



DET KONGELEGE  
UTANRIKSDEPARTEMENT

# St.prp. nr. 63

(2005–2006)

## Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

*Tilråding frå Utanriksdepartementet av 12. mai 2006,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Stoltenberg II)*

### 1 Bakgrunn

Ved avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 vart vedlegg XIII til EØS-avtala, Transport, endra ved innlemming av europaparlaments og rådsdirektiv 2004/54/EF av 29. april 2004 om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet (tunneldirektivet).

Føremålet er først og fremst å gje eit minste tryggleiksnivå for trafikantane ved å førebyggje kritiske hendingar som kan setje menneskeliv, miljøet og tunnelinstallasjonar i fare, og å gje vern ved eventuelle ulykker.

Ettersom gjennomføringa av avgjerda i EØS komiteen i norsk rett krev budsjettvedtak, er det naudsynt med samtykke frå Stortinget til godkjenning av avgjerda i EØS-komiteen, i medhald av § 26 andre leddet i Grunnlova.

Avgjerda i EØS-komiteen og europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/54/EF i uoffisiell norsk omsetjing følgjer som trykte vedlegg til proposisjonen.

### 2 Nærmare om direktivet

30. desember 2002 gjorde Europakommisjonen framlegg til eit direktiv om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet. Det er m.a. brannane i tunnelane i Mont Blanc, Tauern og St. Gotthard som gjer dette temaet aktuelt.

Føremålet er først og fremst å gje et minste tryggleiksnivå for trafikantane ved å førebyggje kritiske hendingar som kan setje menneskeliv, miljøet og tunnelinstallasjonar i fare, og å gje vern ved eventuelle ulykker.

Direktivet gjeld for tunnelar på over 500 meter på det transeuropeiske vegnettverket (Trans-European Road Network (TERN)). TERN høyrer inn under Trans-European Transport Network, som vart ein del av EØS-avtala i 1999. E6, E16, E18, E39, rv 23, grensekryssingar frå E6 mot grensa på E10, E14, E75 og E105 høyrer inn under TERN-vegnettet.

Direktivet inneheld ei rekkje konkrete krav som blir stilte til både infrastrukturen og tunnel drifta, og skal gjelde både for eksisterande og nye tunnelar.

Direktivet stiller krav til tunnelar når det gjeld talet på løp, evakueringsruter, ventilasjon, naudutgangar, havarilommer og stigningsgrad. I tillegg

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

blir det stilt krav til diverse utstyr som lys, branns løkkjarar, tilførsel av sløkkjevatt, TV-overvaking, høgtalarar osv.

Den ombygginga/utrustinga av eksisterande tunnelar som er naudsynt, skal utførast i samsvar med ein plan som i utgangspunktet ikkje må strekkje seg over meir enn ti år. Tidsrommet kan lengjast med inntil fem år for statar med ein tunnelmasse som i høve til TERN-vegnettet på området sitt er større enn gjennomsnittet i Europa. Noreg kan pårekne å bruke 15 år på ei eventuell oppgradering.

Når det gjeld strukturelle tiltak i eksisterande tunnelar og tunnelar som er godkjende, men ikkje opna for trafikk innan 24 månader etter at direktivet har teke til å gjelde, blir det likevel ikkje opna for gjennomføring av alternative tryggleikstiltak i staden for kostbare ombyggingar. Det blir likevel teke atterhald i direktivet for at det blir gjennomført risikoforskingar som viser at tryggleiken er tilfredsstillande.

Direktivet tek sikte på å samkøyre organiseringa av tryggleiken i medlemsstatane ved at kvar stat peikar ut éin eller fleire administrative styresmakter som skal ha eit generelt ansvar for å syte for at tunneltryggleiken blir tryggja, og særleg for at føresegnene i direktivet blir etterlevde. Det må m.a. ligge føre kriseplanar for alle tunnelar, utførast periodiske inspeksjonar og jamleg skipast til felles øvingar for tunnelpersonalet og redningstenestene. Dette er alt innført i Noreg. Av omsyn til tryggleiken blir det pålagt ei tryggleiksforvaltning som inneber tryggleiksgodkjenning av planar og ferdigbygde tunnelar, og dessutan at det blir gjennomført inspeksjonar minst kvart sjette år etter opninga.

På nokre område er norske retningslinjer strengare enn dei nye minstekrava i direktivet. Noreg har teke på seg ei aktiv rolle i utforminga av direktivframlegget, og det er teke omsyn til norske innspel i den endelege utforminga. Merknader om ventilasjon (om at lufting i lengderetninga må kunne godtakast på visse vilkår) har fått gjennomslag. I tillegg er det gjeve aksept for andre former for vassforsyning, t.d. vassstankvogn i staden for hydrantar i tunnelen der vassforsyninga på staden ikkje er tilgjengeleg. Når det gjeld rømmingsvegar, er det stadfesta munnleg at «emergency walkway» kan jamstillast med skulder.

Modifiseringa i punktet om stigningsgrad bygjer på merknader frå Noreg. Stigningsgrad på over 5 % er forbode, med mindre det ikkje er geografisk mogleg med noka anna løysing. Det er likevel stadfesta munnleg at kortare delar av tunnelen kan ha litt større stigningsgrad (t.d. 10–15 % av

lengda) dersom den gjennomsnittlege stigningsgraden ligg under 5 %.

Direktivet stiller òg krav til føremålstenleg grunn- og vidareopplæring av redningstenesta, og om årlege øvingar. Redningstenesta er definert som «alle lokale tenester, som anten er offentlege eller private eller ein del av tunnelmannskapet, som rykkjer ut ved ei ulykke, medrekna politi, brannvesen og redningsmannskap». I dag har kompetansekravet til brannvesenet heimel i brann og eksplosjonsvernlova gjennom krav til dei pliktene som kommunane har. Opplæring av deltidsmannskap er ei utfordring, og det er eit faktum at mange lange tunnelar er å finne i område der redningsmannskapa i stor grad er samansette av deltidstilsette brannmannskap. Gjennomføringa av tunneldirektivet vil kunne føre til krav om at personell i eit deltidsbrannvesen, som skal vere innsatspersonell i tunnelar som er omfatta av direktivet, gjennomfører vidareutdanning. Det må leggjast til grunn at dette vil kunne føre til kostnader for kommunane.

### 3 Avgjerda i EØS-komiteen

I avgjerd nr. 10 vedtok EØS-komiteen 27. januar 2006 at vedlegg XIII, Transport, til EØS-avtala skal endrast ved innlemming av europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet (tunneldirektivet).

Avgjerda i EØS-komiteen inneheld ein fortale og fire artiklar.

*Artikkel 1* fastset at det skal takast inn ei tilføyning i vedlegg XIII til EØS-avtala, etter nr. 17 bokstav h). Tilføyninga er knytt til nr. 2.3.6 i vedlegg I til direktivet, der det er krav til naudutgangar i nye tunnelar dersom trafikkvolumet blir større enn 2 000 køyretøy per felt.

