



# Politechnika Łódzka

Instytut Informatyki

## PRACA DYPLOMOWA MAGISTERSKA

### Optymalizacja struktury sieci drogowej

Wydział Fizyki Technicznej, Informatyki i Matematyki Stosowanej

Promotor: dr hab. inż. Aneta Poniszecka-Marańda

Współpromotor: mgr inż. Łukasz Chomątek

Dyplomant: inż. Michał Siatkowski

Nr albumu: 186865

Kierunek: Informatyka

Specjalność: Sztuczna Inteligencja i Inżynieria Oprogramowania

Łódź 10.04.2015

Instytut Informatyki

90-924 Łódź, ul. Wólczańska 215, budynek B9

tel. 042 631 27 97, 042 632 97 57, fax 042 630 34 14 email: office@ics.p.lodz.pl





# Spis treści

<b>1 Wstęp</b>	<b>5</b>
1.1 Problematyka optymalizacji ruchu drogowego . . . . .	5
1.2 Cel pracy . . . . .	6
1.3 Zakres pracy . . . . .	6
1.4 Układ pracy . . . . .	7
<b>2 Optymalizacja struktury sieci drogowej</b>	<b>9</b>
2.1 Podstawowe definicje . . . . .	9
2.2 Sieć drogowa w postaci grafu . . . . .	10
2.3 Paradoks Braessa . . . . .	12
2.3.1 Przykładowy, wyjściowy układ drogowy . . . . .	12
2.3.2 Przykładowy, uzupełniony układ drogowy . . . . .	14
2.3.3 Wyjaśnienie intuicyjne paradoksu . . . . .	15
2.4 Graf skierowany silnie spójny . . . . .	15
2.5 Klasyczny algorytm genetyczny . . . . .	16
2.5.1 Podstawowe pojęcia algorytmów genetycznych . . . . .	16
2.5.2 Klasyczny algorytm genetyczny . . . . .	17
2.5.3 Operacje klasyczne, selekcja . . . . .	18
2.5.4 Operacje klasyczne, krzyżowanie . . . . .	19
2.5.5 Operacje klasyczne, mutacja . . . . .	19
2.6 Użycie grafów w algorytmie genetycznym . . . . .	20
<b>3 Technologie i metody użyte w projekcie</b>	<b>21</b>
3.1 Symulator transportu . . . . .	21
3.1.1 Agenci . . . . .	21
3.1.2 Symulacja . . . . .	22
3.2 Opis badanego miasta Sioux Falls . . . . .	23
3.3 Ustawienia symulatora transportu . . . . .	27
3.4 Algorytmy genetyczne . . . . .	29

## **SPIS TREŚCI**

---

3.5 Obsługa grafów . . . . .	31
3.6 Technologie i metodologie programistyczne . . . . .	31
3.7 Wdrożenie . . . . .	31
3.8 System obliczeniowy . . . . .	31
<b>4 Opis projektu</b>	<b>33</b>
4.1 Obsługa projektu . . . . .	33
4.2 Ustawienia projektu wykorzystane podczas badań . . . . .	35
4.3 Wyniki uzyskane podczas badań . . . . .	36
4.4 Analiza uzyskanych wyników . . . . .	48
4.5 Analiza zastosowanych ustawień symulacji . . . . .	51
<b>5 Podsumowanie</b>	<b>57</b>
5.1 Perspektywy dalszych badań w dziedzinie . . . . .	57
5.2 Struktura projektu . . . . .	59
<b>Spis rysunków</b>	<b>61</b>
<b>Spis tabel</b>	<b>63</b>
<b>Spis listingów</b>	<b>65</b>
<b>Bibliografia</b>	<b>67</b>
<b>Abstract</b>	<b>69</b>

# Rozdział 1

## Wstęp

W poniższym rozdziale zostały pokrótko opisane motywy wyboru tematu pracy dyplomowej. Omówiono najważniejsze aspekty problemu optymalizacji ruchu drogowego oraz przedstawiony został cel niniejszej pracy. Na zakończenie przybliżona zostaje struktura pracy wraz z krótkim omówieniem kolejnych rozdziałów.

### 1.1 Problematyka optymalizacji ruchu drogowego

Problemy komunikacji w dzisiejszych miastach są wszystkim znane. Zatory drogowe i korki w godzinach szczytu są chlebem powszednim. Pomimo wielu prób i sposobów, wciąż nie istnieje metoda jednoznacznie rozwiązująca tę kwestię. Bezspornie, dotyczy to wszystkich miast na świecie. Z teoretycznego punktu widzenia, jedynym rozwiązaniem jest komunikacja publiczna. Oczywistym jest jednak, że nigdy nie doprowadzimy do sytuacji, gdy wszyscy mieszkańcy zrezygnują ze swoich pojazdów. Dodatkowo, wiele osób i usług wymaga oddzielnej formy transportu. W obliczu tych faktów miasta decydują się na rozwój swojej infrastruktury drogowej. Budowa nowych tras oraz poszerzanie starych przynosi nadzieję mniejszych zatorów, a co za tym idzie, szybszego przejazdu do celu. Niestety, historia pokazuje, że takie inwestycje nie zawsze przynoszą oczekiwane korzyści.

Teorii próbujących解释 te zjawiska, jak również dowodów, które je popierają lub obalają jest wiele. Jedną z najpopularniejszych oraz taką, która została wykorzystana w niektórych miastach na świecie jest **paradoks Braessa** [14]. Jest to twierdzenie matematyczne orzekające, że w pewnym modelu ruchu drogowego, czasy podróży pojazdów mogą ulec wydłużeniu po dodaniu do sieci drogowej nowego połączenia. Ma ono również zastosowanie w przypadku sieci komputerowych oraz istnieją jego analogie dla doświadczeń fizycznych.

## 1.2 Cel pracy

Tematem pracy jest optymalizacja struktury sieci drogowej. Opierając się o wspomniany paradoks Braessa sformułowany został cel, którym jest stworzenie rozwiązania, dokonujące optymalizacji zadanej sieci drogowej. Optymalizacja zostanie przeprowadzona poprzez wykorzystanie algorytmów genetycznych, które zakładają użycie pewnych z góry ustalonych parametrów. Modyfikacja sieci drogowej ma odbyć się poprzez zastosowanie założenia paradoksu, dokładniej, przez zamknięcie wybranych ulic. W efekcie dla danej sieci drogowej, średni czas podróży powinien ulec skróceniu.

## 1.3 Zakres pracy

### Studia literaturowe

Badania rozpoczęto od poszukiwania źródeł traktujących o opisywanym problemie. Paradoks Braessa został sformułowany w 1970 roku i był od tego czasu wykorzystywany przy planowaniu przestrzeni i infrastruktury wielu miast, na przykład [15]:

- Korea, Seul, likwidacja między innymi estakad Cheonggyecheon,
- Niemcy, Stuttgart, likwidacja dróg zbudowanych w latach 60-tych XX wieku,
- USA, Nowy Jork, czasowe zamknięcie ulicy 42,
- Kanada, Winnipeg.

### Propozycja rozwiązania problemu

Oczywistym rozwiązaniem problemu komunikacji mogłoby być stworzenie idealnej sieci odpowiadającej potrzebom danego miasta. Rozbudowa lub modyfikacja tej infrastruktury jest jednak kosztowna i czasochłonna. Z tego powodu sprawdzane jest rozwiązanie zaproponowane przez Braessa. Ponieważ istnieją prace negujące lub podważające paradoks [7], zdecydowano, by przy potwierdzaniu wyniku optymalizacji nie kierować się wyłącznie założeniami w nim zawartymi.

### Opis zastosowania algorytmów genetycznych

Ponieważ nie zostały znalezione żadne przesłanki wskazujące jednoznaczną ocenę co do słuszności zamknięcia danej ulicy, w pracy zdecydowano się na losowe przeszukiwanie przestrzeni rozwiązań. Jednym z rozwiązań w przypadku takich poszukiwań są algorytmy genetyczne, które zostały wykorzystane w pracy.

### Przedstawienie oceny optymalizacji

Paradoks Braessa zakłada dość oczywiste potwierdzenie swojej wiarygodności. Dlatego, w celu sprawdzenia jego słuszności, wybrany został zewnętrzny sposób oceniania. Taką rolę spełnia system symulacji. W efekcie, ocena rozwiązania jest niezależna od metody twierdzenia, poprzez symulację rzeczywistego ruchu w danej sieci drogowej. Wynik symulacji jest jednoznaczną wartością liczbową, przedstawiającą średni czas przejazdów wszystkich pojazdów, biorących udział w danym scenariuszu. Zakładając niezmienne plany docelowe przejazdów, poprzez manipulację strukturą drogową, dążymy oczywiście do minimalizacji średnich ich czasów.

### Ocena możliwości wdrożenia proponowanych rozwiązań

Paradoks Braessa nie jest jedynym twierdzeniem traktującym o problemach komunikacyjnych miast. Wiele teorii jest opartych głównie na socjologicznych lub psychologicznych założeniach. Są to na przykład paradoks Downsa Thomsona [15] czy prawo Lewisa Mogridge'a [16]. Niestety, są one niemniej ważne. Biorąc pod uwagę złożoność problemu, wynik otrzymany podczas eksperymentu nie może być dowodem ani decydującym głosem w decyzjach dotyczących ustalania rzeczywistej sieci drogowej miasta.

## 1.4 Układ pracy

Na początku przedstawione zostały zagadnienia dotyczące trudności komunikacyjnych miast oraz znane i wykorzystywane powszechnie rozwiązania. Przybliżony został cel pracy wraz z opisem zaproponowanej metody optymalizacji problemu.

Rozdział 2 zawiera opis teoretyczny zagadnień. Wyjaśnia on wykorzystywane struktury oraz matematyczne prawa wykorzystane podczas ich modyfikacji. Wskazany zostaje sposób reprezentacji struktur sieci drogowych i ich optymalizacja.

W rozdziale 3 opisane zostają technologie, które zostały użyte podczas tworzenia rozwiązania. Zawiera on opis zewnętrznych biblioteki, użytych w pracy oraz wyjaśnienie działania kolejnych elementów systemu. Opisany zostaje również sposób wdrożenia rozwiązania.

Głównym rozdziałem pracy jest rozdział 4, w którym przedstawiono aspekty teoretyczne i praktyczne wykonanego rozwiązania. Omówione zostają również parametry wykorzystane podczas badań wraz z ich wartościami. Na zakończenie przedstawione zostają wyniki optymalizacji przykładowej sieci. Rezultaty zawierają krótkie omówienie i analizę.

#### **1.4. UKŁAD PRACY**

---

W rozdziale podsumowującym 5, zawarte są wnioski wraz z omówieniem wyników badań. Prezentowane są możliwości rozwoju pracy. Kolejne części pracy to spis rysunków, tabel, listingów i bibliografie, w tej kolejności.

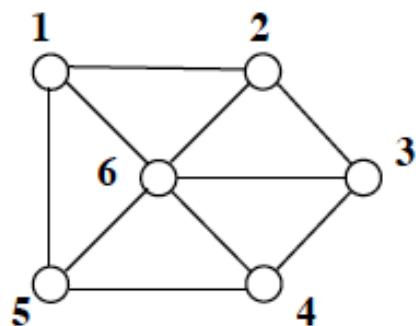
# Rozdział 2

## Optymalizacja struktury sieci drogowej

Poniższy rozdział zawiera opis teoretyczny zagadnień. Wyjaśnia on wykorzystywane struktury oraz matematyczne prawa wykorzystane podczas ich modyfikacji. Wskazany zostaje sposób reprezentacji struktur sieci drogowych i ich optymalizacja.

### 2.1 Podstawowe definicje

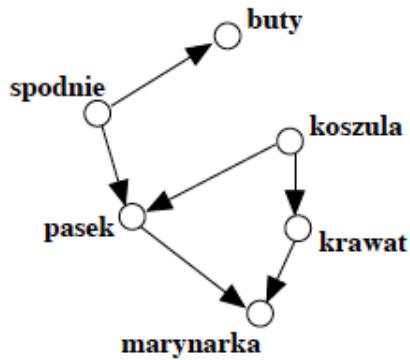
**Definicja 1** *Grafem (nieskierowanym) nazywa się parę zbiorów  $(V, E)$ . Elementy zbioru  $V$  nazywają się wierzchołkami, natomiast elementy zbioru  $E$  to krawędzie. Każda krawędź jest parą wierzchołków, tzn.  $E \subseteq u, v : u, v \in V$  [8].*



Rys. 2.1: Przykładowy graf nieskierowany

Przykładowy graf nieskierowany (Rys. 2.1) może zostać opisany przez zbiory:  $V = \{1, 2, 3, 4, 5, 6\}$        $E = \{\{1, 2\}, \{2, 3\}, \{3, 4\}, \{4, 5\}, \{6, 5\}, \{6, 1\}, \{2, 6\}, \{3, 6\}, \{4, 6\}\}$

**Definicja 2** *Grafem skierowanym nazywa się taki graf, w którym każda krawędź ma zdefiniowany początek i koniec, tzn. pary grafu muszą być uporządkowane. Wtedy  $E \subseteq V \times V = u, v : u, v \in V$ . Krawędź  $(u, v)$  najłatwiej wyobrazić sobie jako strzałkę od  $u$  do  $v$ , dlatego często oznacza się ją przez  $u \rightarrow v$  [8].*



Rys. 2.2: Przykładowy graf skierowany

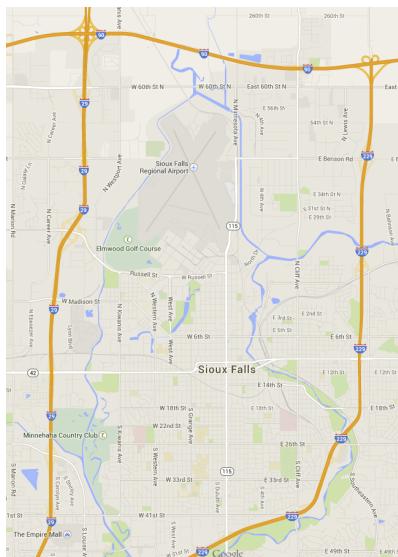
Przykładowy graf skierowany (Rys. 2.2) może zostać opisany przez zbiory:

$$V = \{spodnie, buty, pasek, koszula, krawat, marynarka\}$$

$$E = \{\{spodnie \rightarrow buty\}, \{spodnie \rightarrow pasek\}, \{pasek \rightarrow koszula\}, \{koszula \rightarrow krawat\}, \{pasek \rightarrow marynarka\}, \{krawat \rightarrow marynarka\}\}$$

## 2.2 Sieć drogowa w postaci grafu

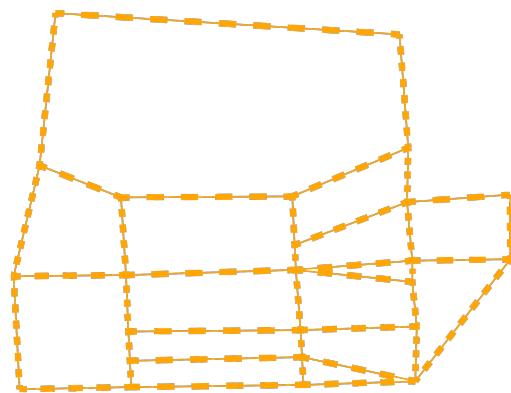
W przypadku sieci drogowej mamy oczywiście do czynienia z abstrakcyjną strukturą sieci. Przez sieć drogową rozumie się bowiem układ dróg lub ulic na przykład w mieście. W ramach pracy wykorzystano pewien fragment większej sieci. Przykładowo, było to miasto Sioux Falls w Południowej Dakocie, prezentowane na rysunku 2.3.



Rys. 2.3: Fragment sieci drogowej miasta Sioux Falls, Południowa Dakota

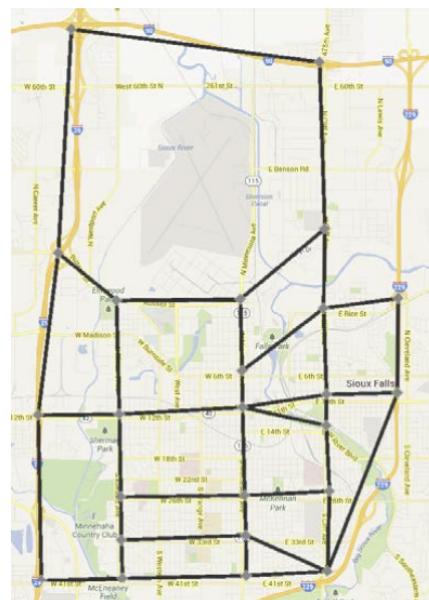
Posługując się powyższą definicją (Def. 2), tworząc graf z pewnej sieci drogowej, przyjmuje się, że zbiorem  $V$  - wierzchołków są skrzyżowania, natomiast zbiór krawędzi

-  $E$  odnosi się do ulic pomiędzy tymi skrzyżowaniami. W pracy posługiwano się zawsze grafem skierowanym. W związku z tym, w przypadku ulic dwukierunkowych tworzone są pary krawędzi z odpowiednimi kierunkami, nawet jeśli ulice nie są rozłączne w rzeczywistości. Efekt transformacji fragmentu sieci drogowej zaprezentowanej w postaci grafu skierowanego zaprezentowano na rysunku 2.4.



Rys. 2.4: Sieć drogowa miasta Sioux Falls w postaci grafu

Na pierwszy rzut oka nie jest widoczne podobieństwo pomiędzy mapą a jej odzwierciedleniem w postaci grafu. Wynika to z braku dopasowania geometrycznego po przekształceniu. Poniżej (Rys. 2.5) prezentowana jest sieć drogowa miasta w postaci grafu, po przekształceniu geometrycznym, tak by odzwierciedlała on mniej więcej ulice widoczne na mapie.



Rys. 2.5: Graf sieci drogowej miasta z dopasowaną geometrią

## 2.3 Paradoks Braessa

Jak już wcześniej wspomniano, paradoks Braessa to twierdzenie matematyczne orzekające, że w pewnym modelu ruchu drogowego czasy podróży pojazdów mogą ulec wydłużeniu po dodaniu do sieci drogowej nowego połączenia. Autorem twierdzenia jest niemiecki matematyk Dietrich Braess [14]. Paradoks działa w oparciu o model ruchu drogowego, który ma następujące cechy [5]:

1. Sieć drogowa składa się ze skończenie wielu węzłów i łączących je odcinków dróg.
2. Po sieci porusza się skończenie wiele pojazdów, a każdy z nich ma wyznaczony węzeł startowy i węzeł docelowy.
3. Odcinki dróg mają przypisane sobie czasy przejazdu, przy czym czasy te mogą zależeć od liczby pokonujących dany odcinek pojazdów.
4. Układ sieci drogowej i czasy przejazdu poszczególnych odcinków są znane pojazdom.
5. Celem pojazdów jest przejazd przez sieć z węzłów początkowych do docelowych po trasie złożonej z odcinków drogowych tak, by zminimalizować łączny czas ich pokonania.
6. Decyzję o wyborze tras pojazdy podejmują indywidualnie i niezależnie od siebie.

### 2.3.1 Przykładowy, wyjściowy układ drogowy

Paradoks w oryginalnym artykule wytlumaczony jest na prostym przykładzie, który zostaje zaprezentowany poniżej. Za punkt wyjściowy przyjmujemy pewny układ dróg o znanych czasach przejazdów.

#### Sieć drogowa i auta

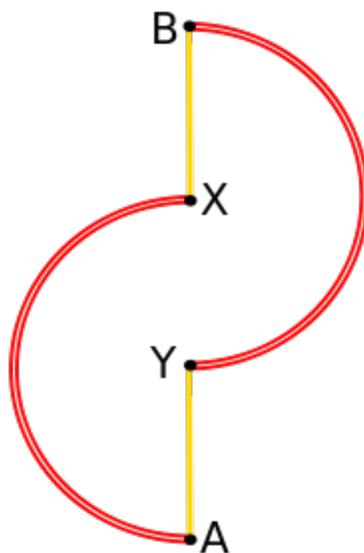
Sytuacja, w której ujawnia się paradoks Braessa jest skonstruowany z czterech miast  $A$ ,  $B$ ,  $X$  i  $Y$ . Są one połączone odcinkami drogowymi, jak na rysunku 2.6 i z odpowiednimi czasami przejazdu, przy czym  $p$  oznacza gęstość ruchu w tysiącach aut.

Poniżej znajduje się opis dostępnej sieci drogowej przedstawionej na rysunku 2.6.

Autostrady:

$$AX, t_{AX}(p) = 50 + p \text{ min}$$

$$YB, t_{YB}(p) = 50 + p \text{ min}$$



Rys. 2.6: Wyjściowy układ drogowy

Drogi lokalne:

$$AY, t_{AY}(p) = 10p \text{ min}$$

$$XB, t_{XB}(p) = 10p \text{ min}$$

Aut jest 6000 i wszystkie mają za zadanie przejechać trasę z A do B.

### Analiza równowagi Nasha

Każde auto musi zdecydować się na wybór trasy: albo  $AXB$ , albo  $AYB$ . **Równowaga Nasha** to taka sytuacja, w której każdy z samochodów spowoduje wydłużenie swojego czasu jazdy, zmieniając decyzję dotyczącą wyboru trasy przy niezmienionych decyzjach pozostałych aut. Jeśli  $p$  i  $q$  oznaczają liczby aut w tysiącach, pokonujących odpowiednio trasę  $AXB$  i  $AYB$ , to na podstawie danych do rysunku 2.6 otrzymuje się równania:

$$\begin{aligned} p + q &= 6 \\ t_{AX}(p) + t_{XB}(p) &= t_{AY}(q) + t_{YB}(q) \\ 50 + p + 10p &= 10q + 50 + q \end{aligned}$$

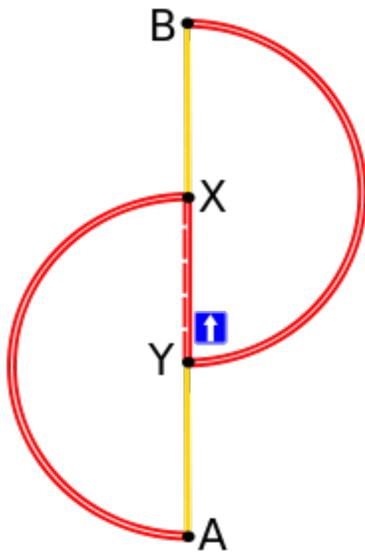
Rozwiązaniem równania jest  $p = q = 3$ . Wynik może zostać wykorzystany do obliczenia średniego czasu przejazdu aut po dostępnej sieci drogowej. Przy tej gęstości ruchu pokonanie obu dostępnych tras zabiera  $50 + 3 + 30 = 83$  minuty.

### 2.3.2 Przykładowy, uzupełniony układ drogowy

Pamiętając o początkowym stanie dróg i średnim czasie przejazdu, układ drogowy zostaje uzupełniony o autostradę, mającej na celu skrócenie czasu potrzebnego na podróż pomiędzy punktami w grafie.

#### Sieć drogowa i auta

Do wyjściowego układu drogowego dodana zostaje autostrada  $YX$ . Uzupełniony układ drogowy zaprezentowany jest na rysunku 2.7.



Rys. 2.7: Uzupełniony układ drogowy

Poniżej znajduje się opis dotyczący uzupełnionego fragmentu sieci drogowej przedstawionej na rysunku 2.7.

Autostrady:

$$YX, t_{YX}(p) = 10 + p \text{ min}$$

Aut jest nadal 6000 i wszystkie mają za zadanie przejechać trasę z  $A$  do  $B$ .

#### Analiza równowagi Nasha

Jeśli  $p, q$  i  $r$  oznaczają liczby aut w tysiącach pokonujących odpowiednio trasy  $AXB$ ,  $AYB$  i  $AYXB$ , to na podstawie danych do rysunku 2.7 otrzymuje się równania:

$$p + q + r = 6$$

$$t_{AX}(p) + t_{XB}(p + r) = t_{AY}(q + r) + t_{YB}(q) = t_{AY}(q + r) + t_{YX}(r) + t_{XB}(p + r)$$

$$50 + p + 10(p + r) = 10(q + r) + 50 + q = 10(q + r) + 10 + r + 10(p + r)$$

Rozwiązaniem równania jest  $p = q = r = 2$ . Wynik może zostać wykorzystany do obliczenia średniego czasu przejazdu aut po dostępnej sieci drogowej. Czas przejazdu dla każdej z tych dróg wynosi wówczas  $50 + 2 + 10(2 + 2) = 92$  minuty.

