 Универзитет у Београду

Електротехнички факултет

Катедра за сигнале и системе

Милош Милошевић 3186/2016

Мастер рад

**Препознавање разделних линија коловозних трака на основу снимка са камере на ветробранском стаклу**

Ментор: Доц. др Вељко Папић

# Захвалност

Желео бих да се захвалим и професору Жељку Ђуровићу на неисцрпном извору знања, идеја и мотивације које несебично преноси на студенте.

На крају, највећу захвалност дугујем својој породици.

# Сажетак

Циљ овог рада је развој алгоритма за препознавање разделних линија коловозних трака на основу видео снимка који се добија са видео камере која је постављена на ветробранско стакло аутомобила. Решење које је развијено комбинује знања из области дигиталне обраде слике, препознавања образаца и рачунарске технике. Имплементација се ослања на

# Кључне речи

*Lane detection, Driver assistance,* V*ideo processing, Computer vision, OpenCV*

# Садржај

[1. Увод 6](#_Toc521620262)

[2. Системи за напредну помоћ возачу 7](#_Toc521620263)

[2.1. Сензори система за напредну помоћ возачу 8](#_Toc521620264)

[2.2. Примери подсистема за напредну помоћ возачу 10](#_Toc521620265)

[3. Обрада видеа употребом *OpenCV* рачунарске библиотеке 11](#_Toc521620266)

[3.1. Представљање слика 11](#_Toc521620267)

[3.1.1. Вредносна квантизација и системи боја 11](#_Toc521620268)

[3.1.2. Просторна квантизација 15](#_Toc521620269)

[3.2. Канијев детектор ивица 16](#_Toc521620270)

[3.3. Хафова трансформација 19](#_Toc521620271)

[4. Предлог решења 22](#_Toc521620272)

[5. Имплементација решења 23](#_Toc521620273)

[6. Закључак 24](#_Toc521620274)

[Литература 25](#_Toc521620275)

[Прилог А: Изворни код програма 26](#_Toc521620276)

# Листа симбола

ADAS *Advanced driver-assistance system -* системи за напредну помоћ возачу

g++ *GNU C++ Compile -* стандардни *Linux* преводилац за С++

GUI *Graphical User Interface -* графичко корисничко окружење

gtkmm *GTK minus minus -* GTK омотач за С++

GTK *GNU Image Manipulation Toolkit -* скуп библиотека за рад са графиком

JSON *JavaScript Object Notation -* формат размене података

MQTT *MQ Telemetry Transport* - протокол размене података

OHM *Oblo Home Manager -* централна јединица *Oblo* система

ROI *Region Of Interest -* област слике која је од значаја

SSH *Secure Shell* - протокол за удаљени приступ рачунару

UML *Unified Modeling Language* - језик за представљање објектног модела

# Увод

Подаци о броју саобраћајних несрећа и утицају АДАСа на безбедност. Има у ПДФ документима и њиховим референцама на репоу.

Циљ овог рада је

Овај рад предлаже једно занимљиво решење за регулацију и управљање расветом у паметној кући. Решење се ослања на *Oblo* систем, идејно решење   
научно-истраживачког института „RT-RK“ у области кућне аутоматизације. Такође, рад укључује и примену *Raspberry Pi* рачунара, рачунара опште намене и малих габарита чија област примене сеже до граница људске креативности. Срж рада односи се на методе аутоматског управљања примењене у оквиру система за регулацију осветљености.

Структура рада састоји се од седам целина. Након уводног поглавља представљени су елементи и архитектура паметних зграда. У другом поглављу описане су и технологије релевантне за развој решења описаног овим радом. Треће поглавље односи се на *Raspberry Pi* платформу за коју је решење развијено. Додатно, треће поглавље говори и о техници унакрсног превођења која омогућава развој софтвера на персоналном рачунару и његово превођење у облику који је погодан за извршавање на некој од других платформи. Четврто поглавље описује архитектуру предложеног решења. Док је конкретна имплементација предложене архитектурe дата у петом поглављу. Претпоследње поглавље представља осврт на успешност реализације и правце даљег развоја решења, a последње поглавље садржи списак литературе која је коришћена приликом реализације рада.

На самом крају, у прилогу A дат је *Makefile* фајл којим је вршено превођење апликације. Коришћење овог фајла омогућава превођење апликације и за извршавање на рачунару и на *Raspberry Pi* платформи.

# Системи за напредну помоћ возачу

Рачунарски системи за напредну помоћ возачу, познатији под акронимом ADAS (од енгл. *Advanced Driver Assistance Systems*), спадају у врсту уграђених рачунарских система (енгл. e*mbedded systems*) који имају примену у аутомобилској индустрији. Почели су да се развијају почетком двадесет и првог века, а данас су део стандардне опреме луксузнијих модела готово свих произвођача аутомобила. Главни циљ система за напредну помоћ возачу је повећање безбедности у саобраћају. Овај циљ остварује се паралелном обрадом сигнала са великог броја сензора. Обрада сигнала одвија се у реалном времену и као резултат обраде доноси се закључак о стању у непосредној околини аутомобила. У случају препознате опасности, ADAS упозорава возача. Имајући ово у виду, јасно је да алгоритми система за напредну помоћ возачу морају бити поуздани и ефикасни.

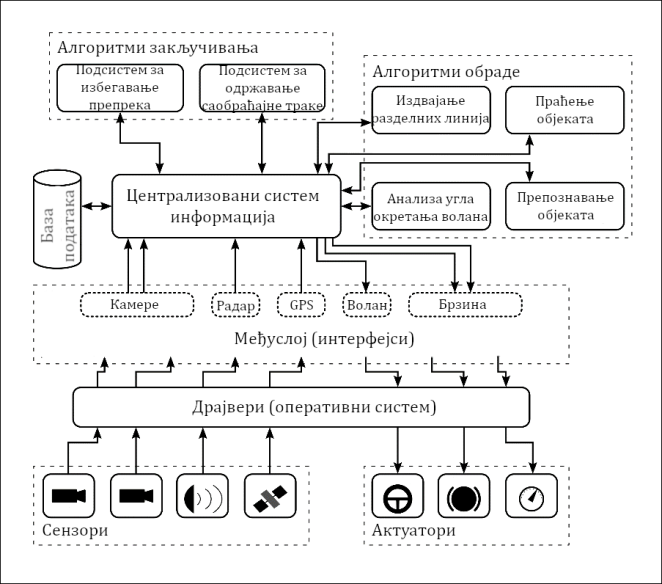
Практично гледано ADAS представља фасадни термин скупа подсистема развијених са циљем подизања безбедности и комфора у саобраћају. Неки од данас познатих ADAS подсистема имају могућности контоле проклизавања точкова, аутоматског прилагођавања крстареће брзине аутомобила, аутоматског паркирања, препознавања поспаности возача, избегавања чеоног судара, препознавања саобраћајних знакова, препознавање саобраћајних трака итд.