I nytt nr. 17 skal følgjande leggjast til i nr. 2.3.6 i vedlegg I til direktivet:

«Det kan gjøres unntak for tunneler kortere enn 10 km og med trafikkvolum lavere enn 4 000 kjøretøy(er) per felt, dersom en risikoanalyse viser at samme eller bedre sikkerhetsnivå kan oppnås ved alternative sikkerhetstiltak.»

Døme på alternative tryggleikstiltak er eit ekstra felt, fartsreduksjon, videoovervaking og kortare distanse mellom telefonar og brannsløkkingsapparat. Kravet i direktivet om naudutgangar utan denne tilføyninga, ville for Noreg faktisk ført til krav om toløpstunnel når trafikkvolumet blir større enn 2 000 køyretøy per felt, i og med at dei fleste tun-

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

nelar i Noreg er bygde i fjell, og det er kostbart å byggje direkte utgang til fri luft.

*Artikkel 2* fastset at teksta til rettsaktene på islandsk og norsk skal vere gyldige og skal kunn gjerast i EØS-tillegget til *Tidend for Den europeiske unionen*.

*Artikkel 3* slår fast at avgjerda tek til å gjelde 28. januar 2006, på det vilkåret at EØS-komiteen har motteke alle meldingar etter artikkel 103 nr. 1 i avtala.

*Artikkel 4* fastset at avgjerda skal kunn gjerast i EØS-avdelinga av og i EØS-tillegget til *Tidend for Den europeiske unionen*.

#### 4 Tilhøvet til norsk rett

Planlegging, bygging, utrusting og drift av tunnelar er regulert i plan- og bygningslova av 14. juni 1985 nr. 77, veglova av 21. juni 1963 nr. 23 og lov om brann og eksplosjonsvern av 14. juni 2002 nr. 20.

Direktivet vil bli gjennomført i norsk rett gjennom forskrift med heimel i § 13 i veglova, supplert med tilpassingar i forskrifter med heimel i brann og eksplosjonsvernlova.

#### 5 Økonomiske og administrative konsekvensar

Direktivet vil føre til nye krav til utstyr i eksisterande tunnelar. Det er påreknad at dei samla kostnadene til dette vil vere om lag 230 mill. kr, og at dette vil videoovervaking og evakueringslys utgjere den største kostnadskomponenten. I tillegg kan det vere aktuelt med automatisk brannvarsling i dei TERN-tunnelane som ikkje har videoovervaking. Dette vil koste om lag 56 mill. kr. I alt vil dette truleg føre til auka årlege drifts- og vedlikehaldsutgifter på om lag 25–30 mill. kr.

Når det gjeld infrastrukturtiltak i eksisterande tunnelar, må det gjennomførast risikoanalysar. Direktivet opnar som nemnt for å skifte ut kostbare ombyggingstiltak med andre risikoreduserande tiltak. Risikoanalysane vil vise om det er tilstrekkeleg med såkalla tekniske byte, eller om ombygging/utbygging må til. Ut frå mellombels utrekningar vil truleg kostnadene ved tekniske byte kome på under 50 mill. kr for alle tunnelane. Dersom slike alternative tiltak ikkje blir godtekne, kan det med føre kostnader på opptil 1 600 mill. kr.

Det er til ein viss grad teke atterhald for dei økonomiske konsekvensane av direktivet i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, bortsett frå opplæringsmidlar for del tidsmannskap. Innføringa av eit generelt kompetansekrav for deltidsbrannvesenet vil koste kommunane om lag 13,5 mill. kr kvart år. Denne summen gjeld reiseutgifter i samband med utdanninga, dekking av vikarutgifter m.m. I og med at ikkje alle kommunar med deltidsbrannvesen har redningsoppgåver i samband med ulykker i tunnelar, vil dei årlege kostnadene truleg bli litt lågare.

Andre midlar til tryggleik i tunnelar blir løyvd av Stortinget ved dei årlege statsbudsjetta, under kapittelet for Samferdselsdepartementet.

Brannvesenet fører tilsyn med tunnelar med heimel i brann- og eksplosjonsvernlova, og Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap (DSB) er den overordna fagstyresmakta. Etter direktivet har nasjonale styresmakter høve til å peike ut den eksisterande administrative styresmakta. Auken i tilsyn/kontroll kan føre til at det trengst fleire stillingar i desse sektorane. Inntil vidare vil tilsyn/kontroll bli gjennomført innanfor dei gjeldande rammene.

#### 6 Konklusjon og tilråding

Stortinget har i fleire samanhengar vore oppteke av tunneltryggleik, og den overordna brannvern styresmakta har kontinuerleg fokus på førebyggjande branntryggleik og mogleg redningsinnsats i tunnelar. Målsetjinga til direktivet harmonerer godt med målsetjingane i stortingsmelding nr. 41 (2000–2001), Brann og eksplosjonsvern.

For Noreg sin del vil direktivframlegget omfatte 115 TERN-tunnelar. Men for å oppfylle intensjonane i direktivet må det setjast i verk tiltak på andre riksvegar/europavegar. Dersom det blir teke omsyn til dette, vil talet på eksisterande tunnelar som er omfatta, bli om lag 409 i alt.

Sakshandsaminga for nye tunnelar vil kunne bli svært mykje enklare, fordi direktivet òg omfattar tunnelar i plan- og byggjefasen.

Samferdselsdepartementet tilrår at Noreg godkjenner avgjerda i EØS-komiteen om innlemming av europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet. Utanriksdepartementet sluttar seg til dette.

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

Utanriksdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det trans europeiske vegnettet.

---

**Vi HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet, i samsvar med eit vedlagt forslag.

---

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

## Forslag

# til vedtak om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

I

Stortinget gjev samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10 /2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om min

stekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet.

---

## Vedlegg 1

# EØS-komiteens beslutning nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

### EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, endret ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt «avtalen», særlig artikkel 98, og

på følgende bakgrunn:

1. Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 153/2005 av 2. desember 2005<sup>(1)</sup>.
2. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/54/EF av 29. april 2004 om minstekrav til sikkerhet i tunneler i det transeuropeiske veinettet<sup>(2)</sup>, rettet ved EUT L 201 av 7.6.2004, s. 56, skal innlemmes i avtalen –

### BESLUTTET FØLGENDE:

#### Artikkel 1

I avtalens vedlegg XIII etter nr. 17h (europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/30/EF) skal nytt nr. 17i lyde:

«17i. **32004 L 0054:** Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/54/EF av 29. april 2004 om minstekrav til sikkerhet i tunneler i det transeuropeiske veinettet (EUT L 167 av 30.4.2004, s. 39), rettet ved EUT L 201 av 7.6.2004, s. 56.

Direktivets bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasning:

Følgende tilføyes til direktivets vedlegg I nr. 2.3.6:

«Det kan gjøres unntak for tunneler kortere enn 10 km og med trafikkvolum lavere enn 4000 kjøretøyer per felt, der som en risikoanalyse viser at samme eller bedre sikkerhetsnivå kan oppnås ved alternative sikkerhetstiltak.»»

