

MESTRADO INTEGRADO EM ENGENHARIA INFORMÁTICA E COMPUTAÇÃO

CONCEÇÃO E ANÁLISE DE ALGORITMOS

**EcoPonto**

**RECOLHA SELETIVA DE LIXO**

**26 de abril de 2019**

**Turma 7**

Cláudia Inês da Costa Martins – up201704136@fe.up.pt

Diogo Rafael Amorim Mendes – up201605360@fe.up.pt

Rita Nunes da Mota – up201703964@fe.up.pt

**Índice**

1. **Descrição do tema a implementar**

O tratamento de lixo e resíduos é uma tarefa que todas cidades devem realizar da forma mais eficiente possível. Para transportar lixo e resíduos até às estações de tratamento, as câmaras municipais geralmente mantêm uma frota de camiões especializados que realizam uma determinada rota de recolha, transportando os resíduos até as estações de tratamento. Estas rotas são, geralmente, definidas a priori e realizadas sistematicamente, segundo uma dada frequência.

Nas chamadas “smart cities”, pretende-se realizar tal recolha de uma forma mais inteligente. De facto, os contentores espalhados em diversos pontos da cidade, onde os moradores da vizinhança depositam o lixo, podem não estar suficientemente cheios para justificar o seu esvaziamento pelo camião da recolha, o que tornaria algumas viagens desnecessárias. Com a tecnologia das redes de sensores a desenvolver-se rapidamente, já é possível realizar uma monitorização mais efetiva do nível de acumulação de resíduos em cada contentor distribuído na cidade.

Uma Central de Recolha deseja desenvolver uma aplicação que gera, de forma adaptativa, as rotas de recolha, considerando apenas os contentores com resíduo suficiente que justifique a recolha pelo camião, ou seja, enquanto os contentores não estiverem suficientemente cheios, não serão incluídos na rota dos camiões.

Esta aplicação deve também identificar a rota que minimize o caminho efetuado por cada veículo.

**1.1.** Primeira Fase

Numa primeira fase, a recolha é realizada por um camião de capacidade ilimitada, que pode efetuar a rota que inclui todos os contentores a necessitarem de ser esvaziados.

Para além da rede de ruas por onde o camião pode circular, e respetivos sentidos, a aplicação também recebe e guarda a localização de todos os contentores e respetivos níveis de acumulação de resíduos.

A melhor rota desde a Central de Recolha, onde ficam estacionados os camiões, até às estações de tratamento, onde deve ser depositado todo o lixo recolhido, é sugerida pela aplicação.

A avaliação da conetividade do grafo é bastante importante, pois a rota só pode ser definida quando existem caminhos que conectem todos os POI’S (Pontos de Interesse) – Central de Recolha, contentores e estação de tratamento. Isto é, todos os POI’S devem estar incluídos no mesmo conexo do grafo. A partir da Central, o camião deve ser capaz de chegar a todos os contentores que é suposto esvaziar e terminar o seu percurso numa estação de tratamento; por fim, deve regressar ao ponto inicial, apesar da aplicação não criar uma rota de regresso é imperial que esta exista.

Algumas vezes, obras nas vias públicas, estradas onde a circulação de camiões seja proibida ou até ruas de pouca largura podem eventualmente tornar certas zonas inacessíveis, o que implica ignorar certas arestas durante o processamento do grafo.

**1.2.** Segunda Fase

Numa segunda fase, há vários camiões, mas desta vez de capacidade limitada e dedicados à coleta seletiva, ou seja, existem agora diferentes camiões para vários tipos de resíduos em ecopontos (contentor azul – papel, contentor amarelo – plástico e contentor verde – vidro).

Neste caso, a definição de apenas uma rota não será suficiente pois cada camião está especializado para a recolha de um tipo de resíduo. Logo, será necessária a criação de, no mínimo, três rotas para três camiões diferentes.

Como os camiões possuem agora uma capacidade limitada, caso atinjam a sua capacidade máxima, outro camião terá de completar a recolha total do tipo de resíduo em questão. É importante esclarecer que todos os contentores são esvaziados na totalidade por cada camião, logo, caso a quantidade atual de lixo do camião mais a quantidade de resíduos no contentor exceda a capacidade máxima do veículo, outro camião terá de terminar a recolha.

