无人送货小车项目方案

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 学校 |  | 山东大学 |
| 主要成员 |  | 程大海 侯礼志 谷浩翔 任家畅 |
| 指导老师 |  | 周斌 |

## 1 概述

无人驾驶是当前国际上的热点问题，本项目是对无人驾驶落地与应用场景探索的有益尝试。我们的最终目标是实现校园范围内低速、小范围的L5级无人送货小车。本方案从实际应用场景的需求出发，主要考虑硬件和软件两个大的方面。硬件篇主要分析整个小车的硬件结构，对电池、电机、传感器、控制器以及其他关键部件选型和参数给出参考，软件篇主要对目标检测、SLAM构建、数据融合、决策的各种算法给出分析，根据我们的实际需求选择较为合适的方法。

## 2 需求分析

在当前阶段我们以山东大学青岛校区作为实际的应用场景，以从凤凰居S1西门到整个青岛校区西门之间的货物运送作为当前主要任务，假设往返一次的路程记为s，在实际测量后应当给出其具体数值。我们认为同学们点外卖的高峰时间为上午11:00至2:00以及晚上6:00至9:00，每天配送的外卖记为N份。从安全角度出发，我们的小车速度不能超过15km/h，粗略换算为4m/s否则可能会有撞伤行人的危险，实际运行时速度记为v。为了进一步明确问题，我们假设我们的小车一次最多只能运送n份外卖，这当然可以根据实际情况更改，实际上每次运送外卖总份数是控制成本的一个主要因素。每份外卖重量记为m，小车自重记为M。

## 3 电池选型与参数

### 3.1 锂电池与铅酸电池比较

铅酸电池（VRLA），是一种电极主要由铅及其氧化物制成，电解液是硫酸溶液的蓄电池。铅酸电池放电状态下，正极主要成分为二氧化铅，负极主要成分为铅；充电状态下，正负极的主要成分均为硫酸铅。一个单格铅酸电池标称电压通常不高，实际应用中一般是多个单格铅酸电池直接串联组成能直接使用的电池。锂电池是一类由锂金属或锂合金为负极材料、使用非水电解质溶液的电池。

铅酸电池的主要优势在于价格便宜，“抗击打”能力强，易于维护。一般48V20Ah铅酸电池价格在400元左右，而同等参数的锂电池价格往往超过1000元。而锂电池的主要优势在于体积和重量小于铅酸电池，仍以48V20Ah电池为例，铅酸电池为4个12V电池串联组成，总重量在25kg左右，外形尺寸(mm)为180\*77\*170\*4，而锂电池为重量在6kg左右，外形尺寸(mm)为280\*80\*160，总体积仅为铅酸电池的三分之一左右。耐用性同样是锂电池占优，铅酸电池一般深充深放电300次以内,有记忆,寿命在两年左右。并且铅酸电池内有液体，消耗一段时间后，如果发现电池发烫或者充电时间变短，就需要补充液体，锂电池耐用性较强，消耗慢，充放超过500次，并且无记忆，一般寿命在4—5年。从环保方面考虑，铅酸电池在生产过程中常常会产生污染，锂电池在回收环节处理妥善则环境污染很小。下面的表格是对上述的比较的总结。

表格 1 铅酸电池与锂电池比较

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 电池类型 | 铅酸电池 | 锂电池 |
| 体积 | 较大 | 同等情况下使铅酸电池的三分之一 |
| 重量 | 15-30kg左右 | 一般不超过10kg |
| 耐用性 | 有记忆，深充放电300次以内 | 无记忆，深充放电超过500次 |
| 价格(元) | 300-1000 | 900-2000 |
| 维护难度 | 较易维护 | 不易维护 |
| 环保 | 不环保 | 回收阶段妥善处理则很少污染 |

铅酸电池主要优势在于其易维护性。如果以5年为一个使用周期，铅酸电池和锂电池实际成本差不多，但是铅酸电池充放电有记忆，在使用过程中效率下降比较明显。锂电池主要优势在于其体积和重量以及耐用性。我们的小车主要用于货物运送，对重量相对敏感，因此应优先考虑锂电池。实际上，目前很多家用电动车制造时选择锂电池代替铅酸电池也是一种潮流，随着技术的不断发展以及人们对环保的不断重视，锂电池的应用也会更加广泛。

### 3.2 电池参数计算

在之前的讨论中，我们已经把基本的条件作了明确。要计算电池的容量，我们需要考虑的主要因素是载重和路程。实际上，影响电池容量的因素有很多，还包括温度、速度等等，但它们不是主要的影响，并且也不易计算，在这里只考虑主要的载重和路程因素。在小车行驶过程中，消耗的能量主要来自于阻力做功，得到的能量主要来自电池，则电池能量至少应等于阻力做功，据此可计算电池的参数。

