک وسیله، دو وسیله یا بیشتر) و برای متغیر «تعداد اعضای خانواده» ۷ سطح (خانواده‌های یک نفره، دو نفره، سه نفره، چهار نفره، پنج نفره، شش نفره و هفت نفره یا بیشتر) در نظر گرفته شد. نمونه آماری مورد استفاده برای محدوده تراکم جمعیتی کم شامل ۸۱۲ خانواده با جمعیتی برابر ۴۱۵۱ نفر، برای محدوده تراکم جمعیتی متوسط شامل ۱۹۸۴ خانواده با جمعیتی برابر ۹۶۵۸ نفر و برای محدوده تراکم جمعیتی زیاد شامل ۱۹۱۱ خانواده با جمعیتی برابر ۹۷۵۵ نفر است. در جداول ۳، ۲، ۱ نرخ

افزایش یا کاهش هر یک از خانه‌های جدول نسبت به خانه‌های مجاور، به خصوص بین هر یک از محدوده‌های تراکم جمعیتی، برآورده نشده است. همچنین یادآوری می‌شود که تعداد کل سفرهای به دست آمده از مقادیر تعدیل شده جدول با این روش برای هر دسته از خانوارها مساوی یا نزدیک به تعداد سفرهای واقعی مشاهده شده برای همان دسته از خانوار نبوده و تفاوت زیادی دارد [۶].

تا حدودی مدل بهبود می‌یافت، اما باز هم مدل موردنظر در انطباق با واقعیت دارای محدودیت‌ها و نواقصی بود. در جدول ۴، ۵ و ۶ مقادیر نرخ سفر تعدیل شده با استفاده از روش تحلیل واریانس نشان داده شده است. همان‌طور که مشاهده می‌شود، مقادیر نرخ سفر تعدیل یافته با استفاده از روش تحلیل واریانس، به مقادیر به دست آمده از آماربرداری نزدیک نبوده و همچنین الگوی مورد انتظار یعنی

جدول ۱. نرخ سفر اولیه برای محدوده تراکم جمعیتی کم

تعداد اعضای خانواده	تعداد وسایل نقلیه به ازای هر خانوار		
	۰	۱	۲+
۱	۱/۷۸	۱	-
۲	۴/۵۵	۵/۲۶	-
۳	۵/۱۴	۶/۶۹	۹/۵۰
۴	۶/۲۵	۷/۹۴	۸/۰۶
۵	۶/۶۴	۸/۱۴	۹/۷۵
۶	۷/۵	۸/۶۴	۹/۲۴
۷+	۷/۶۶	۹/۵۰	۱۲/۲۳

جدول ۲. نرخ سفر اولیه برای محدوده تراکم جمعیتی متوسط

تعداد اعضای خانواده	تعداد وسایل نقلیه به ازای هر خانوار		
	۰	۱	۲+
۱	۱/۶۷	--	-
۲	۴/۳۳	۵/۶۳	-
۳	۴/۶۹	۵/۰۰	-
۴	۵/۵۶	۶/۶۹	۱۰/۶۷
۵	۶/۰۲	۷/۴۸	۷/۵۷
۶	۷/۳۰	۹/۰۳	۹/۸۶
۷+	۷/۰۰	۷/۸۹	۱۰/۶۹

جدول ۳. نرخ سفر اولیه برای محدوده تراکم جمعیتی زیاد

تعداد اعضای خانواده	تعداد وسایل نقلیه به ازای هر خانوار		
	۰	۱	۲+
۱	۲/۲۷	-	-
۲	۴/۵۰	۴/۴۸	۷/۰۰
۳	۴/۹۳	۵/۶۳	۵/۳۳
۴	۶/۰۳	۷/۳۸	۷/۲
۵	۶/۰۳	۷/۵۶	۱۱/۲۷
۶	۶/۸۴	۸/۷۲	۹/۰۰
۷+	۶/۹۷	۹/۰۸	۱۲/۶۸

استفاده از بهینه‌سازی فازی در تعدیل مقادیر نرخ‌های سفر جداول دسته بندی ...

