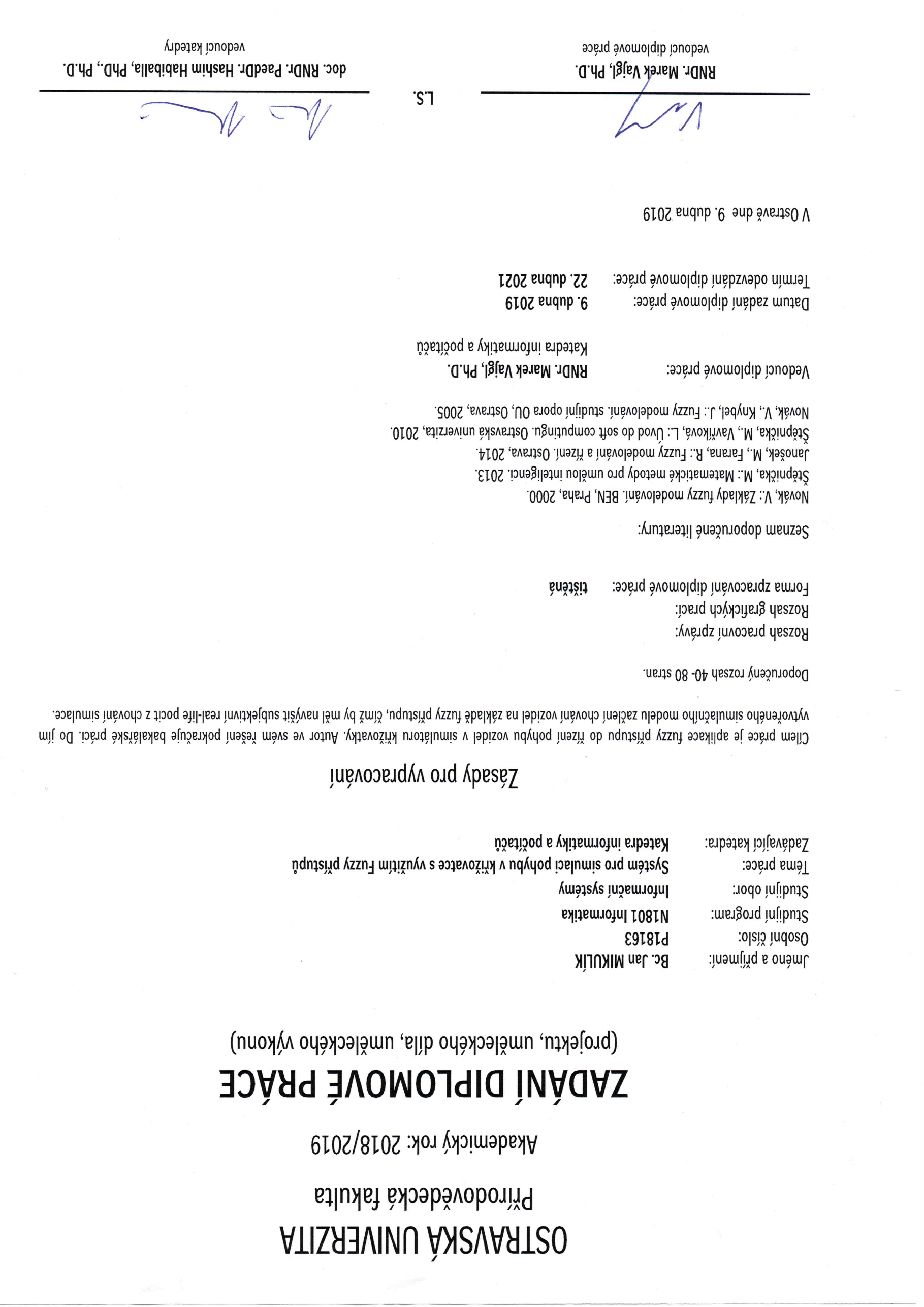
|  |
| --- |
| OSTRAVSKÁ UNIVERZITA  PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA  KATEDRA INFORMATIKY A POČÍTAČŮ |
| Systém pro simulaci pohybu v křižovatce s využitím fuzzy přístupů  Diplomová práce |
| Autor práce: Bc. Jan Mikulík  Vedoucí práce: RNDr. Marek Vajgl Ph.D. |
| 2020 |

|  |
| --- |
| UNIVERSITY OF OSTRAVA  FACULTY OF SCIENCE  [DEPARTMENT OF INFORMATICS AND COMPUTERS](http://prf.osu.eu/kip) |
| System for an intersection simulation using fuzzy approaches  DIPLOMA THESIS |
| Author: Bc. Jan Mikulík  Supervisor: RNDr. Marek Vajgl Ph.D. |
| 2020 |



ABSTRAKT

Předním cílem této diplomové práce je rozšíření bakalářské práce o vytvoření a implementace fuzzy přístupů. Aplikace se zabývá simulací dopravy na silničních situacích, kde chování vozidel vypadá jako v reálném životě. V této práci se jedná o vytvoření a implementaci fuzzy přístupu k řízení rychlosti vozidel. Je navržen způsob vývoje aplikace, sepsány funkční požadavky a poté vytvořena samotná aplikace. Aplikace je posléze představena a zhodnoceny výsledky, včetně porovnání s bakalářskou prací.

*Klíčová slova:*

*Java, JavaFX, Fuzzy, DNF, COG, testování, simulace, provoz, doprava, křižovatka, situace, plynulost*

**ABSTRACT**

The main goal of this diploma thesis is extension of bachelor thesis about creation and implementation fuzzy approaches. This diploma thesis deals with the creation and implementation of a fuzzy approach to vehicle speed control. Application deals with simulation of traffic on road, in the process car behavior looks as the we can observe. The way how the application should be designed is laid down, functional demands are written down and thereafter the application itself is created. Application is afterwards introduced, and result is evaluated, including comparison with bachelor thesis.

*Keywords:*

*Java, JavaFX, Fuzzy, DNF, COG, testing, simulation, traffic, transport, crossroad, situation, continuity*

čestné prohlášení

Já, níže podepsaný/á student/ka, tímto čestně prohlašuji, že text mnou odevzdané závěrečné práce v písemné podobě je totožný s textem závěrečné práce vloženým v databázi DIPL2.

V Ostravě dne

………………………………

podpis studenta/ky

|  |
| --- |
| Poděkování |
| Prohlašuji, že předložená práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval/a samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal/a, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.  V Ostravě dne . . . . . . . . . . . .  . . . . . . . . . . . . . . . . . .  (podpis) |

OBSAH

[ÚVOD 9](#_Toc61809451)

[1 CÍL PRÁCE 10](#_Toc61809452)

[2 SOUČASNÁ ŘEŠENÍ 11](#_Toc61809453)

[2.1 Simulátor dopravní sítě – HakChol Pak 11](#_Toc61809454)

[2.2 Simulace automobilového provozu – Ivan Gregor 12](#_Toc61809455)

[2.3 Traffic Lanes - ShadowTree 12](#_Toc61809456)

[2.4 Tvorba nástroje pro interaktivní řešení dopravních situací – Jan Mikulík 13](#_Toc61809457)

[2.5 Aplikace fuzzy logiky - Bc. Vojtěch MOKRÝ 14](#_Toc61809458)

[3 Požadavky na funkci aplikace 15](#_Toc61809459)

[3.1 Seznam nových požadavků 15](#_Toc61809460)

[3.2 Seznam požadavků převzatých z BP 16](#_Toc61809461)

[3.3 Kritéria pro splnění cílů práce 17](#_Toc61809462)

[3.3.1 Seznam funkčních požadavků 18](#_Toc61809463)

[3.4 Priorita dokončení požadavků 19](#_Toc61809464)

[4 Fuzzy logika 20](#_Toc61809465)

[4.1 Co je fuzzy logika 20](#_Toc61809466)

[4.1.1 Fuzzy proměnná 21](#_Toc61809467)

[4.1.2 Fuzzy výrazy 21](#_Toc61809468)

[4.1.3 Fuzzy pravidla 22](#_Toc61809469)

[4.1.4 Výpočet výsledné hodnoty 23](#_Toc61809470)

[4.2 Implementace v aplikaci 24](#_Toc61809471)

[4.2.1 LFLController 24](#_Toc61809472)

[4.2.2 Použití dat z LFLC v aplikaci 25](#_Toc61809473)

[4.2.3 Pohyb vozidel za sebou 27](#_Toc61809474)

[4.2.4 Rozhodnutí udělení přednosti 30](#_Toc61809475)

[5 metodika tvorby práce 33](#_Toc61809476)

[5.1 Vize 33](#_Toc61809477)

[5.2 Způsob práce 33](#_Toc61809478)

[5.3 Způsob zápisu požadavků 34](#_Toc61809479)

[5.4 Správa verzí aplikace 35](#_Toc61809480)

[5.5 Použité nástroje 35](#_Toc61809481)

[5.5.1 NetBeans 35](#_Toc61809482)

[5.5.2 GitHub 36](#_Toc61809483)

[5.5.3 Trello 36](#_Toc61809484)

[5.5.4 MS Teams 36](#_Toc61809485)

[6 představení vytvořeného řešení 37](#_Toc61809486)

[6.1 Režimy aplikace 37](#_Toc61809487)

[6.2 Uživatelské rozhraní 38](#_Toc61809488)

[6.2.1 Návrh 38](#_Toc61809489)

[6.2.2 Testování uživatele 40](#_Toc61809490)

[6.3 Funkční prvky aplikace 41](#_Toc61809491)

[6.3.1 Vložení pozadí 41](#_Toc61809492)

[6.3.2 Možnosti návrhu 41](#_Toc61809493)

[6.3.3 Tvorba silnic 41](#_Toc61809494)

[6.3.4 Určení předností 42](#_Toc61809495)

[6.3.5 Nastavení semaforů 42](#_Toc61809496)

[6.3.6 Nastavení vytížení silnic 42](#_Toc61809497)

[6.3.7 Uložení návrhu 43](#_Toc61809498)

[6.4 Architektura aplikace 43](#_Toc61809499)

[6.5 Přínosy práce 44](#_Toc61809500)

[6.6 Měření rozdílů 44](#_Toc61809501)

[6.6.1 Pohyb 44](#_Toc61809502)

[6.6.2 Změna směru 46](#_Toc61809503)

[6.7 Splnění požadavků 47](#_Toc61809504)

[ZÁVĚR 48](#_Toc61809505)

[RESUMÉ 49](#_Toc61809506)

[SUMMARY 50](#_Toc61809507)

[SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY 51](#_Toc61809508)

[SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ 52](#_Toc61809509)

[SEZNAM OBRÁZKŮ 53](#_Toc61809510)

[SEZNAM TABULEK 54](#_Toc61809511)

[SEZNAM PŘÍLOH 55](#_Toc61809512)

ÚVOD

Tato práce se bude zabývat pochopením principů fuzzy logiky, vysvětlením a následně implementací do aplikace, která byla vytvořena dříve v rámci bakalářské práce. Ve vytvořené aplikaci se fuzzy logika využije řízení rychlosti vozidel tak, aby pohyb byl plynulý a vypadal jako reálný.

Kromě nasazení této logiky do aplikace bude aplikace rozšířena o další funkce, které vylepší její použitelnost.

Samotná aplikace bude určena k návrhu a spuštění simulace silní situace, která umožní otestování znalostí uživatelů ve znalostech silničních pravidel, což může být využito například v rámci autoškoly.

Po vytvoření aplikace budou měřeny údaje o plynulosti jízdy vozidel a porovnány s hodnotami z bakalářské práce.

Zvolené téma jsem vybral na základě možnosti rozšíření dřívější práce, kdy mne zaujala možnost pracovat s fuzzy přístupy, které mi pomohou rozšířit své vědomosti a případně využít tyto znalosti v budoucnu.

1. CÍL PRÁCE

Cílem práce je aplikace fuzzy přístupu do řízení pohybu vozidel v simulátoru křižovatky. Autor ve svém řešení pokračuje bakalářské práci (BP). Do jím vytvořeného simulačního modelu začlení chování vozidel na základě fuzzy přístupu, čímž by měl navýšit subjektivní real-life pocit z chování simulace. Konkrétně se bude jednat o plynulý pohyb vozidel, jízda bude tedy plynulá, bez skoků ve změně rychlosti. Kromě využití fuzzy přístupů k řízení pohybu vozidel budou funkce aplikace vylepšeny a přidány nové. Aplikace bude také obohacena o lepší grafické rozhraní, které bude uživatelsky přívětivější.

1. SOUČASNÁ ŘEŠENÍ

Při tvorbě této práce bylo potřeba zjistit, zda již existují jiné práce zabývající se podobným problémem. Několik z těchto prací bylo již zmíněno také v BP a jelikož slouží k podobnému účelu jako aplikace vytvořená v rámci této práce, jsou zmíněny i zde.

Tato práce se ovšem především zabývá přechodem řízení ze „skokového“ a primitivního na systém, který dokáže měnit požadované hodnoty plynule podle vstupních hodnot, v tomto případě rychlost vozidel. Podobné práce řešící tento problém nalezeny nebyly, nebo bylo jejich cílem pouze navrhnout nový systém bez jakékoliv implementace.

* 1. Simulátor dopravní sítě – HakChol Pak

Aplikace byla vytvořena studentem na Karlově Univerzitě v Praze roku 2010, na které pracoval v rámci BP.

