

Métodos de *Deep Learning* Aplicados à Segmentação Semântica de Imagens para Percepção de Veículos Autônomos

Gabriel Toffanetto França da Rocha

Laboratório de Mobilidade Autônoma – LMA

Faculdade de Engenharia Mecânica, Universidade Estadual de Campinas

Campinas, Brasil

g289320@dac.unicamp.br

Abstract—No contexto de veículos autônomos, a percepção do ambiente urbano se faz peça chave para a viabilidade, desempenho e segurança da aplicação da presença dos mesmos na sociedade. Nesse âmbito, a visão computacional por meio de técnicas como segmentação semântica de imagens consegue entender o ambiente, e com isso conseguir distinguir área navegável de obstáculos. Existem soluções para tal tarefa, que empregam a necessidade de grande pré-processamento dos dados, porém, métodos de *deep learning* permitem que a segmentação semântica seja realizada em tempo real, aprendendo diretamente dos dados brutos. Nesse sentido, este trabalho aplica uma rede neural profunda com arquitetura *two-branch* baseada na rede STDC para segmentação semântica de imagens com uso do dataset Cityscapes e validação com imagens capturadas pelo autor. Dessa forma, foi visto que o desempenho da rede STDC foi satisfatório, chegando a valores de mIoU dentro do estado da arte, e que o treinamento da rede por meio do dataset, ao ser aplicado em imagens obtidas pelo autor apresentou erros em relação a entidades muito diferentes das vistas no treinamento, porém, ainda assim conseguindo diferenciar área navegável de obstáculos. Dessa forma, a verificação da necessidade *fine tuning* com dados locais pode ser importante para o desempenho e confiabilidade da solução.

Index Terms—Deep learning, Visão computacional, Segmentação Semântica de Imagem, Robótica móvel, Veículos autônomos

I. INTRODUÇÃO

Veículos com capacidade de se guiarem de forma autônoma estão cada vez mais presentes no dia a dia da sociedade contemporânea, possibilitando que o motorista possa realizar outras atividades durante a navegação, ou que o mesmo seja assistido em caso de alguma falha humana do condutor. Para que o automóvel seja capaz de se mover por conta própria, o mesmo deve ser capaz de perceber o ambiente, e sensores como sonares, radares, LiDARs e câmeras podem ser utilizados para tal. Porém, a câmera se faz como uma solução mais viável economicamente, e como visto na literatura, apresenta soluções que contemplam os desafios da navegação autônoma de veículos em ambientes urbanos, como visto nos trabalhos de [6] e [14].

Para que um veículo autônomo possa entender o ambiente à sua volta, é necessário que ele saiba reconhecer as entidades que o compõem, como por exemplo: estrada, veículos, calçadas, pedestres e vegetação, para que assim, o mesmo saiba diferenciar área navegável de obstáculos [9]. Para isso, se

faz emprego da técnica de segmentação semântica de imagens, onde cada pixel da imagem é classificado de acordo com a entidade do ambiente da qual ele faz parte [8]. A Fig. 1 mostra a aplicação da técnica de segmentação semântica fundida à informação de profundidade dada por uma câmera *stereo*, permitindo a obtenção de um *grid* de percepção dinâmica local (DLP), que projeta no plano 2D o ambiente contendo a detecção de múltiplos objetos para que o veículo consiga planejar seu caminho [16].

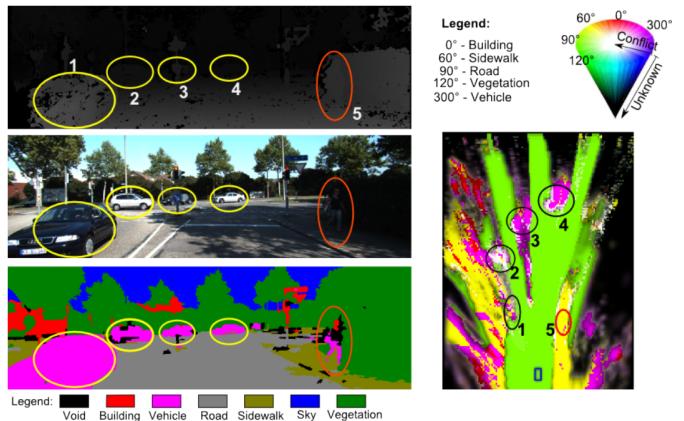


Fig. 1: DLP com ênfase na detecção múltipla de objetos móveis obtido com a fusão da imagem semanticamente segmentada e as informações de profundidade [16].

