

Turun Liikennepodi, kausi 3, jakso 3

Äänitteen kesto: 32 min

Litterointimerkinnät

Jalmari Salaterä	Kysyjä
Anton Katajainen	Vastaaja
sa-	sana jää kesken
...	lause jää kesken
(sana)	epävarmasti kuultu jakso puheessa
(-)	sana, josta ei ole saatu selvää
(--)	useampia sanoja, joista ei ole saatu selvää
[ääni]	litteroijan kommentti tai muu kuin puheen ääni
, . ? : -	kieliopin mukainen välimerkki tai alle 10 sekunnin tauko puheessa

Jalmari Salaterä: Liikenteen ja liikkumisen taustalla vaikuttaa kylmä kvantitatiivinen data, jota kaupunki voi hyödyntää liikennehankkeissa. Millaista liikkumiseen liittyvää dataa kerätään? Entä mitä tällä datalla tehdään? Tämä on Turun liikennepodi.

[musiikkia]

Jalmari Salaterä: Tervetuloa seuraamaan Turun liikennepodin jaksoa, joka toteutetaan osana EU:n Interreg BSR -ohjelman rahoittamaa SUMPS for BSR -hanketta. Mikrofonissa on jälleen vanhaan tuttuun tapaan rauhoittava tai sitten ärsyttävä ääni, eli kaupunkiliikkumiseen erikoistunut toimittaja Jalmari Salaterä. Ja tänään tänne kaupungin studioon on saapunut vieraakseni suunnitteluinsinööri Anton Katajainen Turun kaupungilta. Tervetuloa.

Anton Katajainen: Kiitos paljon. Ilo olla täällä.

Jalmari Salaterä: Ja aloitetaan viime kaudesta tutulla kysymystentauksella. Eli millä saavuit tänään paikalle tänne?

Anton Katajainen: Joo, mä oon kuunnellu kaikki nämä liikennepodijaksot, ja mä tiedän jo valmiiks, et mul tulee olee huonoin vastaus. Mun pitää vähän alustaa tätä. Eli mä asun siis tuolla pääkaupunkiseudulla. Mä teen pääsääntöisesti etätöitä. Mut mä käyn tääl toimistol kerran kaks viikossa. Ja mä suoritan ne matkat lähinnä kaikki bussilla tai junalla. Mut mul oli viime vuonna sellanen surkeiden sattumusten sarja, et toi VR ei oikeen palvelu odotetulla tavalla. Niin missasin muutaman hyvin tärkeen kokouksen. Ja mä tein silloin sellasen periaatepäätöksen, et jos on jotain tosi tärkeet toimistolla, ni saavun autolla.

Eli bensakäyttösellä autolla tänäänki saavuin. Ja siitä, jos sitä vähän miettii, et paljon siit kertyy oikeesti kilsoi, ni mä mietin sen tänään, et se on vähän vastaava, ku tulis

Naantalista Turkuun työmatkan. Eli 15 kilsan ykssuuntanen työmatka. Jos sä joka päivä tekisit sen, ni se vastaa tätä samaa määrää. Eli bensakäytösellä autolla tulin tänään. Mutta bussilla yleensä.

Jalmari Salaterä: Sä alotit tämän jakson pitkällä apologialla ja puolustuspuheella. Mut täst on hyvä jatkaa tohon sun titteliin, eli suunnitteluinsinööri. Sen alle mahtuu varmasti kaikkea alasta riippuen. Mutta mitä sä teet kaupungilla?

Anton Katajainen: Joo. Mul on kaks sellast pääsääntöstä työtehtäväpakettia. Eli nää liikenteen ja liikkumisen data-asiat, ja sitte sähköautojen lataus. Eli tää liikkumisen ja liikenteen data, ni mä oon työstäny täs kuluneen vuoden aikana sellast liikennedatan tiekarttaa. Eli se on tämmönen kaikenkattava kaikkien näiden kaupungin yksikköjen liikennedatojen, niiden tarpeiden, vastuiden ja kustannusten jakautumisen tämmönen pyhä kirja, mikä määrää kaikki kehityssuunnat tähän.

Eli jos nyt esimerkiksi Digiroad pyytää meiltä vaikkapa liikennemerkkien dataa, että missä sijaitsee Turun kaupungin liikennemerkkit, mikä on yks lakivelvote, ni täältä liikennedatan tiekartast sä suoraan pystyt lukemaan, et miten tää toteutetaan ja kuka sen maksaa ja mihin tää data lähetetään. Eli tää tiekartta on mun lempilapsi tässä mun aiheessa ja sellanen iso tuotos, mikä ohjaa tätä kaupungin datatoimintaa.

Ja sitte tää sähköautojen lataus. Siin on vähän vastaavanlainen tällanen isompi paperi, eli sähkölatauksen yleissuunnitelma, mikä sitte johdattaa kaupunkia, et miten me toteutetaan julkista sähköautojen latausta täällä Turun kaupungin katutilassa. Et siit on tässä syksyllä lähössä just hankintaa eteenpäin, et saatas mahdollisimman monta tällasta sähköautojen latauskatuja tänne Turun kaupunkitilaan.