#### Artikkel 2

Teksten til direktiv 2004/54/EF som rettet ved EUT L 201 av 7.6.2004, s. 56, på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

#### Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 28. januar 2006, forut satt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1<sup>3</sup>.

#### Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel, 27. januar 2006.

*For EØS-komiteen*

*Formann*

*R. Wright*

*EØS-komiteens sekretærer*

*Ø. Hovdikkinn*

*M. Brinkmann*

<sup>1</sup> Ennå ikke kunngjort.

<sup>2</sup> EUT L 167 av 30.4.2004, s. 39.

<sup>3</sup> Forfatningsrettslige krav angitt.

**Vedlegg 2**

## **Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/54/EF av 29. april 2004 om minstekrav til sikkerhet i tunneler i det transeuropeiske veinettet**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 71 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen, under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité<sup>(1)</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen<sup>(2)</sup>,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251<sup>(3)</sup> og

ut fra følgende betraktninger:

1. I sin hvitbok av 12. september 2001 med tittelen «Europeisk transportpolitikk fram mot 2010 – tid for valg» kunngjorde Kommisjonen at den ville foreslå minstekrav til sikkerhet i tunneler som inngår i det transeuropeiske veinettet.
2. Transportsystemet, særlig det transeuropeiske veinettet definert i europaparlaments- og råds vedtak nr. 1692/96/EF av 23. juli 1996 om fellesskapsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett<sup>(4)</sup>, er av største viktighet når det gjelder å støtte europeisk integrasjon og sikre Europas borgere et høyt velferdsnivå. Det europeiske fellesskap har ansvar for å garantere et høyt, ensartet og konstant sikkerhets-, service- og komfortnivå på det transeuropeiske veinettet.
3. Tunneler på mer enn 500 meters lengde er viktige konstruksjoner som letter samkvem mellom store områder i Europa og spiller en avgjø-

rende rolle for regionale økonomiers virkemåte og utvikling.

4. Det europeiske råd har ved flere anledninger, særlig på sitt møte 14. og 15. desember 2001 i Laeken, understreket at det haster med å treffe tiltak for å bedre sikkerheten i tunneler.
5. Transportministrene i Østerrike, Frankrike, Tyskland, Italia og Sveits kom sammen i Zürich 30. november 2001 og vedtok en felles erklæring som anbefaler tilpasning av nasjonal lovgivning om de nyeste harmoniserte kravene med henblikk på å bedre sikkerheten i lange tunneler.
6. Fordi målet med de foreslåtte tiltakene, å oppnå et ensartet, konstant og høyt vernnivå for alle europeiske borgere i veitunneler, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor, på grunn av det nødvendige harmoniseringsnivået, bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet vedta tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet, fastsatt i nevnte artikkel, går dette direktiv ikke ut over det som er nødvendig for å nå dette målet.
7. Ulykker som nylig er inntruffet i tunneler, understreker disse byggverkernes menneskelige, økonomiske og kulturelle betydning.
8. Enkelte tunneler i Europa som har vært i bruk lenge, ble konstruert på en tid da tekniske muligheter og transportforholdene var svært forskjellige fra i dag. Det finnes dermed store ulikheter i sikkerhetsnivå, og dette bør avhjelpes.
9. Sikkerheten i tunneler forutsetter en lang rekke tiltak som dreier seg blant annet om tunnelens geometri og konstruksjon, sikkerhetsstyr, herunder trafikkskilt, trafikkregulering, opplæring av redningstjenester, håndtering av hendelser, informasjon til brukerne om den

<sup>1</sup> EUT C 220 av 16.9.2003, s. 26.

<sup>2</sup> EUT C 256 av 24.10.2003, s. 64.

<sup>3</sup> Europaparlamentsuttalelse av 9. oktober 2003 (ennå ikke kunngjort i EUT), Rådets felles holdning av 26. februar 2004 (EUT C 95 E av 20.4.2004, s. 31) og Europaparlamentets holdning av 20. april 2004 (ennå ikke kunngjort i EUT).

<sup>4</sup> EFT L 228 av 9.9.1996, s. 1. Vedtaket sist endret ved tiltrædelsesakten av 2003.

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

- beste atferd i tunneler, og bedre kommunika sjon mellom de ansvarlige myndighetene og redningstjenestene, som politi, brannvesen og redningsmannskap.
10. Som allerede understreket i arbeidet til De for ente nasjoners økonomiske kommisjon for Europa (UNECE), er trafikantenes atferd et avgjørende element ved tunnelsikkerheten.
  11. Sikkerhetstiltakene bør gjøre det mulig for mennesker som er innblandet i en ulykke, å redde seg selv, samt for trafikantene å handle umiddelbart for å unngå alvorligere konsekvenser, og sikre at redningstjenestene kan opptre effektivt og å verne miljøet og begrense materiell skade.
  12. De tilpasninger som dette direktiv innebærer, vil forbedre sikkerhetsforholdene for alle brukere, herunder funksjonshemmede. Fordi funksjonshemmede har større problemer med å unnsnippe i en nødssituasjon, bør det imidlertid legges spesiell vekt på deres sikkerhet.
  13. For å gjennomføre en balansert tilnærming og på grunn av de store kostnadene ved tiltakene, bør det defineres minimumsutstyr for sikkerhet, idet det tas hensyn til særtrekkene ved hver tunnel og det forventede trafikkvolumet.
  14. Internasjonale organer, som den verdensomspennende organisasjonen for veimyndigheter og UNECE, har lenge kommet med svært verdifulle anbefalinger for å bidra til å forbedre og harmonisere sikkerhetsutstyr og trafikregler i veitunneler. Fordi disse anbefalingene ikke er bindende, er det imidlertid bare ved å gjøre dem obligatoriske gjennom lovgivning at man kan dra størst mulig nytte av deres fulle potensial.
  15. Opprettholdelse av et høyt sikkerhetsnivå for utsetter tilstrekkelig vedlikehold av sikkerhetsanleggene i tunneler. Utveksling av informasjon om moderne sikkerhetsteknikker og ulykes-/hendelsesdata mellom medlemsstatene bør organiseres systematisk.
  16. For å sikre at kravene i dette direktiv anvendes korrekt av tunneladministratoren, bør medlemsstatene utpeke en eller flere myndigheter på nasjonalt, regionalt eller lokalt plan med ansvar for å påse at alle sider ved tunnelsikkerheten ivaretas.
  17. For gjennomføringen av dette direktiv er det nødvendig med en fleksibel og progressiv tidsplan. Dette vil gjøre det mulig å utføre de arbeider som haster mest, uten å skape større forstyrrelser i transportsystemet eller flaskehals i bygge- og anleggsbransjen i medlemsstatene.
  18. Kostnaden ved å renovere eksisterende tunneler varierer betydelig fra medlemsstat til medlemsstat, særlig av geografiske årsaker, og medlemsstatene bør ha tillatelse til å spre renoveringsarbeider som trengs for å oppfylle kravene i dette direktiv, utover i tid, dersom tunneltettheten på deres territorium er langt over gjennomsnittet for Europa.
  19. Når det gjelder tunneler som allerede er i bruk eller tunneler med godkjent konstruksjon, men som ikke er åpnet for offentlig trafikk innen 24 måneder etter at dette direktiv er trådt i kraft, bør medlemsstatene ha tillatelse til å godta at det benyttes risikoreduerende tiltak som et alternativ til anvendelse av kravene i direktivet, dersom tunnelen ikke gjør det mulig å iverksette konstruksjonsmessige løsninger til en rimelig kostnad.
  20. Det er fremdeles nødvendig med ytterligere tekniske framskritt for å forbedre tunnelsikkerheten. Det bør innføres en framgangsmåte for å gjøre det mulig for Kommisjonen å tilpasse kravene i dette direktiv til den tekniske utvikling. Denne framgangsmåten bør også brukes til å vedta en harmonisert metode for risikoanalyse.
  21. Tiltakene som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen<sup>5</sup>).
  22. Medlemsstatene bør framlegge en rapport for Kommisjonen om de tiltak de regner med å treffe for å oppfylle kravene i dette direktiv, med henblikk på å synkronisere arbeidene på fellesskapsplan for å redusere trafikkforstyrrelser.
  23. Dersom kravene i dette direktiv gjør det nødvendig å bygge et andre løp for en tunnel i prosjekterings- eller byggefasen, bør dette andre løpet som skal bygges, betraktes som en ny tunnel. Det samme gjelder dersom kravene i dette direktiv gjør det nødvendig å igangsette nye, juridisk bindende planleggingsprosedyrer, herunder høringer med henblikk på å gi planleggingstillatelse for alle tilknyttede tiltak.
  24. Arbeidet bør drives videre i hensiktsmessige forumer for å oppnå en stor grad av harmonisering når det gjelder signaler og piktogrammer som brukes på stillbare meldingsskilt i tunneler. Medlemsstatene bør oppmuntres til å harmonisere brukergrensesnittet for alle tunneler på deres territorium.

