|  |  |
| --- | --- |
| CURSO DE CIÊNCIA DA COMPUTAÇÃO – TCC | |
| (X) PRÉ-PROJETO   (     ) PROJETO | ANO/SEMESTRE: 2024/1 |

Modelo de Sistema Multiagente para análise de impacto do tráfego na Cidade de Blumenau

Lucas Henrique Wagner

Prof. Aurélio Faustino Hoppe – Orientador

# Introdução

O rápido crescimento da população urbana e da frota de veículos tem sobrecarregado drasticamente a infraestrutura de transporte. Esse aumento exponencial tem resultado em congestionamentos frequentes, prolongando o tempo de deslocamento e causando sérios impactos econômicos, sociais e ambientais. Os engarrafamentos não apenas prejudicam a eficiência econômica, mas também contribuem para a poluição sonora e do ar, afetando a qualidade de vida dos cidadãos (DESSBESELL JUNIOR; FROZZA; MOLZ, 2015).

De acordo com Tiwary *et al*. (2011), mesmo com os avanços tecnológicos, o tráfego de veículos permanece como a principal fonte de emissão de poluentes em áreas urbanas. Os autores também ressaltam que o maior índice de emissões ocorre durante os momentos de parada e arranque dos veículos, situação comum em congestionamentos. Além disso, diariamente, os motoristas enfrentam altos níveis de estresse no trânsito. Como mencionado por Kondro (2010), o aumento da quantidade de veículos é uma resposta às demandas da população, porém, isso também se traduz em um aumento nos casos de estresse e problemas de saúde mental devido ao tempo prolongado de deslocamento, impactando negativamente a qualidade de vida e o bem-estar dos condutores.

Segundo Oliveira (2014), esse aumento acelerado no fluxo de veículos nas ruas exige que sejam feitas mudanças nas vias, tais como: construção de viadutos e alteração no sentido do tráfego dos veículos e nos temporizadores de semáforos. Caso não sejam devidamente estudadas, essas modificações podem causar congestionamentos e acidentes. Savi (2008, p. 15) afirma que a simulação é mais um instrumento do analista que pretende determinar o melhor sistema a ser implementado e melhorado. Já Ranghetti (2007, p. 13) destaca que através de simuladores de trânsito podem-se estudar mudanças nas vias, objetivando amenizar congestionamentos e controlar temporização dos semáforos. Ainda segundo o autor, o uso de simuladores auxilia na tomada de decisão em diversas áreas de estudo, diminuindo as chances de falha e assim, reduzindo o custo dos projetos. Isso porque simuladores são utilizados para submeter, computacionalmente, um sistema real a diversas situações e analisar seu comportamento. Além disso, Nazareth, Souza e Ribeiro (2015) reforçam que as simulações surgem como uma abordagem promissora para enfrentar os desafios complexos do tráfego urbano. Ao permitir uma análise detalhada das interações entre os diferentes elementos do tráfego e a implementação de estratégias adaptativas, elas possuem potencial de transformar significativamente a gestão do tráfego, tornando-o mais eficiente, seguro e sustentável.

Segundo Bazzan (2009), uma das formas de simular o comportamento do trânsito é através de abordagens que utilizam Sistemas MultiAgentes (SMA). Os SMAs consistem em múltiplos agentes que interagem entre si para alcançar objetivos tanto individuais quanto compartilhados. Dado que os agentes possuem limitações em termos de conhecimento e capacidade operacional, é comum que eles precisem cooperar para atingir seus propósitos. Klügl, Bazzan e Ossoswski (2010) afirmam que os SMAs têm a capacidade de modelar o comportamento dos diversos participantes em um sistema de tráfego, facilitando a compreensão e especificação de seus comportamentos e tomadas de decisão. Além disso, os SMAs são especialmente adequados para lidar com a natureza descentralizada e distribuída dos sistemas de tráfego modernos. Outra vantagem dos sistemas multiagentes é a capacidade de lidar com a diversidade de interesses e objetivos dos diversos participantes do sistema de tráfego. Por exemplo, enquanto alguns agentes podem priorizar a minimização do tempo de viagem, outros podem estar mais preocupados com a redução das emissões de poluentes ou com a segurança viária. Os SMAs permitem a coordenação e negociação entre esses diferentes objetivos, buscando soluções que equilibrem as necessidades de todos os envolvidos

Dentro deste contexto, encontra-se a cidade de Blumenau/SC, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE), possui uma população estimada de 361.855 (2022) com uma frota de 290.743 veículos (2021), tendo em média 0,79 veículos por pessoa. A cidade possui um sistema de monitoramento trânsito que é utilizado pela Central de Controle de Operações (CCO), inaugurada em 2021, porém, não há um sistema de simulação de comportamento do trânsito seja para observar o fluxo ou para estimar eventuais Polos Geradores de Tráfegos (PGT), tais como: entroncamentos, semáforos, prédios comerciais e residenciais, escolas etc. A partir disso, esse trabalho visa utilizar Sistema Multiagente para simular o comportamento do trânsito de Blumenau, em específico, considerando a região central da cidade.

