

Grenseløse data

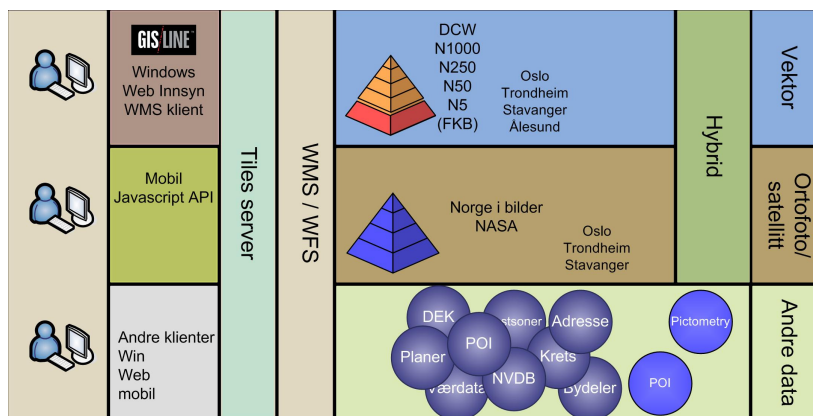
WebAtlas
 Rune Haddal
 Norkart AS
 Norge
 email: rh@norkart.no
 mobile: +47 99495359

Innlegget vil bli presentert ved hjelp av powepoint. Dette dokumentet er en tekstlig fremstilling av hovedpunktene i innlegget. I innlegget inngår det flere demoer for å underbygge og utdype de problemstillinger som reises i teksten.

Bakgrunn

WebAtlas er navnet på et produkt utviklet av Norkart siden høsten 2005 og ble etablert for å kunne tilby tilgang til oppdaterte kartdata og flyfoto over hele Norge. Tjenesten skulle også tilby dette med en homogen presentasjon over hele landet, i alle målestokker og på tvers av kartserier og kartkilder. Siden starten har WebAtlas blitt utviklet og utvidet til å også omfatte en rekke funksjoner, applikasjoner og et programmeringsgrensesnitt. I tillegg er dekningsområdet utvidet til å dekke hele verden via partnerskap med Microsoft og bruk av Microsoft Virtual Earth.

I 2008 vil WebAtlas levere 400 millioner kartoppslag! Innlegget bygger på erfaringene fra oppbyggingen og videreutviklingen av denne tjenesten samt noen av de områdene vi ser som viktige utvidelser.



Innlegget vil ha en demonstrasjon ved dette punktet for å illustrere og utdype dette.

Behovet

Bruk av kart og geografisk informasjon på internett, håndholdte terminaler og navigasjonutstyr er sterkt stigende. Brukere og utviklingsmiljøer skaper innovative løsninger og nyttiggjør data til brede områder som skaper forbedringer i hverdagen for mange av oss. Dette skaper også ny næringsutvikling innen kompetanseindustrien og er kanskje med på å forbedre strukturer og tankesett for lokalisering, transport, miljø etc.

Bruk av geografisk informasjon for slike formål stiller nye krav til innhold og kvalitet. De som tradisjonelt har spesifisert og finansiert teknisk kartlegging og innsamling av øvrig geografisk informasjon har gjort det ut fra et forvaltningsmessig ståsted. Som dataeiere og dataforvaltere er

vegsektoren en vesentlig leverandør av informasjon det knytter seg stor samfunnsmessig og kommersiell interesse til. I den sammenhengen finnes det en betalingsvilje blant de kommersielle aktørene. Dette bør og kan gi muligheter for en felles innsats for å forbedre kvaliteten.

Hvordan kan vi så bygge denne tjenesten videre til å dekke Norden, Europa og verden forøvrig. Hvordan kan vi skaffe til veie de datasett vi trenger og hvem skal holde disse à jour. Utfordringene er mange.

Foredraget tar for seg noen av de utfordringer det er å tilby denne type tjenester til et marked som har andre behov og drivkrefter enn forvaltning. Hvordan kan vi sikre at den kommersielle interesse og betalingsvillighet føres tilbake til felles innsats for innsamling og kvalitetskontroll av data. Hva ønsker det kommersielle markedet og hvilken retning beveger det seg i.

Kvalitet vs kvalitet

Som for så mye annet så er også WebAtlas avhengig av at kunder og potensielle kunder opplever og har tillitt til at dataene er av god nok kvalitet. Opplevd kvalitet er i neste omgang relatert til brukervennlighet og interesse. Dermed er betalingsvilligheten nært knyttet til kvalitet.

På forvaltnings- og produksjonssiden er det ikke vanskelig å være enige om at en har stort fokus på kvalitet. Gode rutiner og standarder fra bestillersiden og en profesjonell leverandørbransje sørger for dette. Fra Eiersiden er det dermed en forventning om at ens høykvalitetsdata som er produsert med en høy kostnad også bør kunne koste mer.

