

Utfärdad: 19.2.2024	Träder i kraft: 20.2.2024	Giltighetstid: Tills vidare
------------------------	------------------------------	--------------------------------

Anvisningen grundar sig på följande lagstiftning:

- Lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018) 2 §
- Lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) 11 § och 109 §
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG av den 29 april 2004 om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet
- Lagen om transportservice (320/2017) 136 § och 137 §

Anvisning om säkerhetsförfaranden i vägtunnlar

Innehåll

1	Inledning.....	3
2	Lagstiftning, föreskrifter och anvisningar	5
3	Definitioner.....	6
4	Aktörer som ansvarar för säkerheten i vägtunnlar	7
4.1	Vägtunnelns administrativa myndighet	7
4.2	Väghållare	8
4.3	Vägtunnelhållare.....	8
4.4	Vägtunnelns säkerhetsansvariga.....	9
4.5	Leverantör av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster.....	10
4.6	Kontrollenhet för vägtunneln	11
5	Åtgärder före byggandet av vägtunneln och godkännandet av vägtunneln	11
5.1	Säkerhetsdokumentation som ska godkännas innan vägtunneln byggs	13
5.2	Godkännande av vägtunneln för trafik	14
6	Ändringar som gäller strukturer, utrustning och drift i en vägtunnel som är i drift	16
7	Stängning av vägtunneln och återupptagande av driften av tunneln.....	18
8	Riskbedömning och riskanalys.....	18
9	Åtgärder i anknytning till driften av vägtunneln	19
9.1	Säkerställande av drifts- och räddningspersonalens kompetens	19
9.2	Arbeten som utförs i vägtunneln	20
9.3	Hantering av olyckor och störningar	21
9.4	Information till vägtrafikanter.....	21
9.5	Omkörning med tungt fordon i vägtunneln	22
10	Regelbundna kontroller och övningar	23
10.1	Regelbundna inspektioner.....	23
10.2	Övriga kontroller	24
10.3	Övningar	24

11	Rapportering av tillbud och olyckor	24
11.1	Rapportering av tillbud och olyckor	24
11.2	Sammanfattningsrapport	25
12	Transport av farliga ämnen i vägtunnlarna	25
13	Undantag från säkerhetskraven	26
13.1	Begäran om undantag	26
13.2	Ansökan om undantag	27
13.3	Kompensering av säkerhetsundantag	27
14	Tillsyn	27

1 Inledning

Anvisningen gäller de *administrativa förfarandena* för Finlands vägtunnlar och tunnlar som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG av den 29 april 2004 om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet, nedan *EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv*. Det centrala innehållet i anvisningen är tillämpningen av administrativa förfaranden på alla över 100 meter långa landsvägstunnlar i Finland. Anvisningen kan också tillämpas på tunnlar i städernas gatunät, om detta behövs.

Enligt EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv får medlemsstaterna fastställa strängare krav än direktivet, om de inte strider mot direktivets krav.

Anvisningen grundar sig på EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv, Finlands lagstiftning och lagberedningshandlingar samt på de myndighetspraxis som råder i Finland. I Finland har man ända sedan Vägförvaltningens anvisningar från 2007 *Föreskrifter och anvisningar om administration och säkerhet i vägtunnlar* (16046/2007/30/1) följt praxis enligt vilken alla landsvägstunnlar godkänns för drift och under driften underhålls enligt praxis i EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv. Anvisningen motsvarar till stora delar säkerhetskraven som följts i Finland enligt Trafikverkets anvisningar *Föreskrifter och anvisningar om administration och säkerhet i vägtunnlar 14/2014* samt *Föreskrifter och anvisningar om administration och säkerhet i vägtunnlar 33/2016*. Dessutom innehåller Trafikledsverkets anvisningar motsvarande och kompletterande säkerhetsanvisningar för vägtunnlar som grundar sig på direktivet och som följs i Finland.

Syftet med anvisningen är att uppdatera anvisningen *Föreskrifter och anvisningar om administration och säkerhet i vägtunnlar*, Trafikverkets anvisningar 33/2016, så att den motsvarar de nya organisationerna och den allmänna praxis som följs i Finland. Syftet med anvisningen är att fungera som ett redskap för dem som ansvarar för säkerheten i Finlands vägtunnlar. I anvisningarna preciseras de administrativa förfaringssätten enligt EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv och praxis som följs i Finland samt rollerna och uppgifterna för de aktörer som ansvarar för säkerheten i vägtunnlarna.

Det har ansetts vara nödvändigt att utfärda anvisningen vid Transport- och kommunikationsverket för att meddela den tekniska föreskriften, det vill säga föreskriften om tekniska krav kopplade till säkerheten i vägtunnlar, nedan *vägtunnelföreskriften*. Enligt 2 § 1 mom. 1 punkten i lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018) har verket till uppgift att bland annat främja trafiksäkerheten. Myndigheten kan inom området för sin lagstadgade uppgift ge anvisningar utan särskild fullmakt. Av denna anledning har anvisningen bedömts vara nödvändig för Finlands förfaranden trots att även direktivet kan bli direkt tillämpligt i den administrativa verksamheten.

Andra anvisningar, föreskrifter och författningar som hänför sig till ärendet

Transport- och kommunikationsverket Traficom meddelar vid sidan av anvisningen föreskriften om tekniska krav som är kopplade till säkerheten i vägtunnlar TRAFICOM/435710/03.04.03.00/2019. Denna anvisning innehåller hänvisningar till Transport- och kommunikationsverkets tekniska vägtunnelföreskrift. Syftet är att anvisningen ska tillämpas parallellt med vägtunnelföreskriften och dess motiveringspromemoria.

Säkerheten i vägtunnlarna är en helhet som påverkas av flera olika faktorer. Myndighetssamarbetet både inom transportsektorn och med räddningsmyndigheterna och andra myndigheter spelar en viktig roll. Samarbetet tryggar den övergripande säkerheten i vägtunnlarna.

Anvisningen innehåller också behövliga laghänvisningar till annan lagstiftning som

gäller säkerheten i tunnlar. I anvisningen hänvisas dessutom till andra myndighetsanvisningar som hänför sig till ärendet.

2 Lagstiftning, föreskrifter och anvisningar

Säkerhetsförfarandena i Finlands vägtunnlar och rollerna för dem som ansvarar för säkerheten i vägtunnlarna grundar sig på lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005), nedan *landsvägslagen*, EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv och lagen om transportservice (320/2007).

Den *administrativa myndighet* som avses i artikel 4 i EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv har i Finland varit Transport- och kommunikationsverket sedan 2019. Rollen för den administrativa myndigheten fastställs i 11 § 3 mom. i *landsvägslagen*. Förvaltningsmyndigheten ska övervaka vägtunnlarna på landsvägarna.¹

I Finland ansvarar närings-, trafik- och miljöcentralerna (NTM-centralerna) på samma sätt som i dag för administrationen av vägtunnlarna.² NTM-centralerna ansvarar för skötseln av väghållningsuppgifterna inom sitt område enligt Trafikledsverkets instruktioner.³ Med väghållning avses planering, byggande, underhåll och trafikledning av landsvägar samt produktion av information och underhåll som hänför sig till dessa uppgifter.⁴ Vägtunnlarna är en del av Finlands landsvägsinfrastruktur.

Livscykelprojekt administreras även i fortsättningen av vägbolag. Administrationen av vägtunnlar baserar sig i livscykelprojekt på ett avtal mellan vägbolaget och Trafikledsverket om finansieringen och planeringen samt byggandet och underhållet av vägen.⁵

Statsbolaget *Fintraffic Väg Ab* ansvarar för närvarande för vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna i Finlands vägtunnlar. Enligt 137 § 1 mom. i lagen om transportservice sörjer leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster för övervakningen av trafiksituationen på trafikleder (*lägesbilden av trafiken*) samt för anmälnings- och informationstjänsten i händelse av olyckor, farosituationer och situationer som påverkar smidigheten i trafiken. Enligt 137 § 2 mom. i samma lag sköter leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster dessutom i enlighet med Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter sådan reglering av trafiken som är nödvändig för att farosituationer och olyckor ska kunna förebyggas och smidigheten i trafiken säkerställas.

Enligt 109 § 3 mom. i *landsvägslagen* meddelar Transport- och kommunikationsverket behövliga föreskrifter om landsvägstunnlar och de säkerhetsförfaranden och tekniska säkerhetskrav som avses i EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv och om de avsedda förfaranden och krav som vägsäkerhetsdirektivet förutsätter.

Transport- och kommunikationsverket Traficom meddelar vid sidan av den här anvisningen föreskriften om tekniska krav som är kopplade till säkerheten i vägtunnlar, nedan *vägtunnelföreskriften* (TRAFICOM/435710/03.04.03.00/2019). Denna anvisning innehåller hänvisningar till Transport- och kommunikationsverkets tekniska vägtunnelföreskrift. Syftet är att anvisningen ska läsas och tillämpas parallellt med vägtunnelföreskriften och dess motiveringspromemoria.

¹Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om inrättande av Transport- och kommunikationsverket, ändring av lagen om Trafikverket och till vissa lagar som har samband med dem RP 61/2018 rd.

²Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om inrättande av Transport- och kommunikationsverket, ändring av lagen om Trafikverket och till vissa lagar som har samband med dem RP 61/2018 rd.

³Lagen om trafiksystem och landsvägar 11 § 2 mom.