Скуп подсистема ADAS-а који су уграђени у аутомобил и њихова поузданост дефинишу ниво аутономости тог возила. Тренутно, дефинисано је пет нивоа аутономости возила. Строге законске регулативе прописују услове које модели аутомобила морају да испуне како би били сврстани у сваки од нивоа. Слика ФФ приказује градацију нивоа аутономности. Највиши ниво аутономности постигнут у овом тренутку јесте ниво 4. [7]

Слика ФФ: Нивои аутономности возила

## Архитектура система за напредну помоћ возачу

Нагли развој рачунарске науке и проналазак нових алгоритама за обраду информација резултовали су напретком подсистема за помоћ возачу. Данас се произвођачи утркују ко ће понудити поузданији и ефикаснији механизам за препознавање саобраћајних знакова, избегавање судара, контролу проклизавања итд. Међутим, уклопити све подсистеме у ефикасан и оптималан систем је постао озбиљан изазов. Отежавајућа околност у овом изазову је чињеница да су ADAS подсистеми по свом типу временски-критични наменски системи који се извршавају у реалном времену (енгл. *hard real-time system*) што значи да је време за које обраде улазну инфорамцију подједнако важно као и закључак о њој. Некада су ови подсистеми радили као независни системи, са независним изворорима информација. Сензори једног од подсистема често су прикупљали исте податке као и сензори других подсистема стрварајући непотребну редудантност. Данас, потребан је другачији приступ. Дељење информација са сензора је нужно. Штавише, често су резултати обраде једног од подсистема улазне информације других подсистема.

Један од приступа који се намеће као решење поменутог изазова је модуларна архитектура са централизацијом информација. Увођењем још и додатног слоја обраде који би био посредник између алгоритама за обраду информација и сензора и актуатора, постиже се далеко већа ефикасност од приступа у којем подсистеми функционишу као независне целине. Слика ФФ даје графички приказ поменуте архитектуре.

Слика ФФ: Архитектура модерних система за напредну помоћ возачу

Предности овакве архитектуре су бројне. Најважнија предност је могућност независног тестирања сваког од модула чиме се постиже знатно већи ниво сигурности. Модуларни развој омогућава писање тестова који се могу аутоматски извршавати и који испитују модуле независно. Тиме се смањује вероватноћа грешке. Затим, увођењем међуслоја и интерфејса за размену података (слика ФФ) поставља се конвенција за размену података коју сви подсистеми прате. Постојање конвенције омогућава да исти подаци буду искоришћени у обради више алгоритама чиме се смањује број потребних сензора и потребних канала за размену података. Постојање конвенције олакшава и размену података у ситуацији где је излазни податак једног од подсистема уједно и улазни податак другог подсистема. На самом крају, након сваке обраде, подаци се смештају у базу података. Историја података доступна је свим алгоритмима и понекада може одиграти пресудну улогу у одлучивању.[16]

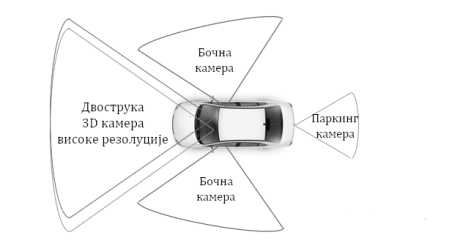
Наравно, овако оптимална аритектура и идеја о доступности и дељењу информација не значи пуно уколико изостане подршка доброг оперативног система. Улога оперативног система је да што више алгоритама своју обраду заврши у предвиђеном року. Оперативни систем је срж временски-критичног наменског система. Он додељује ресурсе (процесор и меморију) алгоритмима за обраду по принципу приоритета и обавља синхронизацију процеса. Најчешће су у употреби оперативни системи који су развијени по угледу на *Linux* оперативни систем.

## Сензори система за напредну помоћ возачу

Сензори играју важну улогу у сваком рачунарском систему. Информација која од њих стиже мора да одговара стању у реалном свету. У случају система за напредну помоћ возачу, тачност и поузданост информација мора бити на највишем нивоу. Имајући то у виду, јасно је да је пуно времена посвећено анализи које врсте сензора и које позиције у аутомобилу доносе најбоље резултате. Сензори који су део система за напредну помоћ возачу су акцелерометри, видео камере, радари и ултразвучни сензори. Напреднији системи се ослањају и на термовизијске камере.

Први системи који су развијени, а за које можемо рећи да обезбећују помоћ возачу, радили су само при мањим брзинама. Такви системи су једноставни и имају домет од пар метара. Нуде помоћ при паркирању и праћењу „мртвог угла“. Идеалан избор сензора за поменуте сврхе су ултразвучни сензори. Они омогућавају детекцију објеката у непосредној близини аутомобила и мерење удаљености тих објеката од возила. Заснивају свој рад на одашиљању ултразвучних таласа и мерењу времена које је потребно да се талас одбије од оближњег објекта. Главна предност ултразвучних сензора је њихова мала цена, мали утрошак електричне енергије и неосетљивост на боје. Ултразвучни сензори се постављају на бранике и крила аутомобила дуж целог обима. Неретко их има и до двадесет.

Када се говори о сензорима система за помоћ возачу, јасно је да су видео камере прва асоцијација. Њихова улога је да процесорским јединицама обезбеде информације које су иначе доступне возачу кроз путем његовог вида. Системи који укључују видео камере најчешће покушавају да алгоритамски опонашају закључивање које возач спроводи у својој глави.

