

2. Kontaktinformasjon

Navn:

Gjenta e-postadresse:

Resultat 1-4 fjernet, pga anonymisering

5. Firma/organisasjon (alfabetisk):

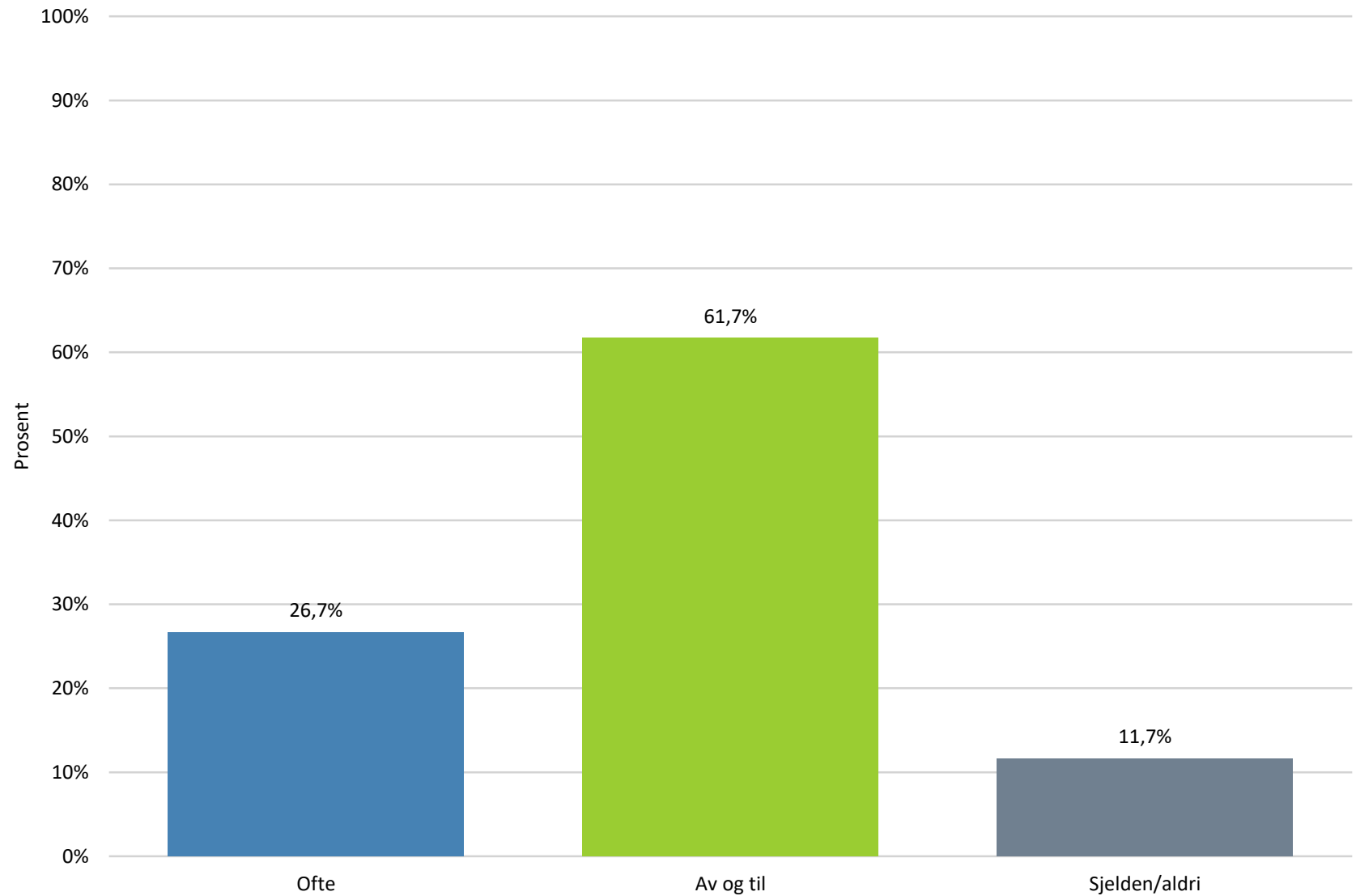
-
- Asplan Viak
-
- COWI
-
- Multiconsult
-
- Norconsult
-
- NTNU
-
- NTNU Trafikkteknisk senter
-
- Oslo kommune - Bymiljøetaten
-
- Rambøll
-
- Statens vegvesen
-
- Statens vegvesen - Vegdirektoratet
-
- Sweco
-
- Trondheim kommune
-
- Vianova
-
-
-

6. Lokasjon (alfabetisk):

- Bergen
- Bodø
- Drammen
- Tønsberg
- Hamar
- Kristiansand
- Lillehammer
- Oslo
- Region Nord
- Region Vest
- Sandvika
- Stavanger
- Tromsø
- Trondheim
- Tønsberg
- Ålesund

- Danmark

8. Hvor ofte bruker du SIDRA?



8. Hvor ofte bruker du SIDRA?

Navn	Prosent
Ofte	26,7%
Av og til	61,7%
Sjelden/aldri	11,7%
N	60

9. Beskriv kort hva slags opplæring du har gjennomført tilknyttet SIDRA.

Kurs ved Rahmi Akcelik i versjon 7.0. Innhold i 2 emner i NTNU. Brukt i master og prosjektoppgave. Praktisk erfaring.

Dagskurs via tidligere jobb

2-dagers kurs i 2013, ellers internopplæring i firma. Samt noe opplæring via fag på NTNU

Kurs

Noe undervisning i studier, litt mer bruk i masteroppgave, og <5 timer i jobbsammenheng.

Stort sett egenstudier/ prøve og feile og litt materiale fra Sidra

Utdanning (NTNU), opplæring internt i bedriften og via prosjekt/oppdrag. Kurs arrangert av utviklerne og NTNU ved store oppdateringer.

Internt i bedriften, og hatt kurset til Arvid i Trondheim.

Lærte SIDRA på NTNU i kurset til Arvid.

Samtaler med andre i bedriften, slå opp i brukermanualen, og prøving på egenhånd.

Fag på NTNU, samt kurs med utviklere.

Brukermøte, bruk i prosjekt

Jeg har vært på Workshop med Akcelik i 2016, og jeg har lest brukerveiledningene. Ellers har jeg fått opplæring internt i Multiconsult.

Kun gjennom oppdrag.

Opplæring i forbindelse med undervisning i faget Trafikkavvikling og ITS. Etter dette har jeg vært gjennom en litt mer grundig opplæring, via treningsoppgaver gitt på seminar/kurs om SIDRA, da bruk av SIDRA inngår som en del av arbeidet med min masteroppgave.

Hovedsakelig i forbindelse med prosjektoppgave og stud.ass jobb under utdanning på NTNU.

Trafikkmodeller og ITS på NTNU

Kurs

Jeg har blitt opplært av mine medarbeidere.

egen opplæring stort sett, manualer for programmet

3 kurs/workshop med R. Akçelik i regi av Arvid Aakre

+

Selvstudie med tutorials

9. Beskriv kort hva slags opplæring du har gjennomført tilknyttet SIDRA.

Var med på SIDRA workshop våren 2016.

Stort sett i utbyggingsprosjekter, hvor vi ser på om krysset tilknyttet aktuell utbygging håndterer nyskapt trafikkmengde. Bruker det også som en sjekk mot Aimsunberegninger.

Jeg har gått på EVU-kurset Trafikkmodeller og ITS hvor vi fikk opplæring i Sidra.
I tillegg har jeg tatt interne kurs i Statens vegvesen.

Gjennom fag på NTNU og kurset "Sidra Intersection 6 Update & Network model workshop" (2013)

Har kun benyttet det på et kurs jeg tok på NTNU

På kurs i regi av programutvikler

Penset innom programmet i masteroppgaven våren 2008. Deltok på "Introduction and intermediate training workshop" i Oslo 2011, "Two-day update & network model training workshop" i Bergen i 2013 og "Sidra Intersection Introduction Version 7 Update & Network Modelling Workshop" i Trondheim i 2016, alle i regi av Akcelic & Associates.

Lært opp av kollegaer, noe brukemanuel, mest tilbakemeldinger i prosjekter

Hadde noen timer under studiene, og hatt et kurs gjennom jobben for 5-6 år siden. Ellers fått tips fra gode kolleger.

Kurs på NTNU ifbm utdanning i 2007, og sidra kurs 7 ifbm med ny versjon i 2016

kurs på ntnu, kollega

Kurs i Sidra Intersection holdt av Sidra solutions og Arvid Aakre

Har deltatt på kursene som har blitt avholdt i Norge

Grunnopplæring NTNU

Kurs i regi av Arvid Aakre og SIDRA Solutions

To sertifiserte kurs/training workshops med Akcelik.

Opprinnelig lært gjennom sommerjobb i vegvesenet, samt gjennom fag på NTNU.
Videre læring gjennom oppdrag. Hjelpesfunksjonen i SIDRA har vært nyttig for videre læring ved behov.

Øvingsopplegg som student på NTNU.

Sett gjennom kursmateriale fra kurs i SIDRA INTERSECTION 7 på NTNU våren 2016.

Eksterne kurs arrangert av SIDRA/NTNU de siste 10 årene

9. Beskriv kort hva slags opplæring du har gjennomført tilknyttet SIDRA.

Kurs under skolegang og egenstudium under masteroppgave.

Internt

Kurs i forbindelse med utdanning ved NTNU, tilleggskurs etter noen år i arbeid.

Jeg har vært på noen kurs opp igjennom. Senest for to-tre år siden med Rahmi Akcelik når han var i Norge.

Minimal opplæring ved NTNU. Opplæring utover dette har skjedd gjennom erfaringsoverføring fra ansette her i Multiconsult. Ingen kurs.

NTNU, 1-2 brukermøter/kurs med SIDRA

EVU kurs i Trafikkmodeller og ITS ved NTNU

Masteroppgaven ved NTNU

SIDRA 7 Workshop i Trondheim 1. - 3. juni 2016 ved Rahmi Akcelik og Arvid Aakre

Et eller to kurs.

Kursene har vært knyttet til oppdatering av versjoner

Jeg har brukt Sidra siden 1997. Jeg har gjennom firmaene Scandiaconsult og Rambøll vært forhandler av Sidra i Norge i perioden 2000-2012. Har gjennomført kurs for brukere av Sidra i denne perioden. Bruker nå verktøyet av og til i oppdrag og leder medarbeidere som benytter verktøyet jevnlig.

Har bare benyttet SIDRA noen få ganger, men svarer på undersøkelsen likevel.

Opplæring:

- Egen opplæring.
- Internt, kolleger.
- Et todagers kurs i Oslo.

Kurs med Akcelik

Div kurs

Sidemandsoplæring i Cowi

Kurs i SIDRA Intersection 6.0 og 7.0 med Akcelik & Associates

SIDRA-kurs arbeid i prosjekter

Har deltatt på ulike kurs og jobbet sammen med utviklerne i året 2005/2006. Jeg har jevnlig kontakt med utviklermiljøet. Har vært ansvarlig for og arrangert en rekke kurs på SIDRA de siste 10-15 år.

9. Beskriv kort hva slags opplæring du har gjennomført tilknyttet SIDRA.

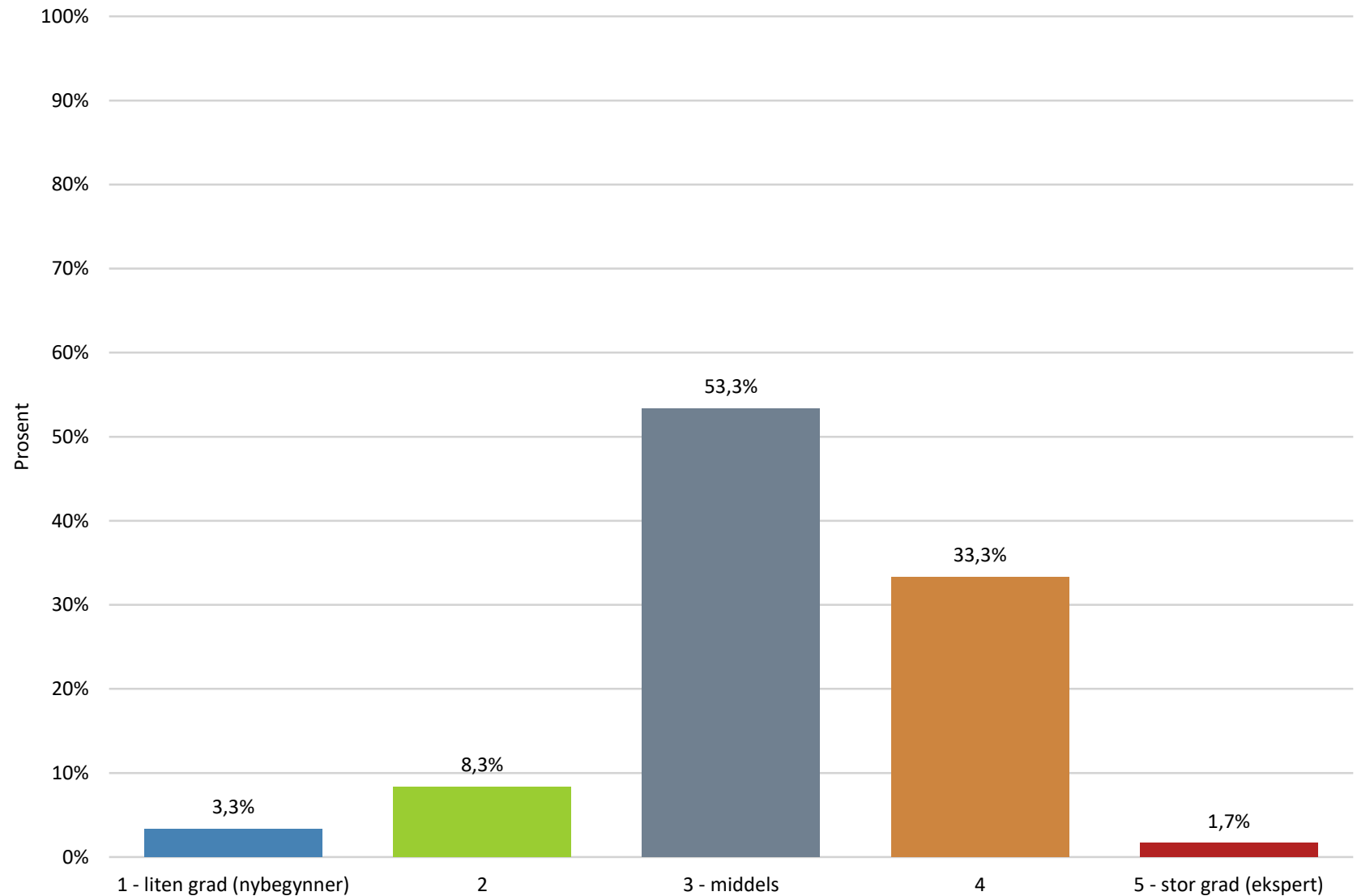
Kurs og kollegaer

Fag om transportmodeller på NTNU + div selvstudium.

liten formell opplæring, lært på prosjekt og av kollegaer, men erfaring/mer formell opplæring i lignende programmer (Linsig, junction 8)

Noe ved NTNU, kurs i SIDRA 6 og 7 ved Sidra Sollutions.

10. I hvilken grad har du kjennskap til programmet, og hvordan det virker? (kompetansenivå)



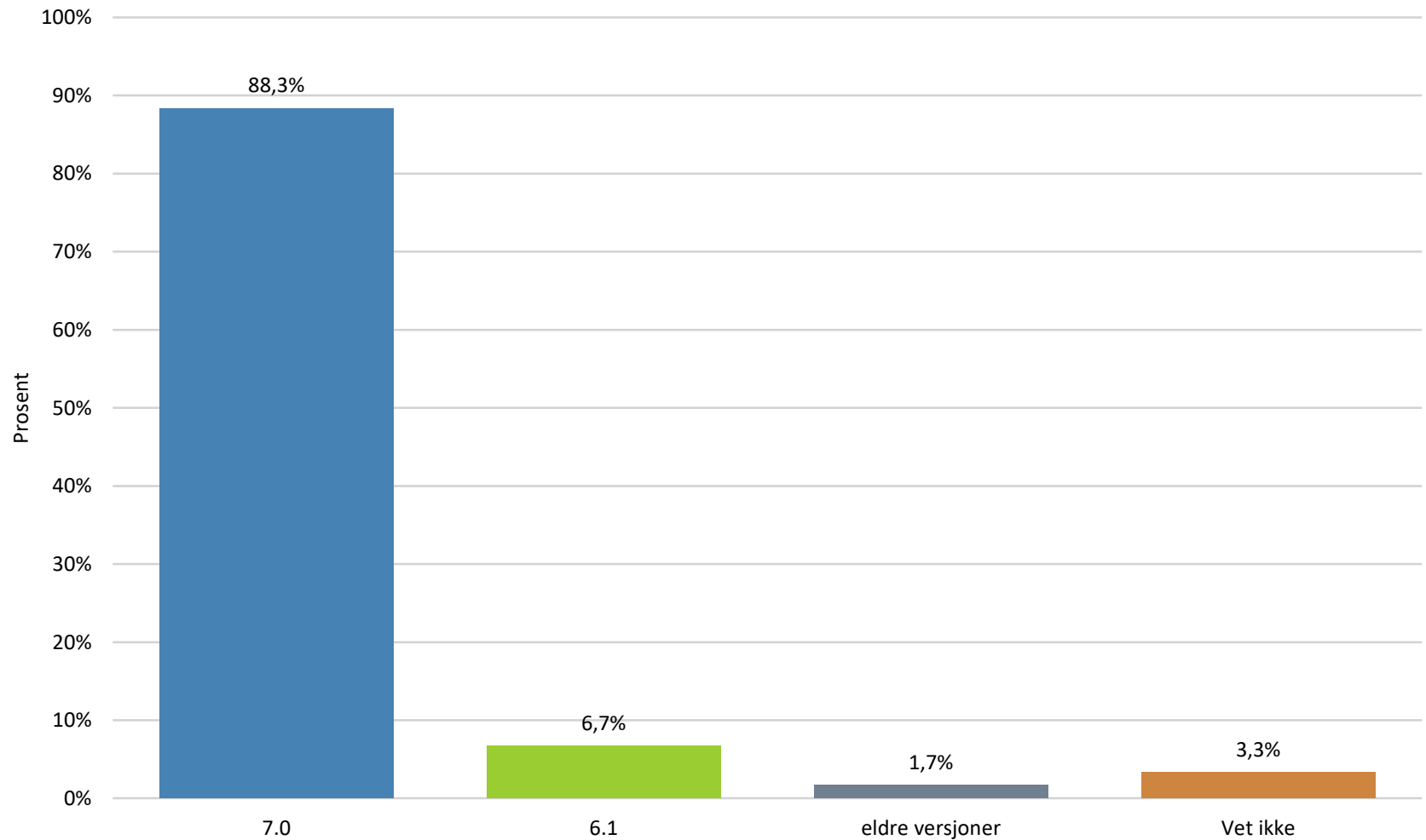
10. I hvilken grad har du kjennskap til programmet, og hvordan det virker? (kompetansenivå)

Navn	Prosent
1 - liten grad (nybegynner)	3,3%
2	8,3%
3 - middels	53,3%
4	33,3%
5 - stor grad (ekspert)	1,7%
N	60

11. Hvilken versjon av SIDRA bruker du nå?

Del 2: Generelt om SIDRA

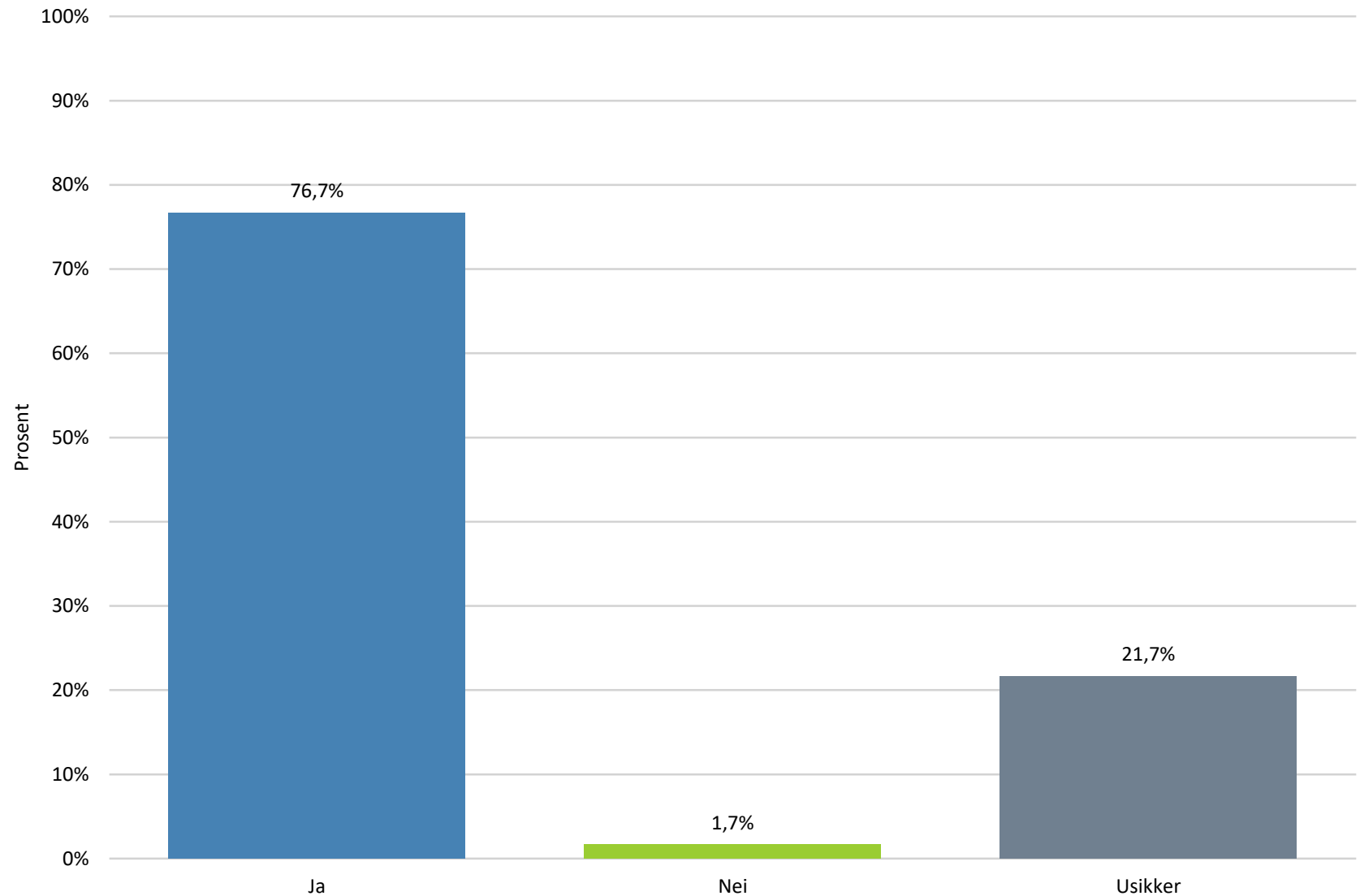
Nyeste versjon av SIDRA INTERSECTION er 7.0, som ble lansert i april 2016.
Versjonsnummer finner man blant annet øverst i tittellinjen når man åpner SIDRA:



11. Hvilken versjon av SIDRA bruker du nå?

Navn	Prosent
7.0	88,3%
6.1	6,7%
eldre versjoner	1,7%
Vet ikke	3,3%
N	60

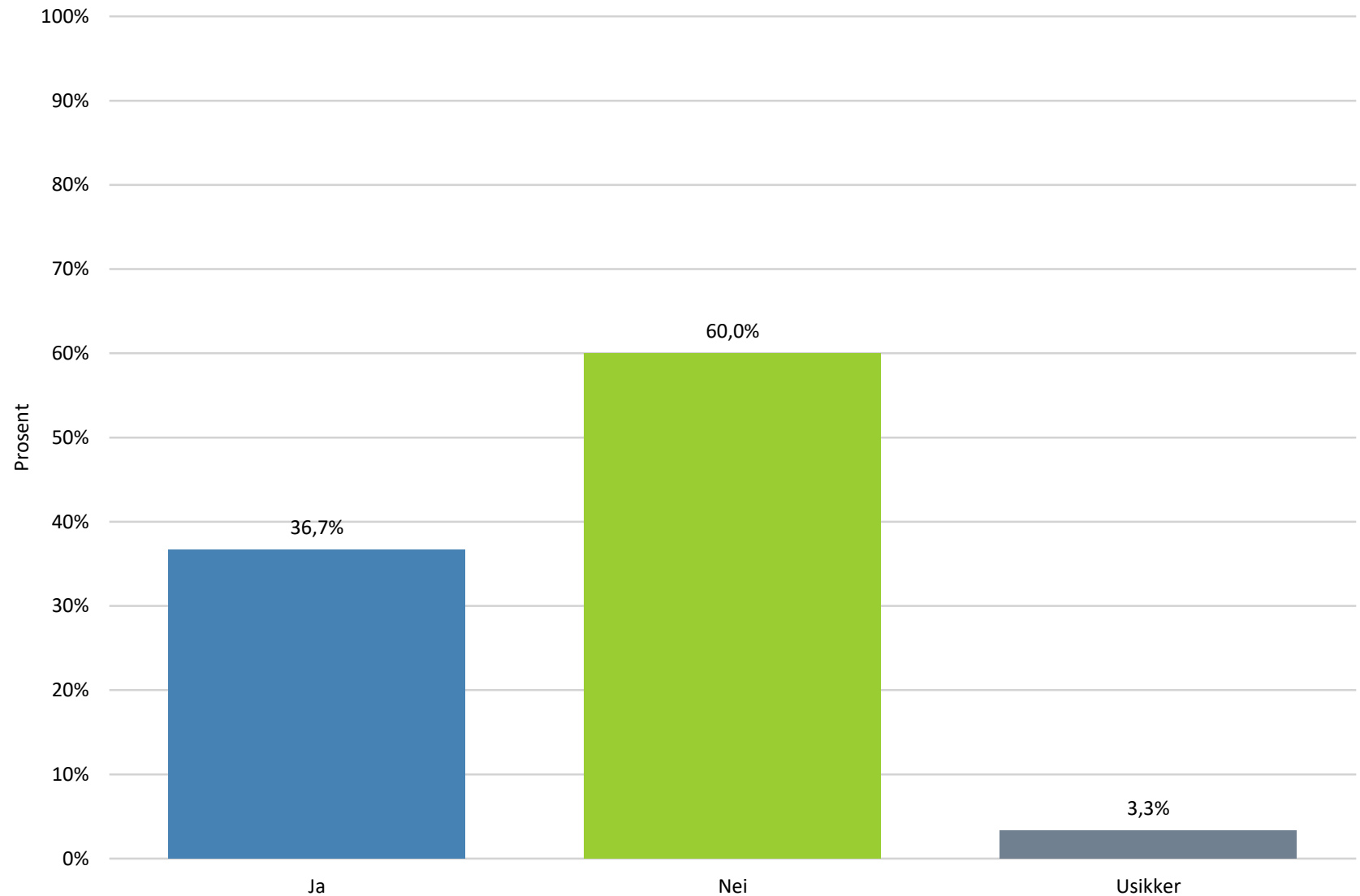
12. Har dere vedlikeholdsavtale med SIDRA Solutions? (oppdateringer, support, mm)



12. Har dere vedlikeholdsavtale med SIDRA Solutions? (oppdateringer, support, mm)

Navn	Prosent
Ja	76,7%
Nei	1,7%
Usikker	21,7%
N	60

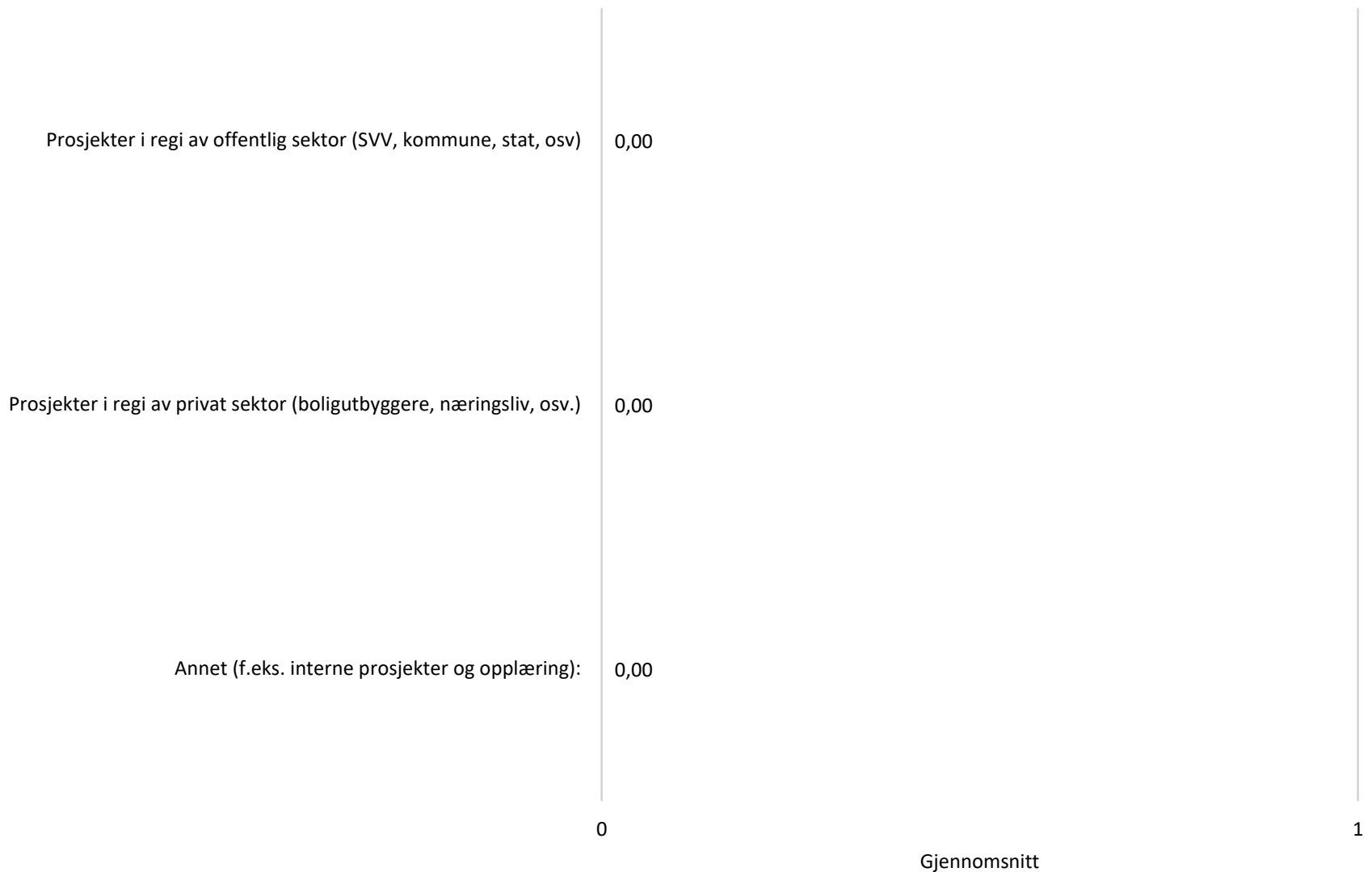
13. Har du noen gang benyttet SIDRA Support/hatt kontakt med SIDRA Solutions?



13. Har du noen gang benyttet SIDRA Support/hatt kontakt med SIDRA Solutions?

Navn	Prosent
Ja	36,7%
Nei	60,0%
Usikker	3,3%
N	60

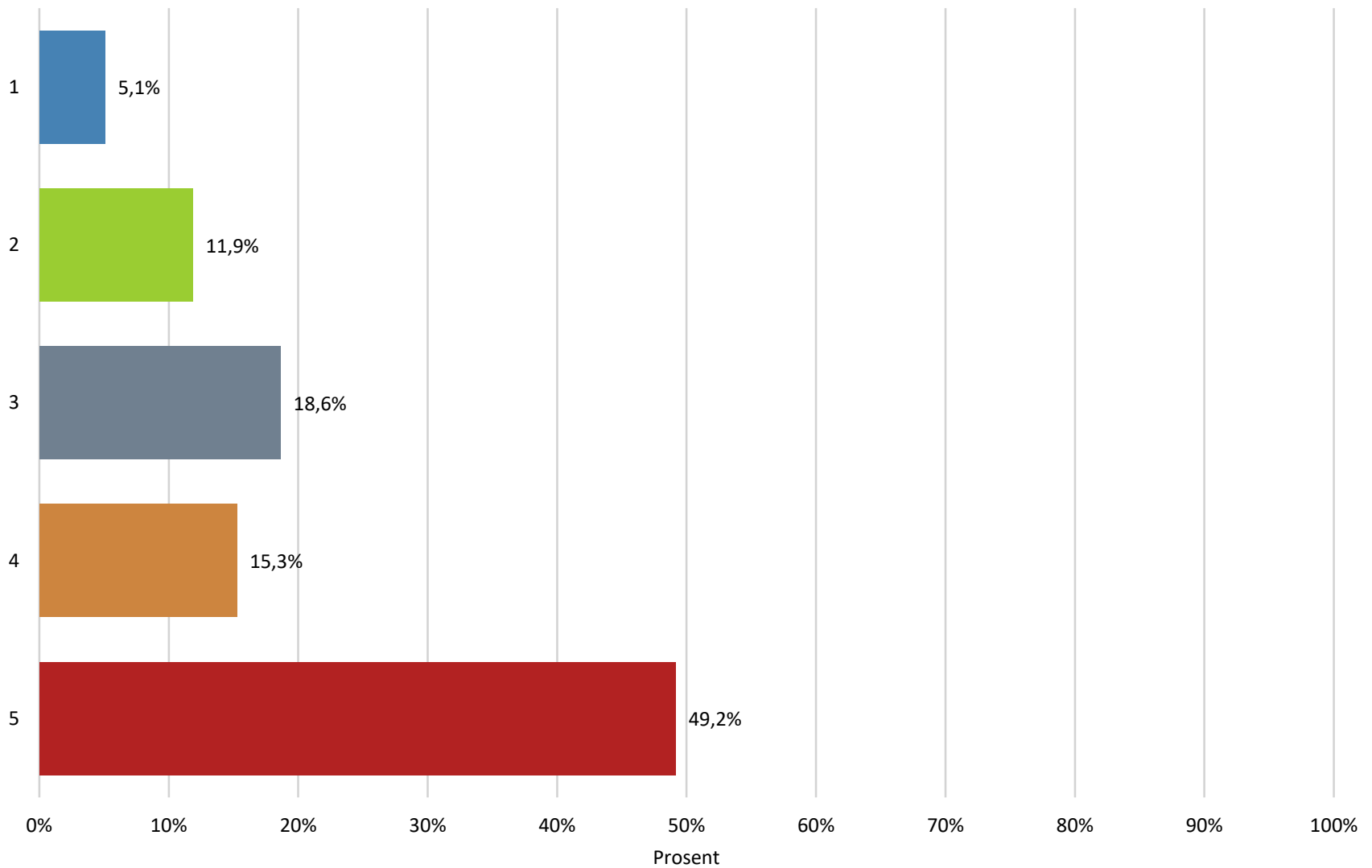
14. I hvilke sammenhenger bruker du SIDRA? 1 (liten grad) – 5 (stor grad)



14. I hvilke sammenhenger bruker du SIDRA? 1 (liten grad) – 5 (stor grad)

Spørsmål	Gjennomsnitt	N
Prosjekter i regi av offentlig sektor (SVV, kommune, stat, osv)	0,00	59
Prosjekter i regi av privat sektor (boligutbyggere, næringsliv, osv.)	0,00	56
Annet (f.eks. interne prosjekter og opplæring):	0,00	48

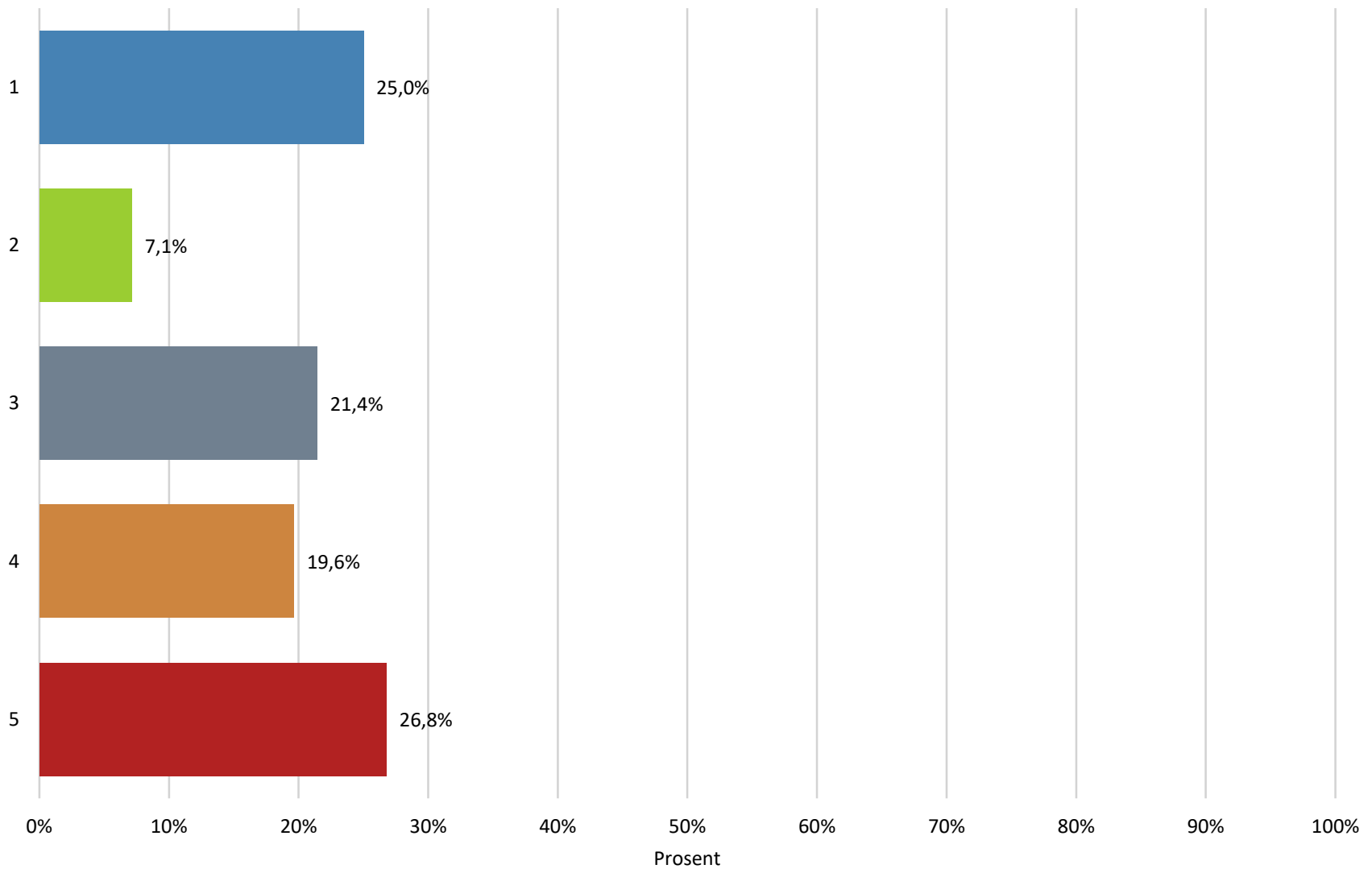
15. Prosjekter i regi av offentlig sektor (SVV, kommune, stat, osv)



15. Prosjekter i regi av offentlig sektor (SVV, kommune, stat, osv)

Navn	Prosent
1	5,1%
2	11,9%
3	18,6%
4	15,3%
5	49,2%
N	59

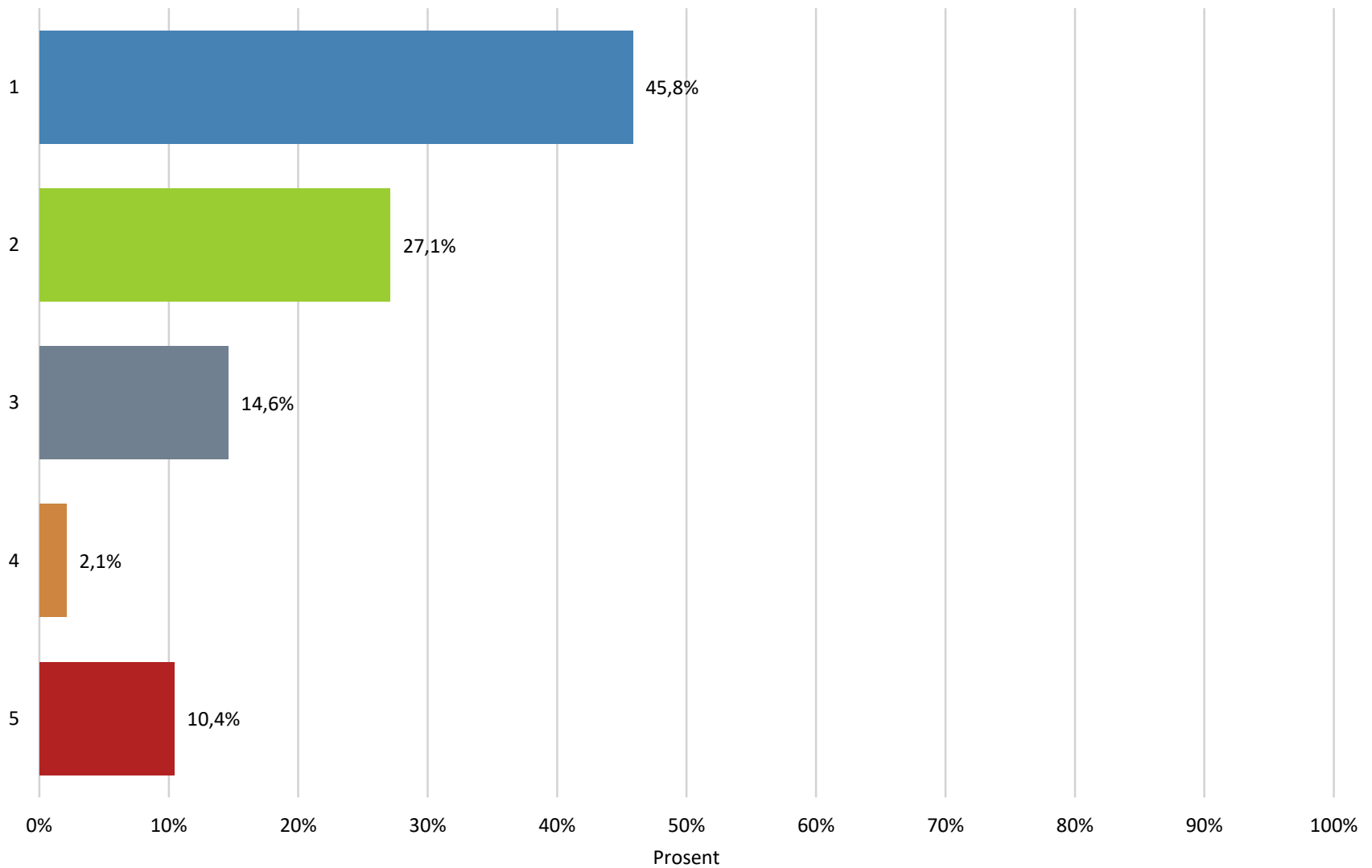
16. Prosjekter i regi av privat sektor (boligutbyggere, næringsliv, osv.)



16. Prosjekter i regi av privat sektor (boligutbyggere, næringsliv, osv.)

Navn	Prosent
1	25,0%
2	7,1%
3	21,4%
4	19,6%
5	26,8%
N	56

17. Annet (f.eks. interne prosjekter og opplæring):



17. Annet (f.eks. interne prosjekter og opplæring):

Navn	Prosent
1	45,8%
2	27,1%
3	14,6%
4	2,1%
5	10,4%
N	48

18. Eventuelle kommentarer

Prosjekter i regi av offentlig sektor (SVV, kommune, stat, osv)	Prosjekter i regi av privat sektor (boligutbyggere, næringsliv, osv.)	Annet (f.eks. interne prosjekter og opplæring):
		I forbindelse med skoleprosjekter og masteroppgave
I forbindelse med TS-revisjoner		I forbindelse med forhåndsvurderinger
Brukes ofte i trafikkanalyser	Brukes ofte i trafikkanalyser	Mest til opplæring
Bruker når det er behov for kapasitetsanalyser av kryss	Bruker når det er behov for kapasitetsanalyser av kryss	
I små prosjekter SIDRA, i større bruker vi heller Aimsun.	Mer vanlig at private kunder vil ha billigste og enkleste løsning. Sidra brukes gjerne da i tilbudet for å vinne tilbudet. Likevel kan dette innimellom bli for enkelt og viser ikke godt nok trafikkbildet feks. på vegstrekningen mellom de største kryssene pluss at Sidra er mer "black box".	Brukes gjerne til validering/kontrollering.
Vanskelig skala. Brukes i prosjekter det er aktuelt med kryssvurderinger. Ikke ellers	Se over	

19. Prosjekter i regi av offentlig sektor (SVV, kommune, stat, osv)

I forbindelse med TS-revisjoner

Brukes ofte i trafikkanalyser

Bruker når det er behov for kapasitetsanalyser av kryss

I små prosjekter SIDRA, i større bruker vi heller Aimsun.

Vanskelig skala. Brukes i prosjekter det er aktuelt med kryssvurderinger. Ikke ellers

20. Prosjekter i regi av privat sektor (boligutbyggere, næringsliv, osv.)

Brukes ofte i trafikkanalyser

Bruker når det er behov for kapasitetsanalyser av kryss

Mer vanlig at private kunder vil ha billigste og enkleste løsning. Sidra brukes gjerne da i tilbudet for å vinne tilbudet. Likevel kan dette innimellom bli for enkelt og viser ikke godt nok trafikkbildet feks. på vegstrekningen mellom de største kryssene pluss at Sidra er mer "black box".

Se over

21. Annet (f.eks. interne prosjekter og opplæring):

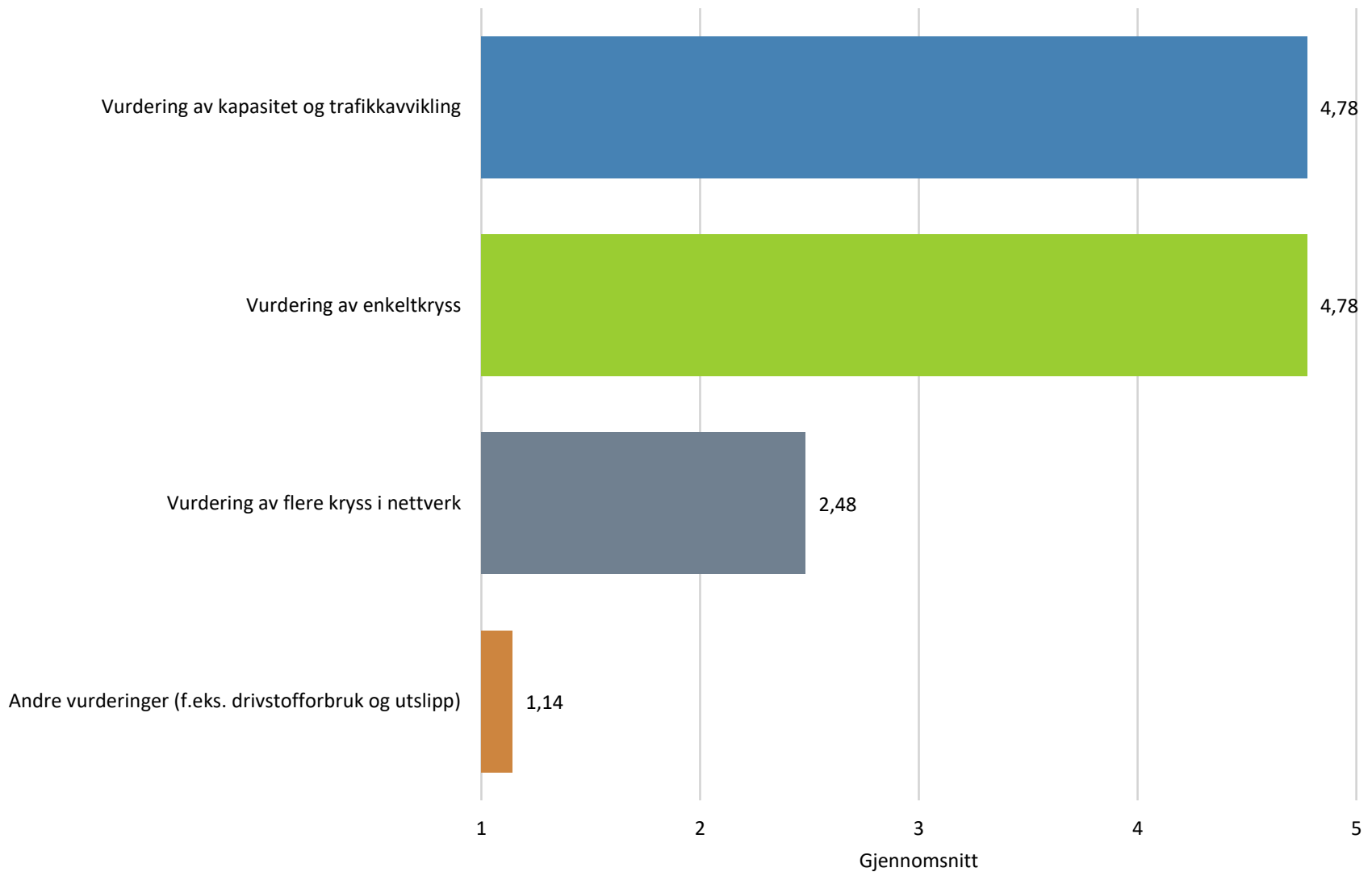
I forbindelse med skoleprosjekter og masteroppgave

I forbindelse med forhåndsvurderinger

Mest til opplæring

Brukes gjerne til validering/kontrollering.