Et täl hetkellä julkiset laturit kaupungin toimesta, ne on aika rajalliset. Et ne on yksityiset toimijat, jotka on sitä hoitanu. Ni tää on, mitä tässä syksyn aikana laitetaan eteenpäin. Ja sit on vähän erilaisii muitaki pysäköintiin liittyvii kokonaisuuksii, mut tää liikennedata ja sähkölataus, siin on pääasialliset työtehtävät.

Jalmari Salaterä: Hyvin tiivistetty tähän loppuun polveileva seloste. Mutta mä veikkaan, että kuulijat on nyt saanu jonkinlaisen käsityksen luotuu sun vastuista ja työnkuvasta, ni edetään tämän päivän aiheen pariin, eli tähän liikenteen ja liikkumisen dataan.

Mä ajattelin, et tätä on ehkä hyvä avata kuulijoille ennen ku mennään eteenpäin, et mitä sillä tarkotetaan. Koska ainaki itelle tulee liikennedatasta mieleen esimerkiksi liikennelaskelmat tai liikennelaskennat. Mut mitä kaikkee liikenteen ja liikkumisen dataan kuuluu?

Anton Katajainen: Joo, no ne voidaan jakaa yksinkertasimmillaan tälle aika karkeasti staattiseen ja dynaamiseen liikennedataan. Eli staattinen on tämmöstä, mikä pysyy samana tai päivittyy harvoin, ja sitä usein päivitetään manuaalisesti. Ja sit tällanen dynaaminen vähän useemmin päivittyvä, ehkä jopa jatkuvasti reaaliaikaisesti päivitettävä data, joka usein päivittyy sitte automaattisesti esimerkiksi erinäisten rajapintojen kautta.

Eli esimerkkinä nyt staattisesta datasta vaikka ihan liikennemerkkien sijainnit. Missä ne sijaitsee, se on staattista dataa. Tai joukkoliikenteen kävijämäärät, mistä luodaan sitten indeksejä, että kuinka paljon Turussa käytetään joukkoliikennettä.

Sitten dynaamiseen dataan, no esimerkiksi teiden auraus ja kunnossapito, mitä me jaetaan tällasel Turun palvelukartalla. Tai liikennelaskennat, niin ku sanoit, mistä saadaan kameroista tai induktiosilmukoista tätä liikennedata. Ja nää induktiosilmukat, ne ei varmaan hirveen monelle sano mitään. Mut jos on koskaan ajanu autotiellä, ni esimerkiksi usein liikennevaloja ennen maassa näkyy sellasii vähän salmiakkikuvioita siinä ajoradalla. Ja ne tunnistaa magneettikentän avulla, et millon siit ajaa auto yli.

Se on pitkälti kaikissa kaupungeissa suurin ja paras tapa kerätä liikennedataa, nä induktiosilmukat. Niit on suurin määrä, ja niist saadaan paras tieto kaupungin ajoneuvojen liikenteestä. Se edustaa dynaamista dataa.

Jalmari Salaterä: Mennään viel mikrotasolle, eli tähän SUMP's for BSR -hankkeeseen, miten nyt, haluaako suomalaisittain vai englantilaisittain lausua. Mitä dataa tässä hankkeen mittarilla tuotetaan? Ja millasii mittareita on sit käytössä?

Anton Katajainen: Joo. Tässä SUMP's for BSR:ssä, ni sielt saatiin kaks tämmöstä Eco-Counter-mittaria, mitkä on tällasii kevyitä ja liikuteltavia kevyenliikenteen mittareita. Eli Raunistulan sillalla on yks sekä tuolla Pääskyvuoren liikkumispisteessä.

Ja toi Raunistulan silta, se on uus ja tärkeä kevyenliikenteen yhteys Aurajoen yli. Eli siellä halutaan mitata, että miten tää vaikuttaa liikkumisvirtoihin tää uus kevyen liikenteen silta. Halutaan edistää sujuvaa ja turvallista liikkumista. Ja halutaan konkreettista dataa siitä, et miten tää on toiminu tää silta. Ja halutaanko niit rakentaa jatkossa lisää. Eli saadaan päätöksentekoon siit vähän apua.

Ja toi Pääskyvuoren liikkumispiste, se on sitte taas tämmönen Turun ensimmäinen virallinen liikkumispiste. Eli siel yhdistyy föllärit, eli kaupunkipyörät, nää tavarapyörät sekä sitte bussiliikenne. Eli sä voit vaikka pyöräillä tähän liikkumispisteeseen, ottaa siit tavarapyörän alle ja hakee vaikka jotain pieniä kalusteita tai ostoksia tällä tavarapyörällä, ja sitte poistua bussista. Kaikki tässä samassa pisteessä.

Ni sitä ollaan haluttu seurata, että kuinka paljon sitä käytetään. Ni siit saa sitten tämmöstä, kaupunki sellasta puskua kehittää sit jatkossaki lisää näitä liikkumispisteitä. Eli tälle sillalle ja liikkumispisteelle Eco-Counterit on käytössä.

Jalmari Salaterä: Ton perusteella toi Raunistulan silta ja Pääskyvuoren liikkumispiste, ni ne kuulostaa profiililtaan vähän erilaisilta. Niin oliko teillä jotain muitaki paikkoja mielessä? Vai miks nää nyt valikoitu?

