

Raport Badawczy
Research Report

RB/40/2017

**Optymalizacja i symulacja
przejazdu pociągu: analiza
przejazdów optymalnych**

**A. Myśliński, Z. Nahorski,
W. Radziszewska, K. Szulc**

Instytut Badań Systemowych
Polska Akademia Nauk

Systems Research Institute
Polish Academy of Sciences



POLSKA AKADEMIA NAUK

Instytut Badań Systemowych

ul. Newelska 6

01-447 Warszawa

tel.: (+48) (22) 3810100

fax: (+48) (22) 3810105

Kierownik Zakładu zgłaszający pracę:
Prof. dr hab. inż. Zbigniew Nahorski

Warszawa 2017

Optymalizacja i symulacja przejazdu pociągu: analiza przejazdów optymalnych

Andrzej Myśliński, Zbigniew Nahorski,
Weronika Radziszewska, Katarzyna Szulc

Spis treści

1	Wprowadzenie	4
2	Uproszczony model pociągu	6
3	Dane do obliczeń numerycznych	13
3.1	Masa pociągu M	13
3.2	Pochylenie toru	15
3.3	Opory ruchu	15
3.4	Siła pociągowa	18
3.5	Wskaźnik jakości J	18
4	Rozwiązanie równania różniczkowego zwyczajnego	20
5	Sterowanie odcinkami stałe	22
6	Jazda z maksymalną siłą pociągową	25
7	Warunki konieczne optymalności	28
7.1	Sformułowanie zadania	28
7.2	Warunki konieczne	30
7.3	Wyznaczanie czasów przełączeń z warunków zasady maksimum . . .	36
7.3.1	Wyznaczenie czasów przełączeń z równań sprzężonych	36
7.3.2	Numeryczne wyznaczanie czasów przełączeń	37
8	Zestawienie wzorów dla optymalnych fragmentów	41
8.1	Przyspieszanie	41
8.2	Zerowe sterowanie	42
8.3	Stała prędkość	43
8.4	Hamowanie	44
9	Trajektorie optymalne	45
9.1	Trajektoria najszybsza – przejazd A.	45
9.2	Dodatek zerowego sterowania – przejazd B.	49
9.3	Wybór między przejazdami B i C	51
9.4	Duże zerowe sterowanie – przejazd C	55
9.5	Wybór między przejazdem C a wolniejszymi	57
9.6	Przejazd z fragmentem stałej prędkości – przejazd D	61
9.7	Wybór między przejazdem D a przejazdami DE	63
9.8	Przejazdy pośrednie DE1 i DE2	65
9.9	Przejazd najwolniejszy – przejazd E	69

9.10	Algorytm poszukiwania optymalnego przejazdu	73
10	Obliczanie energii przejazdów dla poszczególnych typów przejazdów	74
10.1	Energia przejazdu dla optymalnych reżymów sterowania	74
10.2	Energia przejazdu na odcinkach drogi	75
A	Załącznik	77
A.1	Rozwiązanie nieliniowego równania ruchu dla zakresu stałej mocy .	77
A.2	Model z uwzględnieniem jazdy po łuku	82
A.3	Równanie zależne od drogi	86
A.4	Dodatkowy stały wiatr.	87
B	Literatura	90

1 Wprowadzenie

Kolej obsługuje sporą część transportu osobowego (w Polsce około 10%) i towarowego (w Polsce ponad 30%), zużywając w tym celu znaczną ilość energii. W odróżnieniu od wielu innych środków transportu, transport kolejowy pozwala na oszczędności energii związane ze sposobem jazdy, ze względu na wydzielone trakcje z bezkolizyjnym ruchem, gdy są zachowane rozkłady jazdy. Oszczędność energii ma nie tylko wymiar ekonomiczny, ale także powoduje zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń atmosfery, a więc ma także wymiar ekologiczny.

Pierwsze prace dotyczące optymalizacji profilu prędkości jazdy pojawiły się w Japonii w latach 60-tych ubiegłego wieku [17]. Istotny postęp w analizie tego problemu wprowadziła praca [5]. Jednak zdecydowany rozwój badań dotyczących sterowania jazdą pociągu nastąpił dopiero w XXI w. Wczesne intensywne badania na przełomie wieków prowadzono w Australii [30, 15, 13, 14, 9], ale główny wysyp prac nastąpił dopiero po 2010 r. Część tych prac przedstawiono w wykazie literatury tego opracowania, można je także znaleźć w wykazach literatury artykułów przeglądowych [2, 3, 33]. W Europie powstał w tym czasie projekt [26], w ramach którego jest możliwość wymiany doświadczeń i współpracy w rozwijaniu tej tematyki.

Większość prac kontynuuje metody rozwiązania przedstawione w najwcześniejszych pracach i opiera optymalizację na zasadzie maksimum Pontriagina [29]. Trudności w jej zastosowaniu wynikają z występowania ograniczeń na jeden ze stanów – prędkość – i zależnych od innego stanu – drogi, a także zmienności równania w zależności od drogi, co wynika z różnych oporów zależnych od różnicy wzniesień, zakrętów, czy oporów powietrza, na przykład w tunelach. Stosując zasadę maksimum Pontriagina można stosunkowo łatwo uzyskać ogólną charakterystycję optymalnych fragmentów przejazdów, jednak duży kłopot sprawia wyznaczenie czasów przełączeń między tymi fragmentami. Z tego powodu pojawiły się prace, w których do optymalizacji używa się metod heurystycznych. Innym kierunkiem jest modyfikacja rozkładu jazdy w celu zmniejszenia wydatku energii, a także układanie regionalnych rozkładów jazdy i zarządzanie w takich regionach ruchem pociągów pod kątem oszczędności energii, patrz [33].

W tym opracowaniu zajmujemy się najprostszym zagadnieniem wyznaczania optymalnych profili jazdy. Jednak celem jest opracowanie takich profili dla tras ruchu lokalnego w terenie polodowcowym, charakteryzującym się licznymi zmianami nachylenia trasy. Łącznie z licznymi zmianami ograniczeń na prędkość powoduje to, że kłopotliwe wyznaczanie punktów przełączeń jest w takim przypadku liczne.

Metody rozpatrywane w opracowaniu są oparte na zasadzie maksimum Pontriagina, jednak zaproponowano tu liczne uproszczenia powodujące przyspieszenie obliczeń. Podstawowym z nich jest użycie analitycznych rozwiązań równań ruchu

zamiast przyjętych ogólnie rozwiązań numerycznych. Głównym rozwiązywanym w opracowaniu przypadkiem są liniowe równania ruchu powstałe przez przyjęcie liniowej zależności oporu powietrza od prędkości względnej pociągu. Jednak podano także rozwiązania analityczne równań nieliniowych, które można będzie rozpatrzeć w dalszych badaniach.

Innym pomysłem rozważanym w tym opracowaniu jest podział trasy między przystankami na odcinki o stałych ograniczeniach prędkości oraz stałym równaniu ruchu. Rozwiązania optymalne dla takich odcinków sprowadzają się do kilku typów przejazdów. Sklasyfikowano te typy przejazdów, przedstawiono sposoby wyznaczania w nich chwil przełączeń między fragmentami o stałych wymuszeniach oraz podano algorytm wyboru typu przejazdu przy zadanych początkowych i końcowych czasach przejazdu oraz prędkościach w tych chwilach. Okazało się przy tym, że dla dokładnych wzorów występowały trudności numeryczne w wyznaczaniu rozwiązań układów równań nieliniowych. Opracowano przybliżenia wzorów sprowadzające równania do równań kwadratowych, których rozwiązanie nie nastęrcza trudności, a jednocześnie jest wystarczająco dokładne.

W tym opracowaniu nie rozważono natomiast metod połączenia przejazdów na odcinkach w optymalny przejazd na całej trasie między przystankami, poza ogólnym zarysowaniem możliwych metod postępowania. Rozwiązanie tego zagadnienia będzie tematem dalszych prac.

W opracowaniu nie podano także przykładów numerycznych wyznaczania rozwiązań. Będzie to tematem oddzielnego opracowania.

2 Uproszczony model pociągu

Uproszczony model pociągu jest oparty na równaniach ruchu obiektu o masie M znajdującego się na równi pochyłej i będącego pod wpływem dodatkowych sił. Równanie ruchu wynika z drugiej zasady Newtona

$$Ma(t) = F(t)$$

gdzie a jest przyśpieszeniem w kierunku ruchu, F jest wypadkową siłą działającą w kierunku ruchu, a t jest czasem. W powyższym modelu wszystkie zmienne są skalarami. Wygodniej będzie jednak posłużyć się równaniem nieco przekształconym, w którym występuje zmienna mierzona

$$M \frac{dv(t)}{dt} = F(t)$$

gdzie v jest prędkością, a także dodatkowo

$$\frac{ds(t)}{dt} = v(t)$$

gdzie s jest drogą przebytą przez pociąg.