Кључни проблем приликом употребе видео камера јесу квалитет слике које оне обезбећују и њихове позиције на аутомобилу. Камера мора бити прилагодљивија на промену амбијенталног осветљења, треба да услика квалитетну слику са довољно детаља, али што мањих димензија. Са растом резолуције слике расте и количина детаља на њој, али је и потребни хардверски ресурси за обраду. Савремени аутомобил је опремљен са више камера које мотре различиту околину аутомобила. На слици ФФ приказан је најчешћи распоред камера. Најкорисније су две камере које су постављене на ветробранско стакло и које омогућавају формирање 3D слике сцене испред аутомобила. Сигнал који је коришћен као извор информација у овом раду долази са једне камере постављене на ветробранско стакло.

Слика ФФ: Најчешћи распоред видео камера на аутомобилу

Наредни сензор у ADAS револуцији је LIDAR сензор (од енгл. *LIght, Detection And Ranging*). LIDAR сензор има улогу у мерењу растојања. Принцип рада му је веома сличан ултразвучном сензору. Разлика између ова два типа сензора је природа таласа који емитују. Ултразвучни сензор се ослања на ултразвучни талас, који је по природи механички талас, а LIDAR сензор користи ласерски сноп, који је по природи електромагнетни талас. Очита предност електромагнетних таласа наспрам механичких је њихова брзина па LIDAR сензори имају далеко бржи одзив од ултразвучних сензора. Друга, можда и важнија, предност LIDAR сензора је њихов домет. У складу са тиме, LIDAR сензори су нашли примену у праћењу саобраћаја на већим удаљеностима. Ова врста сензора је примарни извор информација за подсистеме задужене за контролу крстареће брзине и избегавање чеоних судара. LIDAR сензори се користе и за снимање топографије терена и морског дна.

На самом крају, најнапреднији модели поседују и термовизијску камеру. Главна разлика између видео камере и термовизијске камере је опсег електромагнетног зрачења које снимају. Термовизијска камера снима инфрацрвени опсег зрачења који са собом носи информацију о температури објекта који га одашиља. Термовизијске камере нашле су примену у системима за препозавање и заштиту пешака. Очита предност термовизијских камера је неосетљивост на боје и ефикасност ноћу. Мана им је примена у условима када је температура средине слична температури објеката који се препознају, рецимо током топлог дана. Слика ФФ приказује пример примене термовизијске камере за препознавање пешака ноћу. На слици са десне стране се јасно може уочити пешак поред пута док се на слици са леве стране, услед недостатка светлости, једва наслућује.

Слика ФФ: Порећење снимка видео камере и термовизијске камере ноћу

## Примери подсистема за напредну помоћ возачу

Подсистеми за напредну помоћ возачу се најчешће ослањају на комбинацију неколико већ познатих и проверених алгоритама. Уколико су у питању подсистеми који обрађују видео то је углавном издвајање ивица праћено са препознавањем жељених облика. Системи за упозорења најчешће прате сигнал директно са сензора и траже образац у њему помоћу неког од класификатора. Неретко је успешност обрада побошљана примењивањем знања из области *IoT-а* (енгл. *Internet of Thing*) и машинског учења. Научна област која се бави изучавањем величина које би могле носити информацију о опасности у спољашњој средини, како их мерити и анализирати, је веома актуелна и доприноси у овој области се тек очекују. У наставку следи опис неколико караткеристичних подсистема чија је улога помоћ возачу.

Када започињемо причу о системима за помоћ возачу, не би било фер да не почнемо са ABS-ом (од енгл. *Anti-lock Braking System*). Овај систем има задатак да спречи блокирање точкова приликом кочења што се углавном дешава приликом оштрог кочења или кочења на клизавој подлози. Употребом ABS-а постиже се далеко боља управљивост током кочења. ABS константно прати угаону брзину точкова и у случају наглог пада препознаје да је дошло до проклизавања те отпушта кочницу на кратки временски период. Данас, ABS је део стандардне опреме свих нових аутомобила. [18]

Системи за електронску контролу проклизавања возила (енгл. *Electronic Stability Program*), познати под акронимом ESP. Има улогу у спречавању заношења возила. У случају када путања возила не прати путању која је задата углом управљања волана, ESP ће реаговати примењивањем кочнице на одговарајућем точку како би пробао да предупреди заношење. ESP мери брзину окретања сваког точка, жељени смер кретања на основу угла волана и заокретање аутомобила око усправне, попречне и узуджне осе па упоређивањем добијених вредности доноси одлуку о циљаном кочењу појединих точкова. Напредни ESP системи имају могућност и контроле над гасом тј. мотором па могу смањити обртни моменат уколико ће то резултовати поврећањем вуче. [17]

Систем за аутоматско прилагођавање крстареће брзине (енгл. *аdaptive cruise control*) је један од најједноствнијих примера напредне помоћи возачу и представља надоградњу познатих система за одржавање крстареће брзине (енгл. *сruise control*). Циљ овог система је одржавање безбедне удаљености од возила испред прилагоћавањем тренутне брзине. У ту сврху користе се искључиво сензори монтирани на возило којим се управља, дакле не остварује се комуникација са спољашњим уређајима. Најчешће, системи за аутоматско прилагођавање користе LIDAR сензораа па на основу измерене удаљености смањују тренутну брзину или је одржавају на задатом нивоу. Овакви ситеми погодни су за вожњу на ауто-путевима и умањују вероватноћу чеоног судара. Напреднији облици ових система имају и могућност примене у „стани-крени“ вожњи у гужви. [10]

Системи за препознавање поспаности возача имају задатак да прате будност возача и закључују о његовој прибраности. Постоји више начина препознавања поспаности возача. Један од најуспешнијих алгоритама прати угао окретања волана и у том сигналу препознаје образац који је карактеристичан за поспане људе. Други алгоритми ослањају се на снимак са камере која снима возача и прати карактеристичне тачке на његовом лицу или препознаје положај очних капака. У случају препознавања поспаног возача систем реагује вибрацијом волана или звучним сигналом. Овакви системи могу бити јако корисни при дугим вожњама. [11]

# Обрада видеа употребом *OpenCV* рачунарске библиотеке

*OpenCV* представља рачунарску библиотеку намењену дигиталној обради слике, машинском учењу и рачунарској визији. Оптимизована је за извршавање на системима у реалном времену и лако се укључује у апликације писане у *С++,* *python* и *Java* програмским језицима. Њен изворни код је јаван (енгл. *оpen source*) и објављена је под BSD лиценцом (енгл *Berkeley Software Distribution* *license*) што значи да се слободно може користити и у академске и у комерцијалне сврхе. *OpenCV* рачунарска библиотека подржана је на *Windows, Linux, Android* и *Mac OS* оперативним системима. [1].

