

TOGG ve sürücüsüz kamyon

ABD’de **birçok yapay zekâ şirketi, sürücüsüz kamyon üzerine çalışıyor**. Geçenlerde, tereyağı yüklü, soğutuculu **bir kamyon, Kaliforniya’dan Pensilvanya’ya** 2.800 millik bir yolu **sürücüsüz ve kontak kapatmadan** tamamlayarak ABD’nin bir ucundan **öbürüne ilk ticari sürücüsüz seferi** tamamladı¹. Geçtiğimiz Şubat ayında da 2.400 millik bir sefer yapılmıştı. Ama ABD’lilerin gözünde “coast-to-coast” Pasifik’ten Atlantik’e ulaşmak bizim “Edirne’den Ardahan’a kadar” deyişimizle eşdeğer olduğu için bu son deneme ABD’lilerin gözünde ayrı bir önem taşıyor. Bu haber, tam da TOGG’un aracının tanıtımına denk geldi

Sürücüsüz denilse de bu sefer sırasında **çekicide bir şoför** ve bir mühendis bulunmuş ve **seferin şehir içi kısımlarını** kamyonu bunlar **sürerek** üstlenmişler. Geriye kalan yolda, trafiğin tek yönde olduğu ve taşıtların da aşağı yukarı aynı hızda yol aldığı düşünülecek olursa, yapay zekânın işi görece kolay. Şerit bulma ve trafikteki diğer araçları belirleme için çeşitli **duyargalar, radar ve lidar** kadar **optik kameralar** ve görüntü işleme de kullanılmış. Radar, radyo dalgaları ile yön ve uzaklık bulmaya yarıyor, lidar ise aynı işi, radyo dalgaları yerine ışıkla yapıyor. Işığın, özellikle lazer ışığının dağılmadan bir huzme gibi gittiğini düşünenecek olursanız, görece dağılırarak giden radyo dalgalarına göre yön belirlemede üstünlüğünü tahmin edebilirsiniz.

Uber, “taksi” şirketi ise, bu yaz, Temmuz ayında, **sürücüsüz kamyon araştırma programını durdurarak** bu işten çekilmiş görünüyor. Bunun yerine geliştirmesi daha zor olan şehir içinde sürücüsüz otolara eğilmiş. Şehir içerisinde yaya trafiği ve dur-kalk yapan birçok aracın bulunduğu ortamda sürücüsüz araçla yol almak çok daha fazla etkeni kollamayı gerektiriyor. Bizim **TOGG’un** ise, **üçüncü düzey sürücüsüz kullanıma uygun** olduğu açıklandı. Kısaca, bir özgüdümlü yazılımı ve donanımı sonradan eklenebilecek. Benim hayal ettiğim hep bu işin geliştirmesini TOGG ortaklarından Turkcell’in yapması idi. Ama henüz resmi bir açıklama gelmedi. Elektrikli olsun, petrol yakan olsun, araçlara (oto veya kamyon hattâ otobüs) özgüdümlü eklenmesi Türkiye’de birçok şirketin ele alabileceği bir konu. İstanbul’daki **metrobüs** hattı ise, başka aracı geçme olayı olmayan, gideceği yolu belli ve şehir içi trafikten arındırılmış, duracağı yerleri santimi ile belli olan, yapay zekânın **en kolay uygulanabileceği yer**.

Avrupa’da, sürücüsüz kamyonların ticarî açıdan **en çok kullanılabilen ülke de Türkiye**. İstanbul’dan bir kamyon beyaz eşya diyelim Van’a getirilecek. Mesafe 2.800mil değil ama, 1.600km. Ya da ihracatımızın en çok olduğu Almanya, 2.100km dolayında bir uzaklıkta. Bu seferlerin küçük molalarla, tek şoförle aşılması kurallara göre olanaksız. AB içinde sürücüsüz kamyonlar ile nakliye hizmeti verilecekse, ülkemiz en uygun uygulama adayı. Ancak, **bir kısım yetersizliklerimiz de bulunmakta**. Tüm sürücüsüz araç algoritmaları, şerit çizgilerinden yararlanıyor. Yollarımızdaki rastlayabildiğimiz yıpranmış veya eskisi yenisi bir diğerine karışmış şerit çizgilerine güvenmek yol dışına düşme veya karşı şeride geçme tehlikesine gebe. Dolayısıyla, **“yol” algılamada daha değişik bir yöntem** kullanılması gerekli. Bir düşünce, cep telefonu baz istasyonlarının yaydıkları radyo dalgalarından yararlanarak **bir karasal GPS** (terrestrial positioning system) kurmak. Hele, tam kapasite çalışacak 5G istasyonlarının 300 metrede bir yer alması düşünüldüğünde, bu yöntemle aracın yerini insan gözünün hatasına yakın bir sapma ile belirleyebilmesi olası. Ama, acaba hangi operatör, kalabalık şehirlerdeki kadar para kazanamayacağı yol boyuna, İstanbul’dan Van’a 5.300 adet baz istasyonu kurar?

Çılgın proje meraklısı olabilecek siyasetçilerin, 5G ihalesinde bu şartı koşmalarını bekleyebiliriz. **Neden olmasın?**

¹ <https://www.bbc.com/news/technology-50742080>