

5 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Förslag: Lagen skall träda i kraft den 30 april 2006 med bemyndigande för regeringen att bestämma övergångsbestämmelser för de tunnlar som ingår i TEN-vägnätet som vid ikraftträdandet antingen är under byggande eller i drift.

I förordningen tas in de närmare bestämmelser som behövs med utgångspunkt i direktivets reglering.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 18 i direktivet skall medlemsstaterna sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast den 30 april 2006.

Direktivet har en retroaktiv verkan på så sätt att kraven gäller alla aktuella vägtunnlar som ingår i TEN-vägnätet, oberoende av om de är i drift, under byggande eller på projekteringsstadiet. Detta beaktas genom särskilda bestämmelser, dels i artikel 3.2 beträffande säkerhetskraven, dels i artikel 10 och 11 beträffande särskilda förfaranden.

Artikel 3.2 utgår från den situationen att tunneln – redan färdigbyggd eller i vart fall fastställd i utformning och dimensionering – i princip inte kan uppfylla de byggnadstekniska kraven. I ett sådant fall får alternativa åtgärder godtas efter en riskanalys.

Artikel 10 avser tunnlar vars utformning och dimensionering har godkänts men som inte har öppnats för allmän trafik den 30 april 2006⁶. Det förfarande som därvid krävs skiljer sig egentligen

⁶ I den svenska versionen av direktivet har datumet i artikel 10.1 fallit bort. I den engelska versionen anges den 1 maj 2006.

inte från huvudregeln, dvs. tunnelmyndigheten skall med utgångspunkt i säkerhetsdokumentationen bedöma om tunneln uppfyller kraven och i förekommande fall meddela tunnelhållaren, och säkerhetssamordnaren, vilka förbättringar som behövs. Därefter skall tunneln tas i drift i enlighet med det förfarande som beskrivs i avsnitt 4.9.

Artikel 11 avser tunnlar som är öppna för allmän trafik den 30 april 2006. Det förfarande som sägs i artikeln bygger på en initial kontroll av tunnelmyndigheten – senast den 30 oktober 2006 – , förslag från tunnelhållaren om nödvändiga åtgärder med en plan för detta samt ett beslut av tunnelmyndigheten i den frågan⁷. Eventuella ombyggnader skall vara avslutade senast den 30 april 2014. Om det är fråga om betydande ändringar skall tunneln tas i drift på nytt i enlighet med det förfarande som beskrivs i avsnitt 4.9. I artikel 15.2 finns också krav på att medlemsstaterna skall upprätta en tidsplan för gradvis tillämpning av bestämmelserna i direktivet på tunnlar som är i drift.

Vad nu har sagts blir tillämpligt endast på tunnlar som ingår i TEN-vägnätet eftersom förslaget för övriga tunnlar som är längre än 500 meter inte har någon retroaktiv verkan. I Sverige rör frågan konkret Götatunneln och Norra Länken (se avsnitt 3.2). Huruvida Götatunneln kommer att ha öppnats för trafik före ikraftträdandet är oklart men det mesta talar för att så inte blir fallet.

Med beaktande av nämnda projekt behövs bestämmelser i den nationella lagstiftningen som motsvarar artiklarna 3.2 och 10 men sannolikt inte artikel 11. Å andra sidan möter det inget hinder att för säkerhets skull reglera även den situationen.

Den föreslagna lagen utgår från att de materiella säkerhetskraven, så som de regleras i bilaga I i direktivet, i allt väsentligt överlämnas till regeringen – eller den myndighet regeringen bestämmer – att meddela föreskrifter om. Det är därför mest ändamålsenligt att bemyndiga regeringen att föreskriva om de

⁷ I den svenska versionen av direktivet anges datumen i artikel 11.1 i omvänd ordning i jämförelse med den engelska versionen.

övergångsbestämmelser som behövs med utgångspunkt i de nämnda artiklarna i direktivet.

Direktivets benämning *tunnlar i drift* behöver inte någon närmare förklaring. Avgränsningen i artikel 10 till *tunnlar vars utformning och dimensionering har godkänts* skulle kunna anpassas till det nationella regelverket i övrigt. Exempelvis skulle man med utgångspunkt i PBL och väglagen kunna säga att en tunnel som byggs som allmän väg får sin utformning och dimensionering godkänd genom en fastställd arbetsplan – eventuellt i samband med bygglovet – medan en tunnel som inte är allmän väg kan anses godkänd i detta avseende genom en antagen detaljplan eller, om sådan plan saknas, genom bygglovet. Direktivet utgår dock i övrigt från tre stadier – projektering, byggande och drift. Även om den indelningen är schematisk ger den stadga åt regleringen. För att undvika problem kan därför brytpunkten mellan vad som regleras i artikel 9 och 10 i direktivet hänföras till om tunneln är under byggande eller inte. Därvid får begreppet byggande hänföras till det schematiska stadium då projekteringen är avslutad och tunnelns utformning och dimensionering också är fastlagd.

6 Konsekvenser

6.1 Tunnelmyndigheten

Myndighetens uppgifter kommer att bestå dels av löpande kontroll, dels av de punktinsatser som följer av kraven på förhandsgranskning och godkännande av en tunnel för idrifttagande, dels av sammanställning och utvärdering av rapporter om tunnelbränder och olyckor i enlighet med artikel 15.1 i direktivet. Dessutom skall tunnelmyndigheten godkänna säkerhetssamordnaren och organ som ansöker om att vara kontrollenhet.

Det bereder betydande problem att bedöma de resurser som behövs i dessa avseenden. Klart är att antalet tillsynsobjekt är mycket begränsat och det finns inget som talar för någon väsentlig ökning av antalet vägtunnlar som är längre än 500 meter. Det skall dock inte uteslutas att det för Stockholmsregionen kan uppstå en situation där ett flertal tunnlar byggs.

Det kan förutsättas att kontroll-, gransknings- och godkännandeförfarandet i allt väsentligt kommer att utgå från den säkerhetsdokumentation som tunnelhållaren svarar för och som, tillsammans med säkerhetssamordnarens yttrande, skall överlämnas till tunnelmyndigheten. Även om dokumentationen är väl genomförd och inte föranleder behov av kompletteringar, kan antas att materialet såväl i omfattning som innehåll kräver en inte oväsentlig arbetsinsats för genomgång och bedömning.

Arbetet med att godkänna en tunnel för idrifttagande kan exempelvis jämföras med den prövning som sker i samband med

att Vägverket skall fastställa en arbetsplan enligt väglagen. En genomsnittlig arbetsplan, av inte alltför enkel karaktär, kräver enligt uppgift en arbetsinsats som motsvarar 4-6 manveckor. Det är ett rimligt antagande att godkännandeförfarandet kräver minst en resursinsats av den storleken. Till detta bör också läggas ytterligare viss tid med tanke på att godkännande av tunnlar blir ovanliga ärenden med åtföljande svårigheter att upprätthålla beredskap och kontinuitet för uppgiften. Bedömningen är att ett godkännandeförfarande, inklusive förhandsgranskningen, kan kräva resurser som motsvarar 8-12 manveckor.

När det gäller den löpande kontrollen torde den – för varje tunnel – kräva begränsade resurser rent arbetsmässigt. Vad som kommer att krävas är i vart fall en bedömning av de tunnelkontroller som skall göras minst vart sjätte år samt den rapportering till kommissionen vartannat år rörande tunnelbränder och olyckor. Därutöver måste myndigheten ha beredskap och rutiner för att kunna hantera såväl akuta situationer som förekomsten av brister i säkerheten. Svårigheten kan antas vara att för dessa – på goda grunder förväntade – lågfrekventa ärenden, avdela resurser och upprätthålla erforderlig kunskap. Det kan dock antas att resursåtgången blir märkbar först om myndigheten ansvarar för kontrollen av flera tunnlar.

I fråga om rapportering skall varje tunnelmyndighet vartannat år sammanställa rapporter om tunnelbränder och olyckor med utvärderingar. Underlaget skall tas fram av tunnelhållaren och i vissa fall bör det finnas material från den kommunala räddningstjänstens utvärderingar som kan användas för att fullgöra uppgiften. Vissa resurser kommer naturligtvis att krävas men av relativt liten omfattning.

En samlad bedömning är att det initialt krävs en inte obetydlig arbetsinsats för kompletterande kunskapsuppbyggnad och utarbetande av rutiner men att verksamheten därefter, sedd över tiden, kan hanteras med relativt små resurser, dock med beredskap för kraftsamling vid oförutsedda händelser.

6.2 Tunnelhållaren

Tunnelhållarens grundläggande uppgift är att ansvara för driften av tunneln, såväl under projekterings- och byggandestadiet som efter öppnandet av tunneln för trafik. Därvid skall tunnelhållaren sammanställa den säkerhetsdokumentation som utgör grunden för ett godkännande av tunneln. Dokumentation skall också fortlöpande uppdateras, bl.a. med rapporter och analyser av tillbud och olyckor av större betydelse och en förteckning över genomförda räddningsövningar.

Med undantag av den fortlöpande uppdateringen, är de krav som direktivet ställer i fråga om säkerhetsdokumentationen materiellt sett inte nya i förhållande till Vägverkets interna regler för byggande av tunnlar. Vidare gäller för aktuella tunnlar, som sägs i avsnitt 3.4.3, krav på en skriftlig redogörelse av brandskyddet enligt LSO. Direktivet medför därför i detta avseende inte mer än marginella merkostnader för tunnelhållaren och det finns också möjligheter att samordna säkerhetsdokumentationen med redogörelsen av brandskyddet.

En nyhet är godkännandeförfarandet samt kraven på regelbundna övningar och kontroller. Det förra bör liksom säkerhetsdokumentationen kunna hänföras till marginella merkostnader medan övningarna, som skall genomföras årligen och i full skala vart fjärde år, och kontrollerna i vart fall måste beaktas i driftskostnaderna. Redan i dag förekommer dock gemensamma övningar mellan Vägverket, den kommunala organisationen för räddningstjänst och polisen.

När det gäller säkerhetssamordnarens arbete, som kostnadsmissigt kommer att belasta tunnelhållaren, skall omfattningen av detta inte underskattas. Det gäller särskilt deltagandet i utarbetandet av säkerhetsplaner och specifikationer för stomme, utrustning och drift. I fråga om större projekt kan det komma att krävas att säkerhetssamordnaren åtminstone under projekteringsskedet arbetar på heltid.

Sammantaget görs bedömningen att direktivets krav enligt bilaga II inte nämnvärt påverkar kostnaden för projektering och byggande men att driftskostnaden blir något högre än i dag.

6.3 Säkerhetssamordnaren

Säkerhetssamordnaren skall fullgöra en lång rad uppgifter vars yttersta syften är att garantera säkerheten i tunneln. Redan i dag förekommer en hel del av detta slags samordning mellan väghållaren (tunnelhållaren) och den kommunala organisationen för räddningstjänst, men inte i den strukturerade form som sägs i direktivet. Kostnaderna för säkerhetssamordnaren kommer således att belasta tunnelhållaren men uppgifterna torde också innebära en viss ökad tidsåtgång för den kommunala organisationen för räddningstjänst. Den senare bedöms dock som marginell.

6.4 Kontrollenheter

En kontrollenhet är organisatoriskt obestämd i direktivet men enheten skall vara funktionellt oberoende av tunnelhållaren. Avgörande är att enheten har tillräckligt hög kompetens för att kunna utföra kontroller, utvärderingar och provningar.

I första hand påkallas en kontrollenhet för att genomföra de regelbundna kontrollerna av tunnlar. Det ankommer på tunnelhållaren att se till att sådana kontroller genomförs genom att anlita ett organ som har de kvaliteter som krävs. Kostnaden belastar därmed tunnelhållaren.

6.5 Säkerhetskraven på tunnlar

Direktivets säkerhetskrav kan i avgörande delar anses beaktade redan i dagens tillämpning, närmast genom Vägverkets interna dokument Tunnel 2004, se avsnitt 3.5. De materiella delarna av direktivet förutses därför inte innebära någon påtaglig ökning av kostnaderna för att bygga vägtunnlar.

6.6 Boverket

Boverket föreslås bemyndigas att föreskriva dels de säkerhetskrav som en tunnel skall uppfylla enligt bilaga I i direktivet, dels de verkställighetsföreskrifter som kan behövas i anslutning till lagen och förordningen.

Säkerhetskraven är innehållsmässigt till stora delar givna genom vad som sägs i bilaga I vilket underlättar föreskriftsarbetet även om regelmassans omfattning inte är obetydlig. Förutom det egentliga arbetet med att omsätta direktivets krav till föreskrifter, måste arbetet planeras, samråd ske med Räddningsverket och Vägverket, förslag remitteras och bearbetas samt det slutliga beslutet kungöras i Boverkets författningssamling. Sammantaget bedöms arbetet behöva löpa över 4–6 månader och – preliminärt uppskattat – kräva en arbetsinsats som motsvarar 3–6 manveckor. Till detta skall läggas en viss arbetsinsats i frågan om eventuella verkställighetsföreskrifter. Arbetet måste planeras så att föreskrifter kan träda i kraft senast den 30 april 2006.

6.7 Den kommunala organisationen för räddningstjänst

Den kommunala organisationen för räddningstjänst kommer att beröras dels i samband med de uppgifter som ankommer på säkerhetssamordnaren – se avsnitt 6.3 –, dels genom kravet på medverkan i de årliga övningarna.

Med utgångspunkt i att varje deltagande myndighet/organ skall svara för sina egna kostnader, är det ofrånkomligt att berörda kommuner får vidkännas vissa kostnader i samband med övningarna. De vanligaste övningarna, som kan vara partiella och ske genom simuleringar, bör inte kräva annat än marginella insatser från kommunens sida. Övningarna i full skala vart fjärde år kan däremot antas kräva insatser av personal och fordon – samt för efterföljande utvärdering – som resursmässigt inte kan

bortses från och i vart fall kräver framförhållning och planering i genomförandet. Samtidigt skall beaktas att antalet tunnlar som kommer att beröras är mycket begränsat och koncentrerade till – såvitt nu kan bedömas – Stockholms- och Göteborgsområdet. Sammantaget görs bedömningen att de resurskrav som ställs på kommunerna är som helhet, och sedda över tiden, begränsade.

6.8 Polisen

Polismyndigheterna berörs av kravet på medverkan i de årliga övningarna, särskilt de som vart fjärde år skall genomföras i full skala och under så realistiska förhållanden som möjligt. Vad som sägs om kommunernas insatser i avsnitt 6.7 kan antas gälla även för berörda polismyndigheter. Sammantaget görs bedömningen att de resurskrav som ställs på polismyndigheterna är som helhet, och sedda över tiden, begränsade.

6.9 De allmänna förvaltningsdomstolarna

Länsstyrelsens beslut föreslås kunna överklagas hos allmän förvaltningsdomstol och således tillförs domstolarna en ny målgrupp som kommer att omfatta godkännande av säkerhetsamordnare (7 § i lagen), godkännande av idrifttagande av tunnel (9 § i lagen), beslut inom ramen för tillsynen (12 § i lagen), godkännande av kontrollenhet (7 § i förordningen), undantag (19 § i förordningen) och beslut som sägs i övergångsbestämmelserna till förordningen.