⁴Lagen om trafiksystem och landsvägar 3 § 1 mom. 2 punkten.

⁵Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om inrättande av Transport- och kommunikationsverket, ändring av lagen om Trafikverket och till vissa lagar som har samband med dem RP 61/2018 rd.

Trafikledsverket fungerar som väghållare.⁶ Trafikledsverket ger i sin anvisningsförteckning närmare tekniska anvisningar och säkerhetsanvisningar i anknytning till vägtunnelarnas utrustning och säkerhet.⁷

3 Definitioner

Säkerhetsförfaranden är de administrativa förfarandena med vilka man sörjer för processen och praxisen för tunnelns säkerhet. Administrativa förfaranden är bland annat idrifttagning och stängningar av tunnlar, godkännande av säkerhetsnivån, upprättande av säkerhetsdokumentation samt periodiska inspektioner som avses i EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv.

Med *aktörer som ansvarar för säkerheten* avses i denna anvisning den administrativa myndigheten för Finlands vägtunnlar, väghållaren, vägtunnelhållaren, säkerhetsansvariga, leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster och kontrollenheten.

Som *vägtunnelhållare* för Finlands vägtunnlar fungerar i huvudsak NTM-centralerna och i livscykelprojekt vägbolagen.⁸ Städerna fungerar som vägtunnelhållare för vägtunnlarna i städernas gatunät. Tunnelhållaren har det övergripande ansvaret för vägtunneln. Den administrativa myndigheten för vägtunnlarna utser tunnelhållaren och godkänner den säkerhetsansvariga som vägtunnelhållaren föreslår för varje vägtunnel. Som tunnelhållare definieras den aktör som ansvarar för livscykels olika skeden i den aktuella vägtunneln. När en vägtunnel är i trafik ansvarar tunnelhållaren för tunnelns trafikbarhet och är i praktiken den aktör som har rätt att företräda väghållaren. Tunnelhållaren kan bytas ut under tunnelns livscykel.

Vägtunnelns säkerhetsansvariga är en aktör som är oberoende av den tunnelspecifika vägtunnelhållaren. Tjänsteinnehavare vid NTM-centralerna eller aktörer utsedda av vägbolagen för livscykelprojektens del verkar som säkerhetsansvariga i Finland.⁹

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna ansvarar för verksamhet i anknytning till styrning, administration och uppföljning av vägtrafiken. I EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv används uttrycket *kontrollcentral (control centre)*. I Finland sköts motsvarande uppgifter av erbjudaren av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna, som för närvarande är statsbolaget Fintraffic Väg Ab. Tjänsteleverantören för vägtrafikstyrning och vägtrafikledningstjänsterna ansvarar för verksamheten vid *vägfrikstyrnings- och vägfrikledningstjänsterna*. För vägfrikstyrnings- och vägfrikledningstjänsterna används även termen *vägfrikcentral*.

Vägtunnelns kontrollenhet kontrollerar vägtunnlarna regelbundet. I Finland har de periodiska inspektionerna enligt etablerad praxis hört Trafikledsverkets uppgifter. Trafikledsverket sammankallar kontrollenheten för varje inspektion. Trafikledsverket verkar som ordförande för kontrollenheten.¹⁰

För vägtunnlar används termerna vägtunnlar och tunnlar.

I anvisningen används på överensstämmande sätt även definitioner enligt Transport- och kommunikationsverkets vägtunnelföreskrift.

⁶Lagen om trafiksystem och landsvägar 3 § 1 mom. 5 punkten.

⁷https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/OL/tieohjeet_1.6.2023.pdf.

⁸I EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv föreskrivs om tunnelhållarens roll i artikel 5.

⁹I EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv föreskrivs om den säkerhetsansvarigas roll i artikel 6.

¹⁰I EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv föreskrivs om kontrollenhetens roll i artikel 7.

4 Aktörer som ansvarar för säkerheten i vägtunnlar

I anvisningen används termen *aktörer som ansvarar för säkerheten i vägtunnlar*, eftersom *myndighetsroller* skulle hänvisa till exempel i fråga om tunnelhållare endast till NTM-centralernas tjänsteinnehavare och den administrativa myndigheten. På den terminologiska nivån beaktas på så sätt även till exempel vägbolagen och Fintraffic Väg Ab som privata aktörer.

Arbetsgruppen för tunnelaktörernas ansvar och roller vid Trafikledsverket, Traficom, NTM-centralerna och Fintraffic Väg Ab preciserar de olika aktörernas ansvar beträffande de praktiska detaljerna. Arbetsgruppens arbete pågår fortfarande när denna anvisning skrivs.

4.1 Vägtunnelns administrativa myndighet

Enligt 11 § 3 mom. i landsvägslagen är Transport- och kommunikationsverket är den *administrativa myndighet* som avses i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet. Transport- och kommunikationsverket utser den person som sköter uppgifterna.

Den administrativa myndigheten säkerställer att kraven i anknytning till vägtunnelnarnas säkerhet uppfylls.

Den administrativa myndighetens uppgifter har inte ändrats jämfört med den tidigare anvisningen eller hur man har agerat i Finland efter att EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv utfärdats.

Den administrativa myndigheten tar vägtunnelnarna i drift på förslag av tunnelhållaren. Kravet gäller nya tunnlar och tunnlar som har varit stängda på grund av reparationsarbeten eller att säkerhetsnivån äventyrats.

Den administrativa myndigheten godkänner säkerhetsdokumentationen för tunneln i de olika skedena av tunnelns livscykel.

Den administrativa myndigheten utser tunnelhållaren och godkänner den säkerhetsansvariga som vägtunnelhållaren föreslår för varje vägtunnel.

Den administrativa myndigheten säkerställer att

- 1) tunnlar testas och inspekteras regelbundet
- 2) säkerhetskrav utarbetas för tunnlar¹¹
- 3) Planer för organisation och drift utarbetas för utbildningen av räddningspersonalen¹²
- 4) förfaranden för omedelbar stängning av tunneln i nödsituationer har fastställts och
- 5) nödvändiga åtgärder för att minska risker har tagits i bruk.¹³

¹¹Säkerhetskraven beskrivs i säkerhetsdokumentationen. Den administrativa myndigheten godkänner säkerhetsdokumentationen för planerings- och idrifttagningsfasen. Dessutom godkänner den administrativa myndigheten den uppdaterade säkerhetsdokumentationen för en befintlig tunnel om det sker betydande förändringar i säkerhetsnivån.

¹²Den administrativa myndigheten ska säkerställa att planer för organisation och drift utarbetas för utbildningen av räddningspersonalen. Detta gäller även beredskapsplanerna.

¹³Den administrativa myndigheten ska säkerställa att behövliga åtgärder för att minska risker har tagits i bruk. De behövliga åtgärderna ska vara tunnelspecifika och beakta vägtunnelns egenskaper och trafiken.

Den administrativa myndigheten övervakar att de uppgifter nedan som ålagts vägtunnelhållaren, den säkerhetsansvariga och kontrollenheten fullgörs. Den administrativa myndigheten kan begränsa användningen av tunneln eller skjuta upp idrifttagningen av den tills de ålagda uppgifterna har blivit fullgjorda.

Ändringar i den administrativa myndighetens och kontaktmyndighetens namn ska meddelas till Europeiska kommissionen inom tre månader från det att uppgifterna ändrats.

4.2 Väghållare

I Finland verkar Trafikledsverket som väghållare för landsvägsnätet. Trafikledsverket ansvarar i egenskap av väghållare för planering, byggande, underhåll och trafikledning av vägtunnlar samt för produktion av information och underhåll som hänför sig till dessa uppgifter.¹⁴ Trafikledsverket sköter de ovan nämnda uppgifterna tillsammans med de regionala NTM-centralerna.

Trafikledsverket har också en styrande roll och ger närmare anvisningar om planering, byggande och underhåll av vägtunnlar.

Trafikledsverket ansvarar i sin roll som väghållare även för utkontraktering av uppgifter i anknytning till väghållningen.

4.3 Vägtunnelhållare

I Finland verkar huvudsakligen NTM-centralerna och i livscykelprojekt vägbolagen som *vägtunnelhållare*. Vägtunnlar som planeras, byggs eller är i drift ska ha en tunnelhållare som ansvarar för tunneln. Tunnelhållaren har det övergripande ansvaret för vägtunneln.

Den administrativa myndigheten utser tunnelhållaren och godkänner den säkerhetsansvariga som vägtunnelhållaren föreslår för varje vägtunnel. Som tunnelhållare definieras den aktör som ansvarar för vägtunneln i varje skede av vägtunnelns livscykel. När en tunnel är i trafik ansvarar tunnelhållaren för tunnelns trafikbarhet och är i praktiken den aktör som har rätt att företräda väghållaren. Tunnelhållaren kan bytas ut under tunnelns livscykel. Det är väsentligt att tunnelhållaren har en faktisk möjlighet att sköta tunnelhållarens uppgifter i varje skede.

Tunnelhållarens uppgifter har inte ändrats i anvisningen eller vägtunnelföreskriften jämfört med den tidigare anvisningen *Föreskrifter och anvisningar om administration och säkerhet i vägtunnlar 33/2016*.¹⁵

Uppgifter om tunnelhållaren ska ges till den administrativa myndigheten. Den som inleder ett vägtunnelprojekt ska underrätta den administrativa myndigheten om projektet och dess ansvarsinstans. Den organisation som ansvarar för tunnelhållarens uppgifter ska utse en kontaktperson genom vilken tunnelhållarens uppgifter sköts.