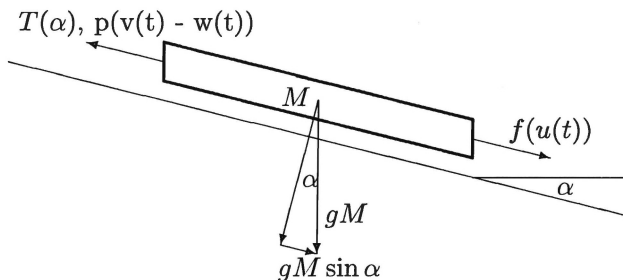
Na wypadkową siłę składają się: siła napędu silnika (siła pociągowa) $f(u(t))$, gdzie u jest wielkością sterującą, na którą ma wpływ maszynista pociągu; siłowa siła ciężenia działająca w kierunku ruchu; siła tarcia T oraz siła oporu powietrza zależna od różnicy prędkości pociągu i odpowiedniej składowej szybkości wiatru w . Uwzględnienie tych składowych prowadzi do równania

$$M \frac{dv(t)}{dt} = f(u(t)) + gM \sin \alpha - T(\alpha) - p(v(t) - w(t))$$

gdzie przyjęto, że siła oporu powietrza jest liniowo zależna od różnicy prędkości $v - w$, zaś α jest kątem nachylenia toru względem poziomu, przy czym za dodatni uważa się kąt przy spadku torów, a za ujemny przy ich wznoszeniu, patrz rys. 1. Tarcie jest proporcjonalne do składowej siły ciężenia prostopadłej do torów, więc $T(\alpha) = \mu_T g M \cos \alpha$, gdzie μ_T jest współczynnikiem tarcia tocznego. Siła tarcia tocznego występuje tylko w trakcie ruchu (jest zerowa przy zerowej prędkości) i jest przeciwna do kierunku ruchu. W stanie bezruchu występuje tarcie statyczne, które wymaga przyłożenia dodatkowej siły, aby rozpocząć ruch. Efekt tarcia statycznego w tym opracowaniu pominiemy. Po przekształceniach otrzymujemy podstawowe dla dalszej analizy równanie ruchu pociągu

$$M \frac{dv(t)}{dt} + pv(t) = h(t) + gM \sin \alpha - \mu_T g M \cos \alpha + pw(t) \quad (1)$$

w którym zamiast wyrażenia $f(u(t))$ podstawiono zmienną $h(t)$, czyli siłę napędu silnika (siłę pociągową), którą będziemy dalej traktować jako formalne sterowanie w modelu. W tym sensie, siła ta może przyjmować wartości ujemne przy hamowaniu. Równanie to jest rozpatrywane na skończonym odcinku drogi $s_0 \leq s \leq s_K$, przy czym zarówno s_0 jak i s_K są zadane.



Rysunek 1: Graficzne przedstawienie modelu oraz użytych oznaczeń.

Równanie (1) jest uproszczone. Dokładniejsza zależność oporu powietrza ma charakter kwadratowy. Także uwzględnienie innych oporów, jak opory wynikające z jazdy na zakręcie czy przejazdu przez tunel, prowadzą do dodatkowego skomplikowania równania ruchu pociągu. Wyprowadzenie niektórych zależności jest przedstawione w dodatku. Uzyskano w nim ogólny wzór na siły oporu jako funkcji kwadratowej względem prędkości

$$-Av^2(t) + Bv(t) + C$$

które jest często przytaczane w literaturze. W dalszych rozważaniach będziemy często stosować ogólny zapis równania

$$\frac{dv(t)}{dt} = \frac{h(t)}{M} + K(v(t)) + R \quad (2)$$

w którym opory ruchu podzielono na te, które zależą od prędkości $v(t)$, oraz na te, które od prędkości nie zależą. W tym podziale pewien kłopot może sprawiać klasyfikacja wpływu wiatru. Na przykład w równaniu (1) możemy przyjąć podział

$$K(v(t)) = -\frac{p}{M}[v(t) - w(t)] \quad R = g \sin \alpha - \mu_T g \cos \alpha$$

lub

$$K(v(t)) = -\frac{p}{M}v(t) \quad R = g \sin \alpha - \mu_T g \cos \alpha + pv(t)$$

W praktyce nie jesteśmy w stanie uwzględniać chwilowych prędkości wiatru. Możemy więc albo korygować w równaniu prędkość pociągu o pewne oszacowanie prędkości wiatru, albo przyjąć, na przykład, stałą prędkość wiatru i uwzględnić ją w oporach w członie K . Dla liniowego równania oba sposoby klasyfikacji wiatru są równoważne, ale dla równań nieliniowych nie musi tak być. W dalszej części będziemy jednak głównie bazować na równaniu liniowym.

W rozpatrywanym problemie występują ograniczenia na sterowanie oraz na prędkość

$$h_{\min} \leq h(t) \leq h_{\max}$$

$$0 \leq v(t) \leq v_{\max}(s)$$

przy czym sterowanie $u(t)$ może być dyskretne (czyli może przyjmować tylko skończoną liczbę wartości), a u_{\min} jest ujemne, co odpowiada ujemnej sile, czyli hamowaniu pociągu. Ograniczenie na prędkość zależy od położenia pociągu na trasie ruchu (drogi s) i ma charakter funkcji odcinkami stałej wzdłuż drogi. Także kąt α jest odcinkami stały wzdłuż drogi, czyli pionowy wykres torów jest linią łamaną, patrz rys. 2. Dodatkowo, w zadaniu występują ograniczenia na brzegach rozpatrywanego odcinka drogi, między kolejnymi przystankami

$$v(s_0) = 0 \quad \text{dla} \quad t_0 = 0$$

$$v(s_K) = 0 \quad \text{dla} \quad t_K = \mathcal{T}$$

w których czas końcowy \mathcal{T} jest znany (wynika z rozkładu jazdy).

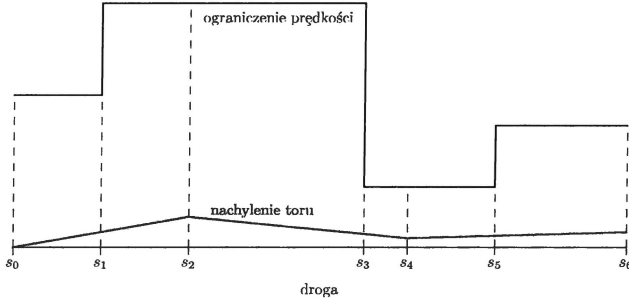
Zadanie polega na wyznaczeniu optymalnego sterowania (a tym samym optymalnej prędkości), dla której jest minimalizowana energia E zużyta na przejazd rozpatrywanego odcinka, czyli wskaźnik jakości

$$E = \int_0^{\mathcal{T}} P(u(t), v(t)) dt$$

gdzie P jest mocą silnika zależną od wielkości sterującej u . Ze względu na fizyczną interpretację, funkcja $P(u)$ jest nieujemna dla $u \geq 0$. Jednak dla ujemnych sterowań energia może być odzyskiwana, na przykład w napędach elektrycznych, i wtedy wartość P może być formalnie ujemna.

Moc jest zadana wzorem $P(u, v) = dL/dt = h(t)ds/dt = h(t)v(t)$, skąd wskaźnik jakości przyjmie postać

$$E = \int_0^{\mathcal{T}} h(t)v(t) dt$$



Rysunek 2: Przykładowy podział odcinka jazdy na pododcinki.

Sterowanie optymalne na pododcinkach. Z powodu przedziałowego charakteru ograniczeń oraz nachyleń toru, zadanie to jest wygodnie podzielić na odcinki drogi o stałych wartościach ograniczeń i stałych nachyleniach toru na każdym odcinku (s_{k-1}, s_k) , $k = 1, \dots, K$. W rezultacie na najniższym poziomie, dla każdego $k = 1, \dots, K$ należy rozwiązać podzadanie optymalizacji dynamicznej

$$J_k = \min_h \left\{ I_k = \int_{t_{k-1}}^{t_k} h(t)v(t)dt \right\} \quad (3)$$

przy ustalonych wartościach $t_{k-1}, v_{k-1} = v(t_{k-1}), t_k, v_k = v(t_k)$ powiązanych z końcami odcinka s_{k-1} i s_k oraz przy następujących warunkach dla $t_{k-1} \leq t \leq t_k$

$$M \frac{dv(t)}{dt} + pv(t) = h(t) + gM \sin \alpha_{k-1} - T(\alpha_{k-1}) + pw(t) \quad (4)$$

$$h_{\min} \leq h(t) \leq h_{\max}$$

$$0 \leq v(t) \leq v_{\max}^k \quad \text{gdzie} \quad v_{\max}^k = v_{\max}(s) \quad \text{dla} \quad s_{k-1} \leq s \leq s_k$$

$$v(t_{k-1})|_{s_{k-1}} = v_{k-1}, \quad v(t_k)|_{s_k} = v_k \quad (v_0 = 0, v_K = 0)$$

zaś α_{k-1} jest kątem nachylenia toru na odcinku (t_{k-1}, t_k) .