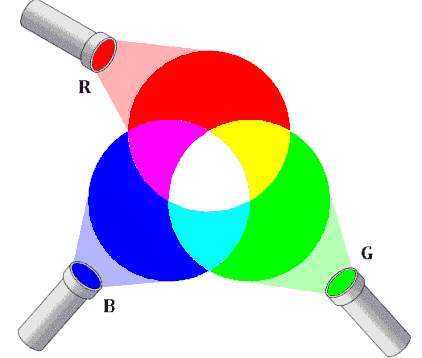
*OpenCV* рачунарска библиотека је већ пронашла своју улогу у занимљивим програмским решењима водећих компанија, попут спајања фотографија усликаних возилима *Google Street View*-а. У имплементацији овог рада, *OpenCV* ће бити главно оруђе за обраду слике.

## Представљање слика

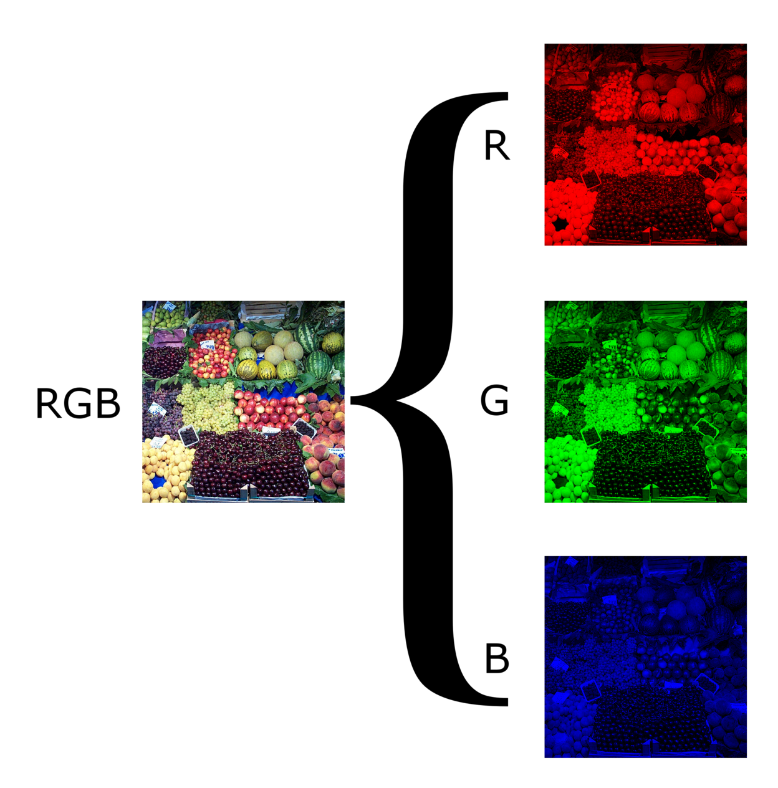
Људско око је један од најосетљивијих и најсложенији органа у људском организму. Око нам омогућава да разноврстан садржај електромагнетног зрачења из спољашње средине доживимо као јасну слику. Електромагнетни таласи различитих таласних дужина у људском оку побуђују хемијске реакције. Овакве реакције резултују стварањем акционог потенцијала који путем осећајног нерва путује од ока до коре великог мозга, где се ствара визуелна интерпретација, слика. Како рачунари баратају једино цифрама, оваква интерпретација сликâ им није позната. Да бисмо омогућили складиштење, обраду и приказивање слика на рачунару, нужна је вредносна и просторна квантизација.

### 3.1.1. Вредносна квантизација и системи боја

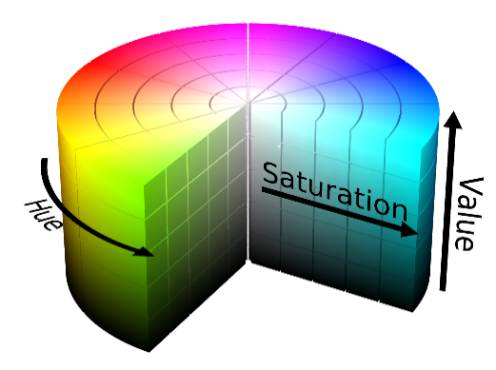
Вредносна квантизација подразумева додељивање јединственог бинарног кода свакој од боја. Од дужине кода зависи колико различитих боја је могуће представити тим типом кодовања. Број битова којим се кодира свака од боја назива се дубина боје (енгл. *color depth*). Скуп правила по којима се свакој боји додељује бинарни код назива се систем боја (енгл. *color space*). По правилу, у истом систему боја и истих димензија, слике веће дубине доживљавамо као квалитетније. Најчешћи системи боја су:

* RGB (скраћено од енгл. *Red Green Blue*) систем боја је најчешћи систем боја. Свака боја, у RGB систему, је представљена кроз три компоненте: црвену, зелену и плаву. Ове компоненте су независне једна од друге и узимају реалне вредности из опсега од 0 до 1. Како смо поменули да се боје кодирају бинарним вредностима, овај опсег се линеарно пресликава на скуп вредности од 0 до 2n, где је n дубина боје слике. Захваљујући чињеници да је RGB систем боја адитиван, у стварности сваку од боја је могуће приказати користећи три светлеће диоде које емитују црвену, зелену и плаву светлост. Адитивност боја у RGB систему илустрована је на слици ФФ.