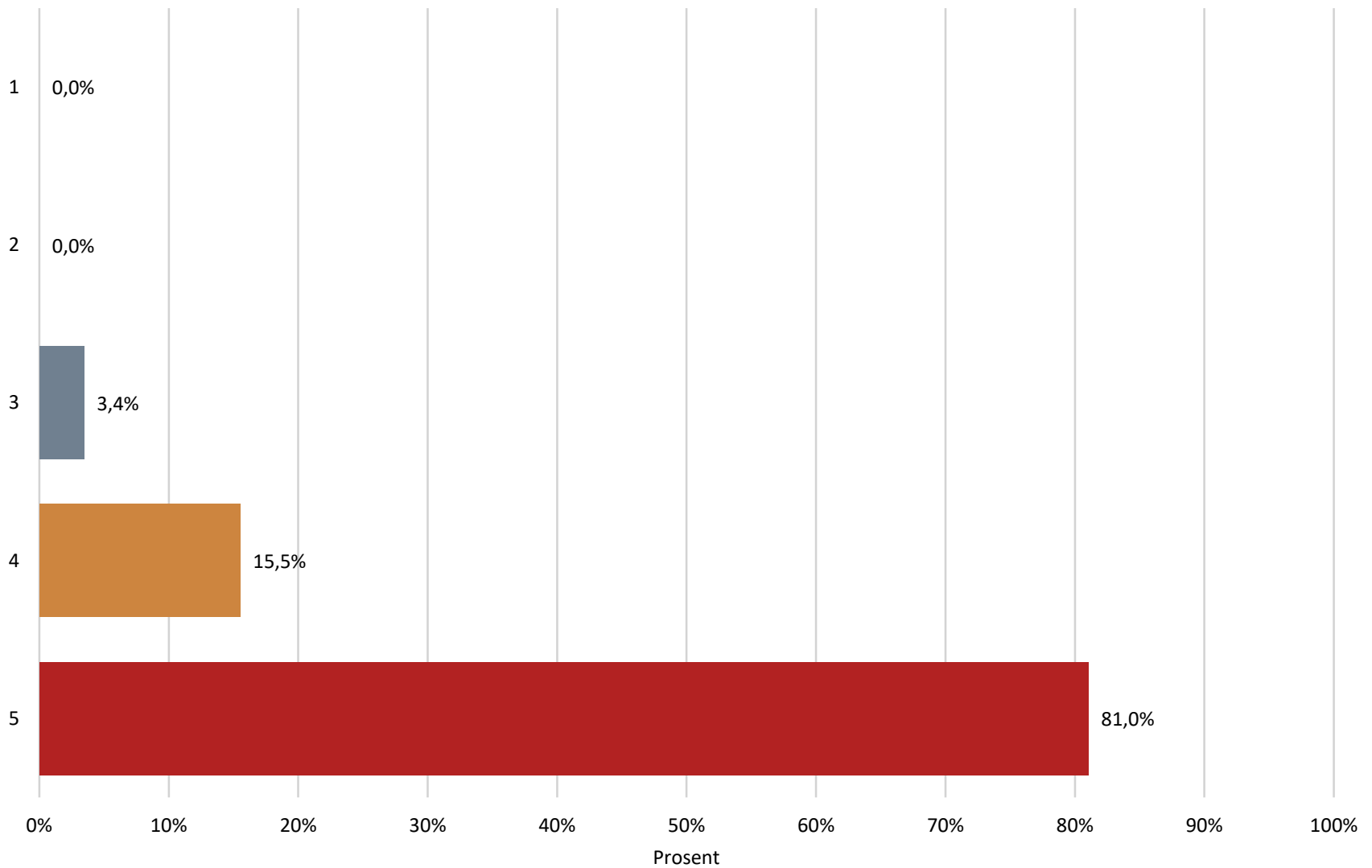
22. Hva bruker du SIDRA til? 1 (liten grad) – 5 (stor grad)



22. Gradering

Spørsmål	Gjennomsnitt	N
Vurdering av kapasitet og trafikkavvikling	4,78	58
Vurdering av enkeltkryss	4,78	58
Vurdering av flere kryss i nettverk	2,48	58
Andre vurderinger (f.eks. drivstofforbruk og utslipp)	1,14	56

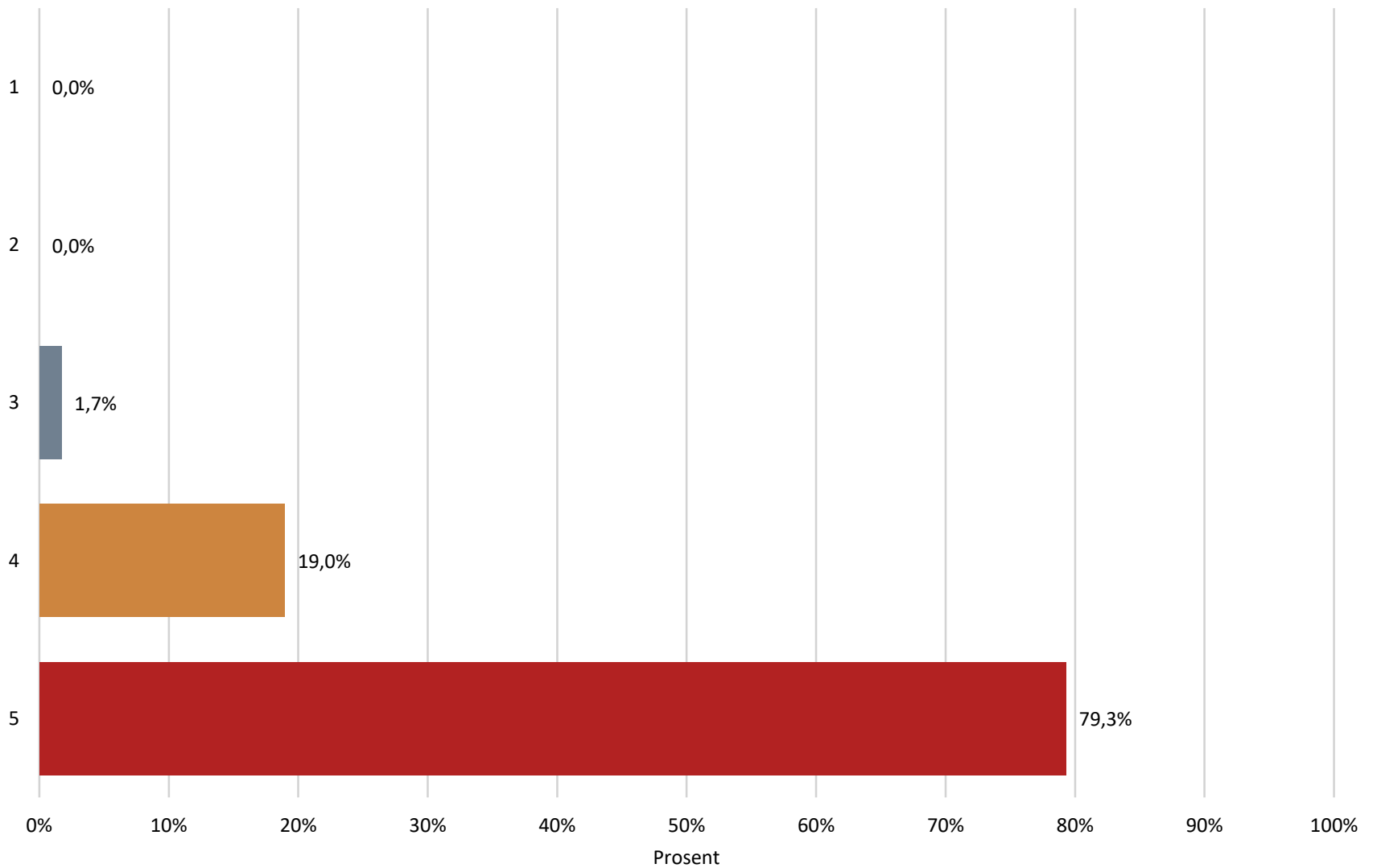
23. Vurdering av kapasitet og trafikkavvikling



23. Vurdering av kapasitet og trafikkavvikling

Navn	Prosent
1	0,0%
2	0,0%
3	3,4%
4	15,5%
5	81,0%
N	58

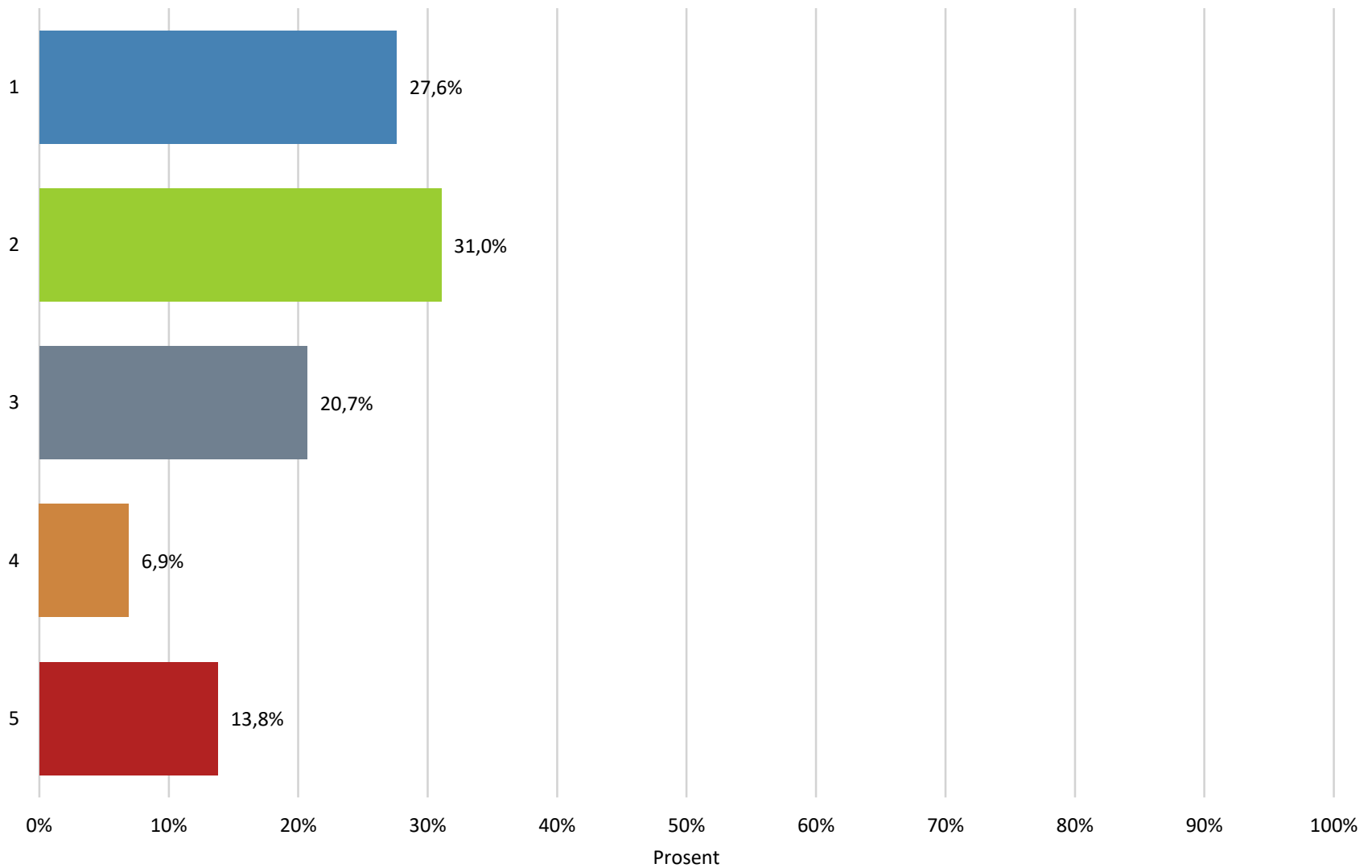
24. Vurdering av enkeltkryss



24. Vurdering av enkeltkryss

Navn	Prosent
1	0,0%
2	0,0%
3	1,7%
4	19,0%
5	79,3%
N	58

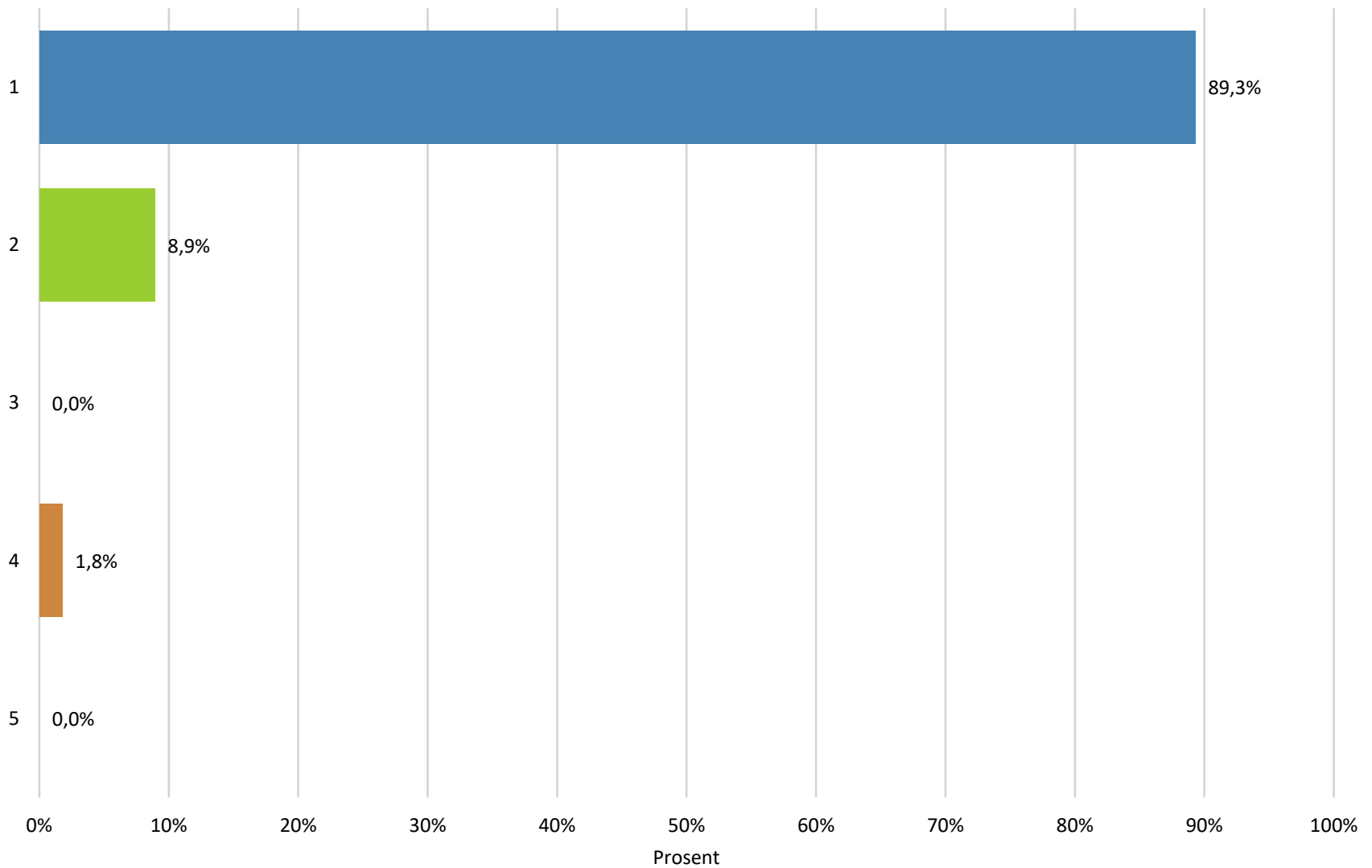
25. Vurdering av flere kryss i nettverk



25. Vurdering av flere kryss i nettverk

Navn	Prosent
1	27,6%
2	31,0%
3	20,7%
4	6,9%
5	13,8%
N	58

26. Andre vurderinger (f.eks. drivstofforbruk og utslipp)



26. Andre vurderinger (f.eks. drivstofforbruk og utslipp)

Navn	Prosent
1	89,3%
2	8,9%
3	0,0%
4	1,8%
5	0,0%
N	56

27. Eventuelle kommentarer

Vurdering av kapasitet og trafikkavvikling	Vurdering av enkeltkryss	Vurdering av flere kryss i nettverk	Andre vurderinger (f.eks. drivstofforbruk og utslipp)
		Har "light"-versjonen. Maks to kryss i nettverk.	
		Ikke fått testet det i SIDRA 7 enda. Kun i tidligere versjoner med 2 kryss.	
		Modellerer som oftest to enkeltkryss og sjekker kølengder etc. opp mot hverandre	
I kryss			Aldri gjort, eller hørt noen har gjort. Det er nok fordi dette sjeldent er en oppgave som ligger hos trafikk, eller forventes at kommenteres av oss.

28. Vurdering av kapasitet og trafikkavvikling

I kryss

29. Vurdering av enkeltkryss

--

30. Vurdering av flere kryss i nettverk

Har "light"-versjonen. Maks to kryss i nettverk.

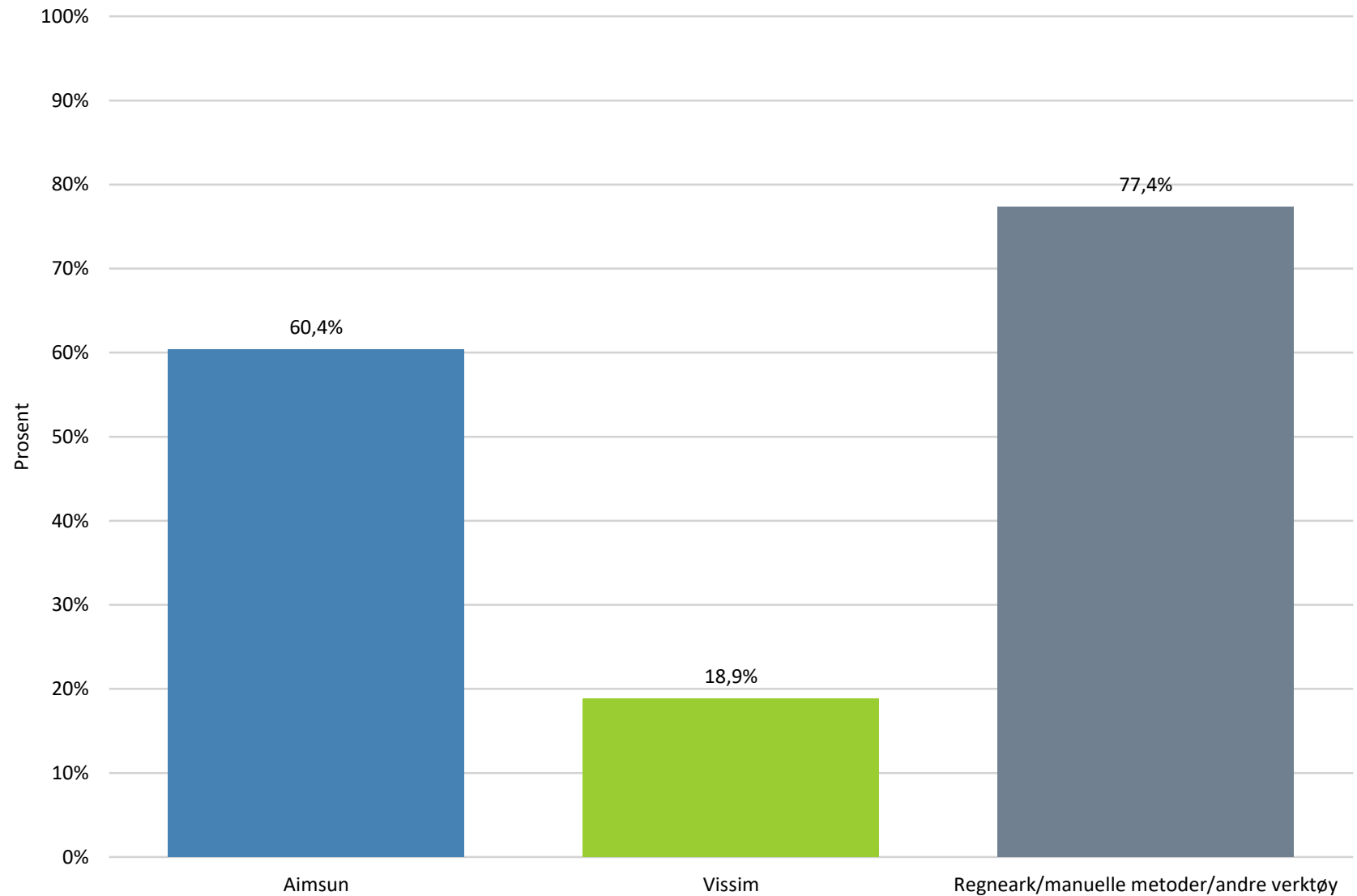
Ikke fått testet det i SIDRA 7 enda. Kun i tidligere versjoner med 2 kryss.

Modellerer som oftest to enkeltkryss og sjekker kølengder etc. opp mot hverandre

31. Andre vurderinger (f.eks. drivstofforbruk og utslipp)

Aldri gjort, eller hørt noen har gjort. Det er nok fordi dette sjeldent er en oppgave som ligger hos trafikk, eller forventes at kommenteres av oss.

32. Hvilke andre verktøy bruker du ifm. trafikkanalyser o.l.?



32. Hvilke andre verktøy bruker du ifm. trafikkanalyser o.l.?

Navn	Prosent
Aimsun	60,4%
Vissim	18,9%
Regneark/manuelle metoder/andre verktøy	77,4%
N	53

33. Gi en kort kommentar til bruken av disse, samt hva slags regneark/manuelle metoder du bruker?

Trafikkgrunnlaget er ofte basert på tellinger, rådata osv som er bearbeidet i regneark. Aimsun bruker jeg til korridormodeller, nettverk med flere enn to kryss, kollektivprioritering og modeller med rutevalg

Regneark basert på Vegvesnets beregningsmetodikk

Jeg jobber hovedsakelig med Aimsun. Bruker Excel mye som hjelpeverktøy mellom rådata og Aimsun.

Bruker av og til resultater fra Aimsun som andre i firmaet tar fram. Bruker egeneutviklede regneark i forbindelse med trafikkgenerering og grove analyser av reismidelvei, reisemønster og trafikkbelastning i vegnettet

Foretrekker Aimsun for flere kryss pga bedre kontroll på hva som skjer, samt fotgjengere. Benytter både micro, meso og hybrid. Kun micro på få kryss.

Bruker modeller i regneark for å finne rødtid for fotgjengere, og gjør ofte en manuell kontroll i forhold til håndbøkene til SVV. Aimsun som et alternativ når sidra ikke gir mening og vi har tid i prosjektet. Og vurderer Capcal som en tredje løsning.

Manuelle beregninger for hånd eller i Excel.

Ansvar for Aimsun modeller i Region øst

Finne ut av svingebevegelser og rushtidsvurderinger

Jeg bruker vissim i forbindelse med lysregulering. Jeg bruker Aimsun for større nettverk. Jeg bruker alltid regneark og manuelle metoder for å kontrollere resultatene. Av andre metoder bruker jeg stort sett excel.

Sammenligning av resultater fra manuelle beregninger og resultater fra Junctions 8, Dankap og TRANSYT 14

Personlig benyttes hovedsakelig SIDRA + manuelle metoder/betraktninger. Aimsun har jeg noen ganger brukt hvor man har sære utforminger eller skal teste ut ikke standard løsninger (f. eks buss gjennom sentraløy av rundkjøring).

Aimsun via underleverandør

Bruker excel til beregning av ÅDT etc., og for å lage oversikt over trafikkstrømmer i et større område.

Bruker internt regneark for beregning av kapasitet i kryss.

Bruker også CUBE/RTM

Kanskje riktigst å si "brukte", det er mange år siden jeg kjørte VISSIM nå. Men Contram kjører jeg fremdeles av og til.

Excel til beregning av turproduksjon. Aimsun/vissim er som oftest ikke aktuelt i vanlige trafikkanalyser grunnet lite arbeidsomfang

Hender at jeg bruker ÅDT tall fra RTM og bruker max times trafikkandeler og antar/innhenter svingeandeler fra andre kilder.

33. Gi en kort kommentar til bruken av disse, samt hva slags regneark/manuelle metoder du bruker?

Bruker ofte Aimsun til større nettverk og Sidra til kryssanalyser

Vissim for visualisering/større analyseområder. Regneark for fordeling av trafikk, trafikkproduksjon med mer.

Benytter ulike verktøy til ulike problemstillinger. Regneark mm. som regel alltid i sammenheng med Aimsun/VISSIM/SIDRA

Enklere kapasitetsvurdringer ut fra grunnprinsippene i trafikkteknikk.

Bruker AIMSUN svært mye for å få belyst større området. Manuelle metoder iht. HCM

Aimsun fungerer bedre når det er større nettverk som skal vurderes men krever også mer arbeid for å få opp modellen. Manuelle regneark for enkel vurdering av trafikkmønstre og størrelsesorden på tall.

Aktiv bruker av Aimsun og er godt fornøyd med programvaren. God til å beregne og fremstille problemstillinger som SIDRA ikke ivareretar

Manuelle regneark utviklet av andre i samme firma

Kjører ikke Aimsun selv, men har vært med på prosjekter der dette brukes.

Har vært innom bruk SVV håndbøker for bergening av kapasitet i rundkjøring og kryss, og lengde på svingefelt. Alt i excel.

Forsøker å unngå manuelle metoder eller regneark. Bruker ikke dette til å beregne avvikling/fremkommelighet eller liknende. Det brukes mer til supplerende dokumentasjon på behandling av datagrunnlag.