Existem métodos de processamento de imagens que realizam o mascaramento de cada entidade da imagem, porém a definição de qual é a classe de cada segmento se faz desafiadora, sendo anteriormente empregada a utilização de redes neurais artificiais (ANNs) para tal, como feito por [15]. Porém, devido à utilização de ANNs somente para a classificação final, era necessário muito pré-processamento para realização da segmentação semântica. Com o desenvolvimento das redes neurais profundas (DNNs), obteve-se métodos com poder suficiente para que, dada uma imagem bruta de entrada e uma imagem de referência (*ground truth*) segmentada para comparação, a rede profunda consegue aprender como realizar a segmentação da imagem do ambiente urbano, como nas várias arquiteturas mostradas por [11]. Com a popularização

desses métodos, já existem diversos conjuntos de dados para treinamento das DNNs, como vistos em [3] e [1], [2]. Existem também *datasets* que trazem cenas ainda mais desafiadoras, como o [10] que apresenta imagens urbanas durante noites chuvosas.

Dessa forma, a percepção do ambiente por meio de visão computacional se faz indispensável para o desenvolvimento dos veículos autônomos, e com isso, os métodos de *deep learning* se fazem uma grande ferramenta para conseguir-se reconhecer as entidades de uma cena urbana com robustez às variações de luz e reflexos, sendo assim uma solução a ser explorada. Além do desempenho da segmentação semântica, o tempo demandado para tal operação também é vital, uma vez que durante a navegação, todos os módulos operam em tempo real, e a quantidade de *frames* segmentados por segundo é uma informação importante. Dessa forma, esse trabalho propõem a utilização de redes neurais profundas para a segmentação semântica de imagens de cenas urbanas, utilizando *datasets* da literatura e para testes finais, segmentar imagens reais adquiridas pelo autor. Com esse teste, espera-se poder julgar se o treinamento da rede neural com conjuntos de dados da literatura conseguem gerar máquinas que generalizam bem em localidades não vistas durante o treinamento, criando modelos robustos e confiáveis.

Este trabalho é dividido em seis partes, onde na Seção I é realizada a motivação e contextualização da pesquisa e na Seção II é apresentado o estado da arte, discorrendo sobre as soluções utilizadas atualmente. Com isso, a Seção III apresenta a metodologia a ser utilizada neste trabalho, seguida dos resultados obtidos na Seção IV e sua análise na Seção V. Por fim, são apresentadas as conclusões na Seção VI e as referências utilizadas.

II. ESTADO DA ARTE

As aplicações de *deep learning* para solução de problemas de segmentação semântica de imagem vem trazendo resultados de alta performance diretamente a partir de dados brutos, ou seja, sem a necessidade de pré-processamento das informações capturadas pela câmera. Porém, para que seja possível a realização dessa tarefa em tempo real, a literatura propõem a utilização de aproximações que permitem a redução do tempo de inferência [11]. Entre tais métodos, se propõem a utilização de *depthwise separable convolution*, *channel shuffling*, utilização de *decoders* enxutos, redução eficiente do tamanho dos *feature maps* e *two-branch network*. A última em especial, sendo utilizada no presente trabalho, permite que seja utilizada uma arquitetura mais leve, onde um ramo será suficientemente profundo para obter as informações contextuais da entrada, enquanto o outro é raso para captar os detalhes espaciais, ou seja, um ramo define os segmentos da imagem, e o outro os classifica.

O *survey* [11] demonstra a comparação entre diversas arquiteturas de redes neurais, ponderando o desempenho das mesmas, por meio da métrica mIoU, e o tempo de inferência, expressado em *frames* por segundo (FPS). Estão presentes na comparação, redes baseadas em *encoder-decoder*, U-Net,

DenseNet, SENet e *two-branch network*, onde as que derivam a arquitetura da última, como a BiSeNet [18], BiSeNet V2 [17] e STDC [5] apresentam as maiores velocidades de inferência, com a última alcançando os 250 FPS, enquanto SqueezeNet [13] obtém o maior mIoU, chegando a 84,3%.

III. METODOLOGIA

Para a solução do problema foi escolhida uma rede da família STDC, que conseguem realizar a segmentação semântica de imagens de forma rápida e com desempenho estado da arte. Tal arquitetura apresenta grande riqueza de recursos, empregando inspirações na BiSeNet, SENet, U-Net e utilizando mecanismos de atenção, além da utilização de uma função de custo secundária para potencializar a captação de detalhes pela rede. A rede STDC75-1 foi escolhida por apresentar a maior velocidade nos testes realizados pelos autores do *survey* [11], com um desempenho de segmentação considerável, permitindo uma melhor *performance* no *hardware* disponível.

A. Arquitetura

A rede STDC1 [5] é baseada na arquitetura de *two-branch network*, onde existe uma bifurcação da rede em dois ramos, um ligado à extração de informações de contexto e o outro aplicado para obtenção de informações espaciais da entrada. A informação de contexto demanda de uma maior profundidade, implementando mecanismos de atenção em dois níveis para extração dos atributos necessários para a identificação das regiões da imagem, como mostrado na Fig. 2(a).

