

Inteligencia Artificial

Estado del Arte: Manejo de Trenes en Estaciones Ferroviarias

Martín Villanueva A.

23 de Mayo de 2016

Evaluación

Resumen (5 %):	_____
Introducción (5 %):	_____
Definición del Problema (10 %):	_____
Estado del Arte (35 %):	_____
Modelo Matemático (20 %):	_____
Conclusiones (20 %):	_____
Bibliografía (5 %):	_____
Nota Final (100 %):	_____

Resumen

1. Introducción

2. Definición del Problema

La definición del problema que se expone en esta sección, esta basada en *ROADEF/Euro Challenge 2014* [4], con ciertas modificaciones y simplificaciones que se detallan en lo que sigue.

Como se mencionó anteriormente, el principal propósito del problema, consiste en encontrar la mejor manera de manejar trenes en estaciones ferroviarias, entre las llegadas, las salidas y el uso de recursos que hacen en la estación. Todo este proceso puede ser visto como una secuencia de subproblemas, sin embargo aquí se trata y modela de una manera integrada. En vista de que el problema tiene en cuenta una gran cantidad de *dimensiones*, a continuación se describen cada una de ellas de manera simple.

Horizonte de Planificación. El horizonte de planificación corresponde al conjunto de instantes de tiempo (*discretizados*), sobre el que se espera realizar toda la planificación del sistema. El formato de cada instante de tiempo es (d hh:mm:ss), con $d \in \{1, nbDays\}$ el día respectivo, $hh \in \{0, 23\}$ la hora, $mm \in \{0, 59\}$ el minuto, y $ss \in \{0, 59\}$ el segundo. El conjunto de todos los instantes se denominará \mathcal{H} . Con esta representación, el menor intervalo de tiempo permitido es un segundo, lo que permite representar el tiempo con una

alta precisión. Sin embargo dependiendo de la instancia, pueden tomarse duraciones más largas (múltiplos de segundos, o minutos), reduciendo el tamaño del *espacio de búsqueda*.

Llegadas. Las llegadas corresponden al ingreso de trenes en el sistema. Los tiempos de llegada (a la plataforma), son datos de entrada y por lo tanto no modificables. Hay que tomar en cuenta que los trenes entran al sistema/estación un tiempo antes que su hora de llegada. Durante este periodo intermedio realizan una *secuencia de llegada*, que representan la secuencia de recursos (y los respectivos tiempos) de los cuales hace uso el tren, antes de llegar a la plataforma para que los pasajeros bajen. Los aspectos y restricciones a considerar son los siguientes:

1. Cada llegada $a \in \mathcal{A}$ tiene un conjunto de plataformas preferidas a usar prefPlat_a . Esta es una restricción blanda, pero penalizada en la función objetivo.
2. Existen tiempos ideal y máximo de permanencia en la plataforma: idealDwell_a y maxDwell_a . Tiempos inferiores y superiores al idealDwell_a son penalizados, pues el primero disminuye la satisfacción de los pasajeros que deben bajar, y el segundo constituye un mal uso de los recursos del sistema. En cualquier caso, el tiempo de permanencia no puede superar el máximo maxDwell_a .
3. Es posible no cubrir una llegada, esto es, que el tren asociado a la llegada no entre a la estación. Como es de esperar, esto incurre una penalización.

Salidas. Las salidas corresponden a la ida de trenes del sistema. Análogo a las entradas, los tiempos y secuencias de salida (ruteo entre los recursos hasta salir de la estación) son datos de entrada fijos. La principal tarea a cumplir aquí, es asignar un tren a cada salida. Los aspectos y restricciones a considerar son los siguientes:

1. No asignar un tren a una salida es penalizado gravemente en la función objetivo. Adicionalmente, no puede asignarse más de un tren a una salida.
2. Cada salida $d \in \mathcal{D}$ tiene un conjunto de plataformas preferidas a usar prefPlat_d . Esta es una restricción blanda, pero penalizada en la función objetivo.
3. Existen tiempos ideal y máximo de permanencia en la plataforma: idealDwell_d y maxDwell_d . Las penalizaciones siguen la misma lógica que en las llegadas.
4. Una salida tiene asociado un conjunto de categorías de trenes compatibles compCatDep_d . Esto va asociado a las características que debe tener el tren para hacer el viaje, y constituye una restricción fuerte (no se puede violar).
5. Cada tren tiene una *distancia por recorrer antes de mantención* (remDBM) y *tiempo de viaje antes de mantención* (remTBM). Cada salida tiene asociada una distancia y tiempo necesario para realizar el viaje. Luego el tren asignado debe tener remDBM y remTBM mayor o iguales a los que requiere la salida.