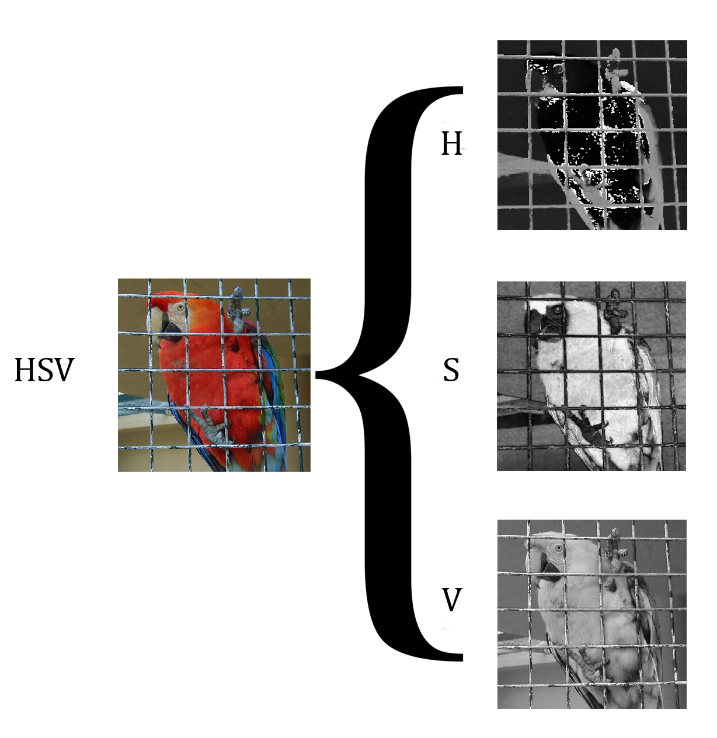
Слика ФФ: Илустрација адитивности RGB система боја

Матрице које садрже вредности кодова сваке од компоненти називамо равнима боја. Свака од равни боја оваквог система не носи довољно информација о целокупној слици и често није могуће препознати садржај слике само на основу једне равни. Слика ФФ приказује пример слику богату разноврсним бојама и садржај свих њених RGB равни. *OpenCV* рачунарска библиотека складишти RGB слике у нешто измењеном редоследу. *OpenCV* рачунарска библиотека користи BGR систем боја.

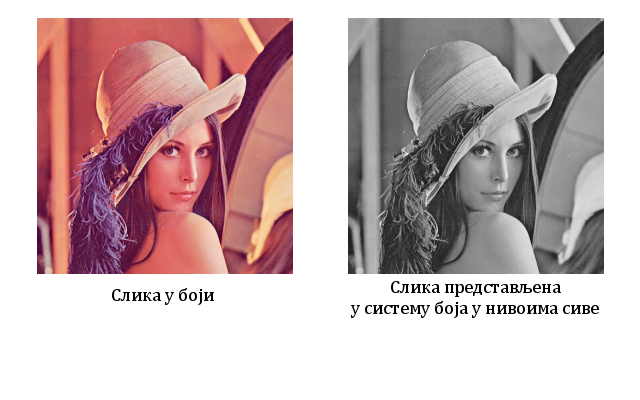
Слика ФФ: Слика представљена у RGB систему боја и њене равни

* HSV (скраћено од енгл. *Hue Saturation Value*) систем боја у којем је код сваке боје подељен у три сегмента: нијанса (енгл. *hue*), засићење (енгл. *saturation*) и осветљење (енгл. *value*). Овакав метод груписања компоненти боја близак је начину на који човек доживљава боје. Његова главна предност јесте чињеница да је информација о нијанси одвојена од информације о осветљености боје. Опсег вредности за нијансу је од 0 до 360 и ова вредност дефинише боју онако како је људски мозак доживљава. Засићење се представља реалном вредношћу у опсегу од 0 до 1 и оно носи информацију о уделу сиве боје. Осветљење представља интензитет боје и узима вредност из скупа бројева од 0 до 100 где 0 представља потпуно црну боја независно од вредности осталих компоненти. [2] Организацију HSV система боја је најлакше визуелизовати када се боје распореде у цилиндричном координатном систему као на слици ФФ.

Слика ФФ: Распоред боја у HSV систему боја

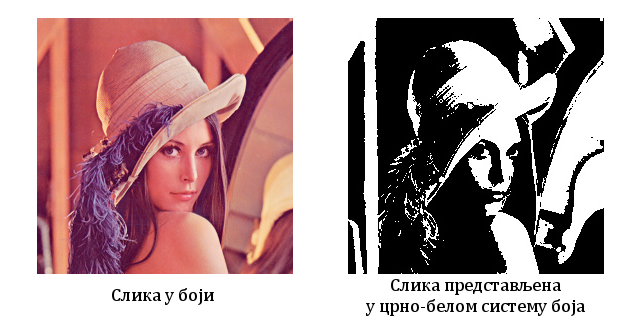
Овако постављен систем боја погодан је за рачунарску сегментацију слике када је од интереса издвајање области одређене боје. На слици ФФ се види како области исте боје имају сличне вредности нијансе. У имплементацији овог рада, HSV систем боја ће бити коришћен за потребе издвајања белих и жутих области коловозних трака.

Слика ФФ: Слика представљена у HSV систему боја и њене равни

* Систем боја у нивоима сиве (енгл. *grayscale*) је систем боја у којем се бинарни код сваке боје одређује на основу осветљености те боје. Овакав систем боја садржи само једну компоненту коју називамо интензитет. Интензитет се представља реалном вредношћу у опсегу од 0 до 1 где 0 представља црну боју, а 1 представља белу боју. Вредност интензитета се линеарно пресликава у бинарне вредности од 0 до 2n где је n дубина боје слике. Слика ФФ приказује изглед слике у боји и изглед слике након трансформације у систем боја у нивоима сиве.

Слика ФФ: Изглед слике у боји и након трансформације   
у систем боја у нивоима сиве

Слике представљене у систему боја у нивоима сиве погодне су за даљу обраду па често представљају резултат фазе предпроцесирања и припреме за примену алгоритама попут препознавања ивица.

* Црно-бели систем боја је најчешћи бинарни систем боја. У овом систему боја дефинисане су само две боје, црна и бела. Како су дефинисане само две боје, дужина кода којим обе боје могу бити једнозначно одређене је један. Слика ФФ приказује изглед слике у боји и у црно-белом систему боја.

Слика ФФ: Изглед слике у боји и у црно-белом систему боја

Црно-беле слике се брзо обрађују па су често резултат сегментације слика представљених у другим системима боја. Сегментацијом се из почетне слике издвајају области које задовољавају постављени услов.