<sup>5</sup> EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.



Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

25. Medlemsstatene bør oppmuntres til å gjennomføre tilsvarende sikkerhetsnivåer for veitunneler på deres territorium som ikke inngår i det transeuropeiske veinettet og som dermed ikke omfattes av dette direktivs virkeområde.
26. Medlemsstatene bør oppmuntres til å utarbeide nasjonale bestemmelser som tar sikte på et høyere sikkerhetsnivå i tunneler —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

#### Artikkel 1

##### Formål og virkeområde

1. Dette direktiv har som formål å sikre et minste sikkerhetsnivå for trafikanter i tunneler i det transeuropeiske veinettet ved å forebygge kritiske hendelser som kan sette menneskeliv, miljøet og tunnelanlegg i fare, samt ved å sørge for vern til tilfelle av ulykker.
2. Det får anvendelse på alle tunneler med lengde på over 500 meter i det transeuropeiske veinettet, enten de er i bruk, under bygging eller på prosjekteringsstadiet.

#### Artikkel 2

##### Definisjoner

I dette direktiv menes med:

1. «transeuropeisk veinett»: veinettet som definert i vedlegg I avsnitt 2 i vedtak nr. 1692/96/EF og illustrert med kart og/eller beskrevet i vedlegg II til vedtaket,
1. «redningstjenester»: alle lokale tjenester, som er enten offentlige eller private eller en del av tunnelpersonalet, som rykker ut ved en ulykke, herunder politi, brannvesen og redningsmannskap,
2. «tunnellengde»: det lengste kjørefeltets lengde, målt i den helt innelukkede delen av tunnelen.

#### Artikkel 3

##### Sikkerhetstiltak

1. Medlemsstatene skal påse at tunneler på deres territorium som omfattes av dette direktiv, oppfyller minstekravene til sikkerhet fastsatt i vedlegg I.
2. Dersom visse konstruksjonsmessige krav fastsatt i vedlegg I bare kan oppfylles ved tekniske løsninger som enten ikke kan gjennomføres eller kan gjennomføres bare til en uforholdsmessig høy kostnad, kan forvaltningsmyndigheten nevnt i artikkel 4 godta at det treffes risi-

- koreduserende tiltak som et alternativ til å anvende disse kravene, forutsatt at de alternative tiltakene vil føre til likeverdig eller forbedret vern. Disse tiltakenes virkningsfullhet skal påvises gjennom en risikoanalyse i samsvar med bestemmelsene i artikkel 13. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om de risikoreduserende tiltakene som er godtatt som alternativ og skal gi en begrunnelse for disse. Dette nummer får ikke anvendelse på tunneler på prosjekteringsstadiet som nevnt i artikkel 9.
3. Medlemsstatene kan pålegge strengere krav, forutsatt at de ikke strider mot kravene i dette direktiv.

#### Artikkel 4

##### Forvaltningsmyndighet

1. Medlemsstatene skal utpeke en eller flere forvaltningsmyndigheter, heretter kalt «forvaltningsmyndigheten», som skal ha ansvar for å påse at alle sider ved sikkerheten i en tunnel er ivaretatt og som skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre samsvar med dette direktiv.
2. Forvaltningsmyndigheten kan opprettes på nasjonalt, regionalt eller lokalt plan.
3. Hver tunnel i det transeuropeiske veinettet som befinner seg på en enkelt medlemsstats territorium, skal være en enkelt forvaltningsmyndighets ansvar. For hver tunnel som befinner seg på to medlemsstaters territorium, skal hver medlemsstat utpeke en forvaltningsmyndighet, eller de to medlemsstatene skal alternativt utpeke en felles forvaltningsmyndighet. Der som det finnes to forskjellige forvaltningsmyndigheter, skal hver enkelt myndighets vedtak innenfor rammen av deres respektive ansvarsområder med hensyn til tunnelsikkerhet, treffes med forhåndssamtykke fra den andre myndigheten.
4. Forvaltningsmyndigheten skal gi tillatelse til at tunneler tas i bruk, i samsvar med framgangs måten fastsatt i vedlegg II.
5. Med forbehold for utfyllende bestemmelser på dette område på nasjonalt plan, skal forvaltningsmyndigheten ha fullmakt til å innstille eller begrense bruken av en tunnel dersom sikkerhetskravene ikke er oppfylt. Den skal spesifisere under hvilke forhold normal trafikk kan gjenopptas.
6. Forvaltningsmyndigheten skal påse at følgende oppgaver utføres:
  - a) regelmessig prøve og inspisere tunneler og utarbeide sikkerhetskrav knyttet til dette,

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

- b) iverksette organisasjons- og driftsmessige ordninger (herunder planer for håndtering av nødssituasjoner) for opplæring og utrustning av redningstjenester,
  - c) definere framgangsmåten for umiddelbar stenging av en tunnel ved en nødssituasjon,
  - d) gjennomføre nødvendige risikoreduerende tiltak.
7. Dersom organer utpekt som forvaltningsmyndigheter fantes før utpekingen nevnt i denne artikkel, kan disse forvaltningsmyndighetene fortsette sine tidligere virksomheter, forutsatt at de overholder dette direktiv.