Trenes. Un tren se define como una unidad móvil de *visita* en el sistema. Esto quiere decir que no se considera como tren a la unidad física; un mismo tren que visita más de una vez el sistema, se toma como trenes distintos. El conjunto de trenes \mathcal{T} se compone de dos tipos de trenes: Los trenes presentes en la estación desde el inicio del horizonte de tiempo \mathcal{T}_I , y los trenes asociados a llegadas \mathcal{T}_A . Las principales consideraciones a tener con los trenes son las siguientes:

1. Cada tren es una unidad atómica; No se pueden separar en vagones, ni recombinarlos con los de otros trenes. Por lo tanto un tren es la unidad de asignación más pequeñas. Como nota, esta restricción es acorde a la naturaleza de los trenes modernos.

2. Un tren $t \in \mathcal{T}$ esta asociado a una categoría cat_t , que define las características técnicas que comparten. Se puede pensar en los trenes de una misma categoría como el mismo tren (fabricado en serie por alguna compañía), pero con diferentes condiciones de mantención iniciales.
3. No ocupar los trenes inicialmente en el sistema es una opción posible, pero será penalizada. Tales trenes no usarán recursos durante el horizonte de planificación.
4. Asociado una llegada y salida, puede haber un *reuso*. Esto consiste en definir previamente (dato de entrada) cual tren que viene llegando, será asignado a una salida. Existe un costo asociado a no cumplir un reuso dado. Los reusos no serán respetados, siempre y cuando esto beneficie en mayor medida a otros objetivos. Por último, cada salida $d \in \mathcal{D}$ puede estar asociada a lo más en un reuso con la entrada $a \in \mathcal{A}$, y de igual modo al revés.

Mantenciones. Los trenes deben ser sometidos a mantenciones regularmente, de modo que cumplan las condiciones de seguridad y comodidad necesarias que requiere cada salida. Cómo se mencionó anteriormente, hay dos parámetros a considerar en las mantenciones:

1. **TBM**, el tiempo de viaje antes de realizar mantención (*Time Before Maintenance*). Este va asociado al comodidad de los pasajeros (que el tren este limpio, asientos en buenas condiciones, etc).
2. **DBM**, la distancia de viaje antes de realizar mantención (*Distance Before Maintenance*). Se relaciona con condiciones de seguridad (combustible, estado de frenos, etc).

Las operaciones de mantención básicamente reajustan los valores $remTBM$ y $remDBM$ a los valores máximos de cada tren. Las consideraciones a tener en cuenta son:

1. El movimiento de un tren dentro de la estación de resta a $remTBM$ y $remDBM$ (despreciables en comparación al de los viajes).
2. Las mantenciones se realizan en las *Instalaciones de Mantenimiento* descritas en la siguiente sección.

Recursos de Infraestructura. Los trenes en el sistema, estan siempre haciendo uso de algun recurso (ya sea moviendose o estacionados). Estos recursos son 5 tipos: pistas simples \mathcal{S} , plataformas de llegada o salida \mathcal{P} , instalaciones de mantenimiento \mathcal{F} , grupos de pistas \mathcal{K} y estacionamientos \mathcal{Y} . Las pistas simples, plataformas, y instalaciones de mantenimiento son consideradas como porciones individuales de una pista. Por otro lado los grupos de pistas se constituyen de varias pistas de forma agregada. Una configuración típica para los recursos del sistema pueden verse en Figura 1.