جدول ۴: نرخ سفر تعدیل شده با روش تحلیل واریانس برای محدوده تراکم جمعیتی کم

تعداد اعضای خانواده	تعداد وسایل نقلیه به ازای هر خانوار		
	۰	۱	۲+
۱	۰/۵	۲/۰۷	۴/۴۱
۲	۳/۳۴	۴/۹۱	۷/۲۵
۳	۴/۵۵	۵/۱۲	۷/۴۶
۴	۴/۸۰	۶/۳۷	۸/۷۱
۵	۵/۲۹	۶/۸۶	۹/۲۰
۶	۶/۶۸	۸/۲۵	۱۰/۵۹
۷+	۶/۵۴	۸/۱۱	۱۰/۴۵

جدول ۵: نرخ سفر تعدیل شده با روش تحلیل واریانس برای محدوده تراکم جمعیتی متوسط

تعداد اعضای خانواده	تعداد وسایل نقلیه به ازای هر خانوار		
	۰	۱	۲+
۱	۱/۳۹	۳/۳۵	۵/۱۸
۲	۴/۳۱	۶/۲۷	۸/۱۰
۳	۵/۱۳	۷/۰۹	۸/۹۲
۴	۳/۳۶	۸/۳۲	۱۰/۱۵
۵	۷/۰۴	۹/۰۰	۱۰/۸۳
۶	۷/۶۹	۶/۶۵	۱۱/۴۸
۷+	۸/۳۲	۱۰/۲۸	۱۲/۱۱

جدول ۶: نرخ سفر تعدیل شده با روش تحلیل واریانس برای محدوده تراکم جمعیتی زیاد

تعداد اعضای خانواده	تعداد وسایل نقلیه به ازای هر خانوار		
	۰	۱	۲+
۱	۱/۲۶	۳/۳۵	۵/۹۹
۲	۳/۵۰	۵/۵۹	۸/۲۳
۳	۴/۰۷	۶/۱۶	۸/۸۰
۴	۵/۳۷	۷/۴۶	۱۰/۱۰
۵	۵/۷۷	۷/۸۶	۱۰/۵۰
۶	۶/۶۶	۸/۷۵	۱۱/۳۹
۷+	۷/۳۴	۹/۴۳	۱۲/۰۷

۳-۱ اصول روش پیشنهادی

در روش بهینه‌سازی فازی، مقادیر نرخ سفر جداول با استفاده از روابط و محدودیت‌هایی تصحیح می‌شوند که این روابط و محدودیت‌ها، همان انتظارات از نرخ‌های سفر است. این کار توسط روش برنامه‌ریزی خطی انجام می‌گیرد. مسئله تعدیل با این روش با توجه به شرایط زیر شکل داده می‌شود [5]:

شرط اول: مقادیر تعدیل یافته، باید به مقادیر به دست آمده از آماربرداری نزدیک باشند.

شرط دوم: مقادیر تعدیل یافته باید الگوی مورد انتظار را در خصوص روند کلی بین داده‌های جدول برآورده کند. این شرط شامل دو قسمت است، یعنی بایستی الگوی مورد انتظار در خصوص روابط بین خانه‌های جداول در هر یک از محدوده‌های تعریفی متغیر سوم و همچنین برای هر یک از خانه‌های یکسان محدوده‌های تعریفی متغیر سوم تأمین شود.

(۴) شرط سوم: تعادل کلیه سفر (های) به دست آمده از مقادیر تعدیل شده جدول برای هر دسته از خانوارها، بایستی مساوی یا نزدیک به تعداد سفرهای واقعی مشاهده شده برای همان دسته از خانوار باشد.

برای تعریف و شکل‌دهی ساختار مسئله، پارامترهای مسئله به صورت زیر معرفی و تعریف می‌شود [5]:

A_{ij} = مجموعه فازی «نزدیک به مقدار a_{ij} » که در آن مقدار نرخ سفر به دست آمده از آماربرداری است.

X_{ij} = نرخ سفر تعدیل شده (مجهول مسئله).

R_k = مجموعه‌ی روابط فازی که نشان دهنده روابط بین مقادیر انتخاب شده X_{ij} ها است.

$F_{A_{ij}}(x_{ij})$ = درجه عضویتی که در آن x_{ij} ، حالت نزدیک بودن به مقدار مشاهده شده a_{ij} را برآورده می‌کند.

$F_{R_k}(x_{ij})$ = درجه عضویتی که در آن مجموعه مقادیر انتخاب شده x_{ij} ، رابطه فازی R_k را برآورده می‌کند.

n_{ij} = تعداد خانواده‌های دسته (i,j) ، یا خانه (i,j) .

t_{ij} = تعداد سفرهای مشاهده شده برای دسته (i,j) در آماربرداری.