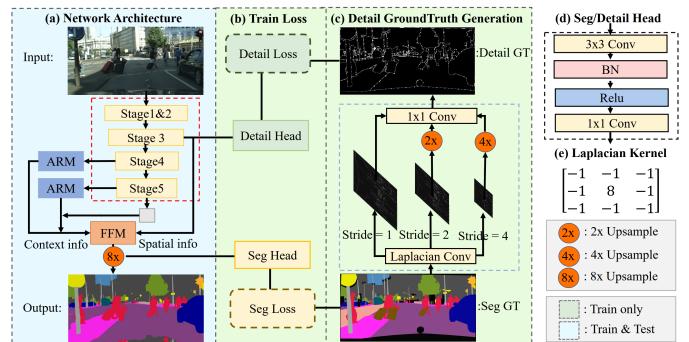


Fig. 2: Arquitetura completa da rede neural utilizada [5].

Porém, o fato de se processar a informação de entrada em dois ramos, traz um inconveniente para o problema de segmentação em tempo real, que é justamente o tempo de inferência da rede. Desta forma, a rede aplica uma estratégia elegante ao utilizar no lugar de um ramo com novas camadas, uma *skip connection* do Stage 3, para o bloco de fusão dos *feature maps* oriundos dos dois braços da rede. Para forçar a captura das informações espaciais, a saída da *skip connection* é utilizada em uma tarefa auxiliar de detecção de bordas de cada região semântica da imagem, por meio de uma *detail head*, como visto na Fig. 2(b). Tal procedimento é realizado por meio de treinamento supervisionado, onde com a aplicação de filtros laplacianos na imagem rótulo de

segmentação semântica, se obtém a imagem rótulo com as bordas de cada segmento da imagem de entrada, procedimento ilustrado na Fig. 2(c). Tal informação explicita os detalhes à serem capturados pelo ramo espacial, e a perda é computada por meio da saída da *detail head* e o rótulo obtido. Reforça-se que esse procedimento é realizado apenas em treinamento, enquanto durante a inferência a rede neural irá utilizar as habilidades aprendidas por meio do gradiente sobre a perda atrelada à segmentação (*seg loss*) e à detecção de bordas (*detail loss*), sem realizar explicitamente a extração das bordas de cada região da imagem.

O módulo principal da rede é o *Short-Term Dense Concatenate Module* (STDC), que possui quatro camadas convolucionais (convolução + *batch normalization* + ReLU), e os *feature maps* de todas as camadas do bloco são concatenadas na saída, formando assim um bloco com característica densa, como descrito na Fig. 3. Dada uma entrada de M canais, a primeira camada possui *kernels* 1×1 , gerando $N/2$ *feature maps*. A segunda camada realiza *downsampling*, apresentando *stride* = 2 e *kernel* 3×3 , assim como as consecutivas, porém contribuindo com $N/4$ canais de saída. Por fim, as duas últimas camadas contribuem cada uma com $N/8$ mapas de ativação, e com isso, o bloco concatena todos os canais de saída, apresentando uma saída com N canais. Tal configuração se fez para valorizar a tarefa de segmentação de imagem, onde nas primeiras camadas existem mais filtros, e com isso, conseguindo explorar melhor a extração de informações multi-escala [5].

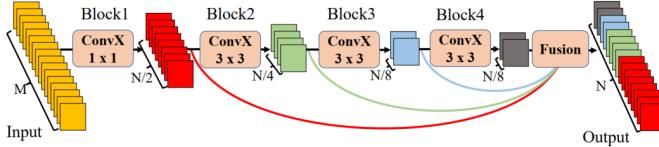


Fig. 3: Estrutura do módulo STDC. Adaptado de [5].

A estrutura da rede STDC1 é dividida em estágios, conforme a Fig. 2(a), sendo o 1º e 2º responsáveis por operações de convolução, *batch normalization* e ReLU aos dados de entrada, com *stride* igual a 2. Já os estágios 3, 4 e 5 apresentam realizações em série de módulo STDC. O mecanismo de atenção e o bloco *Feature Fusion Module* (FFM) são baseados na rede BiSeNet [18], onde o primeiro funciona com base em obter os pesos de atenção por meio da aplicação de *global pooling*, computando o vetor de pesos por uma camada convolucionial com *kernel* 1×1 , aplicando *batch normalization* e ativação logística. Dessa forma, a informação de contexto global é integrada com baixo custo computacional, evitando *up-sampling*. Já o bloco FFM, é inspirado no conceito da SENet, e condiciona a soma as informações do ramo de contexto e do ramo espacial da rede *two-branch*. O mesmo se faz por meio da concatenação dos *feature maps*, normalização por *batch normalization* e ponderação dessas informações por meio de um vetor de pesos obtido por meio da aplicação de *global pooling*, e duas camadas de convolução de *kernel* de tamanho unitário, a primeira seguida por ReLU e a segunda

por uma sigmoide. Por fim é realizado um *upsampling* de 8 vezes para a recuperação da dimensão de entrada.