Bruker i liten grad andre verktøy

Vi bruker Sidra til enkeltkryssvurderinger. Vi har både to-kryssversjonen og nettverksversjonen. I tillegg benyttes AIMSUN til både små og store analyser. I små analyser med trafikkinput fra krysstellinger. I store modeller med trafikk fra RTM.

Har benyttet CONTRAM og Corsim/Netsim - for veldig lenge siden.

Excel ark jeg selv setter op. Avhenger fra kryss til kryss hva der er behov for

Egenutviklede regneark basert på anerkjent teori og metoder. Bruker også DANCAP, CAPCAL og HCM.

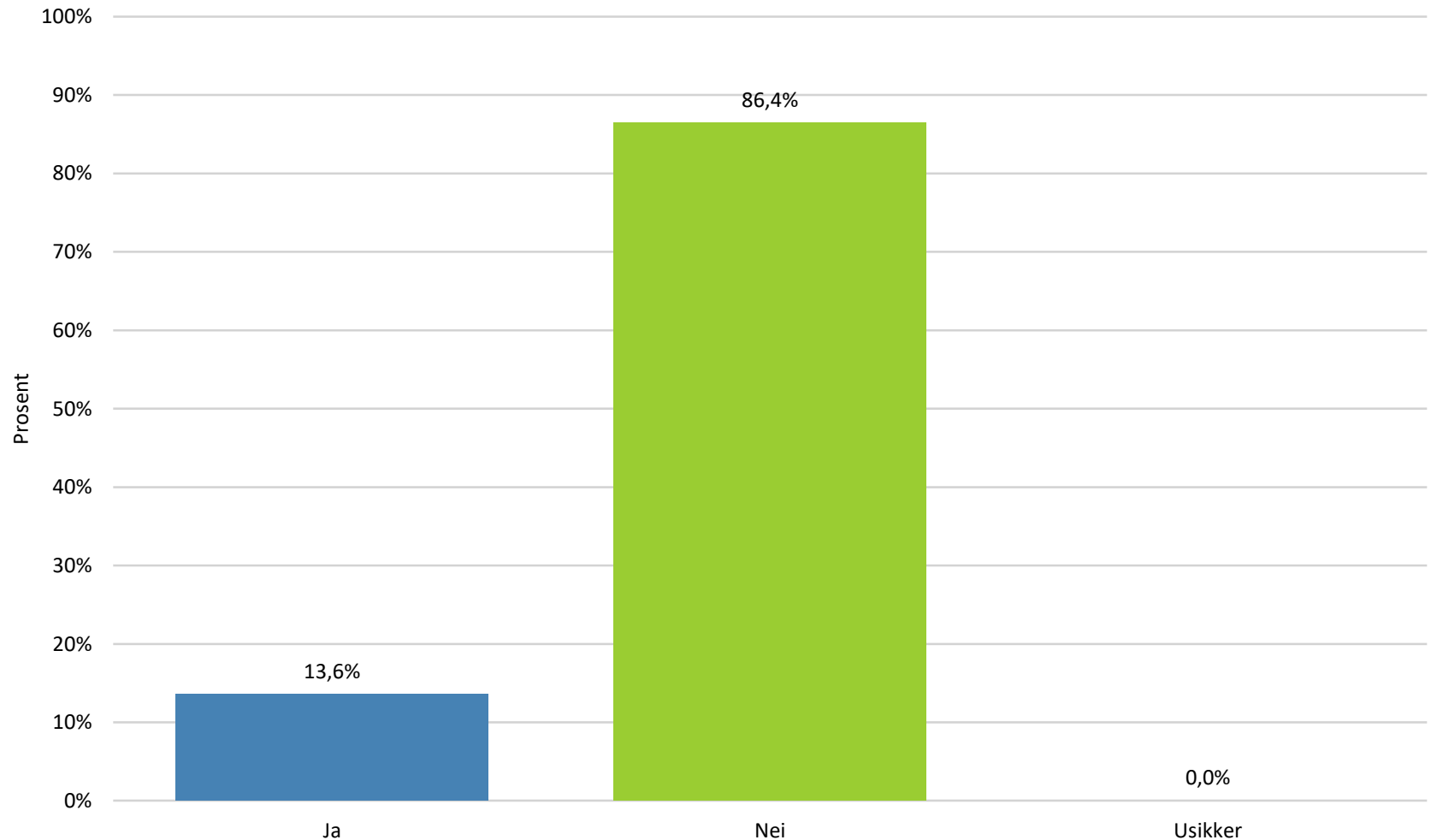
Egenlagde regnear, primært for å lage oversikt og behandle inndata til Sidra fra trafikktegnninger.

Kan, men bruker i svært liten grad i nåværende jobb. andre program: Linsig, junction 8,

34. Bruker du andre oppsett enn Standard Right?

Del 3: Settings

Under fanen Settings kan man endre oppsettet for programvaren (Manage Software Setup). Det er mulig å velge mellom flere ferdigdefinerte oppsett, eller lage/importere egne brukeropsett. I Norge er som regel Standard Right (høyrekjøring) valgt som standardinnstilling når man starter opp programmet.



34. Bruker du andre oppsett enn Standard Right?

Navn	Prosent
Ja	13,6%
Nei	86,4%
Usikker	0,0%
N	59

35. Dersom du bruker andre oppsett enn Standard Right, gi en kort beskrivelse av disse. Gjør du noen andre endringer under Settings-fanen, i så fall hva?

Egendefinert mal med enkelte innstillinger som er endret for visning av resultater.

Gjør av og til endringer under settings, men innstillingen under settings angår jo kun hva du ønsker å ta ut og hvordan

pleier å sette enviroment factor til 1.1 iht. en masteroppgave som ble skrevet for 6-8 år siden

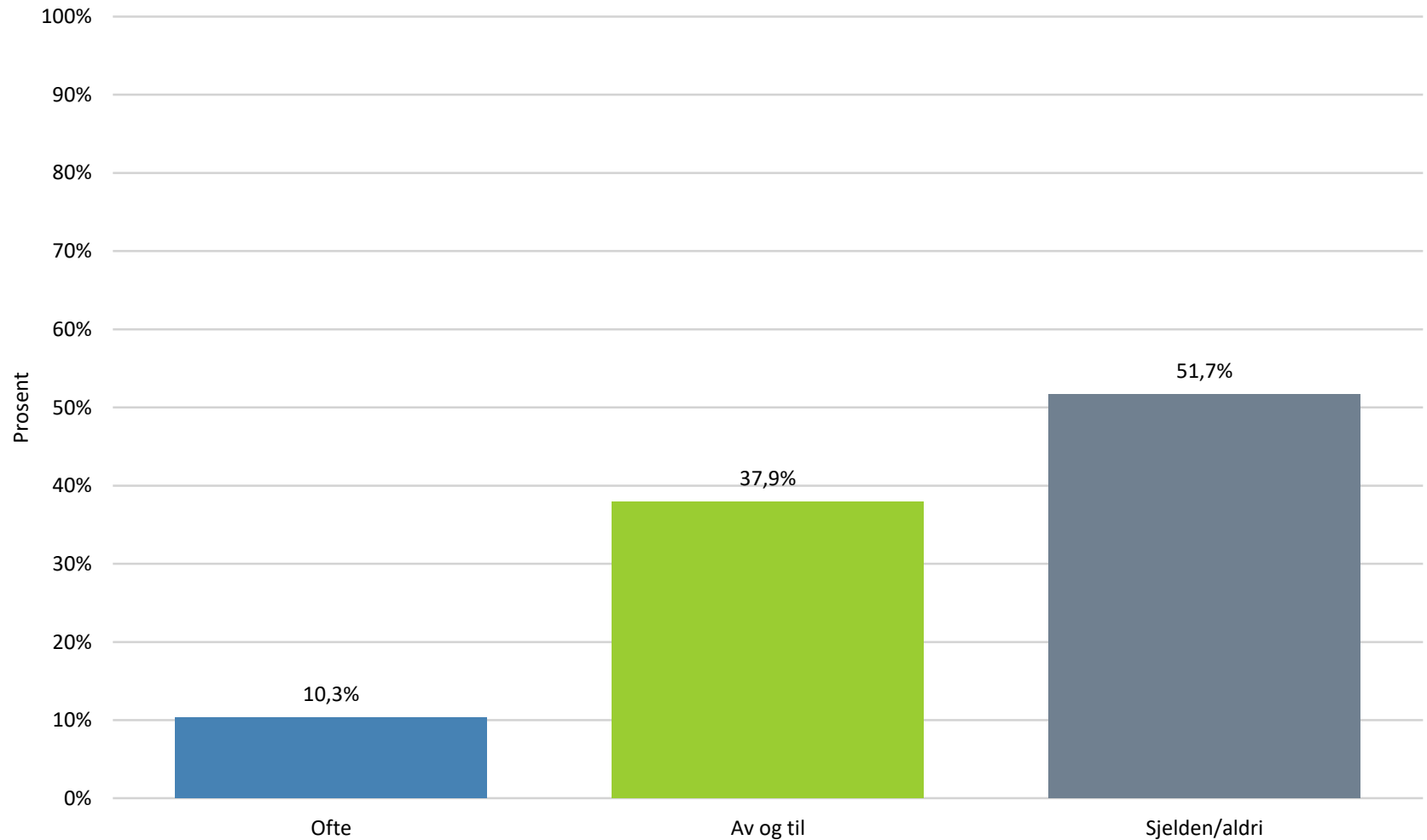
jeg justerer modellen generelt med verdi 1,1 etter anbefaling fra NTNU/Arvid Aakre.

Jeg har lavet min egen standard opsætning. Her er der bla. rettet i Queue Space. Som er 1 m kortere end standard Right.

Forsøker å legge inn en del "typisk norske" parametre som for eksempel environment factor på 1.1. Har også lagt inn ulike verdier for ulike kjøretøytper og justert utgangsverdier for kritisk tidsluke/følgetid. Har også endret geometriparametre som kjørefeltbredde, sirkulasjonsbredde mm.

36. Når du starter et nytt prosjekt i SIDRA, hvor ofte benytter du deg av "templates", og ikke bare bruker "startkrysset" som kommer opp og redigerer det?

Del 4: Site



36. Når du starter et nytt prosjekt i SIDRA, hvor ofte benytter du deg av "templates", og ikke bare bruker "startkrysset" som kommer opp og redigerer det?

Navn	Prosent
Ofte	10,3%
Av og til	37,9%
Sjelden/aldri	51,7%
N	58

37. Hva er årsaken til at du bruker/ikke bruker templates?

Templates gjør det litt raskere å opprette enkelte kryss

Bruker det for enkelthets skyld

Har stort sett modellert relativt enkle kryss, som er lette å lage uten templates.

Jeg har ikke vært borti templates før.

Har som regel startet med startkrysset og beskrevet krysset selv - så godt det lar seg gjøre

Vanesak å ikke trykke på templatene, men føre til mer arbeid ved å måtte justere ned antall felt, kontrollere/justere tidsluker ol. i etterkant.

har nå innsett at enkelte templates kan være nødvendig å bruke. Gir litt andre verdier. Spesielt for fotgjengeroverganger.

Var ikke klar over at templates fantes inntil nylig.

Ser ofte etter om det ligger et kryss som ligner den jeg skal bruke. Bruker den også til å danne kunnskap om hva man kan kode i SIDRA.

Bruker templates dersom det er større/komplisert geometri. Bruker ikke templates dersom det er ukomplisert geometri. Grunnen til at jeg ikke bruker templates på enkel geometri er fordi jeg synes det går kjappere å bygge opp selv enn å endre en template.

Gjennom opplæringen har jeg selv definert utformingen av krysset, uten bruk av templates. Så har ikke vært helt klar over at det eksisterer maler som disse i programmet allerede.

Prøver å finne template som i størst mulig grad stemmer med faktisk kryss. Blir mye endringer som regel uansett.

Bygger selv krysset for det må som regel endres uansett.

Jeg synes at det oftest er enklere å velge et "ferdig" kryss og ev. tilpasse det etterpå.

merket ikke den fanen

Enklere å komme i gang - hvis situasjonen passer

Opplever at jeg har bedre kontroll over hva jeg legger inn dersom jeg redigerer krysset selv.

Bruker de som regel som et utgangspunkt, og justerer mot det krysset som skal beregnes.

Bruker ikke programmet nok, så da er det enklest å bruke ferdige kryss og redigere de.

Kjenner ikke til funksjonen

37. Hva er årsaken til at du bruker/ikke bruker templates?

Det sitter i fingrene å etablere de enkle kryssene vi stort sett modellerer. Jeg har brukt templates da jeg skulle modellere et kryss der venstresvingende kjøretøy med vikeplikt først krysset ett felt (trafikken fra venstre) og så ventet i midten av krysset på at det skulle være klart fra høyre (Staged crossing?)

Som oftest raskest å velge "giveaway/yiel" eller "stop" og deretter endre relevante parametere.

Lite kjennskap til dem.

Vane

Jeg bruker maler når jeg vurderer at dette er den enkleste måten å kode krysset på. Malene er ikke spesielt tilpasset norske kryss, og det er derfor ofte like greit å kode alt selv. Når man koder alt selv har man også bedre kontroll på alle innstillinger

Ingen klare årsaker - avhenger av type kryss og tilgjengelig tid

Ofte krever det like mye tilpassninger som standardkryssvalgene.

latskap

Tungvint å hente ut. Templatene må også ofte tilpasses noe, så arbeidsmengden føles ikke vesentlig mye større ved å ta utgangspunkt i startkrysset.

Jeg bruker templates hvis bruk av aktuelt startkryss virker å gi mer konfigureringsarbeid enn templatene vil gjøre.

Noen ganger er det raskere å starte uten template eller å starte med kopiering av en likende situasjon

De fleste templates er laget for mer høytrafikkerte kryss med flere felt. Vi bruker som regel bare ett felt med svingefelt der det er nødvendig.

Viste ikke at det fantes. Har ikke savnet standardoppsett. Føler de man bruker mest ligger utenom templates og det er unasett så mange individuelle forskjeller mellom kryss at jeg ikke ser så mye nytte av templates. I alle fall ikke pr. nå.

PS. Jeg vet ikke hvor mye info man kan ha i templates, men hvis det ligger bakt inn parametere som påvirker avviklingen og disse er tilpasset norske forhold, ville det vært nyttig.

Liker å ha kontroll på alle variabler som endres. Vil helst gå igjennom alle valg for alle kryss for at ikke enkelte ting utelates og for å gjøre meg mer bevisst på valg/forenklinger som blir foretatt.

Trolig tilfældigheter og noe dårlig kunnskap om programmet.

De er for omfattende (for mange felt) i forhold til situasjonen som skal analyseres

let å tilpasse startkrysset til enkle situasjoner.

Jeg anvender templates når de passer på den beregnede situation

37. Hva er årsaken til at du bruker/ikke bruker templates?

Jeg synes det er like greit å starte fra start. Da har man bedre kontroll på det man endrer på.

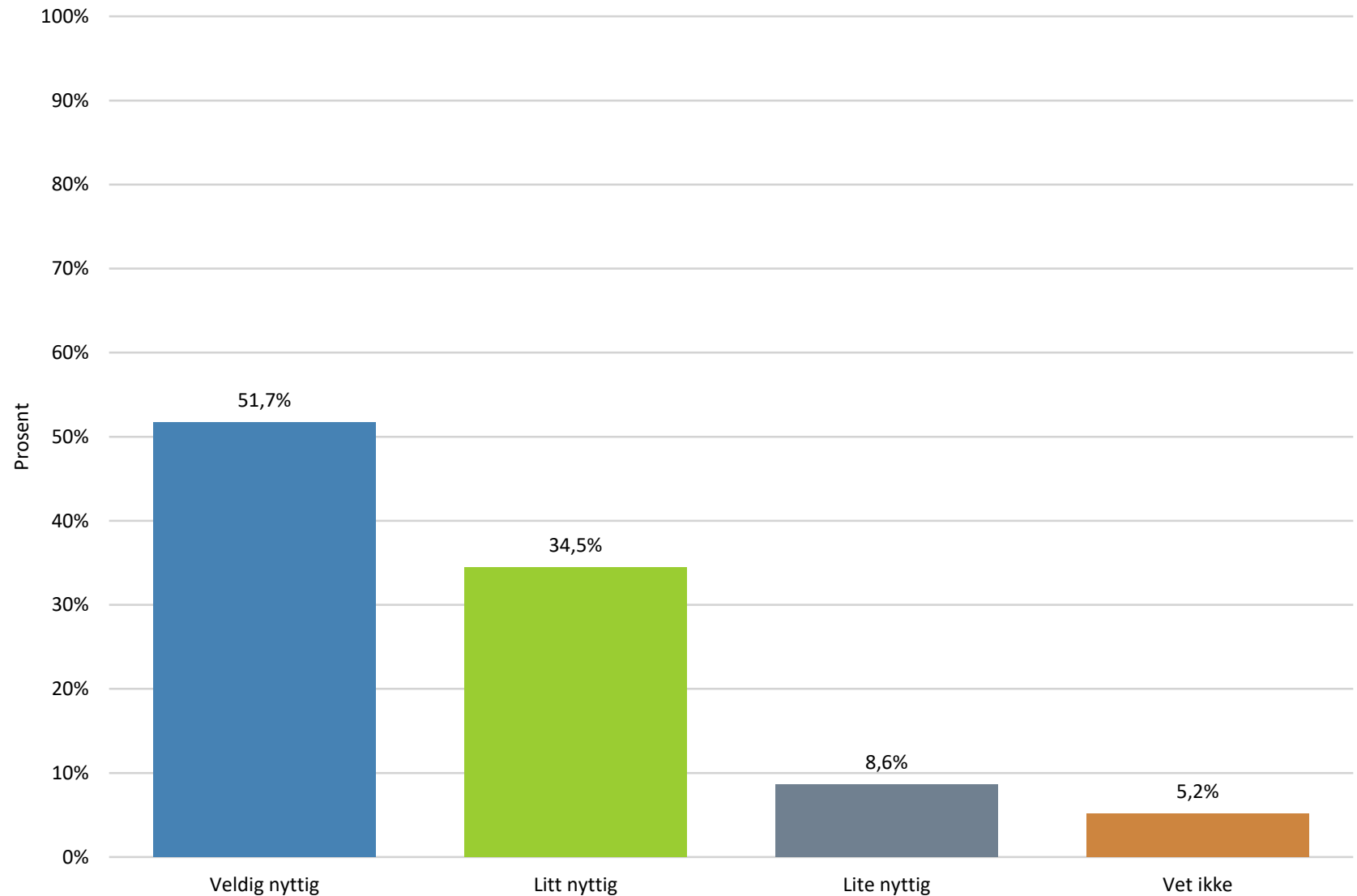
Både "startkrysset" og standard templates er for lite tilpasset norske forhold.

Forhåpentligvis mindre justeringer/mindre tidkrevende får å få geometrien slik jeg ønsker

Kjenner ikke til noen gode templates og hvert kryss har ulike egenskaper som må registreres/fylles ut, uansett.

Går raskt å tilpasse til eget bruk

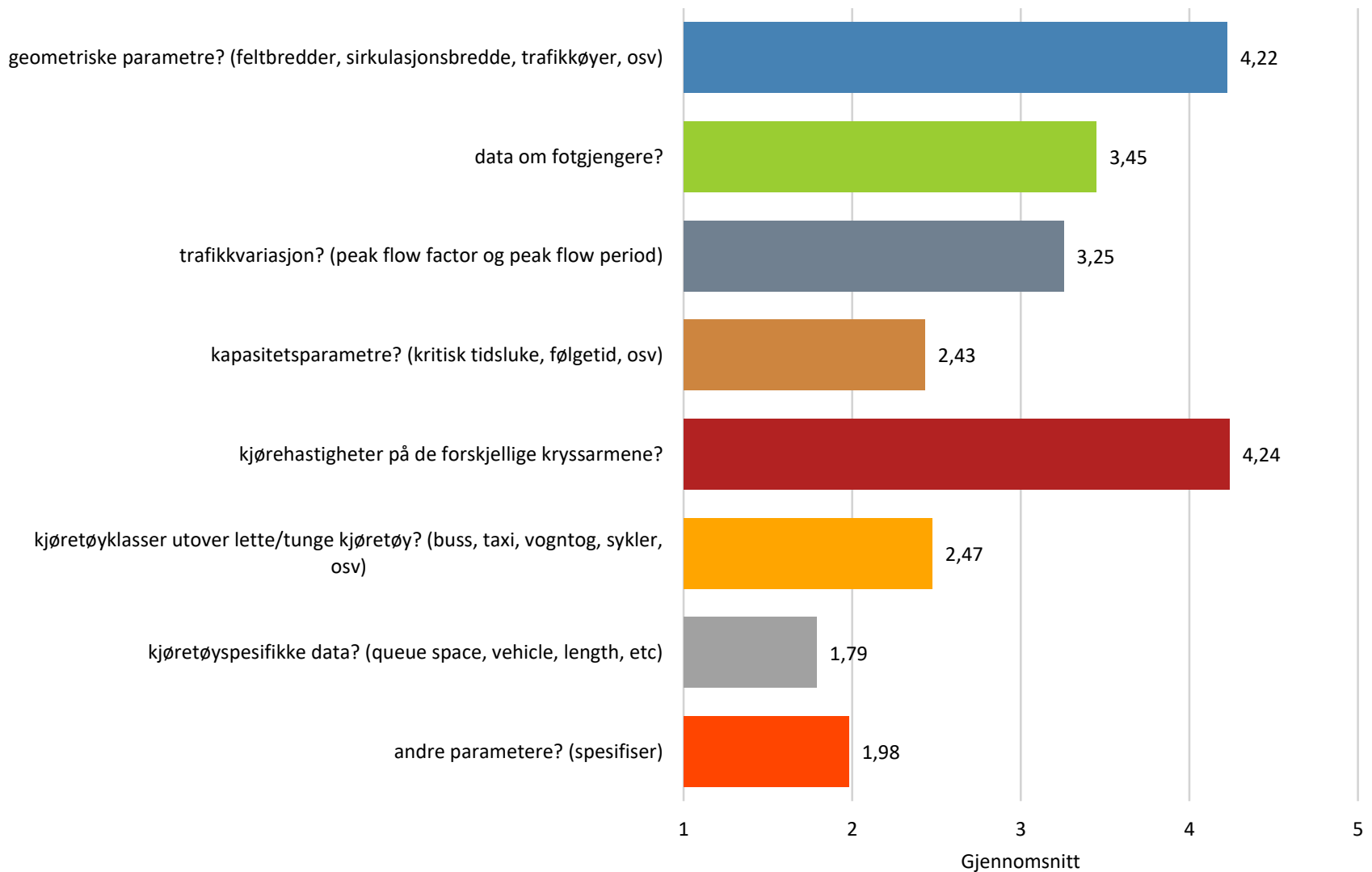
38. Hvor nyttig hadde det vært å kunne velge templates i programmet tilpasset typiske norske kryss?