Det kan vid en första anblick framstå som en betydande målgrupp – och onekligen kan frågorna rymma en hel del svåra avgöranden – men som framgår av avsnitt 3.2 och 4.3 är det fråga om ett mycket begränsat antal tunnlar, sannolikt belägna endast inom storstadsregionerna, som kommer att omfattas av den föreslagna lagen. Bedömningen är därför, med beaktande av att redan länsstyrelsernas beslut kommer att bli få till antalet, att

målgruppen hos berörda förvaltningsdomstolar blir så liten att den ryms inom domstolsväsendets befintliga ekonomiska ramar.

6.10 Små företag

Bestämmelserna berör i väsentliga delar tunnelhållaren som närmast uteslutande torde vara staten – genom Vägverket – eller en kommun. Små företag är således inte berörda i detta avseende. Däremot skulle, i vart fall teoretiskt, ett mindre företag kunna uppträda som kontrollenhet och även anlitas för riskanalyser. De krav som ställs i förslaget skulle därför kunna bidra till en ny marknad för små företag även om det bedöms som mindre sannolikt att så blir fallet. När det gäller kontrollenheter är förslaget att en sådan skall godkännas av en tunnelmyndighet vilket i sig innebär en viss, men rimligen ganska marginell, administrativ kostnad för företaget.

Sammantaget görs bedömningen att den föreslagna regleringen inte kommer att ha någon betydelse för små företag.

7 Författningskommentar

7.1 Förslaget till lag om säkerhet i vägtunnlar

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag gäller säkerhet för trafikanter i vägtunnlar som är längre än 500 meter.

För vägtunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet gäller lagen alla tunnlar som är under projektering, byggande eller i drift. För andra vägtunnlar gäller lagen tunnlar som projekteras efter utgången av april 2006.

I paragrafen anges lagens tillämpningsområde och behandlas i avsnitt 4.3.

I *första stycket* klargörs dels att lagen gäller säkerhet för trafikanter i vägtunnlar, dels att endast tunnlar som är längre än 500 meter omfattas. Genom begränsningen till trafikanter utesluts de säkerhetsfrågor som aktualiseras, i första hand under byggskedet, i förhållande till arbetsmiljön. De frågorna regleras således uteslutande i arbetsmiljölagstiftningen.

I *andra stycket* görs ytterligare avgränsningar. Med utgångspunkt i direktivets krav i artikel 2 – vägtunnlar som ingår i TEN-vägnätet – skall lagen gälla oavsett om tunneln är under projektering, håller på att byggas eller är i drift. Lagen har för dessa

tunnlar en retroaktiv verkan. Med utgångspunkt i övervägandena i avsnitt 4.3 skall lagen också gälla tunnlar oberoende av vägnät men då utan retroaktiv verkan. Detta bestäms genom att lagen utanför TEN-vägnätet skall gälla endast sådana tunnlar som projekteras efter ikraftträdande.

Med projektering avses, vad gäller allmänna vägar, det skede när planeringen är slutförd och arbetet med en arbetsplan påbörjas (se avsnitt 3.5), dvs. när tunnelns huvudsakliga utformning och dimensionering arbetas fram. I fråga om en väg som inte är allmän blir motsvarande tidpunkt när arbetet med en detaljplan påbörjas. Om en tunnel byggs utan att vara allmän väg och det inte heller finns någon detaljplan, får det överlämnas till rättstillämpningen att avgöra när projekteringsstadiet inträder.

2 § I denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen avses med

det transeuropeiska vägnätet: det vägnät som regeringen föreskriver om med utgångspunkt i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet,

tunnelns längd: det längsta körfältets längd, med beaktande av den helt inneslutna delen,

väg: en sådan väg, gata eller annan led som allmänt används för trafik med motorfordon.

I paragrafen definieras *det transeuropeiska vägnätet* (TEN-vägnätet) med utgångspunkt i vad som sägs i artikel 2.1 i direktivet, dock med den skillnaden att regeringen ges bemyndigande att föreskriva om vägnätet. Genom en sådan lösning behöver inte lagen ändras för varje ändring som sker i det grundläggande beslutet, 1692/96/EG, om TEN-vägnätet. Detta kan i stället göras i förordningen.

Begreppet *tunnelns längd* är hämtat från artikel 2.3 i direktivet.

Lagen omfattar endast vägtunnlar. I direktivet anges inte vad som avses med *väg* men det följer å andra sidan rent faktiskt av

kopplingen till TEN-vägnätet. Eftersom lagen blir tillämplig även för andra vägtunnlar än de som ingår i TEN-vägnätet, görs genom definitionen av *väg* en avgränsning till tunnlar som allmänt används för trafik med motorfordon. Därmed utesluts för tydlighets skull eventuellt förekommande tunnlar av annat slag, exempelvis i industrianläggningar eller i samband med gruvdrift, även om det förekommer motorfordonstrafik. I det fallet kan trafiken således inte anses allmän.

Det anmärks att direktivets definition av *räddningsstyrka* inte har tagits med, dels därför att begreppet använts tidigare i svensk lagstiftning och av det skälet inte bör införas på nytt, dels därför att det inte bedömts nödvändigt.

Säkerhetskrav

3 § En tunnel skall uppfylla föreskrivna säkerhetskrav i fråga om

1. antal tunnelrör och körfält,
2. tunnelgeometri,
3. utrymningsvägar och nödutgångar,
4. tillträde för räddningspersonal,
5. nödfickor,
6. dränering,
7. brandmotstånd,
8. belysning,
9. ventilation,
10. räddningsstationer,
11. vattenförsörjning,
12. vägmärken, skyltar och information,
13. övervakningssystem,
14. utrustning för stängning av tunneln,
15. kommunikationssystem,
16. strömförsörjning och elkretsar,
17. brandsäker utrustning,
18. trafiken i tunneln.

Enligt artikel 3.1 i direktivet skall medlemsstaterna se till att de tunnlar som omfattas, uppfyller de minimikrav för säkerhet som anges i bilaga I i direktivet. I punkten 1.1.2 i bilagan anges de parametrar som skall beaktas och som har betydelse för tunnel-systemets samtliga aspekter; infrastruktur, drift, trafikanter och fordon. Dessa övergripande aspekter bryts sedan ned i en detaljreglering i bilagan.

I paragrafen anges, med utgångspunkt i punkterna 2, 3 och 4 i bilaga I i direktivet, de förhållanden för vilka närmare säkerhetskrav skall föreskrivas. Genom bemyndigandet i 15 § får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddela de närmare kraven. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.6.

Tunnelmyndighet

4 § För varje tunnel skall det finnas en tunnelmyndighet som bestäms av regeringen. Tunnelmyndigheten skall utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Paragrafen utgår från artikel 4.1 i direktivet och innebär att tunnelmyndigheten genom tillsyn skall ha – som det sägs i direktivet – ansvaret för att alla aspekter på säkerheten i en tunnel respekteras.

I artikel 4.2 i direktivet anges att tunnelmyndigheten kan vara nationell, regional eller lokal. I paragrafen överlämnas till regeringen att bestämma vilken eller vilka myndigheter som skall vara tunnelmyndighet.

Övervägandena om tunnelmyndighet finns i avsnitt 4.4.

Tunnelhållare och säkerhetssamordnare

5 § För varje tunnel som är under projektering, byggande eller i drift skall det finnas en tunnelhållare som ansvarar för driften av tunneln under det berörda stadiet.

Tunnelhållare är i fråga om allmän väg den som enligt väglagen (1971:948) ansvarar för väghållningen och i fråga om gata den som enligt plan- och bygglagen (1987:10) ansvarar för gatuhållningen. I fråga om annan väg skall tunnelmyndigheten utse en tunnelhållare.

Paragrafen utgår från artikel 5.1 i direktivet.

I *första stycket* klargörs att det för varje tunnel skall finnas en tunnelhållare och att detta gäller under såväl projekteringen som byggandet och därefter under driftsskedet. Bestämmelsen utesluter inte att det är olika tunnelhållare under respektive skede. Vad som sägs i andra stycket innebär dock att den situationen inte uppstår för allmänna vägar eller gator.

I *andra stycket* klargörs att uppgiften som tunnelhållare följer med det ansvar för väghållningen som sägs i väglagen (1971:948) för allmänna vägar respektive gatuhållningen enligt plan- och bygglagen (1987:10) för gator. Tunnelmyndigheten skall i dessa fall inte utse någon tunnelhållare utan den uppgiften följer direkt av författningen. Om det däremot är fråga om en annan väg skall tunnelmyndigheten utse en tunnelhållare. Frågor om tunnelhållare behandlas i avsnitt 4.7.

6 § Tunnelhållaren skall

1. sammanställa en säkerhetsdokumentation för tunneln och hålla den fortlöpande uppdaterad,
2. upprätta planer för driften av tunneln,
3. fastställa förfaranden för stängning av tunneln i en nödsituation, och
4. upprätta rapporter över olyckor, bränder samt allvarliga tillbud till olyckor i tunneln.

I paragrafen anges tunnelhållarens grundläggande uppgifter med anknytning till bilaga II i direktivet (säkerhetsdokumentationen), artikel 4.6 (planer för driften och förfaranden för stängning) och artikel 5.3 (olycksrapporter).

När det gäller *andra och tredje punkten* ställer direktivet krav på tunnelmyndigheten att se till att uppgifterna utförs. I paragrafen klargörs att det är tunnelhållaren som skall utföra dessa uppgifter. Om tunnelhållaren brister i detta avseende kan tunnelmyndigheten inom ramen för sin tillsynsuppgift vidta åtgärder för att skyldigheten skall uppfyllas. Begreppet fastställa i tredje punkten är hämtat från direktivet. Med fastställa skall här förstås ett krav på att de åtgärder som behövs för att stänga tunneln skall vara så bestämda av tunnelhållaren att de i en nödsituation kan vidtas direkt och utan att osäkerhet uppkommer i utförandet. Med olycka i *fjärde punkten* förstås varje händelse som har betydelse för säkerheten i tunneln och omfattar såväl trafikolyckor som olyckor knutna till driften av tunneln.

Frågor om tunnelhållare behandlas i avsnitt 4.7.

7 § Tunnelhållaren skall efter godkännande av tunnelmyndigheten utse en säkerhetssamordnare. Säkerhetssamordnaren skall självständigt medverka i frågor som rör tunnelsäkerheten.

Paragrafen utgår från artikel 6.1 i direktivet och anger dels att det är tunnelhållarens uppgift att utse en säkerhetssamordnare, dels att denne måste godkännas av tunnelmyndigheten. Vidare klargörs att säkerhetssamordnaren skall ha en självständig ställning. Detta innebär inte med nödvändighet att säkerhetssamordnaren är organisatoriskt fristående från tunnelhållaren men hon eller han skall kunna agera oberoende av sin arbets- eller uppdragsgivare. Frågor om säkerhetssamordnare behandlas i avsnitt 4.8.

Förhandsgranskning samt godkännande av en tunnel

8 § Innan arbetet med att bygga en tunnel påbörjas, skall tunnelmyndigheten efter anmälan av tunnelhållaren göra en förhandsgranskning av säkerhetsdokumentationen och bedöma om tunneln kommer att uppfylla kraven i 3 §. Tunnelhållaren

och säkerhetssamordnaren skall underrättas om bedömningen.

Paragrafen anknyter till punkten 1.2 i bilaga II i direktivet och innebär att en förhandsgranskning av projektet måste göras innan något byggnadsarbete med tunneln påbörjas. Däremot skall granskningen inte mynna ut i något godkännande eller underkännande utan endast säkerställa att tunnelhållaren får besked om tunnelmyndighetens bedömning av om säkerhetskraven – så långt dessa framgår av säkerhetsdokumentationen på det stadiet – kommer att uppfyllas eller inte. Frågan behandlas i avsnitt 4.9.

9 § En tunnel får tas i bruk för allmän trafik för första gången endast om den uppfyller kraven i 3 § och efter godkännande av tunnelmyndigheten. Detsamma gäller om tunneln skall tas i bruk på nytt för allmän trafik efter betydande byggnadstekniska eller driftsmässiga förändringar.

Paragrafen utgår från artikel 4.4 samt punkten 3 i bilaga II i direktivet. Till skillnad mot förhandsgranskningen enligt 8 § måste tunnelmyndigheten i detta fall, när tunneln skall öppnas för allmän trafik första gången, ta ställning till om säkerhetskraven är uppfyllda genom att antingen godkänna eller underkänna tunneln för trafik. Med stöd av 12 § kan tunnelmyndigheten förena ett godkännande med villkor. Enligt *andra meningen* krävs också ett godkännande om en tunnel som tidigare tagits i drift har stängts av på grund av betydande byggnadstekniska eller driftsmässiga förändringar och därefter skall öppnas för trafik på nytt. Frågan behandlas i avsnitt 4.9.

Regelbundna kontroller och övningar

10 § Tunnelhållaren skall se till att det genomförs regelbundna kontroller av en tunnel som är i drift. Kontroller skall ske minst vart sjätte år och omfatta samtliga säkerhetskrav.

Paragrafen utgår från artikel 4.6 och 12.1 i direktivet. I paragrafen klargörs att det är tunnelhållaren som skall se till att kontroller genomförs och att kravet endast omfattar tunnlar som är i drift. Om tunnelhållaren brister i detta avseende kan tunnelmyndigheten inom ramen för sin tillsynsuppgift vidta åtgärder för att skyldigheten skall uppfyllas. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.10.

11 § Tunnelhållaren, den kommunala organisationen för räddningstjänst och polismyndigheten skall årligen, i samarbete med säkerhetssamordnaren, genomföra gemensamma räddningsövningar i en tunnel som är i drift.

Paragrafen utgår från punkten 5 i bilaga II i direktivet och behandlas i avsnitt 4.10. På motsvarande sätt som anges i 10 § gäller kravet endast tunnlar som är i drift.

Med räddningsövningar menas övningar som anknyter dels till räddningsinsatser enligt 1 kap. 2 § LSO, dels till insatser som tunnelhållaren själv gör – med utgångspunkt i enskildas skyldigheter enligt 2 kap. LSO –, dels till polisens medverkan inom ramen för det nära samarbete som finns mellan den kommunala organisationen för räddningstjänst och polisen. Bestämmelsen betonar just att övningarna skall genomföras gemensamt med samtliga inblandade parter.

Tillsyn

12 § En tunnelmyndighet har för tillsynen rätt att få tillträde till en tunnel och rätt att få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

En tunnelmyndighet får meddela de förelägganden, förbud och villkor som behövs för att denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall efterlevas.

Förelägganden och förbud får förenas med vite.

Paragrafen ger tunnelmyndigheten möjlighet att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att kraven efterlevs. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.5.

Överklagande

13 § En tunnelmyndighets beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte något annat följer av andra föreskrifter. Besluten får, utom i frågor som gäller kontrollenheter, överklagas endast av tunnelhållaren.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.15. Endast tunnelhållaren har rätt att överklaga ett beslut av en tunnelmyndighet om beslutet avser annat än frågor som gäller kontrollenheter. Beträffande kontrollenheter gäller den allmänna bestämmelsen i 22 § förvaltningslagen, dvs. beslutet får överklagas av den som beslutet angår, om det har gått honom emot.