Anton Katajainen: No nää on, mitkä täs SUMPs for BSR -hankkees on. Et sithän on monia muita eri hankkeita tai kaupungin eri projekteja, missä näitä mittarointeja on käytetty. Mut nää on tähän SUMPs for BSR:ään valittu. Uusi tärkeä silta ja kaupungin ensimmäinen liikkumispiste, ni ne on aika sellast tärkeit, että saadaan niist tietoo, miten ne oikeesti toimii.

Jalmari Salaterä: Aika no brainer niin sanotusti ottaa ne.

Anton Katajainen: Kyllä, juuri näin.

Jalmari Salaterä: Itsestään selviä melkeen. Jos kaupunkia sit mieltii, ni mitä kaikkee dataa Turun kaupunki kerää liikenteestä? Et voiks kaupunki esimerkiksi hämäräperäisesti sitä seurata, et millasii reittejä pitkin mä fillaroin kotoa lähikauppaan ostaa maitoo?

Anton Katajainen: No ei onneks. Et meitä ja kaikkia muitaki sitoo GDPR. Eli ei saa olla mitään tunnistettavaa henkilötietoa missään datassa, mitä kerätään. Et meillä on toki erilaisia ajatuksia ja pilotteja. Esimerkiks semmonen konenäköpalvelin, mistä sitte pystys vaikka seuraamaan matkaketjuja jatkossa. Eli suomeks sanottuna, jos joku henkilö vaikka pyöräilee bussipysäkille, ni miten sen matka sujuu sinne pysäkille. Et pitääkö vaikka vaihtaa tien puolta, missä pyöräilee. Et joku pyörätie vaikka katkee. Tai pitää pyöräillä kävelijöiden seassa, autojen seassa.

Tää on ehkä semmonen tulevaisuuden visio, mitä konenäöllä pystyttäs selvittämään. Mut se, et toki kaikki GDPR:n puitteissa, et mitään henkilötietoja ei saa sisällyttää, eikä ihmisii saa tunnistaa niissä. Mutta semmonen ehkä tulevaisuuden visio konenäköön.

Et tällä hetkel, jos me jotain tollasta vastaavaa halutaan selvittää, ni se on tällanen kansallinen henkilöliikennetutkimus. Tällanen kysely, mikä lähtee muutamien vuosien välein. Et se, et sit saadaan tarkemmin matkojen tarkotusta tai matkustajamääriä selvitettyä u kyselyjen avulla. Se on ehkä lähin tosta sun esimerkistä.

Et yleisesti tää data on paljon laajemmalla tasolla kerättävää. Et ei siellä yksittäisten ihmisten toiminta sitte suurella isolla tasolla paina niin paljon. Että tää datan keräämisen peruste on perinteisesti ollu kuitenkin kaupungin päivittäisen toiminnan

kehitys. Et jos me halutaan vaikka katu- tai liikennejärjestelyä suunnitella tai saada vaik jonkinlainen käsitys siitä, et jos joku iso silta menee remonttiin, et mihin se liikenne menee sen jälkeen, mihin se liikenne haarautuu. Tästä erilaisia simulointeja, ni se on, mihin se data perinteisesti hyökkää.

Ja sen lisäksi on toki nykypäivänä vähän tällasii modernimpia datatarpeita, että esimerkiks tapahtumien vaikutusten arviointi. Jos Turus on joku iso festivaali, ja se vaikka ruuhkauttaa teitä. Tai kävelijät ei löydä perille tai syntyy jotain pullonkauloja liikenteessä. Ni tää on semmosta vähän modernimpaa uudempaa datatarvetta, mitä sitte kerätään ja tarvitaan. Ja näissä kaikis on lukuisia lakeja, jotka velvottaa näiden datojen keräämiseen. Et se on kans yks motivaattori näissä. Täytetään lakien velvotteet.

Jalmari Salaterä: Millä eri tavoin sit dataa pystyy keräämään? Sä ton laskurit mainitsit. Ja itelle nyt tulee tälleen 2020-luvulla mielen droonit, et niilläki varmasti pystyy heat mappia tai muita laatimaan. Mut oliko sulla tähän jotain muita heittää?

Anton Katajainen: Joo, toi drooni on ihan mielenkiintonen. Siin on toki se rajote, et se on hyvin lyhyt ja paikallinen se mittausta, minkä sil droonil saa. Et se on aika matala korkeus, missä saa lopulta lakien mukaan lentää. Et sillä voidaan selvittää vaikka yhden risteuksen toimintaa tai polkupyörien, skuuttien tai vaikka joidenki eri alustapalveluiden lähettien pysäköintiä, et mihin ne pysäköi. Ja sen perusteella sitte kehitetään tätä, esimerkiks just pysäköintejä.

No sääilmiöt vaikuttaa drooneihin tosi paljon. Et jos sataa vettä, tuulee ja sataa lunta, ni se on käytännös, et tänään ei sit saadakaan liikennetietoo. Et se on yksittäiseen tämmöseen hyökkäykseen ihan kätevä, mut ei vähän pysyväaikasempiin mittaukseen. Niihin pysyväaikasempiin käytetään sitte liikennekameraita aika paljon. Ne on perinteisesti asennettu kunnossapidon tarpeisiin, et saadaan seurattuu kelitilannetta ja liikennetilannetta. Mut niistä saadaan kans vähän sitte liikennekuvaa hyödynnetty.

