

Kokemukset ja vaikutukset

Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämisen valtionavustusta saaneista hankkeista kerätään ja nostetaan esiin kokemuksia, joista muut kunnat ja hankkeet voivat hyötyä ja oppia.

Vastuutaho, yhteyshenkilö	Espoon kaupunki Antti Savolainen, liikenneinsinööri PL 41, 02070 ESPOON KAUPUNKI 0438270136 antti.savolainen@espoo.fi
Hankkeen nimi	Älykkäät tiedonkeruutavat liikennesuunnittelun apuna – Case Espoon koulureitit
Mikä onnistui, mitkä tavoitteet toteutuivat?	Case 1:ssä (Älykkäät valaistusjärjestelmät) tavoitteet toteutuivat suunnitellusti ja hankkeessa saatiin tietoa siitä, kannattaako vastaavanlaisia suojatievalaistuksia hankkia lisää ja jos niitä hankitaan, mitä kannattaa ottaa huomioon. Hankkeen pohjalta osaamme arvioida nyt paremmin, millaisiin paikkoihin vastaavanlaisia valaistuksia kannattaa toteuttaa.
Arvio hankkeen vaikutuksista	Hankkeesta saatiin kokemuksia niin dronekuvauksen hyödyntämisestä ja mahdollisuuksista sekä myös C2 SmartLightin suojatievalaistuksen hyvistä ja huonoista puolista.
Mitä opittiin? Mitä kannattaisi tehdä toisin?	Case 1:stä opittiin se, että ihmiset eivät juuri käytä hyödykseen painonapista kirkastuvaa suojatievalaistusta. Painonapin sijaan tulee suosia liiketunnistimeen perustuvaa järjestelmää tai samaan aikaan muun katuvalaistuksen yhteydessä, jatkuvasti palavaa suojatievalaistusta. Liiketunnistimella toimiva suojatievalaistus voisi toimia paremmin kohteissa, joissa jalankulku- ja pyöräilyväylä ylittää ajoradan linjaosuudella eli kyseessä ei ole tien suuntainen jalankulku- ja pyöräilyväylä. Tällöin valaistuksen aktivoiva tunnistin voi sijaita riittävän etäällä suojatiestä, jotta valo syttyy ajoissa ja virheilmaisut vähenevät. Case 2:ssa selvisi, että dronekuvauksessa on oma hyötynsä ja potentiaalinsa, mutta koulureittien ja niiden muuttumisen tutkimiseksi pelkkä dronekuvaus ei riitä. Lasten ja aikuisen erottaminen toisistaan onnistuu vain hyvin matalalla kuvatusta aineistosta, mikä mahdollistaa havainnoinnin vain poikkileikkauksen osalta, mutta ei kulkureittien seuraamista. Ilmakuvauksen tukena seurattavilla lapsilla tulisi olla esimerkiksi GPS-paikannin.

Riippuen tutkimuksen kohteesta tulee dronekuvauksessa kiinnittää erityistä huomiota kuvausalueeseen- ja kulmaan. Jalankulkijoita tutkittaessa dronen maksimikorkeus on merkittävästi alhaisempi verrattuna tilanteeseen, jossa tutkitaan ajoneuvoliikennettä. Tavoitteenamme oli lisäksi tutkia liikennekäyttäytymistä yleisellä tasolla, mutta ajoneuvojen nopeuksia oli mahdotonta arvioida dronekuvauksista. Tässäkin tapauksessa oikealla kuvauskulmalla olisimme erottaneet esim. ajoneuvojen jarruvalot ja pystyneet mahdollisesti arvioimaan nopeuksia paremmin.