با عنایت به تعاریف فوق مدل بهینه‌سازی فازی به صورت زیر فرمول‌بندی می‌شود:

تابع هدف Maximize F

با محدودیت‌های زیر:

(۱) تابع عضویت A_{ij} باید به مقادیر a_{ij} نزدیک باشد:

$$F_{A_{ij}}(x_{ij}) \geq F \quad (1) \text{ برای همه } (i,j) \text{ ها}$$

(۲) برای نشان دادن شرط دوم با روابط فازی، رابطه بین مقادیر همسایه $(X_{i,j} - X_{i-1,j})$ و همچنین رابطه بین خانه‌های یکسان در محدوده‌های تعریفی متغیر سوم به صورت ساده و براساس یک مفهوم زبانی مانند «تا اندازه‌ای بزرگ‌تر» یا «زیاد بزرگ‌تر» تعریف می‌شود. این مورد با استفاده از توابع عضویت برای مجموعه فازی موردنظر به صورت زیر قابل فرمول‌بندی است:

$$F \text{ «زیاد بزرگ‌تر» یا } F \text{ «تا اندازه‌ای بزرگ‌تر»} \\ (X_{i,j} - X_{i-1,j}) \geq F$$

(۳) برای تأمین شرط تعادل تعداد سفرهای مشاهده شده و تخمین زده شده برای دسته‌های خاص خانواده، باید رابطه زیر برای خانه‌های (i,j) برآورده شود:

$$X_{ij} * n_{ij} \approx t_{ij} \quad (3)$$

که می‌توان آن را به صورت فرم محدودیت فازی زیر استفاده کرد:

مسئله بهینه‌سازی بالا باید برای F و X_{ij} هر یک از جداول حل شود. به علت خطی فرض شدن توابع عضویت (مثلثی شکل)، مسئله به صورت مسئله برنامه‌ریزی خطی در می‌آید. مقدار به دست آمده F ، حداقل درجه عضویت بین مجموعه‌های فازی تعریف شده برای برآورده کردن X_{ij} است. بنابراین بیشینه کردن مقدار F به معنی تعدیل مقادیر جدول به مقادیر مشاهده شده است، به طوری که محدودیت‌های موردنظر را برآورده کند. اگر مسئله قابل حل نباشد، در این صورت جواب در بین محدوده تعریف شده توسط توابع عضویت قرار ندارد. بنابراین برای رسیدن به جواب باید گستره توابع عضویت افزایش یابد.

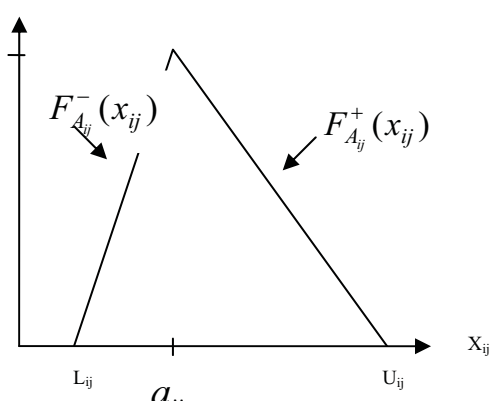
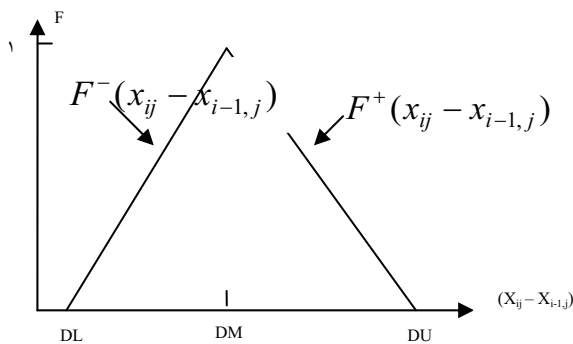
۳-۲ گام‌های محاسباتی

گام (۱) ساخت تابع عضویت برای شرط نزدیکی مقادیر تعدیل یافته به مقادیر مشاهده شده:

در شکل شماره ۱ تابع عضویت مربوط به این شرط با مقدار میانی a_{ij} و محدوده بین L_{ij} به عنوان حد پائین و U_{ij} به عنوان حد بالا، نشان داده شده است. تابع عضویت مثلثی به عنوان شرط اولیه لازم نیست، بلکه در صورت نبود اطلاعات کافی، این تابع یک فرض منطقی است و در اغلب مسایل بهینه‌سازی استفاده می‌شود که در آن a_{ij} نرخ سفر مشاهده شده یا عددی نزدیک آن بنا

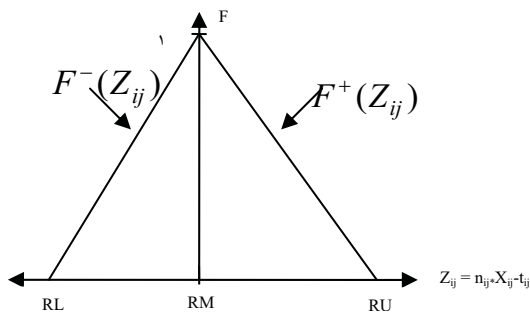
گام ۳) ساخت تابع عضویت برای شرط نزدیکی تعداد سفرهای مشاهده شده و برآورد شده:

این شرط نشان‌دهنده نزدیک بودن تفاوت بین t_{ij} و $(n_{ij} * X_{ij})$ است. به عبارت دیگر درجه عضویت بیشینه مقدار تفاوت بین این دو $(Z_{ij} = [(n_{ij} * X_{ij}) - t_{ij}])$ باید نزدیک صفر باشد. این شرط باید برای همه جفت‌های (i, j) یا مجموعه انتخابی از زوج‌های (i, j) امتحان شود. شکل شماره ۳ تابع عضویت مجموعه فازی تفاوت مجاز بین تعداد سفر تخمین زده شده با تعداد سفر واقعی را نشان می‌دهد، مقدار میانی مثلث (RM) برابر صفر است و حد پایین و بالا به ترتیب RL و RU است.