Es muy importante considerar la forma en que los trenes se mueven entre los recursos y sus restricciones. Los principales aspectos se listan como sigue:

1. Un mismo tren no puede estar ocupando dos recursos en el mismo instante de tiempo (algo que sí sucede en la realidad). Por lo tanto cada tren se considera como un objeto puntal que puede moverse de un recurso a otro de modo instantaneo.
2. Cada recurso $r \in \mathcal{R}$ tiene un conjunto de recursos vecinos $neighSet_r$, que definen las posibles transiciones de un tren, esto es, un tren en un recurso r , sólo puede moverse a un recurso vecino en $neighSet_r$.
3. Usualmente (hay excepciones) cada recurso puede ser accedido por dos lados, que se denotan A y B. Entonces el conjunto de recursos vecinos de r puede ser descompuesto en $neighSet_r = neighSet_r^A \cup neighSet_r^B$. Adicionalmente se tiene como restricción $neighSet_r^A \cap neighSet_r^B = \emptyset$, esto es, que no se generen ciclos entre los recursos.

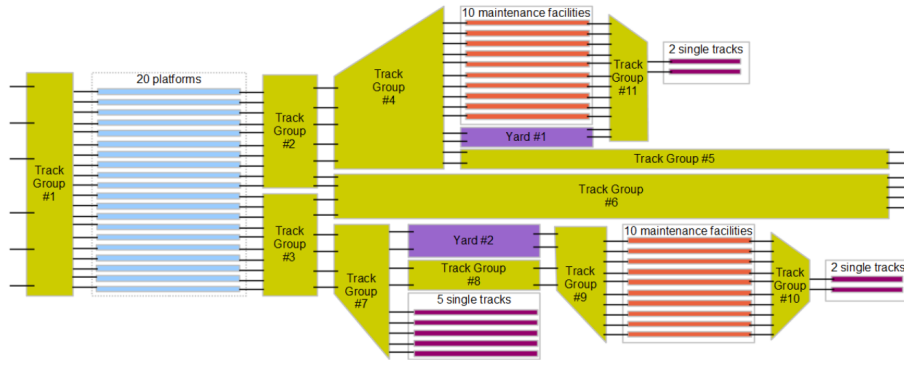


Figura 1: Ejemplo de recursos de infraestructura (Fuente [4])

4. Las excepciones al punto anterior las constituyen los recursos al extremo del sistema, por donde los trenes entran o salen.
5. Los recursos tienen en ambos extremos *puertas* por donde se realiza la transición hacia otro recurso. Cada puerta $g \in \mathcal{G}_r$ de un recurso r , esta asociada a una única puerta de un recurso vecino (si la puerta esta en el fin del sistema, puede no tener puerta vecina asociada).
6. Las pistas simples, plataformas y instalaciones de mantención tienen como máximo una puerta en cada lado.
7. Los grupos de pistas y estacionamientos pueden tener mas de una puerta en cada lado.
8. Algunos recursos pueden ser utilizados sólo por un tipo específico de tren (por lo general en las estaciones de mantenimiento). Por ello cada recurso r tiene su conjunto de categorías de trenes compatibles compCatRes_r .
9. Pueden haber recursos ocupados con antelación en el sistema. Estos factores son externos al problema y fijos, siendo algunos ejemplos: trenes de mantenimiento, trenes que no terminan en la estación, trenes externos de otras compañías, entre otros.

Teniendo una idea de la mecánica de uso de recursos del sistema, a continuación se entregan detalles específicos de cada tipo de recurso.

1. **Pistas Simples.** Corresponden a pistas unitarias, usada para el movimiento de los trenes dentro de la estación. Estos son (usualmente) los recursos que utilizan los trenes para entrar y salir del sistema. Cada pista simple $s \in \mathcal{S}$ tiene asociado un largo total lenght_s y cantidad de trenes capa_s , que debe ser respetado en cada instante de tiempo.
2. **Plataformas.** Estas representan las pistas en donde los pasajeros pueden salir o abordar un tren. Por lo tanto son estas, las que deben ser asignadas a cada llegada o salida respectivo. A diferencia de las pistas simples, una plataforma $p \in \mathcal{P}$ sólo esta restringida en capacidad por su largo lenght_p .
3. **Instalaciones de Mantenimiento.** Estas instalaciones son pistas donde los trenes se detienen a realizar su respectiva mantención (reajustar su TBM y DBM). Es muy importante notar que cada instalación de mantenimiento $f \in \mathcal{F}$ esta equipada para hacer sólo un tipo de operación (“D” o “T”). Por lo tanto si un tren requiere hacer ambos mantenimientos, deberá pasar por dos instalaciones distintas. Por último, al igual que las plataformas, su capacidad esta restringida por su largo lenght_f .