## OBJETIVOS

O objetivo deste trabalho é desenvolver um modelo multiagente capaz de simular o trânsito uma determinada área da cidade de Blumenau, levando em consideração seus agentes (motoristas), veículos e demais objetos (semáforos, prédios comerciais, escolas etc.).

Os objetivos específicos são:

1. integrar o modelo de simulação com dados reais do trânsito de Blumenau, permitindo uma validação precisa e uma análise realista do comportamento do tráfego;
2. avaliar o desempenho do sistema de simulação em termos de sua capacidade de reproduzir com precisão o fluxo de tráfego observado, identificando pontos de estrangulamento, áreas de congestionamento e potenciais melhorias na infraestrutura viária;
3. propor estratégias de gerenciamento de tráfego com base nos resultados da simulação, visando otimizar a fluidez do tráfego, reduzir os congestionamentos e minimizar os impactos negativos quanto o deslocamento e na qualidade de vida dos cidadãos.

# trabalhos correlatos

Nesta seção serão apresentados os trabalhos cujo tema possui semelhança ao objetivo deste projeto. A subseção 2.1 descreve o trabalho Wang *et al*. (2016) ao qual propuseram um sistema de reencaminhamento de veículos para escolha de rotas mais apropriadas. Na subseção 2.2 é apresentado um estudo sobre os impactos no fluxo de veículos em ruas que possuem vagas de estacionamento, visualizando sua influência na dinâmica do tráfego urbano (MALECKI, 2018). Por fim, a subseção 2.3 detalha o desenvolvimento um framework para auxílio de tomada de decisões, simulando cenários de tráfego e assim permitindo uma análise de suas capacidades (AUGERAUD *et al*., 2005).

## Next Road Rerouting: A multiagent system for mitigating unexpected urban traffic congestion

Wang *et al.* (2016) apresentam o Next Road Rerouting (NRR) um sistema de reencaminhamento de veículos altamente prático que é projetado para auxiliar os motoristas na escolha da rota menos congestionada. O modelo desenvolvido utiliza da tecnologia *Multi-agent System* (MAS) e, com isso consegue a disseminação dos impactos positivos do reencaminhamento do tráfego local para uma área maior, por meio da propagação natural do fluxo de tráfego dentro das áreas conectadas.

A abordagem técnica utilizada por Wang *et al.* (2016) se baseia em duas heurísticas principais: (i) a altruísta que visa equilibrar o tráfego que sai do cruzamento onde há o congestionamento, e (ii) a heurística egoísta que gera preferência para desviar a rota do veículo individual. Esta é a primeira etapa do processo de reencaminhamento de rota, onde os veículos são desviados ao redor de eventos no percurso, levando em consideração tanto fatores globais, como fatores centrados no veículo.

Na segunda parte do processo de reencaminhamento de rota, Wang *et al.* (2016) utilizaram o sistema *Vehicle Navegation System* (VNS) ao qual estabelece uma nova rota do fim do desvio até o destino do usuário. A rota sugerida pelo sistema VNS é a próxima rota mais rápida calculada utilizando o algoritmo A\* dinâmico. Desta forma, segundo os autores, é possível que os veículos sejam desviados para áreas de influência do evento no percurso, garantindo assim uma nova rota eficiente até o destino. A Figura 1 apresenta o diagrama de sequência referente ao processo de uso da NRR.

Figura 1 – Processo de uso da NRR

Diagrama

Descrição gerada automaticamente

Fonte: Wang *et al*. (2016).

Segundo Wang *et al*. (2016), a arquitetura é baseada no *Sydney Coordinated Adaptative Traffic System* (SCATS) e utiliza um módulo de comunicação V2I para garantir agilidade na comunicação entre a NRR e demais pontos do projeto. Os autores escolheram um subconjunto de TAPASCologne como cenário de avaliação para a NRR, um mapa realista de Cologne extraído do OpenStreetMap, utilizando a metodologia de *Travel and Activity Patterns Simulation* (TAPAS). O submapa possui uma área de 3,69km², devido às limitações de escolha para o reencaminhamento dos mapas, por isso, optou-se por um mapa 8x7, ou seja, 8 intersecções no eixo horizontal e 7 intersecções no eixo vertical.