Tato aplikace umožňuje uživateli editaci silničních situací, jež jsou vyznačeny úsečkami. Navrženou situaci lze během simulace libovolně upravovat.

Doprava je řízena pomocí semaforů, které zde jsou pro řízení provozu jediná možnost.

Během simulace lze upravovat její rychlost, aktuální počet vozidel na silnicích a jejich frekvenci generování. Při spuštění simulace se zaznamenávají statistické údaje, jako je celkový počet vozidel, ujetá vzdálenost či dobra jízdy po jednotlivých cestách.

Aplikace je vytvořena v programovacím jazyce C#. Samotnou aplikace ovšem nebylo možno otestovat, jelikož není dostupná ke stažení [[1]](#PakHakChol).

* 1. Simulace automobilového provozu – Ivan Gregor

Tato aplikace byla taktéž vytvořena v rámci BP, na Karlově Univerzitě v Praze, roku 2006.

Práce obsahuje především popis programu pro simulaci silničního provozu, který byl vytvořen v jazyce Java.

Silniční situace jsou tvořeny úsečkami znázorňujícími cesty. Tyto situace lze do aplikace pouze vložit, nelze je vytvářet ani editovat.

Doprava je řízena pouze semafory a omezením rychlosti. Jednotlivé silnice zaznamenávají statistické údaje o jízdě vozidel jako je průměrná, maximální a minimální doba jízdy, aktuální a celkový počet vozidel na silnici.

Vozidla jedou po předem definovaných trasách a zároveň mají své fyzické vlastnosti, tedy délku vozidla, váhu, spotřebu, maximální rychlost či zrychlení. O jednotlivých vozidlech se také zaznamenávají údaje, které jsou závislé na jejich vlastnostech.

Aplikaci ovšem nebylo možno otestovat, není veřejně ke stažení. Informace byly získány pouze z dokumentace, a nelze ověřit jejich pravost [[2]](#GregorIvan).

* 1. Traffic Lanes - ShadowTree

Aplikace je určena pro mobilní zařízení s operačním systémem Android, verze 2.3 a vyšší. Jedná se o hru, ve které probíhá simulace zvolené křižovatky, při níž uživatel ovládá vozidla a semafory. Účelem hry je zajistit plynulý provoz, bez způsobení dopravní nehody.

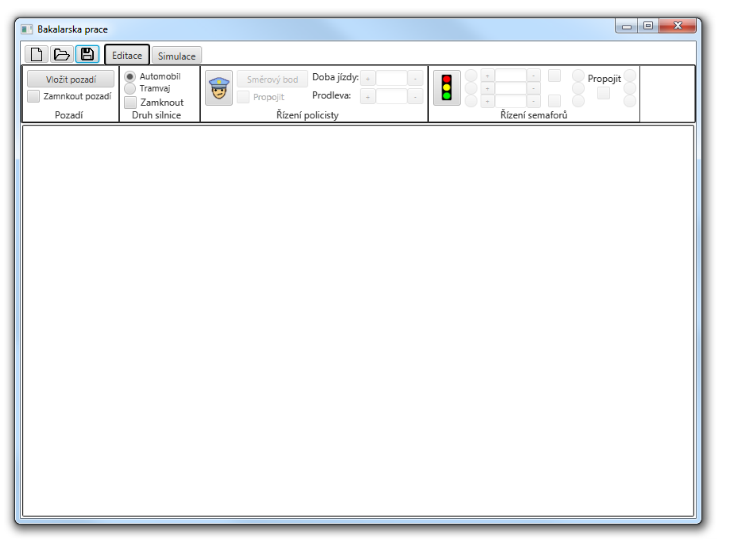
V aplikaci je k výběru několik desítek předem vytvořených křižovatek s různými obtížnostmi. V simulaci lze upravovat frekvenci generování vozidel. Mění se zde také počasí a ubíhá čas, mění se tedy i den a noc, což ovlivňuje způsob jízdy. V aplikaci jsou zobrazeny reálné křižovatky z pohledu shora, což umožňuje její přehledné ovládání [[3]](#ShadowTree).

Aplikace je možno stáhnout pomocí služby Google Play.

* 1. Tvorba nástroje pro interaktivní řešení dopravních situací – Jan Mikulík

Aplikace byla vytvořena v rámci bakalářské práce, což je první verze aplikace vytvořené v rámci této diplomové práce. Práce se zabývá tvorbou aplikace pro simulaci dopravních situací, avšak pohyb vozidel a řízení provozu jsou tvořeny jednoduchými podmínkami, bez lepší logiky. V implementaci fuzzy logiky do aplikace diplomové práce je tedy největší rozdíl oproti první verzi aplikace.

Vzhled aplikace a rozložení komponent lze vidět na obrázku 1.

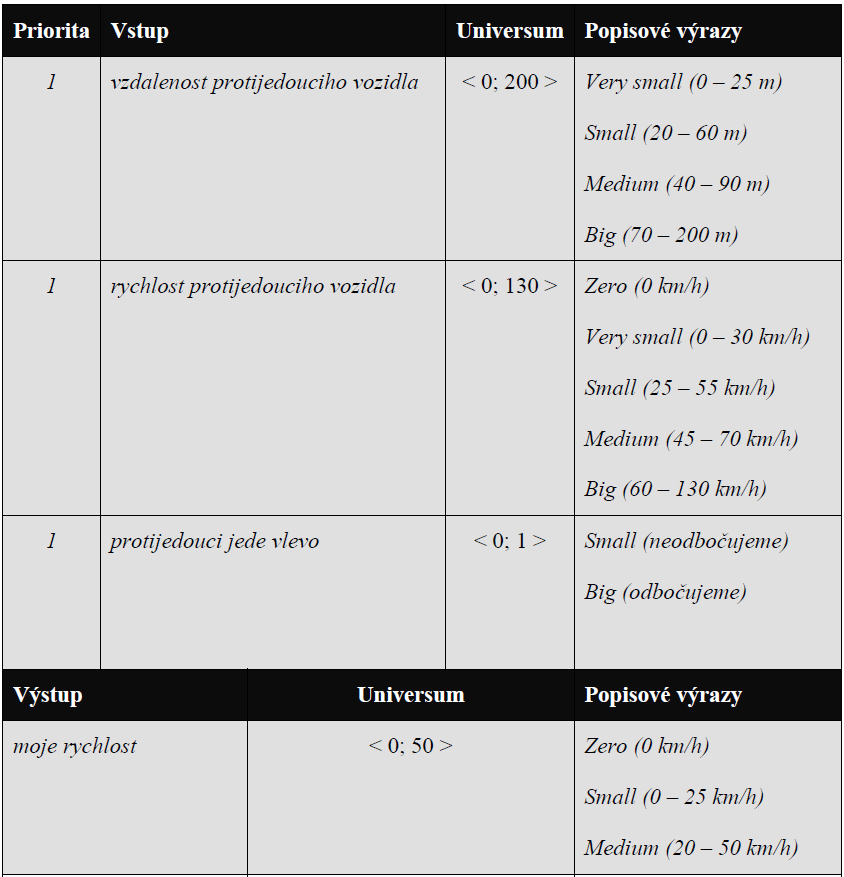


1 Vzhled první verze aplikace

* 1. Aplikace fuzzy logiky - Bc. Vojtěch MOKRÝ

V této práci se autor zabývá použitím fuzzy logiky pro řízení rychlosti motorových vozidel při průjezdu křižovatkou. Především je práce zaměřena na analýzu dané problematiky, díky které určil parametry potřebné pro vytvoření fuzzy logiky. Výsledkem práce je vytvoření tří fuzzy systémů v programu LFLC2000, které jsou určeny pro tři typy povrchu vozovky.

Cílem samotné práce bylo ovšem pouze vytvořit návrhový vzor pro budoucí použití. V porovnání s touto prací budou fuzzy systémy podobné, a to ve vstupních a výstupních parametrech vytvořené logiky, viz obrázek 2.



2 Příklad navrženého fuzzy systému

1. Požadavky na funkci aplikace

Před začátkem práce na aplikace byly stanoveny základní funkce, které aplikace bude nabízet. Seznam také zahrnuje několik požadavků, které již dříve byly obsaženy v BP autora, na kterou tato práce navazuje.

* 1. Seznam nových požadavků

Vytvořená aplikace obsahuje mnoho funkčních částí z rozšiřované BP, ovšem převzaté funkce jsou navíc vylepšeny, případně vytvořeny jiným způsobem.

K převzatým funkcím byly navíc vytvořeny další funkce, kvůli kterým je v aplikacích největší rozdíl. Zde jsou jednotlivé funkcionality rozšiřující původní aplikaci.

* Fuzzy logika

Hlavním požadavkem je implementace fuzzy logiky do aplikace. Pomocí této logiky se především určuje rychlost jedoucích vozidel podle dané situace. Účelem použití je plynulejší pohyb vozidel a jejich reakce na danou situaci.

* Nastavení simulace

Simulaci provozu lze nastavit dle potřeb. Může být nastavena frekvence generování vozidel, zapnutí pro každý typ vozidel zvlášť, nebo spuštění semaforů.

* Vypnutí a zapnutí semaforů

Přepnutí semaforů do režimu blikání oranžové, kdy začnou platit základní přednosti. Poté možnost opětovné zapnutí semaforů.

* Vytížení jednotlivých silnic

Pro označenou počáteční silnici lze nastavit frekvenci generování vozidel, tedy její vytížení.

* Detekce souběžných silnic

Při rozpojení nebo spojení jsou zobrazeny části cesty, které jsou blízko sebe. Na těchto úsecích nemohou vozidla jet vedle sebe.

* Vyhlazení silnice

Možnost vyhlazení klikaté části cesty do rovinky.

* Editace celého návrhu

S návrhem situace lze libovolně manipulovat, tedy jej posouvat, přiblížit či oddálit.

* 1. Seznam požadavků převzatých z BP

Požadavky, které byly převzaty z BP, byly v dřívější aplikaci již implementovány, ale v rámci DP budou přepracovány a jejich funkce upravena či vylepšena.

* Určení přednosti v jízdě

Při spojení nebo křížení silnic je možno jednoduše zvolit, která ze silnic je hlavní a která vedlejší.

* Návrh silnic

Dopravní situaci lze vytvořit pomocí křivek znázorňujících silnice. Tyto křivky bude možno vytvořit, propojit či rozpojit nebo také smazat.

* Řízení dopravy semafory

Do návrhu lze vložit semafory a nastavit časovou linii přepnutí jejich přepnutí na určitou barvu.

* Uložení/načtení návrhu

Rozpracovaný návrh může být uložen do zvoleného souboru a poté opět načten do aplikace.

* Rozlišení trasy pro auta/tramvaje

V návrhu jsou typy vozidel, tramvaje a automobily. Trasa, po které vozidlo jede, je zvolena pro každý typ vozidla zvlášť.

* Editace pozadí

Do návrhu lze vložit vlastní pozadí, kterým je možno pohybovat, změnit jeho velikost, otáčet, nebo jej smazat.

* Signalizace brzd

Při zpomalení vozidla se rozsvítí zadní brzdová světla.

* Signalizace odbočení vozidel

Pokud vozidlo odbočuje, směr jeho jízdy je signalizován blinkrem.

* Ovládání vlastního vozidla

V testovacím režimu lze vložit vlastní vozidlo, které uživatel ovládá změnou jeho rychlosti.

* Statistické údaje

Během probíhající jízdy uživatele jsou zaznamenávány údaje o provozu, dopravních nehodách či přestupcích, kterých se dopustil. Po dokončení jízdy je uživatel ohodnocen.

* Režimy aplikace

Aplikace je rozdělena do tří režimů. V editačním režimu se nejprve vytvoří návrh situace. Poté lze spustit testovací režim, ve kterém uživatel ovládá své vozidlo. Vytvořený návrh lze spustit jako spořič obrazovky, kdy probíhá simulace provozu zobrazena přes celou obrazovku.

* 1. Kritéria pro splnění cílů práce

Na začátku práce byly stanoveny kritéria, podle kterých se bude hodnotit, zda cíle práce byly splněny.

* Aplikace je funkční, lze spustit a používat bez chyb/pádů aplikace
* Jsou splněny požadavky na funkcionalitu aplikace, které jsou sepsány v tabulce 1
* Aplikace využívá pro řízení provozu fuzzy logiku, auta akcelerují a brzdí plynule s ohledem na okolní provoz
  + 1. Seznam funkčních požadavků

Seznam jednotlivých požadavků z aplikace Trello, které byly postupně implementovány do aplikace. Požadavky jsou zapsány v tabulce 1 kde rozděleny podle priority.

Hlavními požadavky jsou ty, které mají označení must-be (musí být), které v aplikaci nesmí chybět.

Méně důležitými požadavky jsou požadavky označeny should-be (může být), které zahrnují rozšiřující funkce aplikace, bez kterých se ale samotná aplikace obejde a nemusí být nutně splněny.

Kromě priority jsou některá požadavky označeny bug-fix (oprava chyb). Tyto požadavky určují opravu nalezených chyb aplikace.

