### **DECLARATION**

I declare that the dissertation hereby submitted to the University of Limpopo for the degree of Masters Science has not previously been submitted by me for a degree at this or any other university, that it is my own work in design and execution, and that all material contained therein has been duly acknowledged.

Signed:	 	 _
Date:		

KNOWLEDGMENTS

I would like to acknowledge all the people who contributed in advising and assisting me while working on this project. I thank my supervisors Prof. M A Lesaoana and Prof. V S S Yadavalli for their guidance, valuable comments, patience and their all time accessibility in supervising this dissertation through its various phases.

The financial assistance of the National Research Foundation (NRF) in conjunction with the University of Limpopo, towards this research is hereby acknowledged.

Special thanks go to my mother, Thorometjane and my sister Ngaoanaphokwane for their financial assistance throughout my school life. To my lovely wife, Precious and my little girl, Tumelo, I affably thank you for the encouragement, patience and all time support.

Above all, I give glory to Almighty God who is able.



#### **ABSTRACT**

This study is focused on the scheduling of minibus (taxi) transport between the City of Polokwane and Mankweng Township in the Limpopo province of South Africa. New formulations of integer programming for taxi timetabling problems were presented. The problem is modeled as a single link transit. Hard and soft constraints have been identified.

The main objective of the study is to design the best schedule that minimizes the waiting time of passengers and provides better service to the public for taxi transport on the aforementioned link.

In this study the proposed solution methods managed to produce a timetable with a non-conflicting set of taxis and no consecutive assignment of one taxi to the trips within a duration time (total time traveled on a return trip between two locations). Local search algorithms such as the Genetic Algorithm are used in the research, mainly due to its flexibility and power to produce the best solution to the timetabling problems. The algorithm starts with a population of a feasible search space. Two operators: mutations and crossovers, were designed in such a way that they do not produce infeasible offspring.

# Table of contents

DECL	LARATION Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í				
ACKNOWLEDGEMENTS Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í					
ABSTRACTÍ Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í					
ACRO	ACRONYMNS í í í í í í í í í í í í í í í í í í í				
TABLE OF CONTENTS í í í í í í í í í í í í í í í í í í í					
LIST OF FIGURESÍ Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í					
APPE	APPENDICESÍ Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í				
CHA	PTER 1 1				
INTR	ODUCTIONÍ Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í				
1.1	Introductioní í í í í í í í í í í í í í í í í í				
1.2	Geography í í í í í í í í í í í í í í í í í í í				
1.3	Problem statement í í í í í í í í í í í í í í í í í í í				
1.4	Objective Function í í í í í í í í í í í í í í í í í í í				
1.5	Preliminary dataí í í í í í í í í í í í í í í í í í í				
1.6	Organization of the reportí í í í í í í í í í í í í í í í í í í				
CTT 1 T					
CHA	PTER 2				
LITE	RATURE REVIEWÍ Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í				
2.1	Introductioní í í í í í í í í í í í í í í í í í í				
2.2	Timetabling problemí í í í í í í í í í í í í í í í í í í				
	2.2.1 Hard and Soft constraintsí í í í í í í í í í í í í í í í í í í				
	2.2.2 Feasible solution or timetableí í í í í í í í í í í í í í í í í í				

Click Here to Unlimited Pa

upgra	
iges an	timetabling problemsí í í í í í í 21
	2.3.2 University examination timetabling problemsí í í í í í í . 25
2.4	Public Transport Scheduling problemsí í í í í í í í í í í í í í í í í í
2.5	Solution techniques of university timetablingí í í í í í í í í á 34
CHA	PTER 3
SCH	EDULING MODEL: AN APPLICATIONÍ Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Í Á 5
3.1	Introductioní í í í í í í í í í í í í í í í í í í
3.2	Application of University Timetabling problemí í í í í í í í 46
	3.2.1 Problem situationí í í í í í í í í í í í í í í í í í í
	3.2.2 Taxi timetablingí í í í í í í í í í í í í í í í í í í
	3.2.3 The hard constraints í í í í í í í í í í í í í í í í í í í
	3.2.4 The soft constraints í í í í í í í í í í í í í í í í í í í
	3.2.5 The objective function í í í í í í í í í í í í í í í í í í í
	3.2.6 Evaluation of the feasible scheduleí í í í í í í í í í í í 53
3.3	Mathematical programming modelí í í í í í í í í í í í í í í í í í í
	3.3.1 Assumptionsí í í í í í í í í í í í í í í í í í í
	3.3.2 Definitionsí í í í í í í í í í í í í í í í í í í
	3.3.3 Notationsí í í í í í í í í í í í í í í í í í í
CHA	PTER 4 60
ANAI	LYSIS OF THE MODELÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÓÓ
4.1	Computational experiments and resultsí í í í í í í í í í í í í . 61
CHA	PTER 5 64
CONC	CLUSIONÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍÍ
REFE	ERENCES 67



### **ACRONYMNS**

1. CBD: Central Business District.

2. UL: University of Limpopo.

3. GMTA: Greater Mankweng Taxi Association.

4. UTP: University Timetabling Problem.

5. CTP: Course Timetabling Problem.

6. ETP: Examination Timetabling Problem.

7. GA: Genetic Algorithm

8. SA: Simulated Annealing

9. TS: Tabu Search.

10. TTP: Train Timetabling Problem.

11. VTP: Vehicle Timetabling Problem.

12. VSP: Vehicle Scheduling Problem.

13. ATP: Airline Timetabling Problem.

14. BSP: Bus Scheduling Problem.

15. BCSP: Bus Crew Scheduling Problem.

16. RCP: Robust Colouring Problem.

17. IP: Integer Programming

18. SPP: Set Partitioning Problem

# ST OF FIGURES

1.	Figure 1.1:	The South Africa mapí í í í í í í í í í í .4
2.	Figure 1.2:	The Limpopo provincial mapí í í í í í í í í .6
3.	Figure 1.3:	Estimated number of passengers transported
		daily between Mankweng and Polokwaneí í í12
4.	Figure 1.4:	Number of accidents according to the factorsí í 13
5.	Figure 2.1:	The classes in the general timetabling modelí í .19
6.	Figure 3.1:	A vehicle block development í í í í í í í í 48
7.	Figure 3.2:	Estimated number of passengers transported
		daily í í í í í í í í í í í í í í í í í í í
8.	Figure 3.3:	Scheduling and rescheduling of timetableí í í50
9.	Figure 4.1:	The objective function for instance of 30 tripsí . 62
10.	Figure 4.2:	The objective function for instance of 50 tripsí í 63

# **APPENDICES**

1. Appendix 1: A structured questionnaire for preliminary dataí 73