Nos testes considerando um mapa 8x7, Wang *et al*. (2016) geraram uma demanda de tráfego de 30 minutos uniformemente, observando o comprimento da estrada e número de faixas para cada estrada. Neste período foram gerados eventos aleatórios como: (i) evento em rota, (ii) reencaminhamento egoísta e (iii) reencaminhamento altruísta. A partir disso, os autores constataram que com o uso da NRR houve uma redução do tempo médio da viagem tanto para os veículos que utilizavam o sistema como para os que não utilizavam, assim como permitindo uma maior confiabilidade no tempo de viagem previsto.

Com base nos resultados obtidos nas simulações, Wang *et al.* (2016) concluíram que existe uma grande eficácia do NRR em mitigar congestionamentos de tráfego inesperados, proporcionando uma redução significativa do tempo médio de viagem. Além disso, os autores ressaltam também a capacidade da NRR de equilibrar a carga de tráfego nas estradas de forma mais eficaz do que outras soluções existentes, sem desviar os veículos afetados por eventos para rotas muito mais longas.

Por fim, Wang *et al*. (2016) reconhecem algumas limitações em seu projeto, como a necessidade de avaliação de cenários mais complexos e variados, para testar a robustez e escalabilidade do NRR em diferentes contextos urbanos. Também apontam a necessidade de extensão a integração de tecnologias de comunicação Veículo-Infraestrutura (V2I) para uma melhor eficiência do sistema.

## a computer simulation of traffic flow with on-street parking and drivers’ behaviour based on cellular automata and multi-agent system

Malecki (2018) investigou o efeito da presença de estacionamentos nas vias sobre o fluxo de tráfego de veículos, analisando o comportamento dos motoristas durante o processo de estacionamento e sua influência na dinâmica do tráfego urbano. O autor desenvolveu um modelo matemático baseado em autômatos celulares juntamente com a tecnologia *Multi-agent System* (MAS) para descrever a dinâmica do estacionamento. O modelo proposto é assíncrono e não determinístico baseado em regras. Segundo Malecki (2018), o modelo possui duas camadas. A primeira (camada da estrada) é um grid CA que descreva a estrada e o parque de estacionamento. Já a segunda camada descreve os agentes (veículos) que executam determinadas tarefas especificas. O autor ainda ressalta que o modelo tem como base a arquitetura NaSch, que foi projetada originalmente para tráfego em rodovias.

De acordo com Malecki (2018), os autômatos celulares foram empregados para modelar a dinâmica do tráfego, enquanto o sistema multiagente foi utilizado para representar o comportamento dos motoristas durante o estacionamento. Essa combinação de técnicas permitiu que Malecki (2018) considerasse aspectos como a paciência dos motoristas, sua perceptividade e o uso de indicadores de direção, tornando a simulação mais realista e próxima das condições reais de tráfego urbano.

Malecki (2018) desenvolveu um programa de simulação computacional que consiste em duas camadas principais: (i) uma camada computacional, implementada em C++, onde os modelos de tráfego foram incorporados, e (ii) uma camada de visualização, desenvolvida em Qt Modeling Language (QML), que serviu como interface com o usuário. A comunicação entre essas camadas foi facilitada pelo uso de interfaces e mecanismos implementados em Qt. Essa abordagem permitiu ao autor simular diversos cenários de tráfego, incluindo obstáculos nas vias, semáforos, e o impacto de caminhões no tráfego, fornecendo informações valiosas sobre a interação entre o estacionamento na rua e o fluxo de veículos em ambientes urbanos. Na Figura 2 pode ser visto a tela principal do programa de simulação.

Figura 2 – Janela do programa de simulação

Interface gráfica do usuário, Aplicativo

Descrição gerada automaticamente

Fonte: Malecki (2018).

No primeiro cenário de teste, Malecki (2018) escolheu uma rua de mão única localizada na Polônia com duas faixas e um estacionamento na rua. Os motoristas foram classificados com base em fatores como velocidade de condução, uso de indicadores de direção e nível de paciência. A simulação computacional foi calibrada com dados de pesquisa de campo, resultando em uma análise detalhada do impacto da paciência dos motoristas na capacidade de tráfego. Já na segunda avaliação, o autor analisou o impacto da paciência dos motoristas na capacidade das estradas, definiu-se que 30% dos motoristas iriam ter o interessem em estacionar. De acordo com Malecki (2018), os resultados das simulações demonstram que o aumento na porcentagem de motoristas pacientes impacta positivamente no tempo de viagem e na velocidade média da estrada analisada.

