

Bachelorarbeit

Jan Robert Rösler

Bildbasierte Navigation mit Neuronalen Netzen

Jan Robert Rösler

Bildbasierte Navigation mit Neuronalen Netzen

Bachelorarbeit eingereicht im Rahmen der Bachelorprüfung
im Studiengang Bachelor of Science Technische Informatik
am Department Informatik
der Fakultät Technik und Informatik
der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg

Betreuender Prüfer: Prof. Dr.-Ing. Andreas Meisel
Zweitgutachter: Prof. Dr. rer.nat. Stephan Pareigis

Eingereicht am: 2019

Jan Robert Rösler

Thema der Arbeit

Bildbasierte Navigation mit Neuronalen Netzen

Stichworte

Leben, Universum, Alles

Kurzzusammenfassung

In dieser Bachelorarbeit soll untersucht werden, wie Navigation auf reinen Bilddaten funktionieren kann. Konkret geht es um das Erkennen einer Fahrbahn mit einem Neuronalen Netz, bzw. um das Erzeugen von Lenkwinkeldaten auf Basis eines Bildes einer Fahrbahn. Hierzu wird ein trainiertes Neuronales Netz mittels Fine Tuning abgestimmt. Das wird direkt zur Anwendung gebracht auf einem RC Fahrzeug aus dem "Carolo-Cup", inklusive Fahrten auf einer Teststrecke.

Jan Robert Rösler

Title of Thesis

Image based navigation with Neural Networks

Keywords

Life, Universe, Everything

Abstract

Arthur Dents travel to a new future ...

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	iv
Tabellenverzeichnis	v
1 Einleitung	1
1.1 Autonome Navigation	1
2 Neuronale Navigation mit Bilddaten	2
2.1 Relevante Technik/Hintergrund	2
2.2 Ansätze	2
2.2.1 ALVINN	2
2.2.2 NVIDIA DAVE-2	3
3 Idee	5
3.1 DroNet ETH Zürich	5
3.2 Carolo-Cup	6
3.3 Die Strecke	7
3.4 Das Fahrzeug	7
4 Entwurf	8
5 Szenarien	9
6 Auswertung und Zusammenfassung	10
7 Resümee	11
A Anhang	14
Selbstständigkeitserklärung	15

Abbildungsverzeichnis

2.1	ALVINN Architektur (a) und simulierte Fahrbahn (b)	3
2.2	Komponenten des Trainings	4
3.1	Architektur DRONET	6
3.2	Eine tolle Grafik	7
3.3	Das Carolo-Cup Fahrzeug	7

Tabellenverzeichnis

1 Einleitung

Sobald ein System, welcher Art sei offen, mobil wird, also läuft, rollt, gleitet, schwebt oder schwimmt, steht es vor der Aufgabe der Navigation. Das kann zunächst bedeuten, zu Wissen, wo es sich befindet. Auf einer Karte oder auch relativ zu anderen „Dingen“ in der Umgebung. Weiter können sich dann Fragen der Pfadplanung stellen, je nach Ziel oder Aufgabe des mobilen Systems. Ebenfalls könnte es dann von Interesse zu sein, eine eigene Repräsentation (oder Interpretation) der Umgebung aufzubauen und zu speichern, um Lokalisation und Pfadplanung kontinuierlich zu betreiben. Je nach Art und Aufgabe des Systems sind konkrete Probleme in der Navigation und ihre Lösungen zum Beispiel (NAVIGATIONSPROBLEME UND LOESUNG KLASSISCH) // Es wird vorausgesetzt, dass das System keinerlei Eingriff von außen erlaubt, es völlig alleine Probleme lösen und Entscheidungen treffen muss, also autonom agiert.

1.1 Autonome Navigation

Nicht erst seit Elon Musk mit seiner Firma Tesla das autonome Fahren zu einem aktuellen und gesellschaftlichen Thema gemacht hat, ist das Thema in der Forschung von Bedeutung.

Überleitung von

2 Neuronale Navigation mit Bilddaten

2.1 Relevante Technik/Hintergrund

Hier soll zunächst eine kurze Beschreibung der für Neuronale Navigation auf Bilddaten relevanten Technik erfolgen. Grundlegendes wird nur der Vollständigkeit halber erwähnt, speziellere Aspekte kurz vorgestellt.

CNN REGRESSION

RESIDUAL (BLOCK)

LAYER FREEZING

PreProcessing (?)