38. Hvor nyttig hadde det vært å kunne velge templates i programmet tilpasset typiske norske kryss?

Navn	Prosent
Veldig nyttig	51,7%
Litt nyttig	34,5%
Lite nyttig	8,6%
Vet ikke	5,2%
N	58

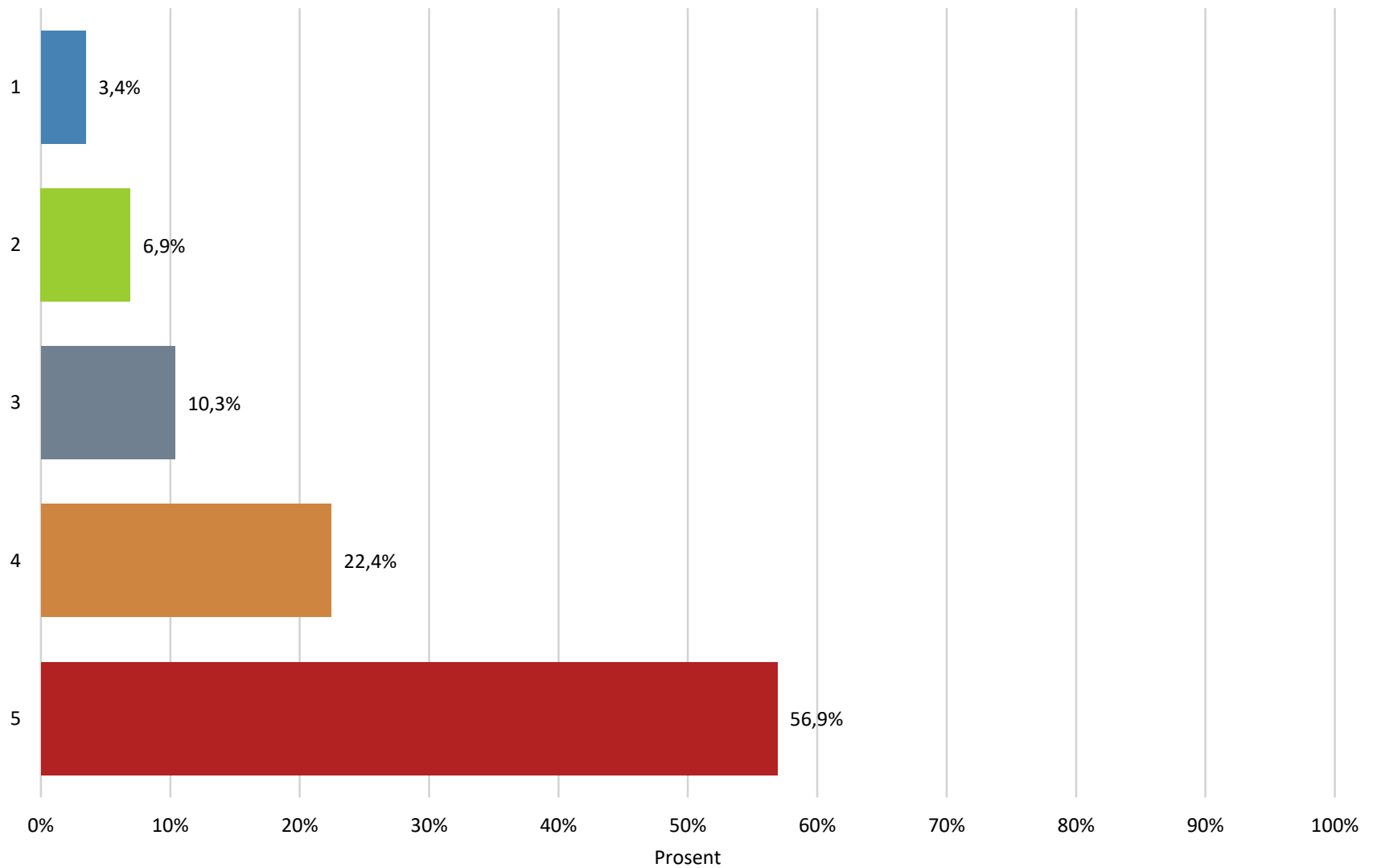
39. I hvilken grad endrer du...: 1 (liten grad) – 5 (stor grad)



39. I hvilken grad endrer du...: 1 (liten grad) – 5 (stor grad)

Spørsmål	Gjennomsnitt	N
geometriske parametre? (feltbredder, sirkulasjonsbredde, trafikkøyer, osv)	4,22	58
data om fotgjengere?	3,45	58
trafikkvariasjon? (peak flow factor og peak flow period)	3,25	59
kapasitetsparametre? (kritisk tidsluke, følgetid, osv)	2,43	58
kjørehastigheter på de forskjellige kryssarmene?	4,24	59
kjøretøyklasser utover lette/tunge kjøretøy? (buss, taxi, vogntog, sykler, osv)	2,47	59
kjøretøyspesifikke data? (queue space, vehicle, length, etc)	1,79	57
andre parametre? (spesifiser)	1,98	51

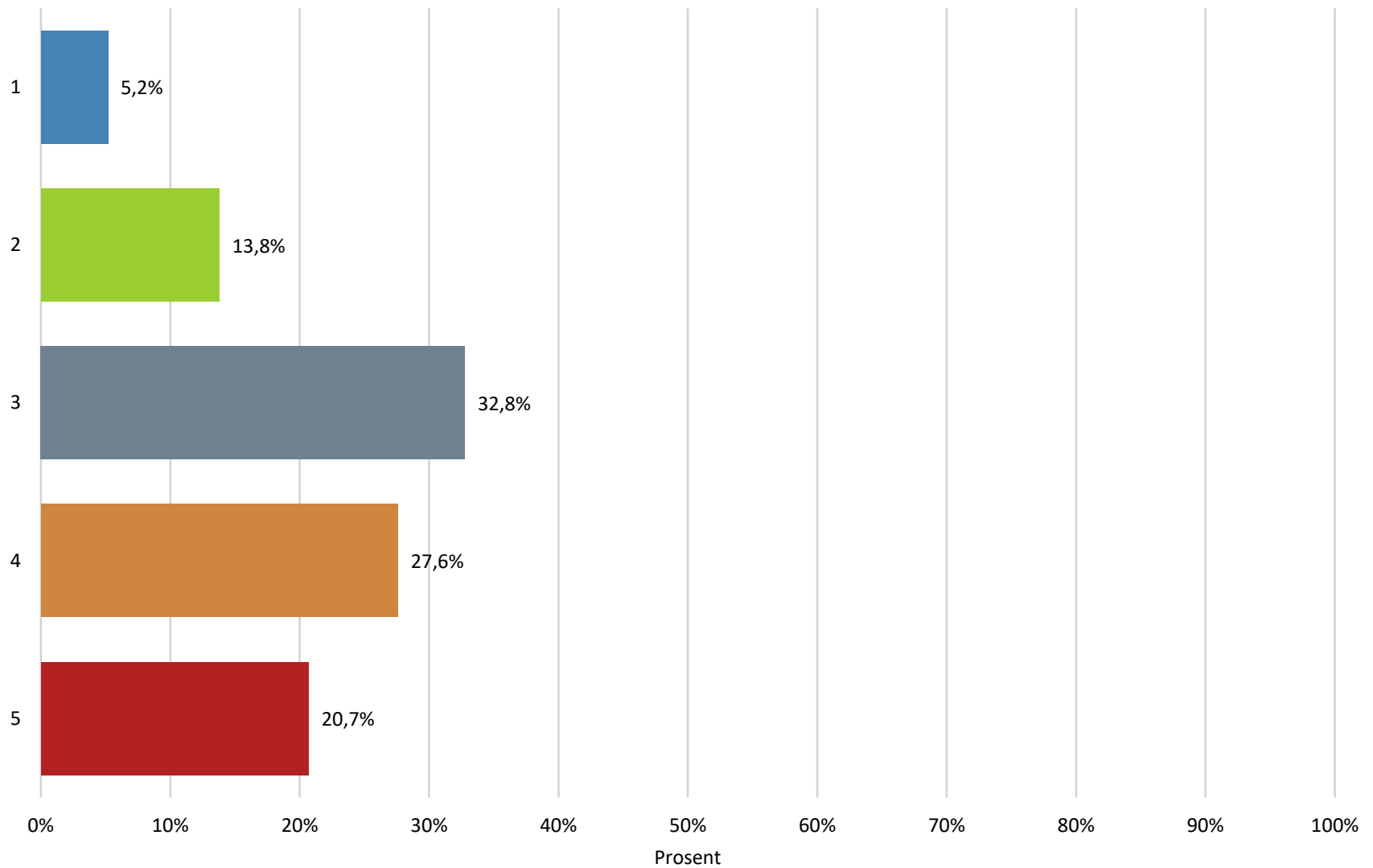
40. geometriske parametre? (feltbredder, sirkulasjonsbredde, trafikkøyer, osv)



40. geometriske parametre? (feltbredder, sirkulasjonsbredde, trafikkøyer, osv)

Navn	Prosent
1	3,4%
2	6,9%
3	10,3%
4	22,4%
5	56,9%
N	58

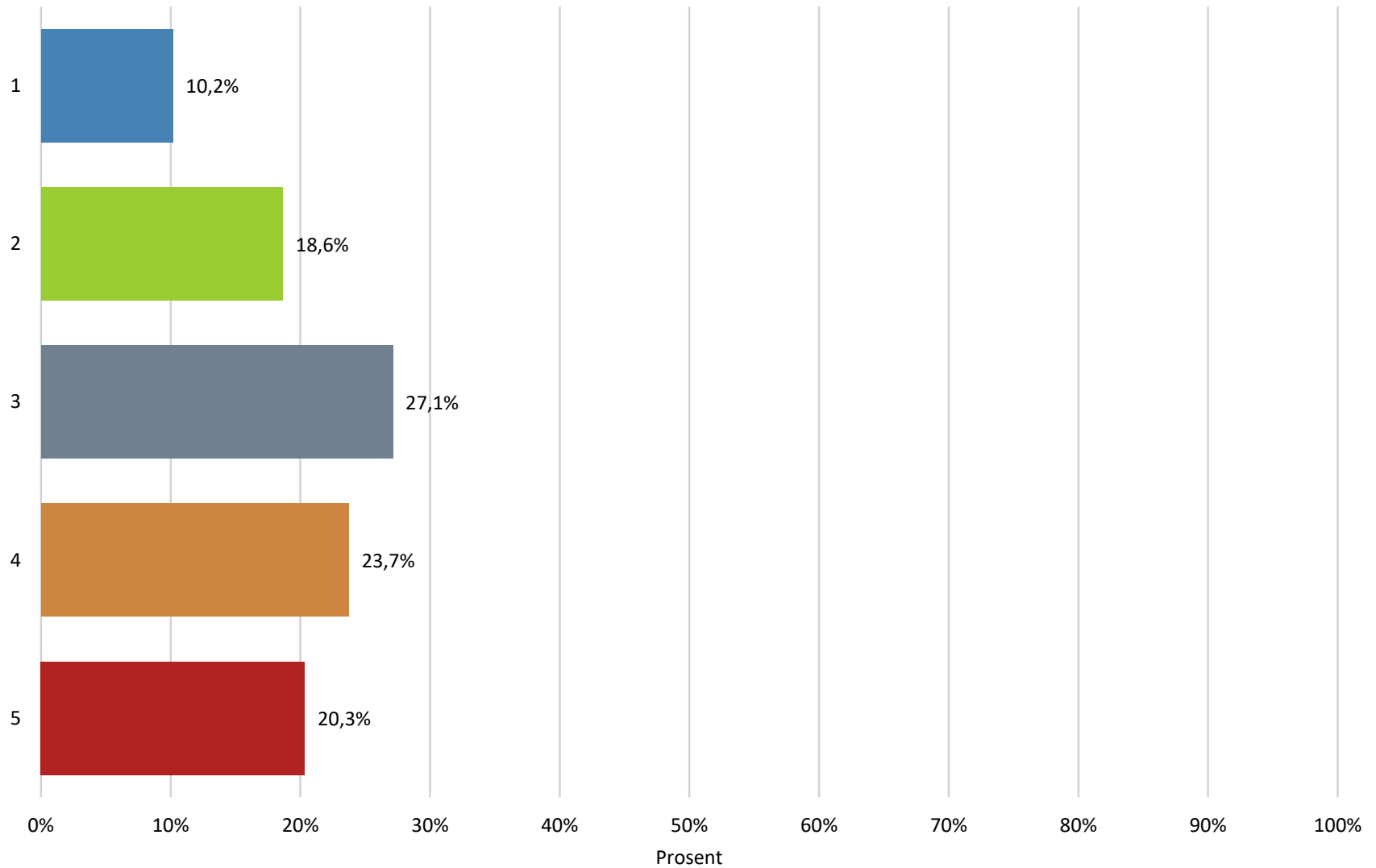
41. data om fotgjengere?



41. data om fotgjengere?

Navn	Prosent
1	5,2%
2	13,8%
3	32,8%
4	27,6%
5	20,7%
N	58

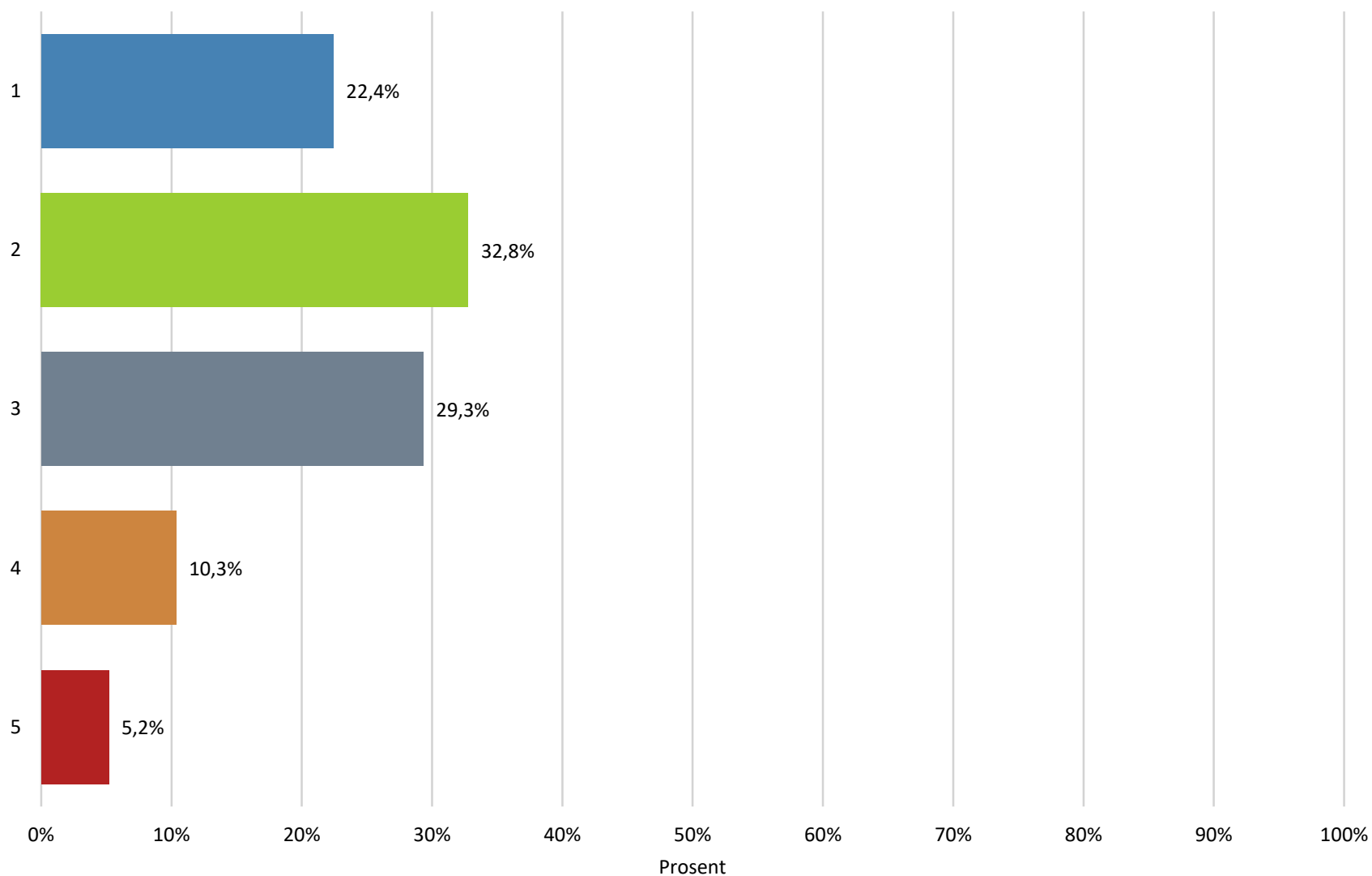
42. trafikkvariasjon? (peak flow factor og peak flow period)



42. trafikkvariasjon? (peak flow factor og peak flow period)

Navn	Prosent
1	10,2%
2	18,6%
3	27,1%
4	23,7%
5	20,3%
N	59

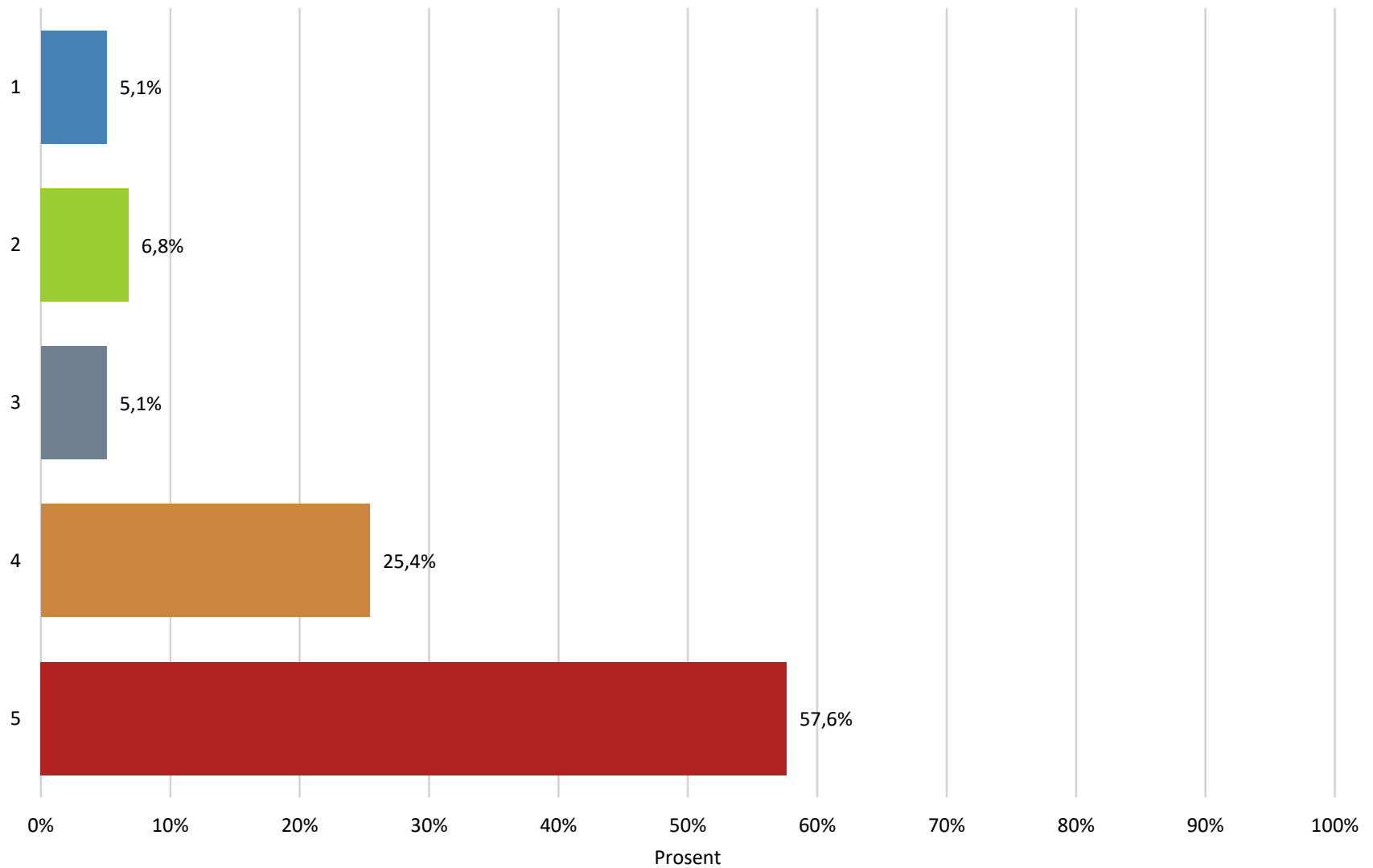
43. kapasitetsparametre? (kritisk tidsluke, følgetid, osv)



43. kapasitetsparametre? (kritisk tidsluke, følgetid, osv)

Navn	Prosent
1	22,4%
2	32,8%
3	29,3%
4	10,3%
5	5,2%
N	58

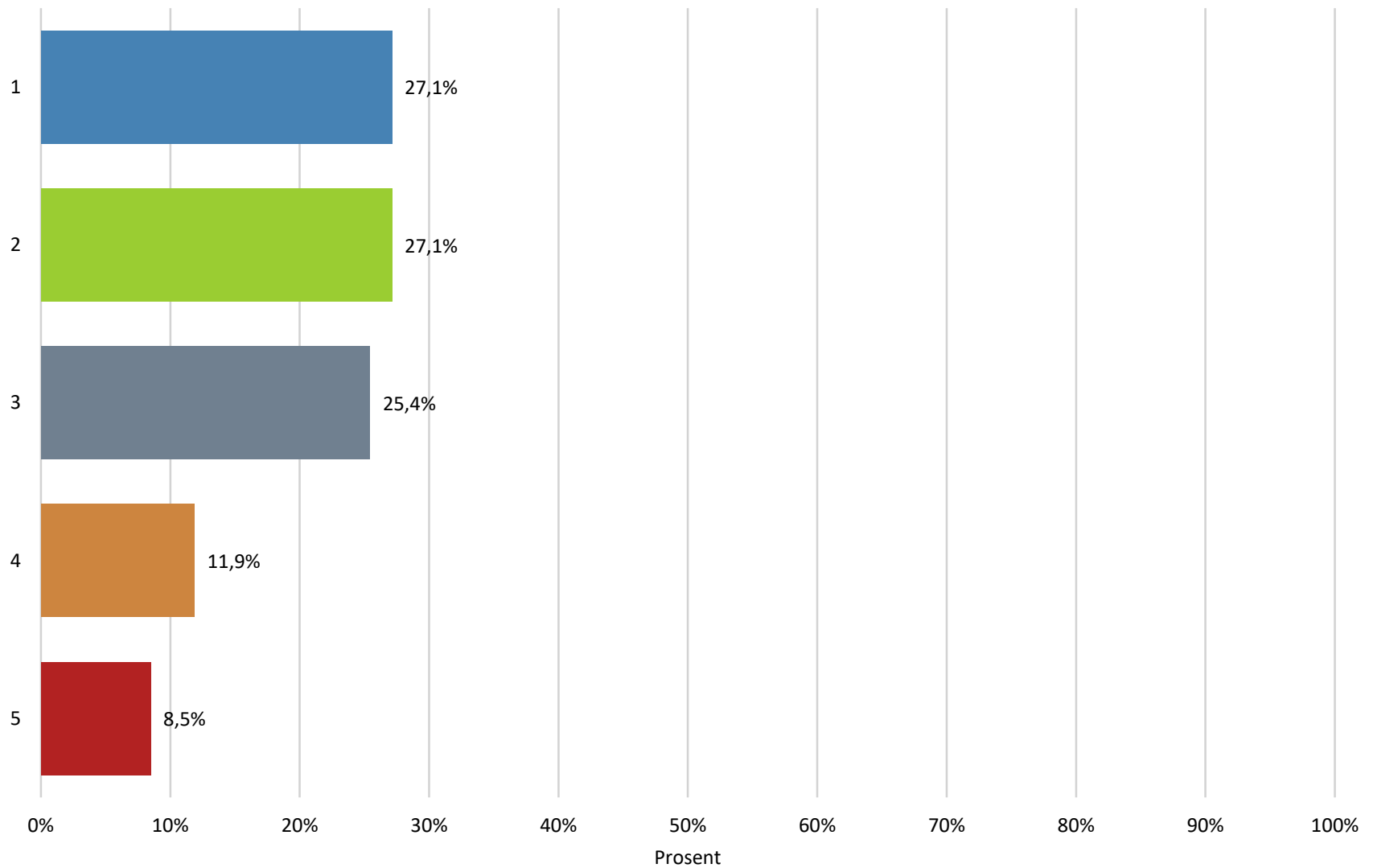
44. kjørehastigheter på de forskjellige kryssarmene?



44. kjørehastigheter på de forskjellige kryssarmene?