1 Funkční požadavky

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Must-be** | **Should-be** | **Bug-fix** |
| Ruční určení křižovatek | Rozdělení trasy automobily/tramvaje |  |
| Signalizace směru jízdy | Statistiky při jízdě |  |
| Editace pozadí | Vypnutí/zapnutí semaforů |  |
| Vyhlazení jedné křivky | Řízení dopravy policistou |  |
| Řízení dopravy semafory | Automatické nalezení křižovatek |  |
| Uložení a načtení mapy | Tři režimy aplikace |  |
| Editace celého návrhu | Architektura aplikace |  |
| Signalizace brzd | Uživatelsky přívětivé rozhraní |  |
| Statistiky pro měření |  |  |
| Nastavení simulace |  |  |
| Ovládání vlastního vozidla |  |  |
| Detekce souběžných silnic |  |  |

* 1. Priorita dokončení požadavků

Jednotlivé požadavky jsou seřazeny podle priority. Čím větší číslo, tím požadavek důležitější a na jeho dokončení může záviset funkčnost jiných funkcí. U každého požadavku je také předpokládaná doba dokončení. V tabulce 2 se nachází prvotní odhady dokončení požadavků.

2 Předpoklad dokončení požadavků

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Priorita** | **Název** | **Předpoklad dokončení** |
| 5 | Fuzzy logika | 9. 2019 |
| 5 | Určení přednosti v jízdě | 10. 2019 |
| 4 | Návrh silnic | 10. 2019 |
| 4 | Řízení dopravy semafory | 11. 2019 |
| 3 | Uložení/načtení návrhu | 11. 2019 |
| 3 | Editace celého návrhu | 12. 2019 |
| 2 | Rozlišení trasy pro auta/tramvaje | 12. 2019 |
| 2 | Editace pozadí | 1. 2020 |
| 2 | Signalizace odbočení vozidel | 1. 2020 |
| 2 | Ovládání vlastního vozidla | 1. 2020 |
| 2 | Statistické údaje | 2. 2020 |
| 1 | Nastavení simulace | 2. 2020 |
| 1 | Režimy aplikace | 2. 2020 |

Ze začátku bylo cílem dokončit práci začátkem léta 2020, avšak kvůli nastalým vládním opatřením se práce na delší dobu přerušila. Od této doby se další termíny dokončení a záznamy nevedly, jelikož byla práce na projektu individuální a největší část byla dokončena až na podzim roku 2020.

1. Fuzzy logika

Práce se zabývá implementací fuzzy logiky do simulace silniční dopravy. V této kapitole jsou základní informace o tom, co je fuzzy logika, proč a jak je využita. Také je zde popsána samotná implementace v aplikaci ukázán rozdíl oproti původní aplikaci, kde fuzzy logika implementována nebyla.

* 1. Co je fuzzy logika

Fuzzy logika se zabývá, jak již název napovídá, prací s nepřesnými daty. Lze tedy na základě pouze několika hodnot vyvodit závěry, což by při jiném způsobu řešení bylo mnohem složitější, nebo nepřesné.

Pro příklad řekněme, že chceme automatizovaně na základě teploty určovat účinnost klimatizace. Při běžném přístupu by musely být určeny parametry nebo hranice pro jednotlivé teploty, na jejichž základě by se klimatizace spustila nebo vypnula. Díky fuzzy logice tyto hranice nemusí být přesně definovány a určeny budou jen základní podmínky.

K práci s fuzzy logikou jsou využity fuzzy proměnné, což jsou vstupní a výstupní parametry logiky. Tyto proměnné jsou rozděleny na fuzzy výrazy, které znázorňují rozdělení rozsahu vstupních a výstupních proměnné na „skupiny“, pomocí kterých se následně tvoří fuzzy pravidla. Fuzzy pravidla tvoří kombinace jednotlivých fuzzy výrazů pro dané fuzzy proměnné. Pro výpočet výsledné hodnoty je na vstupní hodnoty aplikována aproximace a následně defuzzyfikace. Detailněji jsou tyto pojmy popsány v odborných textech zabývajících se umělou inteligencí [[4]](#Novak)[[6]](#JanosekFarana).

* + 1. Fuzzy proměnná

Pro využití fuzzy logiky musí být definovány proměnné. Tyto proměnné obsahují hodnoty, se kterými se pracuje. Proměnné jsou rozděleny na vstupní, kterých může být více a jednu výstupní.

Proměnná má definovanou svou minimální a maximální hodnotu, a její střední hodnotu, které ovšem určuje rozložení proměnné, nikoliv její střed.

Každá proměnná má své výrazy, které definují jistou množinu, mezi minimální a maximální hodnotou.

* + 1. Fuzzy výrazy

Výrazy jsou parametry, které rozdělují proměnnou na menší množiny, a jednotlivým hodnotám přiřazuje stupeň příslušnosti.

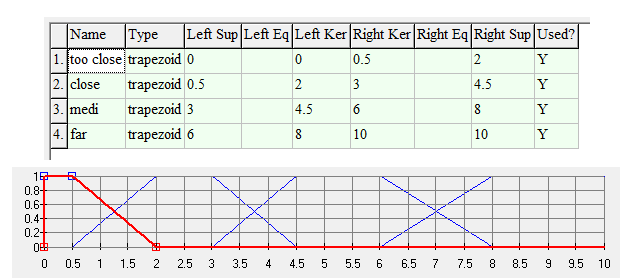
Stupeň příslušnosti určuje, jak moc hodnota náleží do dané množiny. Tento stupeň má hodnotu mezi 0 a 1, kde 0 znamená, že do množiny nepatří a 1 že do množiny zcela náleží.

Pro jednodušší práci má každý výraz také svůj název, s nímž se pracuje při určování pravidel. Například na výše uvedeném obr 1. je označen fuzzy výraz „too close“, který označuje část fuzzy proměnné v jistém rozsahu. Namísto práce s hodnotami tohoto rozsahu je dále pracováno pouze s názvem.

Množiny a stupně příslušnosti jsou pro jednoduchou práci tvořeny grafy, které mají základní tvary. Tyto tvary jsou trojúhelník, čtyřhran a křivka.

Každý fuzzy výraz má několik základních parametrů. Základním parametrem je „Support“, tedy základna, která zahrnuje rozsah proměnní, kde je stupeň příslušnosti daného výrazu větší než 0. Tato základna má svou minimální (levou) a maximální (pravou) hranici. Na obrázku 3 to jsou sloupce „Left Supp“ a „Right Supp“.

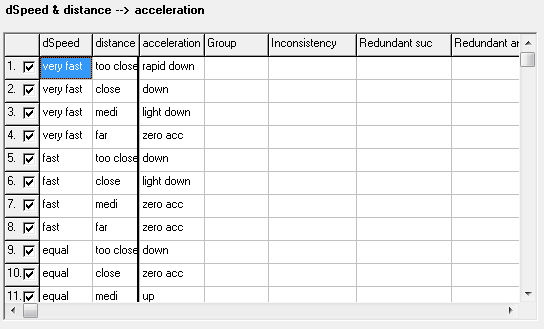
Druhým parametrem je Kernel, což je jádro fuzzy výrazu. Jádro označuje rozsah, kde je stupeň příslušnosti 1. Stejně jako základna, i jádro je určeno dvěma parametry, tedy minimální a maximální hranicí. V LFLC jsou pojmenovány „Left Ker“ a „Right Ker“.



3 Obrázek fuzzy proměnné

* + 1. Fuzzy pravidla

Pravidla určují vztahy mezi vstupními a výstupními proměnnými, tedy vztahy jednotlivých výrazů. K tvorbě slouží základní podmiňovací zápis, což je IF podmínka THEN výsledek. Na obrázku 4 lze vidět dvě vstupní fuzzy proměnné a jednu výstupní. Podmínku pro každé pravidlo tedy tvoří kombinace obou vstupních proměnných. Výsledek je určen výstupní proměnnou.

****

4 Příklad fuzzy pravidel

* + 1. Výpočet výsledné hodnoty

Pro získání výsledné hodnoty je potřeba provézt dva základní kroky. Prvním krokem je transformace daných fuzzy pravidel do funkce vysvětlující dané závislosti. Pro vytvoření této funkce je použita aproximace. Každé pravidlo charakterizuje výslednou funkci lokálně v nějakém vhodném okolí, kde každému pravidlu je přiřazena fuzzy relace. V tomto případě je jako relace použita disjunktivní normální forma, dále jen DNF. V DNF je použita jedna ze tří t-norem, zde tedy t-norma minimum. Celá báze fuzzy pravidel je poté interpretována fuzzy relací dle rovnice 1.

. (1)

Druhým krokem výpočtu je aplikace defuzzifikace na výslednou fuzzy relaci. Společně s aproximací DNF je nejčastěji použita defuzzifikace center of gravity (COG). Výsledná hodnota je získána jako těžiště fuzzy množiny. Pro výpočet defuzzifikace COG je použita rovnice 2.

(2)

Rovnice pro tyto výpočty jsou obecně dostupné na internetu, avšak pro zajištění jejich správnosti byly ověřeny také z jiných zdrojů [[4]](#Novak). Zde jsou rovnice také více vysvětleny pro neznalé čtenáře.

Výsledkem defuzzifikace je hledaná hodnota, spočítána na základě vstupních hodnot.

* 1. Implementace v aplikaci

Hlavním důvodem využití fuzzy logiky v aplikaci je zlepšení řízení rychlosti vozidel. V aplikaci, které byla dříve vytvořena v rámci BP, je rychlost vozidel řízena jednoduchým, ne moc spolehlivým výpočtem, což způsobuje, že je rychlost měněna skokově a nepravidelně. Vozidla se při jízdě tedy v určitých případech mohou zastavit na místě bez zpomalení, nebo během okamžiku zrychlit z nuly na maximální rychlost.

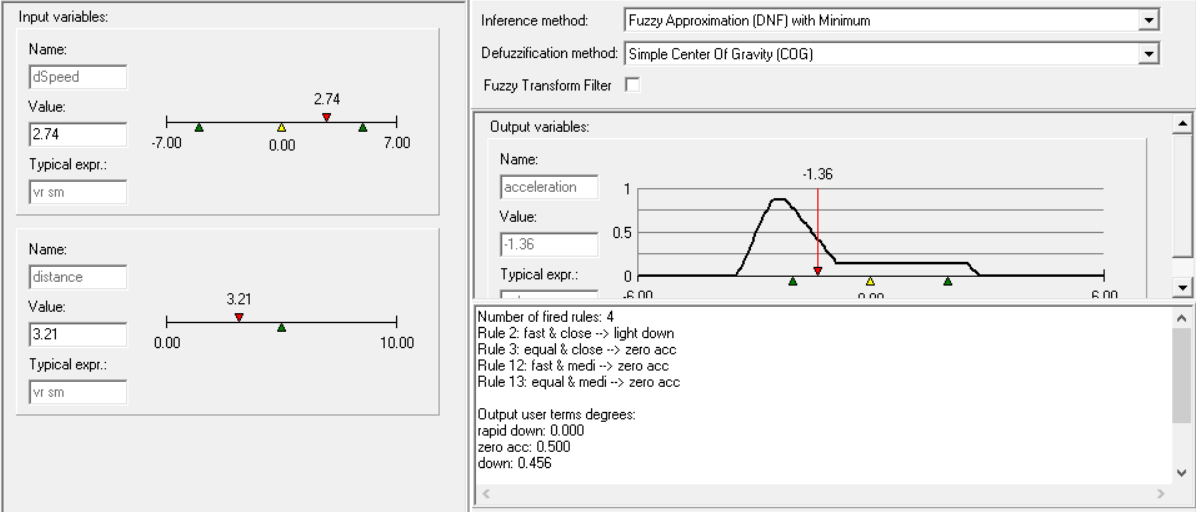
Cílem nasazení fuzzy logiky je tedy odstranění těchto skokových změn rychlosti a zaručení, že se vozidla budou pohybovat plynule. Kromě řízení rychlosti vozidel je fuzzy logika také částečně použita k určení předností v jízdě.

Fuzzy logika v aplikaci je tedy využita pro dvě části, které jsou jízda vozidel za sebou a rozhodování, zda dát přednost v jízdě či nikoliv.

K vytvoření dané logiky je použit nástroj LFLC, který nabízí mnoho možností při práci s fuzzy logikou.

* + 1. LFLController

Linguistic Fuzzy Logic Controller je specializovaný nástroj založen na teorii fuzzy logiky. Slouží pro práci s fuzzy logikou, modelování a testování pravidel. Obrázek 5 zobrazuje příklad testování vytvořených pravidel pro určité hodnoty.



5 Testování fuzzy logiky

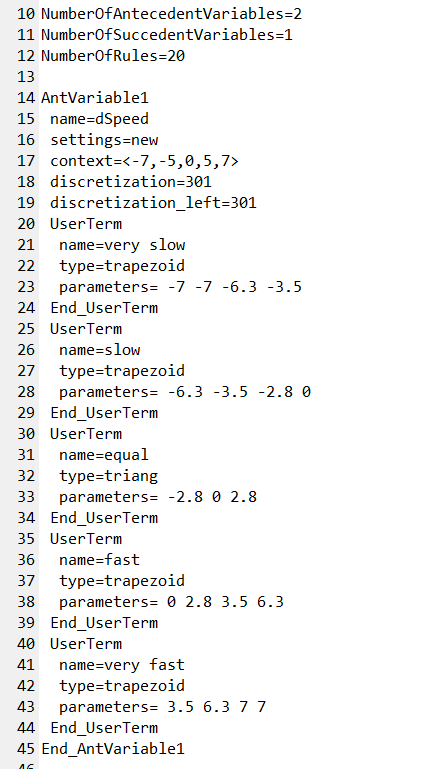
Nástroj byl vytvořen na Ostravské univerzitě, v institutu pro výzkum a aplikaci fuzzy modelování – IRAFM [[9]](#irafm).