Rozwiązanie będzie funkcją ustalonych wartości brzegowych, czyli

$$J_k = J_k(t_{k-1}, v_{k-1}, t_k, v_k)$$

Koordinacja prędkości. W warstwie wyższej (poziom koordynacyjny) należy teraz rozwiązać zadanie optymalizacji

$$\min \sum_{k=1}^K J_k(t_{k-1}, v_{k-1}, t_k, v_k) \quad (5)$$

przy ograniczeniach na równość t_k i v_k na brzegach odcinków oraz dodatkowym warunku

$$t_K = \mathcal{T}$$

Przy ustalonych wartościach $v_k, k = 0, \dots, K$ minimalizację (5) można sprowadzić do zadania dyskretnego w czasie sterowania optymalnego. Mianowicie, dla ustalonych v_k możemy zapisać rekurencyjną zależność

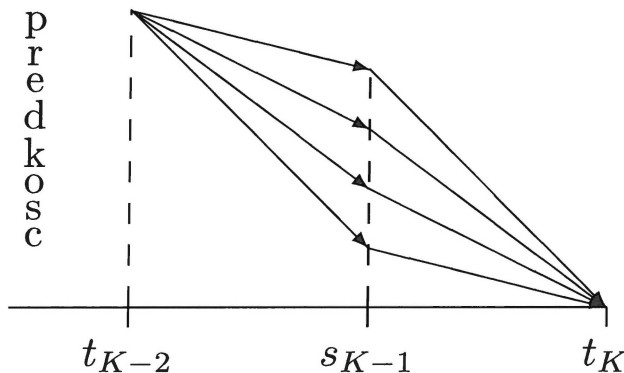
$$t_k = t_{k-1} + \Delta_{k-1} \quad (6)$$

z $t_0 = 0$ i $t_K = \mathcal{T}$, gdzie $\Delta_{k-1} = t_k - t_{k-1}$. Jeżeli teraz zapiszemy wskaźnik jakości (5) w postaci

$$\min_{t_k, \Delta_k} \sum_{k=1}^K J_k(t_{k-1}, t_k, \Delta_{k-1}) \quad k = 1, \dots, K \quad (7)$$

to uzyskujemy zadanie sterowania optymalnego z czasem dyskretnym, w którym t_k jest stanem, a Δ_k sterowaniem. Zadanie to można rozwiązać za pomocą programowania dynamicznego, dyskretnej zasady maksimum (jeżeli jest spełniony warunek kierunkowej wypukłości zbioru rozwiązań dopuszczalnych), lub po prostu metodą optymalizacji nieliniowej.

W ten sposób warstwę tę można podzielić na dwie podwarstwy. W warstwie niższej następuje koordynacja czasów t_k przy ustalonych prędkościach v_k , a warstwie wyższej koordynacja prędkości. Rozłożenie zadania na dwa podzadania powoduje dwukrotną redukcję liczby optymalizowanych zmiennych w każdym podzadaniu, kosztem konieczności rozwiązywania dwóch zadań zamiast jednego.



Rysunek 3: Idea zastosowania programowania dynamicznego.

Ideę zastosowania programowania dynamicznego przedstawia rys. 3. Rozpoczynamy w nim proces optymalizacji od ostatniego odcinka drogi (s_{K-1}, s_K). Przy każdej założonej dopuszczalnej prędkości v_{K-1} wyznaczamy sterowanie optymalne Δ_{K-1} , tak aby sprowadzić pociąg do prędkości $v_K = 0$ w chwili $t_K = \mathcal{T}$, czyli rozwiązujemy zadanie (6) - (7) dla $k = K$. Zbiór wartości Δ_{K-1} , dla których rozwiązanie istnieje, oznaczamy przez T_{K-1} .

Przesuwamy się następnie o jeden odcinek drogi wcześniej, do punktu s_{K-2} , i poszukujemy rozwiązania optymalnego do końca drogi, dla każdej dopuszczalnej wartości t_{K-2} , przy ustalonym v_{K-2} , czyli poszukujemy

$$\min_{t_{K-2}} \Delta_{K-2} \{ J_{K-1}(t_{K-2}, t_{K-1}, \Delta_{K-2}) + J_K(t_{K-1}, t_K, \Delta_{K-1}) \}$$

Ponieważ jednak znamy rozwiązanie J_K dla każdego t_{K-1} , to wystarczy teraz tylko wyznaczyć J_{K-1} dla każdego t_{K-1} i znaleźć najmniejszą wartość sumy. To postępowanie należy wykonać dla każdego t_{K-2} , ale za każdym razem mamy już wcześniej policzone wartości J_K , więc nie musimy ich za każdym razem obliczać. I tu także nie dla wszystkich wartości t_{K-2} musi istnieć rozwiązanie.

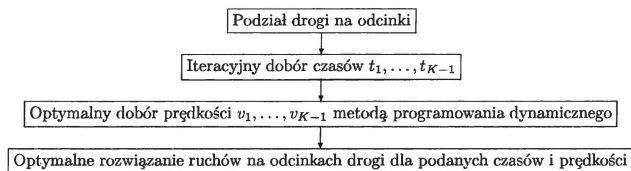
Dalej przechodzimy znów o jeden odcinek drogi wcześniej i powtarzamy postępowanie znając optymalne rozwiązania od jego końca do końca drogi. Po dojściu do t_0 otrzymujemy rozwiązanie optymalne.

Metoda optymalizacji będzie zależała od tego, jakie właściwości będą miały funkcje J_k o argumentach t_{k-1} i t_k . W najgorszym przypadku rozwiązanie będzie wymagało dyskretyzacji zbiorów T_k .

Koordinacja prędkości. Wydaje się, że koordynacja prędkości wymagałaby zastosowania metod optymalizacji statycznej, w której należy wybrać v_0, \dots, v_{K-1} dające optymalne rozwiązanie. Jednak końcowy wybór metody będzie zależał od tego, jak dalece uda się rozwiązać analitycznie optymalizację na niższych warstwach, a przynajmniej czy rozwiązanie jest różniczkowalne lub chociaż lipschitzowskie względem tych czasów. Jeżeli nie, to może być potrzebna optymalizacja heurystyczna.

Końcowy program optymalizacyjny będzie w rezultacie miał charakter modułowy i będzie się składał z warstw przedstawionych na rys. 4. Rozwiązanie zadania będzie się odbywała przez iteracyjną zmianę prędkości v_0, \dots, v_{K-1} w warstwie najwyższej, co będzie wywoływało konieczność rozwiązywania cząstkowych zadań optymalizacyjnych na niższych warstwach.

Uwagi dodatkowe. Pionowy profil trasy (nachylenia torów) będą musiały być przez nas aproksymowane na podstawie danych z pomiarów wysokości toru. Także funkcja $f(u)$ będzie prawdopodobnie wymagała aproksymacji danych, zapewne zapisanych w tablicach. Jeżeli chodzi o tarcie, to liczę na zamodelowanie tego



Rysunek 4: Struktura programu optymalizacji numerycznej.

przez Andrzeja. Na to samo liczę przy określeniu stałej oporu powietrza. Spory kłopot jest z szybkością wiatru i być może pozostawimy tę kwestię na późniejszy etap prac. To samo dotyczy określenia masy pociągu, w którego skład wchodzi ładunek lub liczba przewożonych osób, czego do końca nie da się ustalić.

Jak z tego widać, zarysowane powyżej zadanie jest pierwszym etapem całości zagadnienia. Przede wszystkim, będzie potrzebna pewnie analiza wrażliwości rozwiązania względem parametrów i ewentualne wyciągnięcie z tego wniosków. Po drugie, możliwe są pomiary położenia pociągu w czasie jazdy, co umożliwiłoby korektę rozwiązania, gdy położenia nie zgadzają się z wyliczonymi teoretycznie (dla małych odchyłeń). Dalszy problem, to rozwiązanie przypadków dużych opóźnień spowodowanych niespodziewanymi kłopotami technicznymi lub innymi. Nie jest wykluczone, że pojawią się też inne wyzwania.

Jeżeli chodzi o harmonogram prac, to powinniśmy rozwiązać podstawowe zadanie mniej więcej do końca czerwca – początku lipca, tak aby przeprowadzić próbę jazdy w terenie w lipcu. Zleceniodawcy bardzo zależy na uzyskaniu wstępnych wyników w lipcu, ze względu na pewne rozliczenia z jego strony w końcu lipca. Harmonogram dalszych prac ustalimy po uzyskaniu wstępnych wyników.

A Załącznik

A.1 Rozwiązanie nieliniowego równania ruchu dla zakresu stałej mocy

Mnożąc obie strony przez v otrzymujemy

$$v(t) \frac{dv(t)}{dt} = \frac{\zeta}{M} - \frac{p}{M} v^2(t) + R_{k-1} v(t) \quad (133)$$

Podstawiając nową zmienną

$$w(t) = v(t) e^{\frac{p}{M}t}$$

a następnie

$$\tau = \frac{p}{M}t$$

doprowadzamy do równania

$$w(\tau) \frac{dw(\tau)}{d\tau} = \frac{\zeta}{p} e^{2\tau} + w(\tau) \frac{M R_{k-1}}{p} e^{\tau} \quad (134)$$

Jest to pewna forma równania Abela drugiego rodzaju, którą można sprowadzić do równania liniowego ze zmiennymi współczynnikami po podstawieniach

$$\tau = \ln \xi \quad w = u\xi$$

Mamy bowiem

$$\frac{dw}{d\tau} = \frac{d(u\xi)}{d\tau} = \frac{du}{d\tau} \xi + u \frac{d\xi}{d\tau} = \frac{du}{d\tau} \xi + u \frac{d\xi}{du} \frac{du}{d\tau} = \frac{du}{d\tau} \left(\xi + u \frac{d\xi}{du} \right)$$

Ponieważ jednak

$$\frac{d\tau}{du} = \frac{d\tau}{d\xi} \frac{d\xi}{du} = \frac{1}{\xi} \frac{d\xi}{du}$$

więc

$$\frac{du}{d\tau} = \frac{1}{\frac{d\tau}{du}} = \frac{\xi}{\frac{d\xi}{du}}$$

W rezultacie, po podstawieniu do (134) otrzymujemy

$$u\xi \frac{\xi}{\frac{d\xi}{du}} \left(\xi + u \frac{d\xi}{du} \right) = \frac{1}{p} \left(\zeta + u M R_{k-1} \right) \xi^2$$

skąd dochodzimy do końcowego równania liniowego

$$\left(-u^2 + u \frac{M R_{k-1}}{p} + \frac{\zeta}{p} \right) \frac{d\xi}{du} = u\xi \quad (135)$$