### 2.3.3 Wyjaśnienie intuicyjne paradoksu

Wąskim gardłem systemu są drogi lokalne, na których czas przejazdu bardzo szybko wzrasta wraz z intensywnością ruchu. Po pojawienniu się dodatkowej drogi dostępna staje się nowa trasa, prowadząca oprócz nowego skrótu YX tylko drogami lokalnymi.

Z perspektywy całości systemu nowy odcinek drogowy odciąża ruch na autostradach, gdzie jest to mało odczuwalne, a w zamian jeszcze bardziej zagęszcza ruch na drogach lokalnych, powodując wydłużenie czasu podróży.

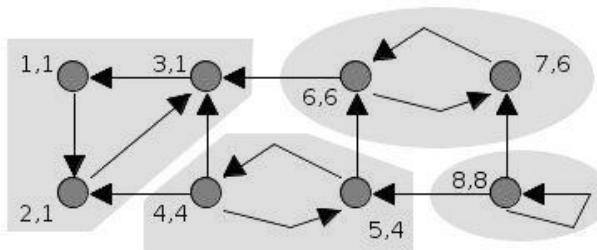
## 2.4 Graf skierowany silnie spójny

Na potrzeby wybranego w projekcie systemu symulacji, sieć drogowa przedstawiona w postaci grafu skierowanego musi spełniać warunek silnej spójności.

**Definicja 3** *Grafem skierowanym silnie spójnym nazywamy graf skierowany, w którym możliwe jest dotarcie do każdego wierzchołka, zaczynając z dowolnego innego poprzez dowolną ilość krawędzi. Wszystkie wierzchołki w grafie skierowanym silnie spójnym muszą zatem posiadać przynajmniej jedną krawędź wchodząjącą i jedną wychodzącą[17].*

**Definicja 4** *Składowa silnie spójna (ang. strongly connected component) jest maksymalnym podgrafem, w którym istnieją ścieżki pomiędzy każdym dwoma wierzchołkami. Jeśli podgraf ten obejmuje wszystkie wierzchołki grafu, to mówimy, że dany graf skierowany jest silnie spójny (ang. strongly connected digraph). W grafach nieskierowanych każdy graf spójny jest również silnie spójny. Poglądowo sytuacja ta jest przedstawiona na rysunku 2.8.*

W sprawdzaniu grafu pod względem spójności, wykorzystujemy **algorytm Tarjana**[13] do znajdowania składowych silnie spójnych. Podstawowym założeniem algorytmu jest przeszukiwanie grafu w głąb zaczynając od dowolnego wierzchołka wybranego w sposób arbitralny. Tak, jak w przypadku klasycznego przeszukiwania w głąb, każdy sąsiadujący wierzchołek po odwiedzeniu zostaje oznaczony i algorytm nigdy ponownie go nie odwiedza. Dzięki temu tworzy się kolekcję przeszukanych drzew, która jest drzewem rozpinającym grafu. Składowe silnie spójne są następnie odnajdowane jako



Rys. 2.8: Przykładowy graf z zaznaczonymi składowymi silnie spójnymi

poddrzewa, a korzenie tych poddrzew są nazywane korzeniami składowych silnie spójnych. Każdy wierzchołek grafu może być wybrany na korzeń składowej silnie spójnej, jeśli zostanie wybrany jako pierwszy wierzchołek podczas przeszukiwania w głąb.

W efekcie, zawsze przed rozpoczęciem symulacji sprawdza się, czy graf jest grafem skierowanym silnie spójnym lub dokładniej mówiąc, czy posiada tylko jedną składową silnie spójną.

## 2.5 Klasyczny algorytm genetyczny

Idea algorytmu genetycznego została zaczerpnięta z nauk przyrodniczych, opisujących zjawiska doboru naturalnego i dziedziczenia. Mechanizmy te polegają na przetrwaniu osobników najlepiej dostosowanych w danym środowisku, podczas gdy osobniki gorzej przystosowane są eliminowane. Z kolei te osobniki, które przetrwają, przekazują informację genetyczną swoim potomkom. Krzyżowanie informacji genetycznej otrzymanej od „rodziców” prowadzi do sytuacji, w której kolejne pokolenia są przeciętnie coraz lepiej dostosowane do warunków środowiska. Mamy tu więc do czynienia ze swoistym procesem optymalizacji.

### 2.5.1 Podstawowe pojęcia algorytmów genetycznych

**Definicja 5** *Populacją nazywamy zbiór osobników o określonej liczbie.*

**Definicja 6** *Osobnikami populacji w algorytmach genetycznych są zakodowane w postaci chromosomów zbiory parametrów zadania, czyli rozwiązania, określone też jako punkty przestrzeni poszukiwań. Osobniki czasami nazywa się organizmami.*

**Definicja 7** *Chromosomy, inaczej łańcuchy lub ciągi kodowe, to uporządkowane ciągi genów.*

**Definicja 8** *Gen, nazywany też cechą, znakiem, detektorem, stanowi pojedynczy element genotypu, w szczególności chromosomu. Genotyp, czyli struktura, to zespół chromosomów danego osobnika. Zatem osobnikami populacji mogą być genotypy albo pojedyncze chromosomy.*

**Definicja 9** *Fenotyp jest zestawem wartości, odpowiadających danemu genotypowi, czyli zdekodowaną strukturą, a więc jest zbiorem parametrów zadania (rozwiązaniem, punktem przestrzeni poszukiwań).*

**Definicja 10** *Allel to wartość danego genu, określona jako wartość cechy lub wariant cechy.*

**Definicja 11** *Locus to pozycja, która wskazuje miejsce położenia danego genu w łańcuchu, czyli chromosomie.*

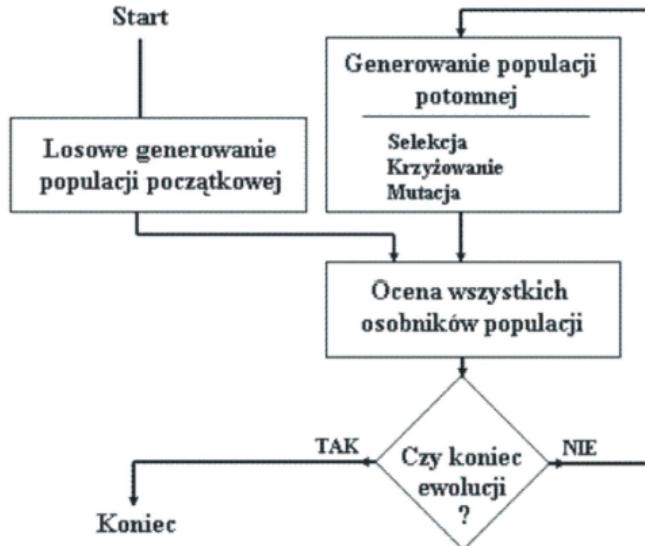
**Definicja 12** *Funkcja przystosowania nazywana też funkcją dopasowania lub funkcją oceny Stanowi ona miarę przystosowania (dopasowania) danego osobnika w populacji.*

### 2.5.2 Klasyczny algorytm genetyczny

Na podstawowy (klasyczny) algorytm genetyczny, nazywany także elementarnym lub prostym, składają się następujące kroki:

1. inicjacja, czyli wybór początkowej populacji chromosomów,
2. ocena przystosowania chromosomów w populacji,
3. sprawdzenie warunku zatrzymania,
4. selekcja chromosomów,
5. zastosowanie operatorów genetycznych,
6. utworzenie nowej populacji,
7. wyprowadzenie najlepszego chromosomu.

Najłatwiej wyobrazić sobie powyższe kroki analizując je na schemacie przedstawionym na rysunku 2.9.



Rys. 2.9: Ogólny schemat algorytmu genetycznego

### 2.5.3 Operacje klasyczne, selekcja

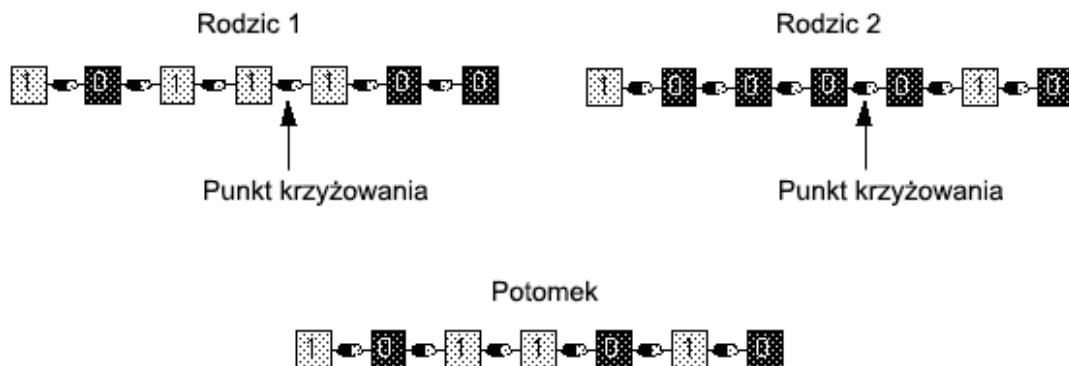
Selekcja chromosomów polega na wybraniu na podstawie obliczonych wartości funkcji przystosowania, tych chromosomów, które będą brały udział w tworzeniu potomków do następnego pokolenia, czyli następnej generacji. Wybór ten zwykle odbywa się zgodnie z zasadą naturalnej selekcji, to znaczy, największe szanse na udział w tworzeniu nowych osobników mają chromosomy o największej wartości funkcji przystosowania. Istnieje wiele metod selekcji populacji.

W projekcie wykorzystana została **selekcja turniejowa**, która polega na podzieleniu populacji na podgrupy k-elementowe (k to rozmiar turnieju – zwykle 2 lub 3) i wyborze z każdej podgrupy osobnika o najlepszym przystosowaniu. Można to zrobić poprzez wybór losowy lub wybór deterministyczny. Wtedy wyboru dokonuje się z prawdopodobieństwem równym 1. Metoda turniejowa nadaje się zarówno do problemów maksymalizacji jak i minimalizacji.

W klasycznym algorytmie genetycznym możliwa jest sytuacja, w której do nowej populacji nie zostaną wybrane najlepsze osobniki poprzedniej populacji. Chcąc zapobiec takiej sytuacji zdecydowano się na zastosowanie **strategii elitarnej**. W jej przypadku nacisk położony jest na zachowanie w kolejnych iteracjach najlepiej przystosowanych osobników. Dzięki temu zachowywane jest najlepsze rozwiązanie (lub  $N$  najlepszych rozwiązań) pomiędzy iteracjami [2].

## 2.5.4 Operacje klasyczne, krzyżowanie

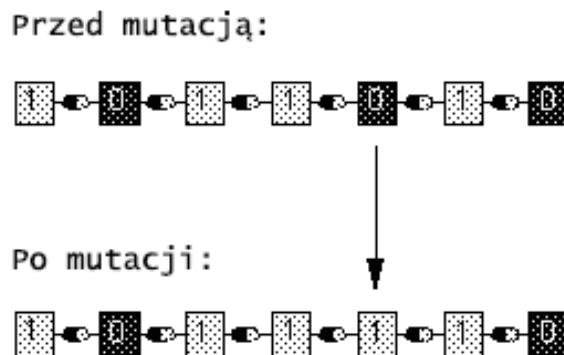
**Operacja krzyżowania** jest podstawową operacją algorytmów genetycznych, służącą do rekombinacji materiału genetycznego. Operacja opiera się na dwóch chromosomach, których części materiału genetycznego zostają wymieszane w celu utworzenia nowego chromosomu. Podstawowa operacja krzyżowania opiera się na jednym punkcie krzyżowania i została przedstawiona na poglądowym rysunku 2.10 [2].



Rys. 2.10: Ogólny schemat operacji krzyżowania

## 2.5.5 Operacje klasyczne, mutacja

Proces rekombinacji przez krzyżowanie nie byłby w stanie odkryć całej przestrzeni poszukiwań, jeżeli dana kombinacja nie byłaby obecna w sekcjach populacji. To mogłoby prowadzić do błędного wyniku. **Operacja mutacji** pozwala na wprowadzenie nowych struktur genetycznych w obecnej populacji. Dokonuje się tego poprzez losową zmianę dowolnego genu w chromosomie. Sytuacja jest przedstawiona na poglądowym rysunku 2.11 [2].



Rys. 2.11: Ogólny schemat operacji mutacji

## 2.6 Użycie grafów w algorytmie genetycznym

Niniejsza praca skupia się na optymalizacji grafów. W tym wypadku klasyczna odmiana algorytmu genetycznego musiałaby zostać zmodyfikowana na potrzeby przedstawienia grafów jako chromosomów. Dodatkowo, wymagałoby to zastosowania nowych sposobów krzyżowania i mutacji jednostek.

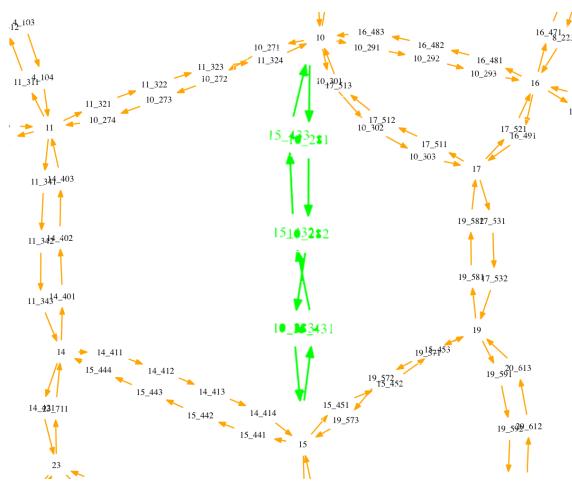
Zdecydowano, że zamiast przystosowywać algorytm genetyczny do nowej struktury, struktura zostanie przystosowana do algorytmu. Ponieważ postawionym zadaniem jest zdecydowanie o zamknięciu lub nie danej ulicy (krawędzi grafu), postanowiono przedstawić tę strukturę jako listę opisującą taki stan. Zgodnie z tą myślą, sieć drogowa (graf) jest tłumaczona na listę elementów przyjmujących wartości:

- 1 (prawda) — dla ulicy (węzła), który jest przejezdny,
- 0 (fałsz) — dla ulicy (węzła) zamkniętego dla ruchu.

Tworzona w ten sposób lista stanów jest tak naprawdę tablicą booleanowską. Bez problemu może być zatem modyfikowana przez klasyczny algorytm genetyczny. Bardzo łatwym jest również odtworzenie obecnego stanu sieci drogowej. Przykładową sytuację przedstawiają rysunki 2.12 i 2.13.

1	1	0	0	0	0	0
---	---	---	---	---	---	---

Rys. 2.12: Fragment sieci drogowej w postaci tablicy binarnej



Rys. 2.13: Fragment sieci drogowej w postaci grafu

Przedstawiony na rysunku 2.12 fragment sieci zawiera kolejne elementy zerowe, które w tłumaczeniu na przykładowy graf, są zaznaczone kolorem zielonym (Rys. 2.13). W tym przypadku krawędzie te zostaną wyłączone z ruchu.

# Rozdział 3

## Technologie i metody użyte w projekcie

W niniejszym rozdziale opisane zostają technologie, które zostały użyte podczas tworzenia rozwiązania. Zawiera on opis zewnętrznych biblioteki, użytych w pracy oraz wyjaśnienie działania kolejnych elementów systemu. Opisany zostaje również sposób wdrożenia rozwiązania.

### 3.1 Symulator transportu

**MATSim** jest środowiskiem do implementacji szerokiej skali symulacji transportu, opartych na agentach. Składa się z wielu modułów, które mogą zostać połączone lub używane oddzielnie. Moduły można zastępować własnymi implementacjami w celu przetestowania pojedynczych aspektów pracy [18].

Oczywiście *MATSim* nie jest jedynym dostępnym symulatorem transportu. Podobnych rozwiązań jest wiele. Wybór motywowany był jednak przede wszystkim dostępnością materiałów szkoleniowych i przykładowymi scenariuszami. *MATSim* jest żywym projektem, opartym o licencję otwartego oprogramowania (*ang. open source*). Dysponuje szerokim zasobem przykładów i gotowych scenariuszy.

#### 3.1.1 Agenci

Przy pomocy *MATSim* możliwa jest symulacja ruchu dla codziennych zachowań komunikacyjnych. W tym celu wykorzystywani są agenci, reprezentujący pojedyncze jednostki ludzkie. Każdy agent posiada własny plan dnia, pracę i cele dodatkowe, które realizuje według swojego uznania. Symulacja zwykle pokrywa cały dzień czynności wykonywanych przez wszystkich agentów jednocześnie. Pozwala to na śledzenie pojedynczych jednostek od momentu wyjścia z domu do pracy, robienie zakupów i wieczornego powrót. Celem każdego agenta jest uzyskanie jak najwyższego „wyniku” w ciągu dnia.

### 3.1. SYMULATOR TRANSPORTU

---

Agent zdobywa punkty poprzez realizowanie swoich planów (na przykład: praca, zakupy), natomiast traci je podczas komunikacji lub za spóźnienia.

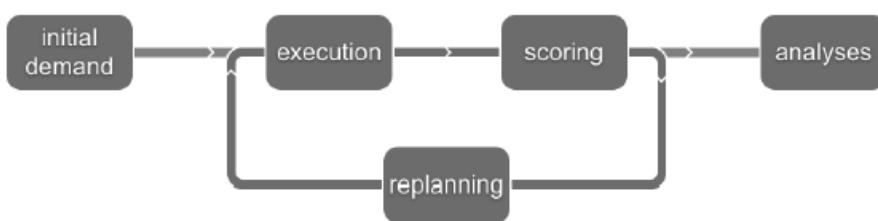
Agenci potrafią modyfikować swoje początkowe plany, tak by nowe ich warianty pozwoliły im na zdobycie wyższego wyniku. Główne założenie procesu optymalizacji wywodzi się z algorytmów (co-)ewolucyjnych. Częstka „co” została dodana ze względu na oddzielność algorytmu genetycznego dla każdego agenta z osobna, jednak wyniki uzyskanych planów dnia, są zależne od całego systemu agentów.

#### 3.1.2 Symulacja

Podczas podstawowej symulacji w środowisku *MATSim*, potrzeby przemieszczania się agentów są symulowane w zadanym środowisku, na przykład sieci drogowej. Podczas typowej symulacji można wyróżnić pięć podstawowych etapów:

- initial demand (*pol. przygotowywanie zapotrzebowania*),
- execution (*pol. uruchomienie symulacji*),
- scoring (*pol. obliczanie wyników agentów*),
- replanning (*pol. ponowne planowanie*),
- analysis (*pol. analiza wyników*).

Powyższe kroki uruchamiane są w kolejności, tak jak przedstawiono na rysunku 3.1. Następnie przedstawione zostaje omówienie kolejnych etapów.



Rys. 3.1: Schemat symulacji

Etap *initial demand* zajmuje się przygotowaniem planów dnia agentów. Podczas tego stadium, wczytany zostaje pełny zestaw agentów wraz z ich planami dnia, co najmniej jednym dla każdego agenta. Taki plan składa się z listy aktywności (na przykład bycie w domu, praca), podróży (składa się na to również wybór środka transportu), oraz informacji pobocznych (jak czas wyjścia z danego miejsca) jak i dokładnych rozkładów tras. Plan opisuje *intencje* agenta. Jeżeli agent przyjmie zbyt optymistyczne założenia dotyczące na

przykład przejazdu do pracy i utknie w korku lub spóźni się na autobus, możliwe jest że plan nie zostanie zrealizowany zgodnie z wcześniejszymi założeniami.

Etap *execution* jest również nazywany *mobility simulation* (pol. *symulacją transportu*). W tej fazie plany agentów zostają uruchomione wraz z reprezentacją świata fizycznego. Oznacza to przemieszczanie agentów wraz z ich pojazdami po sieci drogowej (w rzeczywistości - infrastrukturze miasta). Podczas tego etapu plany agentów oddziałują na siebie oraz wpływają na symulowaną rzeczywistość. Jeżeli zbyt wielu agentów wybierze jedną drogę w tym samym czasie, tworzą się korki na symulowanych drogach. Dlatego agenci planują swoje *intencje* na dany dzień, jednak nie są w stanie zaplanować dokładnie przebiegu swojego dnia.

Etap *scoring* następuje po zakończeniu symulacji i jego głównym celem jest ocena agentów na podstawie przebiegu ich akcji w ciągu dnia. Funkcja oceniająca jest w pełni konfigurowalna, jednak główną zasadą jest zwiększanie wyniku agenta za czas spędzony podczas jego aktywności oraz pomniejszanie go za czas spędzony w podróży. Zatem najwyższe wyniki uzyskają agenci omijający korki i wykorzystujący maksymalnie czas na zaplanowane akcje.

Etap *replanning* jest najważniejszą fazą symulacji. W tym punkcie agenci „wyciągają wnioski” ze swojego dnia i starają się nie popełnić tych samych błędów, wciąż dążąc do lepszego wyniku. Typowym przykładem takich zmian może być zmiana czasów zakończenia swoich planowanych akcji, zmiana środka transportu lub wybranej drogi. Modyfikacje te są dokonywane przez moduły strategii (ang. *Strategy Modules*).

Etap *analysis* jest ostatnią fazą symulacji i wykorzystywany jest dla przedstawienia wyników wydajnościowych uzyskanych podczas jej trwania. Mogą to być na przykład takie dane jak typy wybieranego transportu, przebyte kilometry, średni dystans i czas zależnie od godzin i trybów podróży.

W skrócie, dla zadanej liczby uruchomień symulacji powtarzany jest scenariusz tego samego dnia, dla tego samego zestawu agentów. Ci ostatni, jak zostało wspomniane, po każdym uruchomieniu są oceniani i na podstawie poprzednio uzyskanych wyników, w kolejnej iteracji próbują swoje wyniki polepszyć. Działanie symulacji jest oczywiście nierealne, ponieważ agenci codziennie „przeżywają” ten sam dzień, próbując jak najlepiej dopasować swój plan transportu do panującej sytuacji na drodze.