شکل ۱. تابع عضویت شرط نزدیکی مقادیر تعدیل یافته به مقادیر مشاهده شده

شکل ۲. تابع عضویت مثلثی برای شرط وجود الگوی مورد انتظار در بین داده‌های جدول



شکل ۳. تابع عضویت شرط نزدیکی تعداد سفرهای مشاهده شده و برآورد شده

گام ۴) حل مسئله بهینه‌سازی مدل بهینه‌سازی با هدف بیشینه کردن مقدار F و برآورده شدن محدودیت‌های تعریف شده در بالا باید فرمول‌بندی شود. این مسئله، یک مسئله برنامه‌ریزی خطی استاندارد بوده و با استفاده از بسته‌های نرم‌افزاری برنامه‌ریزی خطی حل می‌شود. با توجه به

به نظر متخصص، و مقادیر L_{ij} و U_{ij} ، کمینه و بیشینه نرخ سفر مشاهده شده برای آن دسته از خانواده است.

گام ۲) ساخت تابع عضویت برای شرط وجود الگوی مورد انتظار در بین داده‌های جدول:

این شرط الگوی مورد انتظار مقادیر را در جدول نشان می‌دهد. به عنوان مثال با فرض تعداد اعضای خانواده و میزان مالکیت وسیله نقلیه به عنوان متغیر، انتظار می‌رود که مقادیر نرخ‌های سفر با افزایش مقدار هر یک از این متغیرها افزایش یابند. همچنین تغییرات معنادار مقادیر نرخ سفر خانه‌های یکسان در هر یک از محدوده‌های تعریفی متغیر سوم نیز انتظار می‌رود. تعیین میزان این افزایش و مقدار آن در جهت‌های مختلف به نظر متخصص موردنظر بستگی دارد. با توجه به این موضوع، تابع عضویت برای این شرط با مفهوم «تا اندازه‌ای بزرگ‌تر از صفر» یا «بسیار بزرگ‌تر از صفر» تعریف می‌شود. این تابع نشان‌دهنده مطلوب بودن تفاوت نسبی بین دو خانه تعدیل یافته نزدیک به هم یا یکسان در جداول مختلف است. در شکل شماره ۲، تابع عضویت مربوط به این شرط نشان داده شده است.

در این شکل مقدار میانی (DM)، میزان تفاوت بسیار منطقی بین دو مقدار است و مقدار حد پائین (DL)، به عنوان کمینه میزان تفاوت قابل قبول و مقدار حد بالا (DU)، به عنوان بیشینه میزان تفاوت قابل قبول است. تابع عضویت برای نمایش الگوی افزایشی مقادیر در جهت افقی (بین $X_{i,j-1}$ و $X_{i,j}$) و در جهت عمودی (بین $X_{i-1,j}$ و $X_{i,j}$) و همچنین الگوی روند تغییرات خانه‌های یکسان در محدوده‌های تعریفی متغیر سوم تعریف می‌شود.

تابع عضویت مربوط به روند افزایش سطری با مقادیر $DU=2/99$, $DM=1/14$ و $DL=0/16$ و برای نواحی با تراکم جمعیتی زیاد، تابع عضویت مربوط به روند افزایش ستونی با مقادیر $DU=3/71$, $DM=1/96$ و $DL=0$ و تابع عضویت مربوط به روند افزایش سطری با مقادیر $DU=4/07$, $DM=1/35$ و $DL=0$ و تشکیل شد. الگوی تغییرات نرخ سفر بین نواحی محدوده تراکم جمعیتی کم با نواحی محدوده تراکم جمعیتی متوسط، روند افزایشی داشته و برای آن $DU=2/18$, $DM=0/91$ و $DL=0/11$ است. الگوی تغییرات نرخ سفر بین نواحی محدوده تراکم جمعیتی پایین با نواحی محدوده تراکم جمعیتی بالا، روند افزایشی داشته و برای آن $DU=3/70$, $DM=0/89$ و $DL=0/01$ است. الگوی تغییرات نرخ سفر بین نواحی محدوده تراکم جمعیتی متوسط با نواحی محدوده تراکم جمعیتی زیاد، روند کاهشی داشته و برای آن $DU=-4/17$, $DM=-0/79$ و $DL=-0/05$ است.