¹⁴Lagen om trafiksystem och landsvägar 11 § 1 mom. och 3 § 1 mom. 2 och 5 punkten.

¹⁵Vissa punkter har förtydligats genom precisering av anvisningen och vägtunnelföreskriften. Man har strävat efter att förtydliga definitionen av den aktör som definieras som tunnelhållare utifrån de problem som upptäckts.

Tunnelhållaren ska

- 1) utarbeta och upprätthålla säkerhetsdokumentationen för tunneln
- 2) utarbeta och upprätthålla planer för tunnelns organisation och drift
- 3) utarbeta och vid behov granska förfarandena för omedelbar stängning av tunneln i nödsituationer och
- 4) sörja för och ansvara för räddningsövningar som ordnas i samarbete med det lokala räddningsverket.

Enligt punkt 3 ovan ska tunnelhållaren vid behov granska förfarandena för omedelbar stängning av tunneln i nödsituationer. Granskningen görs alltid om det under olika störningar upptäcks problem med de på förhand utarbetade planerna för drift, till exempel om det uppstår tillbud när man agerar i enlighet med anvisningarna. I praktiken innebär detta att en plan som utarbetats en gång inte nödvändigtvis fungerar i praktiken och att tunnelhållaren ska ha beredskap att vid behov ändra planerna.

Tunnelhållaren ska rapportera olyckor och allvarliga tillbud som sker i den vägtunnel tunnelhållaren sköter. Tunnelhållaren ska lämna in rapporter till den säkerhetsansvariga för den aktuella vägtunneln, till den administrativa myndigheten och vid behov till räddningsverket inom en månad från det att tunnelhållaren fått information om ett allvarligt tillbud.

I punkt 11 i denna anvisning ges närmare instruktioner om rapportering av tillbud och olyckor.

Tunnelhållaren ska sammanställa en sammanfattande rapport vartannat år för EU-rapportering om vägtunnlar i TEN-T-nätet som är längre än 500 meter och som tunnelhållaren sköter. Närmare instruktioner om den sammanfattande rapporten ges i punkt 11.2 i denna anvisning.

Tunnelhållaren ansvarar för att säkerhetsdokumentationen för tunneln är aktuell i planeringsfasen, i idrifttagningsfasen och i drift. Närmare instruktioner om utarbetande av säkerhetsdokumentation för tunneln ges i punkterna 5 och 6 i denna anvisning. Närmare bestämmelser om innehållet i säkerhetsdokumentationen finns i punkt 6 Säkerhetsdokument i vägtunnelföreskriften.

4.4 Den säkerhetsansvariga för vägtunneln

I EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv används termen säkerhetssamordnare, men i Finland har man använt den etablerade termen *säkerhetsansvarig*.

I denna anvisning har det inte gjorts några ändringar i den säkerhetsansvarigas uppgifter jämfört med den tidigare anvisningen. I anvisningen preciseras endast vissa punkter som hänför sig till den säkerhetsansvarigas uppgift.

Tunnelhållaren ska utse en (1) säkerhetsansvarig för vägtunneln. Den administrativa myndigheten ska godkänna den säkerhetsansvariga innan han eller hon utses.

Tunnelhållaren ska godkänna den säkerhetsansvariga hos den administrativa myndigheten innan den säkerhetsansvariga utses. Detta innebär att tunnelhållaren lämnar uppgifter om den säkerhetsansvariga som tunnelhållaren väljer till den administrativa myndigheten. Den administrativa myndigheten får vägra att godkänna den föreslagna säkerhetsansvariga om den säkerhetsansvariga inte har tillräcklig kompetens om vägtunnlarnas säkerhet eller inte är oberoende av tunnelhållaren. Med tillräcklig kompetens avses bland annat teknisk kompetens och säkerhetskompetens

samt förtrogenhet med vägtunnlar.

Den säkerhetsansvariga samordnar förebyggande åtgärder och skyddsåtgärder för att säkerställa säkerheten för tunneltrafikanterna och räddningsstyrkorna i vägtunneln.

Det är bra om den säkerhetsansvariga är densamma i de olika skedena av vägtunnelns livscykel. Den säkerhetsansvariga kan sköta uppgifterna för flera vägtunnlar.

Den säkerhetsansvariga är en aktör som är oberoende av den tunnelspecifika tunnelhållaren. I praktiken ska den säkerhetsansvariga således kunna sköta sina uppgifter oberoende. Den säkerhetsansvariga är en rådgivande aktör. Det är väsentligt att den säkerhetsansvariga har en faktisk möjlighet att på basis av sina egna kunskaper och färdigheter sköta uppgifterna som hör till den säkerhetsansvariga.

Vägtunnelhållaren ska säkerställa att den säkerhetsansvariga kan utföra sina uppgifter. Den säkerhetsansvariga behöver till exempel handlingar och åtkomst till tunneln för att kunna utföra de uppgifter som han eller hon har ålagts.

Den säkerhetsansvariga har till uppgift att

- 1) samordna utarbetandet av planerna för drift för vägtunneln i samarbete med vägmyndigheterna och den lokala räddningsmyndigheten
- 2) delta i planeringen, genomförandet och utvärderingen av räddningsinsatser
- 3) delta i utarbetandet av säkerhetsplaner och specifikationer för struktur, utrustning och drift, både vid nybyggnad och ombyggnad av tunnlar
- 4) kontrollera att driftspersonal och räddningsstyrkor får utbildning, och han eller hon ska delta i organiseringen av övningar som ska hållas regelbundet
- 5) ge råd vid idrifttagning av struktur, utrustning och drift
- 6) kontrollera att tunnelns struktur och anordningar underhålls och repareras
- 7) delta i utvärderingen av alla tillbud och olyckor och
- 8) ge sitt utlåtande om säkerhetsdokumentationen för vägtunnlar samt om förslag till öppning och stängning.

Tunnelhållaren ska säkerställa att den säkerhetsansvariga kan utföra uppgifterna ovan.

4.5 Leverantör av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster

För närvarande sköts uppgifterna som leverantör av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänst i Finland av statsbolaget *Fintraffic Väg Ab*. Tjänsteleverantören för vägtrafikstyrning och vägtrafikledningstjänsterna ansvarar för verksamheten vid *vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna*.

I EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv används termen *kontrollcentral (control centre)* för vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna. Kontrollcentralen är dock inte en beskrivande term för systemet i Finland, eftersom det är fråga om en verksamhet som styr, administrerar och följer upp trafiken i stället för en egentlig kontrollerande verksamhet. Bestämmelser om ordandet av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna och de uppgifter som tillfaller vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna finns i 136 och 137 § i lagen om transportservice.

EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv fastställer att kontrollcentralen är obligatorisk för tunnlar längre än 3 000 meter. I praktiken iakttas denna gräns inte i någon större utsträckning i Europeiska unionens medlemsstater, utan tunnelarna ansluts i regel till kontrollcentralerna, det vill säga i Finland till vägtrafikstyrnings- och trafikledningscentralen.¹⁶

Tunnlar som är över 250 meter långa ansluts till vägtrafikstyrnings- och trafikledningscentralen.¹⁷

Tunnlar som är kortare än 250 meter ansluts till vägtrafikstyrnings- och trafikledningscentralen, om anordningarna i tunneln ska kunna styras på distans vid störningar och om tunneln övervakas till exempel med hjälp av ett kamerasystem.

Närmare bestämmelser om tekniska säkerhetsåtgärder i anknytning till uppgifter som utförs av leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster finns i punkt 3.13 Uppföljningssystem och 3.15 Kommunikationssystem i Transport- och kommunikationsverkets vägtunnelföreskrift.

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ansvarar dessutom för informationen om störningar enligt de på förhand överenskomna planerna för driften.¹⁸

4.6 Kontrollenhet för vägtunneln

Kontrollenheten utför regelbundna inspektioner i vägtunneln. Närmare instruktioner om de regelbundna inspektionerna ges i punkt 10.1 Regelbundna inspektioner i denna anvisning.

Kontrollenheten ger dessutom sitt utlåtande till Europeiska kommissionen om ett säkerhetsundantag vid ansökan om undantag. Närmare instruktioner om undantag från säkerhetskraven och ansökan om säkerhetsundantag ges i punkt 13.2 Ansökan om undantag i denna anvisning.

Instruktioner i anknytning till inspektioner av vägtunneln ges dessutom i Trafikverkets anvisning om vägtunnelns inspektioner, allmänna principer och ansvar (*tietunneleiden tarkastukset, yleiset periaatteet ja vastuut (LO3/2016)*).

5 Åtgärder före byggandet av vägtunneln och godkännandet av vägtunneln

Vägtunnelhållaren sammanställer säkerhetsdokumentationen för tunneln och håller den uppdaterad. Tunnelhållaren lämnar aktuell säkerhetsdokumentation till den säkerhetsansvariga, den administrativa myndigheten och den lokala räddningsmyndigheten.

Säkerhetsdokumentation utarbetas för vägtunneln i planeringsfasen, i idrifttagningsfasen och när den är i drift.