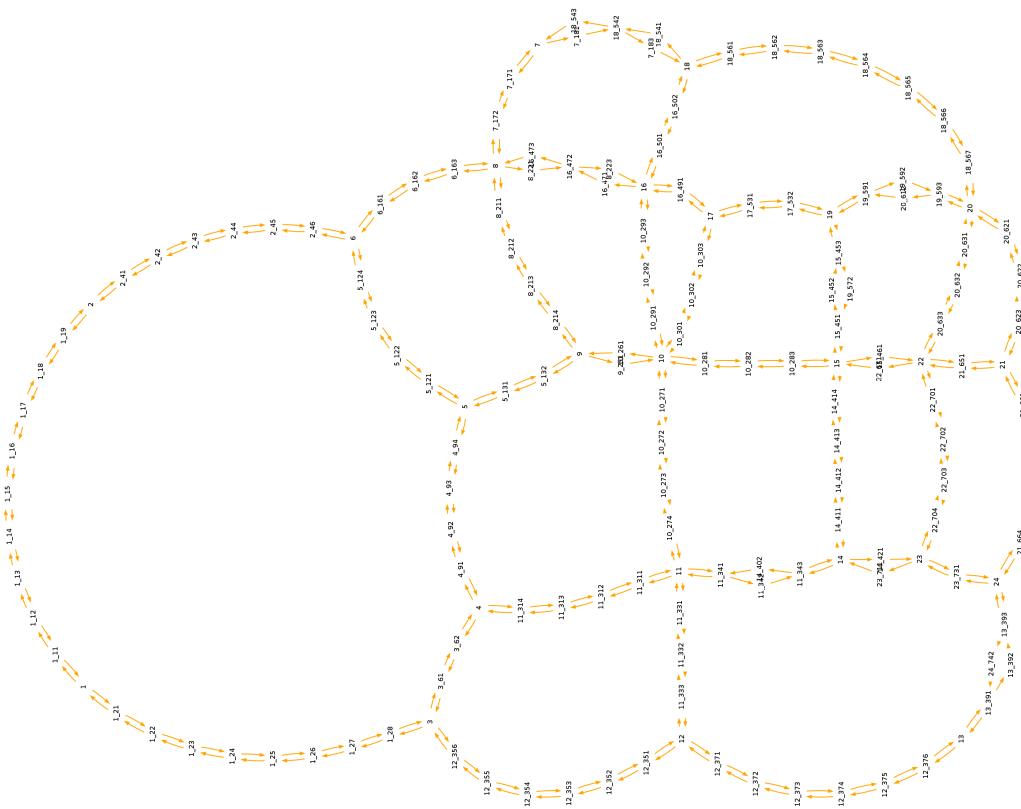
## 3.2 Opis badanego miasta Sioux Falls

Główną zaletą korzystania z MATSim, jest dość pokaźny zbiór danych przykładowych. Jednym z nich jest materiał zaprezentowany przez twórców aplikacji, który

### 3.2. OPIS BADANEGO MIASTA SIOUX FALLS

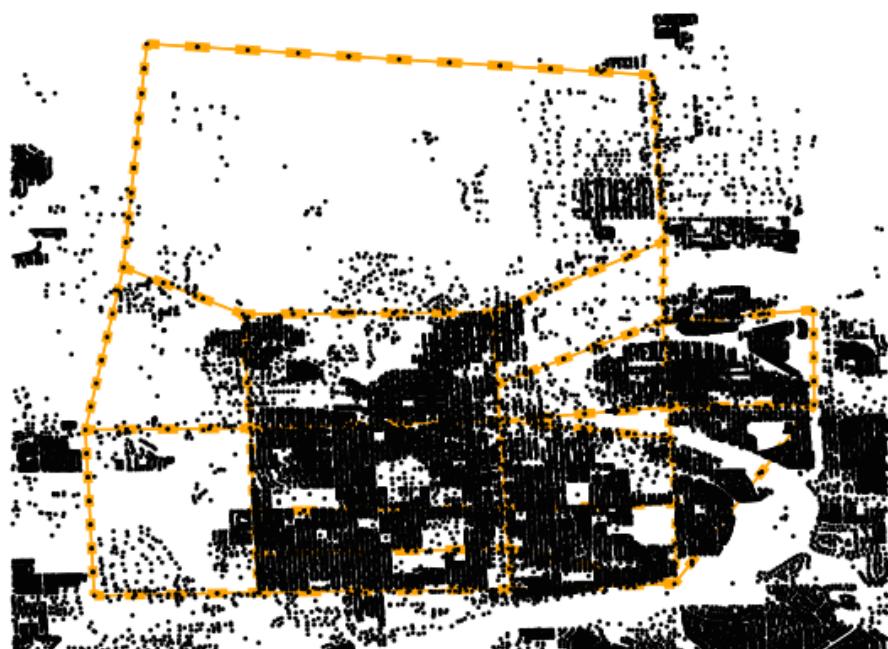
udostępnili w 2013 roku na zgromadzeniu użytkowników platformy [9]. Przykład ten dotyczy miasta Sioux Falls w Południowej Dakocie. Domyślnie scenariusz składa się z:

- dwóch grup zapotrzebowania bez charakterystyk socjodemograficznych:
  - 68094 agentów z samochodem oraz korzystających z transportu publicznego,
  - 40877 agentów posiadających samochód.
- dostosowanej sieci drogowej miasta Sioux Falls,
- transportu publicznego razem z rozkładem jazdy,
- przykładowych miejsc zamieszkania, pracy i rozrywki.



Rys. 3.2: Graf sieci miasta Sioux Falls wykorzystany w badaniach

Dostarczony materiał danych jest zbyt obszerny na potrzeby eksperymentu. Dostosowano go zatem poprzez usunięcie transportu publicznego oraz wyposażenie każdego agenta we własny samochód. Powyższe modyfikacje znacznie wzmogły ruch w mieście (co było pozytywnym efektem) i skróciły obliczenia związane z symulacjami. Na rysunku 3.2 przedstawiono sieć miasta odwzorowaną w postaci grafu. Rysunek został

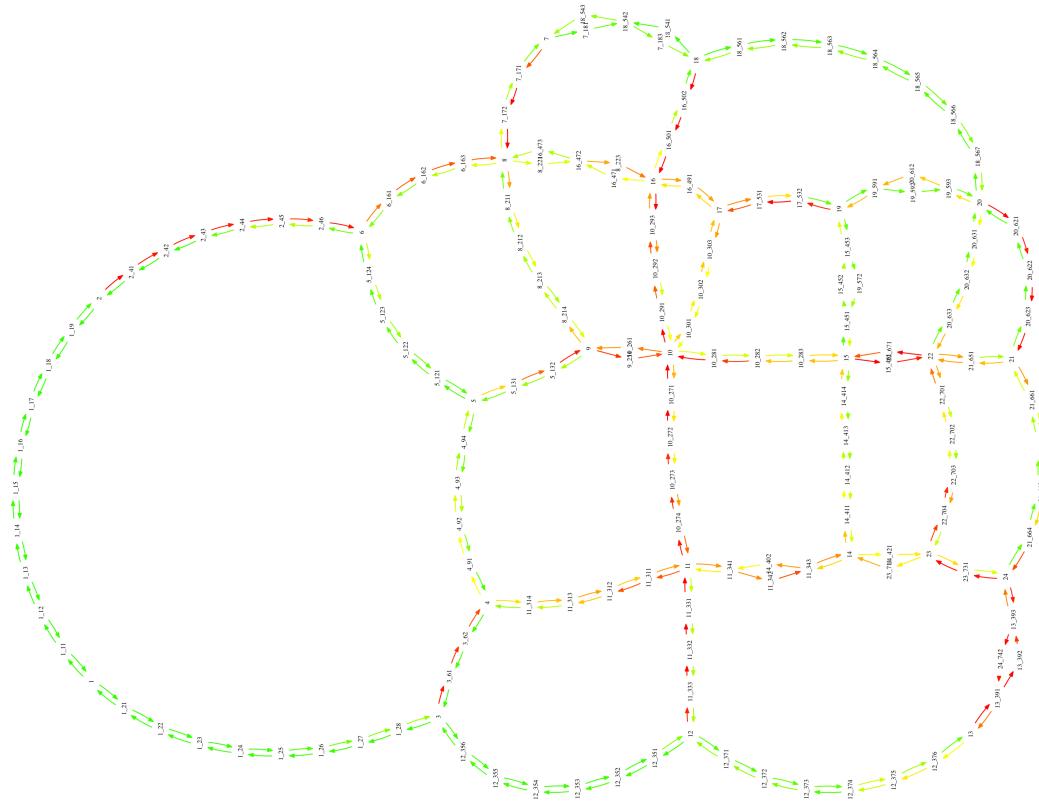


Rys. 3.3: Rozkład budynków na grafie miasta Sioux Falls

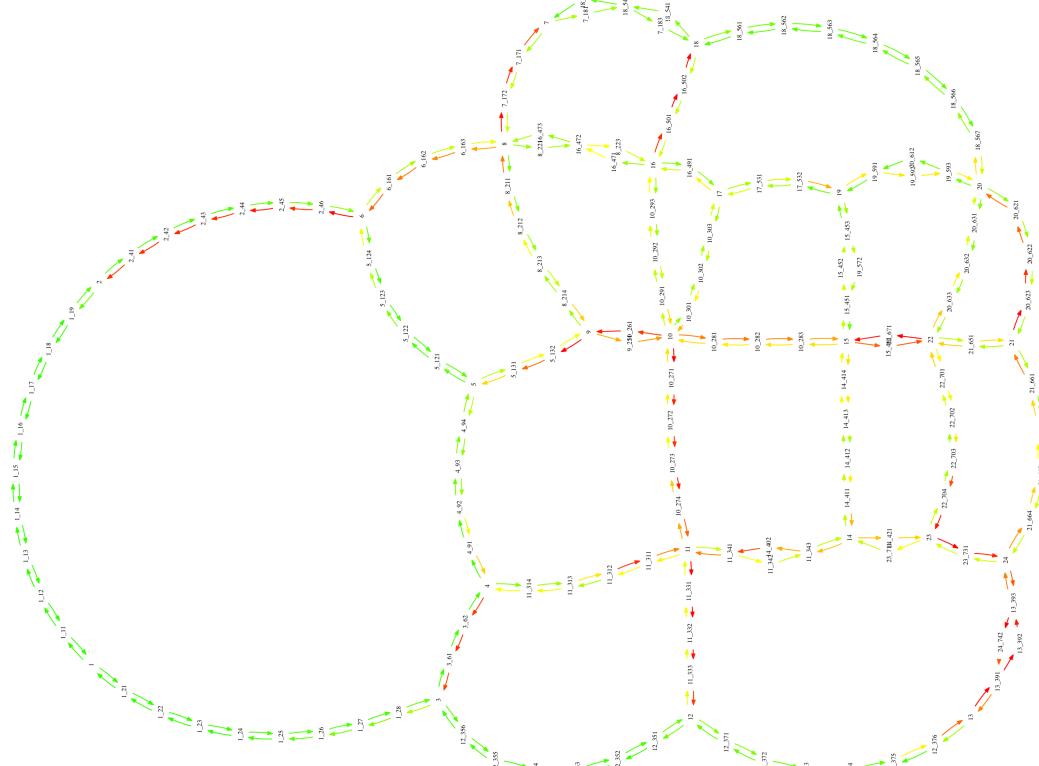
obrócony o  $90^\circ$  w lewo, dla zwiększenia jego czytelności. Natomiast na rysunku 3.3 zaprezentowano rozkład miejsc pracy, domostw i innych zakładów nałożonych na graf sieci drogowej miasta.

Na rysunkach 3.4 i 3.5 zaprezentowano ruch drogowy w najbardziej intensywnych godzinach dnia, tj. godzinach szczytu. Ruch jest przedstawiony jako natężenie ruchu na każdej krawędzi (ulicy), poprzez odniesienie go do możliwości przepustowości każdego węzła. Kolor zielony oznacza małe obciążenie, żółty średnie i czerwony - wysokie natężenie ruchu w tym miejscu. Rysunki zostały obrócone o  $90^\circ$  w lewo, dla zwiększenia ich czytelności.

### 3.2. OPIS BADANEGO MIASTA SIOUX FALLS



Rys. 3.4: Natężenie ruchu w mieście Sioux Falls w godzinach 6.00-7.00

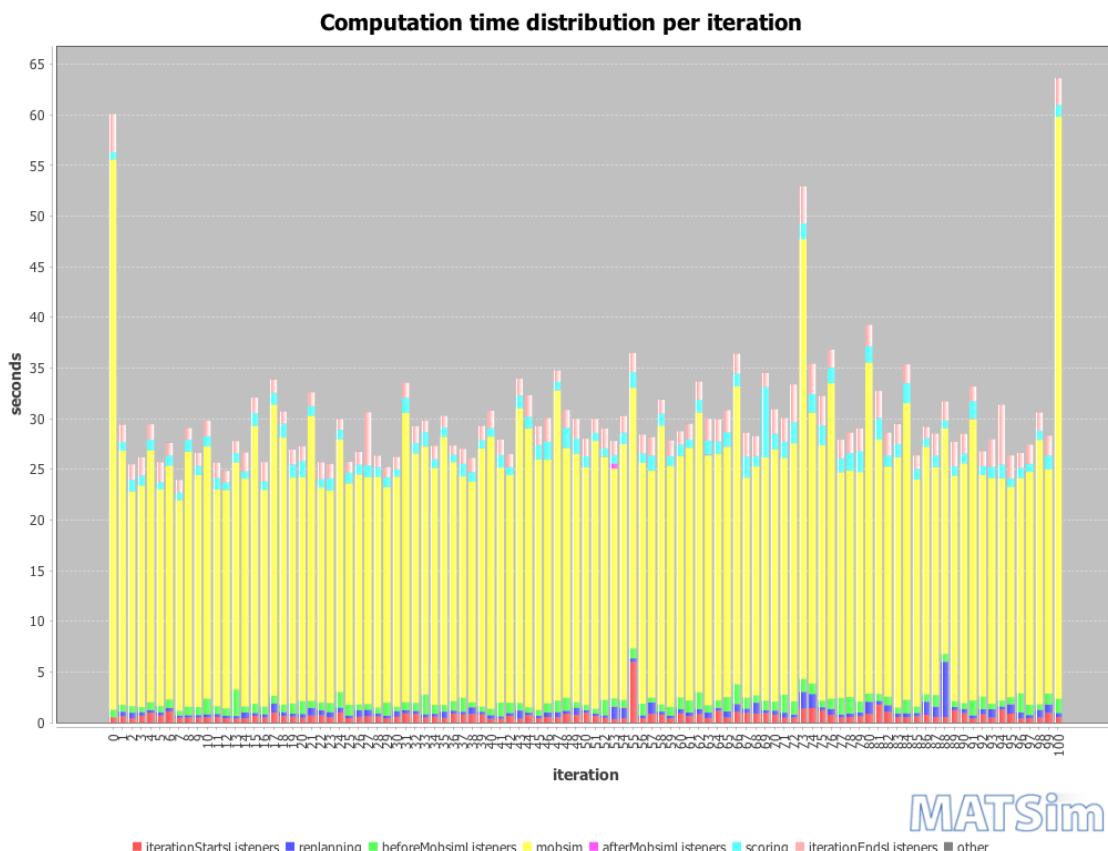


Rys. 3.5: Natężenie ruchu w mieście Sioux Falls w godzinach 16.00-17.00

### 3.3 Ustawienia symulatora transportu

Ważną kwestią przed realizacją samego zadania optymalizacji jest dobór jego ustawień. Część z nich jest oczywiście stała lub nie ma wpływu bezpośrednio na obliczenia. Kluczową rolę dla ostatecznego wyniku odgrywają jednak parametry samej symulacji.

Większość ustawień została niezmieniona, pochodzi więc od twórców przykładu Sioux Falls, przyblizonego w rozdziale 3.2. Symulator zawiera jednak ważny parametr ilości iteracji. Zgodnie z założeniami symulatora, podczas każdej kolejnej iteracji, celem agenta jest zwiększenie jego średniego wyniku. Dąży on zatem do optymalizacji swoich planów dnia względem warunków na drodze. Krok ten został już opisany w rozdziale 3.1.1. Przekłada się to bezpośrednio również na średni czas podróży każdego agenta. Twórcy zalecają stosowanie wysokich liczb iteracji, dla uzyskania jak najlepszych wyników. Operacje te są jednak czasochłonne. Na rysunku 3.6 przedstawiony został graf czasu uruchomienia symulacji jednej sieci dla stu iteracji. Podczas symulacji wykorzystywana była domyślna sieć miasta Sioux Falls.

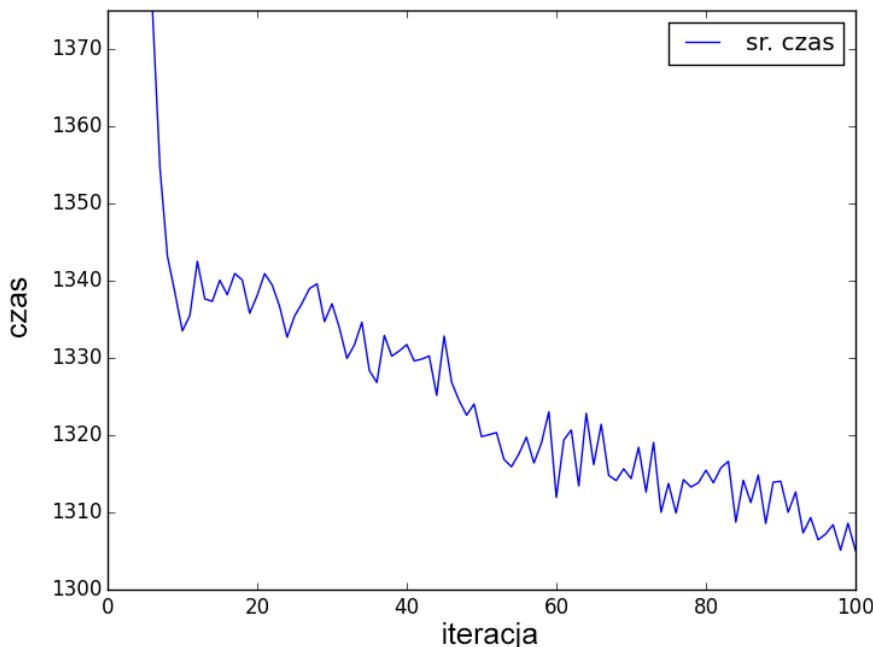


Rys. 3.6: Graf czasu trwania symulacji MATSim dla stu iteracji

Schemat etapów symulacji został przedstawiony w rozdziale 3.1.2. Poniżej przedstawiamy nazwy procesów z wykresu w odniesieniu do wcześniejszej objaśnionych etapów symulacji:

1. iterationStartListeners — initial demand,
2. beforeMobSimListeners, mobSim, afterMobSimListeners — execution ,
3. scoring — scoring,
4. replanning — replanning,
5. iterationEndsListeners — analyses.

Analizując wykres czasu trwania kolejnych iteracji, na rysunku 3.6, możemy również odczytać czas całej symulacji, który wyniósł dokładnie 52min. 43sek. W przypadku analizy wielu (setek) sieci, czas więc jest wyraźnie zbyt długi. Przeanalizowaliśmy wpływ ilości iteracji na średni czas przejazdu (rysunek 3.7). Średni wynik<sup>1</sup> uzyskany przez agentów został natomiast przedstawiony na rysunku 3.8.

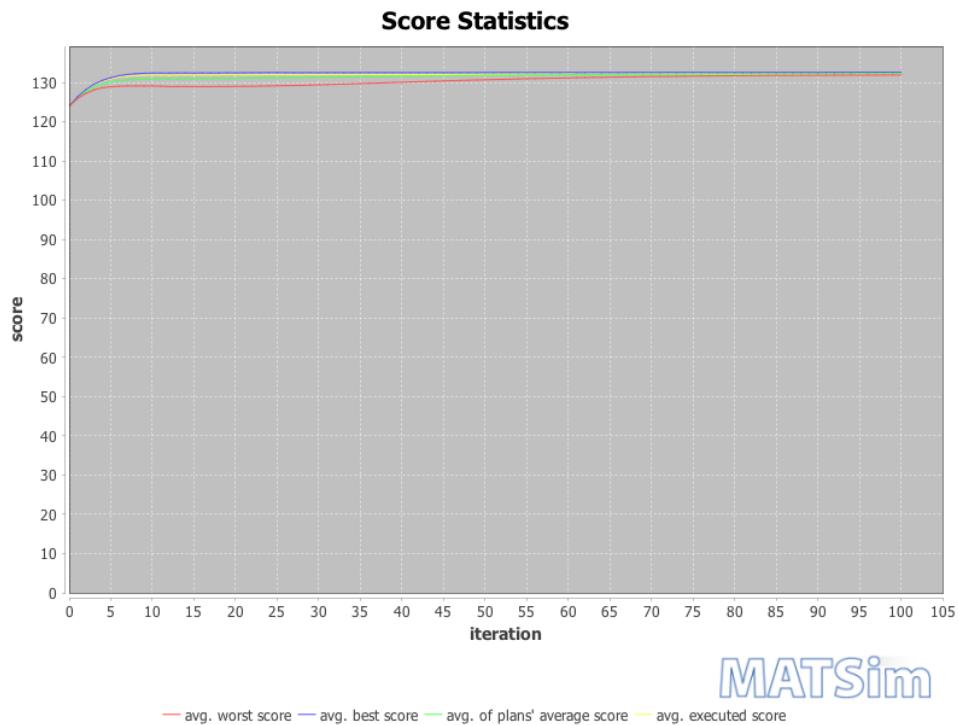


Rys. 3.7: Graf średniego czasu przejazdów dla stu iteracji

Na wykresach 3.7 i 3.8, widać, że wpływ iteracji, ma największe znaczenie w początkowych stadiach. W późniejszych iteracjach zmiana następuje dużo wolniej. Wiąże się to z wykorzystanym algorytmem występującym w fazie *replanning*. Ponadto analizując rysunek 3.6 można wnioskować, iż najbardziej czasochłonnym etapem jest etap realnej symulacji ruchu. W związku z tym, najlepszym sposobem na ograniczanie czasu potrzebnego do ukończenia obliczeń, jest zmniejszenie ilości iteracji w symulacji.

---

<sup>1</sup>ang. score



Rys. 3.8: Graf wyników agentów dla stu iteracji

Po analizie danych z rysunków 3.7 i 3.8, zdecydowano by w projekcie użyć 10 iteracji podczas analizy każdej sieci. Wartość ta optymalnie łączy zalety szybkiego spadku wartości, średnich czasów podróży oraz czasu potrzebnego na obliczenia.

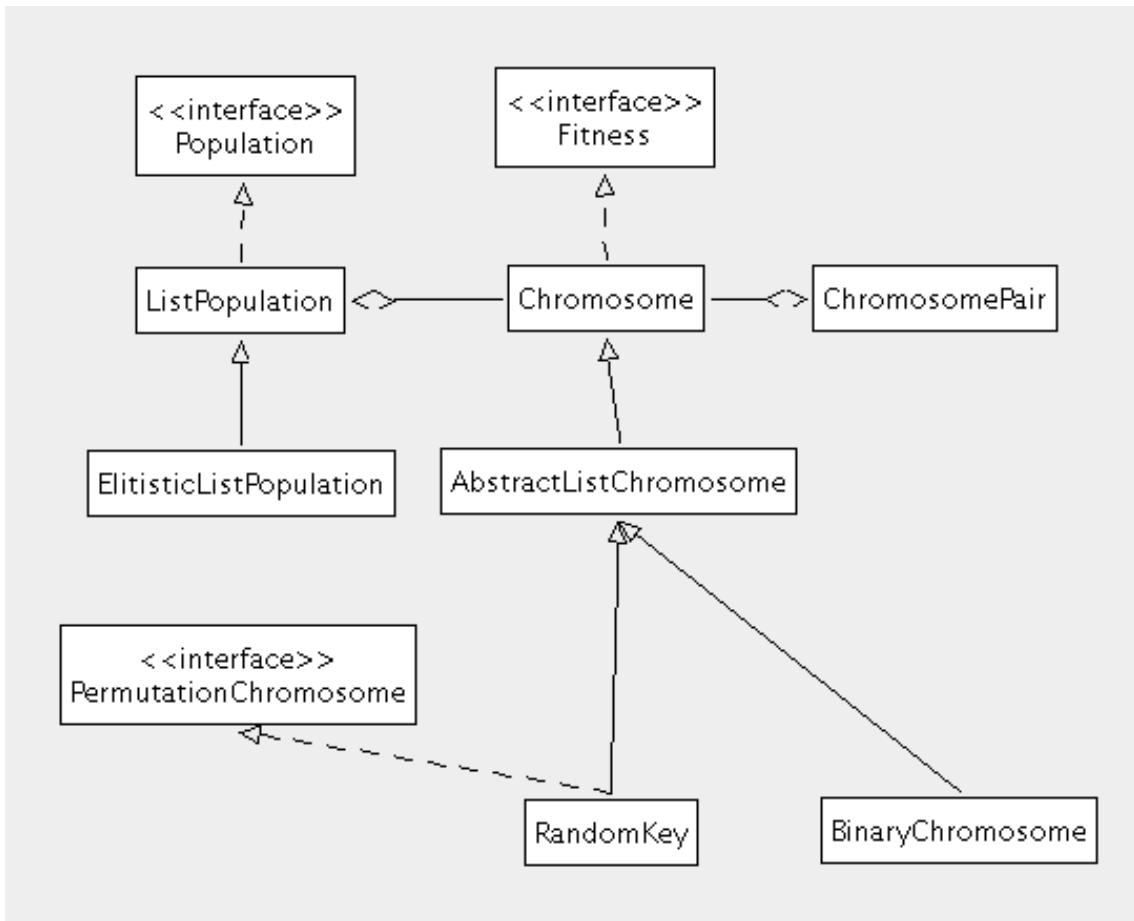
## 3.4 Algorytmy genetyczne

Projekt **The Apache Commons** jest tworzony przez *Apache Software Foundation*. Głównym celem projektu jest stworzenie wolnego oprogramowania do wielokrotnego użytku w języku *Java*. Projekt podzielony jest na trzy główne części: *proper*, *sandbox*, i *dormant* [19].