#### Artikkel 5

##### Tunneladministrator

1. For hver tunnel som befinner seg på en enkelt medlemsstats territorium, enten den er på prosjekterings-, bygge- eller driftsstadiet, skal forvaltningsmyndigheten oppnevne som tunneladministrator det offentlige eller private organ som har ansvar for driften av tunnelen på det aktuelle stadium. Forvaltningsmyndigheten kan selv utøve denne funksjonen.
2. For hver tunnel som befinner seg på to medlemsstats territorium, skal de to forvaltningsmyndighetene eller den felles forvaltningsmyndigheten anerkjenne bare ett organ med ansvar for tunneldriften.
3. For enhver betydelig hendelse eller ulykke som inntreffer i en tunnel, skal tunneladministratoren utarbeide en rapport. Denne rapporten skal sendes til sikkerhetskontrolløren nevnt i artikkel 6, til forvaltningsmyndigheten og til redningstjenestene innen en frist på ikke mer enn en måned.
4. Dersom en undersøkelsesrapport utarbeides med en analyse av omstendighetene rundt hendelsen eller ulykken nevnt i nr. 3 eller konklusjonene som kan trekkes av den, skal tunneladministratoren sende denne rapporten til sikkerhetskontrolløren, forvaltningsmyndigheten og redningstjenestene, senest en måned etter at han eller hun selv mottok den.

#### Artikkel 6

##### Sikkerhetskontrollør

1. For hver tunnel skal tunneladministratoren, med forhåndssamtykke fra forvaltningsmyndigheten, oppnevne en sikkerhetskontrollør som skal samordne alle forebyggings- og ver-

netiltak for å ivareta trafikantenes og driftspersonalets sikkerhet. Sikkerhetskontrolløren kan være medlem av tunnelpersonalet eller redningstjenestene, skal være uavhengig i alle spørsmål om sikkerhet i veitunneler og skal ikke motta instruksjoner fra en arbeidsgiver i slike spørsmål. En sikkerhetskontrollør kan utføre sine oppgaver og funksjoner for flere tunneler i en region.

2. Sikkerhetskontrolløren skal utføre følgende oppgaver/funksjoner:
  - a) sikre samordning med redningstjenester og delta i utarbeidelse av driftsplaner,
  - b) delta i planlegging, gjennomføring og evaluering av redningsoperasjoner,
  - c) delta i bestemmelse av sikkerhetsplaner og spesifisering av konstruksjon, utrustning og drift med hensyn til både nye tunneler og endringer av eksisterende tunneler,
  - d) kontrollere at driftspersonalet og redningstjenestene får opplæring, og han/hun skal delta i organisering av øvelser som holdes med jevne mellomrom,
  - e) gi råd om at det gis tillatelse til ibruktaking av tunnelers konstruksjon, utrustning og drift,
  - f) kontrollere at tunnelens konstruksjon og utrustning vedlikeholdes og repareres,
  - g) delta i evaluering av enhver betydelig hendelse eller ulykke nevnt i artikkel 5 nr. 3 og 4.

#### Artikkel 7

##### Inspeksjonsenhet

Medlemsstatene skal påse at inspeksjoner, evalueringer og prøver foretas av inspeksjonsenheter. Forvaltningsmyndigheten kan utøve denne funksjonen. Enhver enhet som foretar inspeksjoner, evalueringer og prøver, må ha sakkyndighet og framgangsmåter på høyt kvalitetsnivå og må være funksjonsmessig uavhengig av tunneladministratoren.

#### Artikkel 8

##### Melding av forvaltningsmyndigheten

Medlemsstatene skal melde forvaltningsmyndighetens navn og adresse til Kommisjonen innen 1. mai 2006. Ved enhver senere endring av disse opplysningene skal de underrette Kommisjonen om dette innen tre måneder.

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

### Artikkel 9

#### Tunneler med konstruksjon som ennå ikke er godkjent

1. En tunnel med konstruksjon som ikke er godkjent av vedkommende myndighet innen 1. mai 2006, skal være underlagt kravene i dette direktiv.
2. Tillatelse til at denne tunnelen tas i bruk skal gis i samsvar med framgangsmåten fastsatt i vedlegg II.

### Artikkel 10

#### Tunneler med godkjent konstruksjon, men som ennå ikke er åpne

1. Når det gjelder tunneler med konstruksjon som er godkjent, men som ikke er åpnet for offentlig trafikk per 1. mai 2006, skal forvaltningsmyndigheten vurdere samsvar med kravene i dette direktiv, særlig med hensyn til sikkerhetsdokumentasjonen fastsatt i vedlegg II.
2. Dersom forvaltningsmyndigheten fastslår at en tunnel ikke er i samsvar med bestemmelsene i dette direktiv, skal den underrette tunneladministratoren om at det må treffes hensiktsmessige tiltak for å øke sikkerheten, og skal underrette sikkerhetskontrolløren om dette.
3. Tillatelse til at tunnelen tas i bruk skal deretter gis i samsvar med framgangsmåten fastsatt i vedlegg II.

### Artikkel 11

#### Tunneler som allerede er i bruk

1. Når det gjelder tunneler som allerede er åpne for offentlig trafikk per 30. april 2006, skal forvaltningsmyndigheten ha frist til 30. oktober 2006 med å vurdere samsvar med kravene i dette direktiv, særlig med hensyn til sikkerhetsdokumentasjonen fastsatt i vedlegg II og på grunnlag av en inspeksjon.
2. Tunneladministratoren skal om nødvendig foreslå for forvaltningsmyndigheten en plan for å tilpasse tunnelen til bestemmelsene i dette direktiv og de utbedringstiltak han vil iverksette.
3. Forvaltningsmyndigheten skal godkjenne utbedringstiltakene eller be om at de endres.
4. Dersom utbedringstiltakene omfatter vesentlige endringer i konstruksjon eller bruk, skal framgangsmåten fastsatt i vedlegg II deretter gjennomføres så snart disse tiltakene er iverksatt.

5. Medlemsstatene skal senest 30. april 2007 framlegge en rapport for Kommisjonen om hvordan de vil oppfylle kravene i dette direktiv, om planlagte tiltak og eventuelt om konsekvensene av å åpne eller stenge hovedatkomstveiene til tunnelene. For å redusere trafikkforstyrrelsene mest mulig på europeisk plan, kan Kommisjonen gi merknader til tidsplanen for arbeidet som har som formål å sikre at tunnelene er i samsvar med kravene i dette direktiv.
6. Renovering av tunneler skal utføres etter en tidsplan og skal være fullført innen 30. april 2014.
7. Dersom den samlede løplengden i eksisterende tunneler på en medlemsstats territorium, dividert med den samlede lengden av den del av det transeuropeiske veinettet som befinner seg på dette territoriet, overstiger det europeiske gjennomsnittet, kan vedkommende medlemsstat forlenge fristen fastsatt i nr. 6, med fem år.