Ja sit on näit vähän modernimpia kameraratkasuja. Et tää aikaisemmin mainittu Eco-Counter esimerkiks, niin ne edustaa tällasta ketterää ja liikuteltavaa, yleensä myös vähän halvempaa tällast liikennemäärän mittaustapaa. Et jos sä asennat sen liikennekameran, ni se on siin samas paikkaa sit lopun aikaa. Mut tällanen moderni kevyempi mittari, ni sitä voi sit viedä vähän eri paikkoihin ja saada vähän kattavampaa kuvaa niist mittauksista. Ja usein niissä se hinta tosiaan saattaa olla vähän pienempi.

Sit oli tosiaan ne induktiosilmukat, mist mä mainitsin. Se on se isoin liikennedatan klöntti, mitä kaikki kaupungit Suomessa saa. Ja esimerkiks, no Föliiltä me saadaan liikennöitsijöiltä kans tosi paljon dataa. Että Föli jakaa sitä myös avoimena datana. Löytyy semmonen ku data.foli.fi. Sielt näkee erilaisia Fölin datoi. Ehkä se menee

vähän teknisempään dataan. Et ehkä tavan tallaajana kävis niit paljoo kattomassa, mutta Fölitäki saadaan dataa liikennöitsijältä.

Jalmari Salaterä: Liikennealan opinnoissa ja jos ei nyt ihan keskiössä, niin melko tärkeessä roolissa on edelleen se, että autoliikenteen määrii lasketaan, ja sillä voidaan sitte esimerkiksi perustella liittymävalintoja, eritasoliittymiä tai uusii kaistoja, ja ennustaa liikennemäärää vuosikymmenten päähän.

Ja kun mä oon ite tätä pohtinu, ni mun mielest tä on vähän outo lähestymistapa ehkä, koska päämääränä ehkä mun mielestä pitäis miettiä sitä, että miten vaikka autoliikenteen määrän kasvun vois saada taittumaan. Tampereella ollaan taidettu, ainaki keskustassa saatu se kasvu pysähtymään. Mikä on ihan positiivista. Kun asukasmäärä kasvaa, niin autojen määrä ei sitten kuitenkaan samassa suhteessa kasva.

Tää pohdinta nyt saatto mennä ehkä aiheen ulkopuolelle. Mut mitä hyötyy sä näätä tässä liikennedatan keräämisessä? Et voidaank sillä perustella vaikka infrahankkeita? Vai miten näät asian laidan?

Anton Katajainen: Joo. Toi uusien kaistojen näkemys, se on onneks ehkä enemmän, sanotaan sehän on yhdysvaltalainen näkemys. Et viel yks kaista, ni sit korjaantuu.

Jalmari Salaterä: One more lane.

Anton Katajainen: One more lane. Juuriki se. Sillä korjaantuu. Mut onneks Turussa ja Suomessa, ni ollaan vähän järkevämpiä. Ja meillä kuitenkin rajotteena muun muas se, et kaupungit on tosi vanhoja ja ahtaita, ni sinne ei yksinkertaisesti edes saada välttämät niist kaistoja. Mut siin on enemmän tarkoituksena sen nykyisen tilan tehostaminen ja kestäväen autoliikenteen tukeminen. Esimerkiks just sähköautojen tukeminen.

Tai sitte vaihtoehtoiset liikkumismuodot, mitkä on totta kai vielä sähköautoa ylempänä. Eli bussit, pyörät, kävely, tämmöset. Eli totta kai näitä asioita, mitä mainitsit, ni kehitetään. Mut ne ei oo keskiössä. Sanotaan ehkä 20 vuotta sitten saatto olla enemmän, mut onneks tilanne on aika paljon parantunu.

Että jos sä keräät dataa, ni se voi huonosti käytettynä vahvistaa sitä kehitystä, että autoja on paljon, rakennetaan lisää autokapasiteettia. Mutta se ei ohjaa oikeeseen suuntaan. Mutta Turun käsissä, ni ohjataan onneks päinvastaseen suuntaan. Et näissä autoasioissa pitää aina huomioda se, et autoliikenne ei valitettavasti oo pitkään aikaan vielä poistumassa. Et ihmiset tulee tarvitsee niitä.

Mut tälläki hetkellä Turun kaupungin suurin yksittäinen päästösektori on liikenne. Et Turussa on sähkön ja lämmön, energian, tai siis nää päästömäärät, ne on romahtaneet suorastaan. Et meil on vuonna -29 tavote olla hiilineutraali, ku Turku

täyttää 800 vuotta. Siihen ei oo hirveen pitkä matka. Ja sille autoliikenteelle on pakko tehdä jotain.

Joskus esim. näitä sähkölatauksen edistämisasiota, ni joku saattaa mainita, et minkä takia priorisoihte tai minkä takia annatte yksityisautoilijoille tämmöstä palvelua, että tarjootte latausta. Mutta se on yksittäinen suurin päästölähde Turussa, ni sil on pakko tehdä jotain. Eli halutaan tehostaa sitä katutilaa.

