



Università degli Studi di Milano Bicocca
Scuola di Scienze
Dipartimento di Informatica, Sistemistica e Comunicazione
Corso di laurea magistrale in Informatica

Sistemi Complessi: Modelli e Simulazione

Tsunami Evacuation Simulation

Giuseppe Magazzù
Gaetano Magazzù

A.A. 2021 - 2022

Indice

1	Introduzione	2
2	Background	2
2.1	Rete stradale / Griglia	2
2.2	Distribuzione della Popolazione	3
2.3	Rifugi	3
2.4	Inondazione da Tsunami	3
2.5	Casualty Model	3
3	Stato dell'Arte	4
3.1	Goto et al. (2012)	5
3.2	Mostafizi, Wang et. al	6
3.3	Z. Wang e Jia (2021)	7
4	Descrizione del Modello	8
4.1	Ambiente	9
4.2	Agenti	10
4.2.1	Residenti	10
4.2.2	Pedoni	10
4.2.3	Auto	10
5	Estensione del Modello	12
5.1	Rete Stradale	12
5.2	Gestione delle Intersezioni	13
5.2.1	Pedoni	14
5.2.2	Auto	15
5.2.3	AWSC	16
5.2.4	TWSC	18
5.3	Velocità dei Pedoni	18
6	Simulazione	19
6.1	Parametri Fissati	19
6.2	Parametri Variabili	20
7	Analisi	20
7.1	Modello Base	20
7.2	Modello Esteso	23
7.3	Comparazione Modello Base e Modello Esteso	25
7.4	Comparazione con Z. Wang e Jia (2021)	31
8	Conclusioni	34
8.1	Sviluppi Futuri	35

1 Introduzione

Gli tsunami sono eventi naturali pericolosi che negli ultimi decenni hanno causato la morte di oltre 250.000 persone e si verificano spesso dopo un terremoto.

Rispetto agli altri eventi naturali come uragani, eruzioni vulcaniche e inondazioni, i tempi di allerta sono molto più brevi (Katada, Kuwasawa, Yeh et al. 2006). Infatti possono raggiungere la costa dopo 20-40 minuti dalla prima scossa oppure dopo ore. Nel primo caso si parla di near-field tsunami, mentre nel secondo di far-field tsunami.

Considerando le disastrose conseguenze dovute a questi fenomeni è necessaria un'evacuazione efficiente per salvare vite umane.

Simulare un'evacuazione in caso di tsunami rappresenta uno strumento molto utile per prendere delle contromisure e migliorare le modalità di evacuazione.

I modelli agent-based sono ideali per gestire uno scenario complesso come quello di un'evacuazione da tsunami e per modellare le diverse dinamiche che emergono quando diversi individui interagiscono tra loro durante un'emergenza.

Molti modelli non considerano o semplificano alcuni fattori importanti nell'evacuazione da tsunami. Alcuni modelli limitano i pedoni a muoversi solo lungo la strada e non permettono di sfruttare le aree aperte. Altri non gestiscono o riducono in parte le interazioni tra pedoni e altri veicoli nel caso di un'evacuazione multimodale. Spesso non vengono considerati i danni causati dal terremoto prima o durante l'evacuazione.

L'obiettivo di questo lavoro è sviluppare un modello di evacuazione multi-agente in caso di tsunami di auto e pedoni e gestire le interazioni tra gli agenti, in particolare nelle intersezioni. Il modello è stato sviluppato usando come base di partenza quello di Mostafizi, H. Wang, Cox e Dong (2019).

Nella sezione 2 vengono presentati gli elementi principali di un modello di evacuazione da tsunami. Nella sezione 3 viene riportato lo stato dell'arte. Nelle sezioni 4 e 5 viene descritto il modello base e la sua estensione e nelle sezioni 6 e 7 viene mostrata l'impostazione della simulazione e l'analisi dei risultati. Infine la conclusione nella sezione 8.

2 Background

L'evacuazione in caso di tsunami avviene nel contesto di una città e consiste nel raggiungimento di rifugi da parte della popolazione nel minor tempo possibile.

Un modello di evacuazione in caso di tsunami è composto da diversi elementi.

2.1 Rete stradale / Griglia

L'ambiente può essere rappresentato da modelli *grid-based* o *network-based*.

I modelli *grid-based* rappresentano la città come griglia e permettono di muovere gli agenti in due dimensioni e sfruttare spazi ampi senza limitarsi alle strade

(Makinoshima et al. 2018). Inoltre permettono una rappresentazione più efficace delle dinamiche tra gli agenti, ma il cui costo computazionale cresce con il numero di agenti considerati.

I modelli *network-based* invece rappresentano la rete stradale come un grafo dove i nodi corrispondono alle intersezioni e gli archi alle strade percorribili. Gli archi possono avere associate delle informazioni come la lunghezza e la larghezza della strada che permettono di stabilire i tempi di percorrenza e la capacità.

Con questa rappresentazione gli agenti possono muoversi solo lungo gli archi, al contrario dei modelli *grid-based* in cui hanno maggior libertà. Questi modelli sono più limitati nella rappresentazione delle interazioni tra agenti, ma risultano più efficienti computazionalmente.

2.2 Distribuzione della Popolazione

La distribuzione spaziale della popolazione al momento dell'evacuazione varia in base a diversi fattori: l'ora del giorno, la stagione, eventi. Inoltre la popolazione può essere caratterizzata dall'età, dal genere, dalla presenza di disabilità, e si può distinguere in residenti e turisti. In base a questi elementi gli individui si comporteranno diversamente durante l'evacuazione.

2.3 Rifugi

I rifugi sono dei luoghi sicuri dove evacuare. Si distinguono in luoghi al di fuori della zona a rischio (rifugi orizzontali) o luoghi che si trovano a una altezza che lo tsunami non raggiunge (rifugi verticali). Solitamente si assume che resistano a terremoti e tsunami e che abbiano una capacità illimitata.

2.4 Inondazione da Tsunami

Le inondazioni da tsunami vengono simulate utilizzando un modello di inondazione che fornisce una serie temporale di altezza e velocità delle onde in una determinata area. Con queste informazioni si può stabilire quando lo tsunami raggiunge una determinata zona e se colpisce degli individui durante la simulazione.

2.5 Casualty Model

Un casualty model definisce quando un individuo viene considerato una vittima a causa dello tsunami. Spesso si utilizza esclusivamente l'altezza dello tsunami. In alcuni studi vengono considerati altri fattori come la velocità e la temperatura dello tsunami o anche l'età e il genere dell'individuo (Yeh 2010).

3 Stato dell'Arte

In questa sezione verrà descritto lo stato dell'arte dei modelli *agent-based* di evacuazione da tsunami, senza focalizzarsi sui modelli di inondazione. Successivamente alcuni lavori verranno approfonditi nelle sottosezioni seguenti, in particolare modelli *network-based* con scenari multimodali.

I primi modelli di evacuazione da tsunami sono stati basati sui modelli *network-based* utilizzati per l'evacuazione da altri disastri come uragani, incendi e inondazioni (Imamura et al. 2001; Usuzawa et al. 1997).

Uno dei primi aspetti che è stato preso in considerazione è il comportamento umano, in particolare le reazioni dei residenti all'arrivo dello tsunami e il tempo che ci mettono per iniziare a evacuare.

Queste informazioni sono state raccolte tramite dei questionari rivolti ai residenti e usate per stimare i tempi di partenza dell'evacuazione (Imamura et al. 2001; Saito e Kagami 2004).

Questi primi modelli *network-based* hanno usato come regola di *path finding* proseguire verso il nodo con altitudine maggiore. Successivamente si è passati a usare il percorso più breve (Katada, Kuwasawa, Kanai et al. 2004) e altre strategie di routing basate sull'apprendimento come Nash equilibrium e system optimal (Lämmel e Flötteröd 2009).

Un altro aspetto importante per l'evacuazione è la conoscenza dell'ambiente da parte degli agenti. Alcuni lavori hanno distinto gli agenti in base alla loro conoscenza e studiato gli effetti di diverse proporzioni tra categorie di agenti. Nguyen et al. (2012) hanno definito *fox agent* un pedone ben informato che segue i segnali stradali fino a un rifugio e *sheep agent* un pedone che non sa come comportarsi e quindi segue i *fox agent* o si muove casualmente. Takabatake et al. (2017) invece hanno distinto gli agenti in residenti e visitatori. I residenti sono agenti che conoscono il percorso più breve per evacuare, mentre i visitatori seguono gli altri scegliendo la strada con più individui o si muovono verso una zona più elevata.

Con l'aumento della potenza di calcolo è stato possibile passare da modelli *network-based* a modelli *grid-based* e ibridi. Inoltre è stato possibile usare una quantità di dati maggiore e sfruttare il calcolo parallelo (Makinoshima et al. 2018; Wijerathne et al. 2013).

Wijerathne et al. (2013) hanno proposto un modello *grid-based* che utilizza un sistema di navigazione basato sulla visione. Gli agenti si muovono verso un luogo sicuro ben visibile scegliendo la strada con una maggiore distanza di visione. Anche in questo lavoro vengono distinti visitatori, che si affidano alla visione, e non-visitatori, che hanno conoscenza di un'area limita al di fuori della quale vengono considerati visitatori.

In molti modelli vengono considerati esclusivamente solo pedoni, ma alcuni lavori hanno analizzato l'aggiunta della presenza di auto e altri veicoli, e si concentrano nella gestione delle interazioni tra i diversi tipi di agenti (Goto et al. 2012; H. Wang et al. 2016; Z. Wang e Jia 2021).

Questi modelli di evacuazione multimodale verranno approfonditi in quanto questo lavoro si focalizza sulle interazioni tra i diversi tipi di agenti.

3.1 Goto et al. (2012)

In questo lavoro sono stati modellati diversi tipi di agenti raggruppati in famiglie: pedoni lenti, pedoni normali, motociclisti e occupanti di un'auto. Ogni agente rappresenta una famiglia che è formata da un numero diverso di individui in base al tipo di agente. La velocità dei pedoni e dei motocicli viene aggiornata in base alla densità e sono state gestite le interazioni tra i diversi agenti all'interno di una corsia stradale e i passaggi da una corsia all'altra.

La popolazione considerata è composta da oltre 20,000 individui ed è stato assunto che tutti si trovino a casa all'inizio dell'evacuazione. Gli agenti evacuano seguendo il percorso più breve verso il rifugio più vicino. Il percorso più breve per auto considera il tempo di attraversamento della strada, mentre per moto e pedoni la lunghezza della strada.

Alcuni dei rifugi prevedono una capacità limitata, che nel caso venga raggiunta la capacità massima gli agenti dovranno cambiare destinazione.

Un agente colpito dallo tsunami muore quando la profondità dello tsunami supera 1 m.

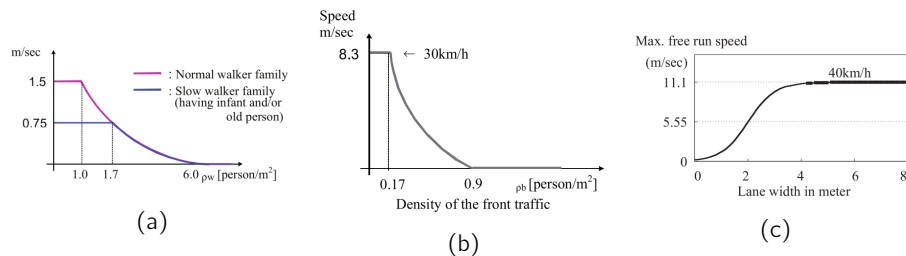


Figura 1: Relazione velocità-densità di Goto et al. (2012) per i pedoni (a), per i motocicli (b), e velocità massima per le auto in base alla larghezza della strada (c).