- برای شرط سوم مقدار $RM=0$ در نظر گرفته شد. تعیین مقدار RU و RL ، به دقت کار آماربرداری و یکنواختی نمونه آماری و همچنین به قضاوت متخصص از اعداد جدول بستگی دارد. هر قدر جدول نرخ سفر اولیه با دقت بیشتر تهیه شده باشد، در این صورت این مقادیر را می توان کمتر فرض کرد. با توجه به تأثیر زیاد این شرط در جواب حاصله، مقدار RU و RL به عنوان بیشینه مقدار خطای قابل قبول، برابر 5 درصد میزان سفر تولید شده در هر دسته در نظر گرفته شد.

4. تعدیل نرخ های سفر اولیه

با استفاده از توابع عضویت تعریف شده در بالا، برای هر دسته از خانوارها در هر یک از جداول، روابط بین مقادیر X_{ij} و F_{ij} برای هر یک از شرایط مسئله محاسبه و مدل برنامه ریزی خطی تشکیل می شود. برای نمونه، مدل برنامه ریزی خطی ساده شده برای خانواده سه نفره با مالکیت یک وسیله نقلیه برای محدوده تراکم جمعیتی متوسط به صورت زیر است.

Maximize F
Subject to

- 1) $X_{32} + 10.31 F_{32} \leq 17$
- 2) $X_{32} - 4.69 F_{32} \geq 2$
- 3) $X_{32} + 1.33 F_{32} \leq 8.14$
- 4) $X_{32} - 1.48 F_{32} \geq 5.33$
- 5) $X_{32} + 1.15 F_{32} \leq 8.39$

موارد بیان شده، فرآیند بهینه سازی جداول اولیه نرخ سفر با ساخت توابع عضویت مربوط به شرایط تعریفی در بالا به شرح زیر، انجام می گیرد:

- تابع عضویت شرط نزدیکی مقادیر تعدیل یافته به مقادیر مشاهده شده با فرض a_{ij} برابر نرخ سفر به دست آمده از آماربرداری و L_{ij} و U_{ij} به ترتیب کمینه و بیشینه نرخ سفر مشاهده شده در آن دسته از خانواده برای هر یک از خانه های جداول تشکیل می شود. برای خانه های بدون مقدار و همچنین خانه های با نمونه آماری برابر یک، از تابع عضویت خانه سمت چپ آن استفاده شده است.

- شرط دوم الگوی مورد انتظار در خصوص روند کلی بین داده های جدول را بیان می کند. این الگو در خصوص روابط بین خانه های جداول در هر یک از محدوده های تعریفی متغیر سوم الگوی افزایشی است. به دلیل نقش مهم وسیله نقلیه در ایجاد سفر در کشورمان، الگوی افزایشی بین مقادیر سطری و ستونی جداول جداگانه در نظر گرفته شد (علت آن بیشتر بودن میزان افزایش نرخ سفر با افزایش میزان مالکیت وسیله نقلیه نسبت به افزایش تعداد اعضای خانواده است). در خصوص روند تغییرات نرخ سفر تولید شده توسط خانوار در اثر تغییرات تراکم جمعیتی ناحیه الگوی زیر نتیجه گیری شد [6]:

- نرخ سفر تولید شده توسط خانواده های موجود در نواحی با تراکم جمعیتی متوسط از خانواده های موجود در نواحی با تراکم جمعیتی کم و زیاد بیشتر است.

- نرخ سفر تولید شده توسط خانواده های موجود در نواحی با تراکم جمعیتی زیاد از خانواده های موجود در نواحی با تراکم جمعیتی کم بیشتر است.

برای به دست آوردن پارامترهای تعریف شده در ساختار تابع عضویت، مقدار تفاوت بین خانه های مجاور سطری و ستونی و خانه های یکسان در جداول مختلف جداگانه به دست آمدند (در این مورد خانه هایی که مقدار نرخ سفر اولیه آنها غیرطبیعی بود، در نظر گرفته نشدند). سپس مقادیر منفی از این مجموعه حذف شد. در نهایت برای نواحی با تراکم جمعیتی کم، تابع عضویت مربوط به روند افزایش ستونی با مقادیر $DU=3/98$, $DM=1/45$ و $DL=0$ و تابع عضویت مربوط به روند افزایش سطری با مقادیر $DU=2/29$, $DM=1/28$ و $DL=0/36$ ، برای نواحی با تراکم جمعیتی متوسط، تابع عضویت مربوط به روند افزایش ستونی با مقادیر $DU=2/81$, $DM=1/48$ و $DL=0$ و