若小车自重为M，每份外卖重为m，共n份外卖，因此总重量表达式为。若每天共需运送N份外卖，小车每次最多只能运送n份外卖，因此小车共需走个往返，单次往返路程为s，则总路程为。小车行驶主要是克服阻力做功，阻力包括摩擦力与空气阻力。若动摩擦系数记为μ，则摩擦力可表示为μ(M+mn)g。空气阻力的计算较为复杂，其计算公式为

其中C为阻力系数，通常为实验值，现代汽车的阻力系数通常为0.28~0.4，在这里我们可记C为0.4，ρ为空气密度，一般干燥的空气密度约为1.3g/L,S为迎风面积，v为小车行驶速度与风速的相对速度。这样，总的阻力做功就可以表示为：

现在市面上衡量电池容量常用的单位是V和AH，1AH表示在放出电流为1A的情况下能工作1个小时。我们用U表示工作电压，用P表示放出电流为1A的情况下工作的时间，电池的使用还要考虑效率问题，这里记为η，于是电池做的总功可表示为UPη。

根据之前的分析，我们优先选择锂电池。目前市面上的锂电池主要型号有48V、60、72V以及20Ah、26Ah、32Ah、40Ah、50Ah、60Ah。电动车的电能转换成动能效率较高，一般超过了70%，再加上充放电效率以及使用随着时间对电池效率的损耗，如果以效率为50%的话，则最大容量72V60Ah的电池能提供能量，最小48V20Ah的电池能提供能量。

小车的自身参数以及动摩擦因数、阻力系数等参数目前均无法获得，在以后获得参数时可以再做修正，在这里我们对各个参数做估计，估计的原则是尽可能增加困难，使小车实在实际情况下能较为轻松的完成既定任务。若动摩擦因数为0.2，每份外卖重1kg，小车自重50kg，阻力系数为0.4，迎风面积为1平方米，小车速度为4m/s，风速为6m/s,每天外卖总份数为1000份，每次小车最多能运20份外卖，一次往返路程为3km，这样每天需要的总能量可求出估计值为。这样如果选择容量最大的锂电池只需4辆车就能满足每天的需求，使用容量最小的锂电池需要15辆车才能满足每天需求。当然这里不能单纯根据容量选择，比如其电压参数需要与电机相匹配，因此需要根据电机情况综合决定最终的电池。

## 4 电机选型与参数

### 4.1 电机参数计算

我们要求的最高速度约为4m/s，我们可以据此来选择电机。电机的额定功率P应满足：

小车以最高速度匀速行驶时电机提供的动力应与小车所受的阻力相等，阻力主要包括摩擦阻力和空气阻力。因此有

其中：

\* μ：动摩擦因数

\* C：空气阻力因数

\* ρ：空气密度

\* S：迎风面积

\* v: 车速与风速相对速度

因为现阶段具体参数无法精确获得，若仍根据选择电池时的参数，动摩擦因数为0.2，小车自重与外卖重量总重为70kg，阻力系数为0.4，迎风面积为1平方米，小车速度为4m/s，风速为6m/s。则可计算出电机额定功率最小值约为660W。实际上，如果考虑爬坡以及过载的情况，选择的电机额定功率最好应大于该值。

## 4 控制器与控制模式

### 4.1 介绍

软件使用飞控程序Ardupilot控制，输出信号转变为控制信号，由于滤波等已经写好，所以得到指令后可以直接执行。

### 4.2 控制器方案

### 4.2.1 GPS导航的long-term路径规划

Ardupilot是广泛使用在四轴无人机等无人飞行器上的控制装置，使用IMU， 罗盘，GPS等多个传感器进行自我姿态和位置信息的解算， 也是无人机器人的鼻祖。ArduRover系统是以飞行控制器作为上位机，对符合硬件要求的Vehicle进行控制的一种操作方式。

由与校园中情景相对固定，路面开阔，所以采用GPS导航相较于测绘地图等精确内建地图的方案可以降低成本，相较于使用转速计进行路程计算没有累积误差，可以提高准确度。

GPS本身的精度可以达到两米左右，但是在行进过程中，由于使用了卡尔曼滤波，可以使车速较好地维持在0.2m/s。由飞行控制器本身的自带系统Ardupilot进行的是使用负反馈的两级闭环控制，由目标速度、当前速度、当前位置、起始位置与终点位置的方向，先后进行侧向速度和纵向速度的解算，然后通过油门控制加速度，舵机控制转向。

