

Relatório

Redes e Sistemas Autónomos 2021/2022

Daniel Correia (90480) e Joaquim Ramos (88812)

Universidade de Aveiro, Departamento de Eletrónica, Telecomunicações e Informática

Abstract. Descrição da solução alcançada no projeto, com o objetivo de avisar os veículos adjacentes a um autocarro, sobre veículos a passarem na faixa contrária e peões na estrada, quando o autocarro está parado com os passageiros a desembarcar.

1 Introdução

O mercado automóvel tem estado a caminhar para carros cada vez mais conscientes do ambiente em que estão envolvidos. Em geral essa informação vem dos sensores que estão integrados nos veículos mas com o avanço das redes veiculares e com os novos carros conectados entre si, podemos agora, obter uma imagem do ambiente em que um veículo está inserido não só através dos seus sensores integrados, mas também, através da informação que advém dos veículos próximos e até de unidades fixas na estrada, permitindo assim, construir uma imagem mais completa do que os rodeia.

O objetivo deste projeto é através das mensagens ETSI C-ITS, trocar informação que é obtida através do processamento de vídeo duma câmara montada numa dashboard de um autocarro, para informar sobre veículos a vir na faixa contrária e existência de peões na estrada. Este projeto foi testado no ambiente de simulação NAP-Vanetza que permite a troca de mensagens ETSI C-ITS. Por razões práticas não foi processada a livestream de uma câmara, mas sim de um vídeo obtido da plataforma Youtube que era do ponto de vista de uma dashboard de um veículo. Testámos com duas placas de desenvolvimento Nvidia Jetson em que uma representava um carro e outra o autocarro ambas ligadas num rede WiFi.

2 Arquitetura

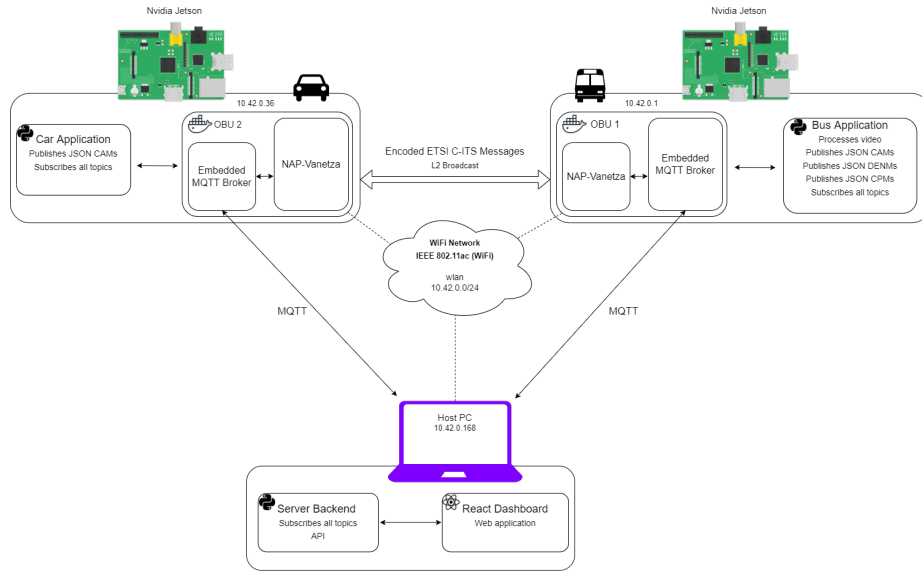


Fig. 1. Diagrama da arquitetura

3 Desenvolvimento

Começamos por desenvolver a deteção de carros na faixa contrária e peões num feed de vídeo. Para tal, foi utilizado o algoritmo de deteção em tempo real "YOLOv3". Foi escolhida a versão 3, pois é das versões menos pesadas computacionalmente e que mantém um nível de precisão bastante bom, o que é o cenário ideal para correr numa Nvidia Jetson que não tem poder computacional suficiente para correr modelos mais pesados e precisos. A implementação deste algoritmo foi baseada na Darknet, que é uma rede neuronal open source escrita em C e CUDA. A Darknet já está pré treinada conseguindo detetar vários objetos, estes definidos no ficheiro chamado "coco.names". Existem vários modelos desta rede neuronal, e destas, nós escolhemos dois modelos para testarmos. O modelo "YOLOv3-tiny" e o modelo "YOLOv3-416" podendo ver as especificações de cada um na figura 2. Seria possível melhorar significativamente a performance de deteção de objetos se voltássemos a treinar a rede para detetar apenas pessoas e carros, que são os únicos objetos que nos são interessantes.