Ja siihen liittyen me ollaan teetetty aika paljon kyselyitä, että minkä takii ylipäättään valitaan se auto. Ja yleisimmät vastaukset tulee siitä, et se on nopein ja helpoin. Saattaa olla, et on ollu joku negatiivinen kokemus joukkoliikenteen kans, et bussi ei oo tullu, eikä oo päässy töihin. Ni sit mä jatkossa kaikki matkat meen autolla.

Siinä yksinkertaisesti pitää vaan joukkoliikenteen kilpailukykyä parantaa niin paljon, että se on yhtä nopee, yhtä hyvä tai jopa parempi, ku se autoliikenne. Tähän sit päästään just tällä katutilan tehostamisratkaisuilla. Ja jos vähän priorisoidaan enemmän sitä tilaa esimerkiksi joukkoliikenteelle verrattuna autoliikenteelle keskustatilassa, ni sil pääsee jo tosi pitkälle.

Jalmari Salaterä: Toisaalta myös lainsäädäntö ei taivu siihen, että Turku pystyisi siitä autoliikenteen tilankäytöstä veloittamaan hintaa tuolla ruuhkamaksujen muodossa tai millä sitä nimellä haluakaan puhua.

Anton Katajainen: Joo. Se on yks rajote. Toki esimerkiksi vaikka pysäköintimaksuihin voi sitä puuttua. Sehän on aika halpaa vielä verrattain Turun keskusta ajaa autolla suoraan liikkeen eteen ja viettää siel pari tuntia, ja sit lähtee pois. Et se on yks vaihtoehto. Mut sitte siinä, no yrityspuolelta tulee aika paljon valitusta, että totta kai se on se yksityisautoilija, joka ajaa oven eteen ja käyttää paljon rahaa. (--) [0:16:45] muut ihmisryhmät käyttä rahaa. Siin on ehkä tällasta valistamistyötä tehtävänä vielä tän asian saralta.

Jalmari Salaterä: Kyllä. Jatketaan viel täs jakson loppupuolella vähän syvällisemmin tätä pohdintaa tästä datasta ja no, poliittisesta päätöksenteosta, kun nyt sille linjalle vähän tässä lähdettiin. Mehän eletään tämmöstä maailmanhistorian aikaa, jossa tutkimustietoa ehkä tunnutaan yhä vähemmän käytettävän päätöksenteon tukena. Mut onneksi Suomessa nyt ainakin perinteisesti on arvostettu dataa ja tiedettä. Niin liikkuminen ja liikenteen data, miten sitä hyödynnetään kaupungin sisällä tai päätöksenteossa?

Anton Katajainen: Joo. No Turussa ja Suomessa ylipäättään onneks toi data on arvostettu osa sitä päätöksentekoo. Että siihen päätöksentekoon ei haluta tungettavan isoja kasoja kylmää raakadataa, vaan eli siit halutaan enemmän kokonaiskuvia siitä datasta ja johtopäätöksii, mitä sen datan pohjalta ollaan tehty.

Et esimerkiksi meil on näissä Fölin busseissa sensoreita, jotka mittaa sinne nousevien ja poistuvien asiakkaiden määrää. Ja se on jaoteltuna pysäkki- ja linjakohtaisesti. Ni esimerkiksi tämmösen datan perusteella me saadaan tehty päätöksiä siitä, et minne perustetaan uusia bussilinjoja tai mahdollisesti, jos jotain linjaa ei käytetä ollenkaan, ni mistä niitä voitais leikata. Mutta esimerkiksi tämmösel datal sitä saadaan tehostettua.

Ja meil on aikasemmis hankkeissa busseihin liittyen, ni ollu esimerkiksi semmosia kelisensoreita, mitä on asennettu bussien takaosaan, mitkä ku ajaa näit reittei pitkin, ni ne lähettää kaupungille rajapintoja pitkin tietoo siitä, et mikä on se kelitilanne. Ja etenki talvella, ni tarteeko aurata jotain kadunpätkää. Tämmösii ollaan testattu.

Ja sit noi, mitä aikaisemmin puhuin niistä tapahtumista. Siitä mittausdataa, miten sitä liikennettä voidaan ohjata tai voidaan vaikka tulevaisu tapahtumissa sitte tiedottaa, että tulkaa sittenki tätä kautta, et saadaan liikennettä vähän paremmin purettua. Tai parkkeerata tänne autot jatkossa.

Et siinä tiekartassa, mistä aluks mainitsin, ni siin on just keskiössä tämä, että mitä dataa meil on, kuka sen omistaa, kuka vastaa laadusta. Ja mitä tarvitaan, jotta nää toimenpiteet saatas osaks päätöksentekoa. Eli siihen on tarkoitus saada virallinen leima. Ja näillä toimenpiteillä, ni miten saadaan tehtyä vähän parempaa Turkua, ja päätöksentekoo ohjattua datalla.