4. **Grupos de Pistas.** Son un conjunto agregado de pistas, utilizados para mover a los trenes entre los distintos recursos del sistema. Todas las puertas de un lado son alcanzables desde el otro (y viceversa), por lo tanto si en un lado hay m puertas y en el otro lado hay n , existen $m \cdot n$ posibles rutas para atravesar el grupo de pistas. Un grupo de pistas $k \in \mathcal{K}$ tiene dos parámetros importantes: el tiempo necesario para atravesar k trTime_k (constante), y el tiempo mínimo que debe haber entre dos trenes sucesivos para que no esten tan cerca hwTime_k . Técnicamente los grupos de pistas son una estructura compleja, que debe manejar normas de seguridad y conflictos que suelen ocurrir. Sin embargo el problema se abstrae de esta complejidad, viendo a tal estructura como una *caja negra*.
5. **Estacionamientos.** Al igual que el anterior, son también un conjunto de pistas pero utilizadas para estacionar trenes. Por lo tanto un tren puede permanecer en un estacionamiento sin límites de tiempo. Un estacionamiento $y \in \mathcal{Y}$ está limitado en capacidad por la cantidad de trenes permitidos capa_y .

Objetivo. Tal como se plantea el problema, la objetivo general se descompone en múltiples objetivos, que corresponden a minimizar las penalizaciones descritas anteriormente. Luego la función a minimizar es:

$$f = f^{\text{uncov}} + f^{\text{over}} + f^{\text{plat}} + f^{\text{pref}} + f^{\text{reuse}}, \quad (1)$$

donde cada una representa:

1. f^{uncov} : Costo por no cubrir una salida.
2. f^{over} : Costo asociado al sobre-mantenimiento.
3. f^{plat} : Costo por uso de las plataformas.
4. f^{pref} : Costo por no respetar la preferencia de uso de plataforma.
5. f^{reuse} : Costo por no respetar un reuso dado inicialmente.

un análisis más detallado de (1) será visto en la sección de Modelo Matemático.

Solución Esperada. Como solución al problema, se espera una conjunto de programación de eventos para cada tren, esto es, una secuencia de eventos junto con los recursos usados, y los tiempos asociados. Los diferentes tipos de eventos pueden ser: **EnterSystem**, **ExitSystem**, **Arrival**, **Departure**, **EnterResource**, **ExitResource**, **BeginMaintenance** y **EndMaintenance**. Un ejemplo de posible solución para un tren dado se da en Figura 2. Teniendo esta información para todos los trenes, será posible inferir el estado del sistema y sus recursos, en cada instante del horizonte de planificación.

3. Estado del Arte

En la presente sección se hace un estudio acerca de como nace este problema y la forma en que ha sido abordado. Pese a que hay gran cantidad de trabajo realizado (y en desarrollo) al respecto [1], hay pocos que han sido publicados. Por lo tanto también se expondrán las variantes o sub-problemas más conocidos, así como los disintitos enfoques con los que han sido abordados.

Inicios del Problema. En el problema de estudio en el presente artículo, corresponde a una versión *simplificada* del problema propuesto en el ROADEF/EURO Challenge 2014 [4], competencia organizada por la *SFrench Operational Research (OR) and Decision Support Society* (ROADEF) y la *European Operational Research Society* (EURO) en conjunto con la *Société Nationale des Chemins de Fer Français* (SNFC). El objetivo de esta, fue encontrar la mejor forma realizar el manejo, ruteo y asignación de trenes en una estación

Train	Time	Event type	Resource	Gate	Complement
...
Train12	d_2 07:35:00	BegJunction	Yard5		Train9+Train12
Train12	d_2 07:38:00	EndJunction	Yard5		Train1+Train9+Train12
Train12	d_2 09:02:00	ExitResource	Yard5	B3	
Train12	d_2 09:02:00	EnterResource	TrGroup7	B1	
Train12	d_2 09:04:00	ExitResource	TrGroup7	A2	
Train12	d_2 09:04:00	EnterResource	TrGroup8	A1	
Train12	d_2 09:09:00	ExitResource	TrGroup8	B2	
Train12	d_2 09:09:00	EnterResource	Facility1	A1	
Train12	d_2 09:09:00	BegMaintenance	Facility1		D
Train12	d_2 11:09:00	EndMaintenance	Facility1		D
Train12	d_2 11:45:00	ExitResource	Facility1	A1	
Train12	d_2 11:45:00	EnterResource	TrGroup8	B3	
Train12	d_2 11:50:00	ExitResource	TrGroup8	A8	
Train12	d_2 11:50:00	EnterResource	Platform14	A1	
Train12	d_2 12:20:00	Departure	Platform14		Departure36
Train12	d_2 12:20:00	ExitResource	Platform14	A1	
Train12	d_2 12:20:00	EnterResource	TrGroup9	A2	
Train12	d_2 12:25:00	ExitResource	TrGroup9	B2	
Train12	d_2 12:25:00	ExitSystem	TrGroup9		