متوسط و زیاد به ترتیب برابر ۳/۹۸ درصد و ۶/۴۵ درصد است که قابل قبول است. بنابراین ملاحظه می‌شود که این روش می‌تواند به صورت ساده و منطقی نرخ‌های تولید سفر مربوط به هر دسته از خانوار را تعدیل کند. برای مقایسه و همچنین نشان دادن قدرت و اعتبار روش تعدیل فازی در مقابل روش تحلیل واریانس، علاوه بر موارد قبلی یاد شده در قسمت تعریف مسئله، می‌توان به ضریب برازش خطی (R^2) بین مقادیر نرخ سفر تعدیل شده با روش بهینه‌سازی فازی و روش تحلیل واریانس با مقادیر نرخ سفر اولیه، که به ترتیب برای محدوده تراکم جمعیتی کم برابر ۰/۸۷ و ۰/۹۱، برای محدوده تراکم جمعیتی متوسط برابر ۰/۹۱ و ۰/۹۰، برای محدوده تراکم جمعیتی زیاد ۰/۹۴ و ۰/۷۸ است، اشاره کرد. دلایل یاد شده نشان‌دهنده بهتر بودن روش بهینه‌سازی فازی در برابر روش تحلیل واریانس برای حالت سه بعدی مدل دسته‌بندی متقاطع است [۶].

۶. سپاسگزاری

از دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) به دلیل حمایت از این مطالعه، و نیز از مرکز مطالعات و تحقیقات حمل و نقل دانشگاه صنعتی شریف برای در اختیار گذاشتن آمار مربوط به این تحقیق، نهایت سپاس را داریم.

$$6) X_{32} - 0.98 F_{32} \geq 5.56$$

$$7) X_{32} + 1.27 F_{32} \leq 7.36$$

$$8) X_{32} - 0.8 F_{32} \geq 5.29$$

$$9) X_{32} + 3.38 F_{32} \leq 9.98$$

$$10) X_{32} - 0.74 F_{32} \geq 5.86$$

$$11) 45 X_{32} + 15.05 F_{32} \leq 316.05$$

$$12) 45 X_{32} - 15.05 F_{32} \geq 285.95$$

مدل برنامه‌ریزی خطی فوق با استفاده از نرم افزار Lindo حل شده، و برای هر دسته از خانوار مقادیر بهینه X و F به دست می‌آید. در جداول ۷، ۸ و ۹ نرخ سفر تعدیل شده نشان داده شده است.

۵. نتیجه‌گیری

در جداول ۱۰، ۱۱ و ۱۲، تعداد سفر تولید شده توسط خانوارها در روز تعدیل، قبل و بعد از آن برای هر یک از محدوده‌های تراکم جمعیتی نشان داده شده است. همان‌طور که ملاحظه می‌شود، تفاوت بین میزان سفر آماربرداری شده و میزان سفر تخمین زده شده با استفاده از جدول دسته‌بندی متقاطع تعدیل شده، بسیار کم است. مقایسه تعداد کل سفرهای مشاهده شده، برای محدوده تراکم جمعیتی کم (۵۲۸۴)، با تعداد کل سفرهای تخمین زده شده برای این محدوده (۵۴۸۸)، تفاوتی حدود ۳/۸۶ درصد را نشان می‌دهد، این تفاوت برای محدوده‌های با تراکم جمعیتی

جدول ۷. نرخ سفر تعدیل شده برای محدوده تراکم جمعیتی پایین

تعداد اعضای خانواده	تعداد وسایل نقلیه به ازای هر خانوار		
	۰	۱	۲+
۱	۱/۶۷	۱/۹۴	۱/۹۹
۲	۳/۹۱	۴/۲۰	۴/۲۵
۳	۴/۷۹	۵/۱۸	۵/۹۸
۴	۵/۶۸	۶/۷۴	۸/۲۰
۵	۶/۲۵	۷/۶۴	۸/۶۳
۶	۷/۳۷	۸/۹۹	۱۰/۰۱
۷+	۷/۷۹	۹/۳۹	۱۰/۹۱

جدول ۸. نرخ سفر تعدیل شده برای محدوده تراکم جمعیتی متوسط

تعداد اعضای خانواده	تعداد وسایل نقلیه به ازای هر خانوار		
	۰	۱	۲+
۱	۲/۳۶	۳/۷۲	۴/۱۵
۲	۴/۷۳	۵/۴۰	۶/۲۱
۳	۵/۳۳	۶/۵۶	۸/۱۲
۴	۶/۴۶	۸/۰۵	۸/۴۱
۵	۶/۸۸	۸/۴۴	۱۰/۹۱
۶	۷/۷۵	۹/۱۶	۱۱/۰۸
۷+	۸/۰۰	۹/۸۱	۱۲/۴۸