Једну слику могуће је представити и запамтити у сваком од система боја. Познате су и функције које дефинишу пресликавање кодова из једног у други систем боја. За потребе пребацивања слике из једног у други систем боја, *OpenCV* рачунарска библиотека нуди функцију *cvtColor*. Ова функција прима три аргумента, изворну слику, слику у коју се смешта резултат и трећи аргумент који означава из којег у који систем боја се врши конверзија.

### 3.1.2. Просторна квантизација

Просторна квантизација остварена је дељењем слике на велики број једнобојних региона. Такви региони називају се пиксели (енгл. *pixels*) и сваком од пискела додељена је једна квантована вредност боје. Уређени пар који чине број пиксела који стају у ширину и број пиксела који стају у висину слике назива се резолуција. По правилу, у истом систему боја са истом дубином, слике веће резолуције доживљавамо као квалитетније. Слика ФФ приказује утицај резолуције на квалитет слике.

Слика ФФ: Утицај резолуције на квалитет слике

Када сумирамо вредносну и просторну квантизацију, јасно је да је слика, у рачунару, представљена у облику матрице. Резолуција слике диктира димензије матрице, а сваки елемент матрице садржи бинарни код боје једног пиксела.

За потребе складиштења слика, у *OpenCV* рачунарској библиотеци, дефинисана је *Mat* класа. Ова класа доступна је од верзије 2.0 поменуте библиотеке. *Mat* класа складишти два типа података, метаподатке о слици и показивач на матрицу у којој су смештене вредности пиксела. Матрица вредности пиксела често је дељена између више *Mat* објеката и копирање објеката ове класе имплицитно подразумева дељење матрице вредности између оригинала и копије. На овај начин избегава се заузимање новог меморијског простора при прослеђивању слике као аргумента функције. Како обрада слике најчешће подразумева позивање низа смислених функција над једном сликом, на овај начин се штеди драгоцено време. [3]

## Канијев детектор ивица

Канијев детектор ивица (енгл. *Canny edge detector*) представља добро познати рачунарски алгоритам за издвајање ивица на слици. Развио га је аустралијански научник Џон Кани (енгл. *John Canny*). Алгоритам је развијен 1986. године за време Канијевог рада на MIT-у (скраћено од енгл. *Massachusetts Institute of Technology*). [5] Издвајање ивица овим алгоритмом се показало успешнијим од издвајања ивица на основу градијента.

Канијев детектор ивица осмишљен је са циљем да се:

* Максимално умањи грешка издвајања ивица
* Тачке које чине једну ивицу уско групишу дуж средишта те ивице
* За јединичну ивицу добије само један одзив

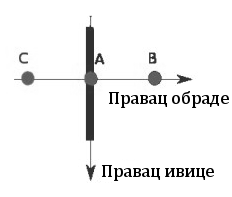
Након истраживања, Кани је дошао да закључка да су горе наведени услови испуњени када се обрада дате слике проведе кроз низ узастопних корака. Пре описа засебних корака важно је напоменути да Канијев алгоритам очекује почетну слику која је представљена у систему боја у нивоима сиве.

Први корак у примени Канијевог алгоритма јесте отклањање шума. Познато је да су сви алгоритми за детекцију ивица веома осетљиви на шум. Нарочите проблеме може направити импулсни шум. Канијев алгоритам користи Гаусов филтер за отклањање шума. Ширина Гаусовог филтера зависи од резолуције слике. Повећање ширине Гаусовог филтра умањује осетљивост алгоритма на шум по цену губитка тањих и краћих ивица на слици.

Други корак Канијевог алгоритма за издвајање ивица подразумева примену Собеловог оператора. Практично ово је корак у којем се од почетне слике добија слика која издваја ивице. У овом кораку се, на слику која је добијена након примене првог корака, независно примењују Собелов оператор за издвајање водоравних ивица и Собелов оператор за извдвајање усправних ивица. Две слике које се добију као резултати филтрирања се затим стапају у једну коришћењем формуле где је слика која садржи водоравне ивице, а слика која садржи усправне ивице. Овако добијена слика се користи као улазна слика за наредни корак Канијевог алгоритма. Слика ФФ илуструје почетну слику, међурезултате и слику која представља поменути збир. Додатно, резултат овог корака је још једна матрица која ће бити од користи у наредном кораку обраде. Ова матрица носи информацију о правцу пружања издвојених ивица и добија се по формули .

Слика ФФ: Примена Собеловог оператора као један од корака  
Канијевог алгоритма

Наредни кораци имају за циљ да још јасније издвоје ивице које задовољавају набројане критеријуме. Трећи корак у целокупној обради подразумева потискивање локалних немаксимума са слике која је добијена као резултат претходног корака. Потискивање локалних немаксимума узрокује истањавање ивица.

За обраду у овом кораку користимо матрицу *theta* која је била споредни резултат претходног корака. Вредности у овој матрици носе информацију о орјентацији ивице. Пре употребе матрице врши се редукција информација тако што се све вредности квантизују у четири правца, водоравни, усправни и два правца по дијагонали. Пошто нам је позната орјентација ивице можемо да потражимо локалне максимуме, а вредности које нису локални максимуми заменимо нулама. Пролазимо кроз целу слику, пиксел по пиксел и испитујемо два од осам првих суседа сваког пиксела. Која два пиксела ћемо посматрати зависи од вредности у матици *theta* односно од правца којим се простире ивица. Посматрамо пикселе који су нормални на правац простирања ивице. На пример, уколико је ивица усправна, посматрамо први леви и први десни пиксел пискела који обрађујемо. Уколико је вредност пиксела који се обрађује већа од вредности оба суседна пиксела, пиксел задржава своју вредност иначе добија вредност нула. Оваквим алгоритмом задржавамо само локалане максимуме у правцу пружања ивице. Слика ФФ илуструје описани поскупак. Пиксел А задржава своју вредност само уколико је њехова вредност већа и од вредности пиксела C и од вредности пиксела B.