Fine Tuning

2.2 Ansätze

Im folgenden wird auf zwei Ansätze der Navigation mit Neuronalen Netzen eingegangen, durch Gegenüberstellung erster Versuche mit einem modernen Ansatz soll folgenden Ausarbeitungen ein Rahmen gegeben werden.

2.2.1 ALVINN

Versuche durch neuronale Verarbeitung von reinen Bilddaten in einem Szenario zu navigieren, gab es bereits 1989 in Pomerleau's Arbeit, die man auf diesem Gebiet als Pionierarbeit verstehen kann.[4]. Das Netzwerk ALVINN (Autonomous Land Vehicle In a Neural Network) sollte das NAVLAB steuern, ein Testfahrzeug für Autonome Navigation der Carnegie Mellon University. In 2.1a lässt sich die Architektur nachvollziehen. Der

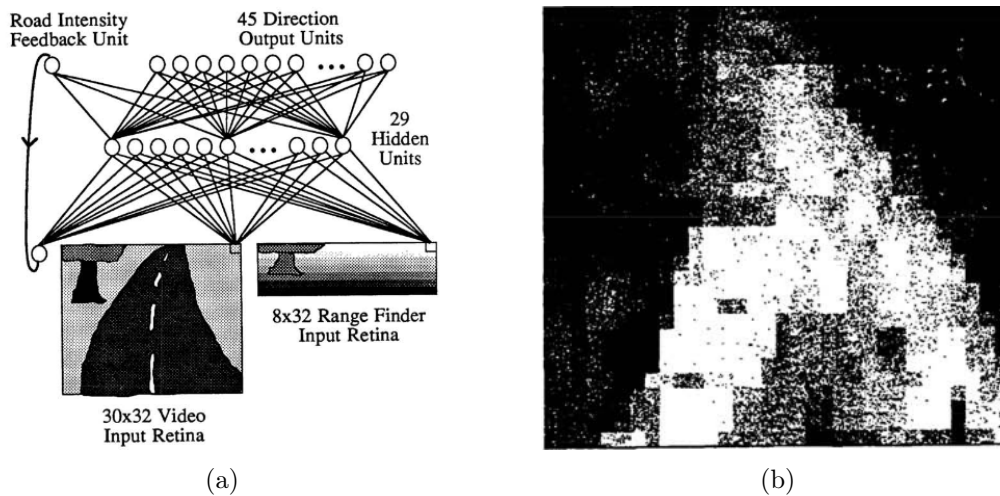


Abbildung 2.1: ALVINN Architektur (a) und simulierte Fahrbahn (b)

rein visuelle Input (die Blautufenintensität eines Pixels bestimmt das Aktivierungslevel des Inputneurons) wird unterstützt durch eine laserbasierte Abstandsmessung und ein Inputneuron für die Kodierung der „Straßenintensität“, also ob die Straße heller oder dunkler wird. Aus heutiger Sicht ist das Netz mit nur einer hidden Layer mit 29 Neuronen sehr klein, die im weiteren angesprochenen Architekturen haben deutlich mehr Layer und mehrere Hunderttausend Parameter. Zudem interpretiert ALVINN die Aufgabe des Spurfolgens nicht als Regressionsproblem, sondern als Klassifikation. Die Ausgangsneuronen sind eine lineare Repräsentation der Lenkrichtung, die das Fahrzeug in Richtung Fahrbahnmitte steuert. Neuronen in der Mitte stehen für eine Fahrt geradeaus, Neuronen links und rechts für die jeweilige Fahrtrichtung. Grob gesagt gibt das Neuron mit dem höchsten Aktivierungslevel die Fahrtrichtung (den einzuschlagenden Lenkwinkel) an. Im Ergebnis konnte das Netz nach 40 Epochen Training auf simulierten Fahrbahnbildern, zu sehen in 2.1b, einen 400 Meter Weg durch einen Wald mit $\frac{1}{2}$ m/s sicher abfahren.//

2.2.2 NVIDIA DAVE-2

Forschungserkenntnisse der folgenden Jahre trieben die Entwicklung voran und... Im Jahr 2016 veröffentlicht das Technologieunternehmen NVIDIA einen eigenen Ansatz [1], basierend auf Versuchen mit dem „DARPA Autonomous Vehicle“ (DAVE) [?] wird dieser „Dave-2“ genannt.// Daten werden hier durch Fahrten auf echten Straßen gesammelt, wofür drei Kameras in der Windschutzscheibe eines Autos angebracht wird und Steue-