Por fim, Malecki (2018) concluiu que a paciência moderada dos motoristas, combinada com a observância das regras de trânsito e o uso adequado dos indicadores de direção, pode contribuir significativamente para a eficiência do tráfego e a redução de congestionamentos. Além disso, a utilização de um sistema de orientação de estacionamento pode melhorar a capacidade de tráfego, especialmente em estacionamentos lotados, ressaltando a importância de uma abordagem planejada e responsável ao estacionar em áreas urbanas. Contudo, Malecki (2018) ressalta a dificuldade em determinar o momento exato em que os motoristas perdem a paciência e adotam comportamentos mais agressivos, o que pode afetar o fluxo de tráfego. Como extensões, o autor recomenda a realização de estudos em estradas de sentido único com uma faixa de tráfego, que são mais comuns em áreas urbanas, a fim de expandir a compreensão sobre o impacto do estacionamento no fluxo de tráfego e explorar ainda mais os comportamentos dos motoristas nesse contexto.

## simulation approach for urban traffic system: a multi-agent approch

Augeraud *et al*. (2005) desenvolveram um *framework* para simulação do tráfego urbano utilizando sistema multiagente tendo como intuito auxiliar nas decisões de gestores de tráfego e planejadores urbanos. Ainda de acordo com os autores, a modelagem utiliza grafos juntamente a uma abordagem *top-down* e análise do domínio. No modelo, Augeraud *et al*. (2005) consideram que os carros tomam decisões apenas em determinados pontos da rota. Por isso, o autor optou por um grafo direcionado, no qual as bifurcações são tratadas como vértices e as pistas são tratadas como arestas. A Figura 3 apresenta a arquitetura geral do framework para simulação do tráfego urbando.

Figura 3 – Modelagem do framework proposto

Diagrama

Descrição gerada automaticamente

Fonte: Augeraud *et al*. (2005).

A partir da Figura 3, pode-se observar que a arquitetura do sistema multiagente é dividido em três camadas: (i) simular o mundo urbano real e os seus tráfegos, (ii) gerir serviços e (iii) observar/gerir as informações. Neste contexto, de acordo com Augeraud *et al*. (2005), os agentes possuem seu próprio comportamento e interagem entre si. Além disso, os autores desenvolveram um painel de controle que permite ao usuário visualizar o que está acontecendo a partir de vários pontos do mapa.

Como experimentação, Augeraud *et al*. (2005) realizaram simulações a partir de um serviço de estacionamento de veículos elétricos chamado LISELEC na cidade de La Rochelle, no qual os usuários podem se cadastrar no sistema e utilizar veículos elétricos distribuídos em estacionamentos específicos. Este modelo multimodal permite que os usuários combinem o uso de veículos elétricos com outros meios de transporte como trens e deslocamento a pé dentro da cidade. Segundo os autores, os resultados da simulação incluem a análise da otimização de gestão do estacionamento e a previsão de melhorias, como o aumento de vagas e ou veículos disponíveis. Augeraud *et al*. (2005) ressaltam que a simulação contribui para a visualização de diferentes estratégias de gestão do estacionamento, como abertura de novos locais e o aumento das instalações para armazenar os veículos.

Por fim, Augeraud *et al*. (2005) reafirmam a importância das abordagens de simulação multiagente e sua aplicação na modelagem de sistemas de tráfego urbano, ressaltando a capacidade dessas técnicas em fornecer insights valiosos para a tomada de decisões em ambientes urbanos complexos. No entanto, os autores apontam algumas limitações, como a necessidade de validar os resultados da simulação com dados reais e a complexidade de modelar adequadamente a interação entre os diferentes agentes do sistema de tráfego urbano.

# proposta

Nesta seção serão apresentadas as justificativas para a concepção deste projeto, também serão apresentados os requisitos funcionas (RF) juntamente com os requisitos não funcionais (RNF) e as metodologias que serão utilizadas.

## JUSTIFICATIVA

No Quadro 1 será apresentado o comparativo entre os trabalhos correlatos no entorno das características destacadas de cada um deles, com ele consegue-se entender melhor os objetivos que serão desenvolvidos neste projeto.

