



Ræsipunktakerfi neyðabíla - Úttekt á ræsipunktakerfi neyðarbíla höfuðborgarsvæðisins. Davíð Guðbergsson og Herdís Birna Hjaltalín. VSÓ ráðgjöf ehf. – nóvember 2022.

Ágrip skýrsluhöfundar:

Á höfuðborgarsvæðinu er notast við forgangskerfi til að gefa neyðarakstri forgang í gegnum ljósastýrð gatnamót. Fjöldi umferðarljósa sem tengd eru við neyðarbílakerfið er 53 talsins af 209 ljósastýrðum gatnamótum á höfuðborgarsvæðinu sumar 2022. Forgangskerfið virkar þannig að neyðarbílar hafa um borð tölvubúnað sem gefur frá sér GPS staðsetningu bílsins og þegar bíllinn keyrir fram hjá ræsipunkti með forgangsljósin á, þá sendir tölvubúnaðurinn merki í miðstýrða tölvu sem skipar næstu umferðaljósum að setja af stað neyðarforrit sem gefur grænt ljós á þá stefnu sem bíllinn keyrir.

Kerfið var tekið í notkun árið 2016 og hefur reynsla rekstraraðila heilt yfir verið jákvæð og telja þeir að kerfið virki vel en þó séu tækifæri til að gera það enn betra. Talið er að kerfið hafi aukið öryggi en að helstu gallarnir séu að skekkja geti verið í GPS hnitum ræsipunkta, eða að neyðarbílar skrá sig ekki út af gatnamótum sem gerir það að verkum að neyðarkerfið er í gangi í allt að 3 mínútur áður en venjulegt kerfi tekur aftur við, með óþarfa neikvæðum áhrifum á almenna umferð.

Við kortlagningu ræsipunktana sést að flest ljósastýrð gatnamót sem tengd eru kerfinu eru staðsett í Reykjavík og þá helst á stofnbrautum eins og Bústaðavegi og Miklubraut. Helstu stofnbrautir sem ekki eru tengd kerfinu eru Sæbraut, Suðurlandsbraut, Hringbraut, Breiðhóltsbraut og Nýbílavegur.

Tekin var saman tölfræði um tvö gatnamót, Snorrabraut - Eiríksgötu og Snorrabraut –Gömlu Hringbraut, um hversu oft kerfið fer í gang og um neyðarbíla sem fara þar í gegn. Á tímabilinu 1. apríl – 14. júní 2022 hafði kerfið verið ræst 270-285 sinnum á hvorum gatnamótum, það er 3,5-3,8 sinnum á dag að meðaltali. Mest var kerfið ræst 10 sinnum á einum degi. Kerfið var að meðaltali í gangi í 62-63 sekúndur þegar það var ræst – fór sjaldan nálægt hámarkstíma sem skilgreindur er (3 mín). Heilt yfir má því segja að kerfið sé mikið notað, bílar ræsi sig inn og út úr kerfinu innan skilgreindra tímamarka og hafi því ekki teljandi neikvæð áhrif á almenna umferð.

Annar hluti þessarar rannsóknar var að setja ræsipunktana, sem eru hnit á fremur hráu formi með lýsingar sem krefjast sérþekkingar, yfir á notendavænna myndrænt form. Vonast er til að framsetning sem sett var fram fyrir gatnamótin tvö við Snorrabraut geti nýst SHS til dæmis við gerð vefsjár fyrir utanumhald kerfisins í heild. Jafnframt er lagt til að gerð verði sérstök úttekt á viðbragðstímum og hún sett í samhengi við upptöku ræsipunktakerfisins, en síðasta slíka úttekt notast við gögn frá 2016, sama ár og kerfið var tekið upp.

Verkefni þetta er unnið af Davíð Guðbergssyni og Herdís Birnu Hjaltalín hjá VSÓ Ráðgjöf fyrir Slökkvilið Höfuðborgarsvæðisins (SHS), Umhverfis- og Skipulagssvið Reykjavíkurborgar og Rannsóknasjóður Vegagerðarinnar.