Närmare bestämmelser om innehållet i säkerhetsdokumentationen finns i punkt 6 Säkerhetsdokument i vägtunnelföreskriften och i Trafikledsverkets anvisning om upprättande av säkerhetsdokument för vägtunnlar (*Tietunnelien turvallisuusasiakirjojen laadinta 9/2018*).

¹⁶Utan vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna borde många av tunnelnars säkerhetsfunktioner (såsom rökventilation och stängning av tunneln) automatiseras så att tunnelsystemen automatiskt reagerar på olika störningar och eldsvådor utan kontroller och styrningar som vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna utför.

¹⁷Bestämmelser om kontrollcentralen (*control centre*) finns i punkt 2.13 i bilaga I till EU:s vägtunneldirektiv. Bestämmelser om trafikstyrnings- och trafikledningstjänsternas uppgifter i Finland finns i 137 § i lagen om transportservice.

¹⁸Se punkt 8.4 Information till vägtrafikanter i anvisningen.

5.1 Säkerhetsdokumentation som ska godkännas innan vägtunneln byggs

Innan tunnelbygget påbörjas ska tunnelhållaren utarbeta och godkänna *säkerhetskonceptet* och *säkerhetsdokumentet för tunneln i planeringsfasen* hos den administrativa myndigheten. Syftet med detta är att alla behövliga ändringar i säkerhetsarrangemangen, inklusive tunnelns konstruktionsteknik, fortfarande är möjliga och att kostnaderna för tunnelprojektet är kända innan byggandet inleds.

Den administrativa myndigheten godkänner *säkerhetsdokumentationen för en vägtunnel som befinner sig i planeringsfasen* innan byggandet av tunneln inleds eller i den fas då behövliga ändringar av säkerhetsnivån ännu är möjliga.¹⁹

I planeringsfasen utarbetas ett *säkerhetskoncept* för vägtunneln. Säkerhetskonceptet ingår i säkerhetsdokumenten för en tunnel i planeringsfasen.²⁰ Säkerhetskonceptet och dess centrala slutsatser ska ingå i säkerhetsdokumentationen för tunnelns planeringsfas. Tunnelhållaren ansvarar för utarbetandet av säkerhetskonceptet. Den säkerhetsansvariga ger ett utlåtande om säkerhetskonceptet. Tunnelhållaren ska vid behov utarbeta ett bemötande av den säkerhetsansvarigas utlåtande.

Säkerhetskonceptet ska utarbetas i den inledande fasen av planeringen av vägtunneln innan utredningsplanen för trafikledningen och tunnelns tekniska system utarbetas, i princip i den inledande fasen av utredningsplanen för vägen eller i förutredningsfasen av en ersättningsinvestering/förnyelse av tunneln.

I säkerhetskonceptet fastställs den tunnelspecifika miniminivån för säkerheten. Säkerhetskonceptets grund är särdragen samt de sannolika tillbudena och ofta förekommande störningarna samt deras följder hos den tunnel som planeras och den trafik som går genom tunneln.

Säkerhetskonceptet ska utarbetas i den inledande fasen av planeringen av vägtunneln innan utredningsplanen för trafikledningen och tunnelns tekniska system utarbetas. Säkerhetskonceptet utarbetas eller uppdateras även när tunneln eller tunnelsystemet förnyas, om det görs ändringar i den tidigare säkerhetsnivån eller i de tidigare förfarandena.

Säkerhetskonceptet behöver inte utarbetas vid förnyelse av tunneln, om det inte görs några ändringar i de befintliga arrangemangen i tunneln och det inte har framkommit några betydande risker i tunneln som gör att riskanalyser och säkerhetsarrangemang behöver omgränskas.

Säkerhetskonceptet lämnas jämte bilagor till den administrativa myndigheten för godkännande. Den administrativa myndigheten godkänner säkerhetskonceptet när en tillräcklig säkerhetsnivå har presenterats i det med beaktande av den aktuella tunnelmiljön. Säkerhetskonceptet godkänns dock av den administrativa myndigheten för vägtunneln innan trafikledningen och utredningsplaneringen av tunnelns tekniska system inleds. Närmare bestämmelser om innehållet i säkerhetskonceptet finns i punkt 6.1 Säkerhetskonceptet i vägtunnelföreskriften och i Trafikledsverkets anvisning om upprättande av säkerhetsdokument för vägtunnlar (*Tietunnelien turvallisuusasiakirjojen laadinta 9/2018*).

Tunnelhållaren ska utarbeta säkerhetsdokumentet för planeringsfasen för vägtunneln enligt vägtunnelföreskriften och anvisningarna senast när vägplanen utarbetas.

¹⁹Bestämmelser om säkerhetsdokumentation för vägtunnlar i planeringsfasen finns i artikel 9 i EU:s vägtunneldirektiv. I artikeln finns bestämmelser om tunnlar vars plan inte ännu har godkänts.

Enligt samma artikel ska sådana tunnlar tas i drift enligt förfarandet i bilaga II, som omfattar punkterna 1. Godkännande av vägplan och 2. Säkerhetsdokumentation.

²⁰Enligt punkt 1.1 i bilaga II till EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv ska bestämmelserna i direktivet tillämpas från och med det inledande projekteringsstadiet och framåt. Enligt punkt 1.2 ska tunnelhållaren innan något byggnadsarbete inleds sammanställa säkerhetsdokumentationen för en tunnel enligt punkt 2.2 och 2.3.

Innehållet i säkerhetsdokumentationen för en tunnel i planeringsfasen fastställs i punkt 6.2 Säkerhetsdokument för en tunnel i planeringsfasen i vägtunnelföreskriften.

Den säkerhetsansvariga ger ett utlåtande om säkerhetsdokumentet för planeringsfasen för vägtunneln. Tunnelhållaren utarbetar därefter ett bemötande av den säkerhetsansvarigas utlåtande. Den säkerhetsansvarigas utlåtande och tunnelhållarens bemötande ska ingå i säkerhetsdokumentet för vägtunneln. Tunnelhållaren lämnar säkerhetsdokumentet för planeringsfasen jämte bilagor till den administrativa myndigheten för vägtunnlarna för godkännande senast i byggnadsplaneringsfasen.

Den administrativa myndigheten godkänner säkerhetsdokumentet och planen för planeringsfasen för vägtunneln, när vägtunneln på basis av dem uppfyller säkerhetskraven och dokumentet har utarbetats i enlighet med föreskriften och gällande anvisningar. Den administrativa myndigheten underrättar vägtunnelhållaren om sitt beslut. Byggnadsarbetena i tunneln får inte inledas innan säkerhetsdokumentationen har godkänts.

5.2 Godkännande av vägtunneln för trafik

Tunnelhållaren ska utarbeta *säkerhetsdokumentation för en vägtunnel i idrifttagningsfasen* och godkänna dem hos den administrativa myndigheten innan förslaget om idrifttagning av vägtunneln lämnas in.²¹ Den säkerhetsansvarigas utlåtande och tunnelhållarens eventuella bemötande ska bifogas säkerhetsdokumentet för en tunnel i drifttagningsfasen.

Närmare bestämmelser om innehållet i säkerhetsdokumentationen för en tunnel i idrifttagningsfasen finns i punkt 6.3 Säkerhetsdokument för en tunnel i drifttagningsfasen i vägtunnelföreskriften.

Efter beslutet om godkännande av säkerhetsdokumentationen för en tunnel i idrifttagningsfasen ska tunnelhållaren lämna in ett *förslag om idrifttagning* till den administrativa myndigheten. I förslaget verifieras tunnelns beredskap för idrifttagning. Av förslaget på idrifttagning av tunneln ska framgå beredskapsnivån för tunneln och dess system, samt myndigheternas och trafikoperatörernas syn på tunnelns idrifttagning och på tillräckligheten av de introduktioner och utbildningar som ordnats. Till förslaget om idrifttagning ska bifogas den säkerhetsansvarigas utlåtande om tunnelns säkerhet och förutsättningarna för idrifttagningen. Dessutom dokumenteras den planerade verksamheten i nödsituationer och störningar så att tunneln är klar att öppnas.

Förslaget om idrifttagning görs alltid av tunnelhållaren, som ska bifoga de utlåtanden som inhämtats till förslaget på idrifttagning av den säkerhetsansvariga, den lokala räddningsmyndigheten och driftspersonalen, såsom leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster samt eventuellt andra myndigheter och ägare av tunnelanordningar. I förslaget om idrifttagning ska det alltid ingå en försäkran av byggaktören och ägaren av anordningar om att alla system är i skick och fungerar som planerat eller, om så inte är fallet, en bedömning av konsekvenserna och när de blir färdiga. Det ska framgå av den lokala räddningsmyndighetens utlåtande att räddningspersonalen har fått tillräcklig utbildning och att räddningsmyndigheten för sin del anser att tunneln uppfyller en tillräcklig säkerhetsnivå. Av utlåtandet från leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska det framgå att trafikoperatörerna har fått tillräcklig utbildning för att kunna använda tunnelsystemet och att de kan styras tryggt av leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster.

Den administrativa myndigheten beslutar om tunneln öppnas för allmän trafik enligt planerna eller om vissa begränsningar och villkor ska ställas för öppnandet.

²¹Artikel 10 i EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv och punkt 2.4 i bilaga II till direktivet innehåller bestämmelser om säkerhetsdokumentationen för en tunnel som är färdig att tas i drift. I artikeln finns bestämmelser om tunnlar vars planer har godkänts men som inte ännu har öppnats.