Verkställighet

14 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

I paragrafen klargörs att ett beslut som meddelas enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall gälla omedelbart. I det enskilda fallet kan dock bestämmas annat.

Bemyndiganden

15 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. säkerhetskraven på vägtunnlar,
2. tunnelmyndighetens, tunnelhållarens och säkerhetssamordnarens verksamhet och uppgifter,
3. upprättandet av och innehållet i säkerhetsdokumentationen,
4. kontrollenheter,
5. riskanalyser,
6. förfarandet vid förhandsgranskning och godkännande av tunnlar, samt
7. regelbundna kontroller och övningar.

I paragrafen klargörs att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter som går utöver rena verkställighetsföreskrifter eller föreskrifter inom ramen för restkompetensen enligt 8 kap. 13 § regeringsformen. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.17.

Med stöd av *första punkten* får de säkerhetskrav som behövs i anslutning till 3 § – och med huvudsaklig utgångspunkt i bilaga I i direktivet – föreskrivas.

I lagen regleras övergripande de uppgifter och den verksamhet som ankommer på en tunnelmyndighet, tunnelhållare och säkerhetssamordnare. Med stöd av *andra punkten* får föreskrivas ytterligare bestämmelser i detta avseende.

Säkerhetsdokumentationen, som tunnelhållaren skall sammanställa enligt 6 § 1, regleras innehållsmässigt inte i lagen. Med stöd av *tredje punkten* får föreskrifter meddelas om upprättandet av och innehållet i den dokumentationen. I direktivet finns dessa krav i huvudsak i bilaga II.

Kontrollenheter och riskanalyser återfinns i första hand i artikel 7 respektive 13 i direktivet men regleras inte i lagen. Med stöd av *fjärde och femte punkten* får meddelas de föreskrifter som

behövs för att införliva direktivets krav i den nationella lagstiftningen.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Denna lag träder i kraft den 30 april 2006.

Regeringen får meddela övergångsbestämmelser i fråga om vägtunnlar i det transeuropeiska vägnätet som vid ikraftträdandet antingen är under byggande eller i drift.

Bestämmelserna behandlas i avsnitt 5.

7.2 Förslag till förordning om säkerhet i vägtunnlar

Inledande bestämmelser

1 § Denna förordning innehåller föreskrifter för tillämpningen av lagen (0000:000) om säkerhet i vägtunnlar.

I paragrafen anges förordningens tillämpningsområde.

2 § Med det transeuropeiska vägnätet avses det vägnät i Sverige som definieras i bilaga I, avsnitt 2, till Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, senast ändrat genom beslut nr 884/2004/EG, och som illustreras med hjälp av kartor eller beskrivs i bilaga II till beslutet.

Med riskanalys avses en analys av de risker som är förknippade med en viss tunnel. Analysen skall göras med beaktande av alla faktorer som rör utformningen, dimensioneringen och de trafikförhållanden som påverkar säkerheten, särskilt trafikens karaktär och förväntat antal tunga lastfordon per dag. En riskanalys får inte göras av tunnelhållaren eller av någon vars oberoende till tunnelhållaren kan ifrågasättas.

Första stycket i paragrafen anknyter till 2 § i den föreslagna lagen och möjliggör för regeringen att i förordningen införa de ändringar som behövs i takt med att TEN-vägnätet förändras.

Andra stycket utgår från artikel 13.1 i direktivet. Genom *sista meningen* utesluts att tunnelhållaren själv gör en riskanalys liksom att någon i tunnelhållarens krets tar på sig en sådan uppgift. Avgörande för bedömningen är att riskanalysen skall kunna göras utan påverkan från tunnelhållaren; jfr 7 §.

Frågor om riskanalyser behandlas i avsnitt 4.12.

Säkerhetskrav

3 § En tunnel skall uppfylla de säkerhetskrav som Boverket efter samråd med Statens räddningsverk och Vägverket föreskriver om.

I paragrafen ges Boverket bemyndigande att genom myndighetsföreskrifter säkerställa att direktivets krav i detta avseende – i huvudsak vad som sägs i bilaga I i direktivet – införs i den nationella lagstiftningen. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.17.

Tunnelmyndighet

4 § Tunnelmyndighet är länsstyrelsen i det län där tunneln huvudsakligen är belägen, eller enligt säkerhetsdokumentationen kommer att vara belägen.

Övervägandena finns i avsnitt 4.4. Säkerhetsdokumentationens innehåll regleras i 8–11 §§.

Säkerhetssamordnare

5 § Säkerhetssamordnaren skall i frågor som rör säkerheten i en vägtunnel ha en sådan självständig ställning att hon eller han kan handha uppgiften oberoende av såväl tunnelhållaren som arbets- eller uppdragsgivare i övrigt.

En säkerhetssamordnare får utses att handa uppgiften för flera tunnlar.

Paragrafen utgår från artikel 6.1 i direktivet och anknyter till 7 § i den föreslagna lagen. I *andra stycket* klargörs att en och samma säkerhetssamordnare kan utses för flera tunnlar. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.8.

6 § Säkerhetssamordnaren skall

1. medverka i tunnelhållarens verksamhet beträffande specifikationer för stomme och utrustning, driftplanering samt räddningsinsatser, och

2. på begäran av tunnelhållaren yttra sig över säkerhetsdokumentationen och sådana förändringar som avses i 15 §.

Säkerhetssamordnaren skall i övrigt bistå den kommunala organisationen för räddningstjänst i samband med planeringen, genomförandet och utvärderingen av räddningsinsatser.

Paragrafen utgår från artikel 6.2 i direktivet och anknyter till 7 § i den föreslagna lagen. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.8.

Säkerhetssamordnaren har enligt *första stycket andra punkten* en skyldighet att yttra sig över säkerhetsdokumentationen och sådana förändringar som avses i 15 § när tunnelhållaren begär det. Detta krav anknyter till 13–15 §§ och skall säkerställa att tunnelhållaren kan ge in det underlag till tunnelmyndigheten som krävs enligt de bestämmelserna.

Andra stycket anknyter till artikel 6.2 i direktivet.

Kontrollenhet

7 § Med kontrollenhet avses ett organ som har godkänts av en tunnelmyndighet för att utföra kontroller, utvärderingar eller provningar. En tunnelmyndighet får själv handha uppgiften som kontrollenhet.

Tunnelhållaren eller någon vars oberoende till tunnelhållaren kan ifrågasättas får inte godkännas som kontrollenhet.

Ett godkännande som kontrollenhet får förenas med särskilda villkor.

Paragrafen utgår från artikel 7 i direktivet. Kravet på att kontroller, utvärderingar och provningar skall utföras av en kontrollenhet framgår av författningen; se 9 § 5, 17, 20, 22 §§ och

övergångsbestämmelserna punkten 4. För att anses som en sådan kontrollenhet skall organet vara godkänt för uppgiften av en tunnelmyndighet. Godkännandet kan begränsas till det aktuella området, exempelvis att utföra sådana tunnelkontroller som sägs i 10 § i den föreslagna lagen (jfr. 17 § i denna förordning).

I bestämmelsen ställs inte upp några specifika krav för ett godkännande som kontrollenhet. I direktivet anges att en kontrollenhet skall ha hög kompetens och använda ett högkvalitativt förfarande. Detta får också vara vägledande för tunnelmyndighetens prövning.

I *första stycket* klargörs att tunnelmyndigheten själv får utföra en sådan uppgift som ankommer på en kontrollenhet.

I *andra stycket* finns en begränsning som motsvarar den som gäller för riskanalyser (se 2 §) och som utesluter att tunnelhållaren själv är kontrollenhet liksom att någon i tunnelhållarens krets godkänns för en sådan uppgift. Avgörande för bedömningen är att kontrollenheten skall kunna uppträda utan påverkan från tunnelhållaren.

Tredje stycket ger myndigheten rätt att förena ett godkännande med särskilda villkor. Inom ramen för sådana villkor kan godkännandet exempelvis begränsas i tiden, till ett särskilt objekt eller förenas med krav på uppdatering för fortsatt giltighet.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.11.

Säkerhetsdokumentation

8 § Säkerhetsdokumentationen skall innehålla en beskrivning av de förebyggande åtgärder och säkerhetsåtgärder som behövs för att garantera trafikanternas säkerhet med beaktande av personer med funktionshinder eller nedsatt rörelseförmåga och med hänsyn till hur tunneln är uppbyggd i stort, tunnelns omgivning, vägens och trafikens karaktär samt omfattningen av räddningsinsatserna.

Tunnelhållaren skall fortlöpande överlämna en kopia av säkerhetsdokumentationen till säkerhetssamordnaren.

9 § Under projekteringen skall säkerhetsdokumentationen innehålla

1. en allmän beskrivning av den planerade tunneln och infarterna till den,
2. ritningar som visar hur tunneln är uppbyggd och de driftsordningar som planeras,
3. en trafikprognos med en riskanalys i fråga om trafik med farligt gods,
4. en undersökning som beskriver olycksriskerna och vilka åtgärder som kan vidtas för att minska riskerna och följderna vid en olycka, och
5. ett yttrande om säkerheten från en kontrollenhet eller annan med särskild sakkunskap på området.

10 § När en tunnel är färdig att tas i drift skall säkerhetsdokumentationen, utöver vad som sägs i 9 §, innehålla

1. en beskrivning av organisationen och hur tunnelns drift och underhåll skall tryggas,
2. en plan för räddningsinsatser, med beaktande särskilt av de behov som personer med funktionshinder eller nedsatt rörelseförmåga har, och
3. en beskrivning av hur olycks- och tillbudsrapporteringen enligt 12 § skall utföras.

11 § För en tunnel som är i drift skall säkerhetsdokumentationen, utöver vad som sägs i 9 och 10 §§, innehålla en beskrivning med analys av de tillbud och olyckor av större betydelse som har inträffat i tunneln, och en förteckning med analys över de övningar som har genomförts.

8–11 §§ utgår från bilaga II i direktivet och är i allt väsentligt en återgivning av kraven i punkterna 2.2–2.5. Vad som sägs i punkten 2.1 regleras dels i 6 § 1 i den föreslagna lagen, dels i 8 § andra stycket i denna förordning.

Olycks- och tillbudsrapportering

12 § Tunnelhållaren skall upprätta en rapport över varje olycka i tunneln och över varje allvarligt tillbud till en olycka. Detsamma gäller om det uppstått brand i tunneln, oavsett om branden haft samband med trafiken eller driften i övrigt av tunneln.

Rapporten skall, utan att inblandade personers identitet röjs genom namn, fordons registreringsnummer eller motsvarande, innehålla en beskrivning av händelsen och en analys av omständigheterna kring tillbudet, olyckan eller branden.

Rapporten skall skickas till tunnelmyndigheten, säkerhetsamordnaren och den kommunala organisationen för räddningstjänst.

Paragrafen utgår från artikel 5.3 och 5.4 i direktivet och anknyter till 6 § 4 i den föreslagna lagen. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.13. Se även kommentaren till 6 § i lagen.

I *andra stycket* klargörs att rapporten inte enbart skall innehålla en beskrivning av det faktiska händelseförloppet utan även en analys av omständigheterna. En sådan analys skall skiljas från den utvärdering som sägs i 22 § och som tunnelmyndigheten ansvarar för att den utförs. Med analys avses här den förklaring till händelsen som tunnelhållaren kan ge utifrån den kunskap om de faktiska förhållandena som då föreligger. Kravet på tunnelhållaren skall i detta avseende inte ställas alltför högt.

Rapporten skall vara avidentifierad, se vidare avsnitt 4.13 och 4.16.

Förhandsgranskning samt godkännande av en tunnel

13 § Tunnelhållarens anmälan om förhandsgranskning enligt 8 § lagen (0000:000) om säkerhet i vägtunnlar skall avse den säkerhetsdokumentation som anges i 9 § denna förordning och innehålla ett yttrande från säkerhetsamordnaren.

Paragrafen utgår från punkten 1.2 i bilaga II i direktivet och behandlas i avsnitt 4.9.

14 § Tunnelhållarens begäran om godkännande enligt 9 § lagen (0000:000) om säkerhet i vägtunnlar skall innehålla den säkerhetsdokumentation som anges i 10 § denna förordning och ett yttrande från säkerhetssamordnaren.

Paragrafen utgår från punkten 3.4 i bilaga II i direktivet och behandlas i avsnitt 4.9.

Byggnadstekniska förändringar m.m. av tunnlar i drift

15 § Tunnelhållaren skall underrätta säkerhetssamordnaren om förändringar i tunnelns byggnadstekniska utförande eller i planerna för driften. Om tunneln skall genomgå ombyggnadsåtgärder skall tunnelhållaren innan arbetet påbörjas överlämna en beskrivning av åtgärderna till säkerhetssamordnaren.

Sedan säkerhetssamordnaren yttrat sig över förändringarna skall tunnelhållaren underrätta tunnelmyndigheten och den kommunala organisationen för räddningstjänst om förändringarna och om säkerhetssamordnarens synpunkter.

Paragrafen utgår från punkten 4 i bilaga II i direktivet.

I *första stycket* klargörs att tunnelhållarens skyldighet att underrätta säkerhetssamordnaren omfattar varje förändring av byggnadsteknisk karaktär eller i de planer för driften som tunnelhållaren skall upprätta enligt 6 § i den föreslagna lagen.

Genom *andra stycket* säkerställs att tunnelmyndigheten och räddningstjänsten får kännedom om förändringarna och säkerhetssamordnarens synpunkter.

16 § En tunnel skall anses ha genomgått sådana byggnadstekniska eller driftsmässiga förändringar som anges i 9 § lagen (0000:000) om säkerhet i vägtunnlar, om förändringarna in-

nebär att någon punkt i säkerhetsdokumentationen måste ändras i betydande omfattning.

Paragrafen utgår från punkterna 3.2 och 4.1 i bilaga II i direktivet och anknyter till 9 § i den föreslagna lagen.

Innebörden är att ett nytt godkännandebeslut av tunnelmyndigheten krävs om tunneln förändras så att det också nödvändiggör att någon punkt i säkerhetsdokumentationen måste ändras i betydande omfattning. En ytterligare förutsättning är, som sägs i 9 § i lagen, att tunneln – efter förändringen – skall tas i bruk på nytt för allmän trafik. Det förutsätts med andra ord att tunneln varit helt avstängd för trafik till följd av förändringen. Direktivet är på denna punkt något oklart men förutsättningarna klargörs genom vad som sägs i 9 § i lagen och denna bestämmelse. Bestämmelsen redogörs för i avsnitt 4.9.

Regelbundna kontroller och övningar

17 § En kontroll enligt 10 § lagen (0000:000) om säkerhet i vägtunnlar skall utföras av en kontrollenhet. Kontrollen skall dokumenteras i en rapport som överlämnas till tunnelmyndigheten.

Paragrafen utgår från artikel 12 i direktivet. Frågan om regelbundna kontroller redogörs för i avsnitt 4.10.

18 § Övningar enligt 11 § lagen (0000:000) om säkerhet i vägtunnlar skall genomföras i syfte att uppnå tydliga utvärderingsresultat av räddningsinsatserna. Övningarna får helt eller delvis ske genom simulering men skall vart fjärde år genomföras i full skala och under så verkliga förhållanden som möjligt.