Sua implementação se deu com base nos códigos fonte disponibilizados pelos autores da rede, modificados para o problema em questão, e disponibilizados no GitHub¹. Utilizou-se o framework PyTorch, juntamente dos pacotes CUDA necessários para utilização da GPU NVIDIA em treinamento e inferência.

B. Dataset de treinamento e dados de teste

O conjunto de dados Cityscapes [3] foi escolhido como base para treinamento e avaliação do modelo, sendo um *dataset* que contempla imagens de alta resolução, de contextos urbanos, capturados em diversas cidades da Europa. A base de dados conta com a anotação de 30 classes, sendo que 19 estão disponíveis para o problema de segmentação semântica, sendo elas: estrada, calçada, pedestre, piloto/conduutor, carro, caminhão, ônibus, trem, moto, bicicleta, edifício, muro, cerca, poste, placa de transito, semáforo, vegetação, solo e céu, cuja legenda está disponível na Fig. 4. Estão disponíveis no mesmo, 5000 imagens com anotação fina dos segmentos semânticos, divididos em treinamento (2975), validação (500) e teste (1525). A resolução das imagens é de 2048×1024 pixels, sendo uma entrada desafiadora para a inferência em tempo real.

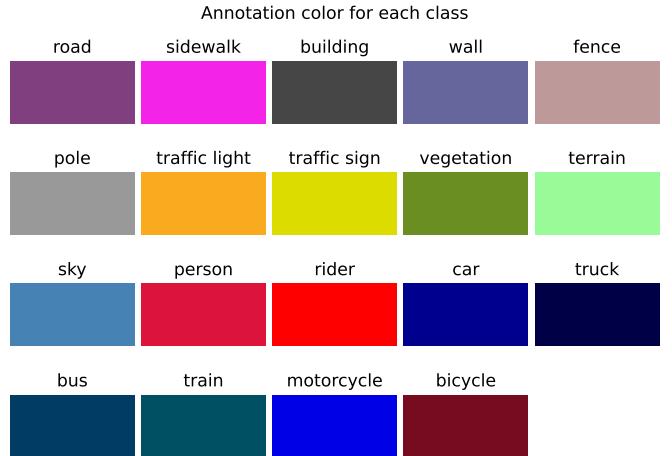


Fig. 4: Legenda de cores referentes à cada classe do *dataset*.

Foram implementadas estratégias de *data augmentation* pelos autores da rede neural [5], utilizando alteração de cor, brilho e contraste, inversão horizontal, aplicação de escala e corte, buscando a inserção de robustez e maximização da capacidade de generalização, evitando *overfitting*. A aplicação de escala também é utilizada para reduzir a dimensão dos dados de entrada, facilitando a predição do mapa de segmentação semântico em tempo real pela rede, onde foi escolhida a escala de 0,75 por fornecer um desempenho maior.

Para teste da capacidade de generalização do modelo, realizou-se uma coleta de dados na mesma forma da realizada

¹github.com/toffanetto/STDC-Seg

pelos autores do *dataset*, no *campus* da Unicamp, sendo assim, imagens de locais que não foram vistos em treinamento, e aplicou-se a inferência da máscara de segmentação semântica das mesmas por meio da rede STDC1.

C. Método de treinamento

O treinamento da rede neural foi realizado por meio do algoritmo de gradiente descendente estocástico (SGD), com *momentum* de 0,9, decaimento de pesos de $5e^{-4}$, com atualização dos pesos por *mini-batch* de 4 amostras, devido às limitações de memória da GPU utilizada. O treinamento é limitado por número de iterações, onde com base na rede original, foi limitado em 60000 iterações, onde é adotada uma estratégia de *warmup*. Com isso, a taxa de aprendizado é incrementada de um valor pequeno até o valor alvo durante as primeiras 1000 interações para estabilização do processo de otimização e evitar a divergência do mesmo. Além disso, durante o treinamento a taxa de aprendizado é adaptada por meio de uma política polinomial, dada por $(1 - iter/max_iter)^{power}$, onde foi considerada uma potência de 0.9 [5].

Como função de custo para ajuste dos pesos, é considerada a entropia cruzada, por se tratar de um problema de classificação, e aplicando recursos de *Online Hard Example Mining* para a otimização da tarefa de aprendizado da segmentação semântica. O OHEM é uma estratégia de exploração de amostras desafiadoras, que tendem a trazer mais aprendizado ao modelo devido à riqueza de informações transpassadas pela complexidade de classificação, sendo selecionados durante o treinamento, e trazendo mais robustez à rede [12].