Den administrativa myndigheten ska underrätta tunnelhållaren om sitt beslut. Tunnelhållaren lämnar även beslutet för kännedom till den lokala räddningsmyndigheten.

Vägtunneln får inte tas i drift för allmän trafik innan den administrativa myndigheten med sitt *tillstånd för idrifttagning* gett tillstånd till att tunneln kan tas i drift. Tillstånd av den administrativa myndigheten behövs också i situationer där tunneln återupptas i drift efter betydande ändringar och reparationer. Närmare anvisningar om godkännande av en tunnel för trafik som är i drift ges i denna anvisning i punkt 6. Ändringar som gäller strukturer, utrustning och drift i en vägtunnel som är i drift.

6 Ändringar som gäller strukturer, utrustning och drift i en vägtunnel som är i drift

Vägtunnelhållare ansvarar för att säkerhetsdokumentationen för tunneln är uppdaterad. Tunnelhållaren ska minst vartannat år lämna uppdaterad säkerhetsdokumentation till den säkerhetsansvariga och den administrativa myndigheten för tunneln.

Den administrativa myndigheten ska godkänna säkerhetsdokumentationen separat för en *vägtunnel som är i drift*, om innehållet i dokumenten *ändras väsentligt* eller om verksamhetssätten i anknytning till tunnelns säkerhet *ändras*.²² Sådana förändringar kan uppstå till exempel i samband med en ersättningsinvestering för en vägtunnel eller om tunnelns säkerhetsnivå av någon annan orsak förändras avsevärt.

Vägtunnelns funktion och säkerhet i nuläget ska utredas när ändringar planeras i strukturer, utrustning eller drift i en tunnel som redan är i drift. Ändringarna som ska göras i vägtunneln jämförs med den aktuella situationen i tunneln och med gällande lagar, förordningar och föreskrifter samt med Transport- och kommunikationsverkets och Trafikledsverkets anvisningar.

Säkerhetsdokumentationen och säkerhetskonceptet ska omarbetas eller uppdateras om ändringarna är väsentliga och kan påverka tunnelns säkerhetssituation. Den administrativa myndigheten godkänner alltid säkerhetsdokumentationen för vägtunneln i samband med väsentliga ändringar på det sätt som anges i punkt 5 i denna anvisning.

När ändringarna är klara ska vägtunnelhållaren ansöka om ett nytt tillstånd för idrifttagning av tunneln i enlighet med förfarandet i punkt 5.2 i denna anvisning, om väsentliga ändringar har gjorts i tunnelns strukturer, utrustning, anordningar eller drift som kan bedömas påverka tunnelns säkerhetssituation.

Vägtunnelhållaren eller någon annan aktör som vidtar ändringar ska underrätta den säkerhetsansvariga om alla ändringar som görs i vägtunnelns strukturer, utrustning och drift. Med tunnelns drift avses till exempel beslut om när tunneln ska stängas, om körfält eller hela tunneln ska stängas eller om styranordningar eller styrplatser ska ändras. Initiativet och behovet av ändringar som påverkar tunnelns säkerhet kan utöver tunnelhållaren komma från till exempel Trafikledsverket eller vägtrafikstyrnings- och trafikledningstjänsten. Tunnelhållaren har dock det övergripande ansvaret för vägtunneln och utarbetandet av säkerhetsdokumentationen. Alla godkännanden och tillståndsförfaranden i samband med tunneldriften sköts via tunnelhållaren.

Tunnelhållaren ska lämna dokument till den säkerhetsansvariga med detaljerade uppgifter om de föreslagna ändringarna innan ombyggnationen. Den säkerhetsansvariga undersöker konsekvenserna av ändringarna och ger ett utlåtande om ändringarna till tunnelhållaren.

²²Artikel 11 i EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv och punkt 4 Ändringar i bilaga II till direktivet innehåller bestämmelser om säkerhetsdokumentationen för en tunnel som är i drift.

Tunnelhållaren lämnar en beskrivning av ombyggnationen och den säkerhetsansvarigas utlåtande till den administrativa myndigheten och den lokala räddningsmyndigheten.

Ett säkerhetsdokument för planeringsfasen för vägtunneln ska utarbetas innan ombyggnationen, om ändringarna medför betydande ändringar vägtunnelns struktur, drift eller system i anknytning till säkerheten. I säkerhetsdokumentet för planeringsfasen ska de ändringar som ska genomföras i tunneln och deras konsekvenser beskrivas. Säkerhetsdokumentet uppdateras till ett säkerhetsdokument för idrifttagningsfasen i samband med idrifttagningen av tunneln. I samband med betydande ändringar ska ett nytt beslut dock sökas om idrifttagning av vägtunneln i enlighet med punkt 5.2 i denna anvisning.

Ombyggnationen i vägtunneln kan inledas när den administrativa myndigheten har godkänt den genom att godkänna säkerhetsdokumentet för planeringsfasen. Den administrativa myndigheten godkänner säkerhetsdokumentationen för den tunnel som ska tas i drift innan förslaget om idrifttagning av tunneln läggs fram. Närmare bestämmelser om säkerhetsdokumentationen för en tunnel i drifttagningsfasen finns i punkt 6.4 Säkerhetsdokument för en tunnel i drifttagningsfasen i vägtunnelföreskriften.

7 Stängning av vägtunneln och återupptagande av driften av tunneln

NTM-centralen fattar med stöd av 187 § i vägtrafiklagen (729/2018) beslut om stängningar av vägtunnlar som krävs för service och underhåll av tunnlarna. NTM-centralen kan i egenskap av tunnelhållare också fatta andra beslut som lagen tillåter om begränsning av trafiken i vägtunneln. NTM-centralen kan genom sitt beslut stänga vägtunneln för trafik på grund av service- och underhållsarbeten för högst en månad. För längre avstängningar behövs ett beslut av den administrativa myndigheten. En tunnel som har stängts genom beslut av den administrativa myndigheten får tas i trafik på nytt endast genom beslut av den administrativa myndigheten.

Om en allvarlig olycka eller störning inträffar stänger leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster tunnelröret eller hela tunneln omedelbart för högst ett dygn under den tid som bedömningen av situationen pågår.

Enligt 137 § 2 mom. i lagen om transportservice kan en leverantör av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster avbryta trafiken i tunneln i högst 24 timmar. Den administrativa myndigheten kan besluta att avbryta avstängningen av tunneln eller förlänga den, om behovet varar längre än ett dygn.²³

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster kan inte avbryta trafiken av andra än tvingande skäl, som omfattar till exempel en olycka, en brand, en trafikstörning eller ett oförutsett allvarligt fel i tunnelsystemet.

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska i dessa situationer alltid så snabbt som möjligt informera om ersättande rutter för trafiken. Närmare instruktioner om informationen till vägtrafikanterna ges i punkt 9.4 Information till vägtrafikanter.

8 Riskbedömning och riskanalys

I den inledande fasen av planeringen görs en *riskbedömning* av vägtunneln, där man beaktar allmänt kända tillbud i anknytning till tunnlarna och de risker som de medför. Tunnelhållaren ansvarar för riskbedömningen. Riskbedömningen kan göras av en utomstående aktör. Den som gör riskbedömningen ska ha tillräcklig erfarenhet och kompetens för att genomföra riskbedömningar av vägtunnlar i Finland eller Europa.

²³Lag om transportservice 137 § 3 mom.
Transport- och kommunikationsverket Traficom • PB 320, 00059
TRAFICOM

Riskbedömningen ska uppdateras under tunnelns livscykel vid behov och i synnerhet om det planeras betydande ändringar i tunnelns strukturer eller funktioner eller om det sker betydande förändringar i tunnelns trafik.

För vägtunnlarna ska det i samband med planeringen göras en *riskanalys* som bifogas till den säkerhetsdokumentation som lämnas till den administrativa myndigheten. Riskanalysen görs av en aktör som är funktionellt oberoende av tunnelhållaren. Den som gör riskanalysen ska också vara oberoende av tunnelsystemens ägare.

Syftet med oberoendet för den som gör riskanalysen är att den finansiering som finns tillgänglig för tunnelsystemen inte ska påverka utarbetandet och resultatet av riskanalysen. För praxis i Finland innebär detta att den som utför riskanalysen inte får ta instruktioner av en aktör som har ekonomiska intressen som hänför sig till tunnelsystemen. Oberoendet ska beaktas när riskanalys beställs och arbetet styrs.

Riskanalysen ska uppdateras eller göras på nytt om de ursprungliga tunnelsystemen ändras och säkerhetsläget i tunneln kan försämrats. Den administrativa myndigheten fastställer behovet av riskanalys. Riskanalysen får dock också göras av andra skäl.

Närmare bestämmelser om innehållet i riskbedömningen och riskanalysen finns i punkt 7 Riskbedömningar och riskanalyser i vägtunnelföreskriften.

9 Åtgärder i anknytning till driften av vägtunneln

9.1 Säkerställande av drifts- och räddningspersonalens kompetens

Enligt artikel 2.2 i EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv avses med *räddningsstyrka* alla lokala tjänster, offentliga eller privata enheter eller delar av tunnelpersonalen som skall ingripa vid olyckor, inbegripet polis, brandkår och övriga räddningsresurser.