Säkerhetssamordnaren skall i samarbete med den kommunala organisationen för räddningstjänst och polismyndigheten upprätta en rapport över övningen. Rapporten skall innehålla en utvärdering med förslag till de förbättringar av

säkerheten som behövs. Säkerhetssamordnaren skall överlämna rapporten till tunnelmyndigheten och tunnelhållaren.

Paragrafen utgår från punkten 5 i bilaga II i direktivet. Frågan om övningar redogörs för i avsnitt 4.10.

Undantag från säkerhetskraven

19 § Tunnelmyndigheten får på begäran av en tunnelhållare, och under förutsättning att Europeiska kommissionen inte motsätter sig det, medge undantag från säkerhetskraven

1. om det är motiverat av ny teknik och säkerhetsnivån i tunneln inte blir lägre, eller

2. om det finns tvingande skäl och alternativa riskbegränsande åtgärder säkerställer att säkerhetsnivån i tunneln inte blir lägre.

Undantag enligt första stycket 2 får dock inte medges beträffande utformningen av de säkerhetsanordningar som avser räddningsstationer, skyltar, nödfickor, nödutgångar eller radiosändningar.

Paragrafen utgår från artikel 14 och punkten 1.2 i bilaga I i direktivet.

Det som sägs i *första stycket* innebär för det första att frågan om undantag alltid måste underställas kommissionens prövning och att kommissionen har en vetorätt, och för det andra att säkerhetsnivån inte får bli lägre genom ett undantag.

I *andra stycket* klargörs att möjligheten till undantag på grund av tvingande skäl inte gäller fullt ut. I direktivet benämns detta "säkerhetsanordningar som står till tunneltrafikanternas förfogande".

Frågor om undantag behandlas i avsnitt 4.14.

20 § Till en ansökan om undantag enligt 19 § som avser ny teknik skall bifogas ett yttrande av en kontrollenhet och till

en ansökan som avser tvingande skäl skall bifogas en bedömning av riskerna.

Om tunnelmyndigheten finner att undantag bör medges, skall myndigheten inhämta kommissionens yttrande. I annat fall skall ansökningen avslås.

Tunnelmyndighetens beslut får inte överklagas om det grundas på ett yttrande från kommissionen.

Paragrafen anknyter till vad som sägs i 19 § och ställer i *första stycket* vissa krav på underlaget för prövningen. Kravet på att en ansökan om undantag med hänvisning till tvingande skäl skall innehålla en bedömning av riskerna, innebär inte att en sådan riskanalys som avses i 2 § andra stycket måste göras. Riskbedömningen måste däremot kvalitetsmässigt vara sådan att den visar på att säkerhetsnivån i tunneln inte blir lägre genom de alternativa åtgärderna.

En ansökan om undantag skall underställas kommissionens prövning men endast om tunnelmyndigheten bedömer att det över huvud taget finns skäl att medge undantag. Detta klargörs i *andra stycket*.

I *tredje stycket* har möjligheten att överklaga tagits bort för de fall tunnelmyndighetens beslut enbart följer kommissionens yttrande. Däremot skall tunnelhållaren kunna överklaga ett avslagsbeslut som tunnelmyndigheten meddelat utan att höra kommissionen.

Utmärkning i tunnlar

21 § Varje infart till en tunnel skall utmärkas med vägmärke i enlighet med bestämmelserna i vägmärkesförordningen (1978:1001), i förekommande fall kompletterat med vägmärke som utvisar radiostation för vägtrafikinformation. Även nödfickor, nödutgångar, utrymningsvägar och räddningsstationer i en tunnel skall utmärkas i enlighet med bestämmelserna i vägmärkesförordningen.

Om tunneln är längre än 1 000 meter skall körfältssignaler enligt vägmärkesförordningen sättas upp vid varje infart till tunneln.

Paragrafen utgår från punkten 2.12 i bilaga I och från bilaga III i direktivet. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.6.

Rapportering till kommissionen

22 § Tunnelmyndigheten skall vartannat år sammanställa rapporter om tunnelbränder och olyckor i tunnlar som klart inverkat på trafikanternas säkerhet. Sammanställningen skall för varje brand och olycka innehålla en utvärdering och en belysning av säkerhetsutrustningens och säkerhetsåtgärdernas betydelse och effektivitet. Utvärderingen skall göras av en kontrollenhet.

Länsstyrelsen i Stockholms län skall gemensamt för alla tunnelmyndigheter överlämna rapporterna till Europeiska kommissionen före utgången av september månad året efter rapporteringsperioden. För detta ändamål skall varje tunnelmyndighet överlämna sammanställningen enligt första stycket till Länsstyrelsen i Stockholms län.

Paragrafen utgår från artikel 15 i direktivet och behandlas i avsnitt 4.13.

Bemyndigande

23 § Boverket får efter samråd med Statens räddningsverk och Vägverket meddela föreskrifter för verkställigheten av lagen (0000:000) om säkerhet i vägtunnlar och denna förordning.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.17.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

2. Om ett byggnadstekniskt krav för en tunnel som är i drift eller under byggande den 30 april 2006 är tekniskt omöjligt att uppfylla, eller om det skulle medföra oproportionerligt höga kostnader att uppfylla kravet, får tunnelmyndigheten på tunnelhållarens begäran medge att alternativa åtgärder vidtas. En sådan åtgärd får dock inte innebära en lägre säkerhetsnivå och åtgärdernas effektivitet skall visas genom en riskanalys.

Tunnelmyndigheten skall informera Europeiska kommissionen om de alternativa åtgärder som medgivits och skälen för detta.

Paragrafen utgår från artikel 3.2 i direktivet och behandlas i avsnitt 5.

3. För en tunnel som är under byggande den 30 april 2006 gäller 8 § lagen (0000:000) om säkerhet i vägtunnlar i tillämpliga delar. Tunneln får tas i bruk efter godkännande som sägs i 9 § samma lag.

Paragrafen utgår från artikel 10 i direktivet och behandlas i avsnitt 5.

4. För en tunnel som är i drift den 30 april 2006 skall tunnelmyndigheten senast den 30 oktober 2006 bedöma om säkerhetskraven är uppfyllda. Till grund för bedömningen skall finnas en säkerhetsdokumentation enligt 11 § och resultatet av en kontroll som är utförd av en kontrollenhet.

Om tunneln inte uppfyller kraven skall tunnelmyndigheten besluta om de åtgärder som behövs för att anpassa tunneln till säkerhetskraven och den tid, dock senast den 30 april 2014, inom vilket detta skall ske.

Paragrafen utgår från artikel 11 i direktivet och behandlas i avsnitt 5.

5. För tunnlar som är i drift den 30 april 2006 skall Länsstyrelsen i Stockholms län i samråd med berörda tunnelmyndigheter

a) upprätta en plan för en gradvis tillämpning av säkerhetskraven och senast den 30 oktober 2006 underrätta Europeiska kommissionen om planen, och

b) senast den 30 april 2007 underrätta Europeiska kommissionen om hur säkerhetskraven avses att uppfyllas och vilka åtgärder som planeras.

Paragrafen utgår från medlemsstaternas skyldigheter enligt artikel 11.5 (rapportering till kommissionen beträffande åtgärder för tunnlar i drift) och artikel 15.2 (plan för anpassning av tunnlar i drift).

7.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning

7 § Ändringen är föranledd av direktivets krav på TV-övervakning i tunnlar i vissa fall och innebär att tillstånd inte krävs för allmän kameraövervakning vid trafikövervakning som utförs av den som är tunnelhållare i en vägtunnel som avses i den föreslagna lagen om säkerhet i vägtunnlar. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.6.

Bilaga 1

Rättelse till Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG av den 29 april 2004 om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet

(Europeiska unionens officiella tidning L 167 av den 30 april 2004)

Direktiv 2004/54/EG skall vara som följer:

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2004/54/EG

av den 29 april 2004

om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, och

av följande skäl:

(1) I sin vitbok av den 12 september 2001 "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" meddelade kommissionen att den avsåg att lägga fram ett förslag om minimikrav i fråga om säkerheten i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet.

(2) Transportsystemet, särskilt det transeuropeiska vägnätet enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet ⁽⁴⁾, är av största betydelse för den europeiska integreringen och för européernas välbefinnande. Europeiska gemenskapen ansvarar för att säkerhet, service och bekvämlighet i det transeuropeiska vägnätet ligger på en hög, enhetlig och stabil nivå.

(3) Tunnlar längre än 500 meter är viktiga delar av infrastrukturen som underlättar kommunikationerna mellan stora områden i Europa och spelar en avgörande roll för regionernas ekonomier och deras tillväxt.

(4) Europeiska rådet har vid flera tillfällen, särskilt vid mötet i Laeken den 14 och 15 december 2001, betonat att säkerhetshöjande åtgärder för tunnlar måste vidtas snarast.

(5) Den 30 november 2001 möttes transportministrarna från Frankrike, Italien, Schweiz, Tyskland och Österrike i Zürich för att anta en gemensam förklaring innehållande en rekommendation om att inhemsk lagstiftning skall anpassas efter de senaste harmoniserade kraven för att höja säkerheten i långa tunnlar.

(6) Eftersom målen för den föreslagna åtgärden, nämligen att uppnå en enhetlig, stabil och hög skyddsnivå i vägtunnlar för alla européer, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av den nödvändiga harmoniseringsnivån, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(7) Den senaste tidens tunnelolyckor har gjort att tunnelarnas betydelse för människor, ekonomi och kultur har kommit i fokus.

(8) Vissa äldre tunnlar i Europa konstruerades under en tid när de tekniska möjligheterna och transportförhållandena var helt andra än de är idag. Vissa tunnlar har alltså en lägre säkerhet, som måste höjas.

⁽¹⁾ EUT C 220, 16.9.2003, s. 26.

⁽²⁾ EUT C 256, 24.10.2003, s. 64.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 9 oktober 2003 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 26 februari 2004 (EUT C 95 E, 20.4.2004, s. 31) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 20 april 2004 (ännu ej offentliggjort i EUT).

⁽⁴⁾ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1. Beslutet senast ändrat genom 2003 års anslutningsakt.

(9) Tunnelsäkerheten kräver ett antal åtgärder beträffande bl.a. tunnelarnas geometri och konstruktion, säkerhetsutrustning och skyltning, trafikstyrning, räddningsstyrkornas utbildning, tillbudshantering, anvisningar om hur man uppträder i en tunnel och kommunikation mellan driftsledning och räddningsstyrkor (t.ex. polis, brandkår och övrig räddningspersonal).

- (10) Såsom redan tydliggjorts genom överläggningarna i FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE) är vägtrafikanternas beteende en avgörande aspekt i samband med tunnelsäkerheten.
- (11) Säkerhetsåtgärderna bör möjliggöra för människor som har varit med om tillbud att rädda sig själva, tillåta att vägtrafikanter omedelbart kan ingripa för att förhindra allvarligare följder, säkerställa effektiva insatser av räddningsstyrkorna och skydda miljön samt begränsa de materiella skadorna.
- (12) De förbättringar som tillförs genom detta direktiv kommer att ge förbättrade säkerhetsförhållanden för samtliga trafikanter inklusive personer med funktionshinder. Eftersom personer med funktionshinder har större svårigheter att ta sig ut i en nödsituation, bör emellertid särskild hänsyn tas till deras säkerhet.
- (13) För rimlighetens skull, och med tanke på de höga kostnader som är förknippade med åtgärderna, bör en lägsta nivå för säkerhetsutrustning fastställas med beaktande av typ och förväntat trafikflöde för varje tunnel.
- (14) Internationella organ som World Road Association och UNECE utfärdar sedan länge ovärderliga rekommendationer om hur säkerheten kan höjas och hur säkerhetsutrustning och trafikregler för vägtunnlar kan harmoniseras. Rekommendationerna är inte bindande och får alltså full effekt bara om de omsätts i tvingande lagstiftning.
- (15) En hög säkerhetsnivå förutsätter ett noggrant underhåll av säkerhetsutrustning i tunnlar. Ett formaliserat informationsutbyte om modern säkerhetsteknik och data om olyckor och tillbud bör därför inledas mellan medlemsstaterna.
- (16) För att garantera att tunnelhållaren tillämpar detta direktiv korrekt bör medlemsstaterna utse en eller flera myndigheter på nationell, regional eller lokal nivå som skall ha ansvaret för att alla aspekter på säkerheten i en tunnel respekteras.
- (17) Ett flexibelt och etappindelad tidsschema behövs för att genomföra detta direktiv. På så sätt kan de mest brådskande arbetena genomföras utan större störningar i transportsystemet eller överbelastning i sektorn för offentliga anläggningsarbeten i medlemsstaterna.
- (18) Kostnaderna för att bygga om befintliga tunnlar varierar mycket medlemsstaterna emellan, främst av geografiska skäl, och medlemsstaterna bör beviljas längre tidsfrist för ombyggnadsarbeten som nödvändiggörs av detta direktiv om tunneltätheten på deras territorium klart överstiger det europeiska genomsnittet.
- (19) När det gäller tunnlar som redan är i drift eller tunnlar vars konstruktion har godkänts men ännu inte öppnats för allmän trafik inom 24 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft, bör medlemsstaterna – om det inte finns strukturella lösningar till rimliga kostnader – ha rätt att godta att uppfyllandet av direktivets krav ersätts med riskbegränsande åtgärder.
- (20) Det behövs ytterligare teknisk utveckling för att höja tunnelsäkerheten. Det bör därför instiftas ett förfarande som kommissionen kan använda för att anpassa detta direktiv till den tekniska utvecklingen. Samma förfarande bör användas för att anta en harmoniserad metod för riskanalys.
- (21) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter. (1)
- (22) För att samordna arbetet på gemenskapsnivå och undvika trafikstörningar bör medlemsstaterna lämna en rapport till kommissionen om vilka åtgärder de planerar att vidta för att uppfylla kraven i detta direktiv.
- (23) När kraven i detta direktiv gör det nödvändigt att bygga ett andra tunnelrör till en tunnel på projekterings- eller under byggnadsstadiet, bör detta andra tunnelrör som skall byggas betraktas som en ny tunnel. Detsamma skall gälla om kraven i detta direktiv nödvändiggör nya, i lag föreskrivna, planeringsförfaranden, inklusive inhämtande av yttranden och synpunkter rörande alla åtgärder i samband därmed.
- (24) Arbetet bör fortsätta i lämpliga forum så att en hög grad av harmonisering kan uppnås med avseende på tecken och symboler som används på omställbara informationsskyltar i tunnlar. Medlemsstaterna bör uppmanas att harmonisera användargränssnittet för alla tunnlar inom sina territorier.