Navn	Prosent
1	5,1%
2	6,8%
3	5,1%
4	25,4%
5	57,6%
N	59

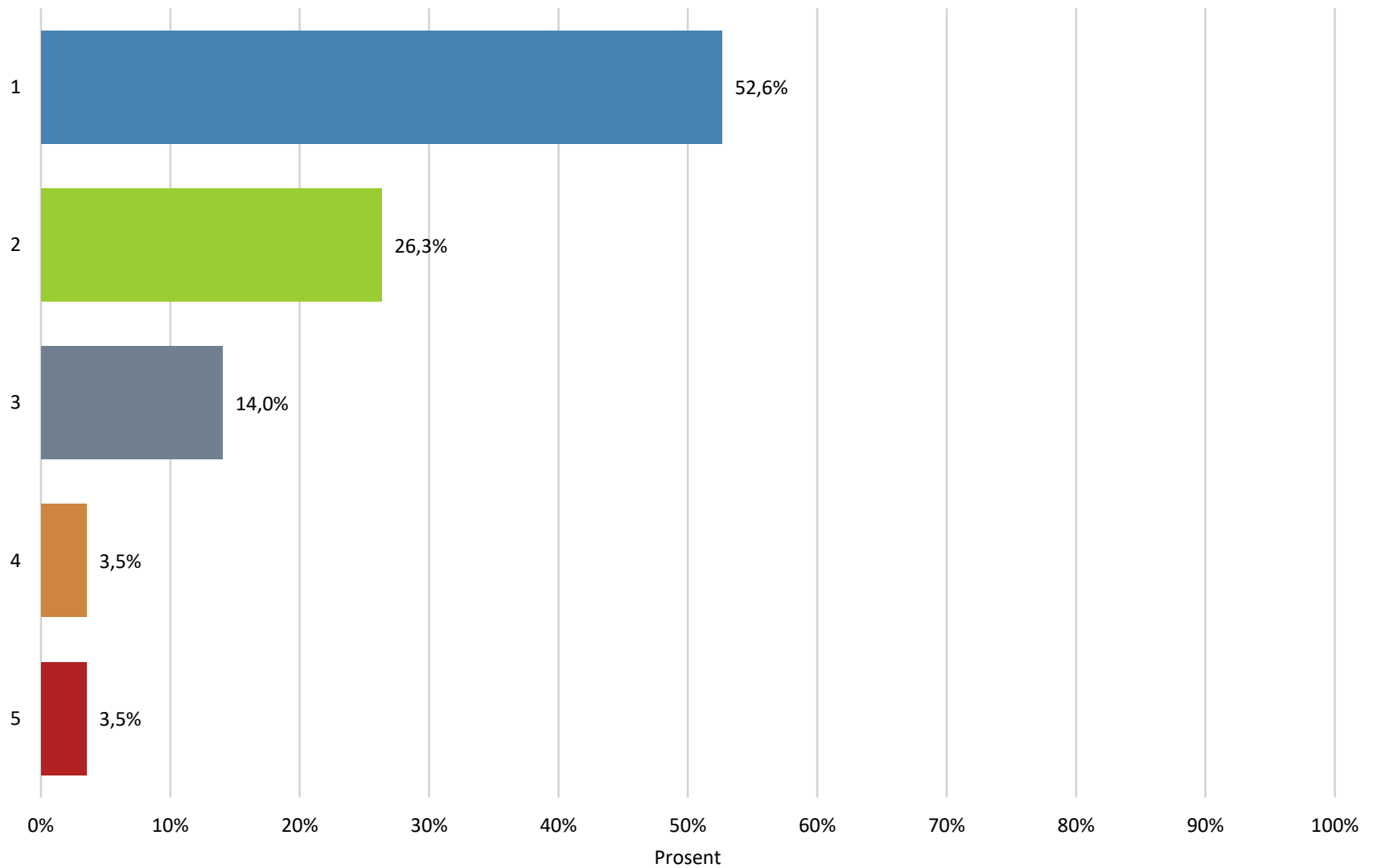
45. kjøretøyklasser utover lette/tunge kjøretøy? (buss, taxi, vogntog, sykler, osv)



45. kjøretøyklasser utover lette/tunge kjøretøy? (buss, taxi, vogntog, sykler, osv)

Navn	Prosent
1	27,1%
2	27,1%
3	25,4%
4	11,9%
5	8,5%
N	59

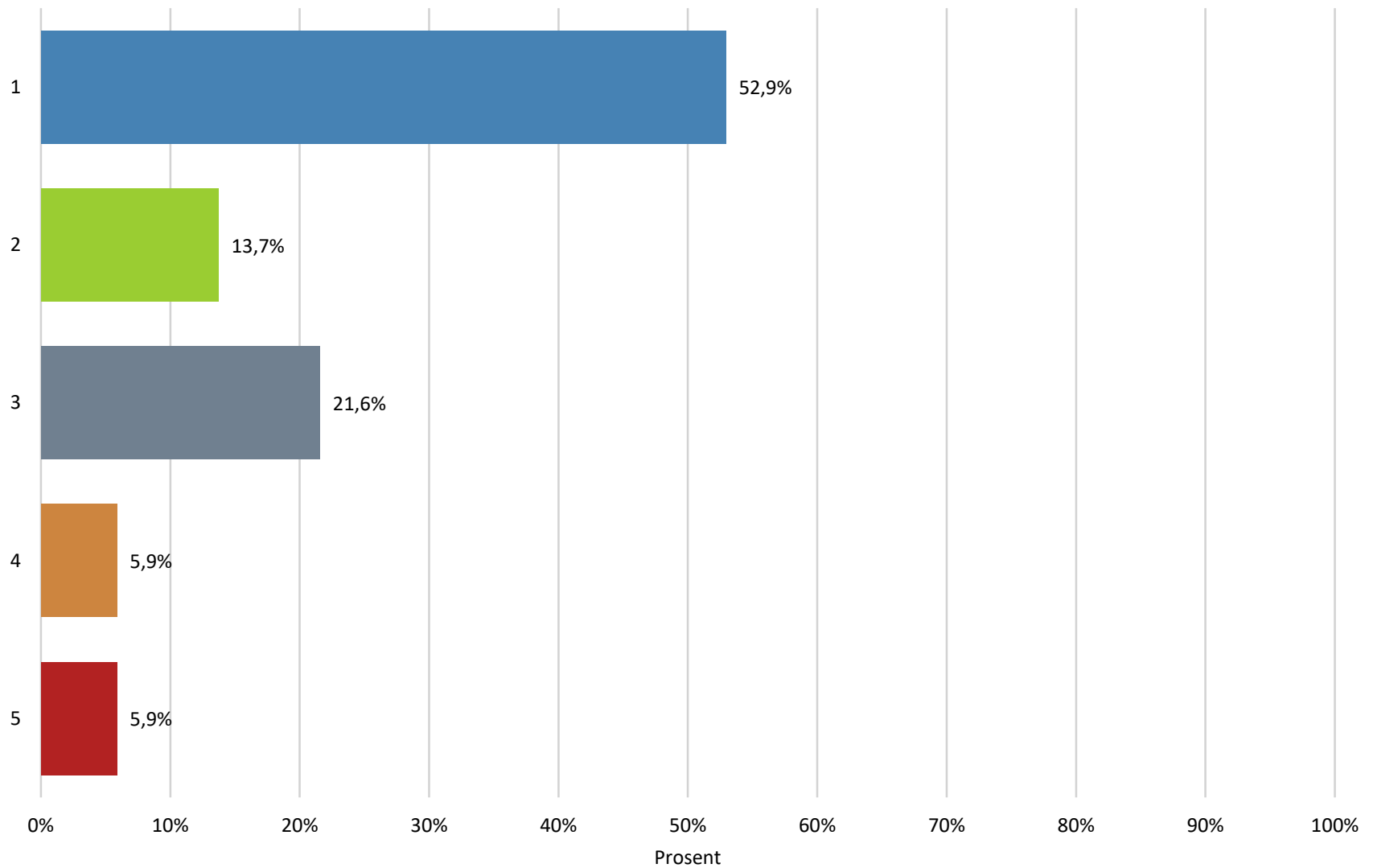
46. kjøretøyspesifikke data? (queue space, vehicle, length, etc)



46. kjøretøyspesifikke data? (queue space, vehicle, length, etc)

Navn	Prosent
1	52,6%
2	26,3%
3	14,0%
4	3,5%
5	3,5%
N	57

47. andre parametere? (spesifiser)



47. andre parametere? (spesifiser)

Navn	Prosent
1	52,9%
2	13,7%
3	21,6%
4	5,9%
5	5,9%
N	51

48. Eventuelle kommentarer

geometriske parametre? (feltbredder, sirkulasjonsbredder, trafikkøyer, osv)	data om fotgjengere?	trafikkvariasjon ? (peak flow factor og peak flow period)	kapasitetsparametre? (kritisk tidsluke, følgetid, osv)	kjørehastigheter på de forskjellige kryssarmene?	kjøretøyklasser utover lette/tunge kjøretøy? (buss, taxi, vogntog, sykler, osv)	kjøretøyspesifikke data? (queue space, vehicle, length, etc)	andre parametre? (spesifiser)
		krever ofte detaljerte tellinger, helst på 5 min nivå			Flerer og flere kryss har med sykkelfelt og sykkelboks med egne sykkelfaser		
						Busser er som regel for korte.	
			Gjorde det tidligere. Men har begynt å bare bruke standard, da justering av parameterene kan gjøre at man får det svaret man ønsker. Standardparameterne gir "for dårlig" avvikling. Parametrene vi brukte på NTNU gir "for god" avvikling				Approach- og Exit Lane Length

48. Eventuelle kommentarer

geometriske parametre? (feltbredder, sirkulasjonsbre dde, trafikkøyer, osv)	data om fotgjengere?	trafikkvariasjon ? (peak flow factor og peak flow period)	kapasitetspara metre? (kritisk tidsluke, følgetid, osv)	kjørehastighete r på de forskjellige kryssarmene?	kjøretøyklasser utover lette/tunge kjøretøy? (buss, taxi, vogntog, sykler, osv)	kjøretøyspesifik ke data? (queue space, vehicle, length, etc)	andre parametere? (spesifiser)
			valg av andre parametre enn standard bør vel begrunnes				
			kommer ann på hva jeg her å kalibrere mot				environment factor, extra bunching
	dersom man har data						
Antall felt, så klart. Også sirkulasjonsfelt.	Gidder sjelden legge inn fotgjengere hvis jeg vet trafikken er liten.		setter ofte "Level of Reduction with Opposing Flow Rate" til "low". Endrer ofte Environmental factor til 1,1, sistnevnte ble anbefalt på Sidra-kursene.	Setter de til fartsgrensen.	Legger inn busser når det er kollektivfelt.		

geometriske parametre? (feltbredder, sirkulasjonsbredde, trafikkøyer, osv)	data om fotgjengere?	trafikkvariasjon ? (peak flow factor og peak flow period)	kapasitetsparametre? (kritisk tidsluke, følgetid, osv)	kjørehastigheter på de forskjellige kryssarmene?	kjøretøyklasser utover lette/tunge kjøretøy? (buss, taxi, vogntog, sykler, osv)	kjøretøyspesifikke data? (queue space, vehicle, length, etc)	andre parametere? (spesifiser)
Lite innvirkning på kapaistet.	Mangler ofte tellinger	Krever detaljerte telling hvor dette er tenkt på	Krever detaljerte telling hvor dette er registret	Ofte fartsgrense, men sjeldent faktisk hastighet.	Krever detaljerte tellinger	Med alle usikkerhetene knyttet til tellinger, program og resultat virker det ulogisk å stille på dette. Detaljnivået henger ikke sammen med detaljnivået på andre input.	
? Disse må jo alltid endres for å tilpasses det konkrete krysset man jobber med	Disse må jo alltid endres om man skal modeller forgjengere						Lane utilisation, Saturation flow, Extra bunching, Basic saturation flow,...
	Dersom relevant og man har info	Gjør som regel minimum en vurdering av disse	Sjelden, må være veldig gode grunner		Avhengig om det er relevant	Dersom relevant og supplerende data foreligger	Environment factor i rundkjøringer
							Trafikksignaldata

48. Eventuelle kommentarer

geometriske parametre? (feltbredder, sirkulasjonsbre dde, trafikkøyer, osv)	data om fotgjengere?	trafikkvariasjon ? (peak flow factor og peak flow period)	kapasitetspara metre? (kritisk tidsluke, følgetid, osv)	kjørehastighete r på de forskjellige kryssarmene?	kjøretøyklasser utover lette/tunge kjøretøy? (buss, taxi, vogntog, sykler, osv)	kjøretøyspesifik ke data? (queue space, vehicle, length, etc)	andre parametere? (spesifiser)
							enviromental factor
					Der det er aktuelt, spesielt buss.		
			endret med for 5-6 år siden men nå stemmer modellen bedre synes jeg.				generell justering av sidra fra 1,0 til 1,1.
		simulerer bare for rushtider			om ledige data finns		
Mest endring på feltbredde og sirk.areal	Bruker stort sett std. Gangtid er gjærne tilsvarende våre håndbøker	Bruker gjerne en litt høyere peak flow faktor	Bruker bare std	Settes lik skiltet hastighet	Lite aktuelt		

48. Eventuelle kommentarer

geometriske parametre? (feltbredder, sirkulasjonsbredder, trafikkøyer, osv)	data om fotgjengere?	trafikkvariasjon ? (peak flow factor og peak flow period)	kapasitetsparametre? (kritisk tidsluke, følgetid, osv)	kjørehastigheter på de forskjellige kryssarmene?	kjøretøyklasser utover lette/tunge kjøretøy? (buss, taxi, vogntog, sykler, osv)	kjøretøyspesifikke data? (queue space, vehicle, length, etc)	andre parametre? (spesifiser)
kun feltbredder dersom jeg kjenner disse.			kun kjente parametre for norske forhold, dvs. for rundkjøring etter H.K. Myre		dette er som regel forenkling. sykler er unntaket dersom ikke "dummy movement" egner seg bedre.	endrer lengden til nabokryss og approach/exit speed etter fartsgrenser	Priorities (om nødvendig), environment factor. Hender jeg velger å kalibrere capacity adjustment (som en global kalibrering).
							Environment factor rundkjøringer
		I mange småbyer i Norge er rushperiodene svært bergrenset. Det kan være avgjørende for et realistisk resultat å legge inn rette verdier.	Avhenger spesielt om det er underlig geometri/stigning, etc i krysset				

[illegible]

49. geometriske parametre? (feltbredder, sirkulasjonsbredde, trafikkøyer, osv)

Antall felt, så klart. Også sirkulasjonsfelt.

Lite innvirkning på kapaistet.

? Disse må jo alltid endres for å tilpasses det konkrete krysset man jobber med

Mest endring på feltbredde og sirk.areal

kun feltbredder dersom jeg kjenner disse.

50. data om fotgjengere?

dersom man har data

Gidder sjelden legge inn fotgjengere hvis jeg vet trafikken er liten.

Mangler ofte tellinger

Disse må jo alltid endres om man skal modeller forgjengere

Dersom relevant og man har info

Bruker stort sett std. Gangtid er gjerne tilsvarende våre håndbøker

51. trafikkvariasjon? (peak flow factor og peak flow period)

krever ofte detaljerte tellinger, helst på 5 min nivå

Krever detaljerte telling hvor dette er tenkt på

Gjør som regel minimum en vurdering av disse

simulerer bare for rushtider

Bruker gjerne en litt høyere peak flow faktor

I mange småbyer i Norge er rushperiodene svært bergrenset. Det kan være avgjørende for et realistisk resultat å legge inn rette verdier.

Tilpasser ofte til kvarterstillinger

52. kapasitetsparametre? (kritisk tidsluke, følgetid, osv)

Gjorde det tidligere. Men har begynt å bare bruke standard, da justering av parameterene kan gjøre at man får det svaret man ønsker. Standardparameterne gir "for dårlig" avvikling. Parametre vi brukte på NTNU gir "for god" avvikling

valg av andre parametre enn standard bør vel begrunnes

kommer ann på hva jeg her å kalibrere mot

setter ofte "Level of Reduction with Opposing Flow Rate" til "low". Endrer ofte Environmental factor til 1,1, sistnevnte ble anbefalt på Sidra-kursene.

Krever detaljerte telling hvor dette er registret

Sjelden, må være veldig gode grunner

endret med for 5-6 år siden men nå stemmer modellen bedre synes jeg.

Bruker bare std

kun kjente parametre for norske forhold, dvs. for rundkjøring etter H.K. Myre

Avhenger spesielt om det er underlig geometri/stigning, etc i krysset

53. kjørehastigheter på de forskjellige kryssarmene?

Setter de til fartsgrensen.

Ofte fartsgrense, men sjeldent faktisk hastighet.

Settes lik skiltet hastighet

54. kjøretøyklasser utover lette/tunge kjøretøy? (buss, taxi, vogntog, sykler, osv)

Flerer og flere kryss har med sykkelfelt og sykkelboks med egne sykkelfaser

Legger inn busser når det er kollektivfelt.

Krever detaljerte tellinger

Avhengig om det er relevant

Der det er aktuelt, spesielt buss.

om ledige data finns

Lite aktuelt

dette er som regel forenkling. sykler er unntaket dersom ikke "dummy movement" egner seg bedre.

El-bil, Taxi, HOV

buss først og fremst

55. kjøretøyspesifikke data? (queue space, vehicle, length, etc)

Busser er som regel for korte.

Med alle usikkerhetene knyttet til tellinger, program og resultat virker det ulogisk å stille på dette. Detaljnivået henger ikke sammen med detaljnivået på andre input.

Dersom relevant og supplerende data foreligger

endrer lengden til nabokryss og approach/exit speed etter fartsgrenser

56. andre parametere? (spesifiser)

Approach- og Exit Lane Length

environment factor, extra bunching

Lane utilisation, Saturation flow, Extra bunching, Basic saturation flow,...

Environment factor i rundkjøringer

Trafikksignaldata

environmental factor

generell justering av sidra fra 1,0 til 1,1.

Priorities (om nødvnedig), environment factor. Hender jeg velger å kalibrere capacity adjustment (som en global kalibrering).

Environment factor rundkjøringer

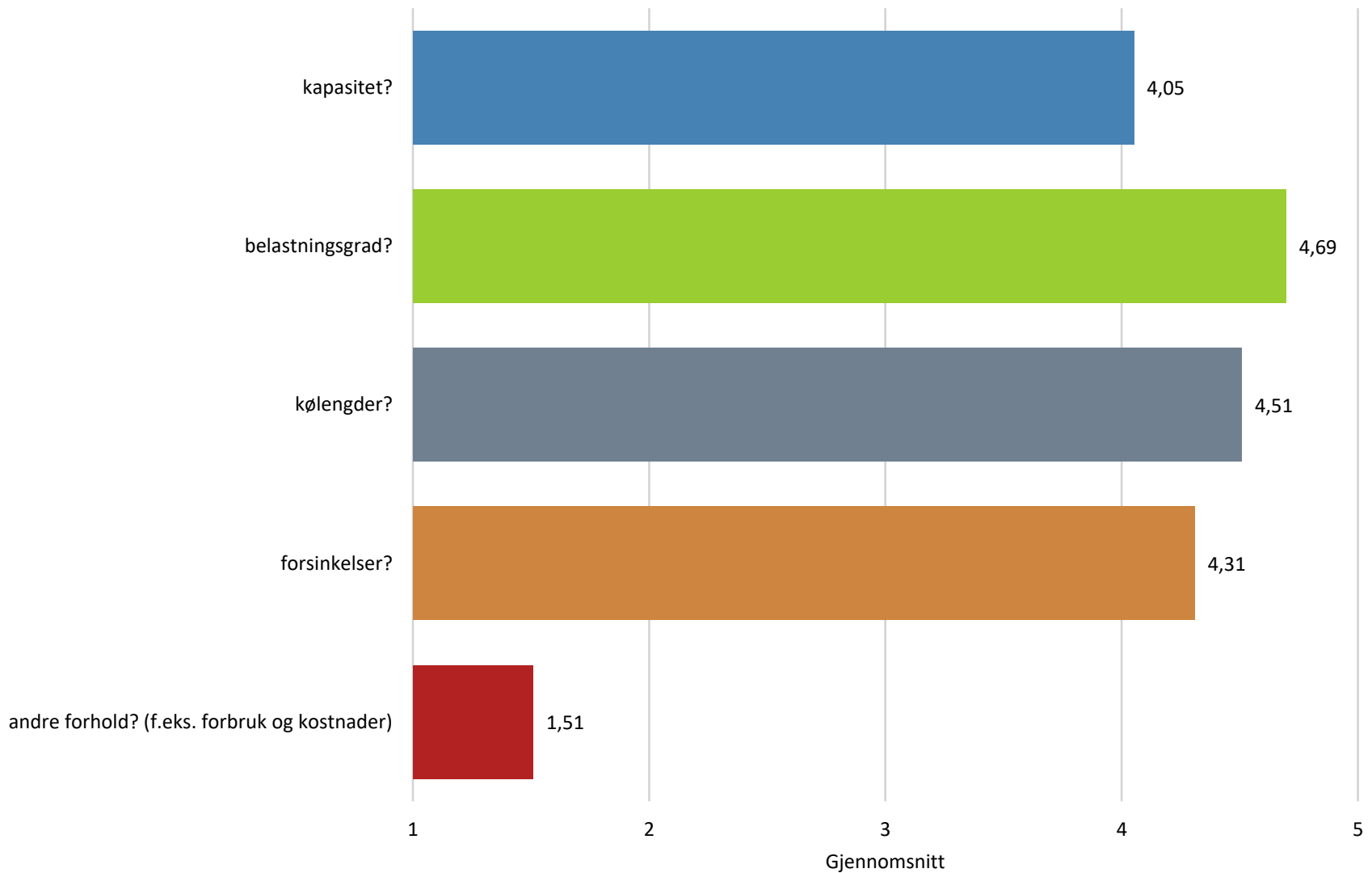
extra bunching, environment factor rundkjøring

Kostnader, signalparametre mm

Environment factor eller tilsvarende endres alltid for å oppnå forhold mer likt Norge

husker ikke per nå

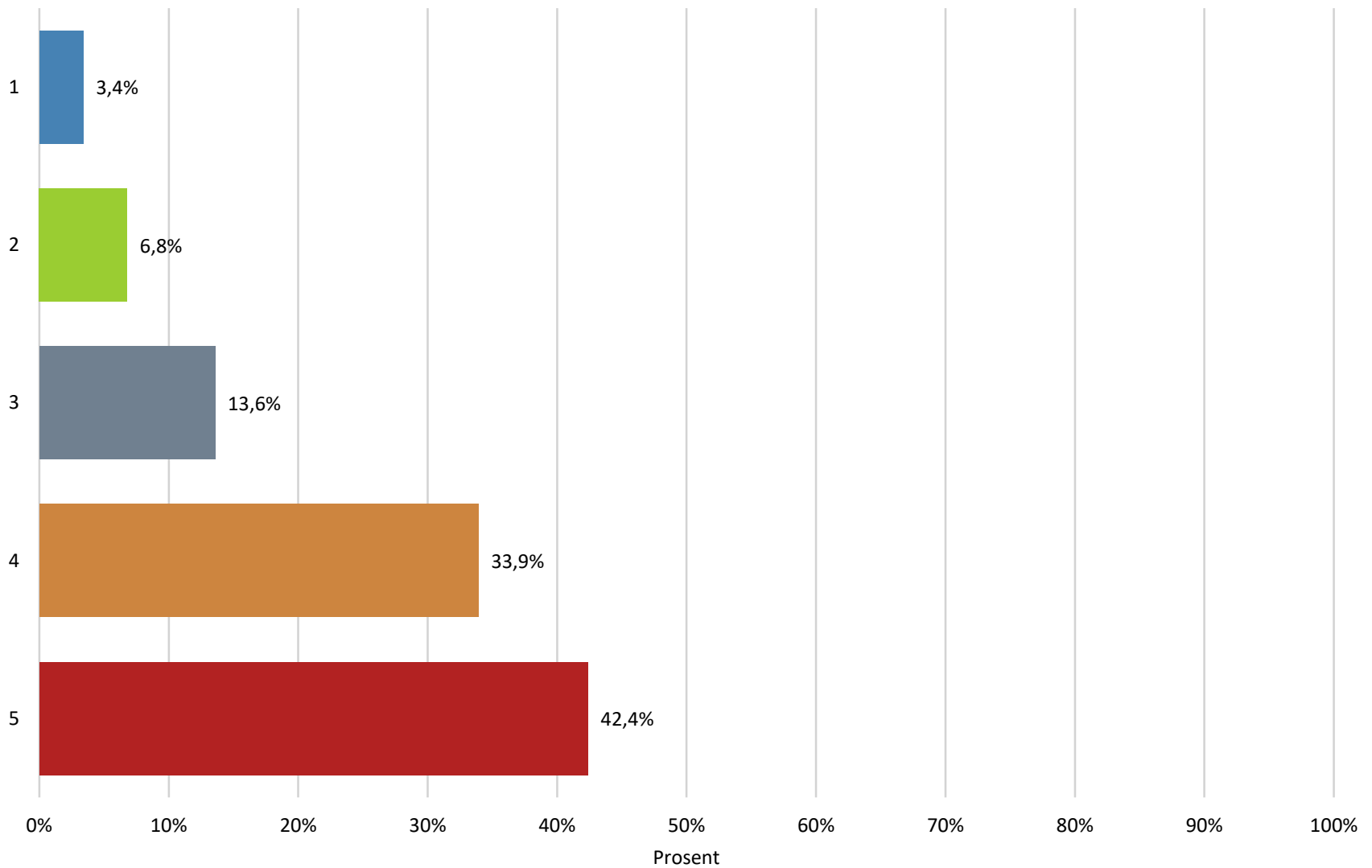
57. I hvilken grad benytter du resultatene SIDRA gir om...: 1 (liten grad) – 5 (stor grad)



57. I hvilken grad benytter du resultatene SIDRA gir om...: 1 (liten grad) – 5 (stor grad)

Spørsmål	Gjennomsnitt	N
kapasitet?	4,05	59
belastningsgrad?	4,69	59
kølengder?	4,51	59
forsinkelser?	4,31	55
andre forhold? (f.eks. forbruk og kostnader)	1,51	53

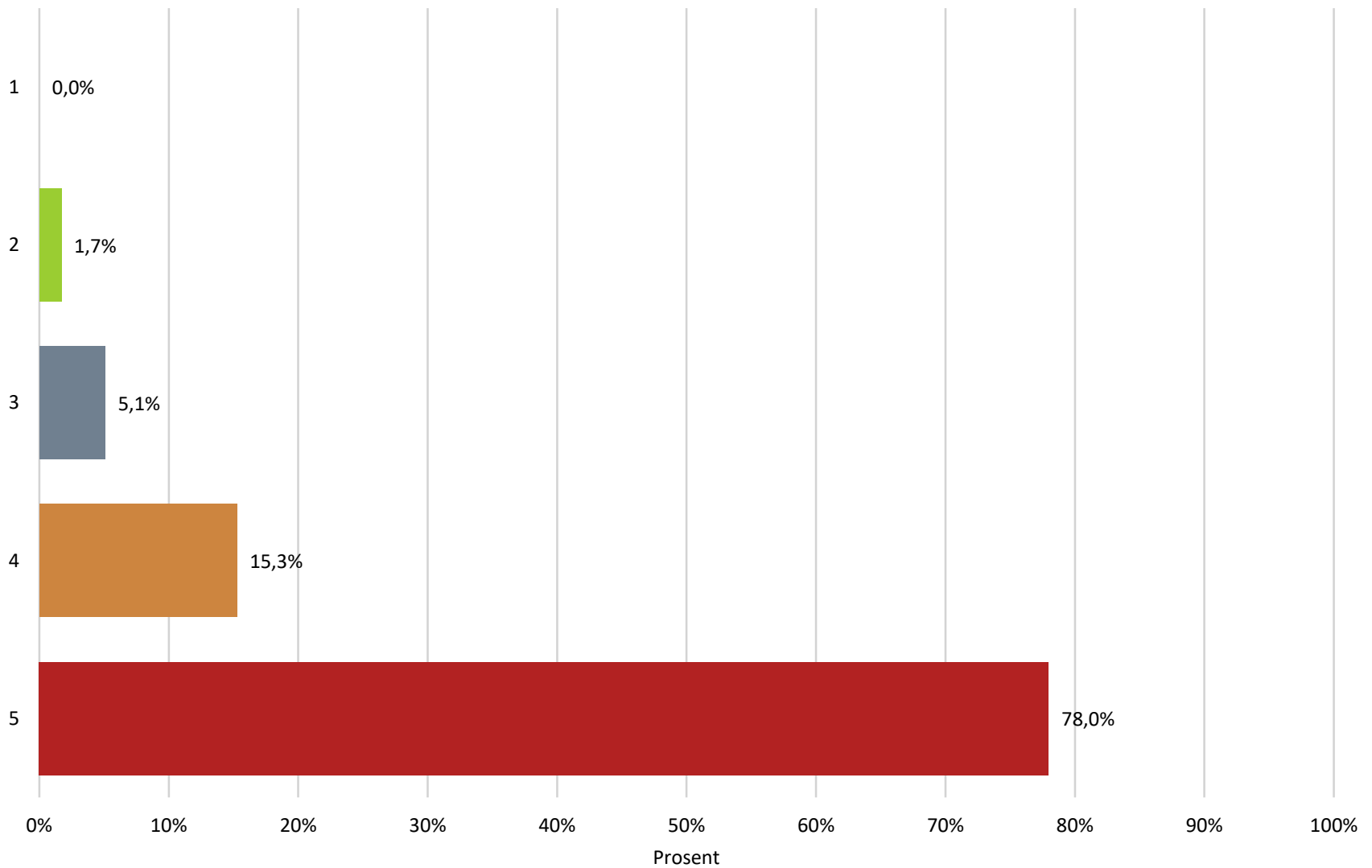
58. kapasitet?