جدول ۹. نرخ سفر تعدیل شده برای محدوده تراکم جمعیتی زیاد

تعداد اعضای خانواده	تعداد وسایل نقلیه به ازای هر خانوار		
	۰	۱	۲+
۱	۲/۳۰	۳/۴۳	۴/۰۹
۲	۴/۵۲	۴/۶۹	۶/۰۳
۳	۵/۰۹	۵/۸۱	۶/۰۶
۴	۶/۱۷	۷/۵۰	۸/۲۴
۵	۶/۳۲	۷/۸۵	۱۰/۹۱
۶	۷/۳۸	۹/۱۱	۱۰/۹۴
۷+	۷/۸۰	۹/۴۹	۱۲/۳۵

جدول ۱۰. تعداد سفر مشاهده شده و برآورد شده برای محدوده تراکم جمعیتی کم

تعداد اعضای خانواده	تعداد وسایل نقلیه به ازای هر خانوار								
	۰			۱			۲+		
	مشاهده	برآورد	خطا(%)	مشاهده	برآورد	خطا(%)	مشاهده	برآورد	خطا(%)
۱	۱۰	۱۰	۰	-	-	-	-	-	-
۲	۲۱۲	۱۹۲	۹/۴	۴۵	۳۴	۲۴/۴	-	-	-
۳	۳۶۱	۳۶۹	۲/۲	۵۰	۵۲	۴	-	-	-
۴	۶۳۴	۶۴۸	۲/۲	۳۰۱	۳۰۳	۰/۶	۳۲	۲۵	۱۲/۹
۵	۷۹۴	۸۲۵	۳/۹	۳۷۴	۳۸۲	۲/۱	۵۳	۶۰	۱۳/۲
۶	۷۷۴	۷۸۱	۱	۳۳۴	۳۳۳	۰/۳	۶۹	۷۰	۱/۴
۷+	۵۸۱	۶۴۷	۱۱/۴	۴۸۹	۵۸۲	۱۹	۱۷۱	۱۷۵	۲.۳

جدول ۱۱. تعداد سفر مشاهده شده و برآورد شده برای محدوده‌ی با تراکم جمعیتی متوسط

تعداد اعضای خانواده	تعداد وسایل نقلیه به ازای هر خانوار								
	۰			۱			۲+		
	مشاهده	برآورد	خطا(%)	مشاهده	برآورد	خطا(%)	مشاهده	برآورد	خطا(%)
۱	۳۲	۴۲	۳۱/۲	۱	۴	-	-	-	-
۲	۷۳۷	۷۶۶	۳/۹	۱۶۳	۱۶۷	۲/۵	-	-	-
۳	۱۰۷۵	۱۱۱۴	۳/۶	۳۰۱	۲۹۵	۲	۳۸	۳۲	۱۵/۸
۴	۱۹۸۰	۲۰۴۸	۳/۴	۷۸۶	۷۹۷	۱/۴	۱۴۵	۱۵۱	۴/۱
۵	۱۴۶۷	۱۵۲۰	۳/۶	۱۲۰۴	۱۲۴۹	۳/۷	۲۳۴	۲۶۲	۱۲
۶	۱۳۸۷	۱۴۳۴	۳/۴	۱۰۲۰	۱۰۸۱	۶	۲۳۱	۲۷۷	۲۰
۷+	۱۵۷۷	۱۶۴۸	۴/۵	۱۱۶۹	۱۲۰۷	۳/۳	۳۶۷	۳۷۴	۱/۹

جدول ۱۲. تعداد سفر مشاهده شده و برآورد شده برای محدوده‌ی با تراکم جمعیتی زیاد

تعداد اعضای خانواده	تعداد وسایل نقلیه به ازای هر خانوار								
	۰			۱			۲+		
	مشاهده	برآورد	خطا(%)	مشاهده	برآورد	خطا(%)	مشاهده	برآورد	خطا(%)
۱	۶۸	۶۹	۱/۵	-	-	-	-	-	-
۲	۶۵۷	۶۶۰	۰/۵	۱۲۷	۱۶۷	۳۱/۵	۷	۶	۱۴/۳
۳	۹۸۵	۱۰۱۸	۳/۴	۳۲۱	۳۳۱	۳/۱	۱۶	۱۸	۱۲/۵
۴	۱۳۶۸	۱۴۰۱	۲/۴	۵۳۹	۵۴۸	۱/۷	۷۲	۸۲	۱۳/۹
۵	۱۳۰۹	۱۵۲۰	۱۶/۱	۹۳۰	۹۶۶	۳/۹	۱۶۹	۱۶۴	۳
۶	۱۲۳۸	۱۳۳۶	۷/۹	۱۰۰۳	۱۰۴۸	۴/۵	۱۸۹	۲۳۰	۲۱/۷
۷+	۱۵۶۱	۱۷۴۷	۱۱/۹	۱۸۵۲	۱۹۳۶	۴/۵	۴۶۹	۴۵۷	۲/۶

۷. منابع

4. Stopher, P.R. and McDonald, K.G., "Trip generation by cross – classification: an alternative methodology", TRR 944.[n.d.]