Figura 2: Extracto de programación de eventos para un tren dado (Fuente [4])

ferroviaria, tal como se explicó en la sección 2. La simplificación nombrada, consiste en que se da por alto una de las dimensiones del problema, que es la unión y separación de trenes. Como se explicó en la sección 2, los trenes son las unidades de asignación más pequeñas a utilizar, esto es, no pueden ser separados ni recambinados sus vagones. Sin embargo, en la medida de poder satisfacer salidas con gran cantidad de pasajeros, es posible *unir* dos trenes en el sistema para cumplir con la capacidad. El proceso de *unir* y *separar* trenes en las estaciones es llevado en los *grupos de pistas*, y agrega una complejidad considerable a la formulación y a su solución. Una buena cantidad de equipos lograron dar con soluciones satisfactorias [1]. Algunas de estas se detallan en lo que sigue.

Propuestas de Solución. El primero trabajo publicado corresponde a *A Math-Heuristic Framework for the ROADEF/EURO Challenge 2014* [2], cuyos autores participaron en la categoría junior del concurso obteniendo el segundo lugar. El nombre *math-heuristic* se debe a que se combinan métodos exactos con heurísticas para hallar una solución. El problema original se aborda como cuatros sub-problemas, tal como se describe en la figura 3. Cada etapa se resume a continuación:

1. ARRIVAL&DEPARTURE MATCHING. En esta primera etapa, se intenta hacer un *match* para cada salida, con un tren compatible (tren inicial o de llegadas). El problema es planteado como MIP (*Mixed Integer Programming*), con básicamente dos objetivos: Minimizar el número de cancelaciones de salidas (salidas sin cubrir) y maximizar la cantidad de reusos entre las llegadas y salidas. Debido a la gran cantidad de variables involucradas, este es resuelto usando el método de generación de columnas. Para generar los *matches* se generan los conjuntos $\text{Comp}(d)$ y $\text{Comp}(t)$ que contienen los trenes compatibles para cada salida d y las salidas compatibles a cada tren t , respectivamente. Estos se computan filtrando las combinaciones inviables, y utilizando heurísticas (eg. eliminando *matches* en espacios de tiempo muy grandes).
2. PLATFORM ASSIGNMENT. En segundo lugar es necesario asignar las plataformas a utilizar por cada llegada y salida a cubrir. Se intenta aquí asignar de manera que se minimizen las cancelaciones de llegada y salidas, y que cada una sea asignada a su plataforma preferida, en la medida de lo posible. Este tambien se plantea como MIP, pero se resuelve buscando una solución exacta.

3. **ARRIVAL&DEPARTURE SEQUENCE ASSIGNER.** Luego para cada una de las llegadas y salidas a cubrir, se generan patrones de uso de los grupos de pistas, de modo que no existan conflictos entre en las secuencias respectivas, ni el uso de recursos impuestos inicialmente.
4. **SIMULATED ANNEALING / TRAIN ROUTING.** En última instancia, *Simulated Annealing* (SA) es utilizado para generar rutas (secuencia de recursos) que los trenes realizan en la estación. Para ello en cada iteración se *rutea* a un tren, seleccionando una ruta aleatoria basada en los *matches* y asignación de recursos anteriores. Cada nueva solución es aceptada dependiendo del costo y temperatura.

Cabe mencionar el este artículo no trabaja las condiciones de uniones de trenes en llegadas y salidas. En definitiva este enfoque se basa en ocupa SA para generar rutas aleatorias, apoyandose en resultados precomputados para la utilización de recursos y evitar conflictos.