I pedoni sono distinti in *normal walkers*, con velocità massima di 1.5 m/s, e *slow walkers* (famiglie con disabili, anziani o bambini), con velocità massima di 0.75 m/s. La velocità viene aggiornata al variare della densità con un massimo di $6p/m^2$ (Fig. 1a).

Per i motocicli è stata considerata una velocità massima di 30km/h e una densità massima di $0.9 p/m^2$ (Fig. 1b).

Per pedoni e motocicli la densità viene calcolata tramite la seguente formula:
 $\rho = n/(L \times W)$, dove n è il numero di agenti nell'area di fronte all'agente $L \times W$,
 L è la lunghezza di ricerca e W la larghezza della strada.

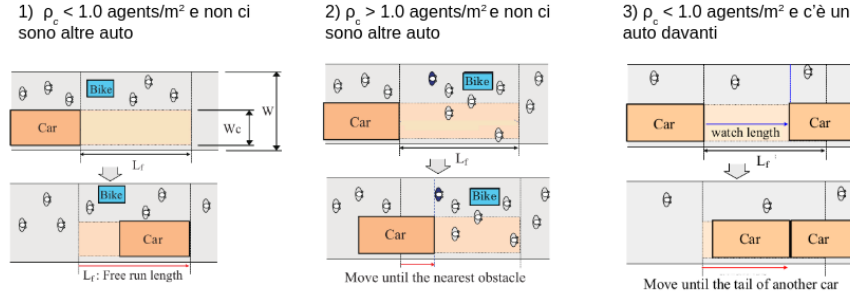


Figura 2: Diversi casi che descrivono fino a dove l'auto si può muovere, in base alla densità e alla presenza di altre auto di fronte (Goto et al. 2012).

Le auto in assenza di ostacoli si muovono per $L_f = V_f \times \Delta_t$, dove L_f è la *free run length*, V_f la velocità massima e Δ_t il *time step*. La velocità massima cambia in base alla larghezza della strada con un limite di 40 km/h (Fig. 1c).

Per le auto la densità è definita da $\rho = n/((W - W_c) \times L_f)$, dove W_c è la larghezza di un'auto. La densità di un'auto viene considerata 10 volte quella di un pedone, mentre di una moto 2 volte quella di un pedone.

In base alla densità l'auto si muoverà fino al prossimo ostacolo, oppure fino alla prossima auto se presente (Fig. 2).

3.2 Mostafizi, Wang et. al

In questa sezione verrà descritto brevemente il modello di H. Wang et al. (2016) in quanto è stato scelto come modello di partenza per questo lavoro. Inoltre verranno mostrate alcune modifiche effettuate in altri lavori degli stessi autori.

Wang et. al (2016)

Nel lavoro di H. Wang et al. (2016) viene studiato come il tempo di preparazione, la scelta della modalità di evacuazione, la velocità dei pedoni e la presenza di rifugi per l'evacuazione verticale influenzano la quantità di vittime.

Al contrario del modello di Goto et al. (2012) viene considerato un numero molto limitato di agenti, ovvero 4502 individui. Inoltre i rifugi si assume che abbiano capacità illimitata e che non subiscano danni sismici.

Come nel lavoro di Goto et al. (2012) il routing avviene tramite il percorso più breve e viene considerato lo stesso casualty model.

Il modello gestisce due tipi di agenti: auto e pedoni. Le interazioni tra questi tipi di agenti sono limitate. I pedoni hanno velocità costante definita secondo una distribuzione normale, e le auto interagiscono tra loro tramite il modello *General Motors*. Quindi non è gestita nessuna interazione pedone-pedone e pedone-auto.

Mostafizi, et. al. (2017)

Il lavoro di Mostafizi, H. Wang, Cox, Cramer et al. (2017) è basato sul precedente (H. Wang et al. 2016) e si focalizza sul misurare la resilienza della rete stradale tramite l'analisi della mortalità.

Per i tempi di preparazione viene considerata una situazione ideale in cui gli agenti evacuano immediatamente dopo l'allarme. Inoltre per poter rappresentare meglio il rischio per persone anziane o bambini, la profondità critica per il casualty model è stata ridotta a 0.5 m.

Ogni scenario è stato simulato molteplici volte per catturare la randomicità dei parametri. Per misurare il contributo di ogni link alla mortalità totale è stata considerata la mortalità media per ogni scenario al variare del numero di auto e pedoni. I link critici sono stati identificati come quelli con una percentuale di mortalità superiore al 5% sulla media di ogni combinazione di agenti.

Mostafizi, et. al. (2019)

Il lavoro di Mostafizi, H. Wang, Cox e Dong (2019) si basa sui due lavori precedenti e presenta un'analisi di sensitività di diversi fattori. In aggiunta ai precedenti lavori sono stati analizzati diversi parametri per il modello *General Motors* e diversi limiti di velocità per le auto.

3.3 Z. Wang e Jia (2021)

In questo lavoro viene proposto un modello di evacuazione multimodale e una valutazione dei rischi modellando l'incertezza nei danni sismici nelle strade e nei parametri del modello. Inoltre viene introdotta una velocità variabile per i pedoni e sono state gestite le interazioni tra auto e pedoni.

Sono state considerate diverse popolazioni al variare del numero di agenti: 5000 e 10,000, che rappresentano la popolazione all'inizio dell'estate e 15,000 rappresenta il picco nella stagione estiva.

Gli agenti sono distinti in pedoni e auto ed evacuano verso il rifugio più vicino seguendo il percorso più breve. Ogni auto contiene 4 persone ed è equivalente a 10 volte un pedone in spazio occupato. Gli agenti per poter evacuare in auto dovranno prima raggiungere a piedi degli appositi parcheggi.

La velocità per i pedoni è distribuita secondo una normale $\mathcal{N}(\mu_p, \sigma_p)$ troncata tra 0.75 m/s e 3.83 m/s e con $\mu_p \sim \mathcal{U}(1.4, 2)$ e $\sigma_p \sim \mathcal{U}(0.1, 0.6)$. Inoltre viene aggiornata in base alla densità di fronte all'agente con una *search length* di 4m secondo l'andamento mostrato in figura 3.

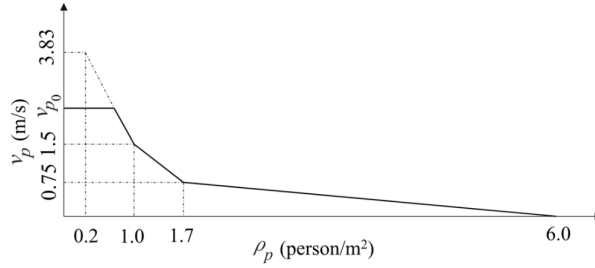


Figura 3: Relazione velocità-densità di Z. Wang e Jia (2021) basata su un'approssimazione del modello di Goto et al. (2012).

Per le auto è stato utilizzato il modello di Greenshields et al. (1935) che aggiorna la velocità in base alla densità di fronte lungo la *free run length*, con una massima velocità di 40 km/h e una densità massima di 160 veh/km per i link senza restrizioni sul traffico date dai danni sismici.

Per la gestione delle interazioni tra auto e pedoni vengono definite tre fasi di traffico in base al rapporto tra il volume dei pedoni e delle auto: *vehicle-dominated*, *balanced* e *pedestrian-dominated*. Al variare della fase cambia la larghezza della strada occupabile sia per pedoni che per le auto.

Per gestire i danni sismici viene assegnato un livello di distruzione ad ogni link e sulla base di questo viene ridotta la capacità massima riducendo la densità massima.

Per i tempi di partenza viene utilizzata la distribuzione di Rayleigh dove i parametri invece di essere fissati seguono delle apposite distribuzioni uniformi.

Rispetto ad altri lavori che utilizzano un livello di profondità fissa per determinare la morte degli agenti, in questo lavoro viene considerato che la profondità sia distribuita uniformemente in $[0.5, 3]$.

4 Descrizione del Modello

In questa sezione verranno descritti i diversi agenti e l'ambiente. I parametri usati per questo lavoro saranno specificati nella sezione 6.

Il modello considerato (Mostafizi 2016) è un sistema multi-agente che prevede l'evacuazione della città di Seaside, Oregon in caso di tsunami di auto e pedoni. L'evacuazione inizia subito dopo il terremoto e non vengono considerati eventuali danni causati dal terremoto.

Il modello utilizza dati GIS per la distribuzione della popolazione, la rete stradale e i rifugi. Per la distribuzione della popolazione è stato considerato uno scenario a mezzogiorno di un fine settimana di estate, che presenta una maggiore concentrazione di residenti sulla spiaggia e nel centro della città. La popolazione sulla costa (40%) e nel centro (30%) è distribuita normalmente, mentre quella nella zona residenziale (30%) è distribuita uniformemente (Fig. 4).

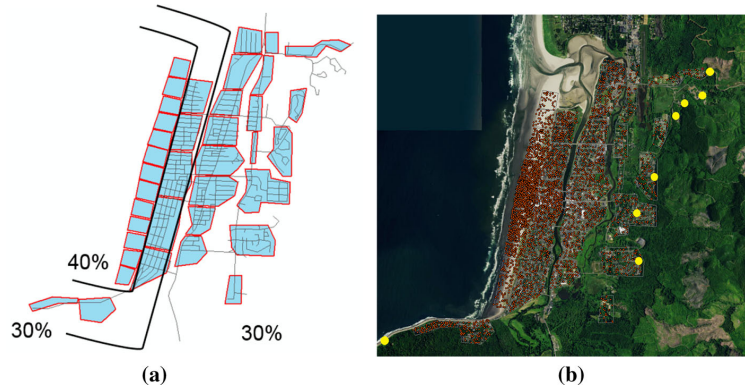


Figura 4: Distribuzione della popolazione nello scenario considerato. (a) Aree in cui è distribuita la popolazione divise nelle tre macro aree: costa, centro, zona residenziale. (b) Immagine satellitare con la distribuzione della popolazione. (Mostafizi, H. Wang, Cox, Cramer et al. 2017).

4.1 Ambiente

L'ambiente è composto dalla rete stradale della città con i relativi rifugi e dallo tsunami.

La rete stradale è rappresentata da un grafo, i cui nodi corrispondono alle intersezioni e gli archi alle strade. Tutte le strade sono considerate a senso unico, con una sola corsia e con una velocità limite di 55 km/h e hanno una lunghezza fissata. 8 delle intersezioni sono marcate come rifugi con capacità illimitata.

Lo tsunami è rappresentato da una griglia discreta, dove ogni cella contiene i valori temporali di altezza delle onde. I dati usati in questo progetto sono quelli calcolati dal modello di inondazione ComMIT/MOST (Titov e Gonzalez 1997) per la zona di subduzione della Cascadia.

4.2 Agenti

La simulazione prevede diversi tipi di agenti: residenti, pedoni e auto.

4.2.1 Residenti

All'inizio dell'evacuazione i residenti si trovano all'esterno degli edifici e delle auto e scelgono come evacuare autonomamente. Un residente sceglie con una certa probabilità la modalità per evacuare: a piedi o in auto e verso un rifugio verticale oppure orizzontale. Una volta che ogni agente decide in che modo evacuare non cambierà scelta per tutta la simulazione.