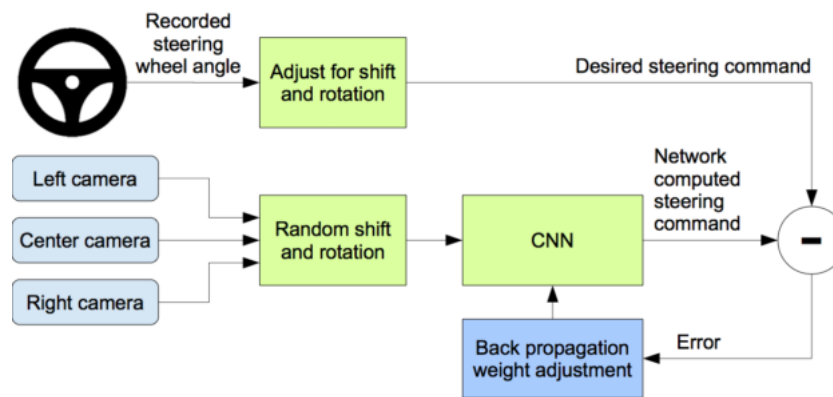


Abbildung 2.2: Komponenten des Trainings
Quelle: [5]

rungsdaten über den CAN bus des Fahrzeuges ausgelesen werden. Mit diesen Daten wird ein CNN trainiert 2.2, was dann an einer Straßen-Simulation getestet wird. Hervorzuheben ist hier besonders die Verwendung von Convolutional Neural Networks (CNN) und die, im Gegensatz zum bereits erwähnten Ansatz 27 Jahre zuvor, stark gesteigerte Rechenleistung. Folglich können nicht nur Bilder besserer Qualität verarbeitet werden, die Netzarchitektur mit 9 Layern und 250.00 Parametern wäre 1989 nicht in annehmbarer Zeit trainierbar gewesen. Außerdem stellt sich NVIDIA dem Anspruch, eine neuronale Steuerung für öffentliche Straßen zu entwerfen, nicht nur für ein sehr begrenztes Testszenario.

Präsentation ALVINN, dann gegenüberstellung mit modernem Netzwerk a la NVIDIA.

Kurzer Blick auf Self driving car steering angle4 prediction und berkeley (large scale video sets) (vielleicht auch SPÄTER)

Glossar

Convolutional Neural Network CNN

3 Idee

3.1 DroNet ETH Zürich

Hier wird das DroNet Paper aufgegriffen und die draus entstandene Idee erläutert

Die ETH Zürich entwickelte 2018 eine eigene Architektur, mit dem Ziel durch Training auf Fahrbahnbildern eine Drohne zu steuern [?]. Das daraus entstandene, von Aufbau und Größe relativ einfach gehaltene Neuronale Netz, war der Anstoß für diese Arbeit.

Das Netz, siehe 3.1, bekommt als Input ein 200x200 Pixel großes Bild in Graustufen, der Output ist ein Lenkwinkel und zusätzlich eine Kollisionswahrscheinlichkeit.

Es stellte sich heraus, dass das Modell hervorragend generalisierte und eine Drohne sicher durch ein Straßenszenario steuern konnte, wobei das Szenario sich deutlich von den gelernten Unterschied. Diese Eigenschaft von DRONET möchte ich mir im folgenden zu Nutze machen und auf dieser Basis ein Steuerungsmodell für ein RC-Fahrzeug entwickeln.

Die HAW nimmt bereits seit einigen Jahren am „Carolo-Cup “ teil, einem Wettbewerb der Technischen Universität Braunschweig. Hier treten Teams vieler Hochschulen mit RC-Fahrzeugen (Maßstab 1:10) in verschiedenen Disziplinen des autonomen Fahrens gegeneinander an. Der Wettbewerb findet jährlich in Braunschweig auf einem vorbereiteten Kurs statt.

Zum entwickeln der Fahrzeuge steht an der HAW eine Teststrecke zur Verfügung **BILD**, verschiedene Fahrzeugplattformen sind in der Entwicklung.

Eine hauptsächlich von Nils Schönherr und Gunnar Wolfram aufgebaute Plattform, zu sehen in 3.3, dient dieser Arbeit als Testplattform.