Jalmari Salaterä: Mä oon kans miettiny sitä, et onks täl datalla mahdollista tunnistaa näit kehityskohteita tai ongelmii kaupunkitilassa. Sä nyt ehkä vähän liippasitkin aiheesta, niin vähän viel tarkemmin haluaisin sitte pohti täs. Ku mul tulee nyt esimerkkinä vaikka mieleen, et ihmiset karttais väliaikaisten liikennejärjestelyjen reittiä, mikä näkyy sitte liikennemäärien vähentymisenä.

Ja Helsingistä tulee mieleen vaikka toi Mäkelänkadun remontti, joka oli ensimmäisinä päivinä täysin tukossa, mut sit parin viikon aikana, ihmiset lähtökohtaisesti ei oo hölmöjä, vaan he mukautuu tilanteeseen, ja he vaihto reittejään tai matkustustottumuksiaan. Ni osottaaks data sit kehityskohteita Turun liikenteessä tai liikenteessä yleisesti? Vai millasii asioita täs pitäis huomioida?

Anton Katajainen: Joo. Siis ehdottomasti osottaa. Mut se data vaatii aina vähän tarkempaa ja syvällisempää tutkintaa. Et jos vaikka yhdessä mittauspisteessä liikennemäärä putoo, niin se voi tarkoittaa, et se reitti ei toimi. Tai sit se voi tarkoittaa sitä, että siihen lähel on ilmestyny joku parempi reitti, mitä ihmiset haluaa käyttää mieluummin. Tai voi olla jotain tietyömaita tai joku vähän poikkeuksellinen vuosi, mikä vaikuttaa tähän dataan.

Et jos vaikka suunnitellaan nopeusrajoitusten madaltamista jossain kadunpätkällä, mikä on hyvin suosittua ruuhkasissa kaupunkialueessa, keskusta-alueissa. Et siitä halutaan kerätä totta kai ennen sitä dataa, mikä se tilanne on ollu, ja mitä tapahtuu

sen jälkeen, ku se nopeusrajoitus on pudotettu. Jotta sitä dataa voidaan sitte käyttää varmistukseen siitä, et mikä se vaikutus on ollu. Ja voidaan siitä sitte johtaa vastaavanlaisiin päätöksentekoihin. Et jos halutaan laskee muissaki paikoissa sitä nopeusrajoitusta, ni on jotain vähän kättä pidempää todistaa, et miten tä on toiminut tää kokeilu.

Että pyöräilyssäki saattaa olla, et on siirrytty vaan toiselle reitille, et se on koettu ehkä vähän nopeemmaks. Että tällanen yksittäisen pisteen syvällisempi tulkinta, ni se ei vielä ihan täysin riitä.

Että yks perinteinen datalähde, mist ollaan just saatu näistä tietoa, ni se on yksinkertaisesti vaan kaupungin saama palaute, mitä me saadaan. Eli Googleen vaan Turun palautekanava. Kannattaa laittaa vastaavanlaisia. Et mistään mittarista ei tulla koskaan saamaan niin yksityiskohtaista ja henkilökohtasta dataa, kuin mitä saadaan palautteesta. Kyselyt ja palautteet, ne on kullanarvosia.

Jalmari Salaterä: Kannattaa spämmiä sinne.

Anton Katajainen: Kyllä, ehdottomasti. Mä en lue niitä. Se on muut työntekijät. Mut kaikki käydään läpi kyllä.

Jalmari Salaterä: Kun otit tän kaupunkilaisten näkökulman esille, niin mä nyt ehkä haluan yhdistää ton näkökulman, ja sitten että minkälaista dataa tavantallaaja voi hyödyntää. Sä mainitsit Fölin tän avoimen datan. Mut pystyykö normaali kansalainen jotenki hyödyntää sit muulla tavoin tätä avointa liikennedatata tän hankkeen osalta tai sitte ihan yleisesti?

Anton Katajainen: Joo. No se on, on olemas tällasii vähän teknisempii avoimii datoi. Ja sit on olemas avoimii datoi, mitä ei ehkä ees ymmärretä, et hyödynnetään. Et jos kattoo vaikka Fölin reittioppaasta bussin saapumista tai kattoo sielt, missä se bussi sijaitsee kartalla. Seuraa liikennetiedotteita, tietyömaatiedotteita. Tai sit kattoo vaik sielt meidän Turun kaupungin palvelukartalta noita kunnossapitotietoja. Ja näissä on kaikissa kyse tosta avoimen liikennedatan hyödyntämisestä.

Ja toi palvelukartta, minkä mainitsin, ni se on ehkä tällä hetkellä meidän paras yksittäinen työkalu jakaa liikenteen käyttäjille tätä avointa dataa. Eli se on tällanen liikenteen ja liikkumisen datan esittämispiste. Et sielt löytyy muun muassa kävelyn ja pyöräilyn ja autojen laskentapisteitä. Siel on pyöräpysäkkien sijainteja tai vaikka skuuttien pysäköintipaikkoja.

Se on semmonen, mitä me kehitetään jatkuvasti. Ja se on lisäksi myös saavutettava. Eli näit tuloksii voi suodattaa esimerkiksi aisti- tai liikkumisrajoitteiden perusteella. Eli palvelukartta.turku.fi. Sitä suosittelen käyttämään. Se on tämmönen meidän avoimen ihmisläheisen datan jakopaikka.