Prima di iniziare l'evacuazione i residenti impiegano del tempo per prepararsi che include l'eventuale raggiungimento del veicolo. Questo tempo, chiamato *milling time*, è modellato tramite la distribuzione di Rayleigh (Eq. 1), con un tempo minimo di preparazione (τ) e un parametro di scala (σ).

$$P(t) = \begin{cases} 0 & 0 < t < \tau \\ 1 - e^{-(t-\tau)^2/(2\sigma^2)} & t \geq \tau \end{cases} \quad (1)$$

Scaduto il tempo di preparazione l'agente si muove verso l'intersezione più vicina e in base alla modalità scelta viene considerato un agente di tipo pedone o auto. L'agente quindi inizia a seguire il percorso più breve per il rifugio più vicino raggiungibile, trovato tramite l'algoritmo A* che prende in considerazione esclusivamente la lunghezza delle strade.

Gli agenti durante l'evacuazione possono:

- Continuare sulla strada attuale.
- Cambiare strada seguendo il percorso più breve.
- Morire se l'altezza delle onde supera H_c .
- Evacuare se hanno raggiunto un rifugio.

4.2.2 Pedoni

La velocità di camminata viene stabilita tramite una distribuzione normale con media μ_p e deviazione standard σ_p , in questo modo vengono considerati diversi tipi di pedoni dai più veloci ai più lenti (Fig. 5). La velocità di ogni pedone rimane costante durante tutta l'evacuazione.

4.2.3 Auto

È stato considerato il caso peggiore in cui ogni auto contiene una sola persona. Le auto possono raggiungere la velocità massima imposta dalla strada, ovvero 55 km/h.

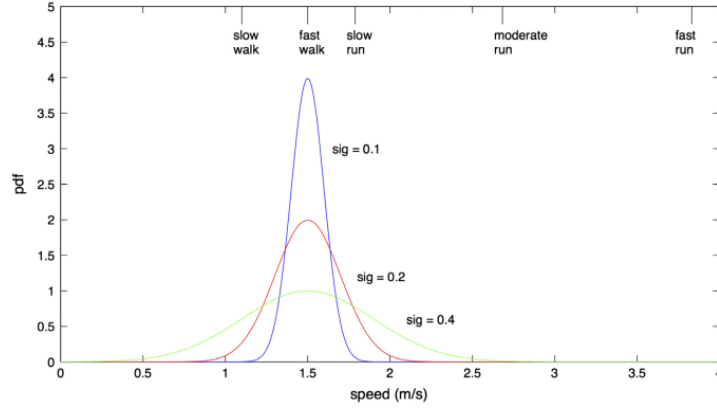


Figura 5: Differenti distribuzioni di velocità al variare di μ_p e σ_p (Mostafizi 2016).

Il comportamento delle auto è modellato tramite il modello *General Motors* il quale fa parte dei modelli di tipo *car-following*. Questi modelli descrivono come un veicolo ne segue un altro e cambi il proprio comportamento reagendo a quest'ultimo (Fig. 6).

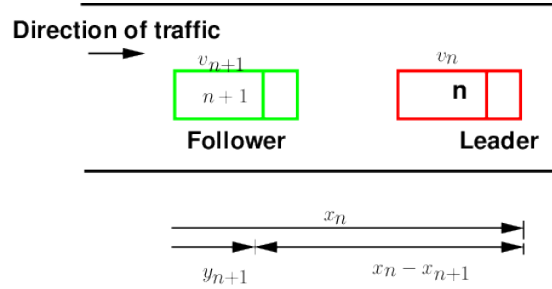


Figura 6: Schema generale dei modelli *car-following*, dove $n+1$ è il veicolo corrente e n quello di fronte, v_{n+1}, v_n sono le rispettive velocità, mentre x_{n+1}, x_n sono le rispettive posizioni e $x_n - x_{n+1}$ è la distanza tra i due veicoli (Mathew 2023).

Secondo il modello General Motors ogni auto risponde alle condizioni del traffico circostante esclusivamente accelerando o decelerando. L'accelerazione dipende dalla velocità del veicolo corrente, dalla sua posizione e dalla sua velocità rispetto al veicolo di fronte.

Più veloce è il veicolo di fronte maggiore sarà la distanza tra i due veicoli, e inoltre deve essere mantenuta una certa distanza di sicurezza dall'auto di fronte.

$$a_{n+1}^t = \left[\frac{\alpha_{l,m} * (v_{n+1}^t)^m}{(x_n^t - x_{n+1}^t)^l} \right] [v_n^t - v_{n+1}^t] \quad (2)$$

L'equazione 2 mostra il modello *General Motors*, dove l è un esponente di distanza con il veicolo di fronte che può assumere valori da +4 a -1, m è un esponente di velocità con valori tra -2 a +2, α è un coefficiente di sensitività.

5 Estensione del Modello

In questa sezione verranno evidenziate le limitazioni del modello base e poi descritte le modifiche e le aggiunte effettuate.

Una delle principali limitazioni riguarda le interazioni tra i vari tipi di agenti. Il modello base considera esclusivamente le interazioni auto-auto tramite il modello *General Motors*, e non prevede nessuna interazione pedone-pedone o pedone-auto.

Non vengono considerati i danni che potrebbe casuare il terremoto e i rifugi hanno capacità illimitata. Inoltre viene assunto che tutti gli agenti conoscano il percorso più breve per il rifugio più vicino.

Quindi ci si concentrerà sulle interazioni nelle intersezioni introducendo meccanismi di coordinazione tra i vari tipi di agente. Inoltre la velocità dei pedoni verrà modificata in base alla congestione in modo da poter rappresentare uno scenario più realistico.

5.1 Rete Stradale

Tutte le strade della rete sono state considerate come strade locali secondo il *Seaside Transportation System Plan* (2010), ovvero strade a doppio senso e a una corsia con una larghezza variabile da 7.3 m a 9 m e opzionalmente con un marciapiede per ogni lato della strada con una larghezza fissa di 1.5 m. È stato assunto che tutte le strade abbiano marciapiedi su entrambi i lati e che la larghezza sia fissata al valore minimo (7.3 m).

Tramite l'utilizzo di OpenStreetMap¹ e Google Maps² sono state estratte manualmente le posizioni e le direzioni delle strade con stop delle intersezioni per la città di Seaside, Oregon e classificate in base alla segnaletica stradale:

- All-Way Stop Controlled (AWSC): intersezioni con stop in tutte le strade.
- Two-Way Stop Controlled (TWSC): intersezioni a 4 strade con due stop nelle strade secondarie o intersezioni a T (3 strade) con uno stop nella strada secondaria.

Tutte le intersezioni presenti nella rete hanno massimo 4 strade e non hanno semafori.

In questo lavoro, per semplicità, sono state gestite solo intersezioni a 4 strade. Come mostrato nella figura 7, la rete è composta da 304 intersezioni di cui 206 a 3 strade e 98 a 4 strade. Tra le intersezioni a 4 strade, 20 sono di tipo AWSC e 78 di tipo TWSC.

¹<https://www.openstreetmap.org/relation/186505>

²<https://www.google.com/maps/place/Seaside,+Oregon+97138,+Stati+Uniti>

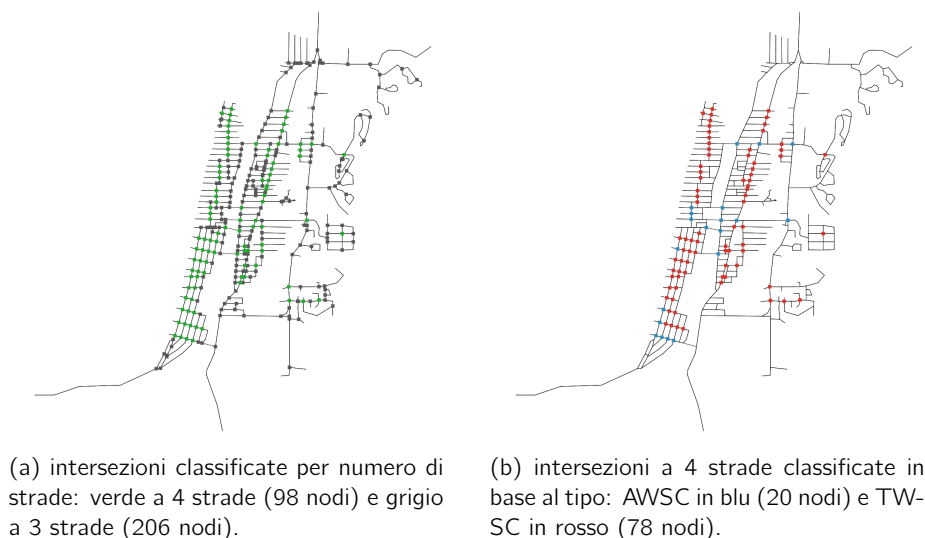


Figura 7: Tipi di intersezioni.

5.2 Gestione delle Intersezioni

La gestione delle intersezioni consiste nel definire quali auto possano passare rispettando le precedenza di auto e pedoni. I pedoni hanno sempre la precedenza e non hanno alcuna attesa per l'attraversamento.

Per gestire queste interazioni tra pedoni e auto è stata introdotta una zona di attraversamento (Fig. 8).

È stato assunto che le intersezioni abbiano lunghezza e larghezza pari alla larghezza della strada, ovvero 10.3 m. Dal momento che la rappresentazione della strada è *network-based* è stato deciso che la zona di attraversamento inizi prima dell'intersezione e termini dopo dell'intersezione a una distanza pari alla metà della larghezza dal centro (5.15 m).

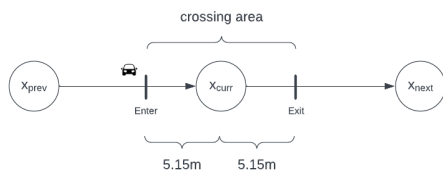


Figura 8: Zona di attraversamento di un'intersezione.

Per rappresentare l'attraversamento dei pedoni e delle auto a ogni intersezione i sono state aggiunte le seguenti informazioni:

- $C(i, j)$ = numero di pedoni che stanno usando l'attraversamento pedonale che si trova sulla strada che va dall'intersezione i all'intersezione j .
- $Arrival(i)$ = insieme delle auto entrate nella zona di attraversamento.
- $Crossing(i)$ = insieme delle auto che possono passare contemporaneamente.
- $Stops(i)$ = insieme delle intersezioni j collegate all'intersezione i in cui è presente uno stop nella strada (i, j) .

Per stabilire la posizione all'interno della rete stradale, le precedenze e la direzione della prossima intersezione per ogni agente x vengono definite:

- x_{prev} l'intersezione precedente
- x_{curr} l'intersezione corrente
- x_{next} la prossima intersezione
- $x_{side} \in \{left, right\}$ il lato di marciapiede (solo pedoni)
- $x_{dir} \in \{left, straight, right\}$ la direzione verso x_{next}

5.2.1 Pedoni

Data la tripla $(x_{prev}, x_{curr}, x_{next})$ viene associata ad ogni intersezione collegata a x_{curr} la direzione per raggiungerla seguendo il senso orario a partire da x_{prev} , per cui I_d indica l'intersezione nella direzione $d \in \{origin, left, straight, right\}$. La direzione associata all'intersezione x_{next} è quella dove è diretto il pedone e viene identificata da x_{dir} .