单纯由GPS导航系统，可以通过搜集较多的数据点（注意采样的频率）制定固定的路线（需要进行实验和证据的支持），在关键点制定由规则决定的决策。由此生成的固定线路可以满足划分专用车道和固定路线的要求。

### 4.2.2 引入人工智能进行short-term路径规划

在由GPS导航和SLAM帮助下，RoverGo系统将建立起内置的长路径规划，但是对于路径的变动和行人、车辆无法做出反应。此时，我们选择使用Nvidia Tx2作为上位机，将飞控系统引为下位机和控制器，接收上层的规划指令，作出加速度和转向速度的解算，输出控制信号给舵机和电机。

**中断形式：**长短路径规划的结合方式采用类似中断执行的方式，在未出现特殊情况或者不需要更改既定路线时，将采用GPS解算的速度和预设的目标点连成的折线行进。由于在无操作阶段或者切换模式时，小车将处于无动力的减速状态，在紧急情况下如果满足车速过快，指令输出较慢等情形，会使情况难以预计，所以采用中断执行的方式，进行优先级高的操作时，可以不等待当前任务运行完，强制进行优先级较高的操作。

上下级协同工作的流程为：

1.) 由内建地图完成初步的路径规划

2.) （待补充）

表格2 优先级列表（新增Cooperate Mode）

|  |  |
| --- | --- |
| 操作指令 | 优先级 |
| 刹车 | 0 |
| 减速、警报 | 1 |
| 转向 | 2 |
| 巡航 | 3 |

## 5 目标检测

### 5.1 障碍物识别

小车要正常行驶到目标点，对于行驶过程中可能遇到的不同障碍物应做出不同的合理反应，比如遇到行人应当减速，遇到减速带应当沿边沿走等。摄像头可以为我们提供丰富的图像信息，根据摄像头返回的图像结合识别算法我们可以使小车达到以上基本要求。

关于障碍物识别的算法，得益于深度学习在最近几年的飞速发展，深度神经网络相比于传统算法已经在速度和准确率上都有了巨大优势，甚至准确率已经超过了人类，因此在障碍物识别方面选择深度学习算法毋庸置疑。我们的目标是实现L5级的无人驾驶，这就要求计算必须是端对端的。我们目前使用的计算核心是NVIDIA Jetson TX2，虽然已经拥有不俗的计算能力，但仍然不够强大，我们之前在TX2上测试了YOLOv3的完整模型，帧率只有2帧左右。因此我们必须选择更小、更浅的神经网络，我们还测试了tiny-YOLOv3网络，帧率可以达到20帧以上，当然准确率也有相应的下降。

为了方便模型的选择，我们需要估计满足要求的最低帧率。假设我们希望小车能在X米前突然出现障碍物时迅速做出反应，根据：

即小车必须在t时间内发现目标并下达指令。实际上，关于决策的算法复杂度可能比目标检测部分更高。如果我们希望小车以3m/s的最高速度行驶时能应对2m出现的突发情况，假设电机能为小车提供$5m/s^{2}$ 的加速度，则小车必须在0.36秒内发现目标并下达指令，而容许目标检测的时间可能更短，假设只有总时间的三分之一，那么最低帧率应在8帧左右。考虑到单帧检测常有漏检的情况，最好应在要求时间内检测两帧，那么最佳帧率应该在17帧以上。

### 5.2 车道线检测

车道线是用来管制和引导交通的一种标线，由标化于路面上的线条、箭头、文字、标记和轮廓标示等组成。对车道线的准确检测可以帮助小车快速发现可行驶区域，并为接下来一段路程做规划。目前较为常见的车道线检测方案主要是基于传统计算机视觉的检测，近几年来逐渐出现了基于深度学习的道路特征检测方法，准确率和鲁棒性都有所提升。

5.2.1 基于传统计算机视觉的车道线检测

基于传统计算机视觉的车道线检测，主要依据车道线与路面不同的颜色特征和纹理特征，对每一帧图片先后通过灰度、高斯滤波、边缘提取、ROI过滤、霍夫变换等一系列信号处理，最终得到检测到的车道。灰度处理是将原来的RGB三通道的图片转换为只有单通道的灰度图片，为下面的边缘提取做准备。高斯滤波可以起到模糊图片和消除噪声的效果。其基本原理是重新计算图片中每个点的值，计算时取该点及其附近点的加权平均，权重符合高斯分布。边缘提取的原理是对图像中的每个点求梯度，梯度大的点常常是边缘点。边缘提取之后的图片经常会有噪声，需要ROI过滤框取我们感兴趣区域的结果。霍夫变换可以将结果进一步优化，使找出的车道线更连续。下图简单列出了处理过程中的效果图，图1是原始的输入图片，图2是经过灰度化处理和高斯滤波之后的图片，图3是经过边缘提取和ROI过滤后的图片，图4是经过霍夫变换之后的图片。

|  |  |
| --- | --- |
| Figure 原始图片 | Figure 灰度和高斯滤波后的图片 |
| Figure 经过边缘提取和ROI过滤的图片 | Figure 通过霍夫变换后的图片 |