Den administrativa myndigheten säkerställer att vägtunnelhållaren utarbetar planer för organisation och drift för räddningsstyrkornas utbildnings- och utrustningsbehov. Den säkerhetsansvariga för vägtunneln deltar i arbetet.

Den säkerhetsansvariga för vägtunneln kontrollerar att driftpersonalen och räddningsstyrkornas personal får utbildning. Den säkerhetsansvariga deltar i anordnandet av övningar som hålls regelbundet. Med driftspersonal avses trafikoperatörer och tunnelunderhållspersonal som tillhandahålls av tjänster för styrning och förvaltning av vägtrafiken.

När ny personal rekryteras efter den grundutbildning som gavs i samband med idrifttagningen av vägtunneln, ansvarar den rekryterande organisationen för grundutbildningen av nya personer.

Till säkerhetsdokumentationen för vägtunneln ska bifogas en utbildningsplan med information om grundutbildningen som ska ges och fortbildningen som ska ges regelbundet till olika organisationer.

Information om utbildningen ska finnas med i säkerhetsdokumentationen för vägtunneln. Den säkerhetsansvariga utvärderar utbildningens tillräcklighet. Bestämmelser om innehållet i säkerhetsdokumentationen finns i punkt 6 Säkerhetsdokument i vägtunnelföreskriften och i Trafikledsverkets anvisning om upprättande av säkerhetsdokument för vägtunnlar (*Tietunnelien turvallisuusasiakirjojen laadinta 9/2018*).

9.2 Arbeten som utförs i vägtunneln

Underhållsarbetena i vägtunneln ska utföras så att de orsakar så liten olägenhet som möjligt för trafiken och det omgivande vägnätet. Minimisäkerhetskraven för tunneln ska uppfyllas även under tiden arbetena utförs.²⁴

Vid tidsplaneringen av på förhand planerade arbeten i vägtunneln ska trafikmängderna i tunneln beaktas och arbetena i mån av möjlighet utföras vid en tidpunkt med låg trafik. De arrangemang och arbetstider som behövs ska bedömas tunnelspecifikt.

Kraven på säkerhet under arbetstid ska också uppfyllas vid ersättningsinvesteringar. Vid hanteringen av teknikens livscykel i tunnlar ska man i mån av möjlighet ägna uppmärksamhet åt att mer omfattande ersättningsinvesteringar kan indelas i faser så att olägenheten för trafiken minimeras.

Vid planeringen och utförandet av arbetet i tunneln ska man förutom trafiksäkerheten även beakta arbetarskyddet för dem som arbetar i tunneln.

I arbetarskyddslagen (738/2002) och statsrådets förordning om säkerheten vid byggarbeten (205/2009) föreskrivs närmare om arbetarskyddet för dem som arbetar i tunnlar.

Stängning av körfält på grund av på förhand planerade bygg-, reparations- eller underhållsarbeten ska inledas utanför tunneln. Efter arbetsobjektet kan körfälten frigöras för trafik inne i tunneln, om det är ändamålsenligt och säkert.

9.3 Hantering av olyckor och störningar

Det ska finnas planer för vägtunneln för att sköta de allvarligaste och oftast återkommande störningarna. Tunnelhållaren ansvarar för planerna för hantering av olyckor och störningar.

Störningar är till exempel bränder, olyckor och olyckor i anknytning till transporter av farliga ämnen. Under planeringen ska det dessutom tunnelspecifikt fastställas sådana situationer, som är så vanliga eller allvarliga att det är nödvändigt att utarbeta planer för hanteringen av dem. Planeringsbehoven påverkas bland annat av vägtunnelns läge i nätet, trafikmängder och egenskaper samt av de tillgängliga systemen för hantering av olika störningar. I planerna ska man redogöra för de tunnelspecifika säkerhetsåtgärderna, även i fråga om personer med nedsatt rörlighet och personer med funktionsnedsättning.

Om en allvarlig olycka eller störning inträffar stänger leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster tunnelröret eller hela tunneln omedelbart för högst ett dygn under den tid som bedömningen och skötseln av situationen pågår. Stängningen görs genom att använda den utrustning som finns framför öppningarna och som är avsedd för att stänga tunneln. Minimikraven för utrustning för att stänga vägtunneln anges i punkt 3.14 Utrustning avsedd för att stänga tunneln i vägtunnelföreskriften.

I samband med de planer som utarbetas för att sköta de allvarligaste och oftast återkommande störningarna utarbetas dessutom tunnelspecifika riktlinjer för i vilka situationer och i vilken omfattning tunneln stängs i olika situationer genast när situationen har börjat. Vid bränder stängs tunneln vanligtvis helt. Vid olyckor räcker det ofta att stänga det tunnelrör där olyckan har inträffat.

²⁴Bestämmelser om arbeten i tunnlar finns i punkt 3.3 Arbeten i tunnlar i bilaga I till EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv.

Hanteringen av störningar och räddningsverksamheten ska stödjas till exempel med system som används för självevakuering, brandhantering samt för att styra och stanna trafiken.

Vid hanteringen av störningar ska särskild uppmärksamhet ägnas åt trafikstyrningen så att inga ytterligare olyckor eller störningar uppstår. Trafiken i vägtunneln ska styras så att oskadade fordon så snabbt som möjligt kan ta sig ut ur tunneln.

Tunnelhållaren bifogar planerna för hantering av olyckor och störningar till säkerhetsdokumentationen för vägtunneln. Bestämmelser om innehållet i säkerhetsdokumentationen finns i punkt 6 Säkerhetsdokument i vägtunnelföreskriften.

Tunnelhållaren ska på förhand försäkra sig om hur lång tid det tar för räddningspersonalen att anlända till vägtunneln från det lokala räddningsverket. Uppgiften om ankomsttid ska uppdateras vid räddningsövningarna. Instruktioner om räddningsövningar finns i denna anvisning i punkt 10.3 Övningar. Ankomsttiden ska beaktas vid dimensioneringen av säkerhetssystemen.

Räddningspersonalens ankomsttid och rutter samt en beskrivning av de lösningar som stöder räddningsarbetet ska anges i säkerhetsdokumentationen för vägtunneln. Räddningspersonalens ankomsttid ska mätas eller uppskattas i samband med räddningsövningarna som hålls regelbundet. Räddningsövningarna behandlas i anvisningens punkt 10.3 Övningar.

Vid dimensioneringen av säkerhetssystemen för vägtunnlarna ska räddningspersonalens ankomsttid till tunneln beaktas. Om till exempel räddningspersonalen kan komma till platsen snabbt är självevakeringens roll inte så viktig. I Finland tar det i praktiken alltid så länge för räddningsverksamheten att inledas, att säkerheten vid tunnelbränder i hög grad baserar sig på självevakering, vilket bör beaktas när tunnlar byggs. När tunnlar byggs beaktas detta till exempel genom kommunikations- och informationssystem, vägvisning till nödutgångar och genom ett tätt nät av nödutgångar samt genom hantering av rökventilation. För en vägtunnel i drift ska även ändringar i räddningspersonalens ankomsttider beaktas. Ändringar i räddningspersonalens ankomsttider ska beaktas till exempel när tunnelsystemen förnyas.

9.4 Information till vägtrafikanter

När vägtunneln stängs på grund av en på förhand känd orsak ska vägtrafikanterna informeras om alternativa rutter med hjälp av lättillgängliga informationskanaler. Tunnelhållaren samt leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ansvarar för informationen. Tunnelhållaren ansvarar för kommunikation såsom information till medierna och tidningsutlysningar.

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ansvarar för informationen om störningar på ett på förhand överenskommet sätt. Information om stängningar av tunnlar på grund av störningar ska ges i den mån det är möjligt. Dessutom förutsätts i lagen om transportservice att trafiken så snabbt som möjligt styrs till en reservrutt i samband med stängningar av tunnlar.

Enligt 137 § i lagen om transportservice har leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster till uppgift att sörja för övervakningen av trafiksituationen på trafikleder (*lägesbilden av trafiken*) samt för anmälnings- och informationstjänsten i händelse av olyckor, farosituationer och situationer som påverkar smidigheten i trafiken. Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ansvarar för informationen om störningar enligt de på förhand överenskomna planerna för driften.

Planeringen av reservrutterna för tunnelförbindelsen är en del av planeringen av

hanteringen av störningar. Reservrutterna ska anges i säkerhetsdokumentationen. Närmare bestämmelser om innehållet i säkerhetsdokumentationen finns i punkt 6 Säkerhetsdokument i vägtunnelföreskriften.

Informationskampanjer om tunnelsäkerhet i anknytning till vägtunnlar ska anordnas regelbundet. Informationskampanjerna ska behandla hur vägtrafikanterna ska agera när de närmar sig en tunnel och kör i tunneln. Speciellt ska det anges hur man ska agera i en tunnel när fordonet går sönder, motorn stannar samt vid olyckor och bränder.²⁵

Information om vägtunnelns säkerhetsutrustning och hur vägtrafikanten ska agera i tunneln måste finnas tillgänglig på lämpligt sätt, till exempel via internet. Dessutom kan informationen riktas till behövliga vägtrafikantgrupper med separata anvisningar och kampanjer. Till exempel i samband med idrifttagningen av vägtunnlarna på rv 7 delades det ut informationsbroschyrer för yrkesförare på flera olika språk på gränsstationen i Vaalimaa.