Quadro 1 – Comparativo dos trabalhos correlatos

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Trabalhos Correlatos  Características | Wang *et al*. (2016) | Malecki (2018) | Augeraud *et al*. (2005) |
| Objetivo Principal | Mitigar congestionamentos inesperados | Analisar o efeito de estacionamentos nas vias públicas | Simulação para auxiliar decisões de gestão de tráfego urbano |
| Abordagem Tecnológica | Multi-agent System (MAS), Vehicle Navigation System (VNS), Comunicação V2I, com heurísticas altruísta e egoísta | Cellular Automata (CA), Multi-agent System (MAS) | Multi-agent System (MAS), Grafos, Análise de Domínio |
| Cenários de Teste | TAPASCologne (8x7), demanda de tráfego uniforme | Rua de mão única com estacionamento na Polônia | Serviço de estacionamento de veículos elétricos na cidade de La Rochelle |
| Resultados da Simulação | Redução do tempo médio de viagem, melhoria da confiabilidade no tempo previsto | Impacto positivo da paciência dos motoristas, melhorias na capacidade de tráfego | Análise da gestão do estacionamento, previsão de melhorias |
| Limitações | Simulações mais complexas, para teste de escalabilidade | Determinação do momento da perda de paciência | Utilização de dados mais reais para um melhor resultado |

Fonte: elaborado pelo autor.

A partir do Quadro 1, pode-se perceber que todos os trabalhos possuem em sua essência duas características em comum, a abordagem do problema do tráfego de veículos nas cidades grandes e a utilização de sistemas multiagentes para a simulação e observação do comportamento dos motoristas e agentes no contexto do tráfego urbano. Enquanto Wang *et al*. (2016) se concentravam na mitigação de congestionamentos e no equilíbrio do tráfego, Malecki (2018) direcionava sua análise para compreender o comportamento dos motoristas diante dos estacionamentos de rua. Augeraud *et al*. (2005) buscavam fornecer suporte ao planejamento urbano através da simulação do tráfego.

Em relação a abordagem tecnológica, Wang *et al*. (2016) adotaram o Multi-agent System (MAS) e o Vehicle Navigation System (VNS) para criar o Next Road Rerouting (NRR), visando aliviar congestionamentos urbanos. Em contrapartida, Malecki (2018) optou pelos autômatos celulares e o Multi-agent System (MAS) para investigar o impacto dos estacionamentos de rua no tráfego. Augeraud *et al*. (2005) desenvolveram um *framework* com base em sistema multiagente e análise de domínio para simular estratégias de gestão do tráfego urbano.

No que diz respeito aos cenários de testes, Wang *et al*. (2016) avaliaram a eficácia do NRR na redução do tempo médio de viagem. Malecki (2018) conduziu suas análises em uma rua de mão única na Polônia para compreender a influência da paciência dos motoristas. Augeraud *et al*. (2005) utilizaram um serviço de estacionamento de veículos elétricos em La Rochelle para simular diferentes estratégias de gestão do tráfego. Contudo, os resultados de Wang *et al*. (2016) demonstraram uma redução significativa no tempo médio de viagem e uma maior confiabilidade nos tempos previstos. Já Malecki (2018) ressaltou a importância da paciência dos motoristas e da gestão eficiente dos estacionamentos para melhorar a fluidez do tráfego. Augeraud *et al*. (2005) destacaram a capacidade das abordagens de simulação multiagente em oferecer insights valiosos para o planejamento urbano

Considerando as abordagens dos trabalhos correlatos, este trabalho torna-se relevante e inédito no contexto de Blumenau, pois pretende simular o tráfego em uma área específica da cidade, utilizando sistemas multiagentes. Primeiramente, ao empregar sistemas multiagentes, será possível modelar de forma mais realista o comportamento dos diferentes elementos envolvidos no tráfego urbano, como veículos, pedestres e semáforos. Isso permitirá uma análise mais detalhada das interações dinâmicas entre esses agentes, possibilitando a identificação de padrões de fluxo e de comportamentos que influenciam diretamente na eficiência do sistema de tráfego.

Além disso, ao simular o tráfego em uma região específica de Blumenau, será possível adaptar o modelo às características únicas dessa área, levando em consideração fatores como a topografia, a infraestrutura viária, os pontos de interesse e as áreas de maior congestionamento. Dessa forma, os resultados da simulação podem ser relevantes para os gestores de tráfego locais, permitindo a identificação de soluções personalizadas e eficazes para os desafios enfrentados naquela região (alteração da infraestrutura viária, da sinalização, ao controle de semáforos e à implementação de medidas de mitigação de congestionamentos). Acredita-se que ao utilizar sistemas multiagentes, será possível criar uma modelo/ferramenta flexível e adaptável, capaz de simular diferentes cenários e avaliar o impacto de diferentes estratégias de intervenção no tráfego, auxiliando assim na construção de uma cidade mais eficiente e sustentável em termos de mobilidade urbana.