(1) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (25) Medlemsstaterna bör uppmanas att införa motsvarande säkerhetsnivåer för vägtunnlar inom sina territorier, som inte ingår i det transeuropeiska vägnätet, och som därför inte omfattas av detta direktiv.
- (26) Medlemsstaterna bör uppmanas att utarbeta nationella bestämmelser som syftar till högre säkerhetsnivå i tunnlar.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och räckvidd

1. Syftet med detta direktiv är att säkerställa en miniminivå för säkerheten för vägtrafikanter i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet genom att förebygga kritiska tillbud som kan äventyra människoliv, miljön och tunnelinstallationer samt genom att tillhandahålla skydd vid olyckor.
2. Direktivet omfattar alla tunnlar i det transeuropeiska vägnätet som är längre än 500 meter oavsett om tunneln är i drift, under byggnad eller på projekteringsstadiet.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

1. *det transeuropeiska vägnätet*: det vägnät som definieras i bilaga I avsnitt 2 till beslut nr 1692/96/EG och som illustreras med hjälp av kartor och/eller beskrivs i bilaga II till det beslutet.
2. *räddningsstyrka*: alla lokala tjänster, offentliga eller privata enheter eller delar av tunnelpersonalen som skall ingripa vid olyckor, inbegripet polis, brandkår och övriga räddningsresurser.
3. *tunnelns längd*: det längsta körfältets längd, med beaktande av den helt inneslutna delen.

Artikel 3

Säkerhetsåtgärder

1. Medlemsstaterna skall se till att de tunnlar inom deras territorier som omfattas av detta direktiv uppfyller de minimikrav för säkerhet som anges i bilaga I.
2. Om vissa sådana byggnadstekniska krav som anges i bilaga I bara kan uppfyllas med användning av tekniska lösningar som inte kan genomföras, eller genomföras endast till

oproportionerligt höga kostnader, får den tillsynsmyndighet som avses i artikel 4 godta att det vidtas åtgärder för att minska riskerna som ett alternativ till dessa krav, förutsatt att de alternativa åtgärderna kommer att ge en motsvarande eller högre säkerhetsnivå. Åtgärdernas effektivitet skall visas genom en sådan riskanalys som avses i artikel 13. Medlemsstaterna skall informera kommissionen om vilka alternativa riskbegränsande åtgärder som godtagits och motivera detta. Denna punkt skall inte tillämpas på tunnlar på projekteringsstadiet enligt artikel 9.

3. Medlemsstaterna får anta strängare krav förutsatt att de inte strider mot detta direktiv.

Artikel 4

Administrativ myndighet

1. Medlemsstaterna skall utse en eller flera administrativa myndigheter, nedan kallade "den administrativa myndigheten", som skall ha ansvaret för att alla aspekter på säkerheten i en tunnel respekteras och som skall vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att detta direktiv efterlevs.
2. Den administrativa myndigheten kan vara nationell, regional eller lokal.
3. Varje tunnel som ingår i det transeuropeiska vägnätet, som är belägen i en enda medlemsstat, skall lyda under en enda administrativ myndighet. När det gäller tunnlar som är belägna i två medlemsstater skall antingen var och en av dessa medlemsstater utse en administrativ myndighet, eller också skall de båda medlemsstaterna utse en gemensam administrativ myndighet. Om det finns två olika administrativa myndigheter, skall varje myndighets beslut vid utövandet av respektive befogenheter och ansvar angående säkerhet i tunnlar fattas med den andra myndighetens föregående samtycke.
4. Den administrativa myndigheten skall se till att tunnarlarna tas i drift i enlighet med förfarandet i bilaga II.
5. Utan att andra arrangemang på detta område på nationell nivå åsidosätts skall den administrativa myndigheten ha befogenhet att tillfälligt stoppa eller begränsa driften av en tunnel om säkerhetsföreskrifterna inte är uppfyllda. Den skall därvid ange vilka villkor som måste uppfyllas för att den normala driften skall få återupptas.
6. Den administrativa myndigheten skall se till att följande uppgifter utförs:
 - a) Tunnarlarna skall regelbundet provas och inspekteras och säkerhetsföreskrifter för detta skall utarbetas.
 - b) Planer för organisation och drift skall upprättas (inklusive planer för räddningsinsatser) för utbildning och utrustning av räddningsstyrkorna.

c) Förfaranden för omedelbar stängning av en tunnel i en nödsituation skall fastställas.

d) Erforderliga riskbegränsande åtgärder skall genomföras.

7. Om det finns organ som utsetts som tillsynsmyndighet före sådant utseende som avses i denna artikel får denna administrativa myndighet fortsätta att utöva sin verksamhet, under förutsättning att den överensstämmer med detta direktiv.

Artikel 5

Tunnelhållare

1. Oavsett om en tunnel inom en medlemsstats territorium är på projekteringsstadiet, under byggande eller i drift, skall den administrativa myndigheten för varje tunnel utse ett offentligt eller privat organ till tunnelhållare som skall ansvara för driften av tunneln under det berörda stadiet. Den administrativa myndigheten får själv utöva denna funktion.

2. När det gäller en tunnel som är belägen inom två medlemsstats territorier skall de båda administrativa myndigheterna eller den gemensamma administrativa myndigheten erkänna endast ett organ som skall ansvara för tunnelns drift.

3. Tunnelhållaren skall varje gång det inträffar ett allvarligt tillbud eller olycka i en tunnel utarbeta en rapport över händelsen. Rapporten skall inom en månad vidarebefordras till säkerhetssamordnaren som avses i artikel 6, till den administrativa myndigheten och till räddningsstyrkorna.

4. Om en utredningsrapport utarbetas som innehåller en analys av omständigheterna kring tillbudet eller olyckan enligt punkt 3 eller slutsatserna som kan dras därav, skall tunnelhållaren vidarebefordra denna rapport till säkerhetssamordnaren, den administrativa myndigheten och räddningsstyrkorna inom en månad efter det att tunnelhållaren fått rapporten.

Artikel 6

Säkerhetssamordnare

1. För varje tunnel skall tunnelhållaren utse en säkerhetssamordnare som dessförinnan måste ha godkänts av den administrativa myndigheten, och som skall samordna alla förebyggande åtgärder och säkerhetsåtgärder för att garantera trafikanternas och driftspersonalens säkerhet. Säkerhetssamordnaren får tillhöra tunnelpersonalen eller räddningsstyrkan, skall vara oavhängig i alla frågor som rör säkerheten i vägtunnlar och får inte ta emot instruktioner från en arbetsgivare i sådana frågor. En säkerhetssamordnare får fullgöra sina uppgifter och funktioner för flera tunnlar i ett område.

2. Säkerhetssamordnaren skall fullgöra följande uppgifter:

- Säkerställa samordningen med räddningsstyrkorna och delta i utarbetandet av planer för driften.
- Delta i planeringen, genomförandet och utvärderingen av räddningsinsatser.

c) Delta i utarbetandet av säkerhetsplaner och specifikationer för stomme, utrustning och drift, både vid nybyggnad och ombyggnad av tunnlar.

d) Kontrollera att driftspersonal och räddningsstyrkor får utbildning, och han skall delta i organisering av övningar som skall hållas regelbundet.

e) Ge råd vid idrifttagande av stomme, utrustning och drift.

f) Kontrollera att stomme och utrustning underhålls och repareras.

g) Delta i utvärderingen av alla allvarliga tillbud eller olyckor enligt artikel 5.3 och 5.4.

Artikel 7

Kontrollenhet

Medlemsstaterna skall säkerställa att kontroller, utvärderingar och provning utförs av kontrollenheter. Den administrativa myndigheten får vara kontrollenhet. Varje enhet som kontrollerar, utvärderar eller provar måste ha hög kompetens, använda ett högkvalitativt förfarande och skall vara funktionellt oberoende av tunnelhållaren.

Artikel 8

Anmälan av den administrativa myndigheten

Medlemsstaterna skall meddela kommissionen namn och adress på den administrativa myndigheten senast den 1 maj 2006. De skall anmäla eventuella ändringar i dessa uppgifter inom tre månader.

Artikel 9

Ännu inte godkänd utformning och dimensionering av tunnlar

1. Tunnlar vars utformning och dimensionering inte har godkänts av ansvarig myndighet senast den 1 maj 2006 skall omfattas av detta direktiv.

2. Tunneln skall tas i drift i enlighet med förfarandet i bilaga II.

Artikel 10

Tunnlar vars utformning och dimensionering har godkänts men som ännu inte öppnats

1. Den administrativa myndigheten skall bedöma om tunnlar, vars utformning och dimensionering har godkänts men som den ...* inte har öppnats för allmän trafik, uppfyller kraven i detta direktiv och därvid beakta den säkerhetsdokumentationen som avses i bilaga II.

2. Om den administrativa myndigheten konstaterar att tunneln inte uppfyller kraven i detta direktiv skall den meddela tunnelhållaren att nödvändiga åtgärder för att öka säkerheten måste vidtas samt informera säkerhetssamordnaren om detta.

3. Tunneln skall därefter tas i drift i enlighet med förfarandet i bilaga II.

Artikel 11

Tunnlar i drift

1. När det gäller tunnlar som redan är öppna för allmän trafik den 30 oktober 2006 skall den administrativa myndigheten senast den 30 april 2006 ha bedömt om tunneln uppfyller kraven i detta direktiv och därvid beakta den säkerhetsdokumentation som avses i bilaga II och resultaten av en kontroll.

2. Tunnelhållaren skall vid behov för den administrativa myndigheten lägga fram ett förslag till plan för att anpassa tunneln till bestämmelserna i detta direktiv och de korrigeringsåtgärder den tänker vidta.

3. Den administrativa myndigheten skall godkänna korrigeringsåtgärderna eller begära en ändring av dem.

4. Om korrigeringsåtgärderna innebär en betydande ändring av konstruktionen eller driften skall därefter, så snart dessa åtgärder vidtagits, förfarandet i bilaga II genomföras.

5. Medlemsstaterna skall senast den 30 april 2007 överlämna en rapport till kommissionen om hur de tänker uppfylla kraven i detta direktiv, om vilka åtgärder som planeras och i förekommande fall om följderna av att öppna eller stänga de viktigaste tillfartsvägarna till tunnelarna. För att minimera trafikstörningar på europeisk nivå får kommissionen ha synpunkter på tidsplanen för de arbeten som planeras för att säkerställa att tunnelarna uppfyller kraven i detta direktiv.

6. Ombyggnaden av tunnlar skall genomföras enligt ett tidschema och vara avslutad senast den 30 april 2014.

7. En medlemsstat får förlänga den tidsfrist som nämns i punkt 6 med fem år om den sammanlagda längden av befintliga rör dividerat med den sammanlagda längden av den del av det transeuropeiska vägnätet som är beläget på medlemsstatens territorium överstiger det europeiska genomsnittet.

Artikel 12

Regelbundna inspektioner

1. Den administrativa myndigheten skall kontrollera att regelbundna inspektioner genomförs av kontrollenheten för att säkerställa att alla tunnlar som omfattas av detta direktiv uppfyller kraven i bestämmelserna.

2. Tidsperioden mellan två på varandra följande inspektioner av en tunnel får inte överstiga sex år.

3. Om den administrativa myndigheten på grundval av kontrollenhetens rapport finner att en tunnel inte uppfyller kraven i detta direktiv skall den meddela tunnelhållaren och säkerhetssamordnaren att beslut måste fattas om åtgärder för att öka tunnelns säkerhet. Den administrativa myndigheten skall fastställa de villkor som skall gälla för att fortsätta eller återuppta driften av tunneln fram till dess att korrigeringsåtgärderna har vidtagits, samt även alla andra relevanta restriktioner eller villkor.

4. Om korrigeringsåtgärderna innebär en betydande ändring av konstruktionen eller driften skall tunneln bli föremål för ny tillståndgivning för drift så snart dessa åtgärder vidtagits, i enlighet med förfarandet i bilaga II.

Artikel 13

Risakanalys

1. Ett organ som är funktionellt oberoende av tunnelhållaren skall, där detta är nödvändigt, göra riskanalyser. Innehållet och resultaten av risikanalysen skall ingå i den säkerhetsdokumentation som överlämnas till den administrativa myndigheten. En riskanalys är en analys av de risker som är förknippade med en viss tunnel med beaktande av alla faktorer rörande utformning och dimensionering samt trafikförhållanden som påverkar säkerheten, särskilt trafikens karaktär, tunnelns längd, typ av trafik, tunnelgeometri och förväntat antal tunga lastfordon per dag.

2. Medlemsstaterna skall på nationell nivå se till att en detaljerad och väl definierad metod som motsvarar de bästa tillgängliga metoderna används, och de skall informera kommissionen om vilken metod som används, varefter kommissionen i elektronisk form skall ge andra medlemsstater tillgång till denna information.

3. Senast den 30 april 2009 skall kommissionen offentliggöra en rapport om tillämpningen i medlemsstaterna. Vid behov skall kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 17.2 lägga fram förslag om antagande av en gemensam harmoniserad riskanalysmetod.

Artikel 14

Undantag för innovativ teknik

1. För att göra det möjligt att installera och använda innovativ säkerhetsutrustning och innovativa säkerhetsförfaranden som ger en motsvarande eller högre skyddsnivå än nuvarande teknik, så som föreskrivs i detta direktiv, får den administrativa myndigheten bevilja undantag från kraven i detta direktiv på grundval av en väl dokumenterad begäran från tunnelhållaren.

2. Om den administrativa myndigheten tänker bevilja undantaget skall medlemsstaten till kommissionen först lämna in en ansökan om undantag, tillsammans med den ursprungliga begäran och kontrollenhetens yttrande.

3. Kommissionen skall underrätta medlemsstaterna om denna ansökan inom en månad efter mottagandet av denna.

4. Om varken kommissionen eller någon medlemsstat framför invändningar inom en tidsperiod av tre månader, skall undantaget anses beviljat, och kommissionen skall underrätta alla medlemsstater om detta.

5. Om invändningar framförs skall kommissionen lägga fram ett förslag i enlighet med förfarandet i artikel 17.2. Om ansökan avslås skall den administrativa myndigheten inte bevilja undantaget.

6. Efter en granskning i enlighet med förfarandet i artikel 17.2 får ett beslut om att bevilja undantag tillämpas på andra tunnlar.

7. När de inlämnade framställningarna om undantag motiverar det skall kommissionen offentliggöra en rapport om de metoder som används i medlemsstaterna och om nödvändigt föreslå ändringar i detta direktiv.

Artikel 15

Rapportering

1. Vartannat år skall medlemsstaterna sammanställa rapporter om tunnelbränder och om olyckor som klart inverkar på trafikanternas säkerhet i tunnlar samt om frekvensen av och orsakerna till sådana händelser, utvärdera dem och informera om säkerhetsutrustningens och säkerhetsåtgärdernas faktiska betydelse och effektivitet. Medlemsstaterna skall överlämna dessa rapporter till kommissionen före utgången av september månad året efter rapporteringsperioden. Kommissionen skall göra rapporterna tillgängliga för samtliga medlemsstater.

2. Medlemsstaterna skall upprätta en plan som innehåller en tidsplan för gradvis tillämpning av bestämmelserna i detta direktiv på tunnlar som redan är i drift i enlighet med artikel 11 och meddela kommissionen detta senast den 30 oktober 2006. Därefter skall medlemsstaterna informera kommissionen vartannat år om hur genomförandet av planen fortskrider och om eventuella anpassningar av den, fram till slutet av den period som avses i artikel 11.6 och 11.7.

Artikel 16

Anpassning till den tekniska utvecklingen

Kommissionen skall anpassa bilagorna till detta direktiv till den tekniska utvecklingen, i enlighet med förfarandet i artikel 17.2.

