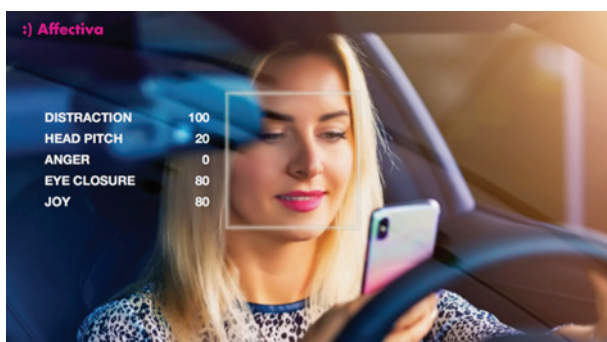


Így dönti el az MI, hogy hagyjon-e minket önállóan autót vezetni

A jövő utasterét fejlesztő Affectiva újabb hat szabadalmat jegyeztetett be, amelyeken keresztül a mesterséges intelligencia elbírálhatja, hogy a sofőr gyengülő figyelme vagy érzelmi állapota növeli-e a balesetek kockázatát.



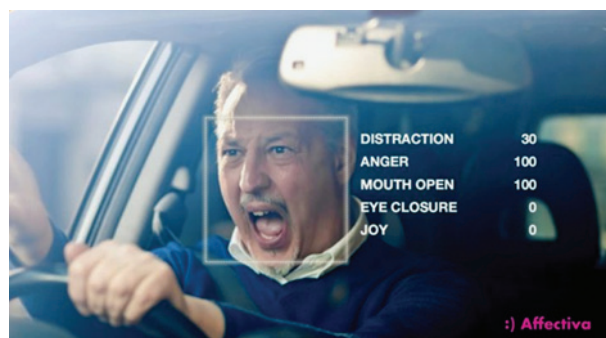
A LeasePlan autólízing cég tavaly ősszel közzétett statisztikája szerint 2001 és 2019 között valamivel több mint felére csökkent a halálos közúti balesetek száma az európai utakon, miközben maga a forgalom az elmúlt harminc évben a háromszorosára növekedett. Ebben nem kis szerepe van azoknak az önvezetés irányába mutató fejlesztéseknek, amelyek ugyan nem önvezető, hanem csak vezetéstámogató (ADAS) rendszereket jelentenek, de ha figyelembe vesszük, hogy az autóbalesetek 90-95 százalékát a vezetők figyelmetlensége okozza, azt sem nehéz belátni, hogy miért érdemes elmozdulni az önvezető funkciók irányába.

A mesterséges intelligenciára épülő digitális asszisztensekben sorra jelennek meg a vezetéssel kapcsolatos kényelmi alkalmazások is. A BMW például már három évvel ezelőtt bejelentette a járműveibe telepített algoritmusok olyan készségeit, amelyek révén, ha a sofőr bejelenti például, hogy fáradt, akkor azok átállítják a megvilágítást, az utastér hőmérsékletét, vagy a megfelelő zenére vál-

tanak. Sőt a programnak meg sem várnia a bejelentést, mert az arcfelismerő rendszer magától is képes lehet megállapítani, ha a vezető kezd elálmósodni.

Ne aludj el, és ne mérgeledj!

A “jövő utasterét” fejlesztő vállalkozások repertoárja azóta is folyamatosan bővül, és egyre összetettebb észlelésre vagy értékelésre lesznek képesek. A számtalan kényelmi funkció mellett ilyen mondjuk a sofőr vagy az utasok érzelmeinek folyamatos vizsgálata, ami szintén fontos tényező lehet a közlekedésbiztonság szempontjából. A “human perception AI”, vagyis az emberek vizuális jelzéseit értékelő mesterséges intelligencia fejlesztésének egyik úttörője, a bostoni Affectiva most újabb **hat szabadalmi bejegyzésről** számolt be, amelyekkel a járművekbe épített kamerák és a mélytanuló intelligenciára épülő gépi látás segítségével, valós időben elemzi a kabinban tartózkodók állapotát.



Mindennek elsődleges célja továbbra is a vezetés során fellépő kockázatok csökkentése, hiszen a bágyadtság vagy a zavaró tényezők azonnali érzékelése szó szerint életmentő lehet, de az sem elhanyagolható dolog, hogy hozzájárul az autók kép- és hangrendszereit működtető infotainment biztonságosabb és kényelmesebb használatához is. Az Affectiva vezérigazgatója az új technológiák bejelentése kapcsán ismét kifejtette, hogy

a "human perception" MI-alkalmazások változatos és kreatív felhasználása most és a jövőben is átforgalmazhatja majd az egész iparágat.

A szabadalmak között szerepel a sofőr "pislogási rátájának" folyamatos vizsgálata, ami a megfelelő esetben hozzájárulhat, hogy az önvezető rendszer ne csak jelzéseket adjon, de adott esetben átvegye az irányítást a járművek kormányzása és fékrendszere fölött is. Ugyanígy vizsgálni lehet a vezető kognitív állapotát más, vokális vagy nem vokális jelek alapján, mint amilyen a horkolás vagy az ásítás, illetve a légzés vagy a pulzus mérésével, és ehhez igazodva állíthatni a kabin hőmérsékletét, a világítást vagy az infotainment rendszer működését.

Az Affectiva mindehhez már infravörös kamerákat is munkába állítana, amelyek értelemszerűen hatékonyabbak, ha kedvezőtlen fényviszonyok között kell dolgozniuk, de az is nyilvánvaló, hogy az ilyen felvételek elemzéséhez is speciális algoritmusokra van szükség. Egy másik fontos szempont lehet a sofőr érzelmi állapotának értékelése, amelynek nyomán a rendszer nem csak kéretlen tanácsokkal láthatja el a vezetőt, de igyekezhet jótékony hatást gyakorolni rá, ha meg kell nyugtatni, nagyobb összpontosításra kell bírni, vagy egyszerűen csak egy hosszú út során meg kell törni a monotóniát.

Forrás: <https://bitport.hu/igy-donti-el-az-mi-hogy-hagyjon-e-minket-autot-vezetni>

Válogatta: Fonyó Istvánné