Quando un pedone x entra nella zona di attraversamento di x_{curr} dall'intersezione x_{prev} e si trova sul marciapiede sul lato x_{side} ha tre direzioni in cui poter andare: *left*, *straight*, *right* (Fig. 9):

- a) Se $x_{dir} = \textit{straight}$ e $side = x_{side}$ viene incrementato $C(x_{curr}, l_{side})$ di 1.
- b) Se $x_{dir} \neq x_{side} \wedge x_{dir} \neq \textit{straight}$ viene incrementato $C(x_{curr}, l_{origin})$ di 1.
- c) Se $x_{dir} = x_{side}$ non viene alterato nessun contatore.

Quando il pedone esce dalla zona di attraversamento il contatore corrispondente viene decrementato di 1, e nel caso b il lato del marciapiede x_{side} viene impostato a quello opposto.

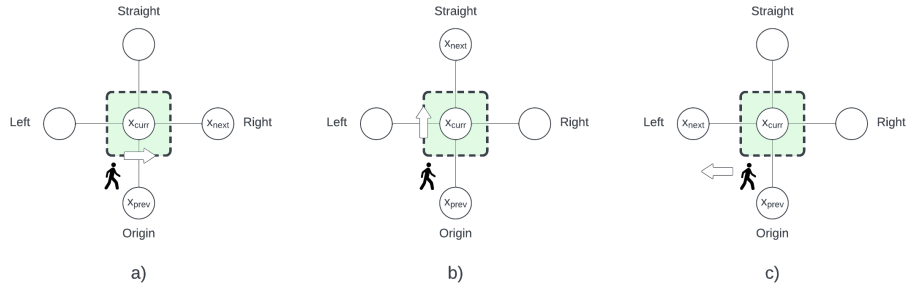


Figura 9: Esempio dei tre casi di attraversamento dal punto di vista del pedone che si trova sul marciapiede sinistro a) il pedone si trova sul lato sinistro e attraversa sul link collegato a origin. b) il pedone attraversa sul lato sinistro dell'intersezione, quindi sul link collegato a left. c) il pedone segue il marciapiede sulla sinistra senza occupare alcun attraversamento pedonale.

5.2.2 Auto

Quando un'auto x raggiunge la zona di attraversamento dell'intersezione i viene aggiunta ad $Arrival(i)$ e in base al tipo di intersezione viene schedata (Sez. 5.2.3, 5.2.4).

Quando $Crossing(i)$ è vuoto, le auto in $Arrival(i)$ vengono selezionate e aggiunte a $Crossing(i)$. In base al tipo di intersezione viene dato il via libera solo a quelle che possono passare insieme secondo le regole che verranno descritte successivamente (Sez. 5.2.3, 5.2.4).

Una volta che un'auto x ottiene il via libera, viene controllato se ci sono pedoni che stanno attraversando le strade su cui deve passare per attraversare l'intersezione, ovvero (x_{curr}, x_{next}) e (x_{prev}, x_{curr}) . Nello specifico se $C(x_{curr}, x_{prev}) = 0$ l'auto può iniziare ad attraversare e se $C(x_{curr}, x_{next}) = 0$ l'auto può uscire dalla zona di attraversamento (Fig. 10) e viene rimossa da $Arrival(i)$ e $Crossing(i)$. Finché sono presenti pedoni in queste due occasioni l'auto resta in attesa.

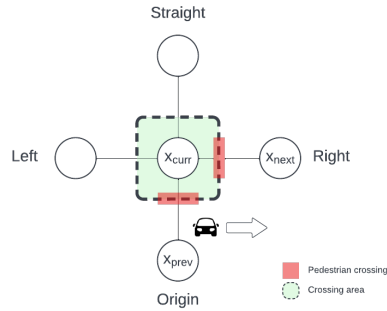


Figura 10: Esempio degli attraversamenti pedonali (in rosso) che vanno controllati per poter passare data la tripla $(x_{prev}, x_{curr}, x_{next})$ di un'auto x .

5.2.3 AWSC

Nelle intersezioni di tipo AWSC la prima auto che arriva ha la precedenza sulle altre e deve aspettare eventuali pedoni come spiegato in precedenza.

La risoluzione delle precedenza avviene tra le auto che arrivano a un'intersezione allo stesso tempo, ovvero $Arrival(i)$. L'auto che ha la destra libera viene considerata provenire da *origin* e dal suo punto di riferimento vengono identificate le direzioni di provenienza delle altre auto.

Basandosi sulle direzioni di provenienza delle auto e sulle rispettive destinazioni viene verificato in senso orario (*origin* \rightarrow *left* \rightarrow *straight*) quali auto possono passare contemporaneamente. Queste auto vengono aggiunte a $Crossing(i)$.

Nelle tabelle 1, 2, e 3) sono elencati i casi tra due e tre auto in cui queste possono passare insieme.

Direction	Car1: Origin	Car2: Left
	Left	Right
	Right	Left
	Right	Right
	Straight	Right

Tabella 1: Tutte le possibili combinazioni di destinazione delle due auto che permettono di passare contemporaneamente nel caso in cui arrivano rispettivamente da *origin* e *left*.

Direction	Car1: Origin	Car2: Straight
	Left	Left
	Right	Right
	Right	Straight
	Straight	Right
	Straight	Straight

Tabella 2: Tutte le possibili combinazioni di destinazione delle due auto che permettono di passare contemporaneamente nel caso in cui arrivano rispettivamente da *origin* e *straight*.

Direction	Car1: Origin	Car2: Left	Car3: Straight
	Right	Left	Right
	Left	Right	Left
	Right	Right	Right
	Straight	Right	Right

Tabella 3: Tutte le possibili combinazioni di destinazione delle tre auto che permettono di passare contemporaneamente nel caso in cui arrivano rispettivamente da *origin*, *left* e *straight*.

5.2.4 TWSC

Nel caso in cui l'intersezione sia di tipo TWSC vengono identificate due vie: quella principale che ha la precedenza e quella secondaria dove sono presenti gli stop.

A differenza delle intersezioni AWSC, l'ordine di precedenza non importa poiché possono passare al più due auto alla volta che si trovano l'una di fronte all'altra. Quindi viene scelta casualmente come riferimento una delle due auto che viene considerata provenire da *origin*, mentre l'altra da *straight* e si verifica se le due auto possono passare insieme controllando il caso origin-straight (Tab. 3).

Quando la via principale sarà libera, ovvero se tutte le auto in *Crossing(i)* provengono solo dalle intersezioni *Stops(i)*, verrà gestita nello stesso modo quella secondaria.

5.3 Velocità dei Pedoni

La velocità dei pedoni solitamente viene gestita tramite relazioni macroscopiche tra velocità-densità-flusso espresse tramite un diagramma fondamentale (Nikolić et al. 2016). Per estrarre queste relazioni sono richiesti dei dati empirici che non sempre disponibili, soprattutto nei casi di emergenza.

Non avendo a disposizione dati empirici è stato deciso di usare l'approccio di Z. Wang e Jia (2021) che si basa sullo stesso modello di partenza di questo lavoro.

Ogni pedone ha una velocità massima e aggiorna la sua velocità attuale in base alla densità di fronte seguendo il diagramma velocità-densità (Fig. 11).

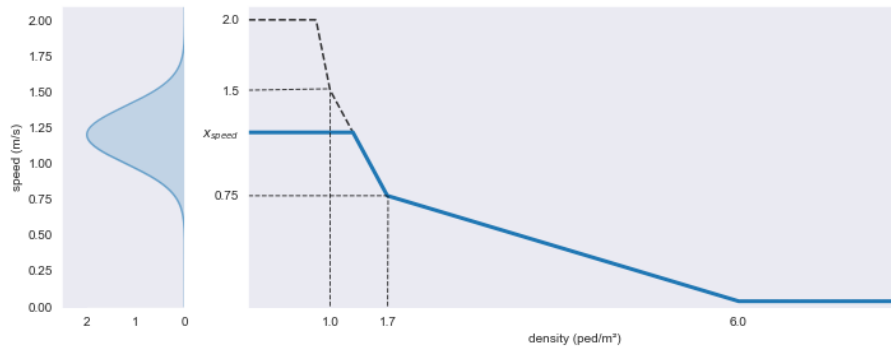


Figura 11: Distribuzione della velocità e relazione velocità-densità di Z. Wang e Jia (2021) applicata al modello base

6 Simulazione

Per la simulazione alcuni parametri sono stati fissati secondo il modello (Mostafizi, H. Wang, Cox, Cramer et al. 2017), mentre altri parametri sono estratti randomicamente o sono stati cambiati manualmente per i diversi esperimenti.

6.1 Parametri Fissati

Parametri per il modello *General Motors*:

- **max speed**: 55 km/h. Velocità massima.
- **safe distance**: 1.8 m. Distanza minima tra le auto.
- **acceleration**: 1.5 m/s^2 . Accelerazione nel caso in cui non è presente un'auto davanti.
- **l**: 2. Esponente di distanza.
- **m**: 0. Esponente di velocità.
- **alpha**: $0.36 \text{ km}^2/\text{h}$. Coefficiente di sensitività.

Parametri per il *casualty model*:

- **Hc**: 0.5 m. Profondità critica alla quale l'agente viene considerato una vittima.

Parametri per il tempo di preparazione:

- **Rtau**: 1 min. Tempo minimo per prepararsi prima di evacuare.
- **Rsig**: 0.5. Fattore di scala per la distribuzione di Rayleigh.

Parametri per il comportamento dei pedoni:

- **search_length**: 4 m. Lunghezza della strada davanti al pedone per calcolare la densità.
- **jam_density**: 6 ped/ m^2 . Densità massima.

Parametri per le dimensioni delle strade:

- **side_width**: 1.5 m. Larghezza di un marciapiede.
- **lane_width**: 3.6 m. Larghezza di una corsia.

6.2 Parametri Variabili

Parametri per la percentuale di auto e pedoni:

- **R1_Evac_Foot**: Probabilità di un residente di evacuare a piedi.
- **R2_Evac_Car**: Probabilità di un residente di evacuare in auto.

Sono state provate le seguenti combinazioni di auto e pedoni:

- **R1_Evac_Foot**: 0%, **R2_Evac_Car**: 100%
- **R1_Evac_Foot**: 25%, **R2_Evac_Car**: 75%
- **R1_Evac_Foot**: 50%, **R2_Evac_Car**: 50%
- **R1_Evac_Foot**: 75%, **R2_Evac_Car**: 25%
- **R1_Evac_Foot**: 100%, **R2_Evac_Car**: 0%

Parametri per il comportamento dei pedoni:

- μ_p : 1.22 m/s. Velocità media.
- σ_p : 0.2. Deviazione standard della velocità.
- **side**: lato del marciapiede all'inizio della simulazione (0 sinistro e 1 destro), assegnato in modo equiprobabile. Durante la simulazione può variare.

Per via della randomicità dei parametri i risultati degli esperimenti sono stati mediati su 30 simulazioni.

7 Analisi

In questa sezione verrà effettuata un'analisi sui risultati mediati su 30 simulazioni, comparando il modello base con il modello esteso e infine con un modello allo stato dell'arte.