### Artikkel 12

#### Periodiske inspeksjoner

1. Forvaltningsmyndigheten skal kontrollere at inspeksjonsenheten utfører jevnlig inspeksjoner for å påse at alle tunneler som omfattes av dette direktivs virkeområde, er i samsvar med bestemmelsene.
2. Tidsrommet mellom to inspeksjoner av en tunnel skal ikke overstige seks år.
3. Dersom forvaltningsmyndigheten, på grunnlag av inspeksjonsenhetens rapport, fastslår at en tunnel ikke er i samsvar med bestemmelsene i dette direktiv, skal den underrette tunneladministratoren og sikkerhetskontrolløren om at det må treffes tiltak for å styrke tunnelsikkerheten. Forvaltningsmyndigheten skal definere de vilkår for fortsatt bruk av tunnelen eller for å gjenåpne tunnelen som skal gjelde til utbedringstiltakene er iverksatt, samt eventuelle ytterligere relevante restriksjoner eller vilkår.
4. Dersom utbedringstiltakene medfører vesentlig endring i tunnelens konstruksjon eller bruk, skal det for tunnelen, straks disse tiltakene er truffet, gis ny brukstillatelse, i samsvar med framgangsmåten fastsatt i vedlegg II.

### Artikkel 13

#### Risikoanalyse

1. Dersom det er nødvendig, skal et organ som er funksjonsmessig uavhengig av tunneladminis

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

tratoren, utføre risikoanalyser. Innholdet og resultatene av risikoanalysen skal tas med i sikkerhetsdokumentasjonen som framlegges for forvaltningsmyndigheten. En risikoanalyse er en analyse av risikoene ved en bestemt tunnel, der det tas hensyn til alle konstruksjonsfaktorer og trafikforhold som berører sikkerheten, særlig trafikens særtrekk og type, tunnelengde og tunnelgeometri, samt prognosen for antall tunge lastebiler per døgn.

2. Medlemsstatene skal påse at det på nasjonalt plan brukes en detaljert og godt definert metode i samsvar med den beste praksis som foreligger, og skal underrette Kommisjonen om den metode som anvendes; Kommisjonen skal gjøre disse opplysningene tilgjengelige i elektronisk form for andre medlemsstater.
3. Senest 30. april 2009 skal Kommisjonen offentliggjøre en rapport om den praksis som følges i medlemsstatene. Om nødvendig skal den framsette forslag til vedtak av en felles, harmonisert metode for risikoanalyse, i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 17 nr. 2.

#### Artikkel 14

##### Unntak for nyskapende teknikk

1. For å gjøre det mulig å montere og bruke nyskapende sikkerhetsutstyr eller å bruke nyskapende sikkerhetsprosedyrer som gir et verne nivå som er likeverdig med eller høyere enn nå værende teknologi fastsatt i dette direktiv, kan forvaltningsmyndigheten tillate unntak fra kravene i dette direktiv på grunnlag av en grundig dokumentert søknad fra tunneladministratoren.
2. Dersom forvaltningsmyndigheten har til hensikt å gi slikt unntak, skal medlemsstaten først sende en unntakssøknad til Kommisjonen, med den første søknaden og en uttalelse fra inspeksjonsenheten.
3. Kommisjonen skal underrette medlemsstatene om søknaden innen en måned etter at den er mottatt.
4. Dersom verken Kommisjonen eller en medlemsstat kommer med innsigelser innen en frist på tre måneder, skal unntaket betraktes som gitt, og Kommisjonen skal underrette alle medlemsstater om dette.
5. Dersom det kommer innsigelser, skal Kommisjonen framsette et forslag i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 17 nr. 2. Dersom vedtaket er negativt, skal forvaltningsmyndigheten ikke gi unntak.

6. Etter en undersøkelse i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 17 nr. 2, kan et vedtak om å gi unntak tillate at dette unntaket anvendes på andre tunneler.
7. Når de framlagte unntakssøknadene gir grunn til det, skal Kommisjonen offentliggjøre en rapport om den praksis som følges i medlemsstatene og eventuelt framsette forslag til endring av dette direktiv.

#### Artikkel 15

##### Rapporter

1. Hvert annet år skal medlemsstatene utarbeide rapporter om branner i tunneler og om ulykker som tydelig berører sikkerheten til trafikantene i tunneler, og om hyppigheten av og årsakene til slike hendelser, og skal evaluere dem og gi opplysninger om sikkerhetsanleggenes og -iltakenes konkrete rolle og virkningsfullhet. Medlemsstatene skal oversende disse rapportene til Kommisjonen før utgangen av september i året etter den periode som rapporten omfatter. Kommisjonen skal gjøre disse rapportene tilgjengelige for alle medlemsstater.
2. Medlemsstatene skal utarbeide en plan som inneholder en tidsplan for gradvis anvendelse av bestemmelsene i dette direktiv på tunneler som allerede er i bruk som beskrevet i artikkel 11, og oversende den til Kommisjonen innen 30. oktober 2006. Deretter skal medlemsstatene hvert annet år underrette Kommisjonen om situasjonen i gjennomføringen av planen og om eventuelle endringer i den, til utløpet av fristen nevnt i artikkel 11 nr. 6 og 7.

#### Artikkel 16

##### Tilpasning til den tekniske utvikling

Kommisjonen skal tilpasse vedleggene til dette direktiv til den tekniske utvikling, i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 17 nr. 2.

#### Artikkel 17

##### Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av en komité.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samt idig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.  
Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder.
3. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

## Artikkel 18

### Gjennomføring

1. Medlemsstatene skal innen 30. april 2006 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart oversende Kommisjonen teksten til disse bestemmelser, sammen med en tabell som sammenligner disse bestemmelsene med dette direktiv.
2. Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

## Artikkel 19

### Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft den dag det kunngjøres i *Den Europeiske Unions Tidende*.

## Artikkel 20

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene. Utferdiget i Strasbourg, 29. april 2004.

*For Europaparlamentet*  
P. COX  
*President*

*For Rådet*  
M. McDOWELL  
*Formann*

## Vedlegg I

### Sikkerhetstiltak nevnt i artikkel 3

#### 1. Grunnlaget for å vedta sikkerhetstiltak

##### 1.1. Sikkerhetsparametere

1.1.1. Sikkerhetstiltak som skal gjennomføres i en tunnel, skal være basert på en systematisk vurdering av alle sider ved systemet som utgjøres av infrastrukturen, bruken, trafikantene og kjøretøyene.

1.1.2. Følgende parametere skal tas i betraktning:

- tunnallengde,
- antall løp,
- antall kjørefelt,
- tverrsnittsgeometri,
- vertikal og horisontal profil,
- konstruksjonstype,
- enveis- eller toveistrafikk,
- trafikkvolum per løp (herunder fordeling i tid),
- risiko for trafikkork (per døgn eller sesongbestemt),

- atkomsttid for redningstjenestene,
- nærvær og prosentandel av tunge lastebiler,
- særtrekk ved atkomstveiene,
- kjørefeltbredde,
- hastighetsaspekter,
- geografisk og meteorologisk miljø.