## REQUISITOS PRINCIPAIS DO PROBLEMA A SER TRABALHADO

O modelo multiagente que será desenvolvido deverá:

1. coletar e armazenar dados sobre o tráfego de veículos em Blumenau, incluindo informações sobre a densidade populacional, frota de veículos, padrões de deslocamento e pontos críticos de congestionamento (RF – Requisito Funcional);
2. utilizar algoritmos e regras de interação entre os agentes do sistema, considerando as peculiaridades do tráfego de Blumenau, como horários de pico e fluxo de veículos (RF);
3. representar os diferentes elementos do tráfego urbano, como veículos, pedestres, semáforos e agentes de controle de tráfego (RF);
4. simular o tráfego dos veículos em pontos fictícios (novas ruas) de ligação das ruas existentes na cidade (RF);
5. permitir que o usuário possa ajustar os parâmetros da simulação (RF);
6. apresentar indicadores do comportamento de cada agente e seu impacto para o ambiente (RF);
7. processar os volumes de dados e simulações de forma rápida e eficiente (RNF – Requisito Não Funcional);
8. utilizar o paradigma de programação orientada a agentes (RNF);
9. ser desenvolvido na linguagem de programação Python e na ferramenta NetLogo ou GAMA (RNF).

## METODOLOGIA

O trabalho será desenvolvido observando as seguintes etapas:

1. levantamento bibliográfico: realizar o levantamento bibliográfico sobre tráfego urbano, sistemas multiagentes e trabalhos correlatos;
2. levantamento dos requisitos: baseando-se nas informações da etapa anterior, reavaliar os requisitos propostos para a aplicação;
3. definição do cenário de simulação: identificar os aspectos relevantes (estado global, dinâmicas globais/ entidades locais) que representem o ambiente dos agentes;
4. busca dos dados: buscar fontes de dados atráves APIs ou bases históricas para estabelecer o perfil dos agentes envolvidos na simulação;
5. coleta dos dados: realizar a coleta dos dados e informações de tráfego de Blumenau;
6. tratamento dos dados: com base nos itens (c) e (e) realizar o tratamento e limpeza dos dados utilizando a linguagem de programação Python;
7. definição e escolha da arquitetura de agentes: pesquisar as principais arquiteturas que possibilitem explorar a conexão entre o comportamento ao nível micro dos indivíduos e os padrões ao nível macro, escolhendo o mais adequado para o desenvolvimento do trabalho;
8. modelagem dos agentes: determinar as ações básicas dos agentes, e suas reações às entidades do ambiente;
9. implementação: desenvolver o modelo de simulação multiagente a partir dos itens (b) até (h), considerando inicialmente a arquitetura Believe-Desire-Intention (BDI), utilizando a linguagem de programação Python e a ferramenta NetLogo ou GAMA;
10. definição de parâmetros iniciais: determinar as informações do ambiente, as quais devem ser fornecidas aos agentes para que estes possam selecionar as ações a serem praticadas;
11. validação do modelo: avaliar o comportamento e a capacidade dos agentes em se adaptar a diferentes cenários de testes. Além disso, validar o modelo usando dados reais e históricos para garantir que as simulações reflitam de maneira precisa a realidade do trânsito em Blumenau.

As etapas serão realizadas nos períodos relacionados no Quadro 2.

Quadro 2 – Cronograma de atividades a serem realizadas

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2024 | | | | | | | | | |
|  | jul. | | ago. | | set. | | out. | | nov. | |
| etapas / quinzenas | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| levantamento bibliográfico |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| levantamento dos requisitos |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| definição do cenário de simulação |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| busca dos dados |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| coleta dos dados |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| tratamento dos dados |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| definição e escolha da arquitetura de agentes |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| modelagem dos agentes |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| implementação |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| definição de parâmetros iniciais |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| validação do modelo |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Fonte: elaborado pelo autor.

# REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Nesta seção serão abordados brevemente os principais assuntos que fundamentarão o estudo a ser realizado: tráfego urbano e sistemas multiagentes.

Atualmente, observam-se nas cidades brasileiras um grande aumento populacional junto a este crescimento percebe-se também o grande número de veículos nas estradas e com isso a crescente normalização de congestionamentos nas áreas metropolitanas nas cidades. Onde a maioria destas cidades não possuem sistemas para controlar o tráfego em tempo real (PAIS *et al*., 2023).