Model	Train	Test	mAP	FLOPS	FPS	Cfg	Weights
SSD300	COCO trainval	test-dev	41.2	-	46		link
SSD500	COCO trainval	test-dev	46.5	-	19		link
YOLOv2 608x608	COCO trainval	test-dev	48.1	62.94 Bn	40	cfg	weights
Tiny YOLO	COCO trainval	test-dev	23.7	5.41 Bn	244	cfg	weights
SSD321	COCO trainval	test-dev	45.4	-	16		link
DSSD321	COCO trainval	test-dev	46.1	-	12		link
R-FCN	COCO trainval	test-dev	51.9	-	12		link
SSD513	COCO trainval	test-dev	50.4	-	8		link
DSSD513	COCO trainval	test-dev	53.3	-	6		link
FPN FRCN	COCO trainval	test-dev	59.1	-	6		link
Retinanet-50-500	COCO trainval	test-dev	50.9	-	14		link
Retinanet-101-500	COCO trainval	test-dev	53.1	-	11		link
Retinanet-101-800	COCO trainval	test-dev	57.5	-	5		link
YOLOv3-320	COCO trainval	test-dev	51.5	38.97 Bn	45	cfg	weights
YOLOv3-416	COCO trainval	test-dev	55.3	65.86 Bn	35	cfg	weights
YOLOv3-608	COCO trainval	test-dev	57.9	140.69 Bn	20	cfg	weights
YOLOv3-tiny	COCO trainval	test-dev	33.1	5.56 Bn	220	cfg	weights
YOLOv3-spp	COCO trainval	test-dev	60.6	141.45 Bn	20	cfg	weights

Fig. 2. Vários modelos disponíveis da Darknet implementando o algoritmo YOLO

Após a detecção estar desenvolvida passámos para a criação dos programas que enviavam as mensagens ETSI C-ITS. Foram desenvolvidos dois programas um que representa um carro e outro que representa o autocarro. Ambos os programas percorrem um ficheiro CSV em que cada linha contém as informações necessárias para uma mensagem CAM. De linha em linha passa um segundo, isto é, são enviadas mensagens CAM à frequência de 1Hz. Ambos os programas estão conectados aos seus respectivos brokers mqtt do NAP-Vanetza. Depois juntámos a aplicação que faz a detecção no vídeo à aplicação que faz a troca de mensagens do autocarro. A partir do momento em que conseguimos realizar a troca de mensagens CAM, DENM e CPM entre os programas, avançámos para desenvolvimento de uma dashboard para facilitar a visualização do movimento dos veículos e das mensagens CPM e DENM que o autocarro gera mediante o que está a observar. São enviadas mensagens DENM com as causas e subcausas 12, 40, 94. A causa 12 que indica quando uma pessoa está na estrada é enviada sempre que é detetada uma pessoa no feed de vídeo. As mensagens DENM com causa 40 que é um tipo não definido no standard mas que nós definimos para indicar quando está a vir um carro na faixa contrária, só são enviadas quando o autocarro está a desembarcar pessoas, se for detetado algum carro na faixa contrária. As mensagens DENM com causa 94 estão definidas e servem para indicar que está um veículo estacionário na via, são enviadas sempre que o autocarro está desembarcar pessoas. As mensagens CPM contêm o que é detetado no feed de vídeo e a percentagem de confiança dessa detecção, são enviadas pelo autocarro sempre que é detetado uma pessoa, mas só é incluído os carros detetados se o autocarro estiver estacionário a desembarcar.

Estão a ser usadas duas Nvidia Jetsons que representam os veículos, uma para o carro outra para o autocarro, que correm os seus programas respetivos do

NAP-Vanetza e suas aplicações que são usadas para criar as mensagens CAM mediante um ficheiro csv, e no caso do autocarro também são criadas as mensagens DENM e CPM, em relação ao que está a ser observado no feed de vídeo e em relação ao momento de desembarque. O portátil é usado para correr um container docker que contém a web dashboard, desenvolvida em Reactjs, e um proxy server subscrito nos tópicos das mensagens ETSI C-ITS de ambas as OBUs, que redireciona essa informação para a web dashboard por WebSockets. Todos estes dispositivos estão ligados numa rede WiFi criada por uma das Jetsons. Tentámos estabelecer conexão através de uma rede ad-hoc WiFi mas as placas de rede dos dispositivos não permitiam esse modo.