7.1 Modello Base

Nelle figure 12 e 13 vengono mostrate le percentuali di evacuati e di morti nel tempo al variare del numero di auto e pedoni. Come si può notare dalla figura 12, il numero di pedoni non influenza la percentuale di pedoni evacuati nel tempo. Per quanto riguarda le auto, più è alto il numero di auto più tempo è richiesto per evacuare e inoltre più bassa è la percentuale di auto evacuate alla fine della simulazione. Osservando la percentuale di evacuati totali si può notare che un numero minore di auto permette di evacuare il numero maggiore di agenti. I casi con probabilità di pedoni del 75% e 100% si ottiene la stessa percentuale massima

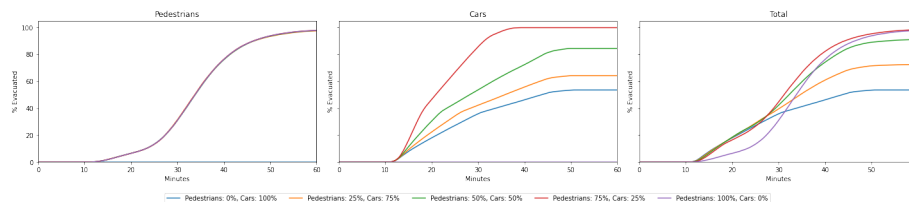


Figura 12: Percentuale degli evacuati nel tempo al variare del numero di agenti con il modello base.

di agenti evacuati, tuttavia il caso con probabilità 75% ha un andamento più veloce per la presenza delle auto.

Per quanto riguarda le percentuali di mortalità (Fig. 13), possono essere fatte analisi simili a quelle in precedenza per il numero di evacuati. Per i pedoni in tutti i casi la percentuale di vittime rimane sotto al 1%, mentre osservando le auto e le vittime totali risulta una mortalità maggiore all'aumentare del numero di auto fino a un massimo di circa 39%. I casi con meno vittime sono quelli con probabilità di auto del 25% e quello con solo pedoni, che hanno risultati molto simili.

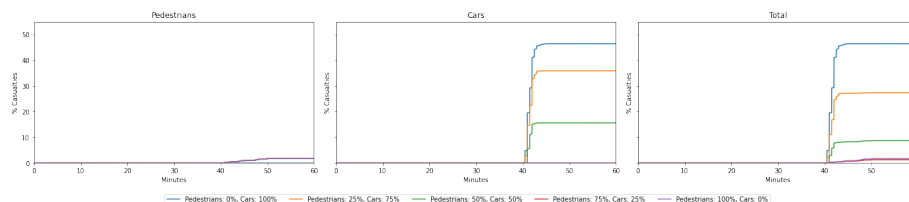


Figura 13: Percentuale delle vittime nel tempo al variare del numero di agenti con il modello base.

Nella figura 14 vengono riportate le percentuali di agenti evacuati nel tempo e il tempo in cui evacuano in media. Nel caso con solo pedoni si ha un picco a 31 minuti che corrisponde al tempo medio di evacuazione. All'aumentare del numero di auto il tempo medio si abbassa fino a 20 minuti nel caso con solo auto.

Nel caso con probabilità di auto del 25% sembra formarsi un secondo picco più basso nei primi minuti probabilmente dovuto alle auto, mentre il secondo ai pedoni. Questi picchi tendono ad appiattirsi con l'aumentare del numero di auto.

Inoltre si può notare come con un numero maggiore di auto considerate la percentuale di agenti che evacuano negli ultimi minuti sia più bassa. Questo poiché, come già evidenziato nella figura 12, le auto evacuano più velocemente dei pedoni.

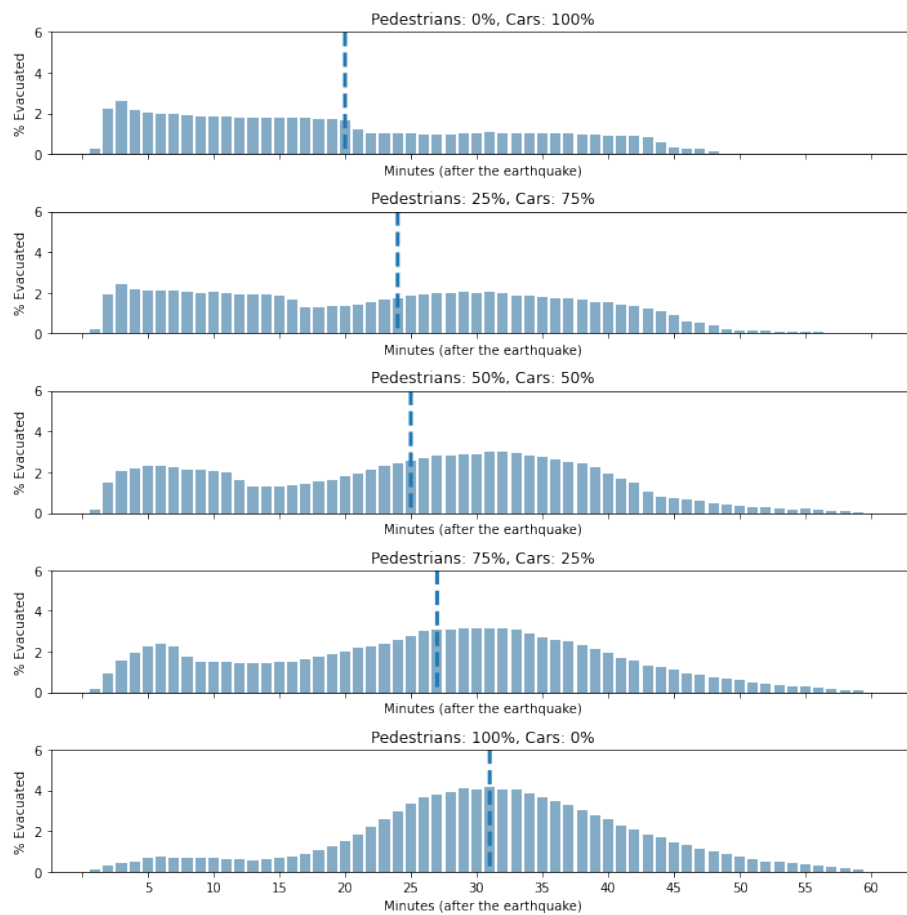


Figura 14: Distribuzione del tempo di evacuazione in percentuale al variare del numero di agenti e tempo medio di evacuazione.

7.2 Modello Esteso

Nonostante l'introduzione della variazione della velocità per i pedoni, la percentuale di pedoni evacuati risulta molto simile al variare del numero di pedoni (Fig. 15). Si può notare una piccola differenza tra il minuto 25 e il minuto 35 per il caso con solo pedoni in cui l'andamento è leggermente più basso.

Il caso con solo auto, al contrario di come si possa pensare, non è il caso peggiore e ha un numero di evacuati simile ai casi con probabilità di auto di 75% e 50%, mentre il caso con una percentuale maggiore è quello con una probabilità del 25%.

In generale il numero di auto evacuate è molto più basso rispetto a quello dei pedoni.

Considerando i contributi di auto e pedoni, al diminuire del numero di auto il numero totale di evacuati alla fine della simulazione cresce, fino al caso migliore con solo pedoni.

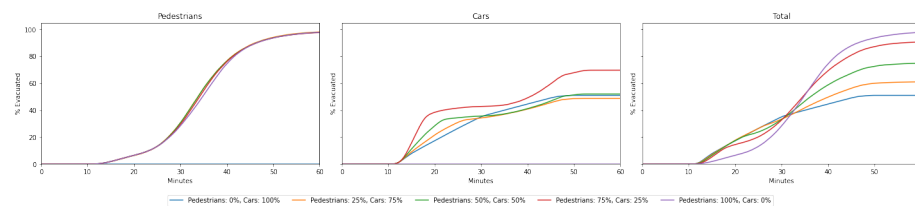


Figura 15: Percentuale degli evacuati nel tempo al variare del numero di agenti con il modello esteso.

Come si può vedere nella figura 16, al variare del numero di pedoni considerati non ci sono differenze significative, mentre per le auto la percentuale di vittime sale al crescere del numero di auto considerate.

In generale la percentuale di vittime per le auto è molto più alta rispetto a quella dei pedoni con un massimo di poco più del 45% nel caso con una probabilità di auto del 75% che risulta con una mortalità superiore anche al caso solo auto. Il numero di vittime totali aumenta al crescere del numero di auto e il caso con solo auto è quello con la percentuale di mortalità maggiore.

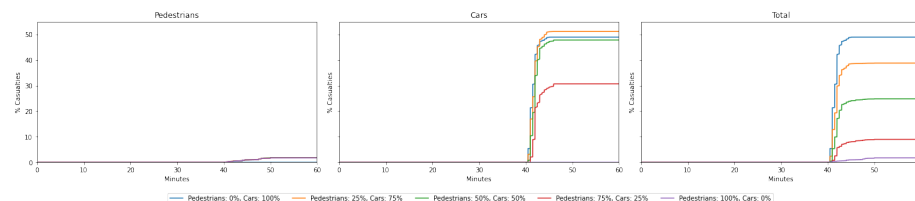


Figura 16: Percentuale delle vittime nel tempo al variare del numero di agenti con il modello esteso.

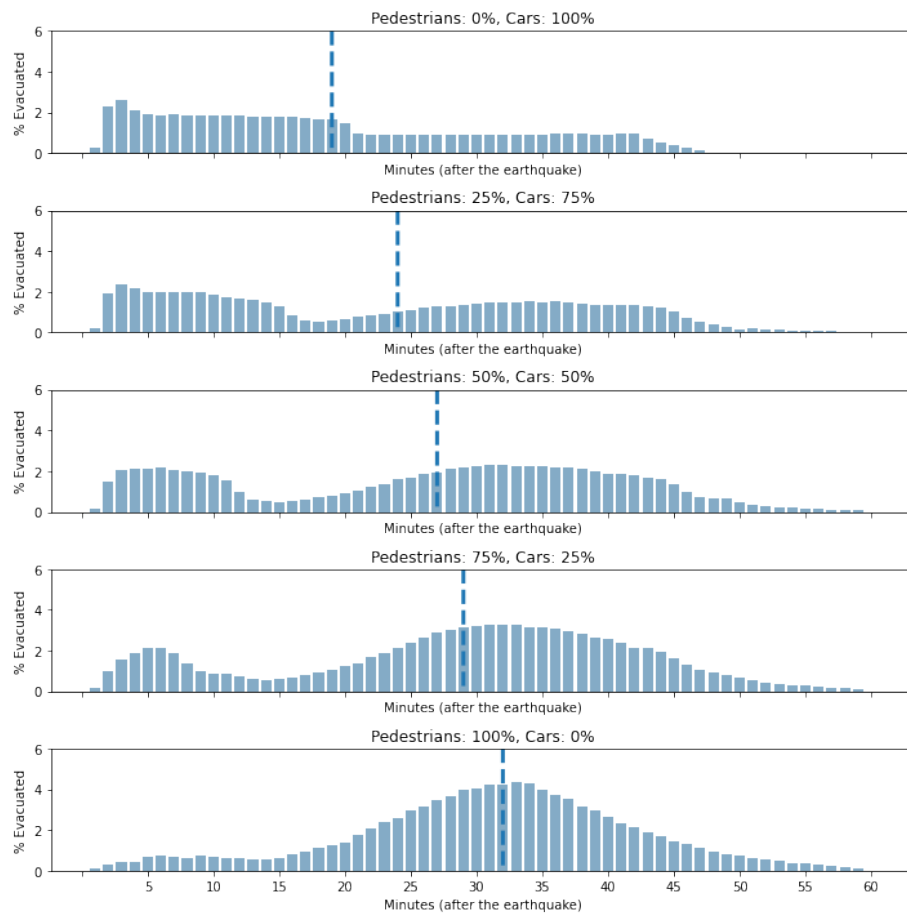


Figura 17: Distribuzione del tempo di evacuazione in percentuale al variare del numero di agenti e tempo medio di evacuazione.