Kenn-Daten von DroNet (Berechnungszeit, Parameter Layer)

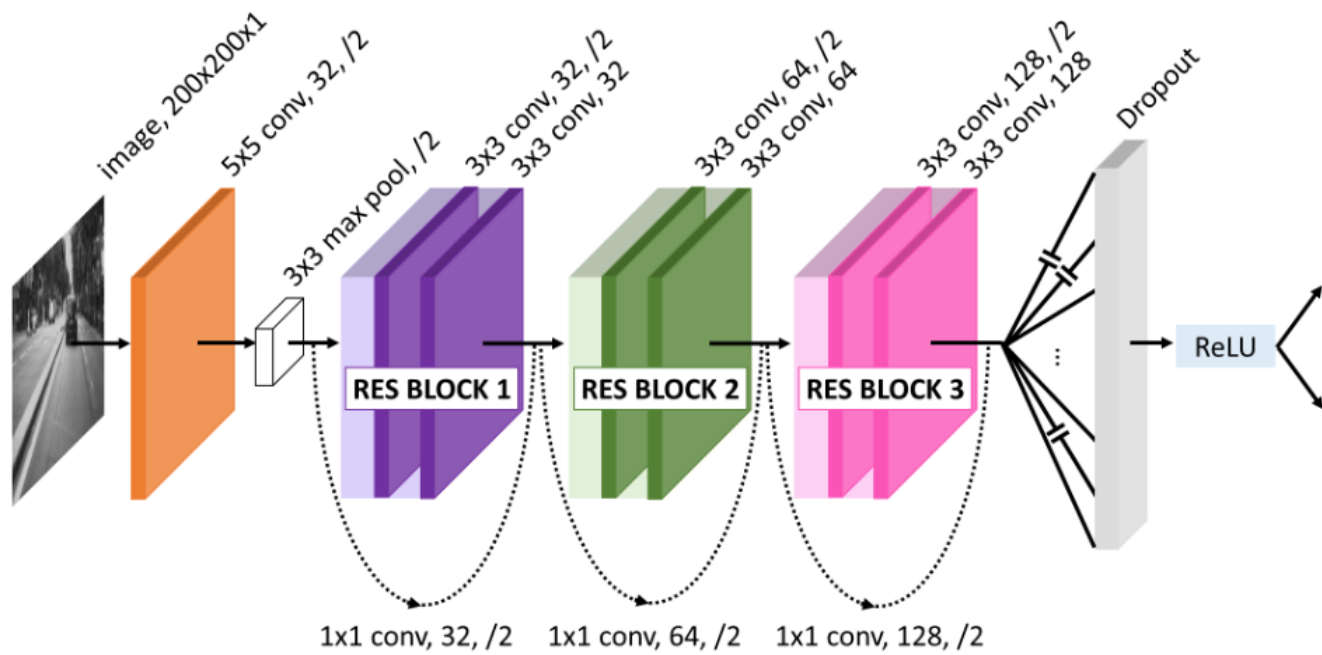


Abbildung 3.1: Architektur DRONet

Adaption auf das Carolo Cup Fahrzeug

Performance des Netzes in bestimmten Metriken ist nicht intzeressant, da es um die Adaption auf Carolo Teststrecke geht.

Fahren auf der Strecke

Hervorhaben, welche Teile des DroNet Codes ich weiterverwende. Hard Mining, Auswertungsfunktionen, Architektur