Ponieważ jest to równanie o zmiennych rozdzielonych, więc rozwiązanie uzyskamy obliczając poniższe całki

$$\int \frac{d\xi}{\xi} = \int \frac{udu}{-u^2 + u \frac{MR_{k-1}}{p} + \frac{\zeta}{p}}$$

Całka po lewej stronie jest równa

$$\int \frac{d\xi}{\xi} = \ln \xi$$

Trudniejszą całkę po prawej stronie możemy sprowadzić do sumy dwóch całek

$$\int \frac{udu}{-u^2 + u \frac{MR_{k-1}}{p} + \frac{\zeta}{p}} = -\frac{1}{2} \int \frac{(-2u + \frac{MR_{k-1}}{p})du}{-u^2 + u \frac{MR_{k-1}}{p} + \frac{\zeta}{p}} + \frac{MR_{k-1}}{2p} \int \frac{du}{-u^2 + u \frac{MR_{k-1}}{p} + \frac{\zeta}{p}}$$

Pierwszą całkę po prawej stronie łatwo obliczymy po podstawieniu nowej zmiennej równej mianownikowi wyrażenia podcałkowego uzyskując

$$-\frac{1}{2} \int \frac{(-2u + \frac{MR_{k-1}}{p})du}{-u^2 + u \frac{MR_{k-1}}{p} + \frac{\zeta}{p}} = -\frac{1}{2} \ln(-u^2 + u \frac{MR_{k-1}}{p} + \frac{\zeta}{p})$$

Aby obliczyć drugą całkę po prawej stronie obliczymy wyznacznik mianownika

$$\Delta = \frac{M^2 R_{k-1}^2}{p^2} + 4 \frac{\zeta}{p} = \frac{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}{p^2} > 0$$

Po rozkładzie na ułamki proste dochodzimy do rozwiązania

$$\int \frac{du}{-u^2 + u \frac{MR_{k-1}}{p} + \frac{\zeta}{p}} = \frac{p}{\sqrt{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}} \ln \frac{2pu - MR_{k-1} + \sqrt{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}}{2pu - MR_{k-1} - \sqrt{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}}$$

W rezultacie pierwotna całka po prawej stronie jest równa

$$\ln \left(C \sqrt{\frac{2pu - MR_{k-1} + \sqrt{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}}{2pu - MR_{k-1} - \sqrt{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}}} \sqrt{\frac{MR_{k-1}}{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}} \right) / \sqrt{-u^2 + u \frac{MR_{k-1}}{p} + \frac{\zeta}{p}}$$

gdzie C jest stałą całkowania, skąd otrzymujemy końcowe rozwiązanie ogólne

$$\xi = C \sqrt{\frac{2pu - MR_{k-1} + \sqrt{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}}{2pu - MR_{k-1} - \sqrt{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}}} \sqrt{\frac{MR_{k-1}}{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}} / \sqrt{-u^2 + u \frac{MR_{k-1}}{p} + \frac{\zeta}{p}} \quad (136)$$

które daje nam zależność $\xi(u)$. Do wyznaczenia stałej C jest potrzebny dodatkowy warunek. Uzyskamy go z warunku początkowego początkowego równania. Otóż śledząc kolejne podstawienia dostajemy

$$w(t_{\nu_1}) = v(t_{\nu_1})e^{\frac{p}{M}t_{\nu_1}} \quad \tau_{\nu_1} = \frac{p}{M}t_{\nu_1}$$

skąd dostajemy

$$\xi_{\nu_1} = e^{\tau_{\nu_1}} = e^{\frac{p}{M}t_{\nu_1}} \quad u_{\nu_1} = \frac{w(t_{\nu_1})}{e^{\tau_{\nu_1}}} = v(t_{\nu_1})$$

Podstawiając te wielkości do rozwiązania (136) dochodzimy do zależności

$$e^{\frac{p}{M}t_{\nu_1}} = C \frac{\sqrt{\frac{2pv(t_{\nu_1}) - MR_{k-1} + \sqrt{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}}{2pv(t_{\nu_1}) - MR_{k-1} - \sqrt{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}} \frac{MR_{k-1}}{\sqrt{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}}}}{\sqrt{-v^2(t_{\nu_1}) + v(t_{\nu_1}) \frac{MR_{k-1}}{p} + \frac{\zeta}{p}}}$$

z której wyznaczamy C

$$C = \frac{\sqrt{-v^2(t_{\nu_1}) + v(t_{\nu_1}) \frac{MR_{k-1}}{p} + \frac{\zeta}{p}}}{\sqrt{\frac{2pv(t_{\nu_1}) - MR_{k-1} + \sqrt{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}}{2pv(t_{\nu_1}) - MR_{k-1} - \sqrt{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}} \frac{MR_{k-1}}{\sqrt{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}}}} e^{\frac{p}{M}t_{\nu_1}}$$

Po podstawieniu C do równania (136) dostajemy rozwiązanie szczególne naszego równania

$$\xi = \frac{\sqrt{\frac{2pu - MR_{k-1} + \sqrt{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}}{2pv(t_{\nu_1}) - MR_{k-1} + \sqrt{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}} \frac{MR_{k-1}}{\sqrt{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}}}}{\sqrt{\frac{2pu - MR_{k-1} - \sqrt{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}}{2pv(t_{\nu_1}) - MR_{k-1} - \sqrt{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}} \frac{MR_{k-1}}{\sqrt{M^2 R_{k-1}^2 + 4p\zeta}}}} \bigg/ \sqrt{\frac{-u^2 + u \frac{MR_{k-1}}{p} + \frac{\zeta}{p}}{-v^2(t_{\nu_1}) + v(t_{\nu_1}) \frac{MR_{k-1}}{p} + \frac{\zeta}{p}}} e^{\frac{p}{M}t_{\nu_1}} \quad (137)$$

Aby powrócić do początkowych zmiennych, z zależności

$$\tau = \ln \xi(u)$$

powinniśmy wyznaczyć funkcję odwrotną $u(\tau)$, co następnie pozwoliłoby znaleźć

$$w(\tau) = u(\tau)\xi(\tau) = u(\tau)e^{\tau}$$

aby dojść do końcowego wzoru

$$v(t) = w\left(\frac{p}{M}t\right)e^{-\frac{p}{M}t} = u\left(\frac{p}{M}t\right)$$

Jednak kłopot polega na wyznaczeniu funkcji odwrotnej $u(\xi)$, potrzebnej do uzyskania $u(\tau)$. Do tego celu przyjmiemy pewną aproksymację. Otóż zauważmy, że po rozważeniu zakresu wartości parametrów możemy przyjąć

$$1 + \frac{4p\zeta}{M^2 R_{k-1}^2} \approx 1$$

Wtedy zależność $\xi(u)$ we wzorze (137) upraszcza się do

$$\xi = \sqrt{\frac{\frac{u}{v(t_{\nu_1})}(-v^2(t_{\nu_1}) + v(t_{\nu_1})\frac{MR_{k-1}}{p} + \frac{\zeta}{p})}{\frac{pu - MR_{k-1}}{pv(t_{\nu_1}) - MR_{k-1}}(-u^2 + u\frac{MR_{k-1}}{p} + \frac{\zeta}{p})}} e^{\frac{p}{M}t_{\nu_1}}$$

co doprowadza do równania

$$\xi^2 = \frac{u \frac{-v^2(t_{\nu_1}) + v(t_{\nu_1})\frac{MR_{k-1}}{p} + \frac{\zeta}{p}}{v(t_{\nu_1})}}{\frac{(pu - MR_{k-1})(-u^2 + u\frac{MR_{k-1}}{p} + \frac{\zeta}{p})}{pv(t_{\nu_1}) - MR_{k-1}}} e^{2\frac{p}{M}t_{\nu_1}}$$

czyli po przekształceniach do

$$pu^3 - 2MR_{k-1}u^2 + \left(\frac{M^2 R_{k-1}^2}{p} + P - \zeta\right)u + \frac{MR_{k-1}\zeta}{p} = 0$$

gdzie

$$P = \frac{(pv(t_{\nu_1}) - MR_{k-1})(-v^2(t_{\nu_1}) + v(t_{\nu_1})\frac{MR_{k-1}}{p} + \frac{\zeta}{p})}{v(t_{\nu_1})} e^{-2\frac{p}{M}(t - t_{\nu_1})}$$

Jest to równanie algebraiczne trzeciego stopnia, które w zasadzie można rozwiązać analitycznie.