Nella figura 17 vengono riportate le percentuali di agenti evacuati nel tempo e il tempo in cui evacuano in media. In modo analogo al modello base il tempo medio di evacuazione si abbassa e sembrano formarsi due picchi nel caso con una probabilità di auto del 25% per poi appiattirsi all'aumentare del numero di auto.

7.3 Comparazione Modello Base e Modello Esteso

In questa sottosezione verranno comparati il modello base e il modello esteso analizzando le percentuali di evacuati e di vittime per poi passare a comparazioni spaziali, in particolare mostrando l'effetto della gestione delle intersezioni durante la simulazione.

Percentuale di Evacuati e di Vittime

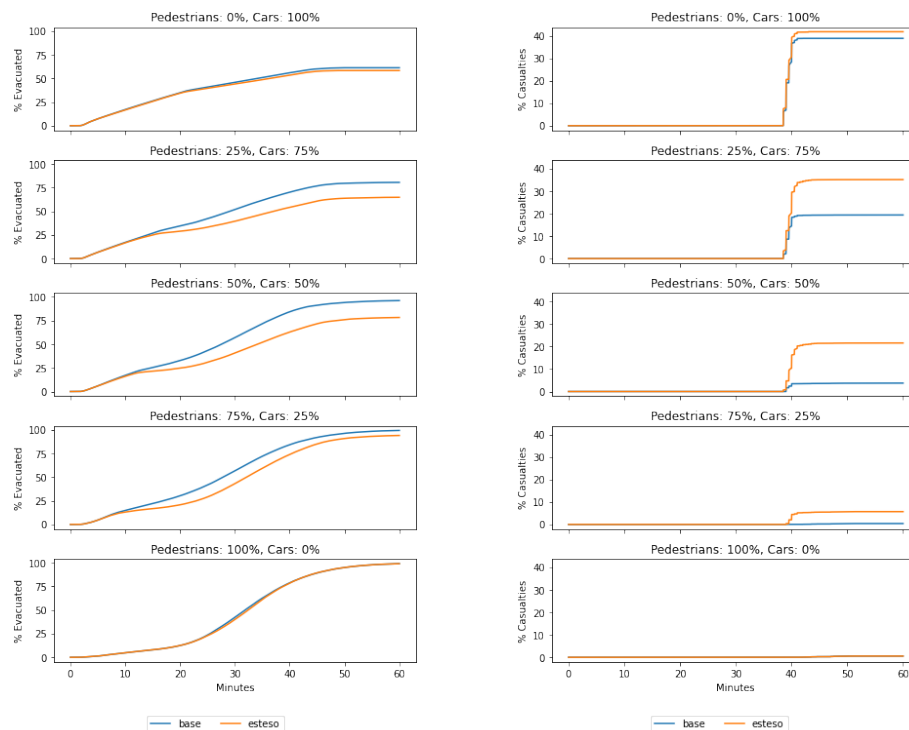


Figura 18: Comparazione tra modello base e modello esteso delle percentuali di evacuati (sinistra) e di vittime (destra) al variare del numero di agenti.

Osservando la figura 18 è possibile comparare le percentuali di evacuati e di vittime nel tempo al variare del numero di agenti tra i due modelli. In generale il modello esteso presenta un numero minore di evacuati e un numero maggiore di vittime rispetto al modello base. Questo può essere sintomo dell'effetto delle intersezioni che creando rallentamenti causano una mortalità maggiore, infatti la percentuale di evacuati del modello esteso presenta un andamento più lento rispetto al modello di partenza.

Per entrambi i modelli all'aumentare del numero di auto considerate, la percentuale di evacuati diminuisce e la percentuale di vittime aumenta. Inoltre per entrambi i modelli le prime vittime si verificano poco prima di 40 minuti.

Gli unici casi in cui il modello esteso e quello base hanno risultati molto simili sono il caso con solo pedoni e il caso solo auto. Per quanto riguarda il secondo caso, l'effetto delle intersezioni è minimo rispetto a quanto ci si potrebbe aspettare.

Percentuale di Evacuati nel Tempo

Come già detto in precedenza le distribuzioni della percentuale di evacuati nel tempo del modello base e del modello esteso presentano un andamento simile, in particolare il caso con solo auto (Fig. 19).

La percentuale di evacuati nei casi con sia auto che pedoni nel modello esteso risulta più bassa nella prima metà della simulazione e più alta dopo.

Il tempo medio di evacuazione per il modello esteso risulta leggermente più alto soprattutto nei casi con più pedoni. Questo probabilmente è dovuto al fatto che i pedoni hanno la precedenza negli incroci e hanno velocità variabile, a differenza del modello base.

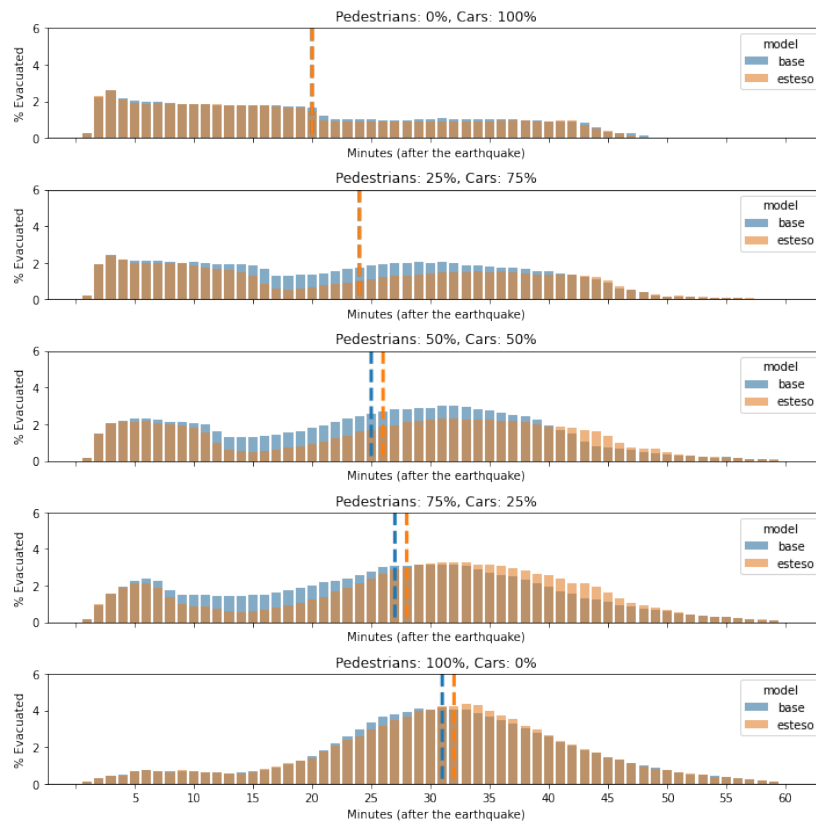


Figura 19: Comparazione delle distribuzioni dei tempi di evacuazione al variare del numero di agenti.

Tempo Impiegato per Evacuare

Un'ulteriore comparazione riguarda il tempo che impiegano auto e pedoni per evacuare. Come mostrato nella figura 20 per quanto riguarda le auto, il modello base presenta un andamento decrescente per il tempo medio richiesto per evacuare al diminuire del numero di auto considerate. Le auto impiegano in media tempi più alti con il modello esteso rispetto a quello base, in particolar modo considerando un numero maggiore di pedoni. I pedoni invece non presentano alcun cambiamento significativo al variare del numero di agenti e del modello considerato.

Per entrambi i modelli un pedone impiega in media un tempo di 25 minuti per evacuare e un massimo di 47 minuti. Per le auto invece il tempo medio di evacuazione per il modello base è 12 minuti e per il modello esteso 16 minuti, con tempi massimi rispettivamente di 47 e 48 minuti.

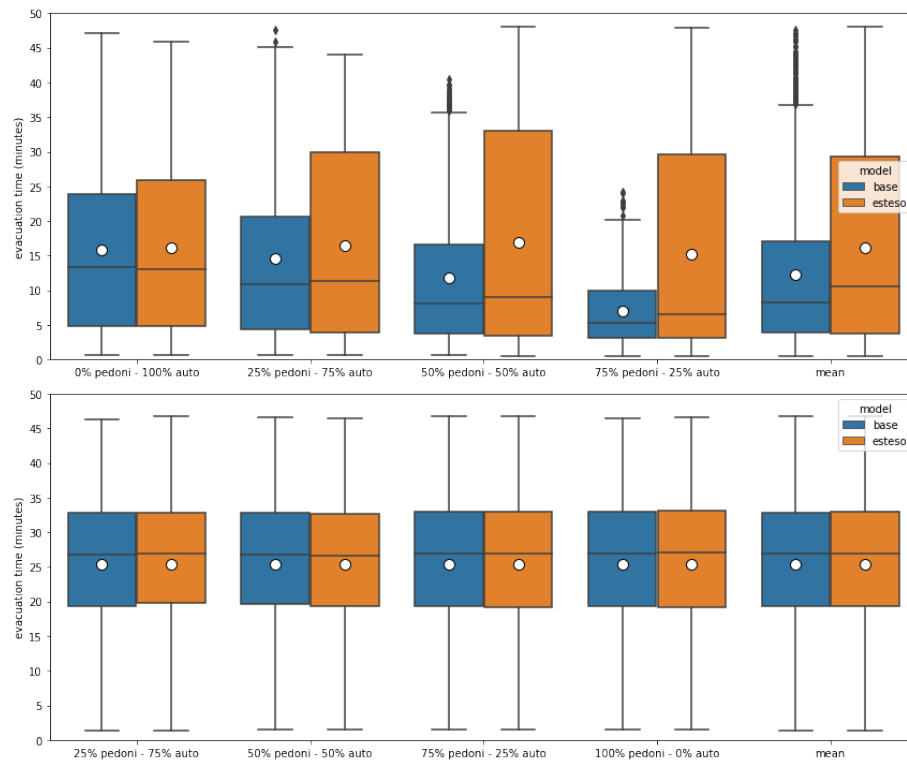


Figura 20: Comparazione dei tempi di evacuazione al variare del numero di agenti e nel caso medio distinti per auto (sopra) e pedoni (sotto).

La figura 21 mostra i tempi di evacuazione mediati tra gli agenti che partono dallo stesso nodo della rete, mediati a loro volta tra tutte le configurazioni di auto e pedoni.

In generale gli agenti che partono dalla costa impiegano più tempo rispetto agli altri che sono più vicini ai rifugi.

Confrontando i pedoni non si riscontrano cambiamenti significativi nei tempi di evacuazione tra i due modelli. Nel caso delle auto si nota che il modello esteso introduce dei rallentamenti rispetto al modello base, soprattutto lungo la costa.