Também é computada a função de custo para o problema de detecção dos detalhes. Nesse caso, não é utilizado a entropia cruzada, devido a ser um problema altamente desbalanceado, onde a mesma não apresenta bons resultados. Nesse caso, são aplicadas as métricas de entropia cruzada binária (L_{bce}) e *dice loss* (L_{dice}), conforme (1). A *dice loss*, enunciada em (2) se baseia em medir a sobreposição entre o mapa predito e seu respectivo rótulo, variando no intervalo $[0, 1]$, sendo assim robusta ao número de pixels de cada classe. O equacionamento é realizado considerando uma entrada de $H \times W$ pixels, obtendo assim uma predição do mapa de detalhes p_d , sendo g_d seu respectivo rótulo, e ϵ uma constante para evitar a divisão por zero [4].

$$L_{detail}(p_d, g_d) = L_{dice}(p_d, g_d) + L_{bce}(p_d, g_d) \quad (1)$$

$$L_{dice}(p_d, g_d) = 1 - \frac{2 \sum_i^{H \times W} p_d^i g_d^i + \epsilon}{\sum_i^{H \times W} (p_d^i)^2 + \sum_i^{H \times W} (g_d^i)^2 + \epsilon} \quad (2)$$

D. Métricas de avaliação

Sendo um problema de segmentação com $k + 1$ classes considerando o fundo da imagem, têm-se que p_{ij} é o número de pixels pertencentes à classe i que foram preditos para a classe j , logo, $i = j$ representa uma classificação correta da classe do pixel.

Com isso, as duas métricas mais vistas na literatura são a *Intersection over Union* (IoU) e *mean Intersection over Union* (mIoU). A IoU, enunciada em (3), é obtida pela quantidade de pixels preditos corretamente para uma certa classe (interseção), dividido pela quantidade de pixels preditos incorretamente somado ao *ground truth* (união) [11].

$$\text{IoU} = \frac{\sum_{i=0}^k p_{ii}}{\sum_{i=0}^k \sum_{j=0}^k (p_{ij} + p_{ji}) - \sum_{i=0}^k p_{ii}} \quad (3)$$

Ao realizar a média da IoU para $k + 1$ classes, se obtém a mIoU, conforme (4). Devido à informação de um desempenho médio para todas as classes, essa métrica foi escolhida para realização da medida de efetividade da segmentação semântica.

$$\text{mIoU} = \frac{1}{k+1} \sum_{i=0}^k \frac{p_{ii}}{\sum_{j=0}^k (p_{ij} + p_{ji}) - p_{ii}} \quad (4)$$

IV. RESULTADOS

A. Avaliação de desempenho

Ao realizar a validação da rede treinada para as 500 amostras de teste do conjunto de validação do *dataset* Cityscapes, obteve-se um índice de mIoU igual a **74,504%**.

B. Cityscapes

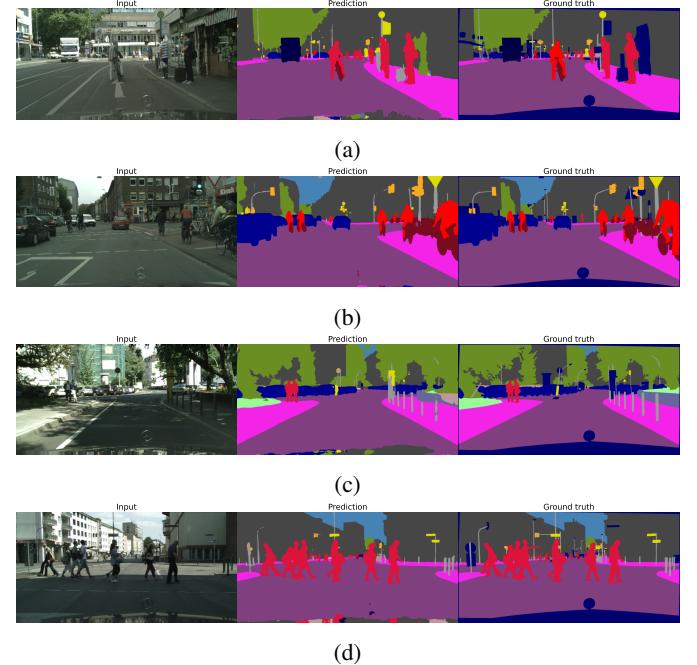


Fig. 5: Predições para cenas do *dataset* Cityscapes.