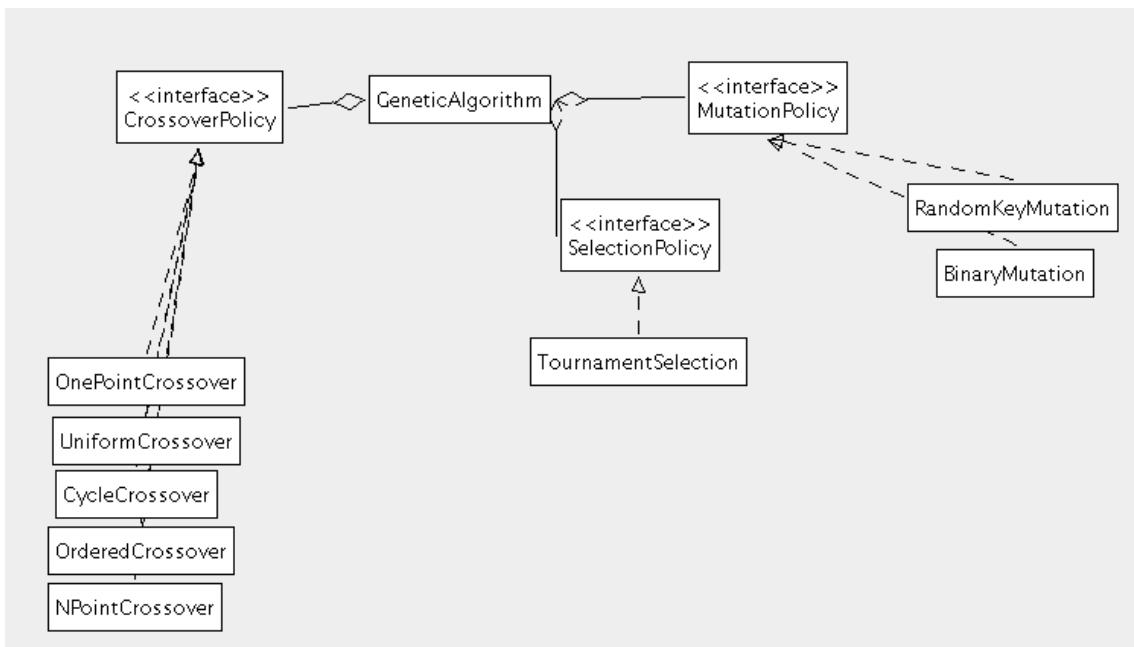
W przypadku głównej części *Apache Commons Proper* wyróżnia się wiele modułów różniących się funkcjonalnością i celem. *Apache Commons Math* jest modułem zapewniającym rozwiązywanie problemów głównie matematycznych i statystycznych. Znajduje się w nim implementacja podstawowej formy algorytmu genetycznego, którą rozszerzono w pracy.

Na rysunkach 3.9 i 3.10 zaprezentowane zostały wykorzystane w projekcie klasy z projektu *Apache Commons Math*.

### 3.4. ALGORYTMY GENETYCZNE



Rys. 3.9: Diagram klas pakietu Apache Math Genetics



Rys. 3.10: Diagram klas pakietu Apache Math Genetics

### 3.5 Obsługa grafów

Ponieważ moduł do wizualizacji rozwiązań *MATSim* nie spełniał oczekiwania zarówno pod względem wydajności, jak i stabilności zdecydowano się na stworzenie autorskiej implementacji. W tym celu wykorzystano projekt **NetworkX**. Jest to biblioteka wykonana w języku *Python*, stworzona z myślą o grafach i sieciach. Jest ona dostarczana jako darmowe oprogramowanie na licencji *BSD-new* [20]. Wybór biblioteki oparty był głównie na dostarczanych przez nią gotowych implementacjach, które w pełni pokrywały się z wymaganiami projektowymi.

### 3.6 Technologie i metodologie programistyczne

Użyte w pracy technologie programistyczne są poniekąd wymuszone przez języki, w jakich zostały stworzone wykorzystywane rozwiązania pomocnicze. W przypadku simulatora *MATSim* jest to **Java**. Język **Python** został wykorzystany głównie ze względu na wykorzystaną bibliotekę *NetworkX*, obsługującą grafy.

### 3.7 Wdrożenie

Ze względu na duże wymagania sprzętowe obliczeń, a zarazem ograniczoną przenośność rozwiązania z powodu skorzystania z języka *Python*, zdecydowano się na usprawnienie rozwiązania. Wykorzystując system *Linux Ubuntu* stworzono maszynę wirtualną, spełniającą wszystkie wymagania do uruchomienia aplikacji. Dzięki temu stało się możliwe wykorzystanie innych komputerów oprócz tego, na którym zostało stworzone rozwiązanie. Podczas badań wykorzystywany był system **Linux Ubuntu 12.04 LTS**[25].

### 3.8 System obliczeniowy

Korzystając z rozwiązania opisanego w 3.7, dzięki któremu projekt jest możliwy do zainstalowania na innych maszynach, do obliczeń wykorzystano zewnętrznego dostawcę mocy obliczeniowej. Przy wyborze decydującym czynnikiem była cena rozwiązania, co w przypadku chmury **Microsoft Azure** [26], pozwoliło na darmowe rozwiązanie. Do wyboru użytkownik posiada dość szeroką gamę konfiguracji, które może dostosować idealnie do swoich potrzeb. W przypadku poniższego projektu kluczowymi aspektami była ilość niezależnych wątków obliczeniowych. Z sekcji maszyn wirtualnych Linux, do projektu najlepiej nadawała się warstwa podstawowa, przeznaczona do wystąpień ogólnego

### 3.8. SYSTEM OBLICZENIOWY

---

zastosowania. Jest to ekonomiczna opcja dla obciążeń związanych z tworzeniem aplikacji, serwerów testowych i innych aplikacji, które nie wymagają równoważenia obciążień, automatycznego skalowania i maszyn wirtualnych korzystających z dużej ilości pamięci. Na rysunku 3.11 przedstawiamy dostępne rozwiązania. W pracy wykorzystywana została opcja A4.

WYSTĄPIENIE	RDZENIE	PAMIĘĆ RAM	ROZMIARY DYSKÓW	CENA
<b>A0</b>	<b>1</b>	<b>0.75 GB</b>	<b>20 GB</b>	€0.0135/godzina (~€10/mies.)
<b>A1</b>	<b>1</b>	<b>1.75 GB</b>	<b>40 GB</b>	€0.0328/godzina (~€25/mies.)
<b>A2</b>	<b>2</b>	<b>3.5 GB</b>	<b>60 GB</b>	€0.0656/godzina (~€49/mies.)
<b>A3</b>	<b>4</b>	<b>7 GB</b>	<b>120 GB</b>	€0.1311/godzina (~€98/mies.)
<b>A4</b>	<b>8</b>	<b>14 GB</b>	<b>240 GB</b>	€0.2622/godzina (~€196/mies.)

Rys. 3.11: Dostępne konfiguracje warstwy podstawowej chmury Microsoft Azure

# Rozdział 4

## Opis projektu

W niniejszym rozdziale przedstawiono aspekty teoretyczne i praktyczne wykonanego rozwiązania. Omówione zostają również parametry wykorzystane podczas badań wraz z ich wartościami. Na zakończenie przedstawione zostają wyniki optymalizacji przykładowej sieci. Rezultaty zawierają krótkie omówienie i analizę.

### 4.1 Obsługa projektu

Ponieważ przeprowadzane przez projekt obliczenia wymagają wiele czasu, zdecydowano się na pominięcie interfejsu użytkownika przy projektowaniu aplikacji. Całość jest obsługiwana przez plik konfiguracyjny, który zostaje wczytany na początku działania programu i za jego pomocą kontrolowany jest przebieg obliczeń. Pomimo dwóch osobnych technologii, w których został wykonany projekt, są one od siebie zależne. Całość jest obsługiwana przez projekt w *Java*, skrypty w języku *Python* jedynie wspierają niektóre procesy. Przykładowy plik konfiguracyjny dla projektu z opisem jego funkcji przedstawiono na listingu 4.1.

```
<?xml version="1.0" encoding="UTF-8"?>
<config>
    <project>
        <name>siouxfalls</name>
        <output-dir>../output/</output-dir>
        <threads>4</threads>
        <log-level>INFO</log-level>
        <python-path>/usr/local/bin/python</python-path>
        <python-main>../python/ms/call_center.py</python-main>
        <java-path>/usr/bin/java</java-path>
        <matsim-jar>../matsim/matsim-r31927mod.jar</matsim-jar>
        <matsim-xmx>2g</matsim-xmx>
    </project>
    <scenario>
        <config>../scenarios/siouxfalls/config.xml</config>
        <network>../scenarios/siouxfalls/network.xml</network>
        <population>../scenarios/siouxfalls/population.xml</population>
```

```
<facilities>../scenarios/siouxfalls/facilities.xml</facilities>
<iterations>9</iterations>
</scenario>
<genetics>
  <population-size>24</population-size>
  <max-generations>200</max-generations>
  <elitism-rate>2</elitism-rate>
  <crossover-rate>1.0</crossover-rate>
  <mutation-rate>0.8</mutation-rate>
  <tournament-arity>4</tournament-arity>
</genetics>
</config>
```

Listing 4.1: Plik konfiguracyjny projektu

Analizując listing 4.1 można wyróżnić trzy podstawowe grupy konfiguracyjne:

- project,
- scenario,
- genetics.

Grupa *project* odpowiada za główne ustawienia całego projektu, w *scenario* znajdują się ustawienia dotyczące symulacji przeprowadzanej przez MATSim, natomiast sekcja *genetics* zawiera ustawienia dotyczące algorytmu genetycznego.

Poniżej zostają krótko przybliżone kolejne opcje dostępne w grupie *project*:

- *name* — nazwa projektu, używana jako katalog wyjściowy,
- *output dir* — katalog, gdzie zapisujemy wyniki,
- *threads* — ilość wątków, które mają być użyte podczas obliczeń,
- *log level* — poziom logowania Log4J<sup>1</sup>,
- *python path* — ścieżka instalacji Pythona,
- *python main* — folder ze skryptami pomocniczymi,
- *java-path* — ścieżka instalacji Javy,
- *matsim-jar* — ścieżka do biblioteki MATSim,
- *matsim-xmx* — maksymalna pamięć RAM dostępna dla symulatora MATSim.

Kolejno, zostają omówione opcje sekcji *scenario*:

- *config* — ścieżka dostępu pliku konfiguracyjnego scenariusz MATSim,

<sup>1</sup>zewnętrzna biblioteka do logowania, dostępne poziomy: DEBUG, INFO, WARN, ERROR i FATAL

- *network* — scieżka dostępu pliku z siecią wejściową scenariusza,
- *population* — scieżka dostępu pliku z populacją scenariusza,
- *facilities* — scieżka dostępu pliku z budynkami scenariusza,
- *iterations* — ilość iteracji symulacji MATSimu.

Na zakończenie przedstawione zostają opcje grupy *genetics*:

- *population size* — rozmiar populacji,
- *max generations* — ilość testowanych generacji (warunek stopu),
- *elitism rate* — ilość najlepszych chromosomów biorących udział w kolejnej iteracji,
- *crossover rate* — szansa na krzyżowanie osobników z poprzedniej populacji przed dodaniem ich do kolejnej generacji,
- *mutation rate* — szansa na mutację pojedynczego genu wybranych osobników,
- *tournament rate* — ilość osobników biorących udział w turnieju.

## 4.2 Ustawienia projektu wykorzystane podczas badań

Podczas badań wykorzystane zostały ustawienia algorytmu genetycznego zgodne z listingu 4.2. Wartości były dobrane na podstawie doświadczenia nabytego w trakcie studiów literaturowych.

```
<genetics>
    <population-size>24</population-size>
    <max-generations>200</max-generations>
    <elitism-rate>2</elitism-rate>
    <crossover-rate>1.0</crossover-rate>
    <mutation-rate>0.8</mutation-rate>
    <tournament-arity>4</tournament-arity>
</genetics>
```

Listing 4.2: Ustawienia algorytmu genetycznego podczas badań

Poniżej znajduje się krótkie omówienie opcji sekcji *genetics* oraz wartości poszczególnych ustawień wykorzystanych w projekcie, przedstawionych na listingu 4.2:

- *population size* - 24 - Rozmiar populacji został dobrany do wielokrotności dostępnych wątków na serwerze. Ponieważ dostępne było 8 rdzeni obliczeniowych, wielokrotność pozwalała na zmaksymalizowanie liczby równoległych symulacji MATSim podczas pojedynczej generacji.

#### 4.3. WYNIKI UZYSKANE PODCZAS BADAŃ

---

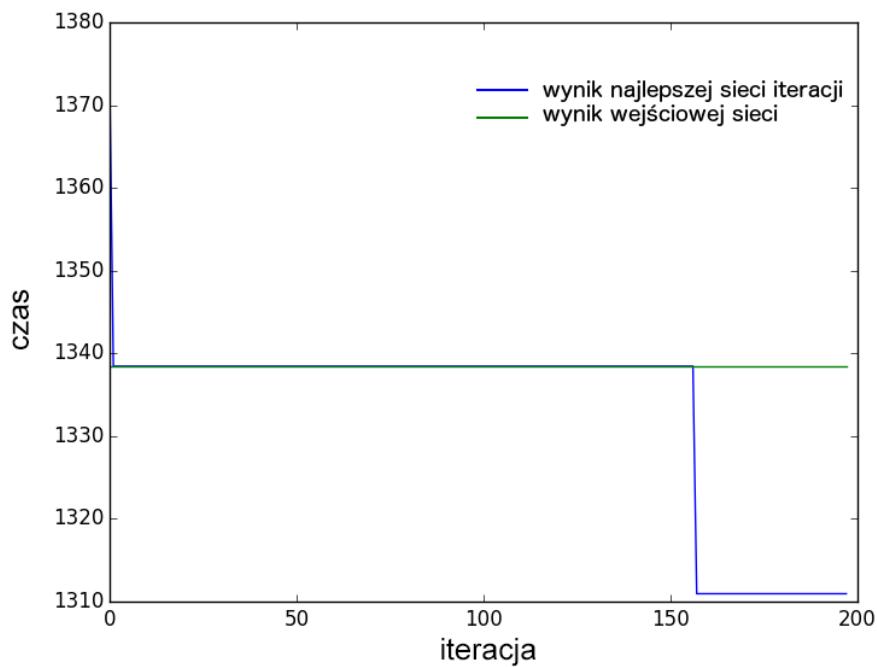
- *max generations* - 200 - Warunek stopu był przede wszystkim motywowany ograniczeniem czasowym obliczeń. Przy liczbie 200 generacji spodziewane obliczenia na serwerze miały zakończyć się w przeciągu 48 godzin.
- *elitism rate* - 2 - Liczba kopiowanych najlepszych rozwiązań do kolejnej generacji była zwiększała do dwóch z powodu większego rozmiaru populacji (24) i wybranej metody selekcji osobników.
- *crossover rate* - 1.0 - Szansa na krzyżowanie osobników z poprzedniej populacji przed dodaniem ich do kolejnej generacji została ustalona na 1, by mieć pewność, że zostaną stworzeni nowi osobnicy.
- *mutation rate* - 0.8 - Szansa na mutację pojedynczego genu wybranych osobników została ustalona na 0.8 ze względu na dużą przestrzeń przeszukiwań rozwiązań. Takie ustalenie pozwalało maksymalizować szanse znalezienia nowych ekstremów lokalnych.
- *tournament rate* - 4 - Ilość osobników biorących udział w turnieju została zwiększała proporcjonalnie do wielkości populacji. Wciąż, liczba ta stanowi tylko 15% z całej generacji.

### 4.3 Wyniki uzyskane podczas badań

Wykres przedstawiający zestawienie wyniku najlepszej sieci wyłonionej w danej iteracji, do wyniku sieci wejściowej przedstawiony został na rysunku 4.1. Jego analiza pokazuje, iż bardzo długo najlepsze rozwiązania z zamkniętymi jakimkolwiek węzłami sieci drogowej uzyskiwały gorsze wyniki globalne niż sieć drogowa z wszystkimi ulicami dostępnymi. Szczęśliwie po około 150 iteracjach zostało odnalezione minimum, w którym zamknięcie pewnych ulic powodowało uzyskanie lepszego wyniku.

Ponieważ w niniejszym projekcie wykorzystany został elitarny model populacji algorytmu genetycznego, powyższy wykres nie przedstawia praktycznie żadnych zmian w populacji, która została ulepszona. Pojedyncze rozwiązanie, które okazało się najlepszym wynikiem badań posiada jednak mutacje, które przedstawiają ciekawą wariację tego rozwiązania. Wyniki wszystkich chromosomów były zachowywane w bazie danych, dzięki czemu możliwe jest przedstawienie wszystkich rozwiązań spełniających założenia projektowe.

Najlepsze wyniki uzyskane podczas badań przedstawione zostały w tabeli 4.1. Znajdują się tutaj wszystkie sieci drogowe, które uzyskały wynik lepszy od sieci wejściowej, to jest 1338.4505528474617. **Od teraz, sieci te będą nazywane zgodnie z ich**



Rys. 4.1: Wykres prezentujący wynik najlepszego osobnika w danej iteracji w odniesieniu do wyniku uzyskanego na sieci wejściowej

**numerem identyfikacyjnym podanym w pierwszej kolumnie.** Reprezentacja binarna opisuje zamknięte ulice w grafie. Kolejność ulic reprezentowana przez ciąg binarny jest zawsze taka sama. Została ona ustalona przez algorytm wczytywania grafu w bibliotece NetworkX (rozdział 3.5) i taka reprezentacja daje mało informacji o rzeczywistym wyglądzie danej sieci drogowej. Kolumna *wynik sieci* przedstawia średni czas przejazdu agentów w dziesiątej iteracji symulacji MATSim, czyli badany przez nas wynik.

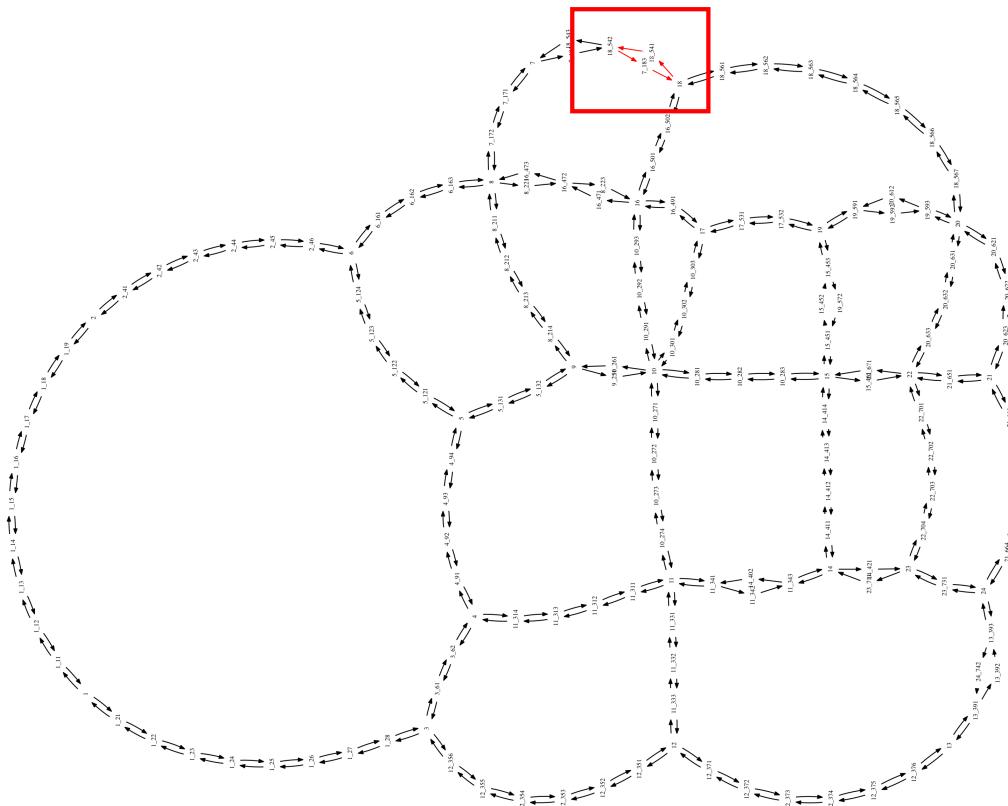
#### 4.3. WYNIKI UZYSKANE PODCZAS BADAŃ

---

Tablica 4.1: Tabelaryczna reprezentacja otrzymanych najlepszych sieci drogowych

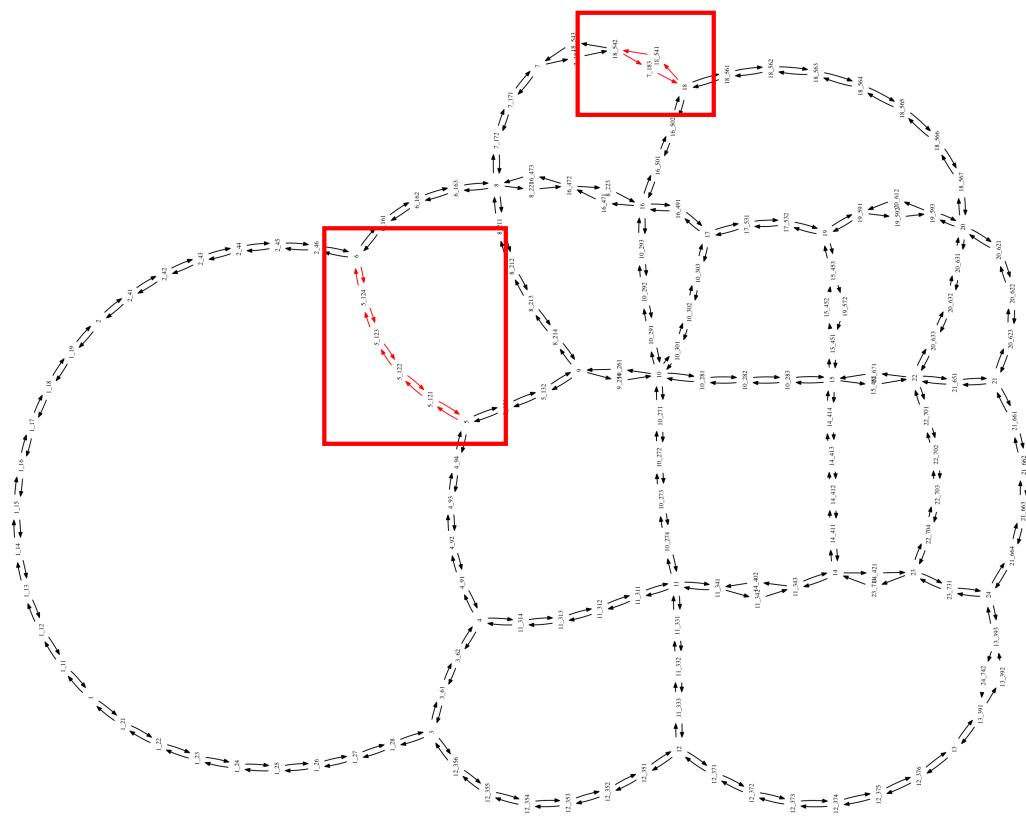
ID	Reprezentacja binarna	Wynik sieci
1	0111 11	1310.95255617644
2	011 11	1312.64143383664
3	011 11	1312.73299250981
4	011 11	1313.75345975508
5	011 11101111101	1318.77194744977
6	011 1101111111	1320.54353227916
7	011 110110111	1322.64708120319
8	011 1101111111	1323.53190464867
9	011 1110111110	1325.07095470218
10	011 1101111111	1327.94727737487
11	011 110111101	1329.46298894305
12	011 1101111111	1332.87335631911
13	011 11101111011	1334.28138152419
14	011 111011011111	1334.48972773749
15	011 1101111111	1335.74516109856
16	011 110111010	1335.96306027821
17	011 1101111111	1336.65051123529

Na rysunkach 4.2 - 4.18 prezentowane są grafy uzyskanych sieci drogowych, wizualizacja rozwiązań wymienionych w tabeli 4.1. Zostały one wymienione kolejno oraz zostały oznaczone odpowiednim numerem identyfikacyjnym. **W celu uproszczenia odnajdowania usuniętych węzłów zostały one zaznaczone czerwonymi prostokątami.** Usunięte węzły oznaczone są kolorem czerwonym. W niektórych przypadkach wycięte węzły są trudno widoczne, z powodu nikłej długości strzałki. Dotyczy to przede wszystkim rysunków: 4.6, 4.8, 4.10, 4.11, 4.12, 4.13, 4.14, 4.15, 4.17. Tak, jak w poprzednich przypadkach, rysunki przedstawiające sieci drogowe zostały obrócone o  $90^\circ$  w lewo.