* + 1. Použití dat z LFLC v aplikaci

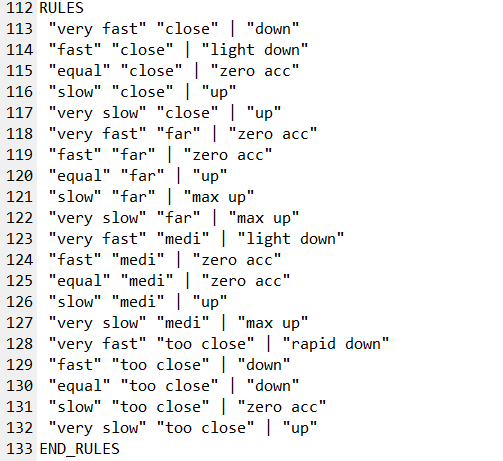
Pro modelování fuzzy logiky, jak je výše zmíněno, byla použita aplikace LFLC. Vytvořený model lze uložit do souboru s koncovkou \*.rb, který je možno zobrazit v klasických textových editorech, díky čemuž jej lze jednoduše použít i v jiných aplikacích.

Data uložená v tomto souboru určují všechny parametry modelované logiky. Pro vlastní použití jsou ovšem nejdůležitější data, která určují vstupní a výstupní proměnné a také pravidla, která tyto proměnné používají.

Formát uložení proměnných v souboru lze vidět na obrázku č. 6, seznam pravidel dále na obrázku č. 7.



6 Příklad struktury proměnné



7 Příklad fuzzy pravidel

O načtení dat do aplikace se stará třída RuleBaseReader, kde jsou data načítány jednoduchým procházením řádků souboru. Díky neměnné struktuře dat je poté podle klíčových slov rozpoznáno, o které parametry modelu se jedná.

Jakmile jsou data načtena v aplikaci, je vytvořen objekt třídy RuleBaseCalculator , který tvoří celou logiku, tedy výše zmíněnou aproximaci DNF a defuzzifikacie COG. Parametry této třídy jsou výstupní fuzzy proměnná, a fuzzy pravidla, jež byly již dříve načteny třídou RuleBaseReader.

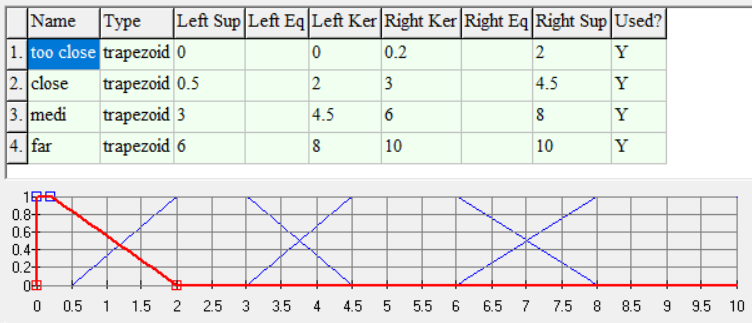
Požadovaná hodnota se z vytvořeného objektu získá zavoláním metody „calculateByValues“ s parametrem všech vstupních hodnot. Jakmile je tato metoda použita, vypočte se výsledná hodnota výpočtem defuzzifikace COG.

* + 1. Pohyb vozidel za sebou

Jak již název napovídá, jedna z vytvořených logik se stará o určování rychlosti jízdy jedoucího vozidla, které jede za vozidlem druhým. Vozidlo přizpůsobuje svou rychlost podle dané situace, pokud hrozí kolize vozidlo začne brzdit, naopak pokud je cesta volná, tedy se před vozidlem nenachází žádné jiné auto ani úsek určený pro dání přednosti, může jet rychlostí stanovenou parametry daného vozidla.

Důvodem k vytvoření této logiky je nalezení způsobu řízení rychlosti, který zaručí, aby byl pohyb plynulý, tedy bez velkých skokových změn rychlosti.

Rychlost vozidla je měněna zrychlením, což je výsledek výpočtu. Zrychlení může být kladné, při kterém vozidlo zrychluje, až záporné, kdy naopak zpomaluje. Pokud je zrychlení rovno nule, vozidlo rychlost nemění. Vstupními hodnotami jsou vzdálenost od druhého vozidla a rozdíl jejich rychlostí. Na obrázku 8 lze vidět vstupní fuzzy proměnnou vzdálenost, a její rozdělení na fuzzy výrazy, což je rozdělení na vzdálenosti „too close“, „close“, „medi“, „far“. Každé vozidle se „dívá“ 10 úseků před sebe, což je také maximální hodnota fuzzy výrazu pro největší rozestup vozidel. Vzdálenost je určena počtem úseků mezi daným vozidlem a překážkou před ním, což může být jiné vozidlo nebo úsek pro udělení přednosti, s ohledem na velikost vozidla a jeho poloze na daném úseku. Tato fuzzy proměnná pro další použití byla označena jako distance.



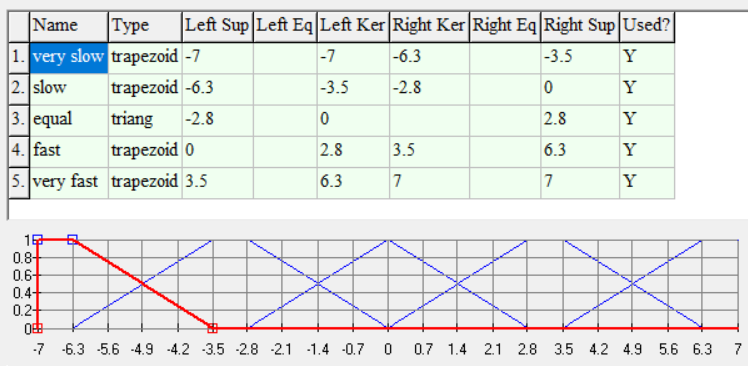
8 Vstupní proměnná vzdálenost

Tvary fuzzy množin byly prvně vytvořeny na základě odhadu. Poté se testovaly vizuálně, tedy přímo v aplikaci při pohybu vozidel. Podle potřeby byly fuzzy množiny společně s fuzzy pravidly upraveny tak, aby pohyb byl plynulý.

Následně byly zaznamenány údaje o pohybu a tyto hodnoty byly přeneseny do grafu, podle kterého se zhodnotilo, zda jsou změny plynulé a nedochází k velkým skokům. Výsledný graf pohybu je k vidění v kapitole 2.2, kde slouží k porovnání s daty získanými z BP.

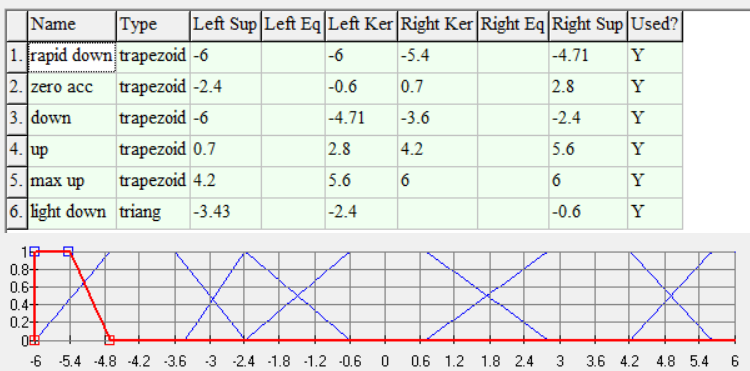
Podobný postup byl použit také při způsobu udělení přednosti, který je popsán níže.

Stejně jako předchozí, i druhá vstupní fuzzy proměnná určující rozdíl rychlostí je rozdělena na fuzzy výrazy. Tato fuzzy proměnná pracuje s rozdílem rychlostí, který je určen rozdílem rychlostí daného vozidla a překážkou před ním, což může být jiné vozidlo, nebo úsek určující přednost pro který je hodnota rychlosti 0. Pro tuto fuzzy proměnnou bylo zvoleno označení dSpeed. Fuzzy výrazy použity u této fuzzy proměnné jsou „very slow“, „slow“, „equal“, „fast“, „very fast“. Samotné rozdělení lze vidět na obrázku 9. V aplikaci jsou hodnoty rychlosti, a tedy i rozdílů rychlosti v rozsahu setinných míst, ale pro přehlednější návrh fuzzy proměnných a práci s nimi jsou hodnoty vynásobeny.



9 Vstupní proměnná rychlost

Výstupní fuzzy proměnná, určující výsledné zrychlení, stejně jako vstupní fuzzy proměnné, je rozdělena na několik fuzzy výrazů. Na obrázku 10 je znázorněno toto rozdělení a použité výrazy, což jsou „rapid down“, „zero acc“, „down“, „up“, „max up“, „light down“. Pro tuto fuzzy proměnnou bylo použito označení acceleration. Hodnoty, podobně jako u rozdílu rychlostí, jsou pro přehlednější práci násobky požadovaných hodnot. Výsledné hodnoty jsou tedy po výpočtu v aplikaci vyděleny tisícem, díky čemu se získají hodnoty použitelné pro určení zrychlení.



10 Výstupní fuzzy proměnná zrychlení

Tento způsob určení rychlosti je také použit při zastavení před křižovatkou, pouze s úpravou, kde místo vozidla jedoucího vepředu je „pevný bod“, který nemá žádnou rychlost.

V tabulce 3 lze vidět příklad výsledných fuzzy pravidel pro jízdu vozidel za sebou, zahrnující obě vstupní fuzzy proměnné, dspeed a distance. Výstupem těchto pravidel je fuzzy proměnná acceleration.

3 Příklad ravidel pro jízdu za sebou

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **dSpeed** | **distance** | **acceleration** |
| very fast | close | down |
| fast | close | light down |
| equal | close | zero acc |
| slow | close | up |
| very slow | close | up |
| very fast | far | zero acc |
| fast | far | zero acc |
| equal | far | up |
| slow | far | max up |
| very slow | far | max up |

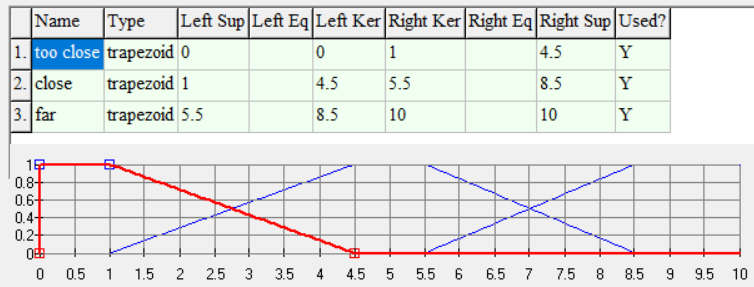
* + 1. Rozhodnutí udělení přednosti

Druhá vytvořená logika zajišťuje rozhodování, zda při jízdě přes křižovatku vozidlo má zastavit, nebo stihne křižovatkou projet, aniž by došlo ke kolizi.

Ve srovnání s předchozí logikou je tato složitější, neboť pracuje se čtyřmi vstupními proměnnými. Parametry jsou podobné, tedy vzdálenost od křižovatky a rychlost vozidla, avšak dvojnásobné, neboť musí být zvlášť pro vozidlo které je na hlavní silnici i pro vozidlo jedoucí po silnici vedlejší. Výsledkem je naopak pouze hodnota 0 nebo 1, tedy zda jet, nebo ne.

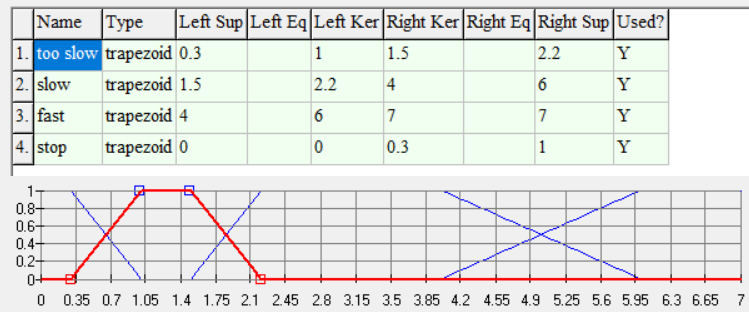
Tato fuzzy logika je řízena parametry dvou vozidel. Pro práci byly zvoleny označení vozidel vozidlo A a B, kde vozidlo B je aktuální čili jedoucí po vedlejší silnici, pro které se určuje, zda zpomalí, či projede. Vozidlo A je tedy vozidlo jedoucí na hlavní silnici.

První použitou fuzzy proměnnou zvolenou v této logice je distanceB, tedy vzdálenost vozidla B od křižovatky. Proměnná je rozdělena na tři fuzzy výrazy, což jsou „too close“, „close“ a „far“. Přesné hodnoty této fuzzy proměnné lze vidět na obrázku 11.