Po standardowych podstawieniach sprowadzamy je do równania kanonicznego

$$u^3 - \frac{1}{p}\left(\frac{M^2 R_{k-1}^2}{3p} + \zeta - P\right)u^2 + \frac{MR_{k-1}}{3p^2}\left(\frac{2M^2 R_{k-1}^2}{9p} + \zeta + 2P\right) = 0$$

i obliczamy wyróżnik

$$\Delta = -\frac{1}{27p^3}\left(\frac{M^2 R_{k-1}^2}{3p} + \zeta - P\right)^3 + \frac{M^2 R_{k-1}^2}{12p^4}\left(\frac{2M^2 R_{k-1}^2}{9p} + \zeta + 2P\right)^2$$

Typ rozwiązania i odpowiednie wzory na pierwiastki zależą od znaku wyróżnika. Jednak nie wygląda na to, aby można było łatwo ustalić ten znak. Dla dodatniego znaku jedyne rozwiązanie rzeczywiste wyraża się wzorem

$$u = \sqrt[3]{-\frac{MR_{k-1}}{6p^2}\left(\frac{2M^2 R_{k-1}^2}{9p} + \zeta + 2P\right) + \sqrt{\Delta}} + \sqrt{\Delta} +$$

$$-\sqrt[3]{\frac{MR_{k-1}}{6p^2}\left(\frac{2M^2R_{k-1}^2}{9p} + \zeta + 2P\right)} + \sqrt{\Delta}$$

i na to, aby było ono dodatnie, musiałyby zachodzić $\frac{2M^2R_{k-1}^2}{9p} + \zeta + 2P < 0$. Natomiast dla ujemnego wyróżnika dostajemy trzy pierwiastki rzeczywiste, z których trzeba wybrać pierwiastek dodatni. Jeżeli jest tylko jeden pierwiastek, to jest to rozwiązanie naszego zadania. Jeżeli pierwiastków dodatnich jest więcej, to potrzeba dodatkowe kryterium wyboru rozwiązania właściwego. Te trzy pierwiastki wyrażają się wzorami

$$u_1 = 2\sqrt{\frac{1}{3p}\left(\frac{M^2R_{k-1}^2}{3p} + \zeta - P\right)} \cos \frac{\phi}{3}$$

$$u_2 = 2\sqrt{\frac{1}{3p}\left(\frac{M^2R_{k-1}^2}{3p} + \zeta - P\right)} \cos \frac{\phi + 2\pi}{3}$$

$$u_3 = 2\sqrt{\frac{1}{3p}\left(\frac{M^2R_{k-1}^2}{3p} + \zeta - P\right)} \cos \frac{\phi + 4\pi}{3}$$

gdzie

$$\cos \phi = \frac{-\frac{MR_{k-1}}{2p}\left(\frac{2M^2R_{k-1}^2}{9p} + \zeta + 2P\right)}{\sqrt{\frac{1}{3p}\left(\frac{M^2R_{k-1}^2}{3p} + \zeta - P\right)^3}}$$

Jak widać, zależność u , czyli w od czasu t jest skomplikowana. Od czasu t zależy wykładniczo wartość P , która z kolei wchodzi bardzo nieliniowo do końcowego rozwiązania, niezależnie od tego, które z rozwiązań jest właściwe.

A.2 Model z uwzględnieniem jazdy po łuku

Dla przypomnienia, równania ruchu dla zakresu stałej mocy ma następującą postać

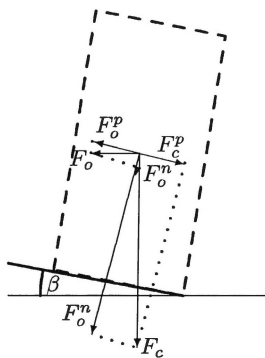
$$\frac{dv(t)}{dt} = \frac{\zeta}{M} \frac{1}{v(t)} - \frac{p}{M} v(t) + R_{k-1} \quad (138)$$

z warunkiem początkowym

$$v(t_{\nu_1}) = v_{\nu_1}$$

Równanie to teoretycznie można rozwiązać analitycznie. Jednak prowadzi to do bardzo skomplikowanych wzorów. Ich wyprowadzenie przedstawiono w załączniku.

Powróćmy teraz do modelu (1), jednak przyjmiemy w wyprowadzeniu oporów częściowo inne założenia. Otóż przyjmiemy, że zależność oporu od prędkości jest kwadratowa, natomiast założymy, że nie ma wiatru. Dodatkowo, rozpatrzmy opory przy jeździe pociągu po łuku toru. Zacniemy od wyprowadzenia tej zależności.



Rysunek 22: Siły w jeździe po łuku.

Obliczymy na początek siły działające na pociąg jadący po łuku. Przyjmujemy, że pociąg jest jedną bryłą, co jest pewnym przybliżeniem, szczególnie dla składów wielowagonowych. Siła powodująca skręt pociągu jest tu wynikiem reakcji kół z torami, przez co na tor działa siła (siła odśrodkowa) równa $F_o = Ma_o$, gdzie $a_o = v^2/R$ jest przyspieszeniem dośrodkowym, v jest prędkością pociągu, a R promieniem skrętu. Jednak tory są często budowane na zakrętach z nachyleniem w kierunku skrętu. Powoduje to, że siła odśrodkowa nie jest równoległa do płaszczyzny torów, gdyż jest pozioma – równoległa do płaszczyzny ziemi, patrz rys. 22. Po rozłożeniu tej siły na składową równoległą do poziomemu torów F_o^p i składową

prostopadła do płaszczyzny torów F_o^n otrzymamy zależności

$$F_o^p = F_o \cos \beta \quad F_o^n = F_o \sin \beta$$

Jednak na skutek pochylenia torów, pionową siłą ciężkości $F_c = Mg$ możemy rozłożyć także na dwie składowe działające w tych samych kierunkach, co składowe siły odśrodkowej

$$F_c^p = F_c \sin \beta \quad F_c^n = F_c \cos \beta$$

Ponieważ składowe równoległe do poziomemu torów mają przeciwne zwroty, końcowe wypadkowe składowe, po wstawieniu wzorów na siłę odśrodkową i siłę ciężkości, wyglądają następująco

$$F_p = F_o^p - F_c^p = Mg\left(\frac{v^2}{gR} \cos \beta - \sin \beta\right) \quad F^n = F_o^n + F_c^n = Mg\left(\frac{v^2}{gR} \sin \beta + \cos \beta\right) \quad (139)$$

Po pomnożeniu przez współczynnik tarcia związany z ruchem po łuku μ_R otrzymamy związaną z tym ruchem siłę tarcia

$$T_R = \mu_R F_p = \mu_R Mg\left(\frac{v^2}{gR} \cos \beta - \sin \beta\right) \quad (140)$$

Siła prostopadła do płaszczyzny torów jest zaś związana z siłą tarcia tocznego

$$T_T = \mu_T Mg\left(\frac{v^2}{gR} \sin \beta + \cos \beta\right) \quad (141)$$

które będzie jeszcze zależało od nachylenia torów w kierunku jazdy (będzie pomnożone przez $\cos \alpha$).

W rezultacie równanie ruchu pociągu (po zaniechaniu wiatru) będzie wyglądało następująco

$$\begin{aligned} M \frac{dv(t)}{dt} = \\ = -pv^2(t) + h(t) + gM \sin \alpha - \mu_T Mg\left(\frac{v^2}{gR} \sin \beta + \cos \beta\right) \cos \alpha - \mu_R Mg\left(\frac{v^2}{gR} \cos \beta - \sin \beta\right) \end{aligned} \quad (142)$$

Równanie to można zapisać następująco

$$\frac{dv(t)}{dt} = -Av^2(t) + C \quad (143)$$

gdzie

$$A = \frac{p}{M} + \frac{\mu_T \sin \beta \cos \alpha + \mu_R \cos \beta}{R}$$

i

$$C = \frac{h(t)}{M} + g \sin \alpha - \mu_T g \cos \beta \cos \alpha + \mu_R g \sin \beta$$

Jest to równanie różniczkowe Riccatiego.

Jeżeli w podziale trasy przejazdu na odcinki uwzględnimy łuki założymy, jak poprzednio, że sterowanie u jest na każdym odcinku stałe, to na każdym odcinku parametry A i C są stałe. Można w takim przypadku łatwo zauważyć, że ma ono wtedy rozwiązanie szczególne stałe na odcinku

$$v^0(t) = \sqrt{\frac{C}{A}} \quad (144)$$

Istnieje wzór pozwalający wyznaczyć rozwiązanie ogólne równania Riccatiego, gdy jest znane jego rozwiązanie szczególne, patrz np. [28]. Jeżeli zapiszemy powyższy typ równania w sposób ogólniejszy

$$\frac{dv(t)}{dt} = f_2(t)v^2(t) + f_1(t)v(t) + f_0(t) \quad (145)$$

i znamy pewne rozwiązanie szczególne tego równania $v^0(t) = \phi(t)$, to wzór na równanie ogólne ma postać

$$v(t) = v^0(t) + \frac{\Phi(t)}{D - \int \Phi(t)f_2(t)dt} \quad (146)$$

$$\Phi(t) = e^{\int [2f_2(t)v^0(t) + f_1(t)]dt}$$

gdzie D jest dowolną stałą. W naszym przypadku współczynniki f_i oraz rozwiązanie szczególne $v^0(t)$ są stałe i przyjmują wartości

$$f_2(t) = -A \quad f_1(t) = 0 \quad f_0(t) = C \quad v^0(t) = \sqrt{\frac{C}{A}}$$

wobec czego

$$\Phi(t) = e^{-\int 2A\sqrt{\frac{C}{A}}dt} = e^{-2\sqrt{AC}t}$$

i rozwiązanie ogólne równania (143) przyjmuje następującą postać

$$v(t) = \sqrt{\frac{C}{A}} + \frac{e^{-2\sqrt{AC}t}}{D - \frac{1}{2}\sqrt{\frac{A}{C}}e^{-2\sqrt{AC}t}} \quad (147)$$