5.Kikuchi, Sh., Rhee, J. "Adjustment of trip rates in the cross – classification table using fuzzy optimization method", TRB2003, Annual Meeting.

۶. رضائی، ر. (۱۳۸۴) "بکارگیری منطق فازی در مدل‌های ایجاد سفر"، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، مهندسی عمران، گرایش مهندسی و برنامه‌ریزی حمل‌ونقل، قزوین "دانشگاه بین‌المللی امام خمینی(ره).

۱. سید حسینی، م. (۱۳۸۰) "برنامه‌ریزی مهندسی حمل‌ونقل و تحلیل جابجایی مواد"، تهران: دانشگاه علم و صنعت ایران.

2. Ortúzar, J. D.D., Willumsen, L.G. (1998) "Modelling transport", Second Edition, London: John Wiley and Sons Ltd.

۳. پژوهشکده حمل و نقل و مرکز مطالعات و تحقیقات حمل و نقل، دانشگاه صنعتی شریف (۱۳۷۹) "مطالعات جامع حمل‌ونقل شیراز، مدل‌های تولید و جذب سفر"، تهران: دانشگاه صنعتی شریف.

Application of the Fuzzy Optimization Method to the Adjustment of Trip Rates of the Multiple Cross-Classification Tables

A. A. Rassafi, Assistant Professor, Faculty of Engineering, Imam Khomeini International University, Qazvin, Iran.

R. Rezaei, M.Sc., Faculty of Engineering, Imam Khomeini International University, Qazvin, Iran.

E-mail: info@rasafi.ir

ABSTRACT

The estimation of urban trips generated by each traffic zone in future is a crucial stage of urban transportation planning. In trip generation models, the relationship among the socio-economic characteristics of the region under study, the land-use features, and the transportation demand is analyzed. In order to predict the rate of trip generation (number of per capita or household trips generated), regression models are widely used. These models have been introduced based on theoretical framework of econometrics. However, cross-classification table is an alternative simple approach for predicting these rates. In this method families are categorized based on their common characteristics. The tables that are used for future prediction can be classified based on different trip purposes.

Cross-classification tables can be used in two or more dimensional layout. In a two dimensional cross-classification table, the rate of daily trips produced per household is estimated for the categories created by only two variables (generally household size and car ownership). In multiple cross-classification tables, more than two (generally three) variables are used to categorize the people in different groups (table cells herein) and then estimate the produced household trip rates. In this paper the three variables are household size, car ownership and density. Like any other model, matching the reality (having reasonable rates herein,) is a main problem during the model development. The traditional method of trip rate adjustment in a cross-classification table is the ANOVA method. In this method, the rate in each table cell is modified by the average deviation of the relevant row and column of that cell. Although this modification to some extent improves the calculated rates, it does not necessarily lead to reasonable values comparing with neighboring cell rates.

The trip rates for each category are achieved from the observed data. Sometimes these calculated rates do not show the expected trip pattern. For example a single man (as a one person family) without a car, that seems to have less trip rate than a five person family with two cars, has a more rate. Therefore, this irregularity should be modified.

This paper uses fuzzy linear programming method for adjusting the values of the multiple cross-classification tables. In this method the understanding and judgment of experts is applied to make the adjusted rates as close as possible to the reasonable values. In this method, trip rates of table cells are modified using the relations and the constraints that are obtained from the exceptions of transportation analysts regarding trip rates. The resulting fuzzy models are solved using "LINDO" package software. Comparing the results shows that there is no significant difference between the rates before and after adjustment for each density category. The total number of observed trips differs from that of adjusted trips only about %5 on the average for the three density categories, which is acceptable. As seen, this method modifies the rates for each category simply and reasonably. In order to compare, and

to show the reliability of the proposed method comparing to the ANOVA method, the coefficient of determination (R^2) is used too. The achieved coefficients reflect the same results as above. The paper is organized as follows: First, the multiple cross-classification model is introduced. Then the problem is defined and the principles based on which the rates are adjusted, are explained. Then the study uses real data from Mash had Transportation Comprehensive Study in order to reflect the influence of the proposed method comparing to traditional ANOVA method. Finally, the results, conclusions and references are presented. The acquired results show that fuzzy optimization method works better than analysis of variance method for multiple cross-classification tables.

Keywords: Trip generation, multiple cross - classification model, adjustment of trip rates, ANOVA, fuzzy linear programming