

# ISO TS 15007-2 - Silniční vozidla - Měření řidičova vizuálního chování ve vztahu k dopravně informačním a řídicím systémům ve vozidle - Část 2: Zařízení a postupy

**Aplikační oblast:** [Rozhraní člověk-stroj](#)

**Rok vydání normy a počet stran:** Vydána 2014, 22 stran

**Rok zpracování extraktu:** 2016

**Skupina témat:** Ergonomie uživatelských rozhraní systémů automobilů

**Téma normy:** Psychofyzilogické měření řidiče při testech HMI automobilů za pomoci systému sledování pohybu očí (Eye-Tracking).

**Charakteristika tématu:** Soubor měřících postupů a způsobů vyhodnocení naměřených dat.

<b>Úvod, vysvětlení východisek</b>
Popis technických prostředků k plnění 15007-1; příklady, odkazy na odbornou literaturu.
<b>Popis architektury, hierarchie, rolí a vztahů objektů</b>
<b>Popis procesu / funkce / způsobu použití</b>
Doporučený postup plánování a měření experimentu, dále vyhodnocení a interpretace dat.
<b>Popis rozhraní / API / struktury systému</b>
<b>Definice protokolu / algoritmu / výpočtu</b>
<b>Definice reprezentace dat / fyzikálního významu</b>
<b>Definice konstant / rozsahů / omezení</b>

## Úvod

Technická specifikace 15007-2 je součástí dvojdielné sady normy ISO 15007, která se zabývá definováním možných měření a zhodnocením vlivu TCIS ve vozidlech (Transport Information and Control Systems - dopravně informatické a řídicí systémy) na vizuální pozornost řidiče, přičemž tento dokument doplňuje první část [ISO/TS 15007-1](#) o konkrétní nástroje a postupy a interpretace výsledků testů.

Poznámka: Extrakt uvádí vybrané kapitoly popisovaného dokumentu a přejímá původní číslování kapitol.

## Užití

Tento dokument specifikuje nástroje k realizaci cílů popsaných v TS [15007-1](#). Důvodem pro toto rozdělení byl předpoklad možného rozvoje nástrojů, na rozdíl od pevně stanovených cílů.<sup>1</sup> Tento druhý dokument slouží těm, kdo se zabývají návrhem a ověřováním funkce TCIS vzhledem k vizuálnímu chování řidiče (tedy zejména ergonomiky a pracovní zátěže). Stanovuje stavbu zkušebního testu ve všech důležitých aspektech, od požadavků na scénář, měřící zařízení, zkušební postupy, až po způsob vyhodnocení a interpretaci naměřených dat.

## 1. Předmět normy

Tento dokument dává návod, jaké zařízení a měřící postupy použít při měření vlivu TCIS na pozornost řidiče, jak je stanoveno v TS [15007-1](#). Jde zejména o to, jak naplánovat evaluační testy, vybrat zařízení pro sběr dat a validovat,

analyzovat a interpretovat vizuální chování řidiče. Tato metrika je využitelná pro testy na reálném vozidle na silnici, stejně jako pro vozidlový simulátor a virtuální jízdy.

## **2. Souvisící normy**

Mezi hlavní souvisící normy patří následující: [ISO/TS15007-1](#), [ISO/TS 14198:2012](#), [ISO 15008:2009](#), [ISO 17287:2003](#).

## **3. Termíny a definice**

Tento dokument nezavádí žádné termíny a zkratky, veškeré v ní užití přejímá z dokumentu [ISO/TS 15007-1](#).

Další termíny a zkratky z oboru ITS jsou obsaženy ve [slovníku ITS terminology](#).

## **4 Plánování testů a jejich vyhodnocování**

Kapitola je dělena až do čtvrté úrovně a podrobně popisuje přípravu testů, včetně požadavků na dílčí úkony.

#### **4.1 Výběr subjektů**

#### **4.2 Testovací postup**

Tato část zahrnuje podkapitoly, kde jsou spíše než doporučení, deskriptivní parametry, které by měl test obsahovat.

4.2.1 Obecné poznámky.

4.2.2 Specifikace trati, provozu a jízdnicích manévrů.

4.2.3 Specifikace vozidla.

4.2.4 Charakteristika zařízení (TICS).

4.2.5 Trénink subjektů (míra seznámení se se zařízením musí být jednotná, nebo alespoň dobře popsána u každého subjektu).

4.2.6 Vyloučení některých dat (musí být jasně definováno, za jakých podmínek byl test řádně dokončen, data nedokončených testů se vylučují).