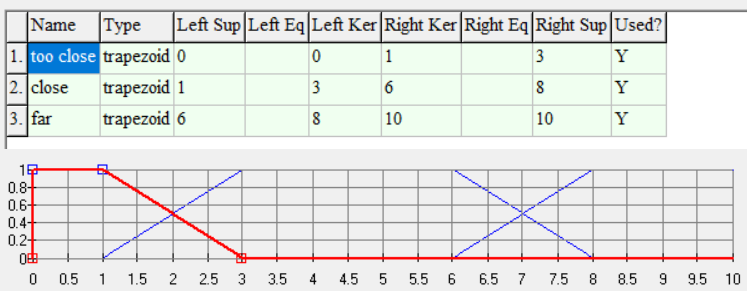
11 Vstupní fuzzy proměnné distanceB

Druhou fuzzy proměnnou, která odkazuje na vozidlo B, je proměnná speedB. Je rozdělena na čtyři fuzzy výrazy, což jsou „too slow“, „slow“, „fast“, „stop“. Hodnoty zvolené pro fuzzy proměnnou speedB lze vidět na obrázku 12. Této fuzzy proměnné se přiřazuje aktuální rychlost vozidla B.



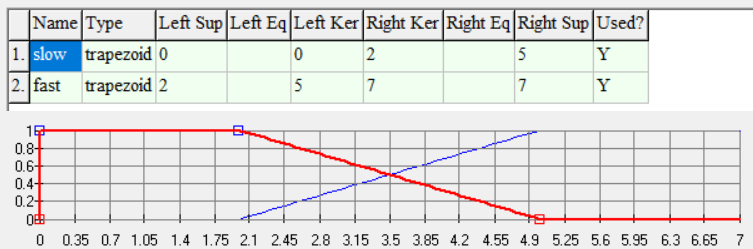
12 Vstupní fuzzy proměnné speed B

Další dvě fuzzy proměnné se zabývají hodnotami druhého vozidla A. Fuzzy proměnné distanceA, která určuje taktéž vzdálenost od křižovatky, je rozdělena na fuzzy výrazy „too close“, „close“, „far“. Pojmenování fuzzy výrazů je stejné jako u fuzzy proměnné distanceA, avšak, jak lze vidět na obrázku 13, rozdělení hodnot jednotlivých výrazů je odlišné.



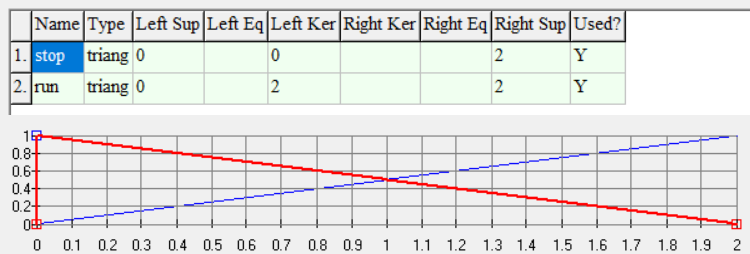
13 Vstupní fuzzy proměnné distanceA

Poslední vstupní fuzzy proměnnou použitou v této logice je speedA, což je rychlost vozidla A. Zde byly zvoleny pouze dva fuzzy výrazy určující rychlost, což jsou „slow“ a „fast“. Na obrázku 14 lze vidět, že je toto rozdělení celkem jednoduché, avšak ve výsledku účinné.



14 Vstupní fuzzy proměnné speedA

Výstupní fuzzy proměnnou, jak již bylo na začátku této podkapitoly řečeno, je rozhodnutí, zda vozidlo A pojede, či zastaví. Pro toto rozhodnutí, jak lze vidět na obrázku 15, byly použity dva fuzzy výrazy, což jsou „stop“ a „run“. V samotné aplikaci se poté jednoduše rozhoduje, zda je výstupní hodnota větší či menší než 1.



15 Výstup určení přednosti

Následující tabulka č. 4 obsahuje fuzzy pravidla vytvořená pro danou logiku. Vstupními hodnotami jsou všechny výše popsané proměnné, tedy rychlost a vzdálenost od křižovatky pro vozidlo jedoucí po vedlejší i hlavní silnici.

4 Příklad pravidel pro určení přednosti

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **distanceB** | **speedB** | **distanceA** | **speedA** | **run** |
| too close | fast | close | fast | stop |
| close | fast | close | fast | stop |
| far | fast | close | fast | stop |
| too close | fast | close | slow | stop |
| close | fast | close | slow | stop |
| far | fast | close | slow | stop |
| too close | fast | far | fast | stop |
| close | fast | far | fast | stop |
| far | fast | far | fast | stop |
| too close | fast | far | slow | stop |

1. metodika tvorby práce

V metodice práce je popsán postup při vývoji aplikace a tvorbě textu práce. Je zde zaznamenán způsob komunikace s vedoucím práce, použité nástroje, vize aplikace a způsob, jakým byla řízena implementace požadavků.

* 1. Vize

Hlavní vizí práce je rozšíření původní aplikace vytvořené v rámci BP o fuzzy logiku. Fuzzy logika slouží k řízení rychlosti jedoucích vozidel a k určení, zda vozidlo na křižovatce zastaví, či ne.

V aplikaci je uživateli umožněno navrhnout funkční silniční situaci, buďto reálnou, nebo vymyšlenou a nastavit pravidla provozu tak, aby provoz probíhal plynule bez srážek vozidel. O tuto funkci se stará především fuzzy logika zmíněna v kapitole 4, která je implementovaná do aplikace.

* 1. Způsob práce

Během práce probíhaly ze začátku jednou týdně konzultace s vedoucím práce. Při těchto konzultacích se řešily otázky ohledně nových požadavků, možnosti řešení implementace funkcí a jejich úpravy. Na každé konzultaci se také zhodnotily přírůstky na práci od poslední schůzky.

Problém ovšem nastal po příchodu vládních nařízení kvůli viru COVID-19. Jelikož již konzultace nebyly možné, zbyla pouze elektronická komunikace, avšak tímto způsobem bylo velmi těžké pracovat na aplikaci. Vývoj aplikace byl tedy na delší dobu zastaven a čekalo se na znovu-povolení osobních konzultací, což ale nenastalo. Poté byla komunikace řešena prostřednictvím Microsoft Teams, avšak ani tímto způsobem to nebylo zcela ideální, bylo zde mnoho nedorozumění, a proto práce není zcela dokonalá.

* 1. Způsob zápisu požadavků

Při práci byla použita webová aplikace Trello, která pomáhá řídit práci na požadavcích projektu.

Do sloupečku „backlog“ byly přidávány po konzultacích s vedoucím práce nové požadavky, kterým byla nastavena priorita implementace. V tomto sloupečku se nacházely požadavky, které čekaly na implementaci.

Z backlogu byly poté požadavky po jednom přesouvány do sloupečku „rozpracováno“, což znamená, že se na daném požadavku pracuje.

Po zhotovení daného požadavku byl v Trellu přesunut do sloupečku „ke kontrole“. Při další konzultaci byly všechny požadavky z tohoto seznamu zkontrolovány vedoucím práce. Pokud měl vedoucí práce připomínky, byl požadavek přesunut zpátky do sloupečku rozpracováno. Požadavky, které vedoucí práce schválil, byly přesunuty do sloupečku „done“ a samotný sloupeček byl poté uložen a vytvořen nový, prázdný.

Následně se pokračovalo s dalšími požadavky z backlogu.

Na obrázku 16 lze vidět nástěnku v Trellu a příklad rozložení požadavků.



16 Seznam požadavků v Trellu

* 1. Správa verzí aplikace

Ke správě verzí aplikace byl použit systém Git. Tento systém nabízí možnost vytvoření repositáře s vyvíjenou aplikací. Repositář je potom možno dělit na větve, což umožňuje mít několik rozdílných verzí aplikace.

Při implementaci jednotlivých funkcí aplikace byla vždy vytvořena nová větev nazvána podle dané funkce. Během vývoje dané funkce se všechny změny ukládaly do této větve. Jakmile byla funkce hotova a schválena, tato větev byla připojena k hlavní větvi repositáře.

Všechny části projektu se nachází v repositáři služby GitHub, na adrese <https://github.com/Erumoico42/diplomova_prace>.

* 1. Použité nástroje

Během práce na vývoji aplikace a tvorbě textu byly použity různé softwarové nástroje pro usnadnění práce. Nástroje slouží především k usnadnění práce, avšak také ke komunikaci.

* + 1. NetBeans

K vývoji aplikaci bylo použito vývojové prostředí NetBeans IDE 8.2 od společnosti Oracle Corporation. Prioritním jazykem pro práci v tomto prostředí je Java, avšak podporuje i další programovací jazyky. Prostředí NetBeans nabízí mnoho frameworků, kterými lze usnadnit práci na aplikaci. V rámci tohoto prostředí byl pro vývoj aplikace použit jazyk JavaFX.

Samotné prostředí a mnoho komponent se nachází na oficiálních webových stránkách <www.netbeans.apache.org>.

Prostřednictvím tohoto prostředí také probíhalo ukládání aplikace do systému Git.

* + 1. GitHub

Verzování aplikace je vzhledem k počtu funkcí velmi obtížné, proto existují systému typu Git. Systém slouží pro správu verzí projektu. Nejvíce je uplatněn, pokud na projektu pracuje více vývojářů zároveň. Jednotlivé verze je nutno poté dát nějak dohromady, aniž by se celá aplikace nerozbila.

Při práci na tomto projektu byla použita webová služba GitHub, nabízející ukládat bezplatně i soukromé repositáře.

* + 1. Trello

Trello je webová aplikace sloužící ke správě projektů. Aplikace, kterou vytvořila firma Fog Creek Software, je dostupná na webové stránce <www.trello.com>. Trello používá Kanban, což je způsob zastoupení projektu nástěnkou, které obsahují seznamy úkolů.

* + 1. MS Teams

Jakmile začaly vládní nařízení kvůli pandemii coronaviru, muselo se přejít na elektronickou komunikaci. Pro komunikaci byla zvolena služba Microsoft Teams, která umožňuje nejen textovou komunikaci, ale také videohovory s možností sdílení obrazovky.

1. představení vytvořeného řešení

V následující kapitole je představena samotná aplikace. Obsahuje popis základních funkcí aplikace z hlediska jejich využití, zda byly splněny všechny požadavky a stručnou architekturu aplikace.

* 1. Režimy aplikace

Aplikace je vytvořena pro fungování ve třech režimech použití.

Nejsložitějším režimem je režim návrhu, ve kterém uživatel může vytvořit vlastní silniční situaci. Funkce zde používané jsou popsány v další bodech funkcí.

Druhým režimem, pro který je původně aplikace tvořena, je režim testování uživatele. V tomto režimu si uživatel zvolí předem vytvořenou silniční situaci, na které poté ovládá vlastní vozidlo. Vozidlo jede po své trase, uživatel může ovládat pouze rychlost. Ovládání rychlosti bohatě stačí, neboť donutí uživatele reagovat podle aktuální situace, tedy zda hrozí srážka s jiným vozidlem či podle barvy na semaforech.

Třetím režimem aplikace je spořič obrazovky. Aplikace se spustí v režimu full-screen, tedy přes celou obrazovku. Z předem vytvořených situací se vybere jedna, která se spustí a simulovaná doprava běží bez možnosti jakéhokoliv zásahu uživatele.

* 1. Uživatelské rozhraní

Jelikož je aplikace vytvořena pro použití ve více režimech, také grafická stránka se liší podle daného režimu. Režim spořiče obrazovky žádnou grafickou stránku nemá, tudíž jej není potřeba popisovat.

* + 1. Návrh

V režimu návrhu je rozhraní rozděleno do několika skupin. V horní liště se nachází možnost „soubory“, kde si klasicky může uživatel otevřít již vytvořený návrh, uložit aktuální, nebo začít od začátku.