Ja sit jos halua vähän perinteisempää, ehkä vähän myönnettäköön kankeempaa dataa, ni on myös Turun opaskartta, mist sit löytyy ehkä jotain kaupunginosia tai postinumeroita, tällasta vähän perinteisempää. Mutta palvelukarttaa suosittelen hyödyntämään.

Jalmari Salaterä: Tässä lähes, kun ollaan loppuun asti päästy, niin pakko vielä haastaa datasta. Mul on kysymys. En tiedä, ootko itse tutustunut tähän, oliko nyt tässä kesän, loppukevään aikana tais olla tämä Helsingin yliopiston väitöskirjatutkija Carlos Lamuela Ortan, en tiedä menikö oikein, mutta hänen tekemä väitöstudkimus, joka keräsi joissakin medioissa kesällä kierroksia, koska poleemisuus nyt lisää klikkejä.

Ja väikkäriin esitys oli medioiden mukaan se, ettei pyöräliikenne ole lisääntynyt panostuksista huolimatta. Ja sen verran, mitä pläräsin väitöskirjaa, en sitä kannesta kanteen lukenut, niin kuin moni somekommentaattori ei myöskään tehnyt. Että tää pyöräliikenne ei oo lisääntynyt Helsingin kaupungin mittauspisteillä, vaikka väikkäriin arvostelijoiden mukaan, korjaan, mutta väikkäriin arvostelijoiden mukaan sitte pyöräliikennettä siirtyy mittauspisteiden varrelta toisille väylille.

Eli jos vieresii väyliä parannetaan, on rakennustyömaita, ja koronakin vaikuttaa edelleen sitte liikkumismääriin, ni se vaikuttaa. Ja jos itse miettii Helsingin ja Turun välinen motari, kun rakennettiin, se varmasti vähän sitten valtatielläkin liikennettä siinä vie vieressä. Mutta kukaan ei varmaan sano, että tämä panostus oli sen takia huono.

Ja tää kritiikki tosiaan kuulostaa ihan järkevältä omaan korvaan sen takia. Ja ehkä mä nyt koitan koota tästä jonkinlaisen kysymyksen. Niin millasii rajoja datalla on? Et voik se johtaa vääränlaisiin johtopäätöksiin? Vai onko aina kausaliteetti siinä? Vai miten tää pitäis ymmärtää?

Anton Katajainen: Joo. No ehdottomasti voi. Mut se liittyy pitkälti siihen, et sitä dataa tutkitaan sitte vähän liian kapeasti. Et data kertoo aina jostain rajatust asiast. Esimerkiks, että mistä paikasta on mitattu jotain, millä menetelmällä ja millä ajanjaksolla, vaik jotain ilmiöiden selvittämistä. Mut se ei automaattisesti kerro vielä suurempaa kuvaa kaupungin liikkumisesta. Tai sitte, että minkä takii ihmiset toimii jollain tietyllä tavalla. Jota sit tarkemmat tulkinat ja kyselyt esimerkiks paikkaa.

Että jos sä yksittäisestä laskentapisteestä näytät jotain, että pyöräliikenne on laskenu, ni niin ku aikasemmin sanoin, ni se voi olla, et se on siirtynyt johonki paremmalle reitille. Että ei suoranaisesti selity tästä. Siin on hyvin helppo johtua tai mennä vääriin johtopäätöksiin sen datan perusteella. Et sen datan rinnalle tarttetaan aina vähän enemmän lihaa ja konteksteja. Useampii mittauspisteitä tai vähän pidempää aikasarjaa. Et jos on tosi lyhyt aikasarja, ni siit ei viel saada pääteltyä oikeen mitään.

Tossa mun liikennedatan tiekartassa, ni siin onki yks tärke viesti, että datan laatu, metatiedot ja tulkinta, nää kaikki taustatiedot datasta, ne on ihan yhtä tärkeitä, ku se itse mittaus. Näistä ei kumpikaan voi esiintyä tyhjiössä. Tarttetaan vähän sitä kontekstia asian ympärille. Mutta meil on Turussa onneks raudanlujat ammattilaiset, ja tehdään hyviä päätöksiä datasta.

Jalmari Salaterä: Kai se on pakko uskoa, kun kerran sanot näin.

Anton Katajainen: Kyllä.

Jalmari Salaterä: Mul on ehkä viimeinen kysymys. Mä oon huomannu, että liikenne- ja kaupunkisuunnittelussa voi paikoin puuttuu se käyttäjän näkökulma, jonka vuoksi ihmiset esimerkiksi oikasee reittejään, ja sit syntyy polkuja. Ja data mittaa huonosti myös sitä, et miltä liikkuminen tuntuu ihmisestä. Eivätkä meidän liikkumisvalinnat oo aina kovin rationaalisia.

Jos on lähikauppaan 500 metriä, niin rationaalisinta olis varmaan kävellä kauppaan ostamaan se yks maitopurkki eikä mennä autolla. Mutta me ollaan myös mukavuudenhaluisia ja meidän tapojemme orjia välillä.