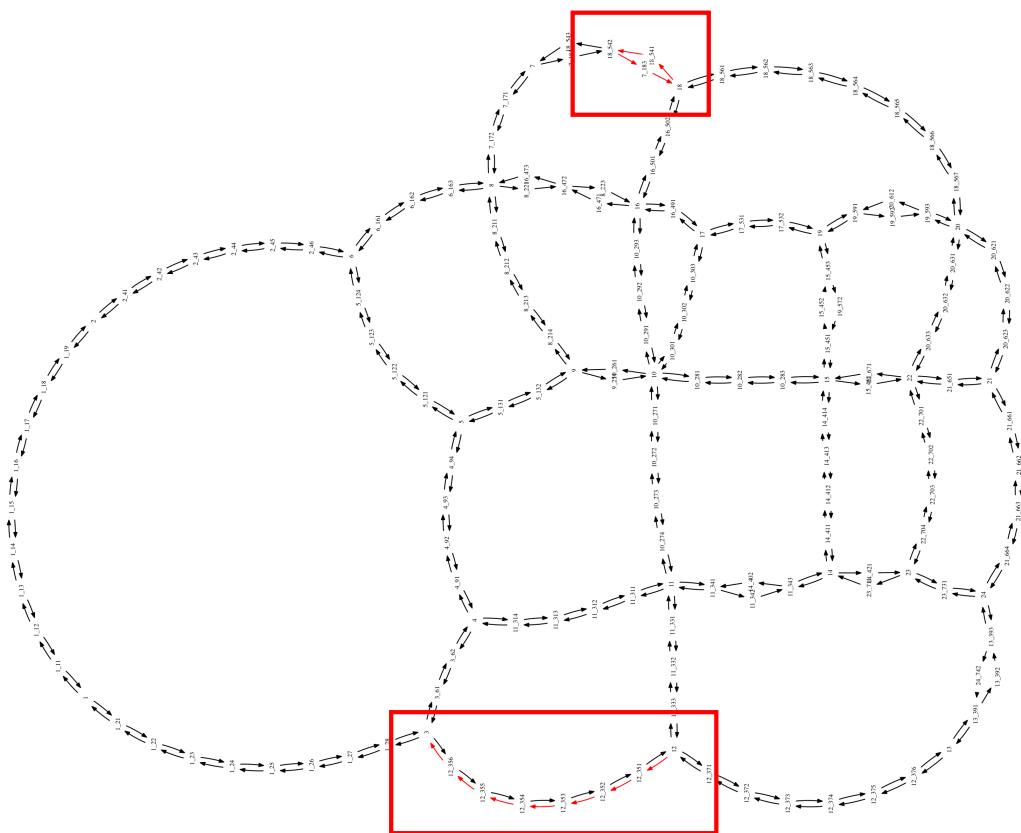


Rys. 4.2: Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązanie nr 1

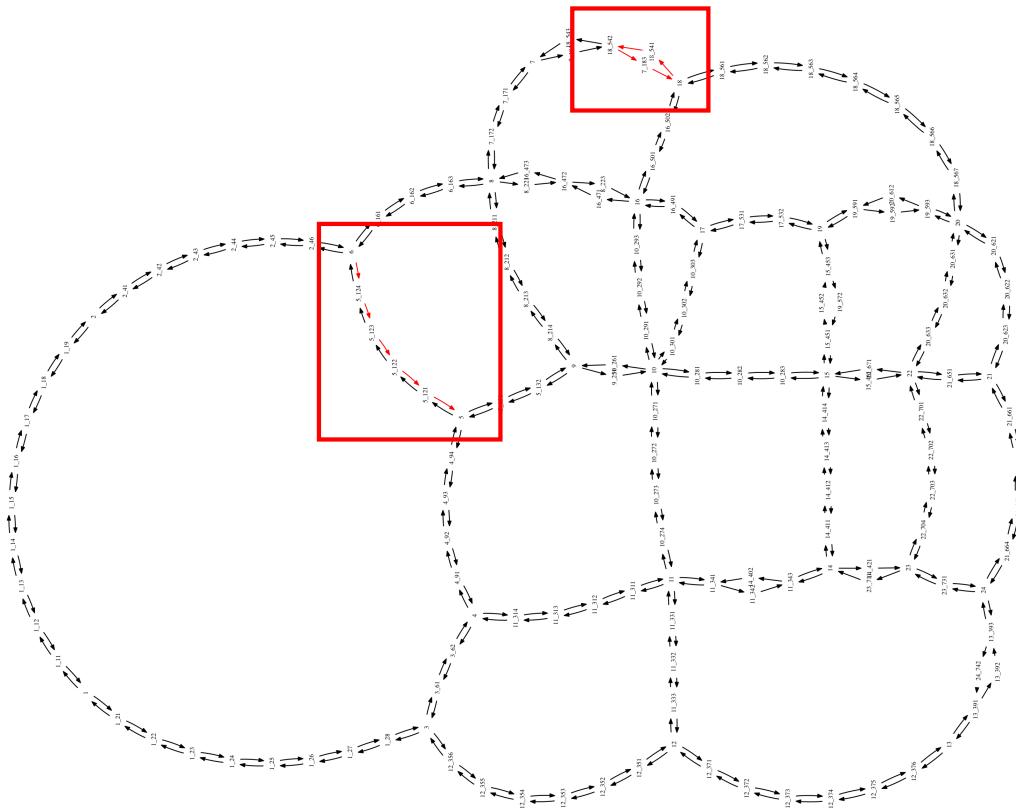
#### 4.3. WYNIKI UZYSKANE PODCZAS BADAŃ



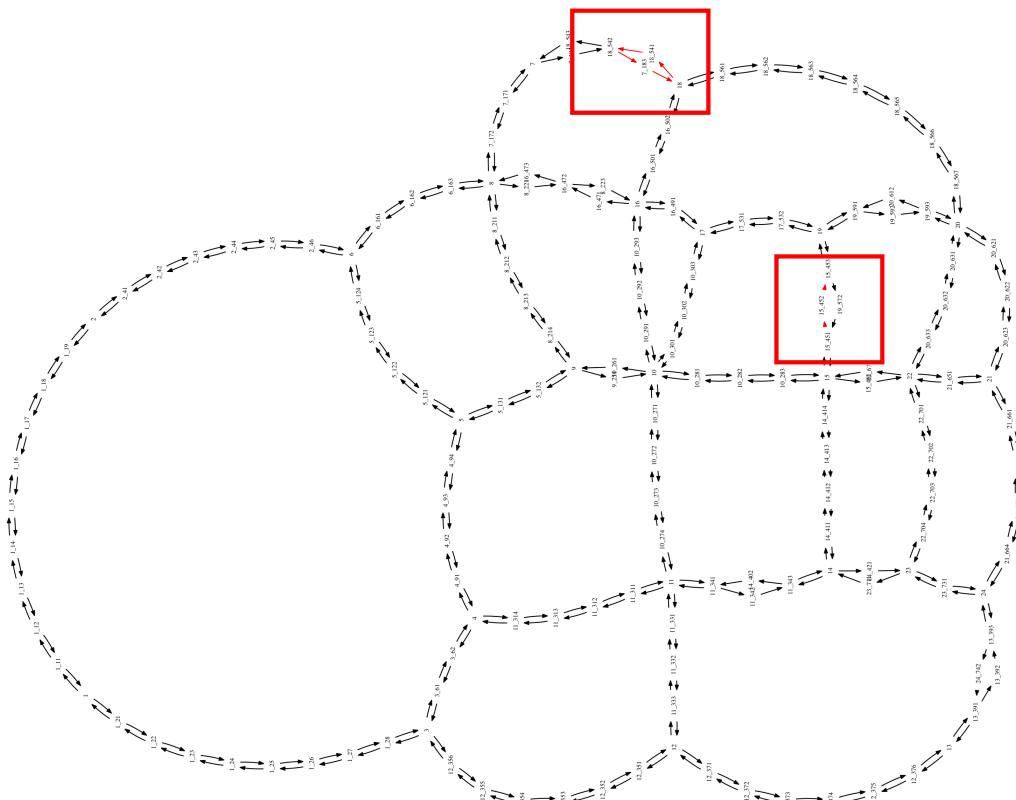
Rys. 4.3: Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązańe nr 2



Rys. 4.4: Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązańe nr 3

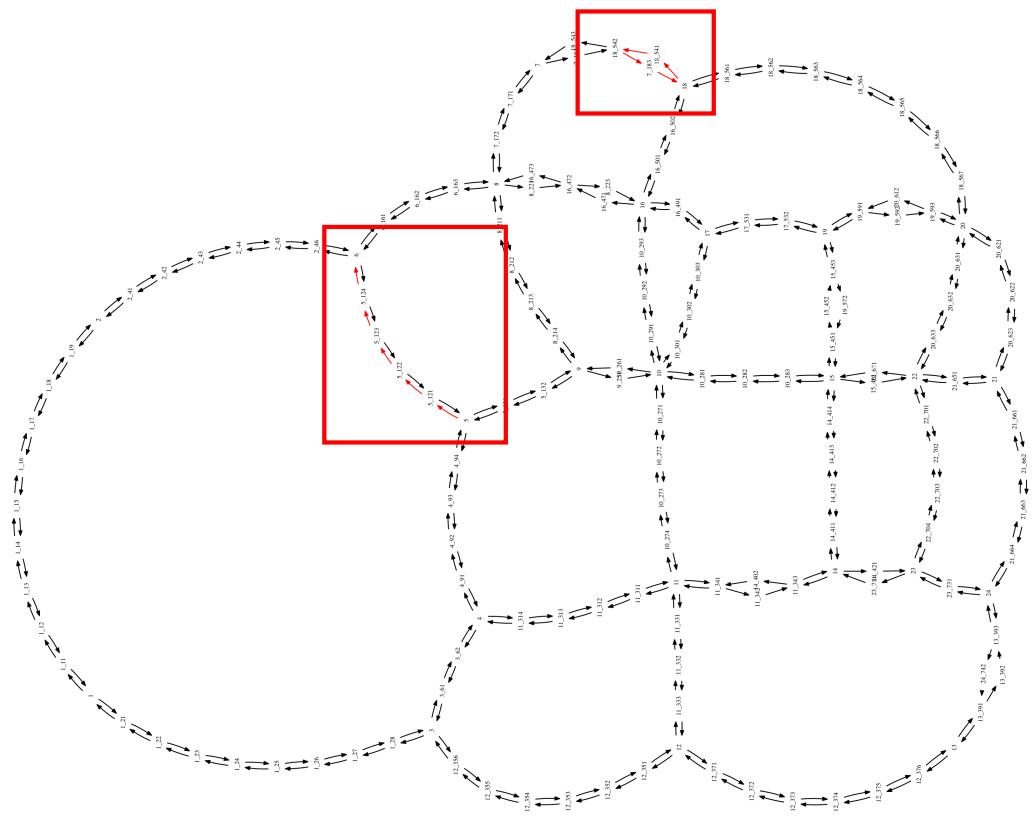


Rys. 4.5: Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązańe nr 4

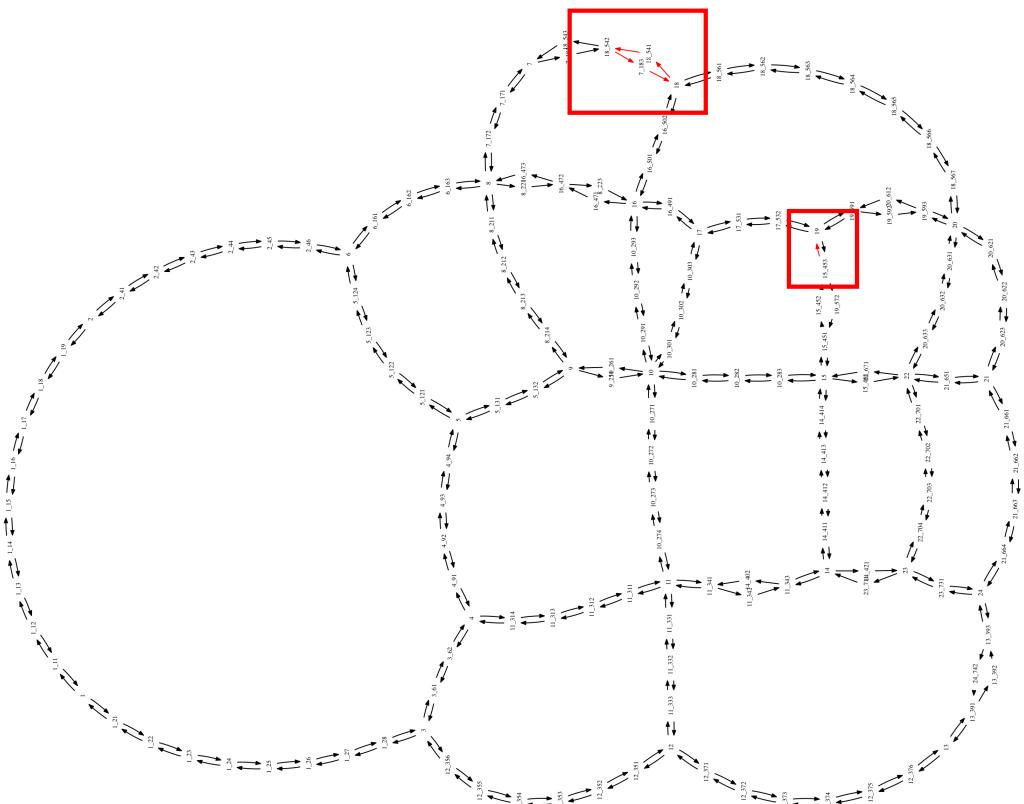


Rys. 4.6: Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązańe nr 5

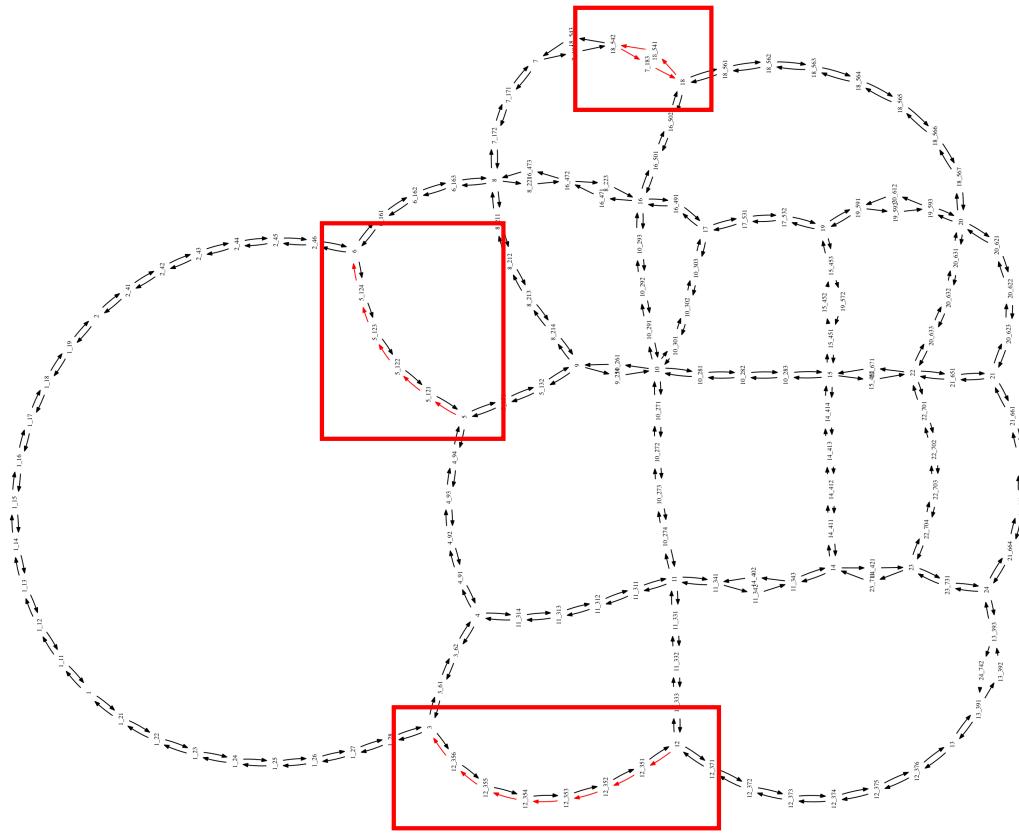
#### 4.3. WYNIKI UZYSKANE PODCZAS BADAŃ



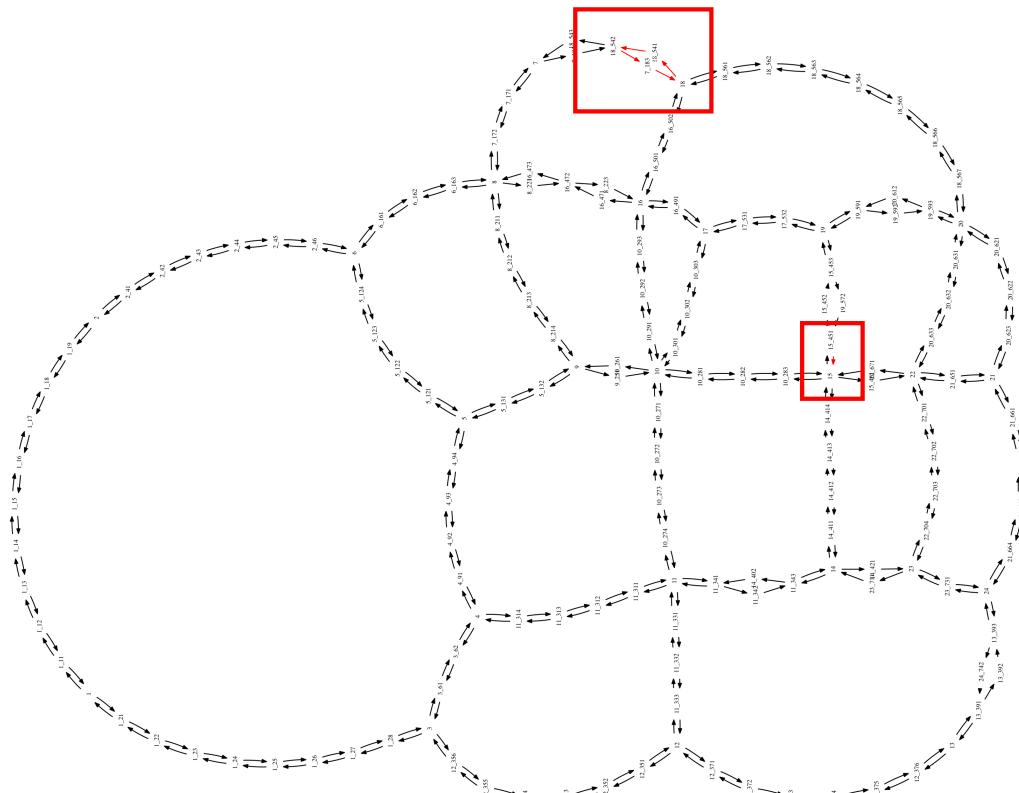
Rys. 4.7: Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązańe nr 6