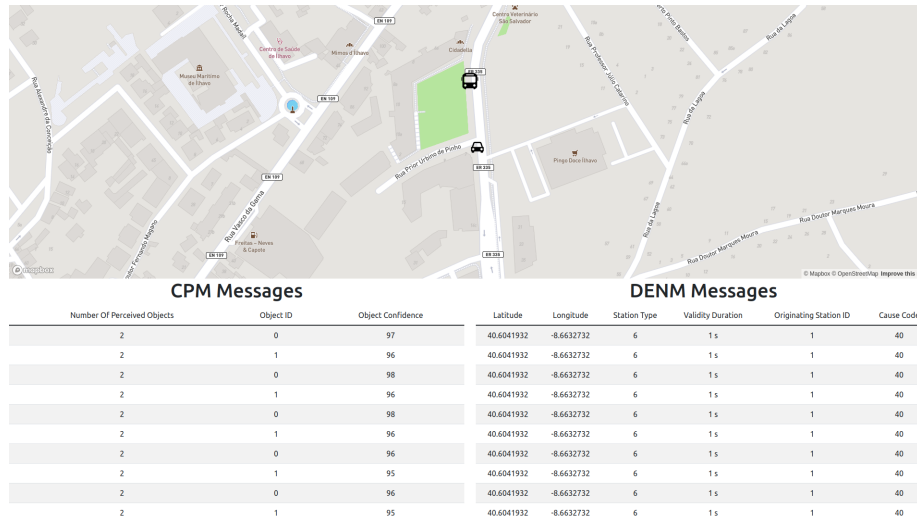


Fig. 3. Dashboard desenvolvida em React

4 Testes

Criámos um cenário em que um carro segue um autocarro. Num dado instante o autocarro cessa o seu movimento e mantém-se parado durante alguns instantes, para simular um desembarque de passageiros. Depois segue até um dado ponto e acaba a simulação. Durante este cenário ambos os veículos enviam as respetivas mensagens CAM e o autocarro envia as mensagens CPM em relação ao que está a observar num vídeo obtido do Youtube, que foi descarregado para a placa, e se for necessário envia as mensagens DENM mediante a situação da simulação. Os ficheiros CSV com parte das informações necessárias para as mensagens CAM, isto é, que definem as coordenadas de cada veículo, velocidade e orientação, foram criados com o auxílio de uma aplicação, GeoTrace. O GeoTrace é uma aplicação que faz o tracing do gps em junção com os dados de orientação num smartphone ao longo do tempo, e pode se definir a frequência com que estes dados

são recolhidos ao longo do tempo, no nosso caso foram recolhidos à frequência de 1Hz. No final do rastreamento a aplicação permite gerar um ficheiro CSV com os dados recolhidos. Os dados usados para os testes foram recolhidos usando um automóvel com o rastreamento do GeoTrace ligado num smarphone, que percorreu duas trajetórias, a do carro e a do autocarro.

5 Resultados

Em geral conseguimos desenvolver todos os objetivos propostos, sendo eles: a deteção de pessoas e veículos através de um feed de vídeo, sendo possível adaptar para uma câmara em tempo real facilmente, o autocarro avisar os carros em redor que está parado e/ou que circula um carro na via contrária e/ou que circula uma pessoa na via, separar as entidades em diferentes entidades de processamento e ligá-las através de uma rede WiFi. Foi também falado na possibilidade do autocarro enviar o feed de vídeo para os carros em redor para facilitar manobras de ultrapassagem, porém não foi implementado.

6 Linha cronológica da demonstração

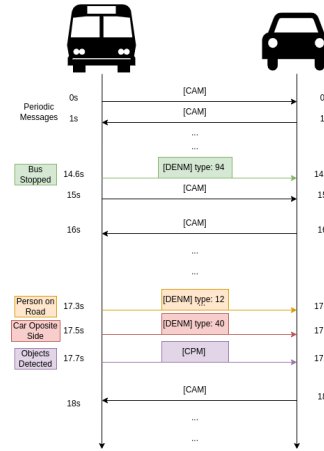


Fig. 4. Diagrama temporal de troca de mensagens

7 Conclusão

O desenvolvimento do projeto foi bem sucedido, uma vez que conseguimos implementar o cenário e objetivos propostos, porém não conseguimos estabelecer a conexão através de uma rede ad-hoc WiFi, visto que as placas de rede dos dispositivos não nos permitiram esse modo e apenas foi possível conectar através de uma simples rede WiFi.

References

1. Vídeo usado para o processamento, <https://www.youtube.com/watch?v=eR5vsN1Lq4E>
Last accessed 22 Jun 2022
2. Aplicação usada para o auxílio da criação dos ficheiros CSV,
<https://play.google.com/store/apps/details?id=com.yogantara.traceapp&hl=en&gl=US>
Last accessed 22 Jun 2022
3. Rede Neuronal com YOLO, <https://pjreddie.com/darknet/yolo/> Last accessed 22 Jun 2022