Enligt EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv ska särskild uppmärksamhet ägnas åt den lämpliga fordonshastigheten och ett säkert avstånd mellan fordonen. Tunneltrafikanterna ska informeras om lämplig hastighet och att hålla lämpligt avstånd.

Varje myndighet ser för sin del till att informationsskyldigheten uppfylls.

9.5 Omkörning med tungt fordon i vägtunneln

Bestämmelser om omkörning med tunga fordon finns i punkt 3.8 Omkörning i tunnlar i bilaga I till EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv. Enligt direktivet ska "medlemsstaterna göra en riskanalys för att avgöra huruvida tunga lastfordon skall få göra omkörningar i tunnlar som har mer än ett körfält i varje körriktning."

Omkörning med tungt fordon förbjuds i allmänhet i Finlands vägtunnlar. Tung trafik ökar till exempel risken för bränder. Genom omkörningsförbudet strävar man efter att minska olyckorna i tunnlarna. Omkörning med tungt fordon i vägtunneln beaktas i säkerhetsdokumentationen.

Enligt 71 § i vägtrafiklagen (729/2018) ska trafikanordningar, såsom vägmärket förbud mot omkörning, sättas upp på landsvägar av den behöriga NTM-centralen enligt styrning av Trafikledsverket.

I Trafikledsverkets anvisning om användning av vägmärken på landsvägar (*Liikennemerkkien käyttö maanteillä 20/2020*) ges dessutom instruktioner om omkörningsförbud som hänför sig till tunga fordon. Omkörning med lastbil är i allmänhet förbjudet i Finlands vägtunnlar. Omkörningsförbudet i Finlands vägtunnlar som anvisats tung trafik meddelas med förbudsmärket för omkörning *C30 Omkörning med lastbil förbjuden* enligt bilaga 3.3 till vägtrafiklagen. Med märket *C31 Omkörningsförbud för lastbil upphör* anvisas det att omkörningsförbudet som anvisats med märket C30 upphör.

²⁵Bestämmelser om informationskampanjer finns i punkt 4 Informationskampanjer i bilaga I till EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv.

10 Regelbundna kontroller och övningar

10.1 Regelbundna inspektioner

I Finland har man på vedertaget sätt avtalat om uppgiftsfördelningen så att utförandet av inspektioner är en uppgift som hör till Trafikledsverket. Trafikledsverket sammankallar kontrollenheten för varje inspektion. Trafikledsverket verkar som ordförande för kontrollenheten.

Kontrollenheten utför en *regelbunden inspektion*, det vill säga inspekterar vägtunneln minst vart sjätte år. Den säkerhetsansvariga kan begära och den administrativa myndigheten kan ålägga kontrollenheten att utföra en inspektion oftare än vart sjätte år, om säkerhetsbrister misstänks i tunneln. Vägtunneln ska inspekteras som en helhet.

Kontrollenheten ska ha hög kompetens och erfarenhet samt använda lämpliga förfaranden för inspektion av vägtunneln. Medlemmarna i kontrollenheten ska vara funktionellt oberoende av tunnelhållaren. Kontrollenhetens uppgifter kan fördelas mellan flera aktörer som består av sakkunniga inom olika områden.

Efter inspektionen underrättar kontrollenheten utan dröjsmål den administrativa myndigheten, tunnelhållaren och den säkerhetsansvariga om brister och fel som medför omedelbar fara och som upptäckts vid inspektionen. Kontrollenhetens ordförande lämnar den *inspektionsrapport* som kontrollenheten utarbetat två månader efter det att inspektionen i terrängen avslutats till tunnelhållaren, den säkerhetsansvariga och den administrativa myndigheten.

Tunnelhållaren utarbetar inom två månader ett bemötande av inspektionsrapporten som beskriver med vilken tidtabell och vilka åtgärder som ska vidtas för att åtgärda de brister som upptäckts vid den regelbundna inspektionen. Bemötandet lämnas till den administrativa myndigheten, kontrollenhetens ordförande och den säkerhetsansvariga. Den teknikansvariga aktören bistår tunnelhållaren och gör detsamma när bristerna gäller den teknikansvariga aktörens anordningar. Av bemötandet ska framgå hur och med vilken tidtabell de brister som upptäckts i tunneln kommer att korrigeras. Om ett bristfälligt system eller en bristfällig konstruktion i en tunnel ägs av någon annan än tunnelhållaren eller om någon annan än tunnelhållaren ansvarar för dessa, inhämtar tunnelhållaren den behövliga informationen av denna aktör och lägger till informationen i bemötandet.

Den administrativa myndigheten bedömer utifrån kontrollenhetens rapport och tunnelhållarens bemötande om tunneln uppfyller de säkerhetskrav som ställs på den och om de korrigerande åtgärder som tunnelhållaren föreslår är tillräckliga. Närmare bestämmelser om säkerhetskraven för vägtunnlar finns i punkt 3 Säkerhetskrav i vägtunnelföreskriften.

Den administrativa myndigheten kan omedelbart efter inspektionen eller tunnelhållarens bemötande bestämma att säkerhetsåtgärder ska vidtas i vägtunneln, om den administrativa myndigheten anser att vägtunnelns säkerhet äventyras. Med dessa åtgärder säkerställs tunnelns säkerhetsnivå tills den fara som trafiken orsakas har avlägsnats eller säkerhetsläget i tunneln i övrigt har återställts till en godtagbar nivå. Den administrativa myndigheten fastställer villkoren som tillämpas för fortsatt drift eller återupptagande av driften av tunneln fram till dess att de korrigerande åtgärderna för tunneln har slutförts samt andra begränsningar eller villkor som gäller ärendet i enlighet med punkt 5.2 Godkännande av vägtunneln för trafik i denna anvisning. Begränsningar och villkor kan vara till exempel sänkt hastighetsbegränsning, intensifierad övervakning eller avstängning av körfält.

10.2 Övriga kontroller

Om det finns ett brandlarmsystem i vägtunneln, görs en brandsyn i tunneln regelbundet enligt räddningslagen (379/2011). Brandsynen kan göras till exempel i samband med räddningsövningar. Brandsynerna avtalas tunnelspecifikt med den lokala räddningsmyndigheten.

10.3 Övningar

Om det inom området för samma räddningsverk och trafikstyrnings- och trafikledningscentral finns flera tunnlar med liknande utrustning, trafikmiljö, drift och styrsätt, kan övningarna i terrängen ordnas så att man övar turvis i objekten i fråga. Övningarna ska dock ge en sådan erfarenhet att räddningsverksamheten lyckas i alla tunnlar i området på basis av övningarna. Om detta inte kan garanteras med turvisa övningar, ska man öva i alla tunnlar i området.

I synnerhet i livligt trafikerade tunnlar där den genomsnittliga trafiken per dygn överskrider 20 000 fordon, rekommenderas det att terrängövningar ordnas med fyra års mellanrum och däremellan en förenklad övning som gäller den aktuella tunneln.

Vägtunnelhållaren ordnar *räddningsövningar* i samarbete med det lokala räddningsverket och polisen samt vägtrafikoperatörerna innan idrifttagningen av tunneln samt regelbundet när tunneln är i drift. Den säkerhetsansvariga deltar också i övningarna.

Övningarna ordnas så att

- 1) de är så trovärdiga som möjligt och motsvarar de olyckor som definieras i säkerhetsdokumentationen
- 2) tunneln inte skadas och
- 3) de delvis kan genomföras som skrivbordsövningar eller på annat sätt förenklade övningar för att få kompletterande resultat.

Övningarna ordnas minst vartannat år. Vart fjärde år ordnas en fullskalig *terrängövning* som motsvarar trovärdiga förhållanden. Åren emellan ordnas förenklade övningar som definieras i punkt 3 ovan, så att perioden mellan övningarna är högst två år.

Om flera vägtunnlar finns nära varandra inom området för samma räddningsverk och leverantör av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster, ordnas fullskaliga övningar i minst en av dessa tunnlar vart fjärde år.

Den säkerhetsansvariga för vägtunneln utarbetar i samarbete med det lokala räddningsverket och polisen en rapport om varje övning. Rapporten ska innehålla en utvärdering av övningen och förslag som behövs för att förbättra säkerheten. Tunnelhållaren lämnar rapporten jämte bilagor och eventuellt sitt eget utlåtande till den administrativa myndigheten. Tunnelhållaren lämnar sitt utlåtande för kännedom även till den säkerhetsansvariga och den lokala räddningsmyndigheten.

11 Rapportering av tillbud och olyckor

11.1 Rapportering av tillbud och olyckor

Alla orsaker och följder av tillbud och olyckor får inte alltid sin förklaring genast efter händelsen. Om omständigheter som inverkat på tillbudet eller olyckan framkommer efter att rapporten lämnats in, kan man komplettera rapporten ännu efter detta och lämna den kompletterade rapporten till den administrativa myndigheten. Det är

väsentligt att eventuella brister i antingen driften eller systemen åtgärdas effektivt och genast när problem uppstår. När rapporterna om olyckor och tillbud utarbetas är det väsentligt att identifiera orsaker och följder samt hitta eventuella förbättrande åtgärder. Syftet med rapporteringen är en ständig förbättring av säkerheten.

Ifall olyckan har förutsatt räddningsverksamhet rekommenderas det att rapporten även lämnas till områdets räddningsmyndighet. Räddningsmyndighetens rätt att ta del av information fastställs i 13 kapitlet i räddningslagen (379/2011).