Na odcinku $k-1$ stałą D wyznaczymy z warunku początkowego $v(t_{k-1}) = v_{k-1}$. Dla podkreślenia, że rozpatrujemy rozwiązanie na tym odcinku, wszystkim stałym dodamy wskaźnik $k-1$. Tak więc mamy

$$v_{k-1} = \sqrt{\frac{C_{k-1}}{A_{k-1}}} + \frac{e^{-2\sqrt{A_{k-1}C_{k-1}}t_{k-1}}}{D - \frac{1}{2}\sqrt{\frac{A_{k-1}}{C_{k-1}}}e^{-2\sqrt{A_{k-1}C_{k-1}}t_{k-1}}}$$

skąd

$$D = \left(\frac{1}{2} \sqrt{\frac{A_{k-1}}{C_{k-1}}} + \frac{1}{v_{k-1} - \sqrt{\frac{C_{k-1}}{A_{k-1}}}} \right) e^{-2\sqrt{A_{k-1}C_{k-1}}t_{k-1}} =$$

$$= \frac{1}{2} \sqrt{\frac{A_{k-1}}{C_{k-1}}} \frac{v_{k-1} + \sqrt{\frac{C_{k-1}}{A_{k-1}}}}{v_{k-1} - \sqrt{\frac{C_{k-1}}{A_{k-1}}}} e^{-2\sqrt{A_{k-1}C_{k-1}}t_{k-1}}$$

Po podstawieniu wyznaczonej stałej do rozwiązania ogólnego, otrzymamy rozwiązanie szczególne spełniające warunek początkowy

$$v^{k-1}(t) = \sqrt{\frac{C_{k-1}}{A_{k-1}}} \left(1 + \frac{2e^{-2\sqrt{A_{k-1}C_{k-1}}(t-t_{k-1})}}{\frac{v_{k-1} + \sqrt{\frac{C_{k-1}}{A_{k-1}}}}{v_{k-1} - \sqrt{\frac{C_{k-1}}{A_{k-1}}}} - e^{-2\sqrt{A_{k-1}C_{k-1}}(t-t_{k-1})}} \right) \quad (148)$$

co można też zapisać w bardziej symetrycznej formie

$$v^{k-1}(t) = \sqrt{\frac{C_{k-1}}{A_{k-1}}} \frac{v_{k-1} + \sqrt{\frac{C_{k-1}}{A_{k-1}}} + (v_{k-1} - \sqrt{\frac{C_{k-1}}{A_{k-1}}})e^{-2\sqrt{A_{k-1}C_{k-1}}(t-t_{k-1})}}{v_{k-1} + \sqrt{\frac{C_{k-1}}{A_{k-1}}} - (v_{k-1} - \sqrt{\frac{C_{k-1}}{A_{k-1}}})e^{-2\sqrt{A_{k-1}C_{k-1}}(t-t_{k-1})}} \quad (149)$$

Ze wzrostem czasu rozwiązanie zbiega do rozwiązania szczególnego stałego (144). Jeżeli ta zbieżność jest szybka, to rozwiązanie takie jest dosyć wygodne w praktycznej implementacji, gdyż po prostu można podać maszyniście, jaką prędkość ma utrzymywać na danym odcinku i ewentualnie po jakim czasie przejściowym.

Na końcu przedziału, dla $t = t_k$, zachodzi

$$v_k = \sqrt{\frac{C_{k-1}}{A_{k-1}}} \frac{v_{k-1} + \sqrt{\frac{C_{k-1}}{A_{k-1}}} + (v_{k-1} - \sqrt{\frac{C_{k-1}}{A_{k-1}}})e^{-2\sqrt{A_{k-1}C_{k-1}}(t_k-t_{k-1})}}{v_{k-1} + \sqrt{\frac{C_{k-1}}{A_{k-1}}} - (v_{k-1} - \sqrt{\frac{C_{k-1}}{A_{k-1}}})e^{-2\sqrt{A_{k-1}C_{k-1}}(t_k-t_{k-1})}} \quad (150)$$

W powyższych wzorach

$$A_{k-1} = \frac{p}{M} + \frac{\mu_T \sin \beta_{k-1} \cos \alpha_{k-1} + \mu_R \cos \beta_{k-1}}{R_{k-1}}$$

$$C_{k-1} = h_{k-1} + g \sin \alpha_{k-1} - \mu_T g \cos \beta_{k-1} \cos \alpha_{k-1} + \mu_R g \sin \beta_{k-1}$$

Jeżeli odcinek jest prosty, to $R_{k-1} = \infty$ i $\beta = 0$. Wtedy wzory na współczynniki A_{k-1} i C_{k-1} przyjmują postać

$$A_{k-1} = \frac{p}{M} \quad C_{k-1} = h_{k-1} + g \sin \alpha_{k-1} - \mu_T g \cos \alpha_{k-1}$$

Jak widać, wprowadzenie zależności oporów od kwadratu prędkości znacznie komplikuje rozwiązanie od strony technicznej, gdyż prowadzi do bardziej skomplikowanych wzorów. Niemniej jednak idea sprowadzenia całego zadania do nieliniowej optymalizacji statycznej, w której należy wyznaczyć wartości h_{k-1} i $\Delta_{k-1} = t_k - t_{k-1}$ dla $k = 1, \dots, K$, pozostaje aktualna.

A.3 Równanie zależne od drogi

Pochodną prędkości po czasie możemy łatwo zamienić na pochodną od drogi s korzystając z zależności

$$\frac{dv(t)}{dt} = \frac{dv(s)}{ds} \frac{ds}{dt} = \frac{dv(s)}{ds} v(s)$$

Zamieniając zmienne w równaniu (143) i podstawiając powyżej wyprowadzoną zależność otrzymujemy

$$v(s) \frac{dv(s)}{ds} = -Av^2(s) + C \quad (151)$$

Równanie to możemy zapisać następująco

$$\frac{1}{2} \frac{dv^2(s)}{ds} = -Av^2(s) + C$$

skąd po podstawieniu $v^2(s) = z(s)$ otrzymujemy równanie liniowe

$$\frac{1}{2} \frac{dz(s)}{ds} = -Az(s) + C$$

Równanie to ma rozwiązanie ogólne

$$z(s) = De^{-2As} + \frac{C}{A}$$

Z warunku początkowego $z(s_{k-1}) = v_{k-1}^2$ uzyskujemy

$$D = e^{2As_{k-1}} (v_{k-1}^2 - \frac{C}{A})$$

oraz rozwiązanie szczególnie spełniające ten warunek

$$z^{k-1}(s) = v_{k-1}^2 e^{-2A_{k-1}(s-s_{k-1})} + \frac{C_{k-1}}{A_{k-1}} (1 - e^{-2A_{k-1}(s-s_{k-1})})$$

a po uwzględnieniu podstawienia

$$v^{k-1}(s) = \sqrt{v_{k-1}^2 e^{-2A_{k-1}(s-s_{k-1})} + \frac{C_{k-1}}{A_{k-1}} (1 - e^{-2A_{k-1}(s-s_{k-1})})} \quad (152)$$

Na końcu odcinka równanie to przyjmuje wartość

$$v^{k-1}(s_k) = \sqrt{v_{k-1}^2 e^{-2A_{k-1}(s_k - s_{k-1})} + \frac{C_{k-1}}{A_{k-1}} (1 - e^{-2A_{k-1}(s_k - s_{k-1})})}$$

Może trochę nieoczekiwanie, równania te mają trochę prostszą formę niż w poprzednim punkcie, a nieliniowość typu funkcji wymiernej jest zamieniona na nieliniowość typu pierwiastkowego.

A.4 Dodatkowy stały wiatr.

Przy wyprowadzeniu w poprzednim punkcie przyjęto jednak, że nie ma wiatru, co jest sporym uproszczeniem. Podstawowe rozumowanie można jednak rozszerzyć na przypadek, gdy wieje stały wiatr z prędkością w . Podobnie jak w równaniu liniowym, przyjmiemy, że kierunki ruchu pociągu i wiatru mają ten sam zwrot, wobec czego równanie ruchu pociągu przyjmuje postać

$$M \frac{dv(t)}{dt} = -p(v-w)^2(t) + h(t) + gM \sin \alpha - \mu_T M g \left(\frac{v^2}{gR} \sin \beta + \cos \beta \right) \cos \alpha - \mu_R M g \left(\frac{v^2}{gR} \cos \beta - \sin \beta \right) \quad (153)$$

Po rozwinięciu wyrazu kwadratowego uzyskamy teraz równanie

$$\frac{dv(t)}{dt} = -Av^2(t) + Bv(t) + C \quad (154)$$

gdzie

$$A = \frac{p}{M} + \frac{\mu_T \sin \beta \cos \alpha + \mu_R \cos \beta}{R}$$

$$B = \frac{2pw}{M}$$

$$C = \frac{h(t)}{M} + g \sin \alpha - \mu_T g \cos \beta \cos \alpha + \mu_R g \sin \beta - \frac{pw^2}{M}$$

Współczynnik A jest tu dokładnie taki sam, jak poprzednio, natomiast w C pojawił się dodatkowy (ostatni) składnik. Pozostawimy jednak tę samą literę, aby nie mnożyć oznaczeń.

