

MATKAKERTOMUS PARIISISTA

Kaupunginjohtaja oikeutti allekirjoittaneen osallistumaan Pariisissa pidettyyn liikenteen ohjausta käsittelevään kansainväliseen kongressiin 14. - 18.4.1980.

Kongressin järjestäjänä toimi ATEC (Association pour le développement des techniques de transport d'environnement et de circulation), 1901 perustettu järjestö, jonka tavoitteena on edistää henkilö- ja tavaraliikennejärjestelmien kehitystyötä sekä liikenneympäristön parantamista. ATEC julkaisee myös korkeatasoista liikennealan julkaisua TEC (Transport, Environnement, Circulation).

Kongressiin osallistui kaikkiaan noin 300 henkilöä 25 maasta eri puolilta maailmaa. Pohjoismaista oli mukana Ruotsista puolisen tusinaa henkilöä, Norjasta muutama ja allekirjoittanut ainoana Suomesta.

Kongressi kesti viisi päivää. Ohjelmassa oli lukuisia esitelmiä liikenteen ohjauksen ongelmista, pienryhmätyöskentelyä seminaarien muodossa sekä tutustumiskäyntejä liikenteen ohjauskeskuksiin. Näistä mainittakoon mm.

- Pariisin liikenteenohjauskeskus (Ile de la Cite)
- Pariisin tuleva liikennevalojen ohjauskeskus (Ile de la Cite)
- Pariisin kehätien eteläosan liikenteen ohjauskeskus (Boulevard peripherique)
- Pariisin ja le Bourgetin välisen moottoritien liikenteen ohjauskeskus (Autoroute du Nord, St Dennis)

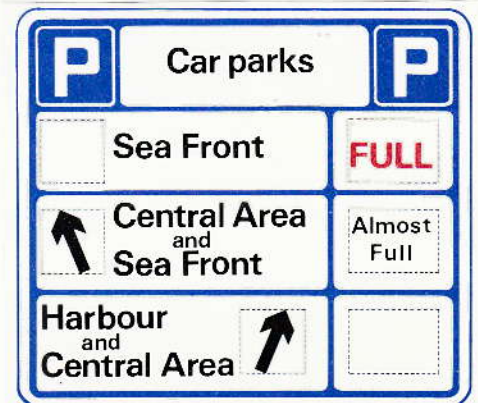
Kongressin viimeisenä päivänä oli ohjelmassa vierailu Strassbourgin kaupunkiin. Täällä tutustuttiin uuteen tietokoneohjattuun liikennevalojärjestelmään sekä linja-autojen paikantamis- ja ohjausjärjestelmään. Lisäksi vierailtiin molempien järjestelmien ohjauskeskuksissa.

Matka onnistui hyvin ja antoi paljon ajattelemisen aihetta. Näitä ajatuksia olen poiminut tähän matkakertomukseen. Lisäksi mahdollisuuksien mukaan olen yrittänyt tarkastella asiaa myös Helsingin horisontista - miten ajatuksia voitaisiin täällä käyttää hyödyksi.

Valo-ohjelmien säätö

Valo-ohjelmien säätö voi tapahtua joko tietokoneessa tai paikallisesti risteyskojeissa. Varsinkin viime vuosina "älykkäiden" mikroprosessiohjattujen risteyskojeiden tullessa markkinoille ovat paikalliset valo-ohjelmien säädöt yleistymässä. Niiden etuna on suurempi joustavuus sekä tarpeettoman tiedonsiirron väheneminen tietokoneen ja risteyskojeen väliltä. Ohjaus tulee siten yksinkertaisemmaksi ja toimintavarmemmaksi.

Helsingissä ohjelmansäädöt (6 risteyksessä) on toistaiseksi toteutettu tietokoneessa. Kuluvaan syksyn aikana tulevat käyttöön kuitenkin ensimmäiset risteyskojeet, jossa paikalliset ohjelmansäädöt ovat mahdollisia. Tämä merkinnee edistysaskelta valo-ohjauksen kehittämisessä Helsingissä paitsi liikenteen sujuvuuden myös kustannusten säästön suhteen, sillä tietokoneessa toteutetun ohjelmansäädön kustannukset ovat saattaneet ylittää koko risteyskojeen hankintakustannukset.



Esimerkki reitti- ja pysäköintilaitosten ohjauksen opastustauluista

Muu liikenteen ohjaus

Tietokoneohjattuihin liikennevalojärjestelmiin liittyy yleensä seuraavia ominaisuuksia.

- Joukkoliikenteen etuisuudet
Toteutetaan risteyksittäin paikallisilla valo-ohjelman säädöillä (Helsingissä toteutettu 4 risteyksessä raitiovaunujen etuisuudet)
- Hälytysajoneuvojen vihreät aallot
Varmistetaan palo- ja sairausautoille esteetön kulku yhden tai useamman liittymän läpi. (Helsingissä harkittu toteutusta Erottajan paloaseman ympäristössä).

Tästä huolimatta seuraavassa on joitakin subjektiivisia mietteitä Pariisin liikenteestä ja liikennevaloista. Ehkä ne antavat ajattelemisen aihetta sikäli, että Pariisissa käytetyt ratkaisut ovat siellä toimivia, vaikka ne meistä tuntuisivat kuinka erikoisilta.



Pariisin katuverkko on varsin omalaatuinen. Ensinnäkin noin 45 % kaduista on yksisuuntaisia. Toiseksi kadut ovat voimakkaasti jäsenöityneet - suurimmilla bulevardeilla on 6 - 10 kaistaa kun taas pikkukaduilta tuskin kaksi autoa mahtuu kohtaamaan toisensa.

Tästä huolimatta näitä pikkukatuja käytetään ruuhka-aikoina läpiajoreitteinä - syynä yksinkertaisesti se, että liikenne pääkaduilla soluu mateluvauhtia.



Pääkatujen risteykset ovat hyvin laajoja ja monihaaraisia. Kolmen kadun risteyksiä on paljon eivätkä neljänkään kadun risteykset ole harvinaisia. Tulohaaroja ei kuitenkaan katujen yksisuuntaisuuden takia ole kovin montaa. Tästä syystä risteykset eivät välttämättä ole liikenteellisesti monimutkaisia.



Liikennevaloristeyksen sisäinen pysähdysviiva - huomaa pienellä korokkeella oleva valopylväs opastimieen



Liikenneympäristö on selkeä. Liikennemerkkejä on vähän. Suojatiet on merkitty nastoilla tai joskus seebramaalauksin. Pysäköintimerkit on kiinnitetty talojen seiniin lyhyin ulokkein kuten meilläkin on viime vuosina ryhdytty tekemään. Suuremmissakaan risteyksissä ei kiellettyä ajosuuntamerkkiä ja liikennevaloja lukuunottamatta ole enempää liikenteen ohjausta - ei välttämättä edes ajoratamerkin-
töjä ja silti kaikki osaavat toimia oikein.