Os engarrafamentos não apenas consomem tempo e recursos financeiros, mas também aumentam o estresse e a poluição ambiental. Nas últimas décadas, esse problema tem se intensificado, especialmente nas grandes cidades do Brasil. Segundo Downs (2004) e Bertini (2005), não há uma definição universal de engarrafamento, mas uma estrada pode ser considerada congestionada quando a velocidade média está aquém da capacidade para a qual foi projetada. Por exemplo, em uma estrada com capacidade para uma velocidade média de 60 quilômetros por hora, se a velocidade média for inferior a esse valor, ela é considerada congestionada.

Ploeg e Poelhekke, 2008 explicam que o congestionamento pode variar de acordo com a demanda, como o dia da semana, estações do ano, eventos especiais e feriados, além de fatores que afetam a velocidade, como acidentes, áreas urbanas, condições climáticas e horários de pico, nas sociedades contemporâneas, um padrão comum é observado, onde muitas pessoas precisam se deslocar em horários similares, seja devido ao trabalho ou à escola. Isso resulta em uma grande concentração de viagens durante os horários de pico, geralmente pela manhã, entre 7h e 9h, e à tarde, entre 17h e 19h. Portanto, a utilização de sistemas multiagente para simulações urbanas vem despertando a criação de diversos projetos acerca do tema. Estas simulações auxiliam desde a criação de sistemas para reencaminhamento de rota dos veículos quando identificam congestionamentos, até a criação de sistemas para melhoramento do tempo de viagem dos veículos de transporte público (TLIG; BHOURI, 2011).

Tchappi *et al*. (2018) descrevem que sistemas multiagentes são compostos por agentes autônomos que interagem entre si para alcançar objetivos globais. Esses agentes possuem capacidade de perceber o ambiente, tomar decisões independentes e executar ações, muitas vezes de forma cooperativa. A interação entre os agentes pode ocorrer por meio de comunicação direta, troca de informações ou coordenação de atividades, permitindo a emergência de comportamentos complexos a partir das interações locais. A importância dos sistemas multiagentes reside na capacidade de lidar com problemas complexos e dinâmicos, onde a interação entre múltiplos agentes pode levar a soluções mais eficientes e adaptativas. Essa abordagem descentralizada e distribuída permite a modelagem de sistemas complexos de forma mais realista, refletindo a natureza não linear e interconectada de muitos problemas do mundo real.

Referências

AUGERAUD, Michel et al. **Simulation Approach for Urban Traffic** System: a multi-agent approach. 2005.

BAZZAN, Ana L. C. Opportunities for multiagent systems and multiagent reinforcement learning in traffic control. **Autonomous Agents and Multi-Agent Systems**, v. 18, n. 3, p. 342-375, 2009.

BAZZAN Ana L.C., KLÜGL Franziska, OSSOWSKI Sascha. Agents in traffic and transportation. **Transportation Research Part C -Emerging Technologies**, Web, v. 18, n. 1, p. 69-70, 2010.

BERTINI, Roberto L. You are the traffic jam: an examination of congestion measures. **85th Annual meeting of the transportation research board**. Washington, DC, 2005.

DESSBESELL JUNIOR, Gilberto; FROZZA, Rejane. e MOLZ, Rolf. F. 2015. **Simulação de controle adaptativo de tráfego urbano por meio de sistema multiagentes e com base em dados reais**. REVISTA BRASILEIRA DE COMPUTAÇÃO APLICADA, 2015. p. 65-81.

DOWNS, Anthony. Still stuck in traffic: coping with peak-hour congestion. **Brookings Intitution Press**, Washington, DC, 2004.

KONDRO, Wayne. Big city blues: health disparities within the world’s largest urban centres. **Canadian Medical Association Journal**, Ottawa, v. 182, n. 17, p. 1838-1839, 2010.

MALECKI Krzysztof, A computer simulation of traffic flow with on-street parking and drivers’ behaviour based on cellular automata and a multi-agent system, **Journal of Computational Science**, Web, v. 28, p.32-42, 2018.

NAZARETH, Veridianne S.; SOUSA, Luiz A. P.; RIBEIRO, Paulo C. M. **Análise Comparativa entre Simuladores de Fluxo de Tráfego**. In: RIO DE TRANSPORTES, XII., 2015, Rio de Janeiro. Anais... Rio de Janeiro: UFRJ, 2015.