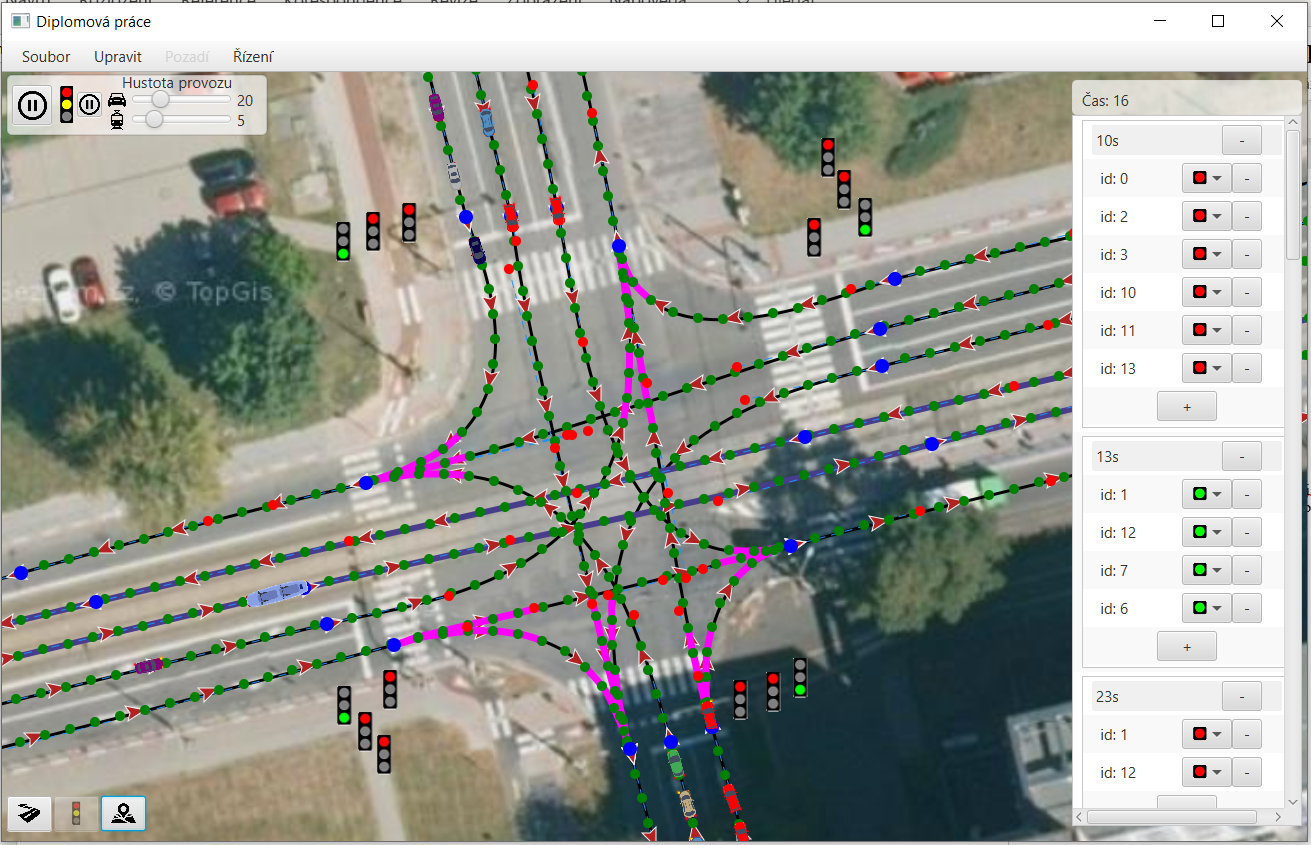
Jak již bylo dříve zmíněno, v režimu návrhu lze přepínat mezi návrhem cesty, semafory a editací celého návrhu. Tlačítka pro změnu těchto režimů se nachází v levém dolním rohu aplikace.

Dále se v horním panelu nachází možnost „upravit“ pro zvolení druhu tvořené cesty a zda mají být cesty zobrazeny či skryty. V rozbalovací položce „Pozadí“ jsou ukryty možnosti pozadí, tedy výběr nového obrázku, úprava a odebrání již vloženého pozadí.

V levém horním rohu se nachází okénko s nastavením provozu. Tlačítko play pro spuštění generování vozidel a zapnutí semaforů. Vedle něj je umístěno menší tlačítko, kterým lze semafory přepnout do režimu oranžové. Navíc se zde nachází posuvníky k nastavení hustoty provozu, a to zvlášť pro automobily i pro tramvaje. Pokud je označena jedna počáteční křivka silnice, nastaví se hustota pouze pro danou silnici, jinak se hustota nastavuje pro všechny silnice stejně.

V případě režimu tvorby silnic, pokud uživatel označí úsek cesty, zobrazí se na levé straně panel, ve kterém je výpis předností pro daný úsek. Na levé straně se po označení určité části silnice zobrazí možnost vyhlazení této cesty. Celkově u silnic, které se z počátku mohou překrývat, jsou barevně vyznačeny dané souběžné úseky, při čemž je zde pravidlo, díky němuž zde nedojde ke kolizi.

Jakmile se uživatel rozhodne vytvořit semafory, jednoduše přepne návrh do režimu semaforů. V tomto režimu se na pravé straně aplikace zobrazí panel, ve kterém je zobrazena posloupnost přepínání semaforů, viz obrázek 17. Tato posloupnost je rozdělena do časových skupin, které se v danou dobu aktivují. Skupiny lze libovolně vytvářet i mazat, poté do nich přidávat nebo odebírat semafory.



17 Grafický stránka aplikace – semafory

Pokud by chtěl uživatel s celým návrhem pohybovat, či jej přiblížit nebo oddálit, lze přepnout do třetího zmíněného režimu návrhu. V tomto případě zůstane zobrazena pouze nabídka možnosti simulace, která byla zmíněna výše. Jsou zde také omezeny všechny další funkce kromě možnosti zobrazení cest.

* + 1. Testování uživatele

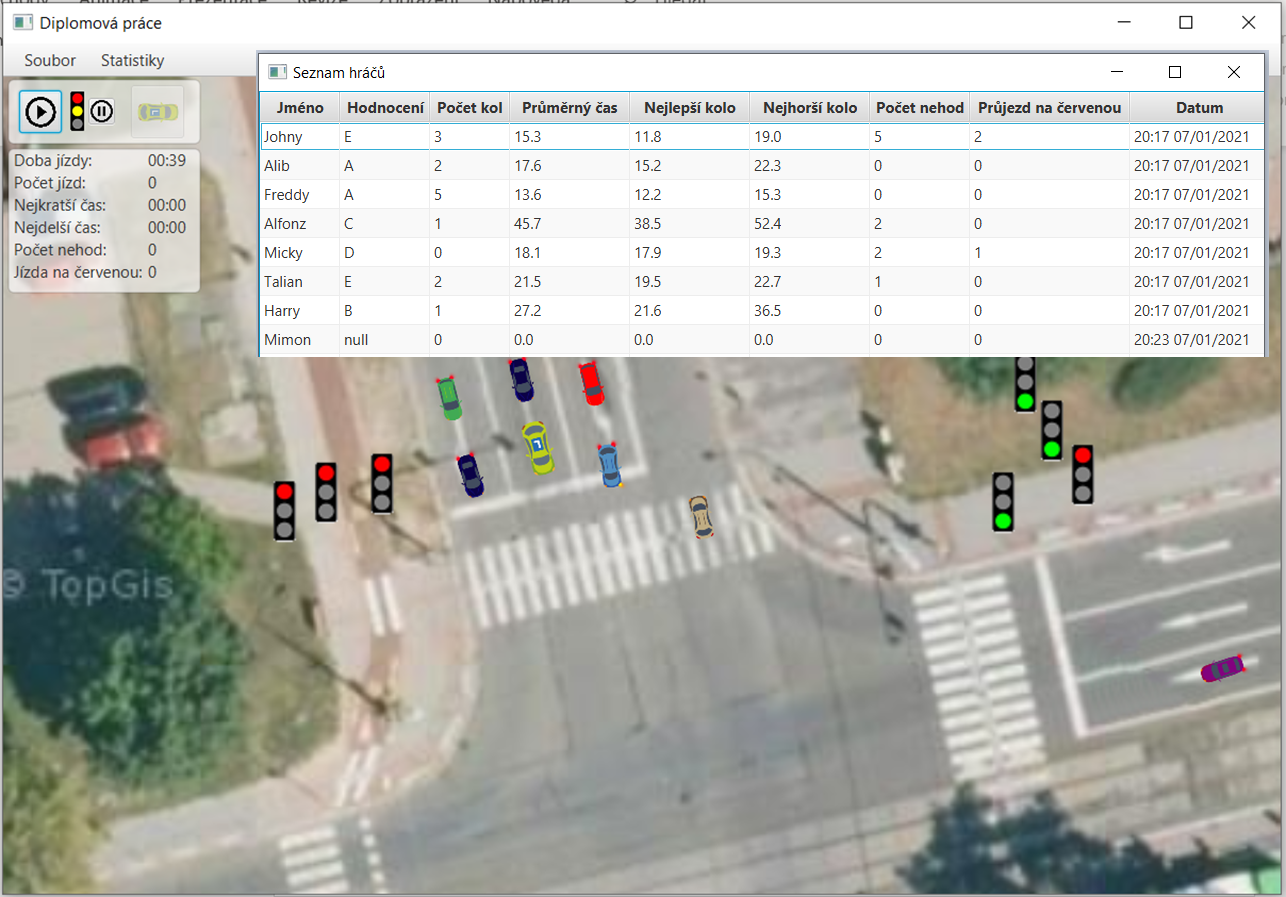
Aplikace nabízí také již zmíněný režim testování uživatele. V tomto režimu je po spuštění aplikace uživatel vyzván k zadání jména, pokud jej nezadá, zvolí se jméno automaticky.

Po zadání jména je vzhledově aplikace podobná režimu návrhu, avšak neobsahuje tolik funkcí.

Na horním panelu se nachází možnost otevření předem vytvořeného návrhu, což je prvním krokem pro zahájení testování. V levém horním rohu se dále nachází menu sloužící ke spuštění simulace či vypnutí semaforů a také především tlačítko ke vložení vlastního vozidla. Toto vozidlo má poté žlutou barvu s písmenem „L“ na střeše.

Pod tímto menu je umístěna tabulka s aktuálními údaji o jízdě. V tabulce je zobrazena doba jízdy, počet jízd, nejkratší a nejdelší doba jízdy, počet nehod či jízd na červenou. Tuto tabulku lze skrýt či zobrazit. Po vypnutí aplikace se tyto údaje uloží a při dalším spuštění budou načteny do tabulky seznamu hráčů. Tuto tabulku je možno otevřít přes horní menu v záložce „Statistiky“, kde se také nachází možnost skrytí aktuálních hodnot.

Vzhled aplikace v režimu testování, společně s výsledky testovaných uživatelů, lze vidět na obrázku 18.



18 Vzhled režimu testování

* 1. Funkční prvky aplikace

Jsou zde popsány jednotlivé vlastnosti z funkčního hlediska, tedy jak je lze využít.

* + 1. Vložení pozadí

Vložení pozadí by mělo být jedním z prvních kroků při tvorbě návrhu situace, neboť nejlépe podle obrázku lze navrhnout například reálnou křižovatku.

Jako pozadí lze vybrat pomocí průzkumníku obrázek uložený v počítači. Po vložení lze obrázek posouvat, otáčet či měnit jeho velikost. Jakmile je uživatel spokojen s pozadím, potvrdí jej a může dále pracovat na návrhu. Pozadí lze případně znovu změnit či upravit.

* + 1. Možnosti návrhu

Vzhled aplikace je rozložen do několika skupin menu. Menu simulace je zobrazena stále, zde lze spustit či zastavit generování vozidel či vypnout a zapnout semafory. Dále je zde možnost nastavit vytížení silnic.

Kromě nabídky simulace lze přepínat mezi třemi režimy. V režimu „silnic“ lze manipulovat se samotnými silnicemi a nastavovat přednosti v jízdě. Režim „semafory“ slouží ke vložení semaforů, nastavení jejich barvy a tvorbě „časové linie“. Tato časová linie tvoří hlavní část systému semaforů, neboť je zde nastavena posloupnost přepínání semaforů na určitou barvu v určitém čase. Při spuštění simulace semafory mění barvu podle této posloupnosti.

S celým návrhem lze manipulovat. K tomuto slouží režim „mapa“, kde nelze nic jiného než celý návrh posouvat a přiblížit či oddálit.

* + 1. Tvorba silnic

Silnice lze tvořit kliknutím na „kreslící plátno“. Při prvním kliknutí se vytvoří spojovací bod, ze kterého se při dalším kliknutí vytvoří křivka. Ke spojovacím bodům lze přidávat nové křivky či připojit již existující. Kliknutím pravým tlačítkem na tento bod se zobrazí nabídka pro odstranění bodu nebo rozpojení křivek.

Silnice jsou tvořeny kubickými Bézierovými křivkami, které mají čtyři kontrolní body. Těmito body lze jednotlivé části silnic upravovat dle libosti.

Aplikace umožňuje vytvořit trasy pro automobily nebo tramvaje. Mezi typy silnice lze přepínat v menu nabídce.

* + 1. Určení předností

Přednosti v jízdě lze vytvořit kliknutím na určitý úsek silnice. První označený úsek je úsek, před kterým vozidlo zastaví, pokud hrozí srážka s vozidlem, které míří k úseku druhému.

Jakmile je označen úsek silnice, lze vybrat mezi typem přednosti. Typ „CP“ – check-point určuje přednost v jízdě, typ „WP“ – watch-point naopak slouží ke kontrole, zda je daný úsek cesty volný. Ke každé z předností lze navíc nastavit vzdálenost (v úsecích), o jakou vozidlo zastaví dříve před označeným úsekem.

* + 1. Nastavení semaforů

Semafory lze vkládat jednoduchým kliknutím, poté je možno je přesouvat, případně odstranit. Jak již bylo dříve zmíněno, semafory se tvoří ve vlastním režimu.

Každému semaforu může uživatel změnit počáteční barvu.

K jednoduchému nastavení přepínání semaforů je vytvořena časová linie, ve které jsou poté skupiny pro přepínání v určitých časech. Do těchto skupin jsou přidány semafory, jež se mají aktivovat v daný čas a přepnou se na zvolenou barvu.

Jakmile se postupně aktivují všechny časové skupiny, semafory se přepnou na jejich počáteční stavy a tato posloupnost se znovu opakuje.

* + 1. Nastavení vytížení silnic

V hlavním menu se nachází dva posuvníky, kterými je možno nastavit vytížení silnic. Jeden posuvník je určen pro vozidla, druhý pro tramvaje. Vytížení je určeno frekvencí generování vozidel, tedy počtem za minutu.