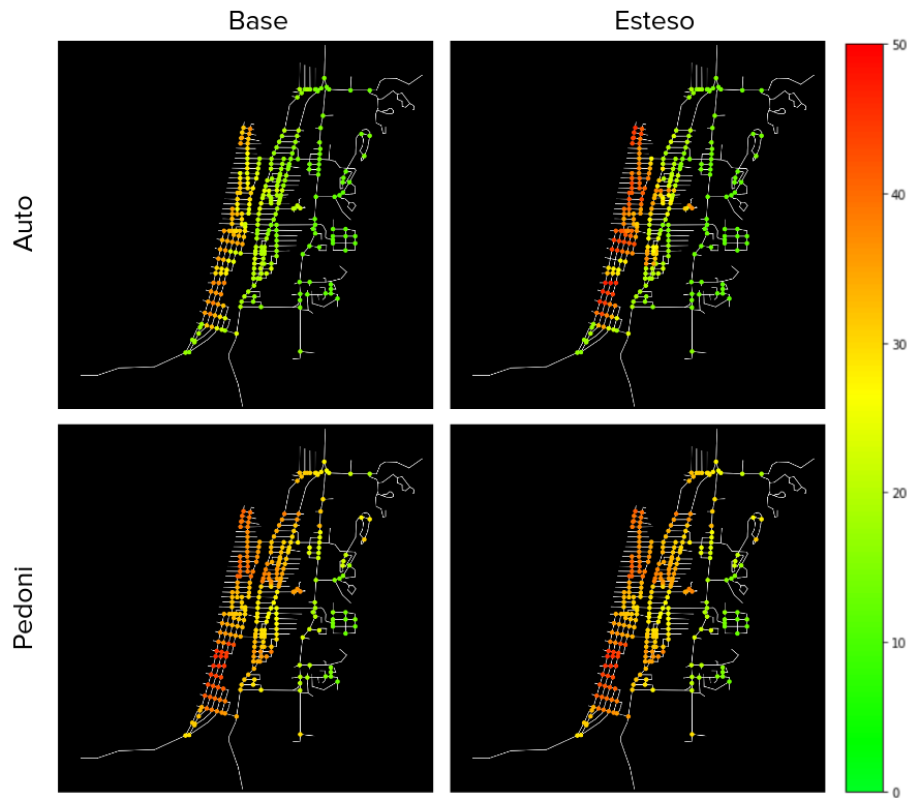


Figura 21: Comparazione dei tempi di evacuazione mediati tra gli agenti che partono dallo stesso nodo della rete.

Flusso

Per valutare la gestione delle intersezioni è stato considerato il flusso distinguendo tra i due tipi di intersezione.

Per ogni intersezione è stato calcolato il flusso in entrata e in uscita sommando i valori di ogni strada al variare del numero di auto e pedoni.

Come si nota nella figura 22, il flusso dei pedoni non presenta particolari differenze tra modello base ed esteso, nonostante le modifiche apportate ai pedoni.

Per entrambi i modelli il flusso in entrata e in uscita in ogni intersezione è molto simile. Inoltre all'aumentare del numero di pedoni c'è un incremento nel flusso.

Osservando il flusso delle auto (Fig. 23) viene riscontrato un leggero incremento di flusso in entrata all'aumentare del numero di auto. Il flusso in entrata e in uscita non sono perfettamente bilanciati e risultano più sparsi rispetto al flusso dei pedoni. Inoltre in molte intersezioni il flusso in entrata è maggiore del flusso in uscita.

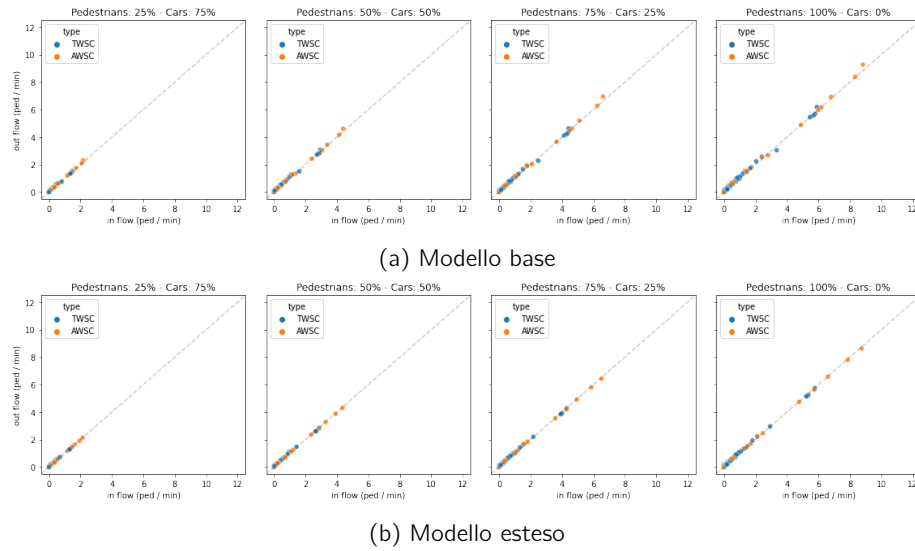


Figura 22: Confronto tra il flusso dei pedoni in entrata e in uscita per ogni intersezione al crescere del numero di pedoni.

Nel modello esteso il flusso risulta più basso probabilmente a causa della gestione delle intersezioni che genera una diminuzione del traffico in uscita che, propagandosi in tutta la rete, abbassa il flusso in tutte le intersezioni.

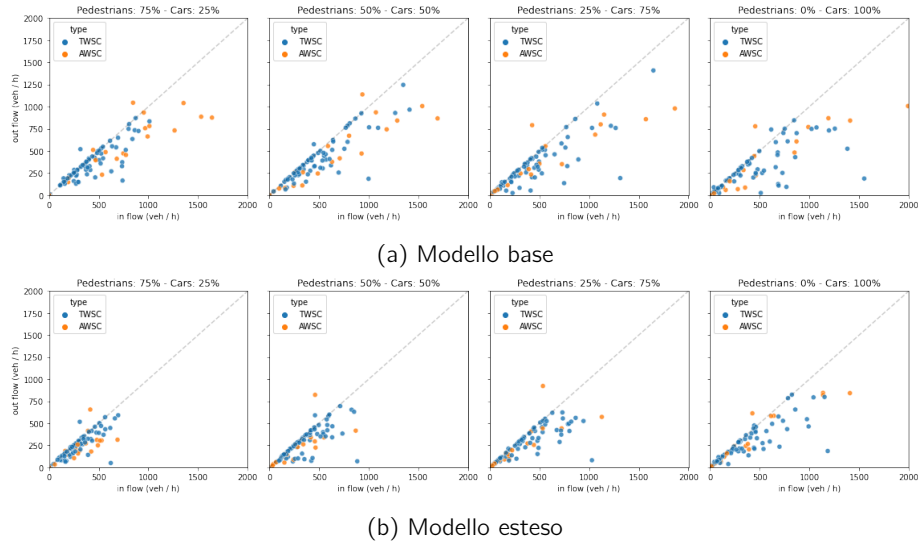


Figura 23: Confronto tra il flusso delle auto in entrata e in uscita per ogni intersezione al crescere del numero di auto.

7.4 Comparazione con Z. Wang e Jia (2021)

In questa sezione verranno comparati il modello base e il modello esteso con il modello di Z. Wang e Jia (2021), il quale rappresenta un modello recente allo stato dell'arte e considera lo stesso scenario di evacuazione di questo lavoro.

Z. Wang e Jia (2021) hanno effettuato 4000 simulazioni con 5000 agenti e hanno modellato l'incertezza della percentuale di auto con una variabile $p_c \sim N(\mu_c, \sigma_c)$ troncata in $(0, 1)$, dove μ_c segue una distribuzione uniforme in $[0, 1]$ e $\sigma_c = 0.15$. Inoltre sono stati considerati diversi casi che introducono o meno diverse caratteristiche nel modello (Tab. 4).

Cases	Seismic damage	Pedestrian-vehicle interaction	Speed adjustment
C0	No	No	No
C1	No	No	Yes
C2	No	Yes	Yes
C3	Yes	No	Yes
C4	Yes	Yes	Yes

Tabella 4: Casi di simulazione del modello Z. Wang e Jia (2021).

Per comparare con il modello di Z. Wang e Jia (2021) sono state mediate le prove effettuate al variare del numero di auto e di pedoni (Fig. 25). Nella comparazione verranno presi in considerazione esclusivamente i casi C0, C1 e C2, ovvero quelli che non gestiscono i danni sismici (Fig. 24).

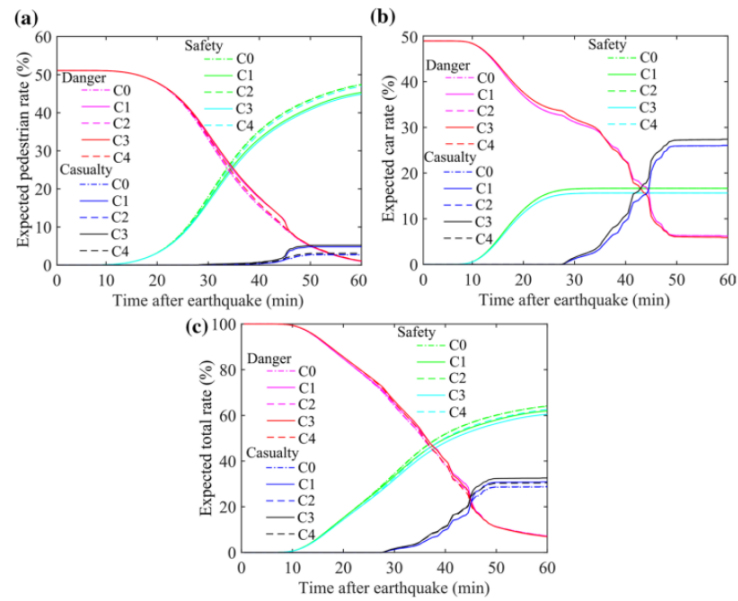


Figura 24: Confronto della percentuali di evacuati e di vittime per auto, pedoni e totale per il modello di Z. Wang e Jia (2021).

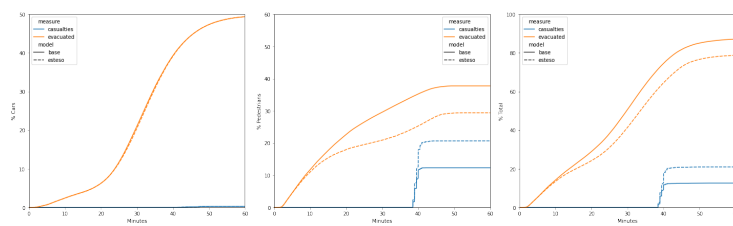


Figura 25: Confronto della percentuali di evacuati e di vittime per auto, pedoni e totale per modello base ed esteso.

Una delle prime differenze tra i due modelli riguarda il tempo di preparazione. Infatti i primi agenti nel modello di Z. Wang e Jia (2021) iniziano a evacuare intorno ai 10 minuti, mentre nel modello esteso e nel modello base iniziano dopo 1 minuto.

Nel modello di Z. Wang e Jia (2021) le prime vittime si verificano a circa 28 minuti ovvero quando lo tsunami inizia ad arrivare alla costa, mentre nel modello esteso e nel modello base poco prima dei 40 minuti, ovvero quando lo tsunami ha già coperto l'area vicino alla costa. Dopo 50 minuti lo tsunami ha raggiunto la massima distanza e infatti in tutti i modelli il numero di vittime rimane costante.

Osservando solo i pedoni si può notare come il caso C2 sia lo scenario più simile ai risultati ottenuti dal modello base ed esteso per vittime ed evacuati, con valori leggermente inferiori di evacuati e maggiori di vittime, nonostante varie differenze tra i due modelli.

Inoltre nel modello di Z. Wang e Jia (2021) si nota una differenza significativa tra il caso con la velocità costante (C0) e il caso con velocità variabile (C1), rispetto alla differenza tra il modello base ed esteso.