Podobnie jak poprzednio, równanie (154) ma rozwiązanie szczególne stałe, które spełnia równanie kwadratowe

$$-Av^2(t) + Bv(t) + C = 0$$

Z dwóch możliwych rozwiązań tego równania

$$\frac{B}{2A} \left(1 - \sqrt{1 + 4 \frac{AC}{B^2}}\right) \quad \frac{B}{2A} \left(1 + \sqrt{1 + 4 \frac{AC}{B^2}}\right)$$

wyberzemy dodatnie (po prawej stronie), czyli nasze rozwiązanie szczególne wyraża się wzorem

$$v^0(t) = \frac{B}{2A} \left(1 + \sqrt{1 + 4 \frac{AC}{B^2}}\right) \quad (155)$$

We wzorze (146) przyjmujemy teraz wielkości

$$f_2(t) = -A \quad f_1(t) = B \quad f_0(t) = C \quad v^0(t) = \frac{B}{2A} \left(1 + \sqrt{1 + 4 \frac{AC}{B^2}}\right)$$

i otrzymujemy

$$\Phi(t) = e^{-B\sqrt{1+4\frac{AC}{B^2}}t}$$

oraz rozwiązanie ogólne

$$v(t) = \frac{B}{2A} \left(1 + \sqrt{1 + 4 \frac{AC}{B^2}}\right) + \frac{e^{-B\sqrt{1+4\frac{AC}{B^2}}t}}{D - \frac{A}{B\sqrt{1+4\frac{AC}{B^2}}}e^{-B\sqrt{1+4\frac{AC}{B^2}}t}}$$

Podstawiając warunek początkowy v_{k-1} dla T_{k-1} obliczamy stałą D

$$D = \frac{A}{B} \left(\frac{1}{\sqrt{1 + 4 \frac{AC}{B^2}}} + \frac{1}{\frac{A}{B}v_{k-1} - \frac{1}{2}(1 + \sqrt{1 + 4 \frac{AC}{B^2}})} \right) e^{-B\sqrt{1+4\frac{AC}{B^2}}t_{k-1}}$$

Po podstawieniu tak wyliczonej stałej do rozwiązania ogólnego otrzymujemy rozwiązanie szczególne spełniające warunek początkowy $v(t_{k-1}) = v_{k-1}$

$$\begin{aligned} v^{k-1}(t) = & \frac{B_{k-1}}{A_{k-1}} \left(\frac{1 + \sqrt{1 + 4 \frac{A_{k-1}C_{k-1}}{B_{k-1}^2}}}{2} + \right. \\ & \left. + \frac{e^{-B_{k-1}\sqrt{1+4\frac{A_{k-1}C_{k-1}}{B_{k-1}^2}}(t-t_{k-1})}}{\frac{A_{k-1}}{B_{k-1}}v_{k-1} - \frac{1}{2}(1 + \sqrt{1 + 4 \frac{A_{k-1}C_{k-1}}{B_{k-1}^2}})} + \frac{1}{\sqrt{1 + 4 \frac{A_{k-1}C_{k-1}}{B_{k-1}^2}}} (1 - e^{-B_{k-1}\sqrt{1+4\frac{A_{k-1}C_{k-1}}{B_{k-1}^2}}(t-t_{k-1})}) \right) \end{aligned} \quad (156)$$

przy czym

$$A_{k-1} = \frac{p}{M} + \frac{\mu_T \sin \beta_{k-1} \cos \alpha_{k-1} + \mu_R \cos \beta_{k-1}}{R_{k-1}}$$

$$B_{k-1} = \frac{2pw}{M}$$

$$C_{k-1} = \frac{h(t)}{M} + g \sin \alpha_{k-1} - \mu_T g \cos \beta_{k-1} \cos \alpha_{k-1} + \mu_R g \sin \beta_{k-1} - \frac{pw^2}{M}$$

Jeżeli $w = 0$, to rozwiązanie to sprowadza się do rozwiązania (148).

Na końcu odcinka prędkość jest równa

$$v_k = \frac{B_{k-1}}{A_{k-1}} \left(\frac{1 + \sqrt{1 + 4 \frac{A_{k-1} C_{k-1}}{B_{k-1}^2}}}{2} + \right. \\ \left. + \frac{e^{-B_{k-1} \sqrt{1 + 4 \frac{A_{k-1} C_{k-1}}{B_{k-1}^2}} \Delta_{k-1}}}{\frac{1}{\frac{A_{k-1}}{B_{k-1}} v_{k-1} - \frac{1}{2} (1 + \sqrt{1 + 4 \frac{A_{k-1} C_{k-1}}{B_{k-1}^2}})} + \frac{1}{\sqrt{1 + 4 \frac{A_{k-1} C_{k-1}}{B_{k-1}^2}}} (1 - e^{-B_{k-1} \sqrt{1 + 4 \frac{A_{k-1} C_{k-1}}{B_{k-1}^2}} \Delta_{k-1}})} \right) \quad (157)$$