Rys. 4.8: Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązańie nr 7

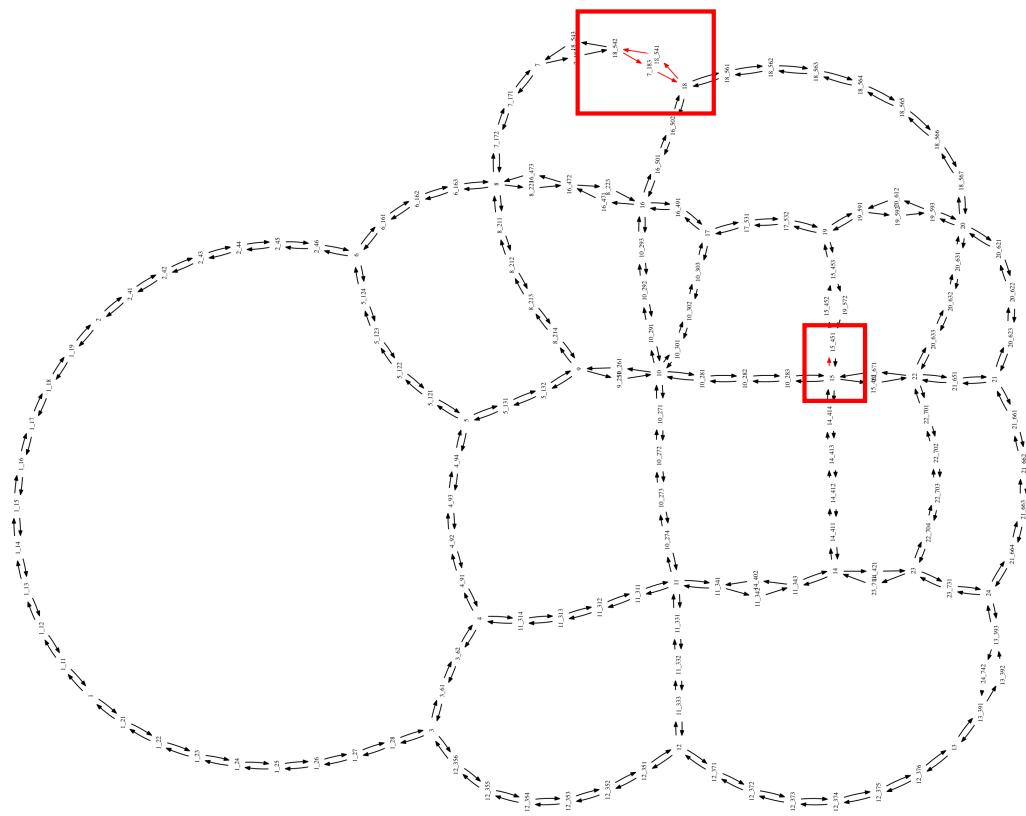


Rys. 4.9: Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązańe nr 8

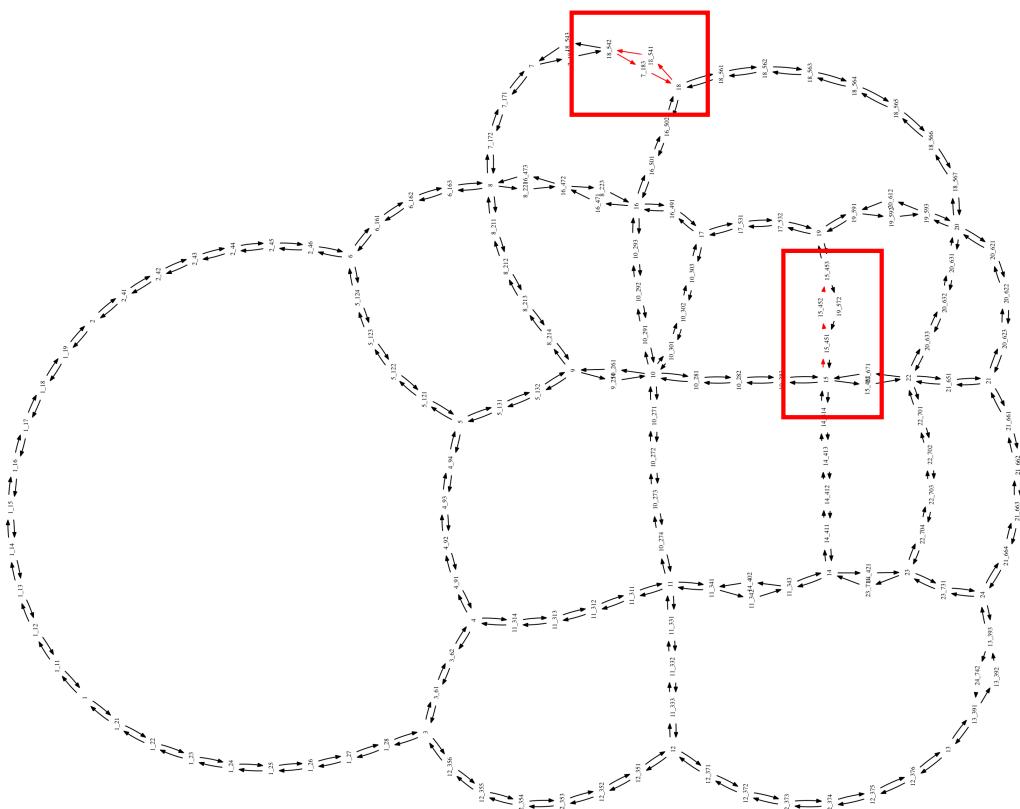


Rys. 4.10: Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązańe nr 9

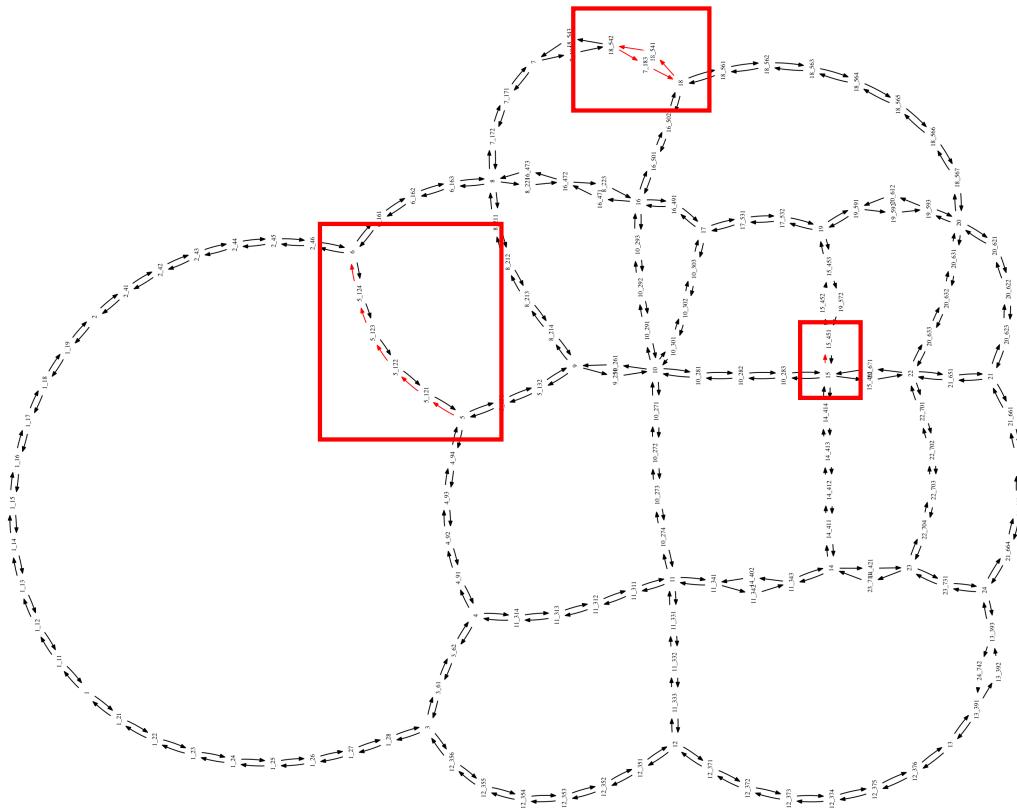
#### 4.3. WYNIKI UZYSKANE PODCZAS BADAŃ



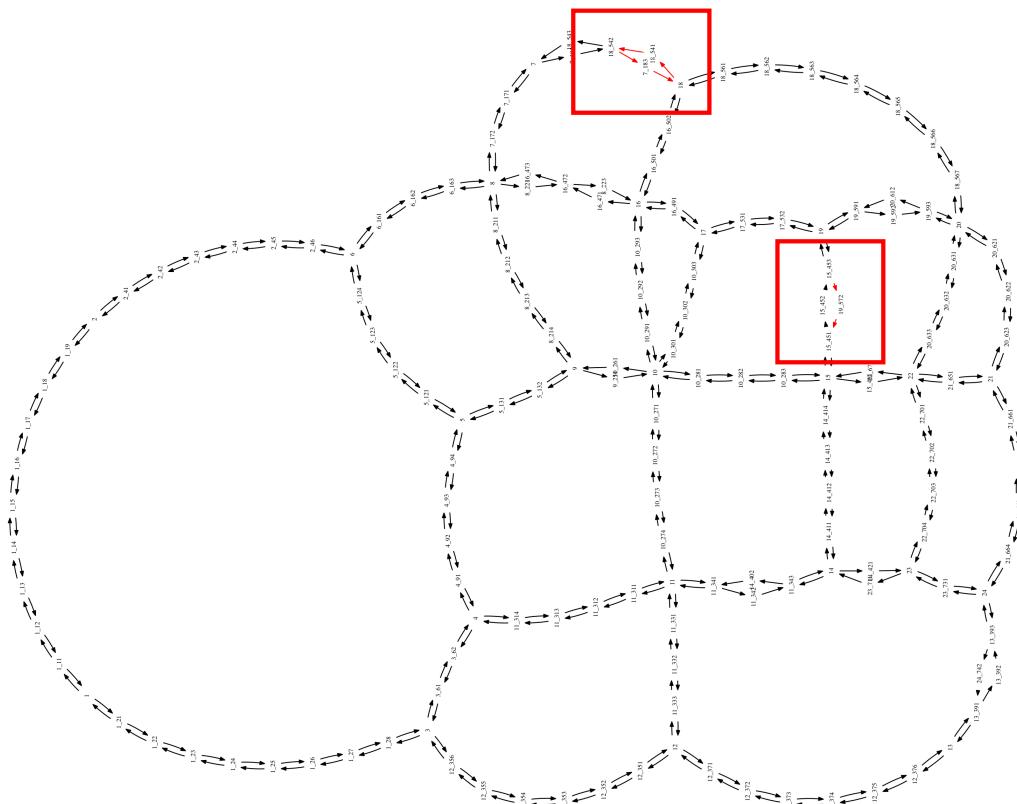
Rys. 4.11: Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązańe nr 10



Rys. 4.12: Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązańe nr 11

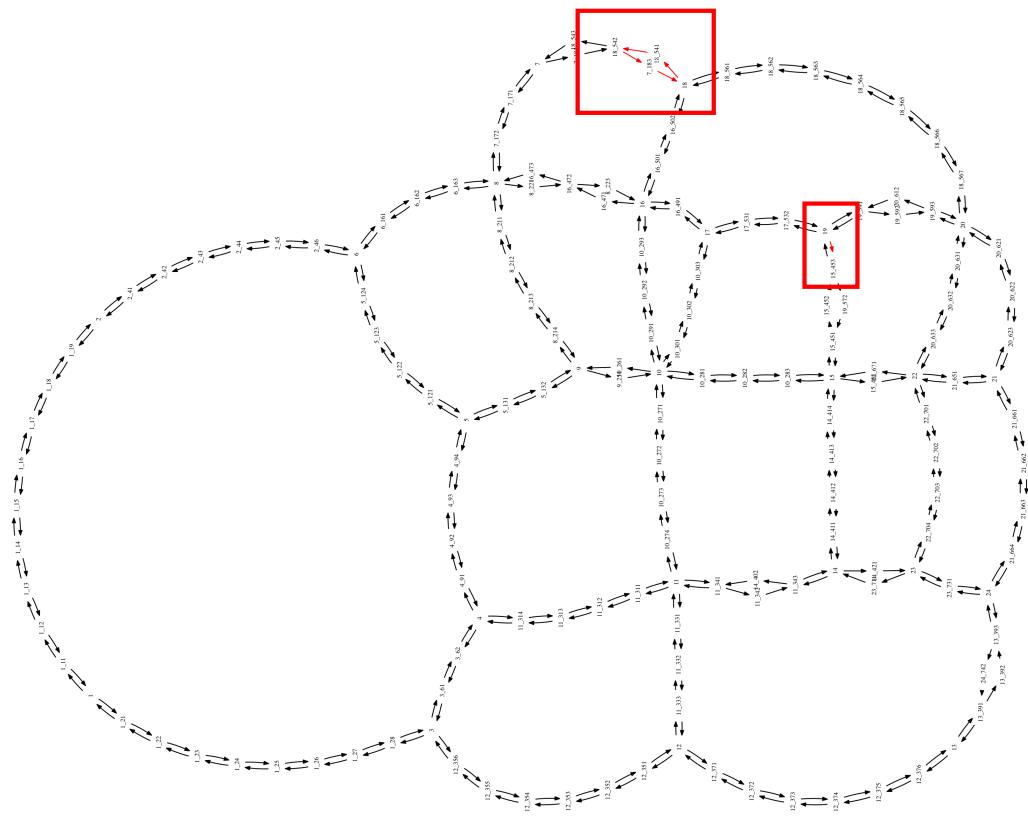


Rys. 4.13: Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązańe nr 12

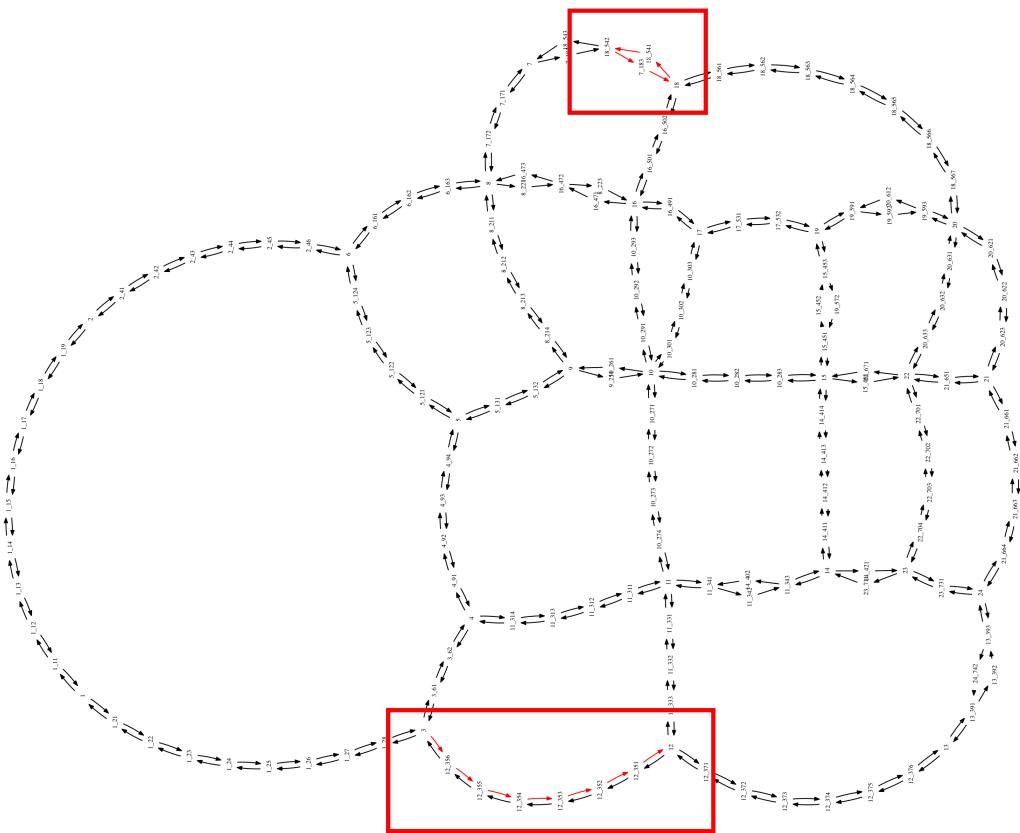


Rys. 4.14: Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązańe nr 13

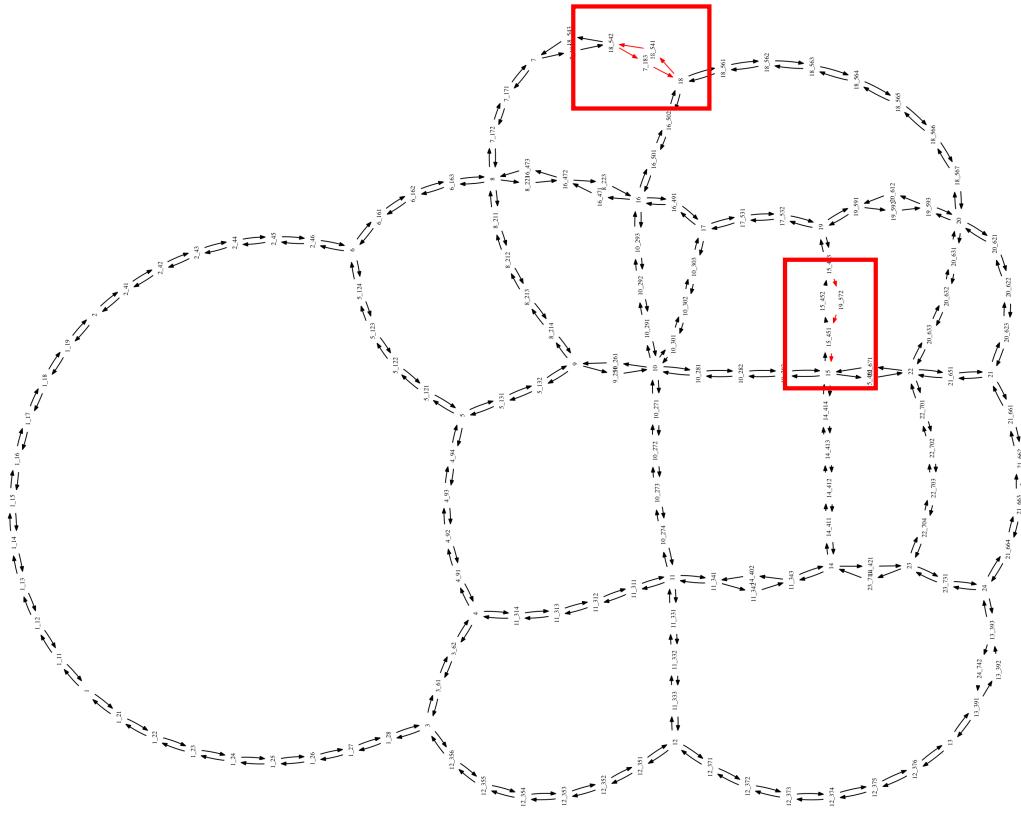
#### 4.3. WYNIKI UZYSKANE PODCZAS BADAŃ



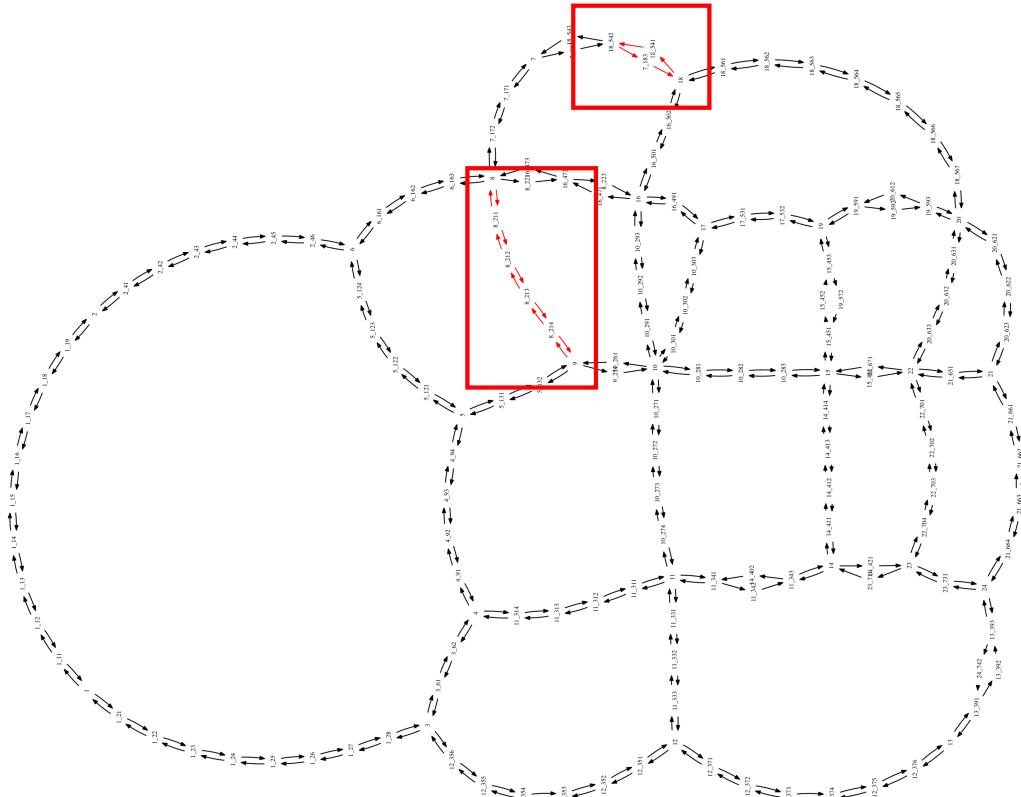
Rys. 4.15: Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązańe nr 14



Rys. 4.16: Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązańe nr 15



Rys. 4.17: Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązańe nr 16

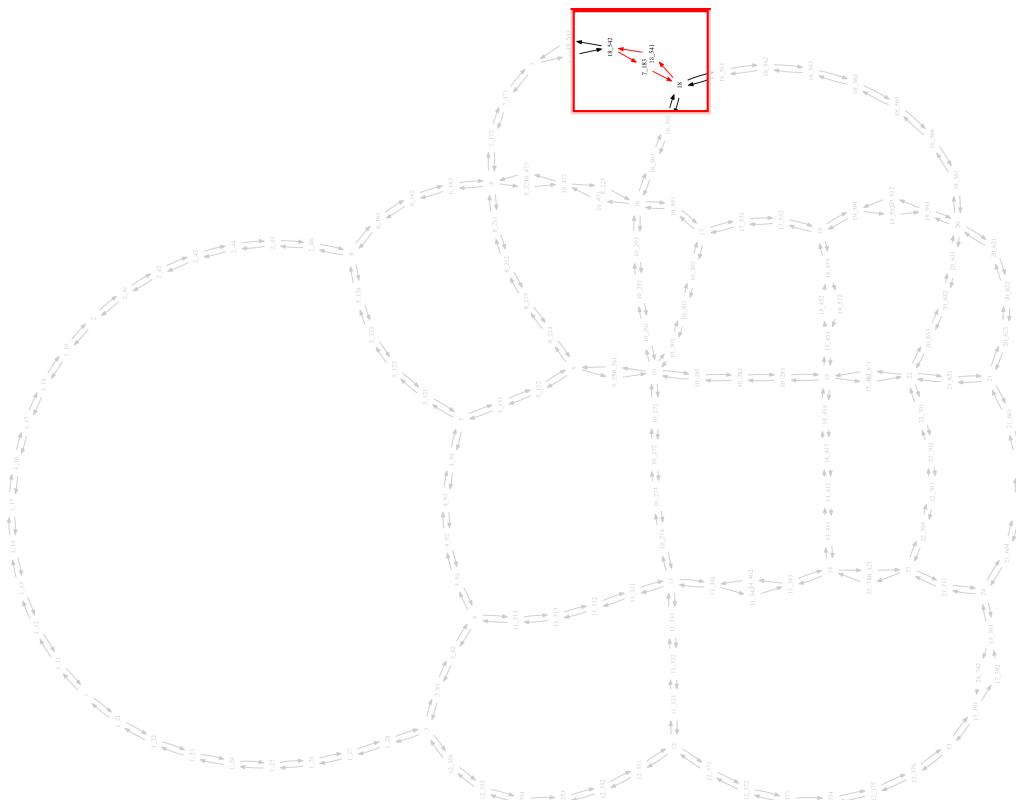


Rys. 4.18: Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązańe nr 17

## 4.4 Analiza uzyskanych wyników

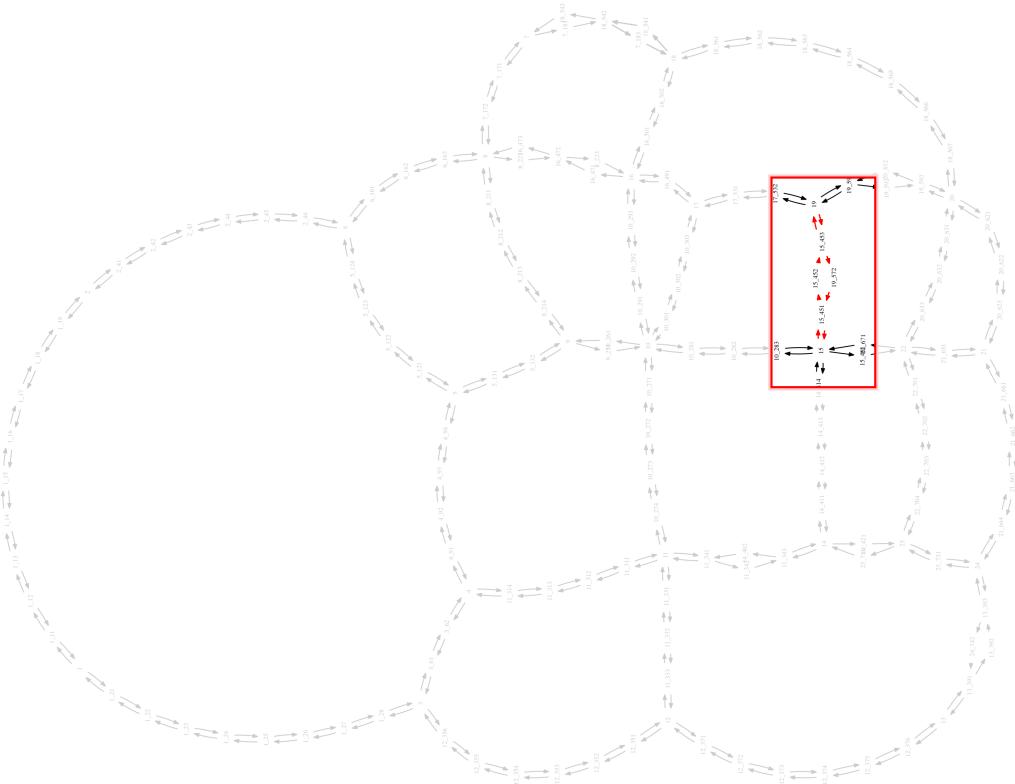
Pierwszym krokiem, który pomaga w analizie otrzymanych wyników jest ich zgrupowanie. Dość intuicyjnym jest grupowanie w zbiory zamkające podobne obszary (węzły). Wyniki należy interpretować z uwzględnieniem natężenia ruchu panującego w mieście oraz rozkładu budynków. Informacje te zostały przybliżone w rozdziale 3.2. Natężenie ruchu prezentowane jest na rysunkach 3.4 i 3.5, natomiast rozkład budynków znajduje się na rysunku 3.3.

Na pierwszy rzut oka widać wyraźną zbieżność w jednym rejonie. Niestety, choć zdecydowanie musi mieć on wpływ na poprawę czasu symulacji, nie wydaje się on punktem „strategicznym” komunikacji w mieście. Mowa oczywiście o zamknięciu węzłów między 18 i 18\_542. Przedstawiamy zaznaczony fragment na rysunku 4.19, obróconym o  $90^{\circ}$  w lewo. Analizując ten fragment pod kątem rozkładu budynków w mieście, można zauważać duże skupienie w pobliżu tego węzła. Bardzo prawdopodobnym jest tutaj wpływ zamknięcia tych ulic na odległość domostw od najbliższego, możliwego punktu zstawnienia samochodu. Podczas zamknięcia tego fragmentu, nastąpiło wydłużenie odcinka pokonywanego bez samochodu dla wielu mieszkańców. Mogło to zmusić ich do wcześniejszego wychodzenia z domu, oraz wcześniejszego rozpoczęcia podróży. To z kolei wpłynęło na równomierniejsze rozłożenie ruchu w godzinach szczytu.