1.1.3. Dersom en tunnel har et spesielt sær trekk når det gjelder ovennevnte parametere, skal det utarbeides en risikoanalyse i samsvar med artikkel 13 for å fastslå om det er nødvendig med ytterligere sikkerhetstiltak og/eller tilleggsutstyr for å sikre et høyt sikkerhetsnivå i tunnelen. Denne risikoanalysen skal ta hensyn til mulige ulykker, som tydelig berører sikkerheten for trafikantene i tunnelen og som vil kunne inntreffe i løpet av brukstiden, samt arten og størrelsesordenen av de mulige konsekvensene av dem.

#### 1.2. Minstekrav

1.2.1. Sikkerhetstiltakene som er fastsatt i følgende punkter, skal iverksettes som et minimum for å sikre et minstenivå for sikkerhet i alle tunneler som omfattes av dette direktiv. Begrensede unntak fra disse kravene kan tillates, forutsatt at følgende framgangsmåte er overholdt.

Medlemsstatene eller forvaltningsmyndigheten skal oversende Kommisjonen opplysninger om følgende:

- de(t) planlagte begrensede unntak,
- de tvingende grunnene til det planlagte begrensede unntak,
- de øvrige risikoreduserende tiltakene som skal iverksettes eller styrkes for å sikre minst et likeverdig sikkerhetsnivå, herunder beviser for dette i form av en analyse av de aktuelle risikoer.

Kommisjonen skal oversende en søknad om begrenset unntak til medlemsstatene så snart som mulig, og i alle tilfeller innen en måned etter at søknaden er mottatt.

Dersom verken Kommisjonen eller en medlemsstat kommer med innsigelser innen en frist på tre måneder etter at Kommisjonen har mottatt søknaden, skal unntaket betraktes som gitt, og Kommisjonen skal underrette alle medlemsstater om dette. Dersom det kommer innsigelser, skal Kommisjonen framsette et forslag i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 17 nr. 2. Dersom vedtaket er negativt, skal unntaket avslås.

1.2.2. For å gi et enhetlig grensesnitt i alle tunneler som omfattes av dette direktiv, skal det ikke gis unntak fra kravene i følgende numre med hensyn til konstruksjon av de sikkerhetsanlegg som er tilgjengelige for trafikantene (nødstasjoner, skilt,

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

havarilommer, nødutganger, radiosending via relé, når dette er nødvendig).

### 1.3. Trafikkvolum

1.3.1. Når «trafikkvolum» nevnes i dette vedlegg, betyr det den årlige gjennomsnittstrafikken per døgn gjennom en tunnel per kjørefelt. Ved bestemmelse av trafikkvolumet skal hver motorvogn telles som én enhet.

1.3.2. Dersom antall tunge lastebiler over 3,5 tonn overstiger 15 % av den årlige gjennomsnittstrafikken per døgn, eller den sesongbestemte trafikken per døgn betydelig overstiger den årlige gjennomsnittstrafikken per døgn, vurderes den ekstra risikoen og tas i betraktning ved å øke tunnelens trafikkvolum ved anvendelse av følgende numre.

## 2. Tiltak angående infrastrukturen

### 2.1 Antall løp og kjørefelt

2.1.1. Forventet trafikkvolum og sikkerhet er hovedkriteriene for å bestemme om det skal bygges tunnel med ett eller to løp, og det skal tas hensyn til slike aspekter som prosentandelen tunge lastebiler, stigning og lengde.

2.1.2. Når en 15-årsprognose viser at trafikkvolumet vil overstige 10 000 kjøretøyer per døgn per kjørefelt, skal det for tunneler på prosjekteringsstadiet i alle tilfeller finnes en toløpstunnel med enveistrafikk på datoen da denne verdien er over steget.

2.1.3. Med unntak av havarifeltet, skal det samme antall kjørefelt opprettholdes inne i og utenfor tunnelen. Enhver endring i antall kjørefelt skal forekomme i tilstrekkelig avstand før tunnelportalen; denne avstanden skal være minst den avstand som et kjøretøy tilbakelegger på 10 sek under når det kjører i høyeste tillatte hastighet. Dersom geografiske omstendigheter forhindrer dette, skal det treffes ekstra og/eller forsterkede tiltak for å forbedre sikkerheten.

### 2.2. Tunnelgeometri

2.2.1. Ved utforming av en tunnels tverrsnittsgeometri og horisontale og vertikale profil, samt atkomstveiene, skal det tas spesielt hensyn til sikkerheten, da disse parameterne har en betydelig innvirkning på sannsynligheten for ulykker og for hvor alvorlige de blir.

2.2.2. Mer enn 5 % stigning i lengderetningen skal ikke være tillatt i nye tunneler, med mindre ingen annen løsning er geografisk mulig.

2.2.3. I tunneler med stigning på mer enn 3 % skal det treffes ekstra og/eller forsterkede tiltak for å forbedre sikkerheten på grunnlag av en risikoanalyse.

2.2.4. Dersom bredden på feltet for saktegående trafikk er mindre enn 3,5 meter og kjøring med tunge lastebiler er tillatt, skal det treffes ekstra og/eller forsterkede tiltak for å forbedre sikkerheten på grunnlag av en risikoanalyse.

### 2.3. Fluktveier og nødutganger

2.3.1. I nye tunneler uten havarifelt skal det finnes nødfortau, enten oppbygd eller ikke, til bruk for trafikantene i tunnelen i tilfelle av havari eller ulykke. Denne bestemmelsen får ikke anvendelse dersom særtrekk ved tunnelens konstruksjon ikke muliggjør det eller muliggjør det bare til en uforholdsmessig høy kostnad og tunnelen har enveis trafikk og er utstyrt med et fast overvåkningssystem og system for stenging av kjørefelt.

2.3.2. I eksisterende tunneler der det verken finnes havarifelt eller nødfortau, skal det treffes ekstra og/eller forsterkede tiltak for å ivareta sikkerheten.

2.3.3. Nødutganger gjør det mulig for trafikantene i tunnelen å forlate tunnelen uten kjøretøyene sine og nå et trygt sted i tilfelle av en ulykke eller brann. De gir også redningstjenestene adgang til tunnelen til fots. Eksempler på slike nødutganger er:

- direkte utgang fra tunnelen til det fri,
- tverrforbindelser mellom tunnellop,
- utganger til et nødgalleri,
- tilfluktsrom med en fluktvei som er atskilt fra tunnellopet.

2.3.4. Tilfluktsrom uten utgang som fører til fluktveier til det fri, skal ikke bygges.

2.3.5. Det skal finnes nødutganger dersom en analyse av relevante risikoer, herunder hvor langt og hvor fort røyk beveger seg under forholdene på stedet, viser at ventilasjonen og andre sikkerhetsanlegg ikke er tilstrekkelige til å ivareta trafikantenes sikkerhet.

2.3.6. I alle tilfeller skal det i nye tunneler finnes nødutganger dersom trafikkvolumet overstiger 2000 kjøretøyer per kjørefelt.

2.3.7. I eksisterende tunneler på mer enn 1000 meters lengde med et større trafikkvolum enn 2000 kjøretøyer per kjørefelt, skal det vurderes om det er gjennomførbart og virkningsfullt å lage nye nødutganger.