Como na primeira fase, continuámos a sugerir a rota mais curta, mas na eventualidade de uma rota mais longa com a utilização de um menor número de camiões, a aplicação dará sempre prioridade à rota onde sejam utilizados menos veículos de recolha.

1. **Identificação e formalização do problema**
   1. Dados de entrada

* **Tmax** - Taxa de máxima ocupação de um contentor (pronto a recolher).
* **Tipo** - Tipo de lixo a recolher (plástico, vidro, papel).
* **Ci[i]** - Conjunto de camiões da Central de Recolha, onde cada veículo possui uma **cap** – capacidade total do camião.

O valor de cap é infinito na primeira fase.

* **Gi = (Vi, Ei)** ‐ grafo dirigido pesado, composto por:
* **V** - Vértices do grafo que correspondem a vários pontos do mapa.
* Cada vértice possui uma determinada quantidade de lixo **L** e uma quantidade de lixo máxima **Lmax**.
* A taxa de ocupação **T=L/Lmax** é calculada de maneira a saber se é ou não viável a recolha de lixo no vértice em questão.
* O conjunto das arestas que partem dos vértices são identificadas por **Adj ⊆ E**.
* **S ∈ Vi** ‐ vértice inicial (central de camiões).
* **T ⊆ Vi** ‐ vértices finais (estações de tratamento do lixo).
* **E** - Arestas do grafo que representam estradas ou outro tipo de vias no mapa.
* Cada aresta tem um determinado **ID** e é delimitada por dois vértices cuja distância entre eles é guardada em **d**.
  1. Dados de entrada
* **G = (V, A)** – grafo dirigido pesado.
* **Cf[i]** – Conjunto de camiões usados, onde cada veículo possui uma **cap** – capacidade do camião usado e uma sequência de arestas a percorrer que perfaz o percurso **P = {e∈ Ei | 1 ≤ j ≤ |P|**.
  1. Restrições

Restrições relacionadas com os dados de entrada:

* cap > 0, pois representa o limite de peso ou volume de cada camião, o que nunca pode ser negativo ou igual a 0.
* L ≥ 0 e Lmax ≥ 0 pelos motivos expressos no ponto anterior.
* 0 < Tmax ≤ 1: como se trata de uma taxa, esta só pode estar contida entre 0 e 1. Tmax nunca pode ser 0 para não possibilitar a recolha de contentores vazios.
* 0 ≤ T ≤ 1 pelos motivos expressos no ponto anterior. Neste caso, T pode adquirir o valor 0, visto que o contentor pode estar vazio.
* d > 0, pois trata-se de uma distância entre dois pontos.
* Todos os vértices incluindo I e T têm obrigatoriamente que pertencer ao mesmo componente fortemente conexo do grafo G.
* Cada aresta A que pertence ao grafo G, tem que ser viável para a passagem de camiões, caso contrário não é adicionada a G.

Restrições relacionadas com os dados de saída:

* cap ≥ L para ser possível a recolha de lixo num determinado vértice. Caso a recolha já tenha ocorrido cap ≥ 0.
* Cf ≤ Ci: o número de camiões usados é forçosamente igual ou inferior ao número de camiões disponíveis.
* Caso Cf < Ci, isso significa que o lixo foi recolhido na totalidade pois não foram utilizados todos os camiões disponíveis. Logo, em cada vértice caso isto aconteça, L=0 e T=0.
* No percurso P, como o camião parte de I (Central de Camiões) é imperial que a primeira aresta de P seja adjacente ao vértice I.
* No percurso P, como o camião termina a viagem em T (Estação de Tratamento) é imperial que a última aresta de P seja adjacente ao vértice T.
  1. Funções Objetivo

Neste problema, o objetivo principal é diminuir ao máximo a distância percorrida pelos camiões (função g), com prioridade para a minimização do número de camiões usados (função f), recolhendo assim todo o lixo. Assim teremos duas funções onde a nossa solução irá incidir, sendo a minimização de f priorizada em sobre a de g:

f = |C|

g = ∑C(i) ∈ C [∑A∈P (d(A))]