I 16 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011) finns bestämmelser om anmälningsplikten till Olycksutredningscentralen vid storolyckor.

Tunnelhållaren utarbetar en rapport om tillbud och olyckor som skett i den vägtunnel som han eller hon förvaltar. Den säkerhetsansvariga deltar i bedömningen av tillbud eller olyckor som skett i vägtunnlarna. Rapporten lämnas en månad efter olyckan till den administrativa myndigheten, den säkerhetsansvariga och vid behov till räddningsverket.

Närmare bestämmelser om innehållet i rapporten om tillbud och olyckor finns i vägtunnelsföreskriften i punkt 4 Rapport om tillbud och olyckor samt i Trafikledsverkets anvisning om rapportering av allvarliga tillbud och olyckor i vägtunnlar (*Tietunnelien vakavien vaaratilanteiden ja onnettomuuksien raportointi 7/2015*).

11.2 Sammanfattningsrapport

Sammanfattningsrapporten gäller endast över 500 meter långa tunnlar i TEN-T-nätverket om vars säkerhet medlemsstaterna ska rapportera till Europeiska unionen. Rapporteringen fastställs i EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv och EU:s tunnelkommitté har till uppgift att säkerställa att varje medlemsland lämnar in sina rapporter i tid.

För över 500 meter långa vägtunnlar i TEN-T-nätet utarbetar tunnelhållaren vartannat år en sammanfattningsrapport om olyckor och eldsvådor de två senaste åren.²⁶

Närmare bestämmelser om innehållet i sammanfattningsrapporten finns i vägtunnelsföreskriften i punkt 5 Sammanfattningsrapport samt i Trafikledsverkets anvisning om rapportering av allvarliga tillbud och olyckor i vägtunnlar (*Tietunnelien vakavien vaaratilanteiden ja onnettomuuksien raportointi 7/2015*).

Tunnelhållaren lämnar rapporten till den administrativa myndigheten Transport- och kommunikationsverket senast den 30 juni året efter rapporteringsperioden. Den administrativa myndigheten för vägtunnlarna skickar rapporten vidare till Europeiska kommissionen senast den 30 september under jämna år.

12 Transport av farliga ämnen i vägtunnlarna

Praxis i Finland har varit att granska riskerna kopplade till transporten av farliga ämnen separat som en egen helhet. I punkt 8 Transport av farliga ämnen i tunnlar i vägtunnelföreskriften föreskrivs närmare om de tekniska krav enligt direktivet som hänför sig till transport av farliga ämnen.²⁷

Bestämmelser om transport av farliga ämnen på väg finns i lagen om transport av farliga ämnen (541/2023) och i statsrådets förordning om transport av farliga ämnen (925/2023) samt i Överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR) (FördrS 23/1979).

²⁶Bestämmelser om rapporteringen finns i artikel 15 i EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv.

²⁷Bestämmelser om transport av farligt gods i vägtunnlar finns i bilaga I till EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv.

Bestämmelser om regionala transportbegränsningar vid vägtransport finns i 11 kap. 55 § i lagen om transport av farliga ämnen (541/2023) och omfattar även *tunnelbegränsningar*. Transport- och kommunikationsverkets föreskrift TRAFICOM/473662/03.04.03.00/2022 Transport av farliga ämnen på väg innehåller bestämmelser om regionala transportbegränsningar i Finlands vägtunnlar. I Finland finns för närvarande inga gällande restriktioner för transport av farliga ämnen genom tunnlar.

Gällande Finlands vägtunnlar har det varit vedertaget så att transporter av farliga ämnen inte begränsas i tunnarna, vilket beaktas redan vid planeringen av tunnelkonstruktionerna och tunnelsystemen.²⁸

Om transporter av farliga ämnen dock kan medföra avsevärd fara för människor, miljö eller egendom, kan Transport- och kommunikationsverket på ansökan införa en tunnelbegränsning.²⁹ Målet är att möjligheterna att transportera farliga ämnen inte begränsas mer än vad som är nödvändigt för att avvärja den fara som transporterna medför.

I Trafikverkets anvisning om Transport av farliga ämnen i vägtunnlar (*Vaarallisten aineiden kuljetukset tietunneleissa 44/2017*) finns närmare anvisningar som gäller transporten av farliga ämnen i vägtunnlar och om riskgranskningarna av transporterna.

13 Undantag från säkerhetskraven

Undantag från säkerhetskraven förutsätter alltid att avvikelserna kompenseras med andra faktorer som förbättrar säkerheten.

Utgångspunkten för EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv är att minimikraven uppfylls. Om minimikraven av någon anledning inte kan uppfyllas, kan vissa saker kompenseras eller ersättas med andra alternativa åtgärder.

De alternativa åtgärdernas effektivitet ska påvisas med en riskanalys enligt punkt 7 i vägtunnelföreskriften. De alternativa åtgärderna ska motsvara det som åtgärden kompenserar för. Detta innebär till exempel att en sänkning av hastighetsbegränsningen i en vägtunnel inte kan kompensera för avsaknaden av övertryck i förbindelsegångarna, eftersom det inte är till någon nytta att sänka hastighetsbegränsningen i en situation där ett övertryck i förbindelsegången är nödvändigt.

Enligt artikel 14 i EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv kan Europeiska kommissionen bevilja undantag från minimikraven för alla tunnlar. Information om dessa ges separat och de nationella kraven granskas i detta sammanhang så att de motsvarar Europeiska kommissionens anvisningar.

13.1 Begäran om undantag

Den administrativa myndigheten för vägtunneln kan på begäran av tunnelhållaren bevilja undantag från säkerhetskraven för vägtunnlar, om undantaget är nödvändig för att ny teknik ska kunna användas.³⁰ Säkerhetskraven för vägtunnlar fastställs i punkt 3 Säkerhetskrav i vägtunnelföreskriften.

Säkerheten i vägtunneln får inte försämrats på grund av undantaget. Säkerhetsnivån ska hållas på en nivå som motsvarar eller är högre än EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv.

²⁸Bakgrunden till denna utgångspunkt är tanken att vägtunnlar i huvudsak byggs längs rutter som är väsentliga för näringslivet, och då är det inte motiverat att begränsa några transportformer.

²⁹Lagen om transport av farliga ämnen 11 kap. 55 §.

³⁰I artikel 14 i EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv föreskrivs om undantag för innovativ teknik.

Transport- och kommunikationsverket Traficom • PB 320, 00059

TRAFICOM

Undantag får inte beviljas för nödstationer, skyltar, nödfickor, nödutgångar eller radiotäckning.

Den administrativa myndigheten kan också bevilja undantag för tunnlar inte hör till Finlands TEN-T-nät och tunnlar som är kortare än 500 meter i TEN-T-nätet. Kraven i direktivet tillämpas dock endast på tunnlar som är längre än 500 meter i TEN-T-nätet.

13.2 Ansökan om undantag

För tunnlar som är längre än 500 meter i TEN-T-nätet ska den administrativa myndigheten för vägtunnlarna skicka en ansökan om undantag till Europeiska kommissionen för godkännande, om myndigheten anser att begäran är ändamålsenlig och genomförbar. Den administrativa myndigheten kan inte godkänna tunnelhållarens begäran om Europeiska kommissionen inte godkänner den administrativa myndighetens ansökan om undantag.

I punkt 9 Begäran om säkerhetsundantag, ansökan om undantag och uppgifter som lämnas in om undantaget i vägtunnelföreskriften föreskrivs närmare om innehållet i begäran om säkerhetsundantag och i ansökan om undantag som lämnas till Europeiska kommissionen. Kontrollenhetens utlåtande bifogas till ansökan om undantag.

13.3 Kompensering av säkerhetsundantag

I Finland har uttrycket *kompensering av säkerhetsundantag* använts för undantag från minimikraven på säkerheten i vägtunnlar. Undantagets inverkan på säkerheten ska bedömas med en riskanalys. Undantaget ska kompenseras med alternativa åtgärder som förhindrar att den säkerhet som undantaget medför minskar. Den alternativa kompensationsåtgärden ska gälla den situation där den ursprungligen krävda åtgärden skulle ha använts eller där undantaget från minimikravet har en försämrande effekt på säkerheten.

Om man i över 500 meter långa vägtunnlar i TEN-T-nätet avviker från minimikraven på säkerhet, iakttas dessutom det förfarande som anges i punkt 1.2.1 i bilaga I till EU:s tunnelsäkerhetsdirektiv, enligt vilket den administrativa myndigheten ska lämna de planerade avvikelserna, motiveringen till dem och de alternativa riskbegränsande åtgärderna till Europeiska kommissionen. För andra vägtunnlar behöver anmälningsförfarandet inte göras till Europeiska kommissionen. Närmare bestämmelser om de uppgifter som ska lämnas till Europeiska kommissionen finns i föreskriften om vägtunnlar i punkt 9 Begäran om säkerhetsundantag, ansökan om undantag och uppgifter som lämnas in om undantaget.

14 Tillsyn

Transport- och kommunikationsverket ansvarar för väginfrastrukturen. Till den administrativa myndighetens uppgifter som Transport- och kommunikationsverket ansvarar för hör övervakning av vägtunnlar. Bestämmelser om tillsynsrätten finns i 23 kap. 196 och 197 § i lagen om transportservice samt i 7 kap. 109 b § i lagen om trafiksystem och landsvägar.