58. kapasitet?

Navn	Prosent
1	3,4%
2	6,8%
3	13,6%
4	33,9%
5	42,4%
N	59

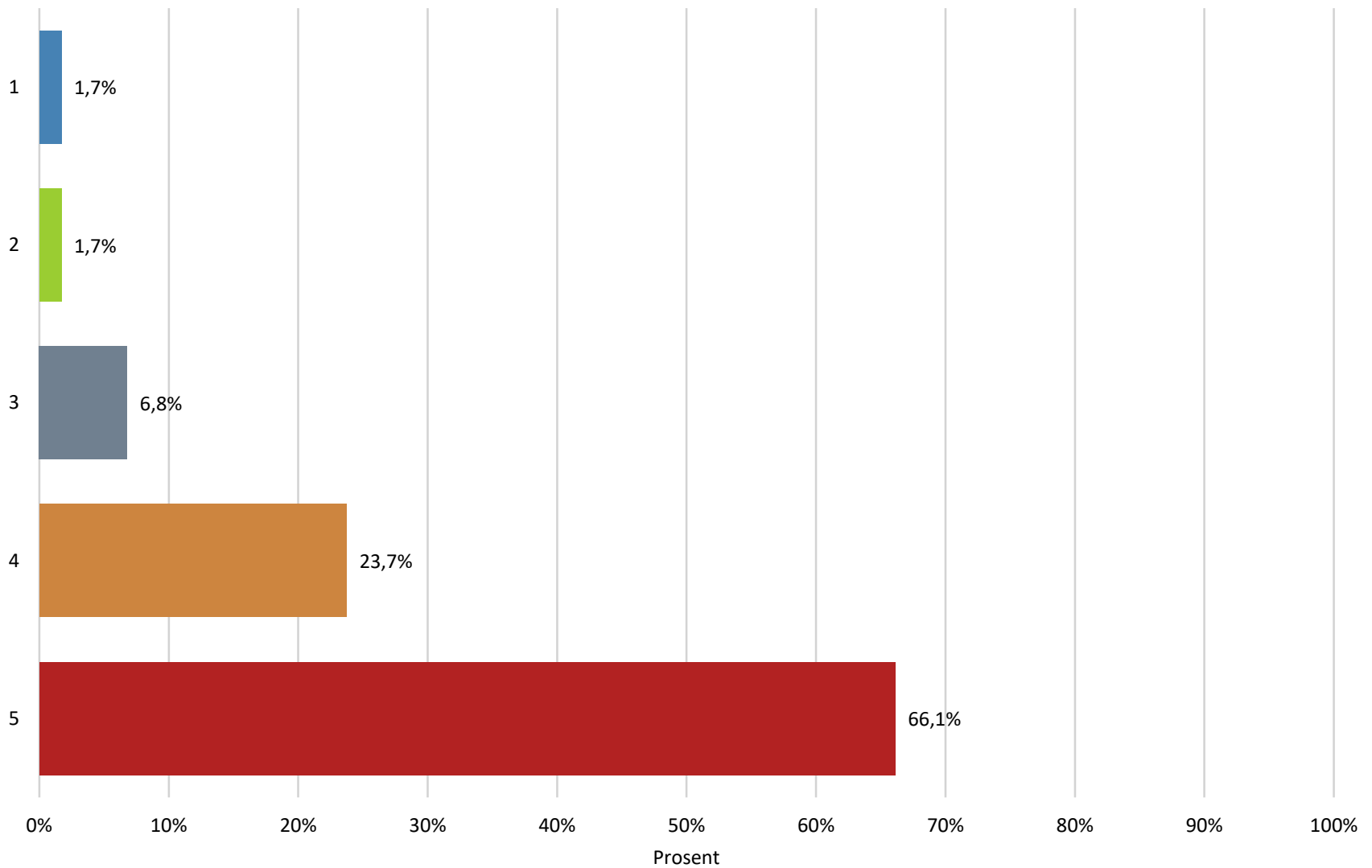
59. belastningsgrad?



59. belastningsgrad?

Navn	Prosent
1	0,0%
2	1,7%
3	5,1%
4	15,3%
5	78,0%
N	59

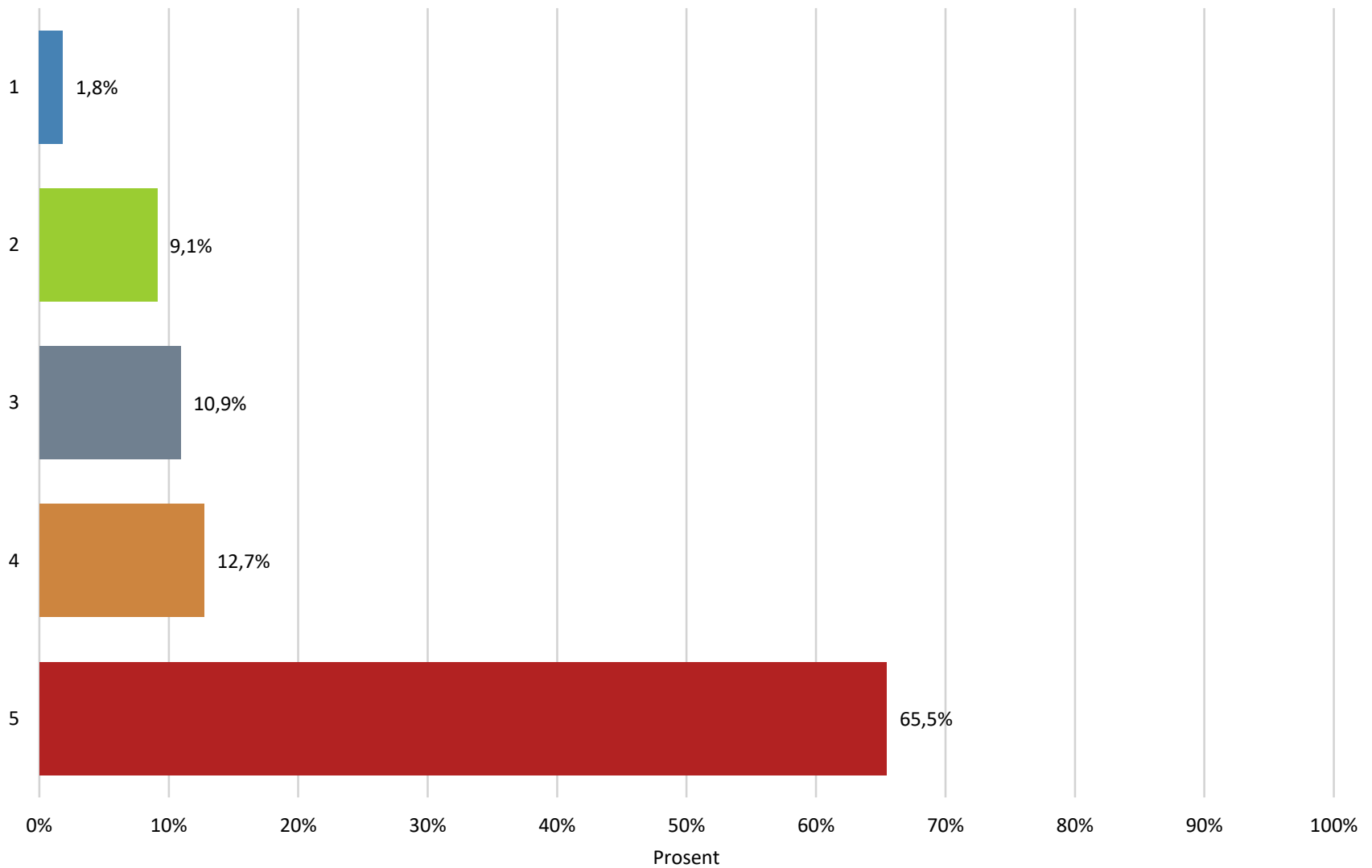
60. kølengder?



60. kølengder?

Navn	Prosent
1	1,7%
2	1,7%
3	6,8%
4	23,7%
5	66,1%
N	59

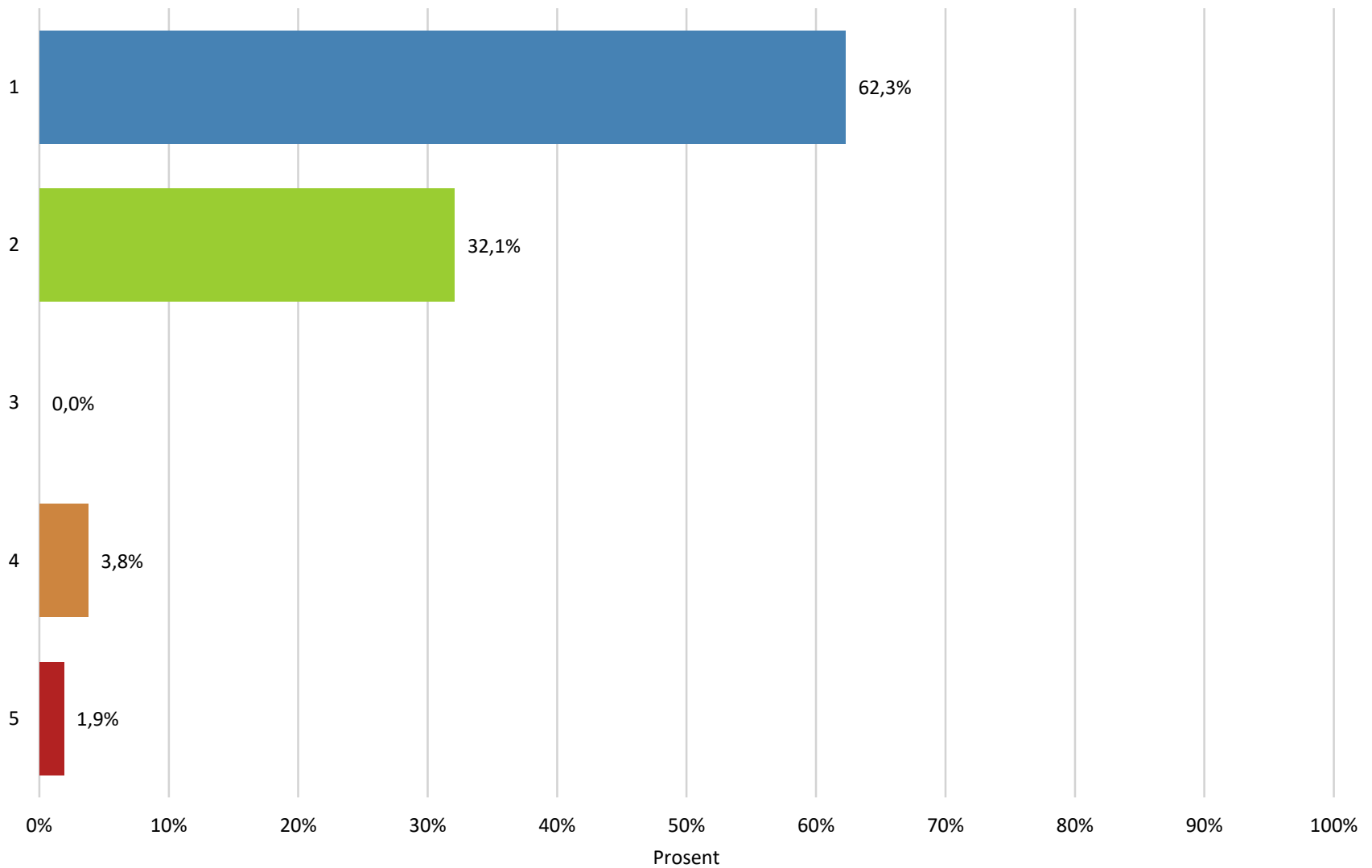
61. forsinkelser?



61. forsinkelser?

Navn	Prosent
1	1,8%
2	9,1%
3	10,9%
4	12,7%
5	65,5%
N	55

62. andre forhold? (f.eks. forbruk og kostnader)



62. andre forhold? (f.eks. forbruk og kostnader)

Navn	Prosent
1	62,3%
2	32,1%
3	0,0%
4	3,8%
5	1,9%
N	53

63. Eventuelle kommentarer

kapasitet?	belastningsgrad?	kølengder?	forsinkelser?	andre forhold? (f.eks. forbruk og kostnader)
				av og til kostnader
	hva er forskjellen på belastningsgrad og kapasitet?			Level of service
		95 %-fraktilen	Gjennomsnitt.	
		Dimensjonerende kø	Gjennomsnittlig forsinkelse	Nei
		Usikkerhetene er så store at jeg sjeldent bruke antall meter kø.	Usikkerhetene er så store at jeg sjeldent bruke antall sekunder forsinkelse. Kan si noe relativt om økningen mellom alt og 1 feks, men ikke eksakt antall sekunder med forsinkelse.	
				Signalplaner, bruker også av og til detaljerte data for forstå resultatene bedre
dette forutsetter at vi vet hva kapasiteten er der idag. velger å ikke forsøke å beregne meg frem til dette, men å kalibrere dagens situasjon til slik at det likner (feks med kjøppbygging eller forsinkelse)	hovedresultatet: viser for alternativene hvordan vi kan forvente at utviklingen vil være i forhold til dagens situasjon. tallene i seg selv er ikke så viktige uten sammenlikningen	hovedresultatet: samme som over		LOS kan jeg bruke til forenklet sammenlikning.

63. Eventuelle kommentarer

kapasitet?	belastningsgrad?	kølengder?	forsinkelser?	andre forhold? (f.eks. forbruk og kostnader)
		Ofte er kølengder avgjørende i forhold til dimensjonering av høyre- og venstresvingefelt til reguleringsplaner		
				Stoler ikke helt på modellene for forbruk
Hva mener du med "kapasitet", har antat LOS.				

64. kapasitet?

dette forutsetter at vi vet hva kapasiteten er der idag. velger å ikke forsøke å beregne meg frem til dette, men å kalibrere dagens situasjon til slik at det likner (feks med kjøppbygging eller forsinkelse)

Hva mener du med "kapasitet", har antat LOS.

65. belastningsgrad?

hva er forskjellen på belastningsgrad og kapasitet?

hovedresultatet: viser for alternativene hvordan vi kan forvente at avviklingen vil være i forhold til dagens situasjon. tallene i seg selv er ikke så viktige uten sammenlikningen

66. kølengder?

95 %-fraktilen

Dimensjonerende kø

Usikkerhetene er så store at jeg sjeldent bruke antall meter kø.

hovedresultatet: samme som over

Ofte er kølengder avgjørende i forhold til dimensjonering av høyre- og venstresvingefelt til reguleringsplaner

67. forsinkelser?

Gjennomsnitt.

Gjennomsnittlig forsinkelse

Usikkerhetene er så store at jeg sjeldent bruke antall sekunder forsinkelse. Kan si noe relativt om økningen mellom alt og 1 feks, men ikke eksakt antall sekunder med forsinkelse.

68. andre forhold? (f.eks. forbruk og kostnader)

av og til kostnader

Level of service

Nei

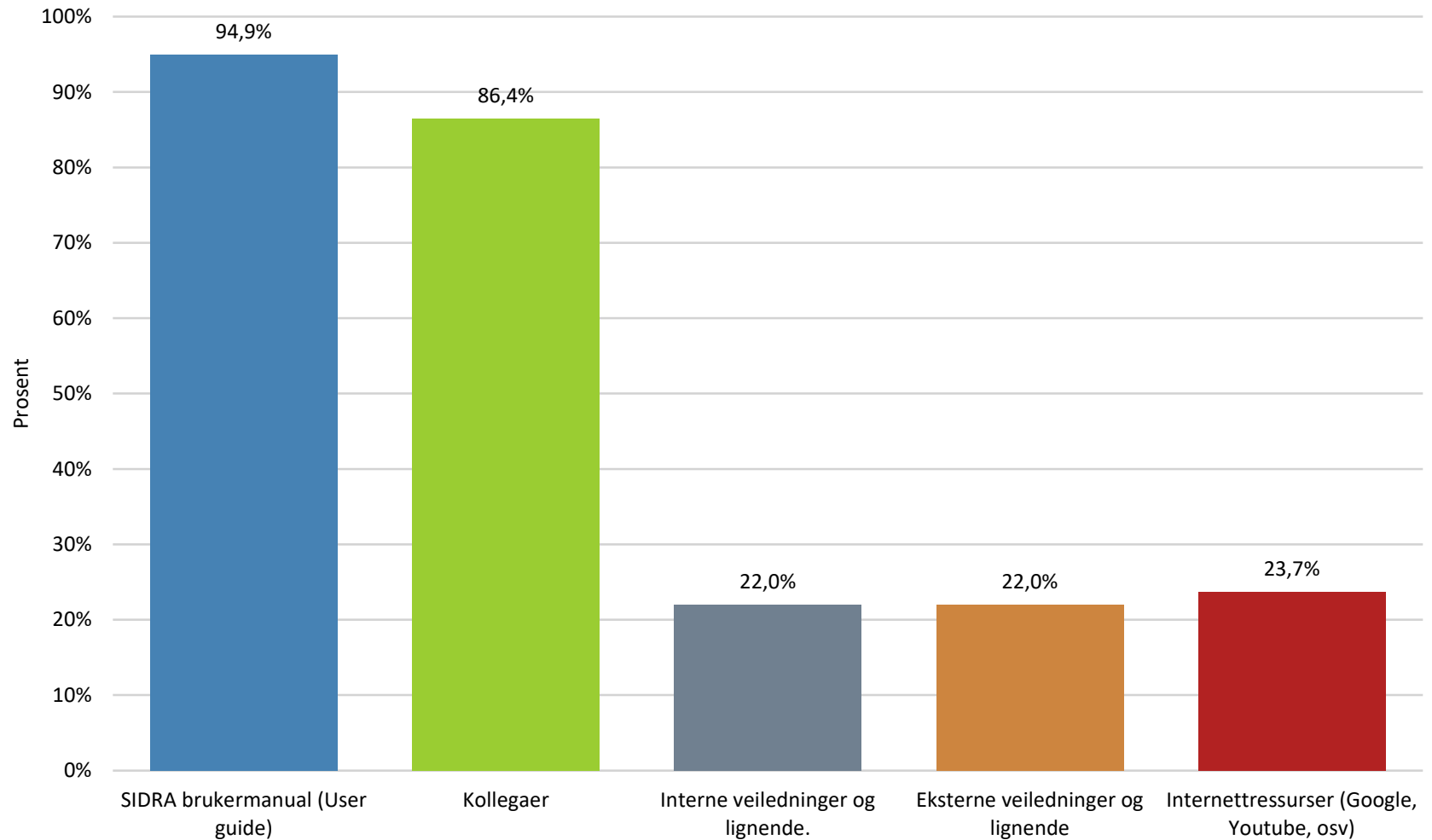
Signalplaner, bruker også av og til detaljerte data for forstå resultatene bedre

LOS kan jeg bruke til forenklet sammenlikning.

Stoler ikke helt på modellene for forbruk

69. Hva slags hjelpemidler benytter du når du jobber i SIDRA?

Del 5: Øvrig



69. Hva slags hjelpemidler benytter du når du jobber i SIDRA?

Navn	Prosent
SIDRA brukermanual (User guide)	94,9%
Kollegaer	86,4%
Interne veiledninger og lignende.	22,0%
Eksterne veiledninger og lignende	22,0%
Internettressurser (Google, Youtube, osv)	23,7%
N	59

70. Gi en kort beskrivelse av disse.

Har også sett på en del av det infomaterialet som ligger på Sidras hjemmesider

Har et forum i nettverket der parametre og endringer legges inn. Endringer som har stor eller middelsstor påvirkning på beregningene. Har kontakt med Australia relativt ofte for å få forklart rare resultatet fra Sidra.

Egne notater.

Bruerveiledninger og opplæringshefter i bruk av SIDRA benyttet i kurs. I tillegg til notater fra forelesninger gitt av Arvid Aakre.

Jeg googler rundt litt og prøver å finne svar på ev. spørsmål. Alt som oftest lander jeg på SIDRAs egne videoer.

ViaNova har etablert et eget internt intranet-basert TRAFIKKFORUM hvor bl.a. SIDRA-problemer diskuteres. Idéen ble unnfanget på siste SIDRA-workshop!

I ViaNova har vi et eget trafikkforum hvor vi diskuterer innstillinger, erfaringer, tips og triks osv. med SIDRA

SIDRA Support

Kurshefter eller foredragspresentasjoner fra kurs eller presentasjoner jeg eller kolleger har vært på

Ser av og til på videoene SIDRA folkene har laget

Kursmateriale

Supporten deres over mail er veldig god og har brukt den et par ganger.

Kursmatriell fra brukermøter er fortsatt relevante, selv om det var gamle versjoner.

I Rambøll har vi over tid vunnet erfaring med bruk av programmet. Noe av denne erfaringen er uformell og utveksles mellom kolleger. Vi ser et behov for å samle denne i norsk best practice til glede for nye medarbeidere. Statens vegvesen i noen regioner bruker Sidra som et standardisert verktøy for å dimensjonere kryss. Ofte gjøres det nettverksberegninger i Aimsun, og så lenkevolum fra Aimsun som input til Sidra for å beregne f.eks lengde av svingefelt som en standardisert metode. Det ville hjelpe disse om de fikk råd om hvordan Sidra best ble tilpasset norske forhold.

Har etterhvert fått en del erfaring på dette, og jeg har en del parametre uten at dette er formalisert i noe notat.

Forelesningsnotater fra NTNU.

71. Beskriv kort ditt generelle inntrykk av SIDRA som verktøy, og eventuelle andre kommentarer til programmet. (siste mulighet)

Stort sett fornøyd. Det er brukervennlig og gir resultater som er enkle å presentere. Ulempen er at resultatene er veldig følsomme for input og det er ikke en enkel måte å få dette fram gjennom SIDRA uten å endre parameterne selv i sensitivitetsanalyse. Utfordringer og ting jeg savner er kollektivprioritering, sykkelutforming som f.eks sykkelboks og resultater med usikkerhet.

SIDRA er generelt enkelt å sette opp. Enkelt å vite hva parameterne betyr, men en del vanskeligheter hvordan parameterne har innvirkninger på hverandre i beregningen. Hvis det var en forklaring på hvordan SIDRA benytter og "tenker" med verdiene i beregningen hadde det vært nyttig. Dette savnes i programmet. Det er derfor det kan være litt vanskelig å stole på resultatene. Som bruker føler man seg usikker på om SIDRA har "forstått" trafikksituasjonen, fordi man ikke vet hvordan SIDRA "tenker".

Det er et relativt enkelt verktøy å bruke og lære seg, men jeg synes det er litt skummelt siden man ikke kan se hva som faktisk skjer. Føler ikke jeg har helt kontroll på parameterene som settes, og hvilke som påvirker mye og lite.

SIDRA er relativt intuitivt, og enkelt å bruke. At det ikke er visualisering gjør programmet noe kryptisk, til forskjell fra Aimsun. OBS: Jeg har selv lite erfaring med SIDRA.

Jeg bruker det som regel til enkle vurderingert og overslag i forbindelse med prosjekt for Statens vegvesen, private utbygger o.l. Til det bruk er verktøyet helt ok. Lett å ta i bruk selv om det går litt tid mellom hver gang. Gir tilsynelatende logiske svar, selv om jeg ikke legger all verdens arbeid i input.

Har i liten grad bruk det til signalregulerte kryss

71. Beskriv kort ditt generelle inntrykk av SIDRA som verktøy, og eventuelle andre kommentarer til programmet. (siste mulighet)

Fungerer stort sett best på få ett- to kryss, og bruker den mest til å se på kølengder og utforming av enkeltkryss. Ok brukervennlighet når man har jobbet med det en stund. Det er dessverre for mange parametre å skru på, så om man er litt ny i programmet er det fort gjort å endre for mye.

Stoler ikke alltid på resultatet, dette avhenger stort sett av krysstype og om fotgjengere er med eller ikke. Ikke alltid man får dagens observerte situasjon til å stemme heller.