3.2 Carolo-Cup

aufgabenstellung beim carolocp haus eigene strecke etc



Abbildung 3.2: Eine tolle Grafik

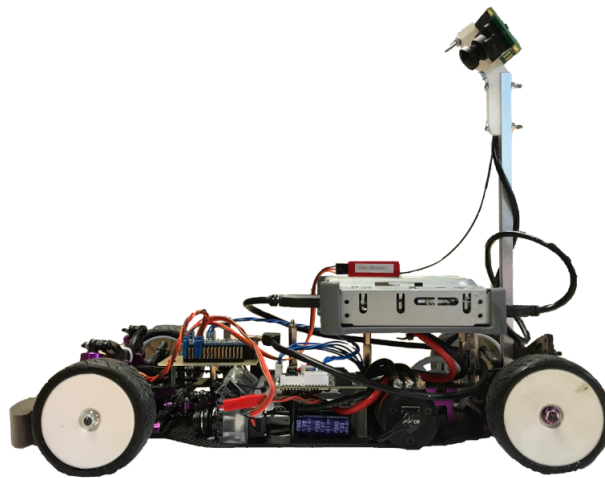


Abbildung 3.3: Das Carol-Cup Fahrzeug

3.3 Die Strecke

3.4 Das Fahrzeug

4 Entwurf

Hier wird alles erläutert, was ich technisch gemacht habe, siehe Auflistung

Änderungen an der Architektur des Netzes Lernarchitektur (Pipepline) Steuerungsarchitektur Bilder mit Steuerdaten (Verarbeitungspipeline) UND VERDOPPELUNG DER DATEN Fahrzeug (Kamera, Rechner etc.) Strecke Training Performance (Rechenzeit) bei prediction auf dem Fahrzeug Kommunikation zwischen C und pYthon

5 Szenarien

1. Auto mit Dronet 2. Auto mit adaptiertem Netz 3. Auswertung von Bildern zum be-
ripsiel aus dem Netz (zeigen dass "Kurven"features erlent wurden

6 Auswertung und Zusammenfassung

Hier werden die Szenarien ausgewertet, miteinander verglichen und verschiedene Metriken in Tabellen angegeben

MAchbarkeit gezeigt, Optimierungsmöglichkeiten aufzeigen

7 Resümee

Hier wird über die Arbeit nachgedacht, was war einfach/schwer, was für Probleme gab es und was kann man besser und anders machen?

[2] [3]

Literaturverzeichnis

- [1] BOJARSKI, Mariusz ; DEL TESTA, Davide ; DWORAKOWSKI, Daniel ; FIRNER, Bernhard ; FLEPP, Beat ; GOYAL, Prasoon ; JACKEL, Lawrence D. ; MONFORT, Mathew ; MULLER, Urs ; ZHANG, Jiakai u. a.: End to end learning for self-driving cars. In: *arXiv preprint arXiv:1604.07316* (2016)
- [2] CHOLLET, F.: *Deep Learning mit Python und Keras: Das Praxis-Handbuch vom Entwickler der Keras-Bibliothek*. mitp-Verlag, 2018 (mitp Professional). – URL <https://books.google.de/books?id=ouVcDwAAQBAJ>. – ISBN 9783958458406
- [3] GOODFELLOW, Ian ; BENGIO, Yoshua ; COURVILLE, Aaron: *Deep Learning*. MIT Press, 2016. – <http://www.deeplearningbook.org>
- [4] POMERLEAU, Dean A.: Alvin: An autonomous land vehicle in a neural network. In: *Advances in neural information processing systems*, 1989, S. 305–313

Internetquellen

- [15] *NVIDIA Komponenten des Steuerungssystem.* <https://devblogs.nvidia.com/wp-content/uploads/2016/08/training-624x291.png>. – Accessed: 2019-03-08

A Anhang

Erklärung zur selbstständigen Bearbeitung einer Abschlussarbeit

Gemäß der Allgemeinen Prüfungs- und Studienordnung ist zusammen mit der Abschlussarbeit eine schriftliche Erklärung abzugeben, in der der Studierende bestätigt, dass die Abschlussarbeit „– bei einer Gruppenarbeit die entsprechend gekennzeichneten Teile der Arbeit [(§ 18 Abs. 1 APSO-TI-BM bzw. § 21 Abs. 1 APSO-INGI)] – ohne fremde Hilfe selbständig verfasst und nur die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt wurden. Wörtlich oder dem Sinn nach aus anderen Werken entnommene Stellen sind unter Angabe der Quellen kenntlich zu machen.“

Quelle: § 16 Abs. 5 APSO-TI-BM bzw. § 15 Abs. 6 APSO-INGI

Erklärung zur selbstständigen Bearbeitung der Arbeit

Hiermit versichere ich,

Name: _____

Vorname: _____

dass ich die vorliegende Bachelorarbeit – bzw. bei einer Gruppenarbeit die entsprechend gekennzeichneten Teile der Arbeit – mit dem Thema:

Bildbasierte Navigation mit Neuronalen Netzen

ohne fremde Hilfe selbständig verfasst und nur die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe. Wörtlich oder dem Sinn nach aus anderen Werken entnommene Stellen sind unter Angabe der Quellen kenntlich gemacht.

_____	_____	_____
Ort	Datum	Unterschrift im Original