Слика ФФ: Потискивање локалног немаксимума

Последњи корак има за задатак крајње издвајање. Излаз овог корака је бинарна слика која је уједно и резултат примене Канијевог детектора ивица. За примену овог корака потребне су нам две граничне вредности које одређују горњу и доњу граничну вредност сегемнтације. Сви пиксели чија је вредност изнад горње границе препознајемо као пикселе који сачињавају ивице и одмах им додељујемо белу боју. Слично, све пискеле чија је вредност испод доње границе одбацујемо и додељујемо им црну боју. Питање је шта са пикселима чија је вредност између доње и горње границе. Ове пискеле препознајемо као делове ивица уколико у свом суседству имају барем један пиксел који је класификован као део ивице. Овакав поступак одлучивања се ланчано наставља. Слика ФФ осликава описано закључивање. Ивицу А препознајемо као ивицу док ивицу В одбацијемо јер нема повезаних пиксела чија је вредност већа од горње границе. Овакав поступак се још назива и сегментација са хистерезисом. [4]

Слика ФФ: Издвајање ивица са хистерезисом на основу горње и доње граничне врендости

У оквиру рачунарске библиотеке *OpenCV* доступна је функција која спроводи описану обраду и издвајање ивица. Поменута функција се назива *Canny* и прима 5 аргумената. Прва два аргумента намењена су улазној и излазној слици дакле слика која је резултат обраде враћа се кроз прослеђени аргумент. Трећи параметар одређује ширину Гаусовог филтра који ће бити примењен за отклањање шума и замућивање улазне слике. Последња два аргумента служе за прослеђивање горње и доње границе за потребе сегемнтације са хистерезисом. Вредности граница битно утигу на исход примене Канијевог алгоритма. Препорука је да однос вредности ова два параметра буде између 2 и 3. Слика ФФ приказује утицај промене вредности параметра на крајњу сегментацију. Крајње очекивано, са повећањем вредности граница остају само значајно изражене ивице. [6]

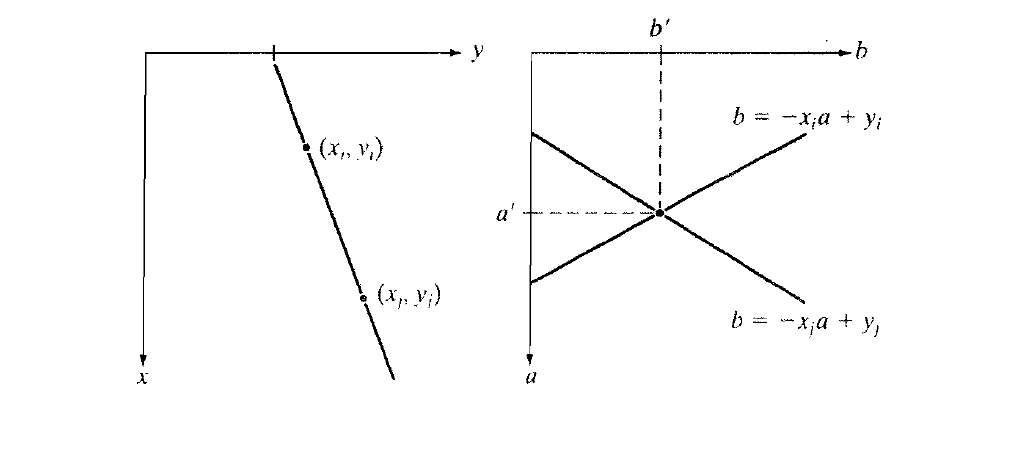
Вредности поменутих параметара обраде, у току израде овог рада, одрећивани су експериментално.

Слика ФФ: Утицај параметара Канијевог алгорима на  
успешност издвајања ивица

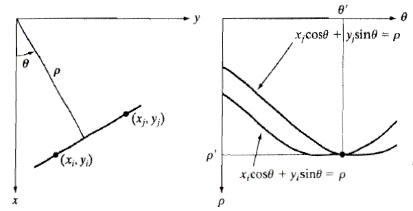
## Хафова трансформација

Хафова трансформација представља технику за издвајање облика. Назива се трансформацијом зато што пресликава просторни домен у параметарски и у параметарском домену спроводи препознавање вредности параметара који одговарају облицима у просторном домену. Хафова тренсформација названа је по америчком истраживачу Полу Хафу (енгл. *Paul Hough*) који је ову трансформацију описао још 1962. године. Након њега, трансформацију су 1972. године додатно истражили и унапредили амерички научници Ричард Дуда (енгл. *Richard Duda*) и Питер Харт (енгл. *Peter Hart*). Хафова трансформација је постала доста популарнија пошто је своју примену нашла у алгоритимима за препознавање и издвајање облика у компјутерској визији.

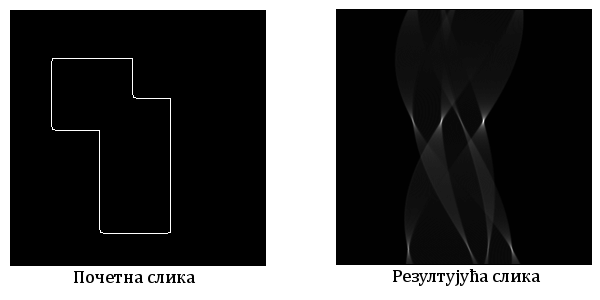
Хафову трансформацију ћемо објаснити на примеру препознавања правих линија на слици. Управо је ово и сценарио у којем ће Хафова трансформација бити употребљена током имплементације решења овог рада.

Посматрајмо праву у просторном домену, у Декартовом координатном систему. Једну праву чине све тачке чије координате задовољавају познату једначину праве: . Уређени пар *a* и *b* једнозначно одређује праву. Уколико бисмо, уместо у Декартовом координатном систему, праву представили у координатном систему параметара *a* и *b*, права би била графички представљена као тачка. Могуће је поставити и инверзну једначину: на основу које можемо закључити да се тачка (*x, y*) из просторног домена пресликава у праву у параметарском домену. Овакав закључак је очекиван знајући да је кроз једну тачку могуће провући бесконачно права. Све праве у параметарском домену које представљају тачке једне праве у просторном домену се у параметарском домену секу и једној тачки. Пресечна тачка налази се на координатама *a* и *b*. Слика ФФ илуструје описану идеју. Са слике ФФ се лако закључује да се претрага за правом у просторном домену своди на претрагу за пресечним тачкама у параметарсом домену.