OLIVEIRA, Raquel S. **Indicadores de desempenho de tráfego utilizando microssimulação**: estudo de caso das alterações viárias na região central da cidade do Rio de Janeiro. 2014. 59 f. Projeto de Graduação (Curso de Engenharia Civil) – Escola Politécnica, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Blumenau.

PAIS, Flavio V. *et al*. Rian. Performance Evaluation of Urban Traffic Using Simulation: A Case Study in Brazil. **IEEE Latin America Transactions**, Web, v. 21, p. 1275-1281, 2023.

PLOEG, Frederick V. D.; POELHEKKE, Steven. Globalization and the rise of mega- cities in the developing world. **Cesifo Working Paper**, n. 2208, Category Trade Policy, Munich, Germany, 2008.

RANGHETTI, Mayco A. **Simulador de tráfego de automóveis em uma malha rodoviária:** versão 2.0. 2007. 64 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Ciências da Computação) – Centro de Ciências Exatas e Naturais, Universidade Regional de Blumenau, Blumenau.

SAVI, Ederson A. **Simulador de tráfego de automóveis em uma malha rodoviária:** versão 3. 2008. 57 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Ciências da Computação) – Centro de Ciências Exatas e Naturais, Universidade Regional de Blumenau, Blumenau.

TCHAPPI Igor H. et al. A Brief Review of Holonic Multi-Agent Models for Traffic and Transportation Systems. **Procedia Computer Science**, Web, v. 134, p. 137-144, 2018.

TLIG Mohamed, BHOURI Neïla. A Multi-Agent System for Urban Traffic and Buses Regularity Control. **Procedia - Social and Behavioral Sciences**, Web, v. 20, p. 896-905, 2011.

TIWARY Abhishek *et al*. Air flow and concentration fields at urban road intersections for improved understanding of personal exposure. **Environment International**, Web, v. 37, n. 5, p. 1005–1018, out. 2011.

WANG, Shen et al. Next Road Rerouting: A Multiagent System for Mitigating Unexpected Urban Traffic Congestion, **IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems**, v. 17, n. 10, p. 2888-2899, 2016.

FORMULÁRIO DE avaliação BCC – PROFESSOR AVALIADOR – Pré-projeto

Avaliador(a): Gilvan Justino

Atenção: quando o avaliador marcar algum item como atende parcialmente ou não atende, deve obrigatoriamente indicar os motivos no texto, para que o aluno saiba o porquê da avaliação.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ASPECTOS AVALIADOS | | Atende | atende parcialmente | não atende |
| ASPECTOS TÉCNICOS | 1. INTRODUÇÃO   O tema de pesquisa está devidamente contextualizado/delimitado? |  |  |  |
| O problema está claramente formulado? |  |  |  |
| 1. OBJETIVOS   O objetivo principal está claramente definido e é passível de ser alcançado? |  |  |  |
| Os objetivos específicos são coerentes com o objetivo principal? |  |  |  |
| 1. TRABALHOS CORRELATOS   São apresentados trabalhos correlatos, bem como descritas as principais funcionalidades e os pontos fortes e fracos? |  |  |  |
| 1. JUSTIFICATIVA   Foi apresentado e discutido um quadro relacionando os trabalhos correlatos e suas principais funcionalidades com a proposta apresentada? |  |  |  |
| São apresentados argumentos científicos, técnicos ou metodológicos que justificam a proposta? |  |  |  |
| São apresentadas as contribuições teóricas, práticas ou sociais que justificam a proposta? |  |  |  |
| 1. REQUISITOS PRINCIPAIS DO PROBLEMA A SER TRABALHADO   Os requisitos funcionais e não funcionais foram claramente descritos? |  |  |  |
| 1. METODOLOGIA   Foram relacionadas todas as etapas necessárias para o desenvolvimento do TCC? |  |  |  |
| Os métodos, recursos e o cronograma estão devidamente apresentados e são compatíveis com a metodologia proposta? |  |  |  |
| 1. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA   Os assuntos apresentados são suficientes e têm relação com o tema do TCC? |  |  |  |
| As referências contemplam adequadamente os assuntos abordados (são indicadas obras atualizadas e as mais importantes da área)? |  |  |  |
| ASPECTOS METODOLÓGICOS | 1. LINGUAGEM USADA (redação)   O texto completo é coerente e redigido corretamente em língua portuguesa, usando linguagem formal/científica? |  |  |  |
| A exposição do assunto é ordenada (as ideias estão bem encadeadas e a linguagem utilizada é clara)? |  |  |  |