Artikel 17

Kommittéförfarande

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.
2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 18

Införlivande

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 30 april 2006. De skall genast till kommissionen överlämna texten till dessa bestämmelser samt en tabell med en jämförelse mellan dem och bestämmelserna i detta direktiv.

2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

Artikel 19

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 20

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 29 april 2004.

På Europaparlamentets vägnar

P. COX

Ordförande

På rådets vägnar

M. McDOWELL

Ordförande

BILAGA I

Säkerhetsåtgärder som avses i artikel 3

1. Underlag för beslut om säkerhetsåtgärder
 - 1.1 Säkerhetsparametrar
 - 1.1.1 De säkerhetsåtgärder som skall genomföras skall grundas på en systematisk bedömning av systemets samtliga aspekter: infrastruktur, drift, trafikanter och fordon.
 - 1.1.2 Följande parametrar skall beaktas:
 - Tunnellängd
 - Antal tunnelrör
 - Antal körfält
 - Tvärsnittsgeometri
 - Vertikal och horisontell linjeföring
 - Typ av konstruktion
 - Enkelriktad eller dubbelriktad trafik
 - Trafikflöde per tunnelrör (inklusive fördelning över dygnet)
 - Risk för trafikstockningar (dagliga eller säsongsbetingade)
 - Tid innan räddningsstyrkorna når fram
 - Förekomst och procentandel av tunga lastfordon
 - Förekomst, procentandel och typ av transporter av farligt gods
 - Tillfartsvägarnas karakteristik
 - Körfältens bredd
 - Hastighetshänsyn
 - Geografisk och meteorologisk miljö
 - 1.1.3 Om en tunnel har en speciell utformning när det gäller ovannämnda parametrar, skall en riskanalys genomföras i enlighet med artikel 13 för att fastställa om ytterligare säkerhetsåtgärder och/eller extra utrustning behövs för att säkerställa en hög säkerhetsnivå i tunneln. I riskanalysen skall hänsyn tas till möjliga olyckor som klart påverkar säkerheten för vägtrafikanterna i tunnlar och som kan inträffa under driften samt till de eventuella följdernas art och omfattning.
 - 1.2 Minimikrav
 - 1.2.1 Åtminstone de säkerhetsåtgärder som föreskrivs i följande punkter skall genomföras för att säkerställa en lägsta säkerhetsnivå för alla de tunnlar som omfattas av direktivet. Begränsade avvikelser från dessa krav kan tillåtas förutsatt att följande förfarande har genomförts framgångsrikt. Medlemsstaterna eller den administrativa myndigheten skall informera kommissionen om
den (de) begränsade avvikelse(r) som planeras,
 - de tvingande skäl som ligger bakom den begränsade avvikelse som planeras,
 - de alternativa riskbegränsande åtgärder som kommer att användas eller förstärkas för att säkerställa åtminstone en motsvarande säkerhetsnivå, inbegripet bevis för detta i form av en analys av de relevanta riskerna.
 - Kommissionen skall översända denna ansökan om ett begränsat undantag till medlemsstaterna så snart som möjligt, och under alla omständigheter inom en månad efter mottagandet.

Om varken kommissionen eller någon medlemsstat har framfört invändningar inom tre månader efter det att kommissionens begäran mottagits, skall det begränsade undantaget anses vara beviljat och kommissionen skall underrätta alla medlemsstater om detta.

Om invändningar framförs skall kommissionen lägga fram ett förslag i enlighet med förfarandet i artikel 17.2. Om ansökan avslås skall den begränsade avvikelsen inte beviljas.

- 1.2.2 För att det skall bli möjligt att få ett enhetligt gränssnitt för alla tunnlar som omfattas av detta direktiv, medges inga undantag från kraven i följande punkter vad avser utformningen av de säkerhetsanordningar som står till tunneltrafikanternas förfogande (räddningsstationer, skyltar, nödfickor, nödutgångar och vid behov radiosändningar).
- 1.3 Trafikflöde
- 1.3.1 När trafikflöde nämns i denna bilaga avser det genomsnittet för trafikvolymen per dag och körfält i tunneln, beräknat på årsbasis. Vid beräkningen av trafikflödet räknas varje motorfordon som en enhet.
- 1.3.2 Om antalet tunga lastfordon över 3,5 t överstiger 15 % av trafikvolymen per dag beräknad på årsbasis, eller säsongsbetingad daglig trafik avsevärt överskrider trafikvolymen per dag beräknad på årsbasis, skall tilläggsrisken bedömas och tas i beaktande genom en ökning av trafikflödet i tunneln för tillämpningen av nedanstående punkter.
2. Infrastrukturåtgärder
- 2.1 Antal tunnelrör och körfält
- 2.1.1 De viktigaste kriterierna för att avgöra om en tunnel skall byggas med enkla eller dubbla rör skall vara beräknat trafikflöde och säkerhet, med beaktande av sådana aspekter som procentandel tunga lastfordon, lutning och längd.
- 2.1.2 För tunnlar på projekteringsstadiet där en 15-årsprognos visar att trafikflödet kommer att överstiga 10 000 fordon per körfält och dygn, skall en tunnel med dubbla enkelriktade rör stå färdig vid den tidpunkt detta trafikflöde överskrids.
- 2.1.3 Med undantag för nödkörfält skall antalet körfält vara detsamma inne i som utanför tunneln. Varje förändring av antalet körfält skall ha avslutats på tillräckligt avstånd framför tunnelns mynning. Detta avstånd skall vara minst lika med det avstånd ett fordon tillryggalägger på tio sekunder vid högsta tillåtna hastighet. Om geografiska förhållanden gör det omöjligt att respektera detta avstånd, skall ytterligare och/eller förstärkta åtgärder vidtas för att öka säkerheten.
- 2.2 Tunnelgeometri
- 2.2.1 Säkerheten skall särskilt tas i beaktande vid projekteringen av tvärsnittsgeometrin samt av den horisontella och vertikala linjeföringen av en tunnel och dess tillfartsvägar, eftersom dessa parametrar har stort inflytande på sannolikheten för olyckor och deras svårighetsgrad.
- 2.2.2 Längsgående lutningar på mer än 5 % får tillåtas i nya tunnlar endast om ingen annan lösning är geografiskt möjlig.
- 2.2.3 I tunnlar med större lutningar än 3 % skall ytterligare åtgärder och/eller förstärkta åtgärder vidtas för att öka säkerheten på grundval av en riskanalys.
- 2.2.4 Där det långsamma körfältets bredd är mindre än 3,5 m och tunga lastfordon är tillåtna skall ytterligare åtgärder och/eller förstärkta åtgärder vidtas för att öka säkerheten på grundval av en riskanalys.
- 2.3 Utrymningsvägar och nödutgångar
- 2.3.1 Nya tunnlar som saknar nödkörfält skall förses med utrymningsvägar som kan vara upphöjda eller icke upphöjda som tunneltrafikanterna kan använda sig av vid ett haveri eller en olycka. Denna bestämmelse skall inte tillämpas om tunnelns konstruktionstyp inte medger detta, eller endast medger detta till en orimlig kostnad och tunneln är enkelriktad och utrustad med ett system för permanent övervakning och stängning av körfält.
- 2.3.2 För befintliga tunnlar som saknar både nödkörfält och nödutgångar skall ytterligare och/eller förstärkta åtgärder vidtas för att tillgodose säkerhetskraven.
- 2.3.3 Nödutgångarna skall medge att tunneltrafikanterna kan ta sig ut ur tunneln till fots och sätta sig i säkerhet i händelse av olycka eller brand samt även ge räddningsstyrkorna tillträde till fots. Exempel på sådana nödutgångar är följande:
- Direkta utgångar från tunneln till utsidan.
 - Tvärförbindelser mellan tunnelrören.
 - Utgångar till en utrymningsgång.
 - Skyddsrum med en utrymningsväg som är skild från tunnelröret.

- 2.3.4 Skyddsrum utan utgång till utrymningsvägar som leder ut i det fria får inte byggas.
- 2.3.5 Nödutgångar skall finnas om analyserna av relevanta risker, bl.a. den hastighet med vilken röken breder ut sig och sprids vid lokala förhållanden, visar att ventilation och andra säkerhetsåtgärder inte räcker till för att garantera vägtrafikanternas säkerhet.
- 2.3.6 Nya tunnlar skall under alla omständigheter förses med nödutgångar om trafikflödet överstiger 2 000 fordon per körfält.
- 2.3.7 Det skall undersökas om det är genomförbart och ändamålsenligt att förse befintliga tunnlar som är längre än 1 000 meter och har ett trafikflöde som överstiger 2 000 fordon per körfält med nya nödutgångar.
- 2.3.8 Om tunneln är försedd med nödutgångar skall avståndet mellan två nödutgångar inte överskrida 500 m.
- 2.3.9 Lämpliga anordningar, t.ex. dörrar, skall förhindra att hetta och rök sprids till utrymningsvägarna bakom nödutgångarna så att tunneltrafikanterna på ett säkert sätt kan ta sig ut ur tunneln och räddningsstyrkorna kan få tillträde till den.
- 2.4 Tillträde för räddningspersonalen
- 2.4.1 För tunnlar med dubbla rör som befinner sig på samma eller på nästan samma nivå, skall tvärförbindelser, som räddningsstyrkorna kan använda, etableras med högst 1 500 meters intervall.
- 2.4.2 Utanför varje portal för en tunnel med två eller fler tunnelrör skall det, när det är geografiskt möjligt, vara möjligt att korsas den mittremsa som skiljer vägbanorna åt. På så sätt kan räddningsstyrkorna snabbt nå önskat rör.
- 2.5 Nödfickor
- 2.5.1 Nödfickor skall anordnas på högst 1 000 m avstånd från varandra i nya dubbelriktade tunnlar som är längre än 1 500 m och har ett trafikflöde som överstiger 2 000 fordon per körfält, om inga nödkörfält planeras.
- 2.5.2 Det skall undersökas om det är genomförbart och ändamålsenligt att anlägga nödfickor i befintliga dubbelriktade tunnlar som är längre än 1 500 meter och har ett trafikflöde som överstiger 2 000 fordon per körfält men saknar nödkörfält.
- 2.5.3 Om tunnelns konstruktion inte medger detta eller medger det endast till oproportionerligt höga kostnader, behöver tunneln inte förses med nödfickor om den totala tunnelbredden som är tillgänglig för fordon, med undantag för upphöjda delar och vanliga trafikfiler, är åtminstone lika bred som en vanlig körfil.
- 2.5.4 Nödfickor skall inkludera en räddningsstation.
- 2.6 Dränering
- 2.6.1 Där transport av farligt gods är tillåten skall brandfarliga och giftiga vätskor kunna ledas bort genom väl utformade avloppsbrunnar eller andra anordningar inom tunneltvärsnittet. Dessutom skall dräneringssystemet vara utformat och underhållet för att förhindra att brand eller brandfarliga och giftiga vätskor sprids inne i ett rör eller mellan rören.
- 2.6.2 Om dessa krav inte går att uppfylla när det gäller befintliga tunnlar, eller endast kan uppfyllas till oproportionerligt höga kostnader, skall man, på grundval av en analys av relevanta risker, beakta detta när man beslutar om att tillåta transporter av farligt gods.
- 2.7 Brandmotstånd
- Om följderna av att hela eller delar av en tunnel rasar kan bli katastrofala, t.ex. att tunneln vattenfylls eller att näraliggande byggnadsverk rasar, skall den bärande tunnelkonstruktionen ha en tillräckligt hög grad av brandmotstånd.
- 2.8 Belysning
- 2.8.1 Normal belysning skall anordnas så att adekvat sikt säkerställs för förare i infartszonen och inne i tunneln, dag som natt.
- 2.8.2 Reservbelysning som ger minimisikt skall säkerställas, så att tunneltrafikanterna kan utrymma tunneln i sina fordon i händelse av strömbrott.
- 2.8.3 Vägledande belysning, t.ex. upplysta markörer på högst 1,5 m höjd, skall tillhandahållas för att vägleda tunneltrafikanterna så att de i en nödsituation kan utrymma tunneln till fots.

2.9 Ventilation

2.9.1 Vid projekteringen, byggandet och driften av ventilationssystemet skall följande beaktas:

- Föroreningar som vägfordon släpper ut skall kunna kontrolleras, såväl vid normalt flöde som vid högtrafik.
- Föroreningar som vägfordon släpper ut vid ett trafikstopp till följd av ett tillbud eller en olycka skall kunna kontrolleras.
- Hetta och rök i händelse av brand skall kunna kontrolleras.

2.9.2 Ett mekaniskt ventilationssystem skall installeras i alla tunnlar som är längre än 1 000 m med ett trafikflöde som överstiger 2 000 fordon per körfält.

2.9.3 I tunnlar med dubbelriktad trafik och/eller stockningar i enkelriktad trafik skall långsgående ventilation endast användas om en riskanalys enligt artikel 13 visar att detta är godtagbart och/eller särskilda åtgärder vidtas, t.ex. lämplig trafikledning, kortare avstånd mellan nödutgångarna och rökutsug på vissa avstånd.

2.9.4 Tvärventilation eller halv tvärventilation skall användas i tunnlar som kräver ett mekaniskt ventilationssystem och där långsgående ventilation enligt punkt 2.9.3 inte får användas. Dessa system skall kunna evakuera rök i händelse av brand.

2.9.5 I dubbelriktade tunnlar med ett trafikflöde som överstiger 2 000 fordon per körfält, som är längre än 3 000 m, har en ledningscentral samt tvärventilation och/eller halv tvärventilation, skall minst följande ventilationsåtgärder vidtas:

- Spjäll för luft- och rökutsug skall vara installerade, och de skall kunna manövreras var för sig eller tillsammans.
- Lufthastigheten i tunnelns längdriktning skall stå under ständig övervakning, och ventilationssystemet (spjäll, fläktar etc.) skall anpassas därefter med hjälp av ett styrsystem.

2.10 Räddningsstationer

2.10.1 Räddningsstationerna skall tillhandahålla olika slags räddningsutrustning, särskilt telefoner och brandsläckare, men de är inte avsedda att skydda trafikanter från följderna av en brand.

2.10.2 Räddningsstationerna kan bestå av en box på sidoväggen men helst ett utrymme i sidoväggen. De skall vara utrustade med åtminstone telefon och två brandsläckare.

2.10.3 Räddningsstationerna skall placeras vid tunnelmynningarna och inne i tunneln, varvid avståndet mellan dem inte får överstiga 150 m när det gäller nya tunnlar och 250 m när det gäller befintliga tunnlar.

2.11 Vattenförsörjning

Alla tunnlar skall ha vattenförsörjning. Vattenposter skall anordnas nära tunnelmynningarna och på ett avstånd från varandra som inte får överstiga 250 m inne i tunneln. Om tunnelarna saknar vattenförsörjning måste det kontrolleras att tillräckligt med vatten finns att tillgå på annat sätt.

2.12 Vägmärken

Särskilda vägmärken skall användas för den säkerhetsutrustning som står till tunneltrafikanternas förfogande. I bilaga III finns en förteckning över vägmärken och skyltar som skall användas i tunnlar.

2.13 Ledningscentral

2.13.1 Alla tunnlar som är längre än 3 000 m och där trafikflödet överstiger 2 000 fordon per körfält skall vara försedda med en ledningscentral.