Слика ФФ: Пресликавање праве из просторног у параметарски домен

Недостатак пресликавања описаног у претходном пасусу јесу усправне праве чији параметар *a* (коефицијент правца) има велике вредности. Овај недостатак је могуће избећи уколико праву представимо у другачијем облику: . Графичка представа параметара *θ* и *ρ* приказана је на слици ФФ. Поново се права из просторног домена пресликава у тачку у параметарском домену. Међутим, по претходној формули закључујемо да се сада тачка из просторног домена пресликава у синусоиду у параметарском домену (слика ФФ).

Слика ФФ: Пресликавање праве из просторног у параметарски домен

Да бисмо применили горе описану идеју, формирамо матрицу која ће представљати *θρ* параметарски простор. Вредности за угао *θ* су у опсегу од -90 до 90. Вредности за растојање *ρ* се најчешће узимају од – до где је *D* дужина дијагонале у пикселима. Са овако постављеном матрицом прелазимо на пролазак кроз слику и попуњавање резултујуће матрице. Потребно је напоменути да се Хафова трансформација примењује само на бинарним сликама. Улазна слика за примену Хафове трансформације је најчешће добијена применом неког од алгоритама за издвајање ивица. За сваки пиксел чија вредност није нула, на основу његове позиције на слици, прерачунамо вредности *θ* и *ρ* параметара и унесемо синусоиду у резултујућу матрицу. Након проласка кроз целу слику, тачке нагомилавања у резултујућој матрици представљају комбинације *θ* и *ρ* параметара који одговарају линијама на почетној слици. На слици ФФ приказана је слика на којој се примењује Хафова трансформација и резултујућа слика. Јасно се види да се на резултујућај слици издвајају осам тачака нагомилавања које одговарају линијама на почетној слици. Може се и приметити да дужим усправним линијама одговарају светлије тачке пресека на резултујућој слици. [8]

Слика ФФ: Илустрација примене Хафове трансформације

За потребе примене Хафове трансформације, рачунарска библиотека *OpenCV* нуди две функције, *HoughLines* и *HoughLinesP*. *HoughLinesP* је нешто ефикаснија и због тога је у овом раду избор пао на њу. Ова функција прима седам аргумената. Као и код већине функција, први аргумент резервисан је за слику која се обрађује, а други за повратну вредност. Повратна вредност у овом случају је низ урећених четворки  
(*x1, y1, x2, y2*), где су (*x1,y1*) и (*x2, y2*) координате почетка и краја сваке од препознатих линија. Као трећи и четврти аргумент, горе поменута функција прима вредности које одређују која ће бити резолуција за параметре *θ* и *ρ*. Пети аргумент дефинише коју минималну акумулирану вредност пресечне тачке у параметартском домену можемо препознати као линију у просторном домену. На крају, шести и седми аргументи додају ограничења у виду минималне дужине коју линија мора оставарити да би била прихваћена и максималног прекида линије које може да се толерише. [9]

# Предлог решења

Циљ алгоритма који је развијен у оквиру овог рада је препознавање разделних линија коловозних трака на видео снимку који се добија са видео камере постављене на ветробранско стакло аутомобила. Развијени алгоритам комбинује знања из области дигиталне обраде слике, препознавања облика и рачунарске технике. За потребе дигиталне обраде слике, ослања се на

Програм се одбија кроз две етапе. Прва етапа служи за подешавања параметара за примену алгоритма. За подешавање је задужен корисник и сврха прве Друга етапа је главни део преограма у којем се примењује развијена обрада и препознавање. У другој етапи се Ток програма се може поделити на неколико етапа. На почетку

Прва сегмент тока програма односи се на одабир области од значаја. Област од значаја, позната и као ROI (од енгл. *Region Of Interest*), је део слике у којој очекујемо да ће се тражени облик наћи, у овом случају разделне линије коловозних трака. Након дефинисаног ROI-а програм обрађује само део слике који је издвојен. На овај начин, брзина обраде је знатно већа јер су димензије подслике мање. Још важније, успешност проналажења је далеко већа јер увођењем области од значаја занемарујемо детаље ван области који би могли да наведу програм на погрешан закључак.

Одабир области од значаја уведен је како би програм могао успешно да обрађује видео материјал са више различитих камера. ROI зависи од позиције и оријентације камере на ветробранском стаклу. У стварним ситуацијама, камера се, за време производње, поставља у аутомобил и њена позиција је апсолутно позната па је и област од интереса предефинисана. Погрешним одабиром области од значаја могу се добити лошији резултати. Ова област бира се тако да њена ширина буде нешто већа од ширине коловизне траке, а њена дубина треба да обухвати око 20m коловоза испред аутомобила. На слици ФФ приказана су три примера одабира области од значаја. Пример на левој слици је лош зато што је висина области превелика па обухвата и детаље који нису од значаја. Пример на десној слици је лош зато што област од значаја не обухвата читаву ширину коловозне траке и лева разделна линија излази из области. Пример на слици у средини приказује добар избор области од значаја.

# Имплементација решења

## Одабир области од интереса

# Закључак

# Литература

[1] *Oblo living*

Нови Сад: RT-RK Institute for Computer Based Systems

<http://www.obloliving.com>

[2] *MQTT Essentials*

Landshut: HiveMQ

<http://www.hivemq.com/blog/mqtt-essentials>

[3] *УВОД - Raspberry Pi рачунар*

Нови Сад: Факултет техничких наука

<http://www.rt-rk.uns.ac.rs/sites/default/files/materijali/lab/uvod_0.pdf>

[4] *Poco C++ libraries Documentation*

Maria Elend: Applied Informatics Software Engineering GmbH

<http://pocoproject.org/documentation>

[5] *Programming with gtkmm 3*

GNOME

<https://developer.gnome.org/gtkmm-tutorial/stable/index.html.en>

[6] *How* *X10 works*

SmartHomeUSA

<http://www.smarthomeusa.com/how-x10-works>

[7] *A Simple Makefile Tutorial*

Waterville: Colby College

<http://www.cs.colby.edu/maxwell/courses/tutorials/maketutor>

[8] *Home Automation buying guide*

CNET

<http://www.cnet.com/news/smart-home-buying-guide-home-automation>

[9] *About Z-Wave Technology*

Z-Wave Alliance

<http://z-wavealliance.org/about_z-wave_technology>

[10] *What’s The Difference Between ZigBee And Z-Wave?*

Electronic Design

<http://goo.gl/oKpY7c>