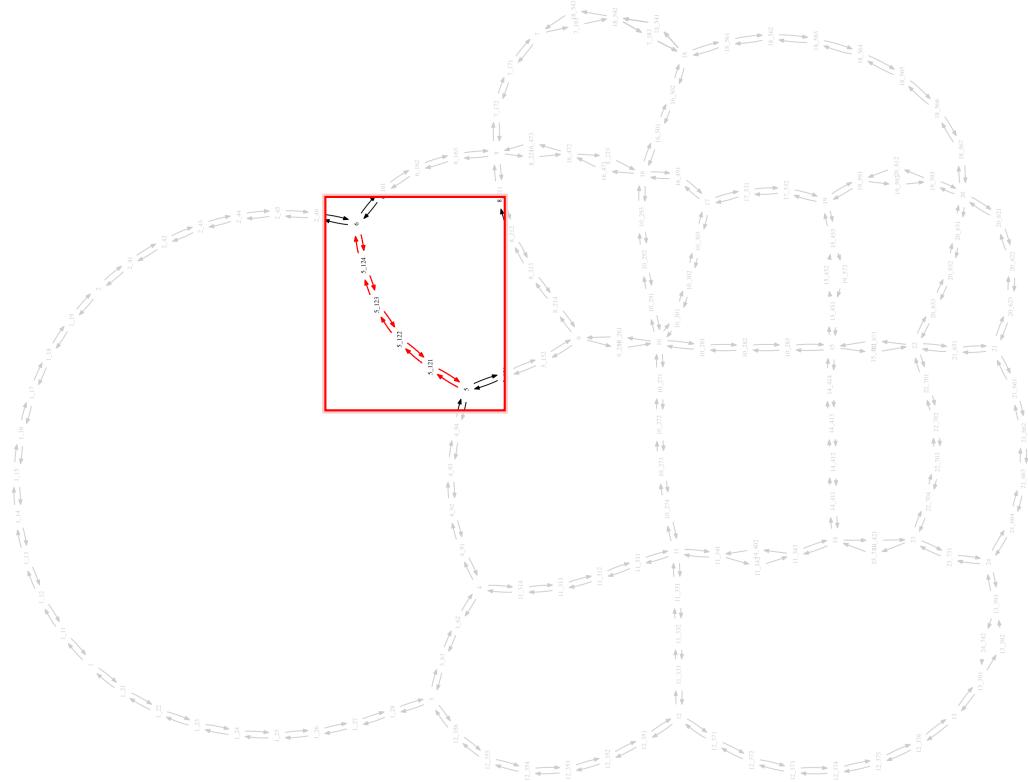
Rys. 4.19: Fragment grafu z zaznaczonym obszarem 1

Ciekawym jest jednak obszar wspólny dla wyników prezentowanych na rysunkach 4.6, 4.8, 4.10, 4.11, 4.12, 4.13, 4.14, 4.15, 4.17. Jest to obszar znajdujący się pomiędzy wierzchołkami 15 i 19. Analizując położenie tych ulic w mieście, obszar ten znajduje się niedaleko bardzo zakorkowanych ulic, często używanych przez agentów symulacji. Region ten można by określić jako centrum miasta. Na pewno wielu agentów dociera tam w ramach pracy lub swoich zainteresowań. Jego usunięcie może znacząco wpływać na wybór drogi jak również sposób dojazdu do miejsc znajdujących się w okolicy. Oczywiście, pomimo że w symulatorze węzły te nie były dostępne dla aut, agenci dalej mogli docierać do swoich celów, zostawiając auto w uprzednio wybranym punkcie. Opisywany fragment zostaje przedstawiony na rysunku 4.20.



Rys. 4.20: Fragment grafu z zaznaczonym obszarem 2

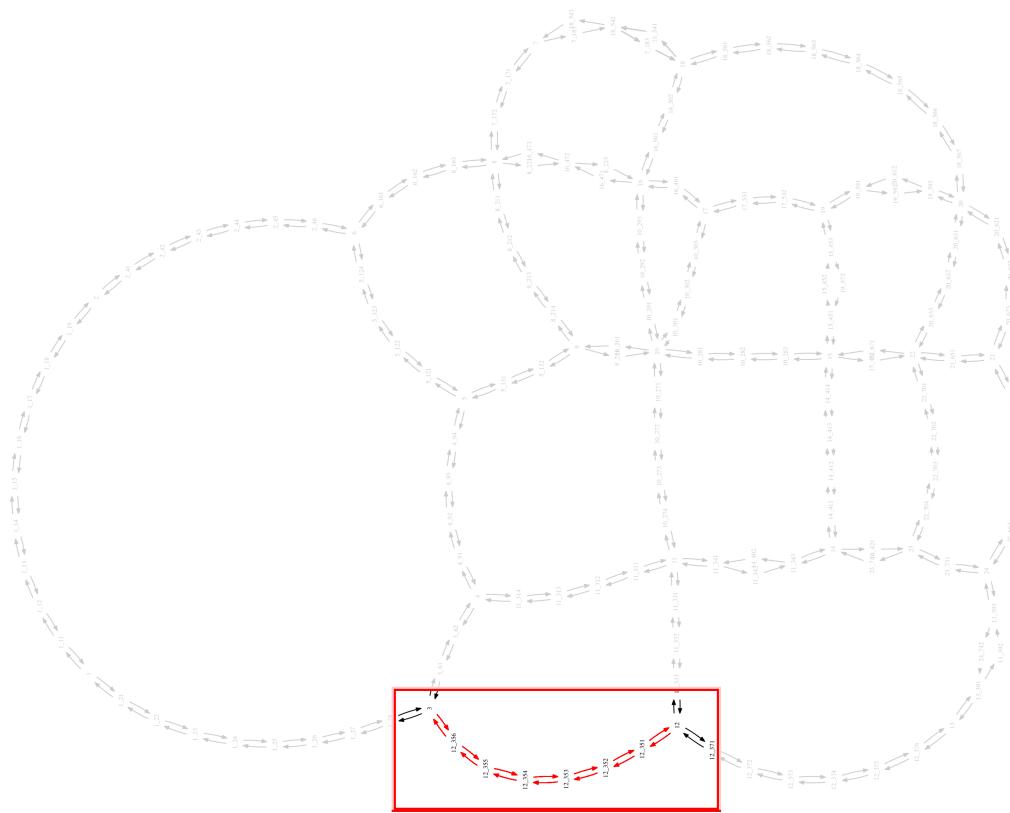
Drugim obszarem, który został wybrany w przypadku paru rozwiązań, są ulice pomiędzy skrzyżowaniem (wierzchołkiem) 5 i 6. Został on wybrany przez rozwiązania prezentowane na rysunkach: 4.3, 4.5, 4.7, 4.9, 4.13. Region ten jest jednak oddalony od centrum i prawdopodobnym jest, że zamknięcie drogi wpłynęło przede wszystkim na dojazd dla wielu osób. Jest to sytuacja analogiczna do tej z analizowanego wcześniej przypadku przedstawionego na rysunku 4.19). Omawiany fragment prezentowany jest na rysunku 4.21.



Rys. 4.21: Fragment grafu z zaznaczonym obszarem 3

Ostatni obszar, który charakteryzował się wspólnym wynikiem dla więcej niż jednego rozwiązania, to jest wyników prezentowanych na rysunkach: 4.4, 4.9, 4.16 znajduje się pomiędzy wierzchołkiem 3 i 12. Przedstawiamy zaznaczony fragment na rysunku 4.22, obróconym o  $90^\circ$  w lewo. Wyraźnie jednak region ten nie znajduje się ani na drodze wielu agentów, ani nie jest węzłem często użytkowanym przez agentów. Jego zamknięcie wpłynęło prawdopodobnie na brak gorszej drogi alternatywnej, którą ten węzeł reprezentował w wielu przypadkach.

Powyższe sugestie mogą zostać użyte w przypadku poszerzonych badań nad danymi obszarami. Decydując czy faktycznie mają one wpływ na komunikację w mieście trzeba by przede wszystkim sprawdzić dokładnie drogi wybierane przez agentów scenariusza. W prezentowanych sieciach drogowych zamknięte drogi zwykle nie znajdowały się w kluczowych punktach komunikacyjnych, co przede wszystkim wymusza dogłębniejsze zbadanie algorytmu samej symulacji. Otrzymane wyniki nie oznaczają również, że nie istnieje bardziej optymalne rozwiązanie. Przestrzeń przeszukiwań dla powyższego grafu wynosiła  $2^{90}$ , a więc zbadanie wszystkich możliwych rozwiązań problemu jest praktycznie niewykonalne.

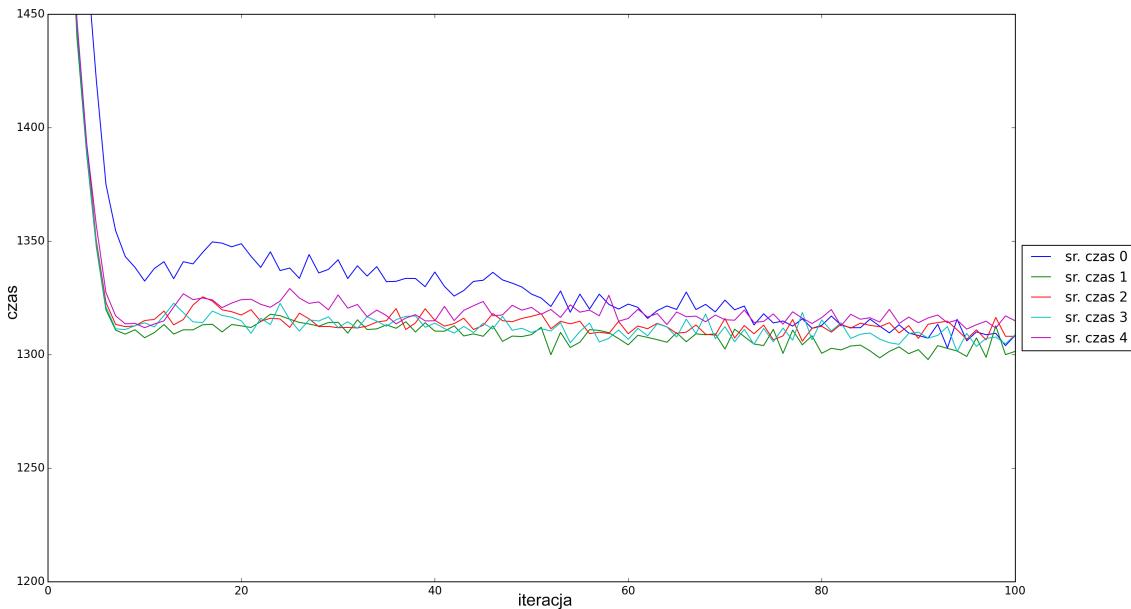


Rys. 4.22: Fragment grafu z zaznaczonym obszarem 4

## 4.5 Analiza zastosowanych ustawień symulacji

Zgodnie z wcześniejszymi założeniami, podczas poszukiwań wybraliśmy ustawienie 10 iteracji symulacji do oceny sieci. W celu zweryfikowania wyników, dla najlepszych 17 sieci przeprowadziliśmy ponowną symulację dla 100 iteracji. Wyniki te porównujemy z wynikami sieci wejściowej. Rysunki 4.23 - 4.27 przedstawiają wyniki tych porównań. Dla poprawienia czytelności wykresy zostały podzielone, prezentując za każdym razem tylko część sieci drogowych. **Legenda wykresów odnosi się do wyniku uzyskanego przez rozwiążanie, które jest przedstawiane w tabeli 4.1.** Numer odnosi się do numeru identyfikacyjnego sieci. **Wyjątek stanowi numer sieci 0, który odnosi się do sieci wejściowej,** czyli sieci z dostępnymi wszystkimi ulicami. Ostatni rysunek 4.27 przedstawia porównanie najlepszego rozwiązania uzyskanego przez algorytm, z najgorszym, oraz siecią wejściową.

Najbardziej interesującymi punktami na rysunku 4.23 jest sytuacja podczas pierwszych 20 iteracji i ta zachodząca pod sam koniec. Przede wszystkim zauważalna jest wyraźna przewaga sieci z zamkniętymi węzłami występująca w początkowych iteracjach, która stopniowo maleje. Ważnym jest również, że podczas gdy wynik uzyskiwany w kolejnych iteracjach dla sieci wejściowej stopniowo poprawia się, zmiana ta nie jest tak

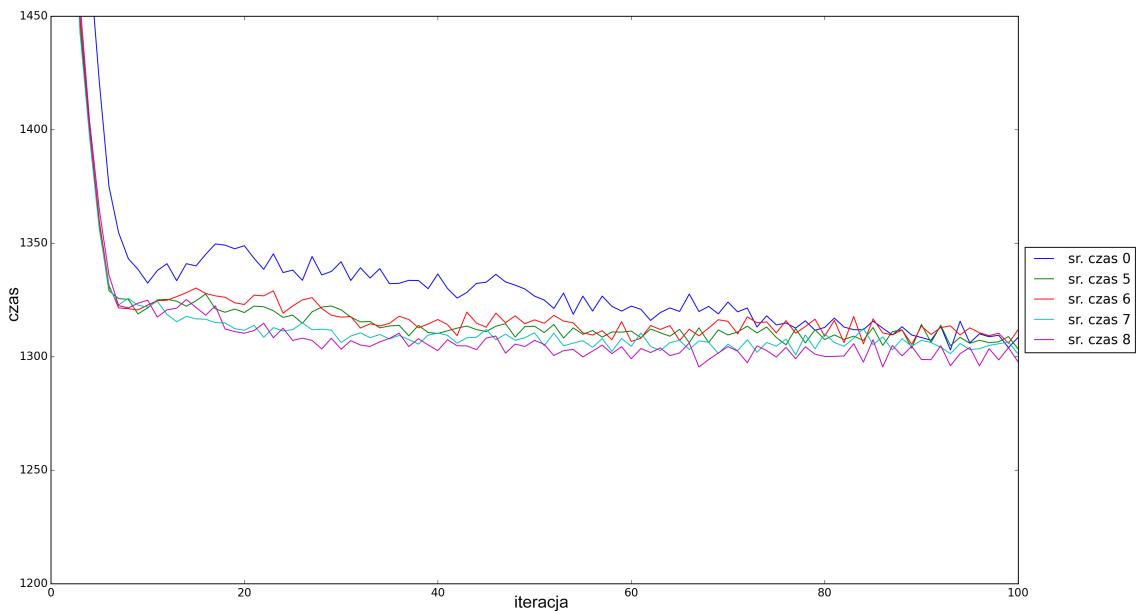


Rys. 4.23: Wykres zmiany średniego czasu przejazdu od iteracji dla sieci wynikowych z ujęciem sieci wejściowej

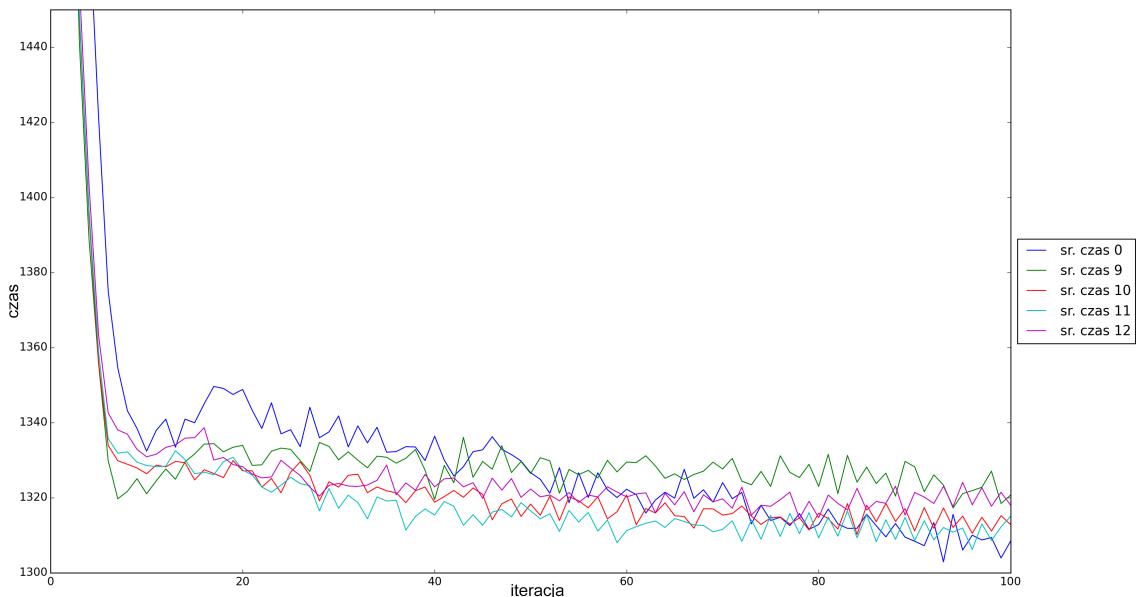
widoczna w przypadku sieci uzyskanych podczas badań. W iteracji 100 sieć z numerem 4 (Rys. 4.5) uzyskuje gorszy wynik niż sieć wejściowa, natomiast wyniki pozostałych sieci (Rys. 4.2-4.4) są marginalnie lepsze.

Nie jest zaskoczeniem, że w przypadku rysunku 4.24 sytuacja powtarza się. Początkowo duża przewaga sieci uzyskanych podczas badań zaciera się. Iteracje ponownie nieznacznie wpływają na polepszanie się wyników uzyskanych przez rozwiązania o identyfikatorach: 5, 6, 7, 8 (Rys. 4.6 - 4.9). Wszystkie sieci oprócz sieci o identyfikatorze 6 (Rys. 4.7) w 100 iteracji okazują się jednak lepsze od sieci wejściowej, posiadającej wszystkie dostępne ulice (węzły). Wartym zauważenia jest, że w przypadku dłuższej symulacji kolejność rozwiązań byłaby inna niż obecnie.

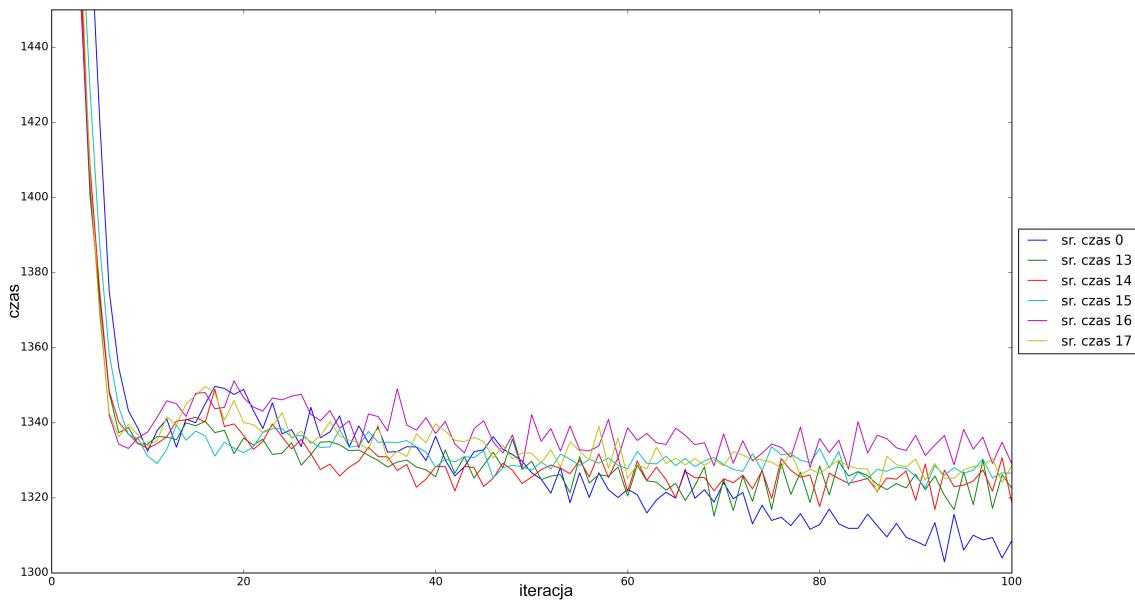
W przypadku rozwiązań o identyfikatorach: 9, 10, 11, 12 (Rys. 4.10-4.13) wyniki nie są już jednak tak obiecujące. Trend poprzednich wykresów utrzymuje się i w przypadku wykresu na rysunku 4.25 wyraźnie widać, że sieć wejściowa w 100 iteracji uzyskuje lepszy wynik niż uzyskane rozwiązania. Sytuacja jest jeszcze bardziej widoczna dla kolejnych rozwiązań: 13, 14, 15, 16 i 17 (Rys. 4.14-4.18), których wyniki jeszcze bardziej różnią się od tych uzyskanych przez sieć wejściową (Rys. 4.26). Wybór wyższego parametru iteracji symulacji MATSim, omawianym w rozdziale 3.3, wpłynąłby zatem znacznie na liczbę otrzymanych sieci wynikowych, zmniejszając tę pulę o połowę.



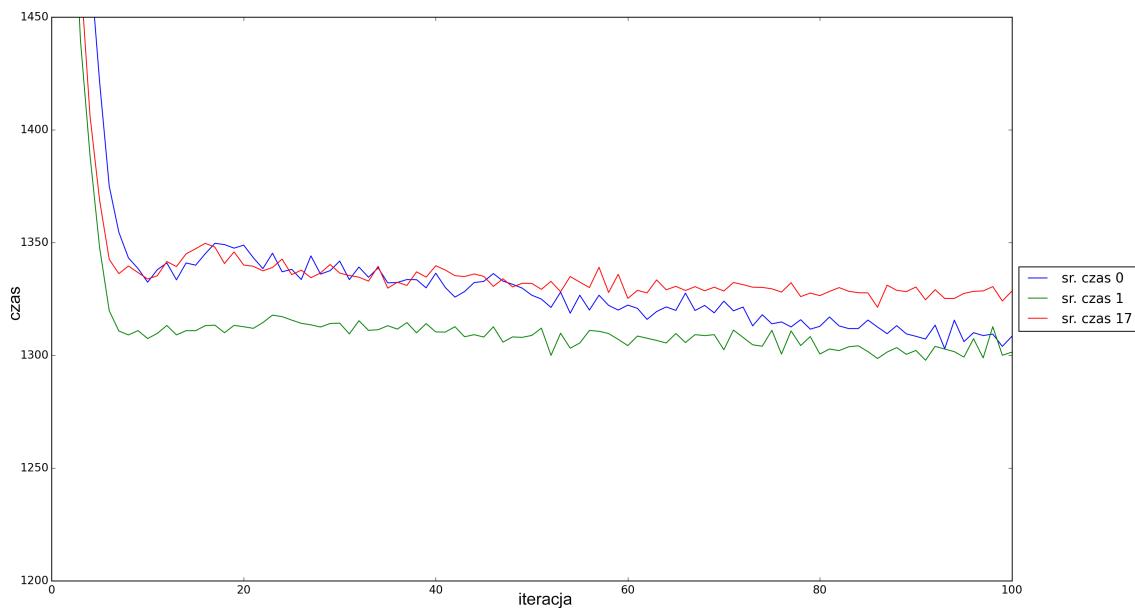
Rys. 4.24: Wykres zmiany średniego czasu przejazdu od iteracji dla sieci wynikowych z ujęciem sieci wejściowej



Rys. 4.25: Wykres zmiany średniego czasu przejazdu od iteracji dla sieci wynikowych z ujęciem sieci wejściowej



Rys. 4.26: Wykres zmiany średniego czasu przejazdu od iteracji dla sieci wynikowych z ujęciem sieci wejściowej



Rys. 4.27: Wykres zmiany średniego czasu przejazdu od iteracji dla sieci najlepszej z ujęciem sieci wejściowej

Prezentowane wykresy na rysunkach 4.23 - 4.26 doskonale podsumowuje wykres na rysunku 4.27, gdzie porównywane jest najlepsze rozwiążanie z najgorszym. Sieć wejściowa oraz zmiana wyniku pozwala wyciągnąć wnioski na temat działania samego symulatora.