C. Unicamp

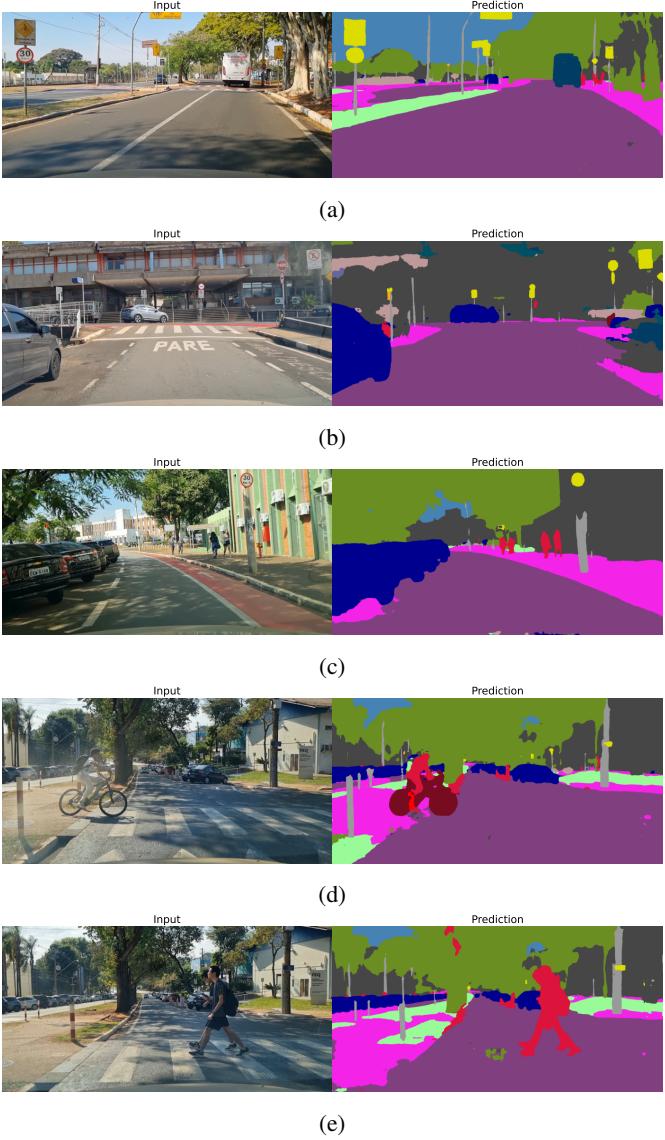


Fig. 6: Inferência de cenas capturadas na Unicamp.

V. ANÁLISE DOS RESULTADOS

A partir do resultado de mIoU obtido, pode-se dizer que a rede treinada obtida está entre as concorrentes do estado da arte. Analisando algumas amostras tomadas do dados de teste, observa-se na Fig. 5(a) a detecção precisa do ciclista, dos pedestres, e também a diferenciação entre a rua e a calçada, que visualmente não apresentam grande diferença. Já na Fig. 5(b), é possível ver a definição das entidades do trânsito, como carros, caminhões, semáforos e placas, assim como seus respectivos postes. Novamente, a ciclovia é reconhecida como calçada. Por fim, as imagens das Fig. 5(c) e 5(d) se mostram mais desafiadoras, uma vez que possuem sombras. Porém, a rede neural consegue com facilidade definir a rua, os pedestres, a calçada e as placas de sinalização mesmo com a presença de diferentes níveis de iluminação da cena.

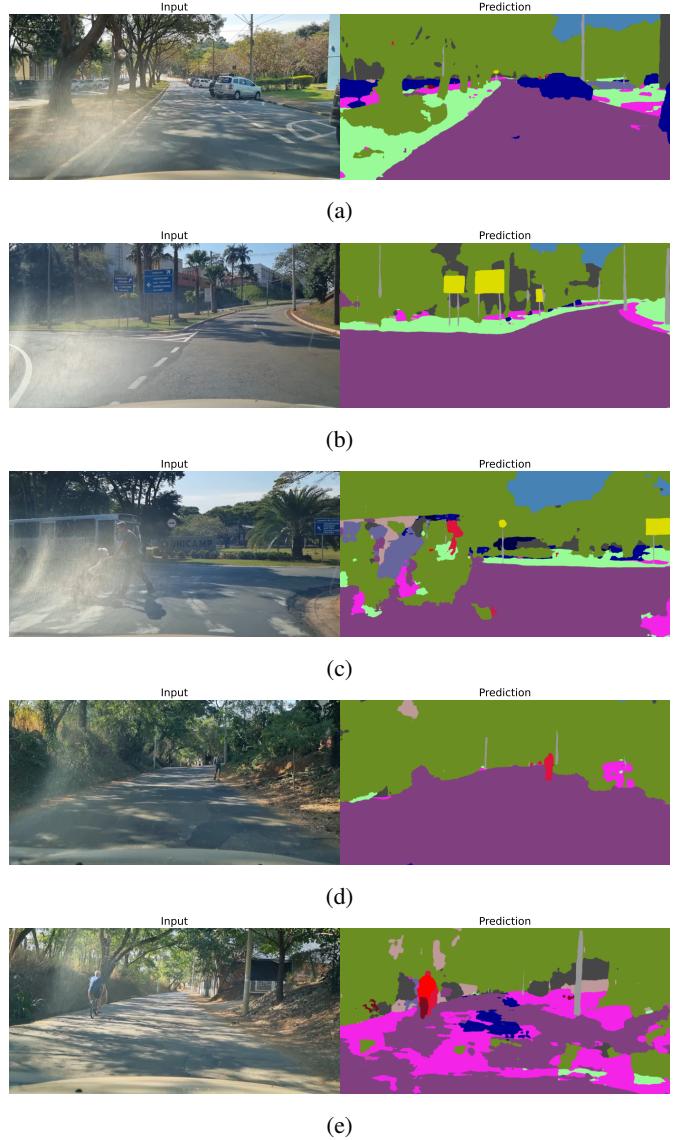


Fig. 7: Inferência de cenas capturadas na Unicamp e em Barão Geraldo.