2.13.2 Övervakningen av flera tunnlar kan centraliseras till en enda ledningscentral.

2.14 Metod för övervakning

2.14.1 System för TV-övervakning och ett system för automatisk detektering av trafikstillbud (t.ex. stillastående fordon) och/eller bränder skall installeras i alla tunnlar med ledningscentral.

2.14.2 Ett system för automatisk branddetektering skall installeras i alla tunnlar som saknar ledningscentral, om driften av den mekaniska ventilationen för rök kontroll skiljer sig från den automatiska driften av ventilation för kontroll av föroreningar.

- 2.15 Utrustning för stängning av tunneln
- 2.15.1 I alla tunnlar som är längre än 1 000 m skall trafiksignaler installeras framför mynningarna så att tunneln kan stängas i en nödsituation. Ytterligare utrustning, till exempel omställbara informationsskyltar och avstängningsanordningar, kan placeras ut för att säkerställa att åtgärderna respekteras.
- 2.15.2 För alla tunnlar som är längre än 3 000 m med kontrollcentral och ett trafikflöde som överstiger 2 000 fordon per körfält rekommenderas att utrustning för att stoppa fordon vid en nödsituation placeras ut inne i tunneln med högst 1 000 meters intervall. Denna utrustning skall bestå av trafiksignaler och eventuellt ytterligare utrustning, t.ex. högtalare, omställbara informationsskyltar och avstängningsanordningar.
- 2.16 Kommunikationssystem
- 2.16.1 Radiosändare med särskilda kanaler för räddningsstyrkorna skall installeras i alla tunnlar som är längre än 1 000 m och där trafikflödet överstiger 2 000 fordon per körfält.
- 2.16.2 Om radiokanaler återutsänds till tunneltrafikanterna och det finns en ledningscentral, skall det vara möjligt att avbryta återutsändningen för att lämna säkerhetsmeddelanden.
- 2.16.3 Skyddsrum och andra utrymmen där tunneltrafikanter under utrymning måste vänta innan de kan lämna tunneln skall vara utrustade med högtalare för informationsmeddelanden.
- 2.17 Strömförsörjning och elkretsar
- 2.17.1 Alla tunnlar skall vara försedda med en reservströmkälla som kan säkerställa att säkerhetsutrustningen för utrymningen fungerar till dess att alla trafikanter har utrymt tunneln.
- 2.17.2 El-, mät- och styrkretsar skall utformas så att ett lokalt fel – orsakat av t.ex. brand – inte påverkar oskadade kretsar.
- 2.18 Utrustningens brandmotstånd
- Nivån på all tunnelutrustnings brandmotstånd skall vara anpassad till de tekniska möjligheterna och syfta till att den nödvändiga säkerhetsutrustningen fungerar i händelse av brand.
- 2.19 Tabell med en informativ sammanställning av minimikrav
- Den följande tabellen utgör en informativ sammanställning av minimikraven i ovanstående punkter. Minimikraven är de som återges i den normativa delen av denna bilaga.

INFORMATIV SAMMANFATTNING AV MINIMIKRAVEN		Trafikflöde ≤ 2 000 fordon per körfält		Trafikflöde > 2 000 fordon per körfält		Ytterligare villkor för att genomförande skall vara obligatoriskt, eller anmärkningar
		500-1 000 m	> 1 000 m	500-1 000 m	1 000-3 000 m	
Strukturella åtgärder	Två tunnelrör eller fler					
	Lutning ≤ 5 %	*	*	*	*	*
	Utrymningsvägar	*	*	*	*	*
	Nödutgångar minst var 500:e meter	○	○	*	*	*
	Tvärförbindelser för räddningsryttor minst var 1 500:e meter	○	○ / ●	○	○ / ●	●
	Möjlighet att korsa mittremsan utanför varje tunnelmynning	●	●	●	●	●
	Nödfickor minst var 1 000:e meter	○	○	○	○ / ●	○ / ●
Dränering för brandfarliga och giftiga vätskor	*	*	*	*	*	
Strukturernas brandhärdighet	●	●	●	●	●	

● obligatoriskt för alla tunnlar

○ inte obligatoriskt
● rekommendation

* obligatoriskt med undantag

		Trafikflöde ≤ 2 000 fordon per körfält		Trafikflöde > 2 000 fordon per körfält			Ytterligare villkor för att genomförande skall vara obligatoriskt, eller anmärkingar
		500-1 000 m	> 1 000 m	500-1 000 m	1 000-3 000 m	> 3 000 m	
Belysning	Normal belysning	●	●	●	●	●	
	Reservbelysning	●	●	●	●	●	
	Vägljuddande belysning	●	●	●	●	●	
Ventilation	Mekanisk ventilation	○	○	○	○	○	
	Särskilda bestämmelser för (halv-)tvärväntilation	○	○	○	○	○	Obligatoriskt för dubbelriktade tunnlar om det finns en ledningssentral
Räddningsstationer	Högst 150 m intervall	●	●	●	●	●	Utrustade med telefon och två brandsläckare. Största tillåtna intervall är 250 m i befintliga tunnlar.
Vattenförsörjning	Högst 250 m intervall	●	●	●	●	●	Obligatoriskt att tillhandahålla tillräckligt med vatten på annat sätt om vattenförsörjning saknas.
Vägmärken		●	●	●	●	●	För alla säkerhetsanordningar som installerats för tunneltrafikanterna (se bilaga III)
Kontrollcentral		○	○	○	○	○	Övervakning av flera tunnlar kan centraliseras i en enda ledningssentral
	TV-övervakning	●	●	●	●	●	Obligatoriskt om det finns en ledningssentral
Övervak- ningssystem	System för automatisk detektering av tilfbud och/eller bränder	●	●	●	●	●	Minst ett av de båda systemen är obligatoriskt i tunnlar med en ledningssentral
Utrustning för stängning av tunneln	Trafiksignaler framför ingångarna	○	○	○	○	○	
	Trafiksignaler i tunneln med minst 1 000 m intervall	○	○	○	○	○	Rekommenderas om det finns en ledningssentral och tunneln är längre än 3 000 m

INFORMATIV SAMMANFATTNING AV MINIMIKRAVEN

		Trafikflöde ≤ 2 000 fordon per körfält			Trafikflöde > 2 000 fordon per körfält			Ytterligare villkor för att genomförande skall vara obligatoriskt, eller anmärkingar
		500-1 000 m	> 1 000 m	500-1 000 m	1 000-3 000 m	> 3 000 m		
Kommunikationssystem	Radiosändare med särskilda kanaler för räddningsstyrkorna	○	○	○	●	●		
	Utsändning av nödmeddelanden till tunneltrafikanterna	●	●	●	●	●	Obligatoriskt om radion återutsänder till tunneltrafikanterna och om det finns en ledningscentral	
	Högtalare i skyddsrum och utgångar	●	●	●	●	●	Obligatoriskt om trafikanter som skall utrymmas måste vänta innan de kan komma ut	
Reservströmskälla		●	●	●	●	●	För att säkerställa att de oombärliga säkerhetsanordningarna fungerar åtminstone för att utrymma tunneltrafikanterna.	
Brandsäker utrustning		●	●	●	●	●	Syftar till att upprätthålla nödvändiga säkerhetsfunktioner	

3. Tunneltrafik

3.1 Drift

Driften skall organiseras på ett sådant sätt och ha medel till förfogande så att kontinuitet och säkerhet för trafiken genom tunneln säkerställs. Den tunnelpersonal som har hand om driften och räddningspersonal skall få lämplig grundutbildning och fortbildning.

3.2 Planering för nödsituationer

Beredskapsplaner skall finnas för alla tunnlar. När det gäller tunnlar som börjar och slutar i två olika medlemsstater skall en gemensam beredskapsplan omfatta båda länderna.

3.3 Arbeten i tunnlar

Om ett körfält i en tunnel stängs av helt eller delvis för planerade anläggnings- och underhållsarbeten, skall avstängningen alltid börja utanför tunneln. Omställbara informationsskyltar, trafiksignaler och mekaniska avstängningsanordningar kan användas för detta ändamål.

3.4 Åtgärder vid olyckor och tillbud

Vid allvarliga olyckor eller tillbud skall alla erforderliga tunnelrör omedelbart stängas för trafik.

Detta skall ske genom aktivering inte bara av utrustningen utanför tunnelöppningarna utan också av omställbara informationsskyltar, trafiksignaler och hinder inne i tunneln, om sådana finns, så att all trafik utanför och inne i denna stoppas så snart som möjligt. Stängning av tunnlar som är kortare än 1 000 m kan ske genom andra medel. Trafiken skall dirigeras så att fordon som inte berörs av olyckan eller tillbudet snabbt kan lämna tunneln.

Den tid det tar för räddningsstyrkorna att nå fram när ett tillbud inträffat i en tunnel skall vara så kort som möjligt och skall mätas vid regelbundet återkommande övningar. Dessutom kan den mätas under tillbud. I stora dubbelriktade tunnlar med omfattande trafikflöden skall det genom en riskanalys enligt artikel 13 fastställas om räddningsstyrkor skall stationeras vid tunnelns båda ändar.

3.5 Ledningscentralens uppgifter

För alla tunnlar med ledningscentral, inklusive tunnlar som börjar och slutar i två olika medlemsstater, gäller att en gemensam ledningscentral hela tiden skall ha fullständig kontroll över tunneln.

3.6 Stängning av tunnlar

Om en tunnel skall stängas för kortare eller längre tid, skall trafikanterna upplysas om de bästa omledningsvägarna med hjälp av lättillgängliga informationssystem.

Omledningsvägarna skall ingå i beredskapsplanerna. Syftet skall vara att upprätthålla trafikflödet i så stor utsträckning som möjligt och att minimera bieffekter i form av sämre trafiksäkerhet i omgivande områden.

Medlemsstaterna bör vidta alla rimliga åtgärder för att undvika att det uppstår en situation då en tunnel som ligger på två medlemsstaters territorium inte kan användas på grund av dåliga väderförhållanden.

3.7 Transport av farligt gods

Följande åtgärder skall vidtas beträffande tillträde till tunnlar för fordon som transporterar farligt gods enligt relevant europeisk lagstiftning om transport av farligt gods på väg:

- En riskanalys i enlighet med artikel 13 skall genomföras innan man fastställer eller ändrar bestämmelser och krav för transport av farligt gods genom en tunnel.
- Lämpliga skyltar med de bestämmelser som skall följas skall placeras före sista möjliga avfart före tunneln och vid tunnelmynningen och även så långt i förväg att förarna kan välja alternativa vägar.
- Särskilda åtgärder för att minska riskerna avseende alla eller vissa fordon som transporterar farlig last i tunnlar skall övervägas från fall till fall efter ovan nämnda riskanalys, t.ex. deklarerering före infart eller transport i konvoj som eskorteras av följefordon.

3.8 Omkörning i tunnlar

Medlemsstaterna skall göra en riskanalys för att avgöra huruvida tunga lastfordon skall få göra omkörningar i tunnlar som har mer än ett körfält i varje körriktning.

3.9 Avstånd mellan fordon och hastighet

En lämplig fordonshastighet och ett säkert avstånd mellan fordonen är särskilt viktigt i tunnlar och bör ägnas noggrann uppmärksamhet. Detta innebär information till tunneltrafikanterna om lämplig hastighet och lämpligt avstånd. Verkställighetsåtgärder skall vidtas om så erfordras.

Förare av personbilar bör under normala förhållanden iaktta ett minsta avstånd till framförvarande fordon som är lika med den sträcka ett fordon tillryggalägger på två sekunder. Detta avstånd bör fördubblas vad gäller tunga lastfordon.

När tunneltrafiken stannar bör trafikanterna hålla ett minsta avstånd på fem meter till framförvarande fordon, såvida inte detta är omöjligt på grund av ett nödstopp.

4. Informationskampanjer

Informationskampanjer om säkerheten i tunnlar skall anordnas regelbundet och genomföras tillsammans med berörda parter på grundval av harmoniserade insatser från internationella organisationer. I kampanjerna skall information ges om hur trafikanterna bör uppträda när de närmar sig eller kör igenom tunnlar. Särskilt vikt läggs vid hur man skall uppträda vid motorstopp, trafikstockningar, olyckor och bränder.

Information om tillgänglig säkerhetsutrustning samt om hur trafikanterna bör agera i tunnlar skall finnas tillgänglig på platser som är lämpliga för trafikanterna (t.ex. på rastplatser före tunnlar, vid tunnelåfarter där fordonen måste stanna eller på Internet).

BILAGA II

Godkännande av utformning och dimensionering, säkerhetsdokumentation, idrifttagande, modifieringar och regelbundna övningar

1. Godkännande av utformning och dimensionering
 - 1.1 Bestämmelserna i direktivet skall tillämpas från och med det inledande projekteringsstadiet och framåt.
 - 1.2 Innan något byggnadsarbete inleds skall tunnelhållaren sammanställa säkerhetsdokumentationen för en tunnel på projekteringsstadiet enligt punkt 2.2 och 2.3 och samråda med säkerhetssamordnaren. Tunnelhållaren skall överlämna säkerhetsdokumentationen till den administrativa myndigheten och bifoga säkerhetssamordnarens synpunkter samt kontrollenhetens om sådana finns tillgängliga.
 - 1.3 Ansvarig myndighet skall besluta om huruvida projektet skall godkännas eller ej och därefter underrätta tunnelhållaren och den administrativa myndigheten om sitt beslut.
2. Säkerhetsdokumentation
 - 2.1 Tunnelhållaren skall sammanställa säkerhetsdokumentation för varje tunnel och hålla den ständigt uppdaterad. Den skall lämna en kopia av dokumentationen till säkerhetssamordnaren.
 - 2.2 Säkerhetsdokumentationen skall innehålla en beskrivning av de förebyggande åtgärder och säkerhetsåtgärder som behövs för att garantera användarnas säkerhet med beaktande av personer med funktionshinder eller nedsatt rörelseförmåga och med hänsyn till vägens karaktär, hur tunneln är uppbyggd i stort samt till tunnelns omgivning, trafikens karaktär och omfattningen av de insatser som görs av den i artikel 2 i direktivet definierade räddningsstyrkan.
 - 2.3 I säkerhetsdokumentationen för tunnlar som befinner sig på projekteringsstadiet skall särskilt följande uppgifter ingå:
 - En beskrivning av det planerade bygget och infarterna till det, kompletterad med de ritningar som behövs för att man skall förstå hur tunneln är uppbyggd i stort och vilka driftsanordningar man räknar med kommer att behövas.
 - En trafikprognos med angivande och motivering av de villkor som förväntas behövas för transport av farligt gods, kompletterad med den riskanalys som krävs enligt punkt 3.7 i bilaga I.
 - En speciell riskundersökning, där man beskriver möjliga olyckor som klart påverkar trafiksäkerheten för vägtrafikanterna i tunneln och som kan tänkas uppstå när tunneln är i drift samt typ och omfattning av deras tänkbara följder. I undersökningen måste man också specificera och motivera åtgärder som kan vidtas för att minska sannolikheten för olyckor och deras följder.
 - Ett yttrande om säkerheten från en expert eller organisation med speciell sakkunskap på området, som kan vara kontrollenheten.
 - 2.4 I säkerhetsdokumentationen för tunnlar som är färdiga att tas i drift skall följande uppgifter ingå, utöver de uppgifter som krävs på projekteringsstadiet:
 - En beskrivning av den organisation, de personella och materiella resurser och de anvisningar som tunnelhållaren specificerat för att trygga drift och underhåll av tunneln.
 - En plan för räddningsinsatser utarbetad tillsammans med räddningsstyrkan, som även tar hänsyn till personer med funktionshinder eller nedsatt rörelseförmåga.
 - En beskrivning av ett system för kontinuerlig återföring av erfarenheter med vars hjälp man skall kunna registrera och analysera allvarliga tillbud och olyckor.
 - 2.5 I säkerhetsdokumentationen för tunnlar som är i drift skall följande uppgifter ingå, utöver dem som krävs för tunnlar som är färdiga att tas i drift:
 - En rapport om och en analys av tillbud och olyckor av större betydelse som inträffat efter det att detta direktiv har trätt i kraft.
 - En förteckning över genomförda säkerhetsövningar och en analys av de lärdomar man dragit av dem.
3. Idrifttagande
 - 3.1 Öppnandet av en tunnel för första gången för allmän trafik — dvs. idrifttagandet — skall godkännas av den administrativa myndigheten enligt nedanstående förfarande.
 - 3.2 Detta förfarande gäller också när en tunnel öppnas på nytt för allmän trafik efter större byggnadstekniska eller driftsmässiga förändringar eller efter arbeten som innebär väsentliga modifieringar av tunneln som skulle kunna medföra att någon av de punkter som ingår i säkerhetsdokumentationen måste ändras i betydande omfattning.