Täydentääk sit kaupunkilaisten niin sanottu kvalitatiivinen data tällasta kylmää kvantitatiivista dataa? Ja hyödynnetäänkö tällaista nykyään tarpeeks? Sä nyt sanoit, että saa spämmiä kaupungille palautetta. Mut oliko sulla tähän jotain vielä?

Anton Katajainen: Joo. No se palaute on tosi hyvä. Erilaisist hankkeist saadaan kyselytuloksia, mitkä on tosi arvokkait. Esimerkiks just se, et minkä takia auto on valittu joukkoliikenteen sijaan. Et kumpaaki tietotyyppiä ehdottomasti hyödynnetään. Et ehkä se kylmempi kvantitatiivinen data on sitä perinteistä, mitä on ehkä kaikist eniten. Ja sit se laadullinen kvalitatiivinen, mitä sit kerätään just kyselyistä ja palautteista ehkä vähän enemmän.

Että suosittelen edelleen sitä palautepalvelua. Et liikenteen käyttäjän kokemus on tosi tärke. Et sielt saadaan esimerkiksi tietoo siitä, et jos joku valaistus on tosi pieles, et ei nää yöllä bussilla ajaa. Tai joku katos puuttuu, et on kastuttu, ku ollaan ootettu bussia. Sit taas mennäänki autol seuraaval kerral, ku oli ikävä kokemus.

Ylipäättään turvallisuus ja ja miellyttävyys julkises liikentees ja muissaki näis vaihtoehtois kulkuneuvoissa, ni se on ehkä se arvokkain tällanen laadullinen data, mitä me saadaan.

Jalmari Salaterä: Se kvalitatiivinen data, ni se heijastuu sitte siihen kvantitatiiviseen kylmään raakadataan.

Anton Katajainen: Kyllä. Molemmat tarvitaan. Tarttetaan lihaa luiden ympärille.

Jalmari Salaterä: Meil on jakso näköjään nyt purkissa. Mutta mul on ollu aina tapana kysyy viimesenä tämmönen tiukka kysymys. Ja säkin joudut siihen vastaamaan tai saat vastata, riippuen miten asian näet. Mutta kysymys on, miten kehittäisit Turun kestävää liikennettä, jos olisit päivän ajan Turun autoritaarinen johtaja?

Anton Katajainen: Joo. No jos miettii miellyttäviä kaupunkoja, mis on elämänsä aikana ollu, ne yleensä aina pyörii kävelyn ja pyöräilyn ympärillä. Siel on hyvin toimiva joukkoliikenne, mikä saattaa myös olla ilmanen, mikä on iso bonus. Ja siel ei oo autoja silleen tönimässä liikaa ihmisiä siellä kaikista ruuhkasimmilla alueilla.

Mun tässä tilanteessa, ni autoja ei päästettäs keskustatilaan, et se ois ainoastaan tällasten erityisryhmien kyydit ja joukkoliikenne. Autot kiertäs keskustaa, ja sit meil ois tosi paljon maanalasia parkkipaikkoja, mitä Turustaki hyvin löytyy, mut se käyttöaste vois olla suurempi.

Et jos on yhtään ajanu autoa keskustassa, etenköön ruuhka-aikaan, ni sen ymmärtää aika nopeesti, et tää ei oo kivaa kellekään. Se ei oo ajajalle kivaa. Se ei oo niille muille autoilijoille. Se ei oo kävelijöille, pyöräilijöille. Se ei oo kellekään kivaa. Auto ei kuulu tiheesti asutettuun ympäristöön, eli keskustaympäristöön käytännössä.

Joukkoliikenne pitäs olla toimivaa. Nyt me saadaan ratikka tänne, ni sillä pääsee kivasti ajamaan. Meil on hyvät kaupunkipyörät. Eli autot vähän keskustan laitamille. Ja täs ei kuitenkaan, mä oon ite ehkä vähän autoharrastaja, ni pitää mainita sen verran, että ei oo kuitenkaan tarkoitus sorsia autoja tai ajaa niitä ahdinkoon.

Meidän pitäs tavoitella sellast tilannetta, että oli mikä tahansa se liikennemuoto, ni keskustaan on kiva tulla. Sä voit sinne keskustan ulkopuolelle jättää auton, ja sit sä pääset siitä liittymään vaikka siihen ratikkaan. Eli se olis aivan sama aika, ehkä jopa nopeempi, ku olla ruuhkassa autolla. Jättää auto vähän keskustan ulkopuolelle ja jatkaa siit joukkoliikenteel tai pyöräl, millä ikinä.

Se ois mun johtajan tilanne, et kaikki voittaa, ja keskustas on kiva olla, ja siel ei oo liikaa moottoriajoneuvoja.

Jalmari Salaterä: Yksityisautoilija toivoo autotonta keskustaa. Mutta hyvin perusteltu.

Anton Katajainen: Kyllä.

Jalmari Salaterä: Jakso on näillä näppäimillä purkissa. Eli kiitos vierailusta, Anton.

Anton Katajainen: Kiitos paljon.

Jalmari Salaterä: Ja kiitos myös kuuntelijoille. Ensi kertaan.

[musiikkia]

Interreg
Baltic Sea Region



Co-funded by
the European Union



SMART GREEN MOBILITY

SUMPs for BSR