Ao utilizar as imagens capturadas no *campus* da Unicamp, observa-se nas Fig. 6(a), Fig. 6(b), e Fig. 6(c) que o modelo conseguiu definir bem a rua, os carros, a calçada, placas, vegetação, construções e pessoas, diferenciando área naveável de obstáculos e mantendo a resistência à sombras. Na Fig. 6(d), consegue-se detectar e segmentar com precisão o ciclista, mesmo com um pequeno reflexo de luz no mesmo, e já na Fig. 6(e), os pedestres são detectados na faixa de pedestres.

Já na Fig. 7 são apresentados casos mais desafiadores, onde houve muito reflexo do sol na imagem, além de um ambiente mais inesperado frente aos que a rede viu em treinamento. Nas Fig. 7(a) e Fig. 7(b) mesmo com toda interferência de luz na parte esquerda da imagem, foi possível realizar a segmentação da imagem de forma competente, porém, já na Fig. 7(c), a rede não foi capaz de classificar corretamente o pedestre e

o cadeirante. As Fig. 7(d) e Fig. 7(e) foram capturadas em Barão Geraldo e apresentam um cenário que se diferencia do ambiente urbano desenvolvido utilizado no *dataset* de treinamento, porém, mesmo assim na primeira figura a rede neural consegue segmentar a cena e detectar o pedestre. Porém, já na segunda, a mesma detecta o ciclista mas tem grande dificuldade em identificar a estrada.

VI. CONCLUSÕES

A navegação de veículos autônomos se faz um problema desafiador, onde a forma como o ambiente é representado se faz vital para a resolução da mesma. Dessa forma, a segmentação semântica de imagens faz com que seja possível detectar os componentes presentes no ambiente, e por ser utilizada em técnicas como a fusão dessas informações com a profundidade calculada por meio de câmeras *stereo*, é possível obter um mapa dinâmico onde a trajetória a ser seguida pelo veículo é planejada.

O uso da rede STDC para resolução do problema se mostrou positivo, obtendo uma métrica de desempenho competitiva com os modelos estado da arte, e possuindo um tempo de inferência reduzido. Ao observar as imagens do *dataset* segmentadas pelo modelo, facilmente se observa a diferenciação da área navegável e obstáculos, mostrando que a segmentação executa sua principal função. Ademais, a captura de detalhes também é bem precisa, detectando postes, placas de trânsito e semáforos com sucesso.

Porém, ao utilizar a rede neural aplicada a dados capturados pelo autor, em um ambiente que possuiu características diferentes do presente no conjunto de dados de treinamento, observou-se dificuldade de segmentação e detecção de certos tipos de vegetação, calçadas, delimitações da via e veículos. Os reflexos do sol no vidro do veículo utilizado para a coleta de dados também fez da segmentação uma tarefa mais desafiadora, porém em muitos casos o modelo conseguiu ser robusto a essa interferência. Todavia, mesmo com alguns erros de classificação e ruídos, o modelo conseguiu em grande parte detectar o espaço navegável e obstáculos, que mesmo não definidos com exatidão, seriam compreendidos pelo algoritmo de navegação. Por fim, ao aplicar a rede a um ambiente menos característicos de centros urbanos modernos, a rede apresentou grande dificuldade de definir a área navegável.

Dessa forma, mesmo que o resultado da segmentação com imagens de uma rede neural treinada com conjunto de dados da literatura para um ambiente local seja satisfatório, se faz a proposta de realizar o *fine tuning* do modelo da rede neural com imagens do ambiente em que se deseja aplicar o veículo autônomo, com todas as interferências susceptíveis, maximizando assim a capacidade de generalização da mesma. O uso de *datasets* mais desafiadores como o RaidaR também pode ser considerado para tal, aumentando a generalização da rede. Por fim, se propõem a aplicação da rede neural trabalhando em conjunto com o algoritmo de percepção dinâmica, obtendo assim não só as imagens segmentadas, mas também um *grid* que representa o plano do veículo, onde pode ser calculada a trajetória que o mesmo deve seguir.

AGRADECIMENTOS

Deixo meus agradecimentos aos professores Dr. Levy Bocato e Dr. Romis Attux, por todos os conhecimentos compartilhados e que tornaram possível a realização deste trabalho.