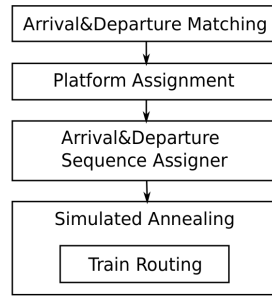


Figura 3: Esquema de solución en Math-Heuristic Framework (Fuente [2])

El segundo trabajo *Roadef Challenge 2014: A Modeling Approach, Rolling stock unit management on railway sites*[3], presenta un acabado estudio con un modelo similar al anterior; Descompone el problema original en dos etapas de decisión: asignación y enrutamiento. La idea de generar estos dos subproblemas, es reducir la complejidad inicial, y ocupar la técnica de resolución indicadda para cada uno. Por un lado, la primera etapa se compone básicamente de asignar trenes (de las llegadas o inicialmente en el sistema) a las salidas, asignar plataformas, y el resto de recursos del sistema. Este tipo de problemas son fácilmente formulables en MIP, y pueden ser resueltos de manera eficiente con dicha representación (por generación de columnas). Por otro lado, la fase de enrutamiento de trenes en la estación se desacopla totalmente de la fase de asignación, y se propone utilizar CP (*Constraint Programming*) para su solución, pues es la opción más viable y eficiente. Algunos detalles se listan a continuación para cada fase (Ver Figura 4).

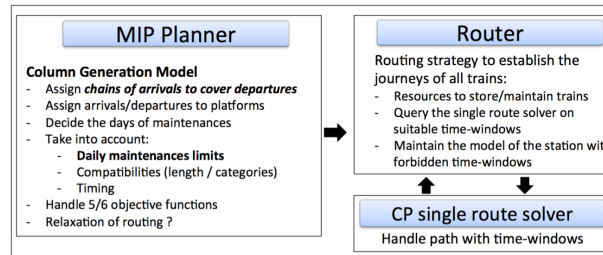


Figura 4: Esquema de solución de Modeling Approach (Fuente [3])

1. ASIGNACION. El problema de asignación abarca asignar trenes a las salidas, asignar plataformas a las llegadas y salidas y asignar las mantenciones. La función objetivo que se plantea planteada considera: *llegadas/salidas no cubiertas, trenes iniciales no usados, plataformas preferidas no satisfechas, reusos no satisfechos y sobre mantenciones*. Todo lo anterior se modela por medio de MIP. Se hace luego una extensión a esta formulación para considerar el caso de llegadas *enlazadas* con salidas previas, verificando que tal problema se reduce a *Dependent Matching Problem* (DPM) que es NP-completo.
2. ENRUTAMIENTO. Para esta se parte de la premisa de que es posible computar las rutas de los trenes en la estación, sin cuestionar los resultados previos de la fase de asignación. Aquí modela la estación y sus recursos como un grafo, y muestra que el problema de enrutar un sólo tren se reduce a *Resource Constrained Shortest Path Problem* (RCSPP) que es NP-hard. En base a esto, un modelo de CP es inferido para definir las rutas, y luego se computan una por una las rutas de todas las llegadas/salidas, de modo que si el *solver* de CP es incapáz de encontrar una solución, se cancela la llegada/salida asociada.

Los autores reconocen que uno de los puntos debiles del modelo propuesto está en la estrategia de enrutamiento, sobre la cual es posible usar distintas heurísticas para tratar el problema de formas más integrada, y así minimizar las cancelaciones.

Problemas Relacionados.

4. Modelo Matemático

5. Conclusiones

6. Bibliografía

Referencias

- [1] Challenge ROADEF/EURO 2014 Final results. <http://challenge.roadef.org/2014/en/finalResults.php>. Visitado: 23-05-2016.
- [2] Haahr, Jørgen Thorlund and Simon Henry Bull. A Math-Heuristic Framework for the ROADEF/EURO Challenge 2014. Technical report, DTU Management Engineering, 2014.
- [3] Nicolas Catusse and Hadrien Cambazard. Roadef Challenge 2014: A Modeling Approach, Rolling stock unit management on railway sites. Technical report, OSP, 2014.
- [4] Françoise Ramond and Nicolas Marcos. ROADEF/EURO 2014 Challenge, Trains don't vanish! - Final phase, Rolling stock unit management on railway sites, 2014. SNCF - Innovation & Research Department.