B Literatura

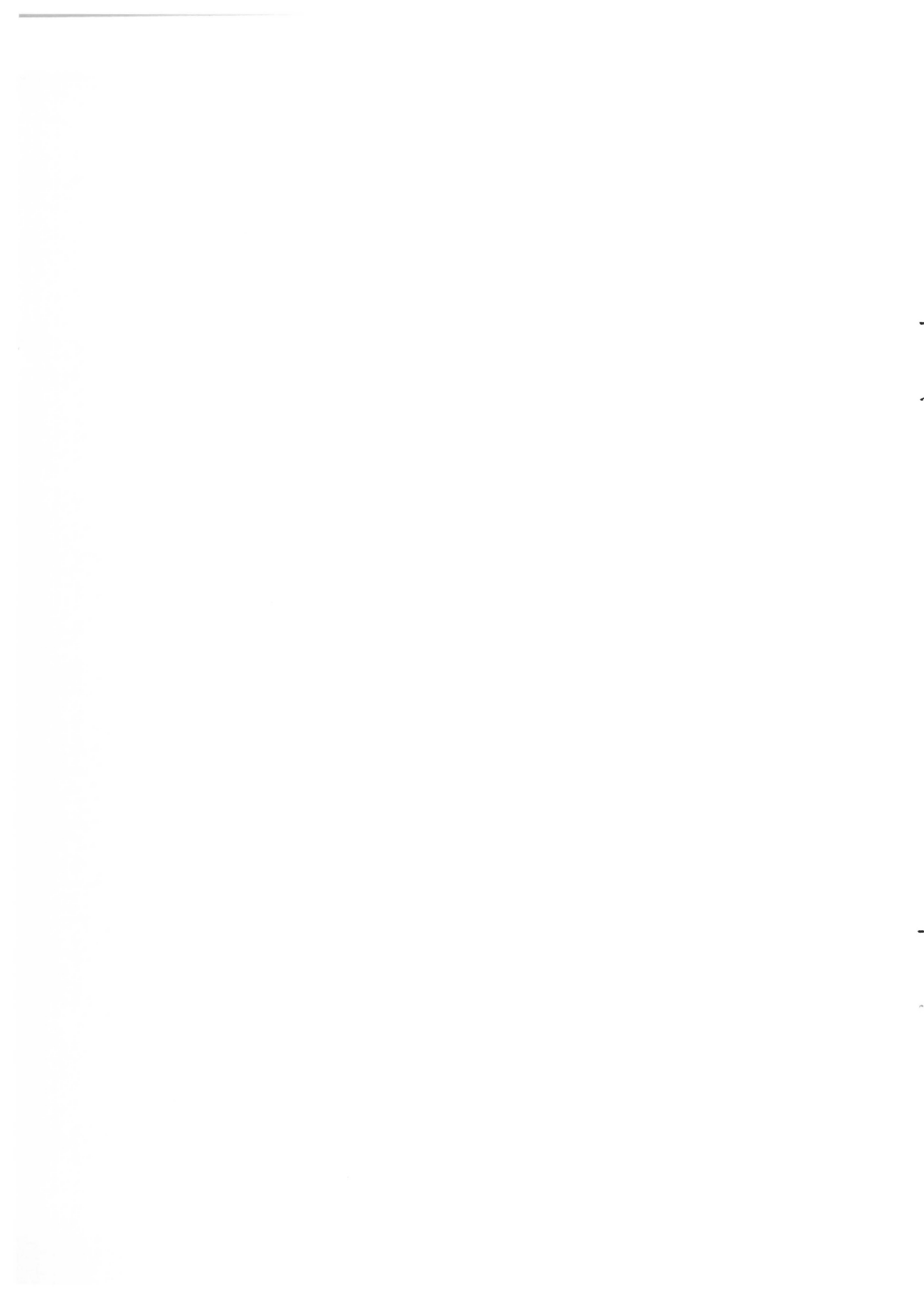
Literatura

- [1] A.R. Albrecht, P.G. Howlett, P.J. Pudney, X. Vu, Energy-efficient train control: From local convexity to global optimization and uniqueness, *Automatica*, 49:3072 – 3078, 2013.
- [2] A.R. Albrecht, P.G. Howlett, P.J. Pudney, X. Vu, P. Zhou: The key principles of optimal train control - Part 1: Formulation of the model, strategies of optimal type, evolutionary lines, location of optimal switching points. *Transportation Research Part B*, 94:482–508, 2016.
- [3] A.R. Albrecht, P.G. Howlett, P.J. Pudney, X. Vu, P. Zhou: The key principles of optimal train control - Part 2: Existence of an optimal strategy, the local energy minimization principle, uniqueness, computational techniques. *Transportation Research Part B*, 94:509–538, 2016.
- [4] T. Albrecht, S. Oettich, A new integrated approach to dynamic schedule synchronization and energy-saving train control. W: J. Allan, R.J. Hill, C.A. Brebbia, G. Scutto, S. Sone (Eds.) *Computers in Railways VIII*, WIT Press, Ashurst Lodge, UK, 847-856, 2002.
- [5] I.A. Asnis, A.V. Dmitruk, N.P. Osmolovskii, Solution of the problem of the energetically optimal control of the motion of a train by the maximum principle. *USSR Computational Mathematics and Mathematical Physics*, 25(6):37–44, 1985.
- [6] I.A. Asnis, A.V. Dmitruk, N.P. Osmolovskii, Applications of realtime speed control in rail-bound public transportation systems. *USSR Computational Mathematics and Mathematical Physics*, 25(6):37–44, 1987.
- [7] M.H. Bigharaz, A. Afshar, A. Suratgar, F. Safaei, Simultaneous optimization of energy consumption and train performances in electric railway systems, *Prepr. 19th World Congress, IFAC, Cape Town, South Africa, 6270–6275, August 24–29, 2014*
- [8] R. Burak–Romanowski, K. Woźniak, Energetyczne aspekty modernizacji linii kolejowych, *Technical Transactions on Electrical Engineering*, 108(13):13–29, 2011.
- [9] R. Franke, P. Terwiesch, M. Meyer, An algorithm for the optimal control of the driving of trains. *Proc. 39th IEEE Conf. Decision and Control, Sydney, Australia, 2123–2127, 2000.*

- [10] P. Gkortzas, Study on optimal train movement for minimum energy consumption, MSc Thesis, Mälardalen University, Sweden, 2013. (<http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:mdh:diva-21234>)
- [11] H. Górecki, S. Fuksa, A. Korytowski, W. Mitkowski, Sterowanie optymalne w systemach liniowych z kwadratowym wskaźnikiem jakości, PWN, Warszawa, 1983.
- [12] R.F. Hartl, S.P. Sethi, R.G. Vickson, A Survey of the Maximum Principles for Optimal Control Problems with State Constraints, *SIAM Review*, 37(2):181-218, 1995.
- [13] P. Howlett, Optimal strategies for the control of a train. *Automatica*, 32(4):519 – 532, 1996.
- [14] P. Howlett, The optimal control of a train, *Annals of Operations Research*, 98:65-87, 2000.
- [15] P.G. Howlett, P.J. Pudney, *Energy-Efficient Train Control*. Springer, 1995.
- [16] P.G. Howlett, P.J. Pudney, X. Vu, Local energy minimization in optimal train control, *Automatica*, 45:2692-2698, 2009.
- [17] K. Ichikawa, Application of optimization theory for bounded state variable problems to the operation of train, *Bull. Japan Soc. Math. and Engng*, 11(47):857-865, 1968.
- [18] E. Khmelnitsky, On an optimal control problem of train operation. *IEEE Transactions on Automatic Control*, 45:1257–1266, 2000.
- [19] P. Kulinowski, *Obliczenia trakcyjne*, AGH, Kraków.
- [20] L. Lipiński, M. Miszewski, Wyznaczanie charakterystyk trakcyjnych pojazdów kolejowych z asynchronicznymi napędami trakcyjnymi, *Zeszyty Problenowe – Maszyny Elektryczne* Nr 1(94):67-74, 2012.
- [21] R. Liu, I.M. Golovitcher, Energy-efficient operation of rail vehicles. *Transportation Research Part A*, 37:917-932, 2003.
- [22] H. Maurer, Tutorial on control and state constrained optimal control problems, Part 2 : Mixed Control-State Constraints, Imperial College, 2011.
- [23] M. Miyatake, H. Ko, Optimization of train speed profile for minimum energy consumption, *IEEJ Transactions on Electrical and Electronic Engineering*, *IEEJ Trans.*, 5:263–269, 2010.

- [24] T. Montrone, Energy Consumption Minimization in Railway Systems. Dottorato di Ricerca in Matematica - XXVIII Ciclo, Dipartimento di Matematica e Fisica 'Ennio de Giorgi', Università del Salento, 2017.
- [25] H. Novak, M. Vašak, V. Lešiči, Hierarchical energy management of multi-train railway transport system with energy storages, IEEE International Conference on Intelligent Rail Transportation (ICIRT), 23-25 Aug. 2016, Birnigham, UK, 130–138, 2016.
- [26] ONTIME Consortium. Optimal networks for train integration management across europe. <http://www.ontime-project.eu/home.aspx>, 2017. Dostęp w grudniu 2017.
- [27] PKP Cargo, Katalog wagonów, Warszawa, 2013.
- [28] A.D. Polyinin, V.F. Zaitsev, Handbook of Exact Solutions for Ordinary Differential Equations, CRC Press, Boca Raton, 1995.
- [29] L.S. Pontryagin, V.G. Boltyanskii, R.V. Gamkrelidze, E.F. Mischenko. The mathematical theory of optimal processes. Interscience Publishers, John Wiley & Sons, Inc, New York, London, 1962.
- [30] P. Pudney and P. Howlett. Optimal driving strategies for a train journey with speed limits. *Journal of the Australian Mathematical Society*, 36:38–49, 1994.
- [31] B.P. Rochard, F. Schmid, A review of methods to measure and calculate train resistances, *Proceedings of the Institute of Mechanical Engineers, Part F, Journal of Rail Rapid Transit*, 214(4):185–199, 2000.
- [32] G.M. Scheepmaker, R.M.P. Goverde, The interplay between energy-efficient train control and scheduled running time supplements. *J. Rail Transport Planning & Management*, 5:225-239, 2015.
- [33] G.M. Scheepmaker, R.M.P. Goverde, L.G. Kroon: Review of energy-efficient train control and time tabling. *European Journal of Operation Research*, 257:355-376, 2017.
- [34] Y. Song, W. Song, A novel dual speed-curve optimization based approach for energy-saving operation of a high-speed trains. *IEEE Trans. Intelligent Transportation Systems*, 17(6):1564-1575, 2016.
- [35] S. Su, T. Tang, X. Li, Z. Gao, A subway train timetable optimization approach based on energy-efficient operation strategy. *IEEE Trans. Intelligent Transportation Systems*, 14(2):883-693, 2013.

- [36] S. Su, T. Tang, X. Li, Z. Gao, Optimization of multitrain operations in a subway system. *IEEE Trans. Intelligent Transportation Systems*, 15(2):673-684, 2014.
- [37] J. Vittek, P. Butko, B. Ftorek, P. Makys, L. Gorel, Energy near optimal control strategies for industrial and traction drives with a.c. motors, *Mathematical Problems with Engineering*, Vol. 2017, article id 1857186, 2017.
- [38] P. Wang, R.M. Goverde. Multiple-phase train trajectory optimization with signalling and operational constraints. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 69:255–275, 2016.
- [39] Y. Wang, B. Ning, F. Cao, B. De Schutter, and T.J.J. van den Boom, A survey on optimal trajectory planning for train operations, *Proceedings of the 2011 IEEE International Conference on Intelligent Rail Transportation (ICIRT 2011)*, Beijing, China, 589–594, July 2011.
- [40] M. Wnuk, Wyznaczenie jazdy optymalnej pociągu na odcinku z ograniczeniem prędkości, *Technika Transportu Szybowego*, 4:54-59, 2012.
- [41] H. Ye, R. Liu, A multiphase optimal control method for multi-train control and scheduling on railway lines, *Transportation Research Part B*, 93:377–393, 2016.



the 1990s, the number of people with a diagnosis of schizophrenia has increased in many countries (1).

There is a growing awareness of the need to improve the quality of life of people with schizophrenia, and the need to address the social and psychological consequences of the illness (2).

The aim of this study was to evaluate the impact of a community-based intervention on the quality of life of people with schizophrenia in a developing country.

The study was conducted in a community-based mental health centre in a developing country, where the majority of people with schizophrenia are not receiving any treatment.

The study was conducted in a community-based mental health centre in a developing country, where the majority of people with schizophrenia are not receiving any treatment.

The study was conducted in a community-based mental health centre in a developing country, where the majority of people with schizophrenia are not receiving any treatment.

The study was conducted in a community-based mental health centre in a developing country, where the majority of people with schizophrenia are not receiving any treatment.

The study was conducted in a community-based mental health centre in a developing country, where the majority of people with schizophrenia are not receiving any treatment.

The study was conducted in a community-based mental health centre in a developing country, where the majority of people with schizophrenia are not receiving any treatment.

The study was conducted in a community-based mental health centre in a developing country, where the majority of people with schizophrenia are not receiving any treatment.

The study was conducted in a community-based mental health centre in a developing country, where the majority of people with schizophrenia are not receiving any treatment.

The study was conducted in a community-based mental health centre in a developing country, where the majority of people with schizophrenia are not receiving any treatment.

The study was conducted in a community-based mental health centre in a developing country, where the majority of people with schizophrenia are not receiving any treatment.

The study was conducted in a community-based mental health centre in a developing country, where the majority of people with schizophrenia are not receiving any treatment.

The study was conducted in a community-based mental health centre in a developing country, where the majority of people with schizophrenia are not receiving any treatment.

The study was conducted in a community-based mental health centre in a developing country, where the majority of people with schizophrenia are not receiving any treatment.

The study was conducted in a community-based mental health centre in a developing country, where the majority of people with schizophrenia are not receiving any treatment.