Vytížení silnic je možno nastavit globálně, tedy pro všechny silnice najednou, nebo pro určitou silnici. Pro nastavení vytížení určité cesty stačí označit počáteční křivku cesty, na které se budou objevovat vozidla.

* + 1. Uložení návrhu

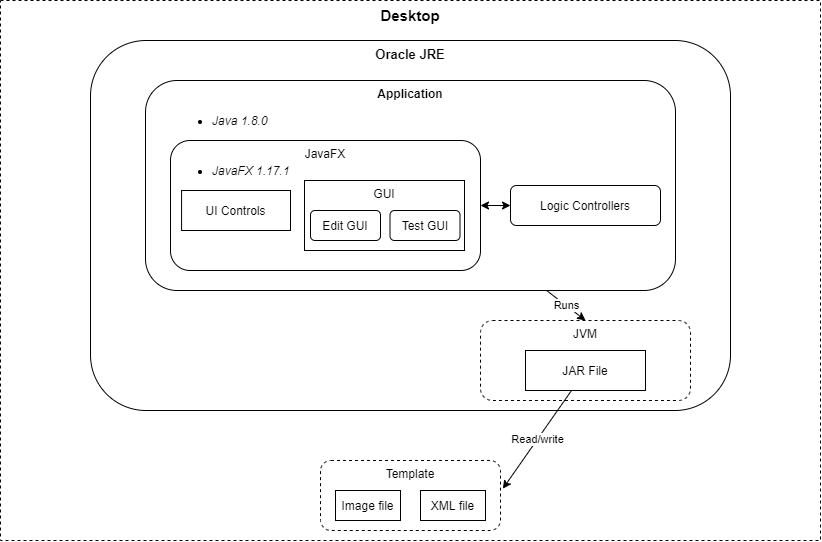
Vytvořený návrh uživatel může uložit do souboru typu XML. V případě, že je vybráno pozadí, se na zvolené místo také uloží obrázek se stejným názvem. Uložený návrh lze opětovně nahrát do aplikace a dále jej upravovat.

* 1. Architektura aplikace

Základní architektura aplikace, společně s verzemi komponent, viz obrázek 19. Aplikace je vytvořena v jazyce Java, využívající rozšíření o grafické rozhraní JavaFX. Jedná se o desktopovou aplikaci, vyvíjenou na operačním systému Windows 10, kde byla také testována, avšak mělo by být možné ji spustit i na jiných systémech.

Spouštěcí soubor je typu JAR, což je kompresní formát pro platformu Java.

Pro uložení návrhu jsou využity soubory typu XML k zápisu informací a soubory ve formátu obrázku k využití pozadí.



19 Architektura aplikace

* 1. Přínosy práce

Aplikace umožňuje otestování znalostí uživatele v silničních pravidlech. Uživatel se zde může připravit na nastání možných situací a vyzkouší zde své reakce.

Díky přidané fuzzy logice se vozidla pohybují reálně a jejich pohyby jsou plynulé.

Aplikace také může sloužit pro tvorbu nových, ještě neexistujících silničních situací, křižovatek, či kruhových objezdů, nebo případně pouze systému semaforů.

* 1. Měření rozdílů

Jak již bylo dříve řečeno, tato práce rozšiřuje bakalářskou práci o fuzzy logiku. Pro porovnání těchto dvou prací bylo provedeno měření ve vytvořených aplikacích.

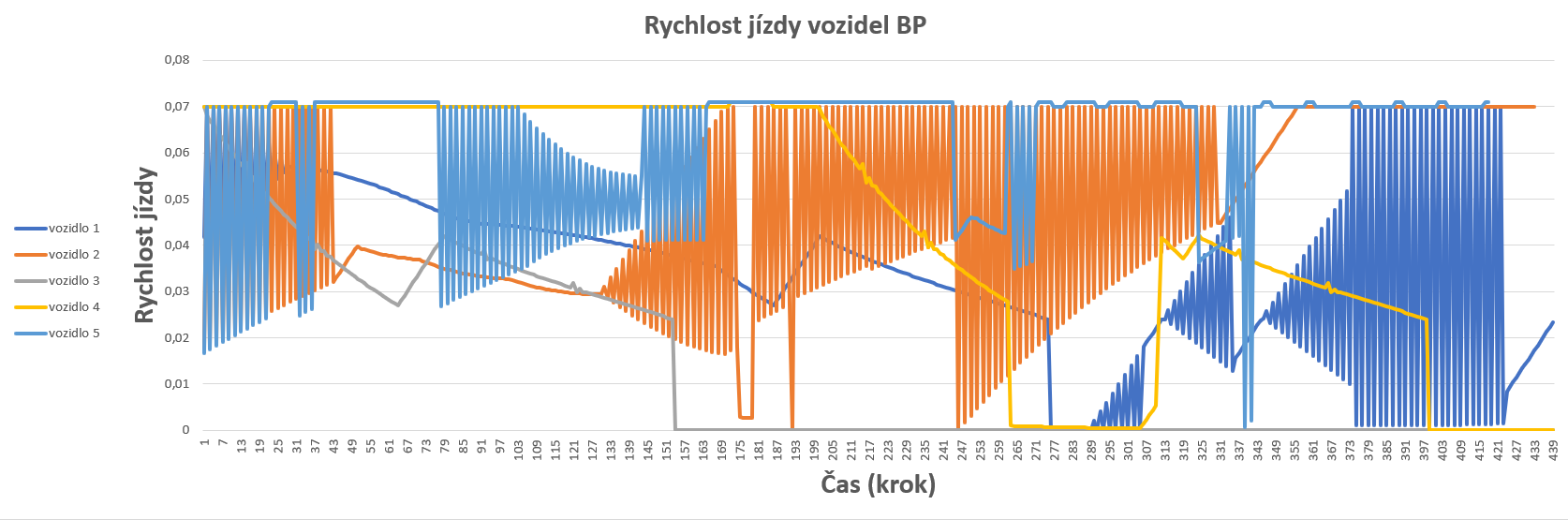
Měření bylo zaměřeno na plynulý pohyb vozidel, tedy na zrychlení, zpomalení a zatáčení.

* + 1. Pohyb

Na obrázku 20 a 21 lze vidět grafy zobrazující rychlost vozidel při jízdě. Na ose Y se nachází rychlost vozidla, na ose X průběh jízdy, tedy čas vyjádřený v krocích.

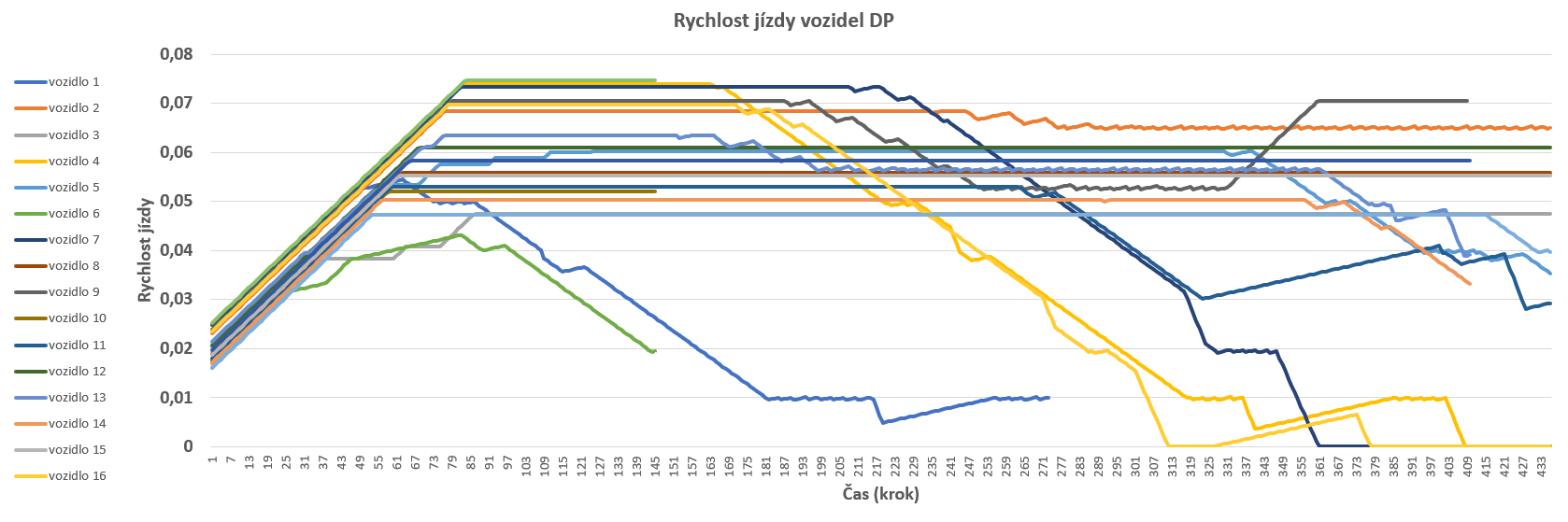
Na obrázku 20 jsou data naměřená v aplikaci BP, ve které se pohyb vozidel řídil jednoduchým výpočtem ve tvaru podmínek podle vzdálenosti vozidel. Výsledkem výpočtu byla nová rychlost vozidla, která je zobrazena v grafu na obrázku 20.

V grafu jsou barevně rozlišena vozidla, kdy barvy hodnot zobrazují rychlost daného vozidla v průběhu jízdy. Z grafu vyplývá, že rychlost se v každém kroku mění na maximum rychlosti a až poté na požadovanou rychlost. Pohyb vozidla tedy v aplikaci může vypadat plynule, ale podle naměřených hodnot rychlost neustále skáče nahoru a dolů.



20 Rychlost jízdy vozidel v BP

Na následujícím obrázku 21 se nachází graf dat nasbíraných v DP. Lze vidět, že je zde změna rychlostí vozidel plynulá, postupně stoupá či klesá, případně je stálá. Nenachází se zde žádné velké skoky ve změně rychlosti.



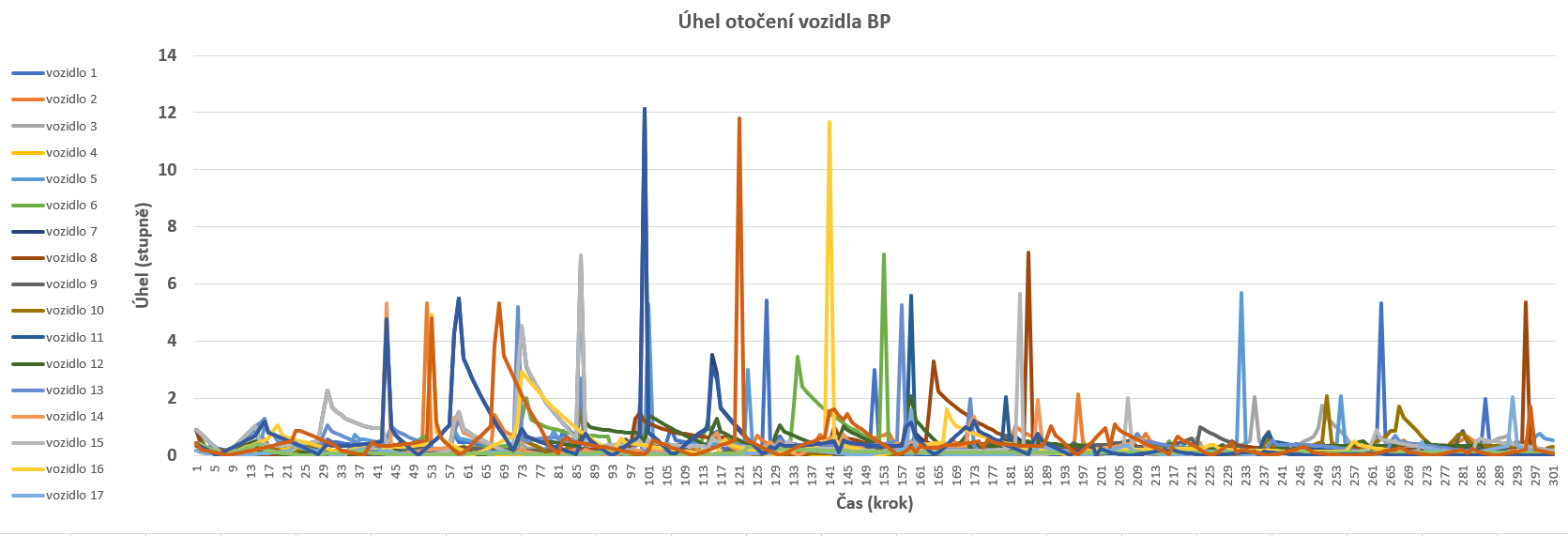
21 Rychlost jízdy vozidel v DP

* + 1. Změna směru

Toto měření nemá s fuzzy logikou nic společného, úhel otočení vozidla je ale pro plynulou jízdu také velmi důležité. Jelikož jsou trasy pro jízdu tvořeny malými úseky z dalších křivek, je potřeba zajistit jejich plynulou návaznost na sebe.