- 3.3 Tunnelhållaren skall överlämna den säkerhetsdokumentation som anges i 2.4 till säkerhetssamordnaren, som skall lämna ett yttrande om tunnelns öppnande för allmän trafik.
- 3.4 Tunnelhållaren skall överlämna säkerhetsdokumentationen till den administrativa myndigheten och bifoga säkerhetssamordnarens yttrande. Den administrativa myndigheten skall besluta om öppnandet av tunneln för allmän trafik skall godkännas eller ej, eller om så skall ske med vissa angivna restriktioner. Beslutet skall meddelas tunnelhållaren och en kopia av detta skall överlämnas till räddningsstyrkan.
4. Ändringar
 - 4.1 För varje betydande ändring av stomme, utrustning eller drift som i betydande omfattning kan förändra någon punkt i säkerhetsdokumentationen, skall tunnelhållaren begära ett nytt tillstånd för idrifttagande i enlighet med förfarandet i punkt 3.
 - 4.2 Tunnelhållaren skall underrätta säkerhetssamordnaren om andra ändringar i det byggnadstekniska utförandet och i driften. Innan ombyggnad av tunneln påbörjas skall tunnelhållaren dessutom till den säkerhetssamordnaren överlämna dokumentation som beskriver förslagen.
 - 4.3 Säkerhetssamordnaren skall utreda följderna av ändringen och under alla omständigheter lämna sina synpunkter till tunnelhållaren som skall överlämna en kopia av dessa till den administrativa myndigheten och räddningsstyrkan.
5. Regelbundna övningar

Tunnelhållaren och räddningsstyrkan skall i samarbete med säkerhetssamordnaren anordna gemensamma övningar för tunnelpersonal och räddningsstyrka.

Övningarna

 - bör vara så realistiska som möjligt och bör motsvara de fastlagda fallbeskrivningarna för tillbud,
 - bör utmynna i tydliga utvärderingsresultat,
 - bör undvika skador på tunneln,
 - får också till en del genomföras på övningsbord eller som datorsimulering för att komplettera resultaten från övriga övningar.
 - a) Övningar i full skala och under så verkliga förhållanden som möjligt skall genomföras minst vart fjärde år. Stängning av en tunnel krävs endast i de fall då rimliga åtgärder kan vidtas för att lägga om trafiken. Partiella övningar och/eller simuleringsövningar skall genomföras varje år dessemellan. I områden där flera tunnlar ligger i omedelbar närhet av varandra måste övningen i full skala genomföras i minst en av dessa tunnlar.
 - b) Säkerhetssamordnaren och räddningsstyrkan skall gemensamt utvärdera övningarna, utarbeta en rapport och framföra lämpliga förslag.

BILAGA III

Signalering i tunnlar

1. Allmänna krav

Nedanstående vägmärken och symboler skall användas i tunnlar. De vägmärken som tas upp i detta avsnitt omfattas av Wienkonventionen om vägmärken och signaler från 1968, såvida inget annat har angetts.

För att underlätta internationell förståelse för märken, grundar sig de märkessystem och signaler som föreskrivs i denna bilaga på användning av former och karakteristiska färger för varje märkesklass och, när så varit möjligt, på användning av grafiska symboler snarare än inskriptioner. Om medlemsstaterna finner det nödvändigt att ändra föreskrivna märken och symboler, får inte ändringarna förvanska deras viktigaste kännetecken. Om medlemsstaterna inte tillämpar Wienkonventionen får de föreskrivna märkena och symbolerna ändras, under förutsättning att ändringarna inte förvanskar deras huvudsyfte.

1.1 Vägmärken skall användas för utmärkning av följande säkerhetsanordningar i tunnlar:

— Nödfickor

— Nödutgångar: Likadana märken skall användas för alla slags nödutgångar.

— Utrymningsvägar: De två närmaste nödutgångarna skall på sidoväggarna vara utmärkta med högst 25 m mellanrum, på en höjd av 1,0–1,5 m och med avstånden till utgångarna angivna.

— Räddningsstationer: Märken som visar var telefon och brandsläckare är placerade.

1.2 Radio:

I tunnlar där trafikanterna kan ta emot information via sin radio, skall lämpliga märken som placeras före tunnelns infartsöppning upplysa trafikanterna om hur informationen kan inhämtas.

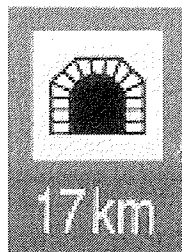
1.3 Märken och markeringar skall vara utformade och placerade så att de är väl synliga.

2. Beskrivning av märken och skyltar

Medlemsstaterna skall vid behov anslå lämpliga märken, i området som föregår tunnelmynningar, inne i tunnlar och efter tunnelutfarter. Vid utformningen av märken för tunnlar skall man beakta lokala trafik- och konstruktionsförhållanden samt andra lokala förhållanden. Märken enligt Wienkonventionen om vägmärken och trafiksignaler skall användas, utom i medlemsstater som inte tillämpar Wienkonventionen.

2.1 Märken för tunnlar

Följande märke skall sättas upp vid varje infart till tunneln:



Märke E11A enligt Wienkonventionen för vägtunnlar:

Tunnelns längd skall framgå på den nedre delen av skylten eller på en extra H2-skylt.

För tunnlar längre än 3 000 m skall med 1 000 m mellanrum anges kvarvarande tunnellängd.

Tunnelns namn kan också anges.

2.2 Vägmarkeringar

Avgränsning av körfält mot vägrenen bör anges med en kantlinje.

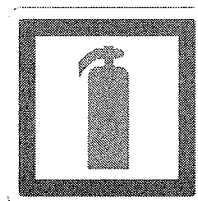
I dubbelriktade tunnlar bör klart synliga medel användas längs mittremsan (enkel eller dubbel) som skiljer körriktningarna åt.

2.3 Märken och skyltar för nödutrustning

Räddningsstationer

Räddningsstationerna skall vara utmärkta med F-märken enligt Wienkonventionen, och visa vilken utrustning som står till vägtrafikanternas förfogande, t.ex. följande:

Telefon



Brandsläckare

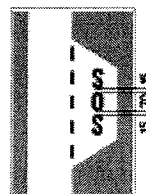
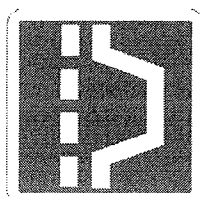
Vid räddningsstationerna som har en dörr mot tunneln, skall en lättläst text på lämpliga språk ange att räddningsstationen inte utgör något skydd mot brand. Exempel:

DETTA OMRÅDE ÄR INTE SKYDDAT MOT BRAND

Följ skyltarna mot nödutgångarna

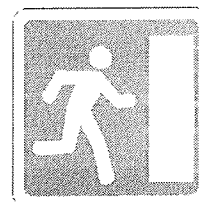
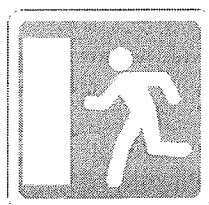
Nödfickor

Platsen för nödfickor skall vara utmärkt med ett E-märke enligt Wienkonventionen. Symboler för telefon och brandsläckare skall vara angivna på en särskild skylt eller finnas med i märket.



Nödutgångar

Märken som anger nödutgångar skall vara s.k. G-märken enligt Wienkonventionen. Exempel:



På sidoväggarna skall de två närmaste utgångarna utmärkas. Exempel:



Körfältssignaler

Dessa märken kan vara runda eller rektangulära



Omställbara informationsskyltar

Varje omställbar informationsskylt skall tydligt informera trafikanterna om trafikstockningar, motorstopp, olyckor, brand eller andra risker.

Bilaga 2

Jämförelsetabell

Direktivet (artikel)	Förslag i denna promemoria (Lagen om säkerhet i vägtunnlar betecknas LST och förordningen FST)
1.1	1 § LST (delvis)
1.2	1 § LST
2.1	2 § LST, 2 § FST
2.2	Ingen motsvarighet
2.3	2 § LST
3.1	3 § LST, 3 § FST
3.2	Övergångsbest. punkt 2 FST
3.3	Ingen motsvarighet
4.1	4 och 12 §§ LST, 4 § FST
4.2	Ingen direkt motsvarighet, jfr 4.1
4.3	4 § FST (delvis)
4.4	9 § LST, 14 § FST
4.5	12 § LST
4.6	Följer av 4, 6 och 10 §§ LST
4.7	Ingen motsvarighet
5.1	5 § LST
5.2	Ingen motsvarighet

5.3	6 § LST, 12 § FST
5.4	12 § FST
6.1	7 § LST, 5 § FST
6.2	6 § FST
7	7 § FST
8	Ingen motsvarighet
9.1	1 § LST jfr med övergångsbest. FST
9.2	1 § LST jfr med övergångsbest. FST
10.1	Övergångsbest. punkt 3 FST
10.2	Övergångsbest. punkt 3 FST
10.3	Övergångsbest. punkt 3 FST
11.1	Övergångsbest. punkt 4 FST
11.2	Övergångsbest. punkt 4 FST
11.3	Övergångsbest. punkt 4 FST
11.4	Övergångsbest. punkt 4 FST
11.5	Övergångsbest. punkt 5 FST
11.6	Övergångsbest. punkt 4 FST
11.7	Ingen motsvarighet
12.1	10 § (jfr med 4 §) LST, 17 § FST
12.2	10 § LST
12.3	4 och 12 §§ LST, 17 § FST
12.4	9 § LST, 16 § FST
13.1	2 § FST


13.2	Ingen motsvarighet (se avsnitt 4.12)
13.3	Ingen motsvarighet
14.1	19 § FST
14.2	20 § FST
14.3	Ingen motsvarighet
14.4	Följer av 19 § FST
14.5	Följer av 20 § FST
14.6	Ingen motsvarighet
14.7	Ingen motsvarighet
15.1	22 § FST
15.2	Övergångsbest. punkt 5 FST
16	Ingen motsvarighet
17	Ingen motsvarighet
18.1	Ikraftträdandebestämmelser
18.2	Ingen motsvarighet
19	Ingen motsvarighet
20	Ingen motsvarighet
Direktivet (bilaga I)	3 § LST beträffande de övergripande förhållanden som säkerhetskraven skall avse. Det närmare innehållet regleras i föreskrifter enligt bemyndigande i 3 § FST, dock med särskild reglering av följande punkter.
1.2.1	19 och 20 §§ FST

2.12	21 § FST
2.15.1	21 § FST
3.7	Trafikförordningen (1998:1276)
3.8	Trafikförordningen (1998:1276)
Direktivet (bilaga II)	
1	8 § LST, 13 § FST
2	6 § LST, 8-11 §§ FST
3	9 § LST, 14 § FST
4	9 § LST, 15–16 §§ FST
5	11 § LST, 18 § FST
Direktivet (bilaga III)	Se avsnitt 4.6



Departementsserien 2005

Kronologisk förteckning

1. Finansiella konglomerat. Fi.
 2. Kungörande i PoIT. Redovisning av uppdrag om elektroniskt kungörande. Ju.
 3. Svensk rätt i integrationspolitisk belysning. Ju.
 4. Avräkning av utländsk skatt. Fi.
 5. Angrepp mot informationssystem. Ju.
 6. Brott och brottsutredning i IT-miljö. Europarådets konvention om IT-relaterad brottslighet med tilläggsprotokoll. Ju.
 7. Iakttagelser om landsting. Fi.
 8. Inriktning på filmpolitiken från 2006. U.
 9. En moderniserad rättsprövning, m.m. Ju.
 10. Arbetstagarinflytande i europakooperativ. N.
 11. Den europeiska exekutionstiteln för obestridda fordringar. Ju.
 12. Makten och mångfalden. Eliter och etnicitet i Sverige. Ju.
 13. Försäkringsbolags tillgång till patientjournaler. Ju.
 14. Olovlig befattning med narkotikaprekursorer. EU:s rambeslut om olaglig narkotikahandel. Ju.
 15. Förstärkning och förenkling – ändringar i anställningsskyddslagen och föräldraledighetslagen. N.
 16. Att fånga kunnandet om lärande och undervisning. Om villkoren för skolledare och lärare att ta del av systematiskt framtagen kunskap om utbildningsverksamhet. U.
 17. Internationell insolvens. Ju.
 18. Säkerhet i vägtunnlar. N.
- 



Departementsserien 2005

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

- Kungörande i PoIT. Redovisning av uppdrag om elektroniskt kungörande. [2]
Svensk rätt i integrationspolitisk belysning. [3]
Angrepp mot informationssystem. [5]
Brott och brottsutredning i IT-miljö.
Europarådets konvention om IT-relaterad brottslighet med tilläggsprotokoll. [6]
En moderniserad rättsprövning, m.m. [9]
Den europeiska exekutionstiteln för obestridda fordringar. [11]
Makten och mångfalden. Eliter och etnicitet i Sverige. [12]
Försäkringsbolags tillgång till patientjournaler. [13]
Olovlig befattning med narkotikaprekursorer. EU:s rambeslut om olaglig narkotikahandel. [14]
Internationell insolvens. [17]

Finansdepartementet

- Finansiella konglomerat. [1]
Avräkning av utländsk skatt. [4]
Iakttagelser om landsting. [7]

Utbildnings- och kulturdepartementet

- Inriktning på filmpolitiken från 2006. [8]
Att fånga kunskandet om lärande och undervisning. Om villkoren för skolledare och lärare att ta del av systematiskt framtagen kunskap om utbildningsverksamhet. [16]

Näringsdepartementet

- Arbetstagarinflytande i europakooperativ. [10]
Förstärkning och förenkling – ändringar i anställningsskyddslagen och föräldraledighetslagen. [15]
Säkerhet i vägtunnlar. [18]
- 