传统的基于经典计算机视觉的车道线检测易受到光照变化、行驶车辆、道路破损等干扰,导致算法鲁棒性下降,在复杂环境下达不到所需的检测准确率。同时上述一系列的处理对速度也有所影响。

5.2.2 基于深度学习的车道线检测

随着深度学习的兴起，深度卷积神经网络将视觉理解推向了一个新的高度。基于CNN的算法把车道线检测看作分割问题或分类问题，不仅提高了准确率和鲁棒性，而且还可以用神经网络代替传统视觉中手动调节滤波算子。最近提出的SCNN算法是在一般CNN算法的进一步提高，改进了卷积块堆叠架构探索图像行列空间关系能力不足的问题，将卷积层接层（layer-by-layer）的连接形式转为feature map 中片连片卷积（slice-by-slice）的形式，对于长距离连续形状的目标以及有着极强空间关系的外观线索不明显的目标，例如车道线、电线杆具有良好的检测效果。图5显示了SCNN与其他方法在车道线检测中的表现差异。同时值得一提的是，作者在论文中提到在实际场景中他们达到了每秒50帧的效果。虽然使用的硬件设备可能有所不同，但对于检测速度该方法已经具有实用价值。

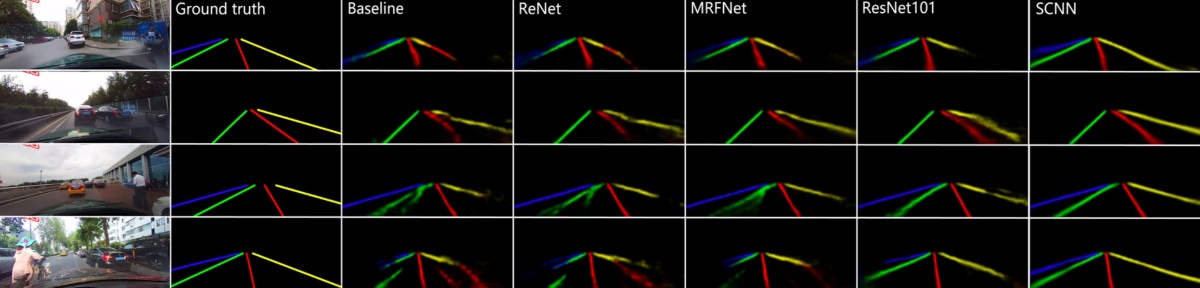


Figure SCNN与其他方法在车道线检测中的表现

实际上，对于传统车道线方法我们做过测试，使用联想Y700的原装电脑运行时帧率在8帧左右，TX2的计算能力应略高，但对于车道线检测这一单一任务来说速度还是太慢。因此对于我们的无人送货小车项目，基于深度学习的车道线检测更有尝试价值，如果效果不好可以转而尝试改良传统方法。

## 7 数据融合

### 7.1 介绍

数据融合能够使不同传感器之间的数据相互校准，使决策系统能够综合利用数据进行决策，实现1+1＞2的效果。（数据融合是后期终点工作，暂未深入考虑）

### 7.2 数据融合的方案分类

三种常用的数据融合方案：

数据级融合需要考虑雷达与摄像头数据的融合，能够在一张图上反映出目标大小，远近和位置的变化。

特征级融合：需要首先对各传感器进行相对独立的分析，然后结合目标概率（可能性）的大小进行判断，对所处的状态进行估计等

决策级融合：由各传感器的结果独立作出反应结果，然后进行逻辑运算，得到最终决策。

## 8 训练数据的采集

### 8.1 训练方法：强化学习

### （待补充）

### 8.2 公交车数据采集方法

### 为了完成强化训练，需要进行必要的数据采集

### 当前的路况（司机的输入信息）：通过调整放置摄像头的位置，使摄像头能够采集到司机能够获得的路况信息

### 汽车当前的行驶状态：速度，加速度等物理量

### 司机作出的决策指令：测量的两种方式分别为使直接型和间接型，通过视频得到决策的结果或者直接从方向盘转动角度，油门或者刹车的控制来得到决策信息。

### 周边信息：例如红绿灯，车前后的车距，路牌处人员的分布和车辆的影响等会影响到司机决策的因素需要kaolv

### 地图信息（主要在于路线信息）：由于是固定的路线，因此路线信息相比较易于获得和进行处理（使用现有的卫星或者街道地图）