Ja takk til norske templates! Ikke bare for å gjøre det enklere for brukere, men også for at praksisen da kan være mer lik mellom ulike bedrifter, og mottager av resultatet kan føle seg tryggere på resultatene.

Savner bedre behandling ift fotgjengere i programmet. Enkelte kryssløsninger tar ikke hensyn til forsinkelsen ut av krysset pga fotgjengere. Skal ikke være nødvendig å lage gangfelt som eget kryss. Opposing pedestrian factor fungerer ikke logisk (er meldt inn til utviklerne).

Route, slik som den fungerer nå, virker helt unødvendig.

Savner bedre datauttak for nettverk. kun farger sier litt lite.

Savner generelt bedre resultatfigurer som faktisk kan benyttes og være lesbare rapporter. Svært sjelden er leser interessert i resultat-tabellen, med mindre det er rapport til noen som kan SIDRA.

Glemte en ting på spørsmål om litteratur/hjelpemidler:

Ser av og til til andre masteroppgaver skrevet om spesifikke ting

- Fornøyd med verktøyet: Gir en god indikasjon og stemmer godt for rundkjøring, men mer skeptisk til t-kryss og til dels lyskryss. Mangler også en del gode presentasjonsmuligheter.
 - Brukerveiledning: Litt vanskelig språk til tider. Også ikke helt intuitiv til tider. Vanskelig å manuvrere seg rundt i brukermanualen. Ingen mulighet til å klikke seg frem tid man ønsker. Man må skrolle seg ned til stedet man ønsker.
 - Ikke alle resultater er til å stole på. Rundkjøring med 1 felt er bedre enn med 2 felt, uansett antall felt inn i rundkjøringen. Hvorfor? T-kryss kan ha veldig god flyt med veldig liten forsinkelse. Stemmer det? Vanskelig å vite eksakt. Fotgjengeroverganger stemmer ikke alltid like godt. Legg til 1000 fotgjengere i rundkjøringen og det har ingenting å si for forsinkelsen.
 - Største utfordring: Vite at man kan stole på resultatene.
 - Savner: Vite at man har gjort det riktig, og kontroll av resultatene. Savner norske parametre for gap exceptans osv. Egentlig et sett av parametre som kan gi bedre svar på norske forhold. Savner også gode metoder for å presentere resultatene på en ryddig måte.
 - Rout har jeg ikke funnet nytten av, network fungerer bra, men mangler muligheten til å finne robustheten (Flow Scale) i nettverksberegninger. Denne mangler og er en stor svakhet!
-

71. Beskriv kort ditt generelle inntrykk av SIDRA som verktøy, og eventuelle andre kommentarer til programmet. (siste mulighet)

- 1) Ganske fornøyd
- 2) For det meste lett å bruke
- 3) Ikke alltid. Ved å endre på parameterne kan man få de svarene man ønsker.
- 4) At vi ikke vet hvilke parametere (kritisk tidsluke, følgetid) som er tilpasset norske forhold.
- 5) Savner at svarene ikke ALLTID må være oppgitt i /time. I enkelte tilfeller har man situasjoner som varer i mindre enn en time, og deretter ingen trafikk. F.eks ved fergeankomster. Da kunne jeg ikke stole på resultatene. De ble "helt feil".

Akkurat nå savner jeg en funksjon som lett kan kode fotgjengere etter et kryss.

fornøyd

Jeg fant akkurat ut av faktoren "Flow Scale". Dette er en utrolig nyttig faktor jeg har savnet.

Ellers hadde det vært utrolig nyttig med tabeller over norske verdier for "environmental factor" og " gap acceptanse".

Er godt fornøyd med verktøyet slik det framstår nå. Grensesnittet er enkelt og intuitivt å bruke, og det er lett å holde oversikt underveis i jobben.

Resultatene programmet gir virker også realistiske og troverdige, og jeg har aldri opplevd å få noe som virker helt galt.

En utfordring med programmet er at det i liten grad ligger inne data for norske kryss, og at dette er noe brukeren selv må definere. Dersom disse hadde ligget inne ville programmet vært mer effektivt, og man hadde sluppet å bruke mye tid i starten på å definere selve utformingen av krysset.

Funger veldig bra som en generelt verktøy for beregning av kapasitet i kryss.

-Brukervennlighet: Høy

-Resultatene: Kommer an på inngangsdata. Med god data og god kalibrering stoler jeg på resultatene. Ved resultater som nærmer seg grenseverdier gjøres alltid vurderinger/sensitivitetsanalyser.

-Utfordringer: Gir ikke rom for bruk av ikke-standard løsninger i stor grad (men er også den største fordelen med programmet).

Jeg bruker ikke SIDRA så mye, det fungerer bra til mitt bruk, ganske lett å forstå selv om det går en stund mellom hver gang det brukes. Bruker stort sett programmet til å kontrollere andres resultater, og bruker derfor ikke så mye fin-tuningsfunksjonene.

Føler meg noe usikker på kalibreringen i programmet.

Jeg synes at SIDRA for det meste er et godt verktøy. Noen ganger kan jeg synes at det er litt mange parametere som gjør veldig lite forskjell. Det skjer også av og til at det oppstår problemer når jeg setter sammen nettverk (3+ kryss).

Sidra gir ofte resultat som ikke helt samsvarer med virkeligheten. Har inntrykk at det fungerer best når krysset ligger på fri strekning, ikke tett på de andre kryss, så i byer fungerer det ikke så bra. Det er vanskelig å samle trafikkdata for flere kryss som vil gjenspeile virkeligheten godt nok og det trenger programmet. I byer kan det være bedre med andre, mer generelle simuleringsverktøy som viser helhetlig situasjon.

71. Beskriv kort ditt generelle inntrykk av SIDRA som verktøy, og eventuelle andre kommentarer til programmet. (siste mulighet)

Bra fornøyd.

Brukervennlighet ikke alltid god - lite intuitivt.

Noen ganger skeptisk til resultater - stemmer ikke med andre modeller.

Savner noen ganger grunnleggende begreper i programmet forklart og anskueliggjort på norsk - relatert til norske forhold.

-

Jeg har videresendt forespørselen din til min yngre kollega, NN <epostadresse> som vil kunne gi deg mer spesifikke kommentarer, trekk gjerne han inn undersøkelsen!

NN er sluttet hos oss. Slett henne fra lista (i hvert fall fra vårt domene).

Hils Arvid!

Har god erfaring med SIDRA, og synes utviklerne er veldig hjelpsomme når man tar kontakt.

Bruker networks-delen lite, og når jeg først bruker den synes jeg den er både tungvint å bruke og for å lese av resultater.

Veldig brukervennlig og gir raskt resultater. Har ofte lite å kalibrere mot og derfor usikkert om har faktisk har beregnet dagens situasjon.

Jeg har en misstanke om at SIDRA har problemer med å kapasitetsberegne rundkjøringer med flere sirkulerende felt. Utover dette, synes jeg verktøyet fungerer utmerket til å kvalitetssikre beregninger i AIMSUN, samt kapasitetsberegninger på enkeltkryss.

Stort sett lettvinnt og greit å bruke, og jeg stoler på mange av resultatene. Dog er jeg mer usikker på resultatene som presenteres i forbindelse med short lanes, nemlig hvordan fulle short lanes påvirker forsinkelse i nabofelt. Det virker ikke som om biler for eksempel rett frem, regnes som forsinket selv om et venstresvingefelt er helt fullt og køen slår langt tilbake i rett-frem-feltet. Dette diskuterte vi også på workshopen i Trondheim. Det virket som alle unntatt utvikleren selv var enig. For øvrig kunne jeg tenke meg grafisk fremstilling med tall av forsinkelse og kølengde per felt, ikke per svingebevegelse.

Forslag for forbedring:

1. Definisjon av VOLUMES-PEAK FLOW PERIOD/PEAK FLOW FACTOR kan bli enklere og justerbar, som AIMSUN som kan definere volum variasjon gjennom hele simuleringsperioden hver 5/15/30/60min?

2. Ny definisjon av MOVEMENT CLASS-BUS for å kunne simulere bussfelt.

Enkelt å bruke. Programmet burde hatt en funksjon som printer ut figurer med resultater (kølengde, belastning, forsinkelse) der man ønsker det, i stedet for å lage en figurer i excel etc.

Tror vi i Norge fortsatt har litt igjen å hente på å kunne bruke "nettverk" funksjonen. Kunne gjerne tenkt meg norske eksempler/kurs i det.

Etterhvert som jeg blir mer kjent med verktøyet stoler jeg mindre og mindre på det da jeg ved flere tilfeller har fått resultat som avviker fra realiteten. På grunnlag oppfølging av dette ved dialog med Sidra support har jeg funnet ut hvordan de har tenkt, og hvordan man skal modellere i stedet for å få det tilfellet jeg ønsket.

71. Beskriv kort ditt generelle inntrykk av SIDRA som verktøy, og eventuelle andre kommentarer til programmet. (siste mulighet)

Bra! Enkelt å ta i bruk

Jeg er generelt ganske godt fornøyd med programmet.

Brukervennligheten er relativt god, men det burde vært lagt bedre til rette for effektiv eksport av resultater til Word/Excel. Synes også presentasjonen av input volume/demand flow er blitt betydelig mindre lesbar i ny versjon med tabell. Jeg er svært sjelden interessert i fordeling på kjøretøygrupper her (Annet enn for å kontrollere at input er angitt korrekt). Det var mye mer lesbart når volum var påført svingebevegelsen. Savner også mulighet til å vise figur med svingeandeler.

Organisering av Sites/scenarier kunne også vært gjort på en litt mer effektiv måte. F.eks burde etterspørsel vært "koblet fra" geometrien. Vi regner veldig ofte på både morgen- og ettermiddagsrush, og geometrien for disse er identisk. Da er det litt unødvendig å ha egne site for hver av disse. Man burde kunne hatt ett site, som man kunne beregnet med ulike etterspørsler.

Generelt stoler jeg på resultatene fra SIDRA, men det avhenger av kryssutforming og hvordan tilfartene ser ut. Stoler f.eks lite på resultatene i kryss hvor fotgjengere påvirker avviklingen. Fra oppdragsgiver siden oppfatter jeg det som et problem at mange er for ukritiske til resultatene fra Sidra, og at de kun tar ut enkelte av resultatene, slik at man ikke ser hele bildet.

De viktigste utfordringene:

1) Sidra klarer ikke å gjøre korrekte beregninger av forsinkelse og kølenger for tilfarter med korte svingefelt. Dette er en veldig vanlig kryssutforming i Norge og dette er derfor en stor (kritisk) svakhet med programmet. Det er også på dette punktet resultatene misbrukes mest.

2) Et annet problem med Sidra er modellering av fotgjengere. Det er utfordrende å få Sidra til å ta hensyn til fotgjengere på en korrekt måte. Sidra tar ikke hensyn til gangfelt på utfarter. Dette gjør det f.eks. tilnærmet umulig å beregne avviklingen i en rundkjøring med gangfelt på tilfartene på en korrekt måte.

Jeg synes SIDRA er et raskt og nyttig verktøy med pålitelige resultater, selv om det med økende kompleksitet i programmet over tid også øker sjansen for feilbruk og feiltolkning - særlig av personer med mindre opplæring og kompetanse. Det virker "enkelt" på overflaten, men små justeringer kan gi store utslag.

Har brukt nettverksmodulen lite, foretrekker simulering når det er flere kryss i sammenheng. Synes denne funksjonen er litt delvis - noe automatisk, men allikevel må man kode mye manuelt. Usikker på resultatene herfra.

Savner flere retningslinjer og verdier for norske forhold - forslag til justeringer og input. Burde vært mer deling av erfaringer og samarbeid mellom NTNU, Svv, kommuner og konsulenter.

Brukervennlig og relativt lett å følge oppsettet. Noen ganger i tvil til enkelte resultater men det dreier seg om ukunnskap i hvilke variabler som påvirker hva.

Hurtig å enkelt å bruke. enkelt å få ut resultater med lite input.

71. Beskriv kort ditt generelle inntrykk av SIDRA som verktøy, og eventuelle andre kommentarer til programmet. (siste mulighet)

Veldig brukervennlig.

Kan være tungvint å få en god oversikt over hva som er gjort hvis man kommer inn i en allerede etablert modell.

I blant kan det være vanskelig å finne ut hva som ligger bak, for eksempel hvis man prøver å finne ut hvordan de ulike parameterne faktisk fungerer og hva slags påvirkning de gir. Brukerveiledningen kan i mange tilfeller føles for knapp. Det kan også være vanskelig å finne frem til rett sted i veiledningen hvis man har et konkret spørsmål.

Fornøyd med sidra men det kunne vært ok med en anbefaling om hvilke parametere som bør justeres innledningsvis for kalibrering mot norske forhold slik at alle i Norge justerer likt.

Enkelt å ta i bruk.

Den strømlinjeformede prosessstrukturen gjør modellene enkle å feilsøke, noe som er gunstig spesielt når modellenes størrelse øker.

Den største utfordringen i SIDRA er å sette seg inn i nye parametere og kunne endre på disse. Dette er ofte for tidkrevende til at det blir forsøkt og man benytter standardverdiene programmet foreslår.

Kunne tenkt meg å få mer hjelp fra programmet med faseplaner. Det kunne vært nyttig med en funksjon i programmet som foreslår en faseplan basert på kryssets geometri, hastigheter, kollektivandel, generell trafikk og slikt. En automatisk generert faseplan vil for mindre erfarne trafikkanalytikere som meg være til stor nytte og bidra til økt trygghet på at den faseplanen man benytter i modellen kan stoles på.

- Hvor fornøyd er du med verktøyet? Ganske fornøyd

- Brukervennlighet? Bra

- Stoler du på resultatene? Avhengig av hva slags data ble brukt

- Hva er de største utfordringene med bruk av SIDRA? Kalibrering av venstresving og sekundærkonflikter

- Hva savner du i programmet? lettere kobling med datakilder

Godt, men noe komplisert. Veldig mange parametre, og delvis vanskelig å vite hva man stiller på. Savner visualisering.

Jeg kunne gjerne tenke meg noen retningslinjer for hvilke parametre som burde brukes for norske forhold. Det er generelt ganske brukervennlig, men det er en del som har blitt mer innviklet enn tidligere versjoner.

Brukervennligheten er meget bra. Krever ikke så mange tilpasninger "out of the box". Raskt. Enkelt å få ut resultater som gir ok mening for oss som kan det og ikke minst de som ikke har så god teknisk innsikt.

Syns det er vanskelig å tole resultater utover de av visuell karakter. At det ikke er et mikromsimuleringsverktøy er nok den største utfordringen for meg. Å ikke kunne følge kjøretøyene individuelt, gjør det til tider vanskelig å stole på resultatene.

71. Beskriv kort ditt generelle inntrykk av SIDRA som verktøy, og eventuelle andre kommentarer til programmet. (siste mulighet)

Raskt og smidig til enkeltstående kryss. Mitt inntrykk er at jeg ikke alltid forstår resultater mellom kryss i et nettverk. Feks. kan det stå 95%-iler inn i nabokryss uten at dette påvirker aktuelt nabokryss i vesentlig grad fra enkeltresultatene (men sett i nettverkssammenheng). Fra Aimsun vet vi at trafikkingeniøren er veldig vesentlig bindeledd for å lage realistiske modeller. Her observeres dårlig samsvar med virkeligheten og endres med småtuning. Dette vil ikke kunne observeres i sidra, og man må bare stole på programvaren om at dette ikke trengs i Sidra - noe jeg egentlig tviler på innimellom. Dette fører trolig til at vi kalibrerer modeller i sidra, ikke fordi trafikkgrunnlaget trenger det, men at det er feil i sidramodellene. Når slike kalibreringer føres over til, si en annen krysstype, så vil kanskje ikke kalibreringen påvirke i like stor grad, og sammenlikningene kan bli dårlige (men uten at brukerne vet om dette, pga black box).

Brukervennlig er det første jeg tenker på.

I min hverdag savner jeg verktøy for å beregne kombinasjonen av signalregulert kryss og rundkjøring må en grei måte.

SIDRA fremstår som et godt verktøy. Men, det er vanskeligere å bruke enn en skulle tru. Det er enkelt å legge inn noen tall, trykke på "run" og få et resultat. For å få resultat som er gode og sikre kreves det mer arbeid. Observasjoner og trafikantadferd vil alltid være avgjørende. Dette har vi som regel ikke tilgjengelig i enkeltprosjekter. Det er svært positivt at noen nå ser på SIDRA med tanke på norske forhold.

Vi ser at køforholdene gjerne blir annleis i norske forhold når høyre og venstresvingefelt blir for korte. Det mangler også veiledning til hvordan fotgjengere skal behandles. Her er det også en del parametre som med fordel kan kalibreres for norske forhold. Vi har slitt med f.eks at forgjengere i forbindelse med rundkjøringer skaper mer køer i virkeligheten enn vi greier å gjenskape i SIDRA.

Det kan helt sikkert være nyttig med et brukermøte/brukerkurs som er knyttet mot vanlige norske problemstillinger. Ikke kurs som nødvendigvis er knyttet opp mot nye versjoner av programvaren.

Godt fornøyd med verktøyet. Ikke fornøyd med at tokryssversjonen og nettverksversjonen gir så forskjellige resultater ved tilsynelatende lik bruk. Ønsker at norske brukererfaringer samles og at "noen" tar ansvar for å samle disse i et for framtida hensiktsmessig format. det er en kobling mellom Sidra og HCM. Innimellom bør vi ta oss tid til å se etter når det skjer endringer i Sidra som følge av nyvinninger i HCM og vurdere om dette har relevans for norske forhold.

-

Jeg er fornøyd med verktøyet.

Det er meget brukervennlig

Tungt/komplisert språk i brukermanualen.

Signalregulerte kryss er ikke helt intuitive, og jeg er usikker på resultatene jeg får for disse.

SIDRA fungerer generelt bra, særlig for enkeltkryss. Det er opplagt noen svakheter i nettverksmodellen, samt at en bør ha mulighet til å legge inn ulike kjøretøyklasser for å bedre miljømodellene. Det er også utfordringer knyttet til tilbakeblokkering, effekt av fotgjengere mm.

Enkelt å bruke, raskt å gjøre en modellering/beregning.

71. Beskriv kort ditt generelle inntrykk av SIDRA som verktøy, og eventuelle andre kommentarer til programmet. (siste mulighet)

Generelt bra brukervennlighet, men skulle gjerne hatt standardiserte verdier/parametere for norske forhold. Det kan være verdier for kjøretøy, gap osv. Stoler generelt på resultatene etter å ha gjort egne kalibreringer/justeringer. Men er allikevel kritisk og tar det ikke som faktiske/reelle verdier, mer indikasjoner til sammenligning. Den største utfordringen er at andre kollegaer (i bransjen) bruker programmet på dårlig grunnlag, dvs ÅDT og ikke tellinger i kryss.

Synes generelt at det lages mye unøyaktige modelberegninger i Norge, basert på dårlig inndata og tilpasninger til norske/lokale forhold.

Det er god brukervennlighet. Kunne vært mer info om bruk av peak flow factor ved fremskrevet trafikk. Stoler delvis på programmet, har hatt problemer i T-kryss og signalregulerte kryss, der vi ikke tror på resultatene.

72. Har du noen kommentarer til selve undersøkelsen?

Veldig bra undersøkelse. Kanskje man kunne også spørre om SIDRAs ordbruk og om brukere forstår disse f.eks. kjøretøysenhet kontra kjøretøy.

Bra initiativ. Håper du får gode svar som er nyttige i oppgaven

Lykke til!

Bra, men kunne bare fylle ut 255 ord i enkelte av feltene. Burde økes.

Nyttig med en tilbakeknapp

Lykke til med mastern!

Om du har spørsmål kan det hende en spørsmålsliste på epost kan fungere bedre enn et intervju, da det er enklere å sette av tid når det passer til å svare.

Lykke til - absolutt positivt! Hva med å trekke det enda lengre - et norsk SIDRA-forum for utveksling av problemer/idéer og løsninger.

Lykke til med oppgaven!

Bra med undersøkelser som dette!!

Begreper som "av og til" og "ofte" burde vært tallfestet som for eksempel "månedlig" og "ukentlig". Det er også spenstig å forvente svar i løpet av et par dager.

bra

Du hadde trolig fått flere og bedre svar om undersøkelsen hadde vært anonym. Ser heller ikke noen grunn til at den ikke er det. Du kunne jo likevel spurt om epost til de som kunne tenke seg å være med på oppfølging av undersøkelsen

Nyttig at flere ser nærmere på norske forhold! Bra :)

God undersøkelse og håper du får inn mange interessante svar til det videre arbeidet. Lykke til Jens :-) God jul!

Tipp topp den:)

Håper vi får mer standardisering inn av parametere snart :)

Rydding og grei undersøkelse uten fingertrøbbel. Dette lover bra. Lykke til med oppgaven! Jeg kan godt være med på et Skypemøte, men spør NN i Rambøll så får du mer oppdaterte brukerinnspill.

Veldig bra, Jens Chr :)

Bra at dette jobbes med!

72. Har du noen kommentarer til selve undersøkelsen?

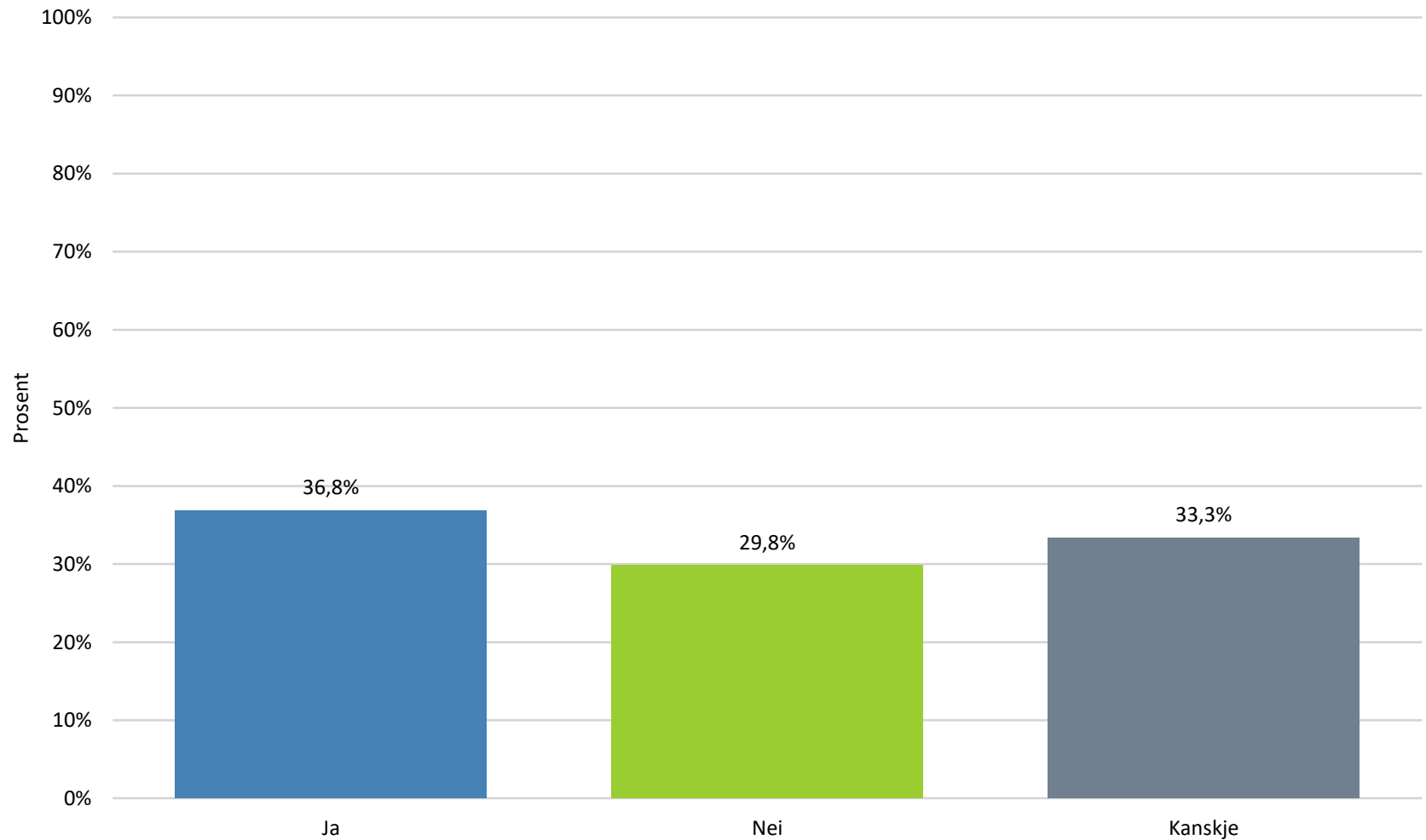
Bra du gjør undersøkelse. Synes generelt skalaer er vanskelig å forholde seg til uten eksempler.

73. Er du interessert i å stille til en slik samtale?

Oppfølging av undersøkelsen

Avhengig av resultater fra denne undersøkelsen, litteraturstudier og egne undersøkelser kan det være aktuelt å innhente mer informasjon fra noen brukere gjennom et kort Skype-intervju, samtale, eller lignende.

Estimert varighet på en slik samtale er rundt 30 min, og jeg vil kontakte dere i forkant for å avtale nærmere.



73. Er du interessert i å stille til en slik samtale?

Navn	Prosent
Ja	36,8%
Nei	29,8%
Kanskje	33,3%
N	57