Symulator MATSim zadziałał zgodnie z oczekiwaniami, wykazując dużą zdolność adaptacji agentów do sieci. Przypadek ten można opisać, zadając sobie pytanie, skąd właściwie biorą się korki i zatory drogowe? Są one zwykle efektem braku poprawnego planu podróży uczestników ruchu. Symulator potrafi znaleźć taki plan, który w sposób idealny, dobiera czas podróży oraz najlepszą drogę. Jest to oczywiście możliwe dzięki powtarzającym się w każdej iteracji **tym samym** warunkom drogowym, które panują w sieci. Scenariusz jest bowiem pozbawiony losowych wypadków oraz czynników ludzkich. Nie jest to więc sytuacja rzeczywista.

Mając na uwadze ten „idealny” aspekt simulacji, wybory w iteracjach wcześniejszych są mniej idealne, można powiedzieć, bardziej ludzkie. Wykresy 4.23 - 4.27 wyraźnie pokazują, że dla zmodyfikowanej sieci, znacznie trudniej jest popełnić błąd przy planowaniu trasy, mając ograniczoną wiedzę na temat warunków drogowych. Wymuszenie określonych dróg na agentach pozwoliło im szybciej dokonywać prawidłowych wyborów.

W przypadku długiej symulacji, część sieci zmodyfikowanych osiągała gorszy rezultat niż sieć wejściowa. Oprócz wyżej wymienionych czynników, musimy bowiem pamiętać, że generalnie większa liczba węzłów oznacza większe możliwości przepływowne sieci. Efekt dłuższej symulacji można porównać z dopasowaniem sieci drogowej do potrzeb zadanego modelu agentów. Taka sieć spełniałaby idealnie wymogi danej symulacji. Nie sprawdziłaby się, jednak gdyby model został zmieniony. W przypadku długiej nauki agentów, na temat danej sieci, mamy sytuację odwrotną. Ich wiedza nie musiałaby sprawdzić się w przypadku zmiany ich planów dnia lub wystąpienia losowych czynników na drodze.



# Rozdział 5

## Podsumowanie

Uzyskane wyniki potwierdzają możliwość zoptymalizowania sieci drogowej poprzez zamknięcie określonych ulic, przy użyciu algorytmu genetycznego. Dla zadanej sieci drogowej, poprzez optymalizacje, uzyskano kilkanaście rozwiązań, które mogą posłużyć jako baza do dalszych badań. Zastosowana metoda oceny rozwiązań, czyli zewnętrzny symulator ruchu drogowego również spełnił oczekiwania projektowe. Trzeba jednak pamiętać, że uzyskane wyniki są czysto teoretyczne a całość eksperymentu została przeprowadzona przy wielu uproszczeniach.

Pierwszym uproszczeniem jest oczywiście sam symulator. Po pierwsze, w założeniu został zbadany tylko jeden model populacji oraz aktywności dnia (agentów). Model ten przedstawia pewne uśrednienie demograficzne mieszkańców miasta Sioux Falls oraz ich planów komunikacyjnych. Po drugie, w badanym wariantie miasto zostało pozbawione komunikacji miejskiej, co miało na celu zintensyfikowanie ruchu transportu prywatnego. Po trzecie, symulator w sposób nierzeczywisty dokonuje optymalizacji planów dnia agentów, które mogą zostać uznane za nierzeczywiste. Trudnym jest jednak oszacowanie stopnia „sztuczności” dopasowania planu do spodziewanych warunków drogowych.

Drugim uproszczeniem jest model miasta. Z założenia stosowana jest sieć z pominięciem pomniejszych dróg, mało istotnych dla ogółu komunikacji w mieście. Kontynuując, model zakłada jedynie ruch, który jest generowany przez mieszkańców, z pominięciem ruchu napływającego z innych rejonów. Ostatnim są sytuacje losowe, spowodowane zwykle przez czynnik ludzki. Model nie przewiduje awarii, remontów, wypadków, które oczywiście są składnikiem codziennych sytuacji w mieście.

Podczas badań jest możliwe zastosowanie innego kryterium oceny rozwiązań. Zmiana symulatora lub zupełnie inna metoda oceny tworzonych sieci wpłynie bezsprzecznie na otrzymane wyniki.

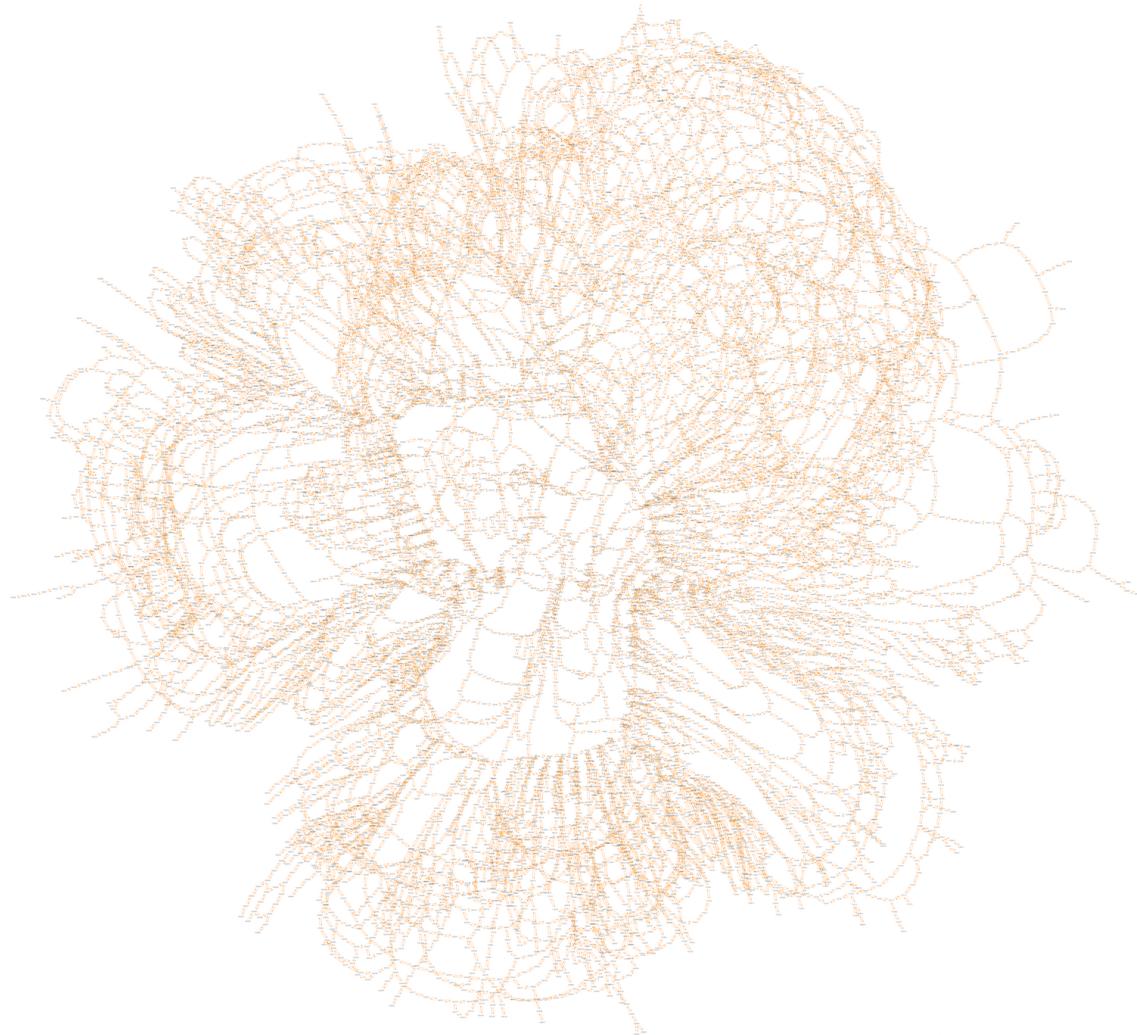
Pamiętając zatem, że prezentowane rozwiązanie miało dostarczyć pewnej sugestii w sprawie usprawnienia ruchu, spełnia ono swoje zadanie. Innowacja nawet tak dobrze

rozwiniętych miast jak te w USA jest możliwa, nie koniecznie poprzez kosztowne inwestycje w tworzenie nowej infrastruktury.

### 5.1 Perspektywy dalszych badań w dziedzinie

Dość oczywistym kierunkiem rozwoju może być oczywiście dalsze przeszukiwanie posiadaneego problemu. Jak już zostało wspomniane wyżej, ilość możliwych rozwiązań jest bardzo duża ( $2^{90}$ ). Jak zostało przedstawione, zmiana parametrów samej symulacji, również wpłynie na otrzymywane wyniki.

Ciekawszym wydaje się być jednak przeszukiwanie nowych zbiorów. W przypadku symulatora MATSim mamy do swojej dyspozycji dość pokaźną liczbę przykładów opartych o rzeczywiste miasta, na których były prowadzone symulacje. Jeden z dostępnych modeli jest odwzorowaniem miasta Berlin, przy okazji, wykonanym z dużo większą dokładnością niż Sioux Falls 5.1.



Rys. 5.1: Sieć drogowa miasta Berlin w postaci grafu

Ponadto, w pracy można wykorzystać inne twierdzenia i paradoksy dotyczące m.in. transportu miejskiego. Niestety, jak już było wspomniane wcześniej, wiele z tych praw jest opartych o psychologiczne tezy, bez matematycznego podparcia, co powoduje, że wyniki są trudne do przewidzenia.

## 5.2 Struktura projektu

Załączone na płycie źródła pozwalają na odtworzenie pełnego projektu używając wymienionych wcześniej środowisk programistycznych, Eclipse [22] i PyDev [24]. Poniżej przedstawiona zostaje struktura katalogów, w kolejności alfabetycznej, wraz z krótkim opisem zawartości.

### **fakematsim/**

Jest to sztuczna implementacja symulatora pozwalająca na testowanie działania algorytmu genetycznego w oparciu o losowe wyniki. Działanie opiera się o rozpakowanie gotowego folderu z wcześniej przygotowanymi obliczeniami oraz podmianę wyniku na losową liczbę. Projekt jest przygotowany w oparciu o strukturę projektu *Maven*. Jego skompilowane źródła znajdują się w katalogu *matsim*.

### **java/**

Tutaj znajduje się główny projekt zarządzający aplikacją obliczeniową. Jest on przygotowany w oparciu o strukturę projektu *Maven*. Zawiera przykładowe pliki konfiguracyjne i przygotowane testy *JUnit* pozwalające na ich bezpośrednie wykorzystanie.

### **literature/**

W tym folderze zostały zebrane wszystkie źródła literaturowe wykorzystane przy tworzeniu pracy.

### **matsim/**

Folder ten zawiera skompilowane wersje symulatora MATSim oraz jego falsyfikatu wykorzystywanego podczas testów. Symulator został skompilowany ze źródeł dostępnych na repozytorium głównym projektu<sup>1</sup>. Drobne modyfikacje dotyczyły tylko parametrów logowania oraz uruchomienia symulatora. Nie zostały dokonane żadne zmiany ingerujące w przebieg samej simulacji.

---

<sup>1</sup><https://svn.code.sf.net/p/matsim/source/matsim/trunk>

## **5.2. STRUKTURA PROJEKTU**

---

### ***sioUX-out/***

Jest to domyślny katalog z danymi otrzymanymi w wyniku działania projektu.

### ***paper/***

Katalog ze źródłami pracy pisemnej w formacie TeX.

### ***python/***

Znajdują się tutaj wszystkie wykorzystane w projekcie skrypty Python wraz z testami jednostkowymi. Jest to również katalog domyślny wywołań skryptów podczas obliczeń.

### ***README.md***

Plik zawierający opis instalacji wymaganych przez projekt zależności i bibliotek na podstawie systemu Linux Ubuntu 12.04 LTS.

### ***scenarios/***

Zawiera przykładowe scenariusze, które mogą być wykorzystane przy pracy z symulatorem MATSim. Znajduje się tutaj, oprócz wykorzystanego miasta Sioux Falls, Berlin i Bruksela. Ponadto zawiera parę przykładowych plików konfiguracyjnych symulatora.

### ***seminar/***

Zawiera prezentację wykorzystaną podczas seminarium dyplomowego, przedstawiającą wstępne założenia projektu.

# Spis rysunków

2.1	Przykładowy graf nieskierowany . . . . .	9
2.2	Przykładowy graf skierowany . . . . .	10
2.3	Fragment sieci drogowej miasta Sioux Falls, Południowa Dakota . . . . .	10
2.4	Sieć drogowa miasta Sioux Falls w postaci grafu . . . . .	11
2.5	Graf sieci drogowej miasta z dopasowaną geometrią . . . . .	11
2.6	Wyjściowy układ drogowy . . . . .	13
2.7	Uzupełniony układ drogowy . . . . .	14
2.8	Przykładowy graf z zaznaczonymi składowymi silnie spójnymi . . . . .	16
2.9	Ogólny schemat algorytmu genetycznego . . . . .	18
2.10	Ogólny schemat operacji krzyżowania . . . . .	19
2.11	Ogólny schemat operacji mutacji . . . . .	19
2.12	Fragment sieci drogowej w postaci tablicy binarnej . . . . .	20
2.13	Fragment sieci drogowej w postaci grafu . . . . .	20
3.1	Schemat symulacji . . . . .	22
3.2	Graf sieci miasta Sioux Falls wykorzystany w badaniach . . . . .	24
3.3	Rozkład budynków na grafie miasta Sioux Falls . . . . .	25
3.4	Natężenie ruchu w mieście Sioux Falls w godzinach 6.00-7.00 . . . . .	26
3.5	Natężenie ruchu w mieście Sioux Falls w godzinach 16.00-17.00 . . . . .	26
3.6	Graf czasu trwania symulacji MATSim dla stu iteracji . . . . .	27
3.7	Graf średniego czasu przejazdów dla stu iteracji . . . . .	28
3.8	Graf wyników agentów dla stu iteracji . . . . .	29
3.9	Diagram klas pakietu Apache Math Genetics . . . . .	30
3.10	Diagram klas pakietu Apache Math Genetics . . . . .	30
3.11	Dostępne konfiguracje warstwy podstawowej chmury Microsoft Azure . .	32
4.1	Wykres prezentujący wynik najlepszego osobnika w danej iteracji w odniesieniu do wyniku uzyskanego na sieci wejściowej . . . . .	37
4.2	Sieć miasta Sioux Falls, rozwiążanie nr 1 . . . . .	39
4.3	Sieć miasta Sioux Falls, rozwiążanie nr 2 . . . . .	40

## SPIS RYSUNKÓW

---

4.4	Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązanie nr 3 . . . . .	40
4.5	Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązanie nr 4 . . . . .	41
4.6	Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązanie nr 5 . . . . .	41
4.7	Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązanie nr 6 . . . . .	42
4.8	Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązanie nr 7 . . . . .	42
4.9	Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązanie nr 8 . . . . .	43
4.10	Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązanie nr 9 . . . . .	43
4.11	Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązanie nr 10 . . . . .	44
4.12	Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązanie nr 11 . . . . .	44
4.13	Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązanie nr 12 . . . . .	45
4.14	Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązanie nr 13 . . . . .	45
4.15	Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązanie nr 14 . . . . .	46
4.16	Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązanie nr 15 . . . . .	46
4.17	Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązanie nr 16 . . . . .	47
4.18	Sieć miasta Sioux Falls, rozwiązanie nr 17 . . . . .	47
4.19	Fragment grafu z zaznaczonym obszarem 1 . . . . .	48
4.20	Fragment grafu z zaznaczonym obszarem 2 . . . . .	49
4.21	Fragment grafu z zaznaczonym obszarem 3 . . . . .	50
4.22	Fragment grafu z zaznaczonym obszarem 4 . . . . .	51
4.23	Wykres zmiany średniego czasu przejazdu od iteracji dla sieci wynikowych z ujęciem sieci wejściowej . . . . .	52
4.24	Wykres zmiany średniego czasu przejazdu od iteracji dla sieci wynikowych z ujęciem sieci wejściowej . . . . .	53
4.25	Wykres zmiany średniego czasu przejazdu od iteracji dla sieci wynikowych z ujęciem sieci wejściowej . . . . .	53
4.26	Wykres zmiany średniego czasu przejazdu od iteracji dla sieci wynikowych z ujęciem sieci wejściowej . . . . .	54
4.27	Wykres zmiany średniego czasu przejazdu od iteracji dla sieci najlepszej z ujęciem sieci wejściowej . . . . .	54
5.1	Sieć drogowa miasta Berlin w postaci grafu . . . . .	58

# **Spis tabel**

4.1 Tabelaryczna reprezentacja otrzymanych najlepszych sieci drogowych . . . 38

## SPIS TABEL

---

# **Spis listingów**

4.1 Plik konfiguracyjny projektu . . . . .	33
4.2 Ustawienia algorytmu genetycznego podczas badań . . . . .	35

## **SPIS LISTINGÓW**

---

# Bibliografia

- [1] D. Rutkowska, M. Piliński i L. Rutkowski, *Sieci neuronowe, algorytmy genetyczne i systemy rozmyte*, PWN, Warszawa 1997.
- [2] Michalewicz Z., *Algorytmy genetyczne + struktury danych = programy ewolucyjne*, Wydawnictwo Naukowo-Techniczne, Warszawa 1999.
- [3] Mitchell Melanie, *An Introduction to Genetic Algorithms*, A Bradford Book The MIT Press, 1998.
- [4] Leslie Arthur Keith Bloy, *An investigation into Braess' paradox*, Thesis, 02/2007.
- [5] Dietrich Braess, *Über ein Paradoxon aus der Verkehrsplanung. „Unternehmensforschung”*, 1968 (niem.).
- [6] A. Nagurney, and T. Wakolbinger, *On a Paradox of Traffic Planning, translated from the (1968) original D. Braess paper from German to English by D. Braess*, Transportation Science 39/4, 2005.
- [7] Rric Pas and Shari Principio, *Braess' paradox: Some new insights*, April 1996.
- [8] Łukasz Kowalik, *Algorytmy i struktury danych, grafy*, Wykład, 2003.
- [9] A. Chakirov, *Enriched Sioux Falls Scenario with Dynamic Demand*, MATSim User Meeting, Zurich/Singapore, June 2013.
- [10] M. Rieser, C. Dobler, T. Dubernet, D. Grether, A. Horni, G. Lammel, R. Waraich, M. Zilske, Kay W. Axhausen, Kai Nagel, *MATSim User Guide*, updated October 30, 2014.
- [11] Ana L. C. Bazzan and Franziska Klügl, *Reducing the Effects of the Braess Paradox with Information Manipulation*.
- [12] Wataru Nanya, Hiroshi Kitada, Azusa Hara, Yukiko Wakita, Tatsuhiro Tamaki, and Eisuke Kita, *Road Network Optimization for Increasing Traffic Flow*, Int. Conference on Simulation Technology, JSST 2013.

## BIBLIOGRAFIA

---

- [13] Tarjan, R. E., *Depth-first search and linear graph algorithms*, SIAM Journal on Computing, Vol 1, No. 2, 06.1972
- [14] Polskie tłumaczenie paradoksu Braessa, [http://pl.wikipedia.org/wiki/Paradoks\\_Braessa](http://pl.wikipedia.org/wiki/Paradoks_Braessa), dostęp 10.04.2015.
- [15] Marek Karabon, Kontr-intuicyjne metody ograniczania korków w miastach, [http://www.tnn.pl/k\\_675\\_m\\_3.html](http://www.tnn.pl/k_675_m_3.html), dostęp 10.04.2015.
- [16] Wojciech Szymalski: Prawo Lewisa-Mogridge'a w Warszawie – wprowadzenie, [http://www.zm.org.pl/?a=lewis-mogridge-14-00\\_wprowadzenie](http://www.zm.org.pl/?a=lewis-mogridge-14-00_wprowadzenie), dostęp 10.04.2015.
- [17] Matematyczne twierdzenie grafu silnie spójnego, <http://mathworld.wolfram.com/StronglyConnectedDigraph.html>, dostęp 10.04.2015.
- [18] Strona główna projektu MATSim, <http://matsim.org>, dostęp 10.04.2015.
- [19] Strona główna projektu Apache Commons Math, <http://commons.apache.org/proper/commons-math>, dostęp 10.04.2015.
- [20] Strona główna projektu NetworkX, <http://networkx.github.io>, dostęp 10.04.2015.
- [21] Strona główna języka Java, <http://www.java.com/pl/>, dostęp 10.04.2015.
- [22] Strona główna projektu IDE Eclipse, <https://eclipse.org>, dostęp 10.04.2015.
- [23] Strona główna języka Python, <http://pl.python.org>, dostęp 10.04.2015.
- [24] Strona główna projektu IDE PyDev, <http://pydev.org>, dostęp 10.04.2015.
- [25] Strona główna systemu Linux Ubuntu, <http://www.ubuntu.com>, dostęp 10.04.2015.
- [26] Strona główna chmury Microsoft Azure, <http://azure.microsoft.com>, dostęp 10.04.2015.

# Abstract

The purpose of the present master thesis was to find an optimal solution of the given road network using genetic algorithm. The optimisation is performed using fixed, set in advance parameters. Paper covers two main fields of the subject. Firstly it introduces the topic of road network optimisation and Braess paradox. Secondly it describes the techniques used to achieve the final goal.

The application performing the optimisation process uses an external ranking system. In this case, a multiagent simulator, MATsim. In paper we describe the aspects of the simulation concering the final results of the project.

The solution is prepared using Java and Python programming languages. During the research, the process was conducted by a machine operating on Linux Ubuntu 12.04 LTS.

The final result proves the validity of the introduced methods. The genetic algorithm, regarding searching of the optimal solution. As well as, the simlation based rank using the multiagent simulator resulted in several solutions of the given network with given parameters.

The discussion regarding the MATSim's iteration results and configuration also explain the differences in long-term evaluation of the simulation. Since the optimal parameters for any simulation are discussable, in the thesis the main goal was to find a simple, fast solution to experienced problem. Therefore, lower average time of travel for agents during longer iterations would be a separate case of study.



Łódź, dnia 10.04.2015 roku

Michał Siatkowski

ul. Tramwajowa 21 m.10  
90-132 Łódź

186865

Wydział Fizyki Technicznej  
Informatyki i Matematyki  
Stosowanej

Informatyka

II stopnia, studia stacjonarne

## Oświadczenie

Świadomy/a odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań oświadczam, że przedstawiona praca licencjacka / inżynierska / magisterska<sup>1</sup> na temat

Optymalizacja struktury sieci drogowej  
Optimization of structures of road networks

została napisana przeze mnie samodzielnie.

Jednocześnie oświadczam, że ww. praca

- nie narusza praw autorskich w rozumieniu ustawy z dnia 4 lutego 1994 roku o prawie autorskim i praw pokrewnych (j.t. Dz. U. z 2006 r. Nr 90, poz. 631, z późn. zm.) oraz dóbr osobistych chronionych prawem cywilnym, a także nie zawiera danych i informacji, które uzyskałem/am w sposób niedozwolony,
- nie była wcześniej podstawą żadnej innej urzędowej procedury związanej z nadaniem dyplomów wyższej uczelni lub tytułów zawodowych.

.....  
(Czytelny podpis Studenta)

---

<sup>1</sup> Niepotrzebne skreślić



Łódź, dnia 10.04.2015 roku

Michał Siatkowski

ul. Tramwajowa 21 m.10  
90-132 Łódź

186865

Wydział Fizyki Technicznej  
Informatyki i Matematyki  
Stosowanej

Informatyka

II stopnia, studia stacjonarne

## Oświadczenie

Świadomy/a odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań oświadczam, że przedstawiona na nośniku CD/DVD praca licencjacka / inżynierska / magisterska<sup>1</sup> na temat

Optymalizacja struktury sieci drogowej  
Optimization of structures of road networks

zawiera te same treści, co oceniany przez Opiekuna pracy i Recenzenta wydruk komputerowy.

.....  
(Czytelny podpis Studenta)

---

<sup>1</sup> Niepotrzebne skreślić