4.2.7 Podmínky experimentu (1), úloha (2), podúloha (3), pod-podúloha (4) a jejich vztahy.

### **5 Měřicí zařízení**

#### **5.1 Obecné informace**

#### **5.2 Eye-tracking**

Uvádí rozdělení do dvou hlavních skupin, náhlavní a distanční, popisuje jejich vlastnosti, výhody a nevýhody.

#### **5.3 Další dodatečná měřicí zařízení**

Uvádí výčet obvyklých zařízení užívaných při měření eye-trackingu (kamery, mikrofony, sledování pohybu hlavy apod.).

#### **5.4 Instalace zařízení**

### **6 Redukce dat**

#### **6.1 Obecné**

Sděluje, že redukce dat lze dělat manuálně, polo automaticky nebo automaticky.

#### **6.2 Vzorkovací interval**

Definuje dvě strategie pro redukci dat; 1 - pro celé sezení (test na 1 probandovi), 2 - redukce na data, která jsou v časové oblasti relevantní pro danou studii (např. doba užívání zařízení TICS). Dále je zde popsán algoritmus pro manuální redukci. Ten ilustruje tabulka 1.

#### **6.3 Souhrnná data testu**

Ukazuje na tabulkách 2, 3, 4, 5 příklad popisu testovacích subjektů, nastavení testu (simulátor / reálné vozidlo, scénář, použitá silnice atd.), testovaného systému, sumarizace výsledků měřených dat.

### **7 Analýza dat a jejich prezentace**

#### **7.1 Obecně**

Definuje důležité oblasti pohledu. Jsou to silniční scéna vpředu, další oblasti zájmu spojené s řízením vozidla (silniční scéna po stranách, zrcátka, rychloměr apod.), dotčené sdělovače kontrolní prvky, a další oblasti zájmu, které nejsou přímo spojené s řízením vozidla (billboardy, nebe apod.).

#### **7.2 Interpretace zjištění z analýzy měření pohledů**

Uvádí 10 příkladů obecně užívaných metrik. Jsou to: počet pohledů (na danou oblast), celkový čas strávený pohledem (na danou oblast), střední doba pohledu (na danou oblast), míra počtu pohledů (na danou oblast vůči jiné definované oblasti), procento celkového času stráveného pozorováním dané oblasti, maximální doba trvání pohledu (na danou oblast), pravděpodobnost lokace pohledu (vůči vzájemně se vylučujícím oblastem), pravděpodobnost hodnoty propojení (relativní počet přechodů mezi dvěma zájmovými oblastmi, přičemž čím větší toto číslo vyjadřující jejich vzájemný vztah je, tím vyšší je nutnost sdílet vizuální pozornost právě mezi těmito lokacemi), TEORT (total eyes off road time – celkový čas pohledu strávený mimo vozovku) a PEORT (percentage of eyes off road time – procento času pohledu strávené mimo vozovku), procento času strávené vizuálními přechody.

### **7.3 Interpretace mnohočetných pohledů**

Popisuje na třech příkladech možnosti, jakým způsobem interpretovat mnohočetné pohledy (nad rámec výše popsaných metrik).

### **Příloha A - Doplnkové informace ohledně výkonu a analýzy zkoušek k určení vizuálního chování řidiče**

Příloha dokumentu obsahuje podpůrné informace pro měření s eyetrackerem. Je rozdělena do tří témat, a sice A.1 – Kvalita dat (zde se definuje způsob kontroly kalibrace měřicího zařízení a kritéria pro validnost dat), A.2 – Artefakty (chybná a zavádějící data) a A.3 – problematika mrkání (zde jsou např. definovány časové rozmezí zavření očí a jejich závažnost).

### **Reference**

Dokument má poměrně malou referenční bázi (5 jednotek), z čehož lze za komplexní zdroj považovat „Driver Workload Metrics Project, Task 2 Final Report, National Highway Traffic Safety Administration, USA“, jehož několik kapitol se věnuje problematice tohoto dokumentu. V referencích naopak nejsou žádné základní zdroje, které by se samostatně nebo komplexněji zabývaly přímo předmětnými nástroji a metodikami.

[ISO/TS 15007-1](#) je v současné době (2016) předmětem revize a aktualizace. Vzhledem k tomu, že definice předmětů měření (TS [15007-1](#)) a způsobu jak toto realizovat (TS 15007-2) jsou, jak se praxí ukázalo, na sobě navzájem závislé, bude snaha obě části sjednotit v jednu (ISO/TS 15007).