Hvorfor oppstår det da en dissens mellom kunder og dataeiere hvor kunden ikke opplever tilstrekkelig kvalitet til å utløse en økt betalingsvillighet? Min påstand er at en av de faktorene som spiller en vesentlig rolle er definisjonen kvalitet. Hvordan sikre denne når forvalteren/dataeieren tenker kvalitet som geometrisk nøyaktighet, koding i henhold til standarder og sluttbrukeren legger hastighet, fullstendighet og ajourhold til grunn for sin kvalitetsforståelse.

Innlegget vil ha en demonstrasjon ved dette punktet for å illustrere og utdype dette.

Verden er flat (innhold)

Som tilbydere av karttjenester blir en alltid konfrontert med ønsker og behov hos kunder for kart over et "annet sted" eller ett annet tema. Administrative inndelinger som kommuner, fylker eller land er uforståelig i vår del av verden hvor bevegelsesfrihet er sterkt forankret. Problemstillinger som ulike forvaltningsmessige strukturer mellom fagetater, ulik politikk på spredning av data, ulik pris etc. er vanskelig å forholde seg til. I denne konteksten kan vi gjerne si at brukerne opplever verden som flat eller i det minste ønsker at den var nettopp det.

Hvem skal definere hvilke data som skal samles inn og hvordan? Kan vi være med lydhøre overfor andre behov enn de rent forvaltningsmessige? Prinsipielt så synes jeg det er trist å registrere at det har utviklet seg slik at flere miljøer vedlikeholder en vegnettstruktur over Norge og som driver separate datainnsamling og forbedringsaktiviteter. Disse ressursene ville ha større økonomisk og samfunnsmessig utbytte av å flytte fokuset fra å utvikle den beste råvaren frem til å fokusere ensidig på videreutvikling og bredere anvendelser. Et par spørsmål som da dukker opp er: Kan vi nyttiggjøre oss datainnsamling fra andre metoder en de vi tradisjonelt benytter for å fange opp dette? Kan forvalteren/ dataeieren utvide sin innsamling og bearbeiding til også å dekke disse nye bruksområdene?

Innlegget vil ha en demonstrasjon ved dette punktet for å illustrere og utdype dette. Ruteplanlegger beriket med tilleggsinformasjon og men redusert kartfokus.

Geografisk indeksering av informasjon

Når fasinasjonen over å kunne se på detaljerte og oppdaterte kartdata og flyfoto avtar så oppstår gjerne behovet for å kunne utnytte dette til noe. Rubrikkannonseportaler www.finn.no og katalogtjenester www.1881.no har vært tidlig ute med å integrere bruk av kart og geografisk informasjon og har vært gode på å bygge geografiske referanser på sine data. De gjør dette fordi de er bevisste på at geografisk informasjon ikke alltid betyr kart og at geografi er en svært kraftig og lite utnyttet søke og indekseringsmetode.

Det åpenbare spørsmålet er da om dette løses ved å kunne koordinatfeste informasjon? Svaret er at det kun er en begynnelse. Det å kunne koordinatfeste området Sør-Norge er av liten verdi alene, her trenger vi å låne ideer fra søkemotorindustrien og berike informasjonen med annen relevant informasjon som gjør opplysningen mer anvendbar.

Google er kjent som en sterk innovatør på dette området og jobber også med transportplanlegging igjennom sin transit løsning. Formålet med denne er å kunne gi publikum eksakt og riktig informasjon på alternative transportmetoder mellom ulike lokasjoner. I dette inngår altså søk på ruteinformasjon i mellom mange transportselskaper, korteste vei beregninger med bil/ sykkel/ til fots og med aggregert informasjon eller sanntidsinformasjon om forsinkelser, trafikkinformasjon etc.

For å kunne utvikle denne tjenesten og andre trenger vi blant annet en geografisk indeksering av informasjon og berikning av denne med informasjon om sammenhenger med andre elementer.

Innlegget vil ha en demonstrasjon ved dette punktet for å illustrere og utdype dette. Veglenkeinformasjon med busstopp, områder etc..

Et gryende miljøfokus setter ennå større krav til kart og veginformasjon og gir oss nok en anledning til å understreke at geografisk informasjon teknologi er et utgangspunkt for miljøvern.

Visjon

Vi er opptatte av å utvikle nye områder for anvendelse av geografisk informasjon sammen med våre kunder og for å tilgjengeliggjøre all den informasjon som kan være av nytte og interesse. Vi ønsker oss en situasjon der vegdata er:

- Homogene
- Tilgjengelige
- Oppdaterte

Dette vil skape rom for innovasjon, vil gi miljøgevinst og vil gi økonomi inn i hele verdikjeden til kontinuerlige oppdateringer/ forbedringer og utvidet FoU innsats.