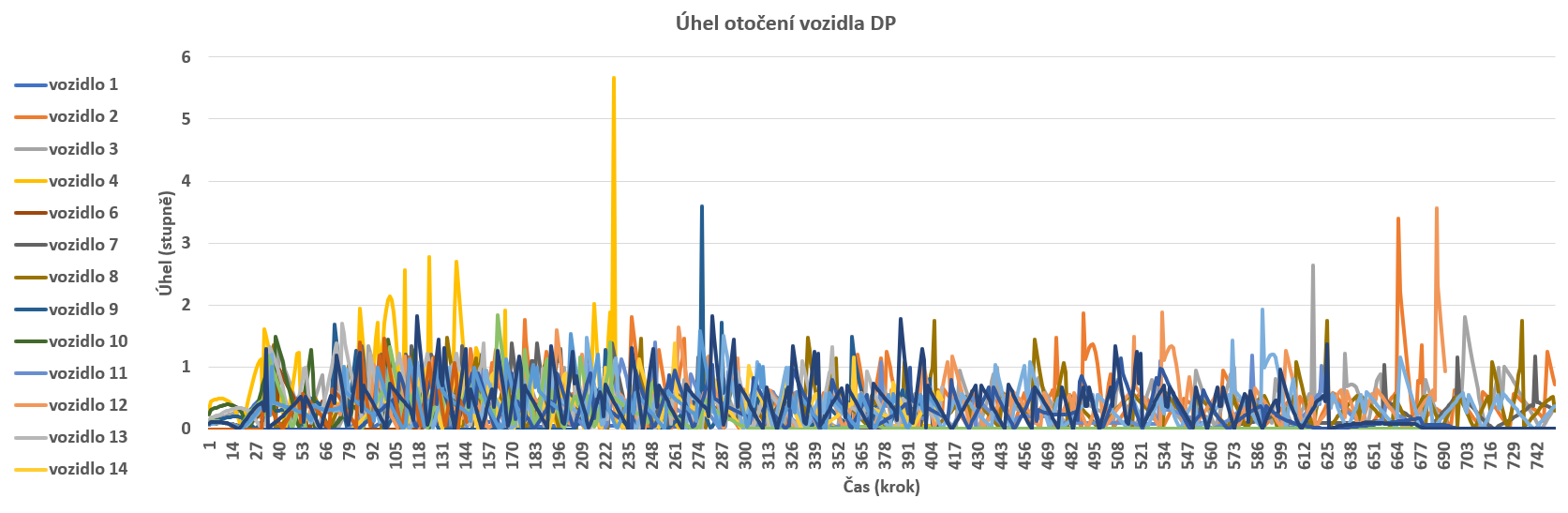
K porovnání rozdílů jsou tedy použity údaje o změně směru jízdy. Na ose Y se nachází úhel, o který se v jednom kroku (čase) otočí. Na ose X se tedy nachází čas, stejně jako při měření rychlosti pohybu.

Na obrázku 22 jsou opět hodnoty naměřené v BP. Úhly otočení vozidel nejsou příliš velké, avšak vyskytují se zde výchylky, které znamenají prudké otočení vozidla.



22 Úhel otočení vozidel v BP

Měření bylo provedeno opět i v DP. Obrázek 23 zobrazuje graf naměřených hodnot. Zde je vidět, že úhly otočení vozidel jsou minimální, otočení vozidel je tedy plynulé bez větších skoků.



23 Úhel otočení vozidel v DP

* 1. Splnění požadavků

Všechny požadavky, které se postupně vytvářely a implementovaly, byly zapsány v systému Trello. Tabulka 5 obsahuje výpis požadavků společně se stavem, zda byly splněny či nikoliv. Několik požadavků splněno nebylo, jelikož zde byly jiné části pro vytvoření s vyšší prioritou.

5 Výsledný stav požadavků

|  |  |
| --- | --- |
| **Název požadavku** | **Stav** |
| Ruční určení křižovatek | Splněno |
| Signalizace směru jízdy | Splněno |
| Editace pozadí | Splněno |
| Vyhlazení jedné křivky | Splněno |
| Řízení dopravy semafory | Splněno |
| Uložení a načtení mapy | Splněno |
| Editace celého návrhu | Splněno |
| Signalizace brzd | Splněno |
| Statistiky pro měření | Splněno |
| Nastavení simulace | Splněno |
| Ovládání vlastního vozidla | Splněno |
| Detekce souběžných silnic | Splněno |
| Rozdělení trasy automobily/tramvaje | Splněno |
| Statistiky při jízdě | Splněno |
| Vypnutí/zapnutí semaforů | Splněno |
| Řízení dopravy policistou | Nesplněno |
| Automatické nalezení křižovatek | Nesplněno |
| Tři režimy aplikace | Splněno |
| Architektura aplikace | Splněno |
| Uživatelsky přívětivé rozhraní | Splněno |

ZÁVĚR

Hlavním cílem práce bylo vytvořit funkční fuzzy logiku a propojit jí s aplikaci vytvořenou v rámci BP. Bakalářská práce pojednávala o tvorbě interaktivní aplikace umožňující navrhnout dopravní situaci a spustit na ní simulaci dopravy.

Tento cíl byl splněn, spolu s vylepšením stávajících funkcí a doplnění nových. Díky fuzzy logice se vozidla pohybují plynule, což vytváří dojem, že se jedná o reálný pohyb. Kromě pohybu je fuzzy logika částečně využita k řízení dopravy.

Samotná aplikace, jak již bylo řečeno, je určena k vytvoření dopravní situace jako je křižovatka či kruhový objezd. Do dopravní situace lze umístit semafory, které řídí provoz, nebo nastavit přednosti v jízdě pro jednotlivé trasy. Existují zde dva druhy silnic, a to pro jízdu automobilů, nebo tramvají. Tyto silnice jsou tvořeny na sebe navazujícími Bézierovými křivkami, kdy pro každou počáteční křivku (začíná zde provoz) lze nastavit vytížení dané cesty. Vzhledem k možnosti návrhu situací podle reálné předlohy, do návrhu lze vložit pozadí ve formě obrázku, což při tvorbě velmi pomůže. Vytvořený návrh lze uložit a posléze znovu načíst k možným úpravám.

Vytvořenou aplikaci je možno spustit ve třech různých režimech. Prvním z režimů je návrh, ve kterém lze vytvořit určitou dopravní situaci. Druhým režimem je testování uživatele, kdy je umožněno uživatel ovládat vlastní vozidlo, při čemž se zaznamenávají údaje o porušení dopravních předpisů či nehodách. Posledním režimem je spuštění aplikace jako spořič obrazovky, kdy se pouze spustí simulace přes celou obrazovku, bez dalších funkcí.

Při tvorbě práce docházelo k různým problémům, ať už to byly chyby v aplikaci, problémy v komunikaci s vedoucím, velké omezení kvůli coronaviru, nebo i částečný syndrom vyhoření. Přes tyto komplikace se ale práci nakonec podařilo dokončit a základní stanovené cíle splnit.

Tato práce pro mě měla velký přínos, vzhledem k možnosti využít znalosti o fuzzy logice získané během studia. Teoretické znalosti bylo možno využít v reálné situaci, což nabyté znalosti značně rozšířilo a bude je možné použít při práci na dalších podobných projektech.

RESUMÉ

Během tvorby aplikace se zapisovaly požadavky. Seznam těchto požadavků se nachází v kapitole 3. Kromě všech požadavků je zde také rozepsáno, které jsou do aplikace přidány oproti BP.

Hlavním cílem aplikace bylo použít fuzzy přístup k řízení rychlosti vozidel. Co je fuzzy logika, její základní funkce a využití v aplikaci popisuje kapitola 4.

V kapitole 5 je sepsána metodika tvorby práce. Metodika popisuje základní vizi, způsob práce, použité nástroje a systémy, které velmi ulehčily práci.

Představení samotného řešení popisuje kapitola 6, v níž jsou popsány základní funkce aplikace a jejich praktické použití. Kromě použití funkcí se zde nachází architektura aplikace, přínosy práce vzhledem k BP společně s porovnáním měření a seznam splněných požadavků.

Ze začátku vývoje aplikace se postupovalo po týdenních iteracích, kdy se konaly konzultace s vedoucím práce. Během konzultací bylo přibylé řešení zhodnoceno, zda je správné, nebo bude lepší jej upravit. Následně byly zadány další úkoly k dokončení. Avšak po příchodu vládních nařízení tento způsob vývoje skončil, a až po delší době se opět na práci začalo pracovat formou online komunikace.

SUMMARY

During development of the application, requirements were written down. List of requirements is in the chapter 3. In addition to all requirements, there is also described here which requirements are added in comparison with bachelor thesis.

Main goal of the application was to use fuzzy approach to manage speed of cars. What is fuzzy logic, it´s basic function and utilization in application is described in chapter 4.

In chapter 5 is methodology of workflow. Methodology describes basic vision of workflow, used tools and systems which made the work much easier.

Introduction of solution itself is in chapter 6, in which details of basic function of application and practical usage are described. Apart from use of functions, there is architecture of application, merits of work due to bachelor thesis together with comparing measurement and list of fulfilled requirements.

From the beginning of application development, we proceeded in weekly iterations, when consultations with supervisor took place. During consultations, added solution was evaluated if it was correct, or it would be better to modify. Subsequently additional tasks were assigned to complete. However, after the advent of government regulations, this way of development came to an end, and only after long time did work begin again in the form of online communication.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. **Pak**, **HakChol**. *Simulátor dopravní sítě.* [online]. Praha, 2010. Bakalářská práce. Univerzita Karlova v Praze, Matematicko-fyzikální fakulta, Katedra softwarového inženýrství, 2010-05-28. [cit. 2018-01-28]. Dostupné z: <<https://is.cuni.cz/webapps/zzp/detail/49977>/>.
2. **Gregor, Ivan**. *Simulace automobilového provozu*. [online]. Praha, 2006. Bakalářská práce. Univerzita Karlova v Praze, Matematicko-fyzikální fakulta, Katedra teoretické informatiky a matematické logiky. 2006-09-18. [cit. 2018-01-28]. Dostupné z: <<https://is.cuni.cz/webapps/zzp/detail/44070/>>.
3. **ShadowTree.** *Traffic Lanes 2* [online]. Dostupné z: <<http://shadowtree-software.se/trafficlanes2.html>>
4. **NOVÁK, Vilém**. *Základy fuzzy modelování*. BEN, Praha 2000.
5. **Štěpnička, M**.: *Matematické metody pro umělou inteligenci*. 2013.
6. **Janošek, M., Farana, R**.: *Fuzzy modelování a řízení*. Ostrava, 2014.
7. **Štěpnička, M., Vavříková, L**.: *Úvod do soft computingu*. Ostravská univerzita, 2010.
8. **Novák, V., Knybel, J**.: *Fuzzy modelování.* Studijní opora OU, Ostrava, 2005.
9. **IRAFM.***Institute for Research and Applications of Fuzzy Modeling* [online]. Copyright © 2007. Dostupné z: <<https://irafm.osu.cz/>>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| BP |  | bakalářská práce |
| LFLC |  | linguistic fuzzy logic controller |
| DNF |  | disjunktivní normální forma |
| COG |  | center of gravity |
| COVID |  | coronavirus disease |
| XML |  | extensible markup language |
| JAR |  | java archive |
|  |  | fuzzy relace |
| **T** |  | t-norma |
| ˅ |  | disjunkce |
| A |  | Fuzzy množina |
| Σ |  | suma |
| \* |  | násobeno |

SEZNAM OBRÁZKŮ

[1 Vzhled první verze aplikace 13](#_Toc61805791)

[2 Příklad navrženého fuzzy systému 14](#_Toc61805792)

[3 Obrázek fuzzy proměnné 22](#_Toc61805793)

[4 Příklad fuzzy pravidel 22](#_Toc61805794)

[5 Testování fuzzy logiky 24](#_Toc61805795)

[6 Příklad struktury proměnné 25](#_Toc61805796)

[7 Příklad fuzzy pravidel 26](#_Toc61805797)

[8 Vstupní proměnná vzdálenost 27](#_Toc61805798)

[9 Vstupní proměnná rychlost 28](#_Toc61805799)

[10 Výstupní fuzzy proměnná zrychlení 29](#_Toc61805800)

[11 Vstupní fuzzy proměnné distanceB 30](#_Toc61805801)

[12 Vstupní fuzzy proměnné speed B 31](#_Toc61805802)

[13 Vstupní fuzzy proměnné distanceA 31](#_Toc61805803)

[14 Vstupní fuzzy proměnné speedA 32](#_Toc61805804)

[15 Výstup určení přednosti 32](#_Toc61805805)

[16 Seznam požadavků v Trellu 34](#_Toc61805806)

[17 Grafický stránka aplikace – semafory 39](#_Toc61805807)

[18 Vzhled režimu testování 40](#_Toc61805808)

[19 Architektura aplikace 43](#_Toc61805809)

[20 Rychlost jízdy vozidel v BP 44](#_Toc61805810)

[21 Rychlost jízdy vozidel v DP 45](#_Toc61805811)

[22 Úhel otočení vozidel v BP 46](#_Toc61805812)

[23 Úhel otočení vozidel v DP 46](#_Toc61805813)

SEZNAM TABULEK

[1 Funkční požadavky 18](#_Toc61805814)

[2 Předpoklad dokončení požadavků 19](#_Toc61805815)

[3 Příklad ravidel pro jízdu za sebou 29](#_Toc61805816)

[4 Příklad pravidel pro určení přednosti 32](#_Toc61805817)

[5 Výsledný stav požadavků 47](#_Toc61805818)

SEZNAM PŘÍLOH