REFERÊNCIAS

- [1] BROSTOW, G. J., FAUQUEUR, J., AND CIPOLLA, R. Semantic object classes in video: A high-definition ground truth database. *Pattern Recognition Letters* 30, 2 (Jan. 2009), 88–97.
- [2] BROSTOW, G. J., SHOTTON, J., FAUQUEUR, J., AND CIPOLLA, R. Segmentation and Recognition Using Structure from Motion Point Clouds. In *Computer Vision – ECCV 2008*, D. Forsyth, P. Torr, and A. Zisserman, Eds., vol. 5302. Springer Berlin Heidelberg, Berlin, Heidelberg, 2008, pp. 44–57.
- [3] CORDTS, M., OMRCAN, M., RAMOS, S., REHFELD, T., ENZWEILER, M., BENENSON, R., FRANKE, U., ROTH, S., AND SCHIELE, B. The Cityscapes Dataset for Semantic Urban Scene Understanding, Apr. 2016.
- [4] DENG, R., SHEN, C., LIU, S., WANG, H., AND LIU, X. Learning to predict crisp boundaries, July 2018.
- [5] FAN, M., LAI, S., HUANG, J., WEI, X., CHAI, Z., LUO, J., AND WEI, X. Rethinking BiSeNet For Real-time Semantic Segmentation, Apr. 2021.
- [6] GARCIA, O., VITOR, G. B., FERREIRA, J. V., MEIRELLES, P. S., AND DE MIRANDA NETO, A. The VILMA intelligent vehicle: An architectural design for cooperative control between driver and automated system. *Journal of Modern Transportation* 26, 3 (Sept. 2018), 220–229.
- [7] GÉRON, A. *Hands-on Machine Learning with Scikit-Learn, Keras, and TensorFlow: Concepts, Tools, and Techniques to Build Intelligent Systems*, second ed. O'Reilly, 2020.
- [8] HE, H.-J., ZHENG, C., AND SUN, D.-W. Image Segmentation Techniques. In *Computer Vision Technology for Food Quality Evaluation*. Elsevier, 2016, pp. 45–63.
- [9] JEBAMIKYOUS, H.-H., AND KASHEF, R. Autonomous vehicles perception (AVP) using deep learning: Modeling, assessment, and challenges. *IEEE Access* 10 (2022), 10523–10535.
- [10] JIN, J., FATEMI, A., LIRA, W., YU, F., LENG, B., MA, R., MAHDAVI-AMIRI, A., AND ZHANG, H. RaidaR: A Rich Annotated Image Dataset of Rainy Street Scenes, Oct. 2021.
- [11] PAPADEAS, I., TSOCHATZIDIS, L., AMANATIADIS, A., AND PRATIKAKIS, I. Real-Time Semantic Image Segmentation with Deep Learning for Autonomous Driving: A Survey. *Applied Sciences* 11, 19 (Sept. 2021), 8802.
- [12] SHRIVASTAVA, A., GUPTA, A., AND GIRSHICK, R. Training Region-based Object Detectors with Online Hard Example Mining, Apr. 2016.
- [13] TREML, M., ARJONA-MEDINA, J., UNTERTHINER, T., DURGESH, R., FRIEDMANN, F., SCHUBERTH, P., MAYR, A., HEUSEL, M., HOFMARCHER, M., WIDRICH, M., NESSLER, B., AND HOCHREITER, S. Speeding up Semantic Segmentation for Autonomous Driving.
- [14] VITOR, G. B. *Urban environment and navigation using robotic vision: conception and implementation applied to autonomous vehicle = Percepção do ambiente urbano e navegação usando visão robótica: concepção e implementação aplicado à veículo autônomo*. Doutor em Engenharia Mecânica, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, Sept. 2014.
- [15] VITOR, G. B., LIMA, D. A., VICTORINO, A. C., AND JANITO V. FERREIRA. A 2D/3D Vision Based Approach Applied to Road Detection in Urban Environments. In *2013 IEEE Intelligent Vehicles Symposium (IV)* (Gold Coast City, Australia, June 2013), IEEE, pp. 952–957.
- [16] VITOR, G. B., VICTORINO, A. C., AND FERREIRA, J. V. Modeling evidential grids using semantic context information for dynamic scene perception. *Knowledge-Based Systems* 215 (Mar. 2021), 106777.
- [17] YU, C., GAO, C., WANG, J., YU, G., SHEN, C., AND SANG, N. BiSeNet V2: Bilateral Network with Guided Aggregation for Real-time Semantic Segmentation, Apr. 2020.
- [18] YU, C., WANG, J., PENG, C., GAO, C., YU, G., AND SANG, N. BiSeNet: Bilateral Segmentation Network for Real-time Semantic Segmentation, Aug. 2018.