In tutti i modelli le auto presentano differenze più marcate sia per le vittime che per gli evacuati. Nel modello di Z. Wang e Jia (2021) gli evacuati hanno una curva crescente fino a circa 30 minuti dopo i quali si appiattisce e raggiunge un valore di circa 17%, mentre nel modello base e nel modello esteso la curva continua a crescere fino intorno ai 40 minuti e raggiunge un valore di 87% nel modello base e di 79% nel modello esteso.

Per quanto riguarda le vittime nel modello di Z. Wang e Jia (2021) l'andamento cresce lentamente tra 28 e circa 50 minuti raggiungendo un valore di 26%, mentre nel modello base e nel modello esteso la maggior parte delle vittime è concentrata vicino a 40 minuti raggiungendo un valore di 12% nel modello base e di 21% nel modello esteso.

Nel caso totale sono presenti andamenti simili a quelli già descritti nei grafici per i pedoni e per le auto, ovvero sia il modello base ed il modello esteso prevedono un numero maggiore di evacuati e un numero minore di vittime rispetto al modello di Z. Wang e Jia (2021).

Il modello esteso risulta più ottimistico per evacuati e vittime rispetto al modello di Z. Wang e Jia (2021) nonostante la gestione delle intersezioni che prevede un rallentamento del traffico e più vittime rispetto al modello base.

In generale risultano abbastanza diversi se non per i pedoni che sono modellati in modo simile, il tutto dovuto da molti fattori (Tab. 5), specialmente i tempi di partenza e il numero di auto considerate le quali sono molto influenti sul numero di evacuati e vittime.

	Base / Esteso	Wang et. al 2021
N° agenti	4502	5000
Pedoni	$\mu_p = 1.22$ $\sigma_p = 0.2$ costante / variabile	$\mu_p \sim U(1.4, 2)$ $\sigma_p \sim U(0.1, 0.6)$ variabile
Auto	1 auto = 1 agente general-motors $V_{max} = 55$ km/h	1 auto = 4 agenti greenshields $V_{max} = 40$ km/h
Casualty Model	$H_c = 0.5$ m	$H_c \sim U(0.5, 3)$ m
Tempo di preparazione	$t_0 = 0$ $\tau = 1$ $\sigma_t = 0.5$	$t_0 \sim U(3, 10)$ $\tau \sim U(0, 10)$ $\sigma_t \sim U(1, 5)$
Probabilità Pedoni / Auto	100% - 0%, 75% - 25%, 50% - 50%, 25% - 75%, 0% - 100%	$\mu_c \sim U(0, 1)$ $\sigma_c = 0.15$
Interazioni Auto-Pedoni	nessuna / gestione intersezioni	tre fasi di traffico

Tabella 5: Differenze modelli base ed esteso con il modello Z. Wang e Jia (2021).

8 Conclusioni

In questo lavoro è stato implementato un modello agent-based per la simulazione di evacuazione in caso di tsunami. Il modello di H. Wang et al. (2016) è stato usato come base di partenza ed esteso aggiungendo una velocità variabile ai pedoni e la gestione delle interazioni tra auto e pedoni, in particolare nelle intersezioni.

Successivamente sono stati effettuati diversi esperimenti al variare del numero di auto e pedoni. I risultati di ogni esperimento sono stati mediati tra 30 simulazioni per via della randomicità di alcuni parametri e sono stati confrontati con il modello di partenza e in seguito con il modello di Z. Wang e Jia (2021).

Comparato al modello base il modello esteso ha risultati meno ottimistici. La gestione delle intersezioni rallenta l'evacuazione poichè aggiunge dei tempi di attesa nelle intersezioni, abbassa il flusso sia in entrata che in uscita e di conseguenza si ha un numero minore di evacuati e un numero maggiore di vittime rispetto al modello base, soprattutto nei casi con sia auto che pedoni.

Per quanto riguarda i pedoni non sembra esserci alcun cambiamento significativo, infatti si hanno delle percentuali di vittime, evacuati e tempi di evacuazione molto simili con il modello base.

La percentuale di evacuati aumenta al diminuire del numero di auto, quindi il caso migliore risulta essere quello con solo pedoni. Infatti come suggerito dal piano di evacuazione della città di Seaside³ la modalità di evacuazione consigliata

³https://www.oregongeology.org/pubs/tsubrochures/SeasideGearhart-EvacBrochure_onscreen.pdf

è quella a piedi.

Infine comparato al modello di Z. Wang e Jia (2021) il modello base e il modello esteso hanno risulti simili per quanto riguarda i pedoni, nonostante molti fattori tra i modelli siano molto diversi come ad esempio i tempi di partenza, la distribuzione di velocità e l'interazione con le auto.

Per le auto invece si ha una differenza significativa dovuta alla numerosità degli agenti, poichè viene considerato che un'auto corrisponda a 4 persone, e alla velocità massima considerata.

In particolare il modello esteso risulta più ottimistico per evacuati e vittime rispetto al modello di Z. Wang e Jia (2021) nonostante la gestione delle intersezioni che prevede un rallentamento del traffico e più vittime rispetto al modello base.

8.1 Sviluppi Futuri

In questo lavoro ci si è limitati a intersezioni a 4 strade, esclusivamente di tipo AWSC e TWSC, quindi potrebbero essere considerate ulteriori tipi di intersezioni come ad esempio quelle con 3 strade oppure quelle regolate da semafori.

Schedulare le auto tramite il tempo di arrivo minimo prima del aver effettuato il controllo dei pedoni, può portare a situazioni in cui delle auto potrebbero passare, ma invece rimangono ferme. Questo potrebbe essere risolto aggiornando i tempi di arrivo delle auto in attesa e anticipare il controllo dei pedoni prima selezionare le auto con tempo di arrivo più basso.

Le auto nelle strade secondarie degli incroci di tipo TWSC nel modello attuale tendono a prendersi la precedenza alle auto sulla strada principale se nel tempo in cui avviene il controllo non ci sono auto. Per risolvere si potrebbe estendere la zona di attraversamento per la strada principale.

Nelle intersezioni i pedoni hanno sempre la precedenza, in un lavoro futuro si potrebbe pensare di aggiungere delle attese anche per i pedoni nel caso delle auto stiano già attraversando, inoltre potrebbero essere gestite le interazioni pedone-pedone nelle intersezioni.

Un'altra limitazione è l'utilizzo del percorso più breve, altre strategie di *routing* più realistiche potrebbero essere usate come ad esempio Nash equilibrium. Per i percorsi dei pedoni inoltre si potrebbe creare un secondo grafo per ottimizzare i percorsi tramite i marciapiedi.

Un'altra possibile aggiunta è quella di introdurre una fase di decelerazione prima di raggiungere la zona di attraversamento e una fase di accelerazione quando si ottiene il via libera.

Riferimenti bibliografici

- Goto, Yozo et al. (2012). «Tsunami evacuation simulation for disaster education and city planning». In: *Journal of Disaster Research* 7.1, pp. 92–101.
- Greenshields, BD et al. (1935). «A study of traffic capacity». In: *Highway research board proceedings*. Vol. 1935. National Research Council (USA), Highway Research Board.
- Imamura, F, T Suzuki e M Taniguchi (2001). «Development of a simulation method for the evacuation from the tsunami and its application to Aomori, Okushiri Is., Hokkaido». In: *Journal of Japan Society for Natural Disaster Science* 20.2, pp. 183–195.
- Katada, Toshitaka, Noriyuki Kuwasawa, Masanobu Kanai et al. (2004). «Disaster education for Oiwake citizen by using tsunami scenario simulator and evaluation of that method». In: *Sociotechnica* 2, pp. 199–208.
- Katada, Toshitaka, Noriyuki Kuwasawa, Harry Yeh et al. (2006). «Integrated simulation of tsunami hazards». In: *EERI's Eighth US National Conference on Earthquake Engineering*. Vol. 1727.
- Lämmel, Gregor e Gunnar Flötteröd (2009). «Towards system optimum: Finding optimal routing strategies in time-dependent networks for large-scale evacuation problems». In: *Annual Conference on Artificial Intelligence*. Springer, pp. 532–539.
- Makinoshima, Fumiyasu, Fumihiko Imamura e Yoshi Abe (2018). «Enhancing a tsunami evacuation simulation for a multi-scenario analysis using parallel computing». In: *Simulation modelling practice and theory* 83, pp. 36–50.
- Mathew, Prof. Tom V. (2023). *Car Following Models*. URL: https://www.civil.iitb.ac.in/tvm/nptel/533_CarFol/web/web.html#x1-40002.1 (visitato il 10/01/2023).
- Mostafizi, Alireza (2016). «Agent-based tsunami evacuation model: Life safety and network resilience». In: .
- Mostafizi, Alireza, Haizhong Wang, Dan Cox, Lori A Cramer et al. (2017). «Agent-based tsunami evacuation modeling of unplanned network disruptions for evidence-driven resource allocation and retrofitting strategies». In: *Natural Hazards* 88.3, pp. 1347–1372.
- Mostafizi, Alireza, Haizhong Wang, Dan Cox e Shangjia Dong (2019). «An agent-based vertical evacuation model for a near-field tsunami: Choice behavior, logical shelter locations, and life safety». In: *International journal of disaster risk reduction* 34, pp. 467–479.
- Nguyen, Thi Ngoc Anh et al. (2012). «Simulation of emergency evacuation of pedestrians along the road networks in Nhatrang city». In: *2012 IEEE RIVF international conference on computing & communication technologies, research, innovation, and vision for the future*. IEEE, pp. 1–6.
- Nikolić, Marija et al. (2016). «Probabilistic speed–density relationship for pedestrian traffic». In: *Transportation Research Part B: Methodological* 89, pp. 58–81.

- Saito, Takashi e Hiroshi Kagami (2004). «Simulation of evacuation behavior from tsunami utilizing multi agent system». In: *13th World Conference on Earthquake Engineering*, pp. 1–10.
- Seaside Transportation System Plan* (2010). https://www.cityofseaside.us/sites/g/files/vyh1if6311/f/uploads/seaside_tsp_final.pdf, Accessed: 12-09-2022.
- Takabatake, Tomoyuki et al. (2017). «Simulated tsunami evacuation behavior of local residents and visitors in Kamakura, Japan». In: *International journal of disaster risk reduction* 23, pp. 1–14.
- Titov, Vasily V e Frank I Gonzalez (1997). «Implementation and testing of the method of splitting tsunami (MOST) model». In.
- Usuzawa, H, F Imamura e N Shuto (1997). «Development of the method for evacuation numerical simulation for tsunami events». In: *Annual meeting of the Tohoku Branch technology research conference, Japan society of civil engineers*, pp. 430–431.
- Wang, Haizhong et al. (2016). «An agent-based model of a multimodal near-field tsunami evacuation: Decision-making and life safety». In: *Transportation Research Part C: Emerging Technologies* 64, pp. 86–100.
- Wang, Zhenqiang e Gaofeng Jia (2021). «A novel agent-based model for tsunami evacuation simulation and risk assessment». In: *Natural hazards* 105.2, pp. 2045–2071.
- Wijerathne, MLL et al. (2013). «HPC enhanced large urban area evacuation simulations with vision based autonomously navigating multi agents». In: *Procedia Computer Science* 18, pp. 1515–1524.
- Yeh, Harry (2010). «Gender and age factors in tsunami casualties». In: *Natural Hazards Review* 11.1, pp. 29–34.