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

2.3.8. Når det finnes nødutganger, skal avstanden mellom to nødutganger ikke overstige 500 meter.

2.3.9. Det skal brukes hensiktsmessige midler, som dører, for å hindre røyk og varme i å nå fluktveiene bak nødutgangen, slik at trafikantene i tunnelen trygt kan komme ut i det fri og redningstjenestene kan få atkomst til tunnelen.

## 2.4. Atkomst for redningstjenestene

2.4.1. I toløpstunneler der løpene ligger på samme nivå eller nesten på samme nivå, skal det for minst hver 1500. meter finnes tverrforbindelser som egner seg til bruk for redningstjenestene.

2.4.2. Når det er geografisk mulig, skal det utenfor hver portal til en to- eller flerløpstunnel være mulig å krysse midtdelen (midtstripen). Dette tiltaket vil gi redningstjenestene umiddelbar atkomst til hvert løp.

## 2.5. Havarilommer

2.5.1. I nye toveistunneler som er lengre enn 1500 meter og der trafikkvolumet er større enn 2000 kjøretøyer per kjørefelt, skal det finnes havarilommer med ikke mer enn 1000 meters mellomrom, der som det ikke finnes havarifelt.

2.5.2. I eksisterende toveistunneler som er lengre enn 1500 meter og der trafikkvolumet er større enn 2000 kjøretøyer per kjørefelt, men som ikke har havarifelt, skal det vurderes om bygging av havarilommer er en gjennomførbar og virkningsfull løsning.

2.5.3. Dersom særtrekk ved tunnelens konstruksjon ikke gjør det mulig eller gjør det mulig bare til en uforholdsmessig høy kostnad, behøver det ikke lages havarilommer dersom den samlede tunnelbredden som er tilgjengelig for kjøretøyer, unntatt oppbygde deler og normale kjørefelt, er minst lik ett normalt kjørefelts bredde.

2.5.4. Ved havarilommer skal det finnes en nødstasjon.

## 2.6. Avløp

2.6.1. Dersom det er tillatt med transport av farlig gods, skal det finnes avløp for brannfarlige og giftige væsker, gjennom godt utformede sluk eller andre tiltak innenfor tunnelens tverrprofil. I tillegg skal avløpssystemet være konstruert og skal vedlikeholdes for å hindre at brann og brannfarlige og giftige væsker sprer seg inne i løp og mellom løp.

2.6.2. Dersom dette kravet ikke kan oppfylles eller kan oppfylles bare til en uforholdsmessig høy

kostnad, skal det tas hensyn til dette når det avgjøres om transport av farlig gods skal tillates, på grunnlag av en analyse av relevante risikoer.

## 2.7. Konstruksjonenes brannmotstand

Hovedkonstruksjonen i alle tunneler der et lokalt sammenbrudd i konstruksjonen kan ha katastrofale konsekvenser (f.eks. oversvømte tunneler eller tunneler som kan føre til sammenbrudd i viktige nabokonstruksjoner) skal ha et tilstrekkelig brannmotstandsnivå.

## 2.8. Belysning

2.8.1. Det skal finnes normal belysning for å sikre hensiktsmessig sikt for sjåførene dag og natt i tunnelåpningene og inne i tunnelen.

2.8.2. Det skal finnes sikkerhetsbelysning som sikrer en minimumssikt for trafikanter i tunnelen slik at de kan evakuere tunnelen i kjøretøyene sine i tilfelle av strømbrytning.

2.8.3. Det skal finnes evakueringsbelysning, som lysende evakueringsmerking, i en høyde av ikke mer enn 1,5 meter, som veileder trafikantene i tunnelen ved evakuering til fots i en nødsituasjon.

## 2.9. Ventilasjon

2.9.1. Konstruksjon, bygging og drift av ventilasjonssystemet skal ta hensyn til:

- kontroll med forurensende stoffer som slippes ut fra veigående kjøretøyer, under normale trafikkforhold og i trafikksterke perioder,
- kontroll med forurensende stoffer som slippes ut fra veigående kjøretøyer når trafikken stanses på grunn av en hendelse eller ulykke,
- kontroll med varme og røyk i tilfelle av brann.

2.9.2. Det skal være montert et mekanisk ventilasjonssystem i alle tunneler som er lengre enn 1000 meter med et større trafikkvolum enn 2000 kjøretøyer per kjørefelt.

2.9.3. I tunneler med toveistrafikk og/eller enveistrafikk, skal ventilasjon i lengderetningen være tillatt bare dersom en risikoanalyse i henhold til artikkel 13 viser at det er akseptabelt og/eller dersom det er truffet konkrete tiltak, som hensiktsmessig trafikkregulering, kortere avstand mellom nødutganger, røykavtrekk med jevne mellomrom.

2.9.4. Tverrgående eller halvveis tverrgående ventilasjonssystemer skal brukes i tunneler der det er nødvendig med et mekanisk ventilasjonssystem og ventilasjon i lengderetningen ikke er tillatt i

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

henhold til nr. 2.9.3. Disse systemene må kunne fjerne røyk i tilfelle av brann.

2.9.5. I tunnelar med toveistrafikk, med et større trafikkvolum enn 2000 kjøretøyer per kjørefelt, som er lengre enn 3000 meter og med kontrollsentral og tverrgående og/eller halvveis tverrgående ventilasjon, skal det treffes følgende miniumstiltak med hensyn til ventilasjon:

- det skal være montert luft- og røykavtrekks spjeld som kan betjenes enkeltvis eller i grupper,
- lufthastigheten i lengderetningen skal overvåkes konstant og ventilasjonssystemets styringsprosess (spjeld, vifter osv.) skal justeres ut fra dette.

### 2.10. Nødstasjoner

2.10.1. Hensikten med nødstasjoner er å stille for skjellig sikkerhetsutstyr til rådighet, særlig nødtelefoner og brannsløkkingsapparater, men ikke å beskytte trafikantene mot virkningen av brann.

2.10.2. Nødstasjoner kan bestå av et skap på tunnelens sidevegg eller helst en nisje i vegg. De skal minst være utstyrt med en nødtelefon og to brannsløkkingsapparater.

2.10.3. Nødstasjoner skal være plassert i nærheten av portalene og innvendig, med mellomrom som i nye tunnelar ikke skal overstige 150 meter og som i eksisterende tunnelar ikke skal overstige 250 meter.

### 2.11. Vannforsyning

Det skal finnes vannforsyning i alle tunnelar. Det skal finnes hydranter i nærheten av portalene og innvendig, med mellomrom som ikke skal overstige 250 meter. Dersom vannforsyning ikke er tilgjengelig, er det påbudt å sikre at tilstrekkelig vannmengde er tilgjengelig på annan måte.

### 2.12. Trafikkskilt

Det skal brukes spesielle skilt for alle sikkerhetsanlegg som er beregnet på trafikantene i tunnelen. Skilt og tavler til bruk i tunnelar er vist i vedlegg III.

### 2.13. Kontrollsentral

2.13.1. Det skal finnes en kontrollsentral for alle tunnelar som er lengre enn 3000 meter med et større trafikkvolum enn 2000 kjøretøyer per kjørefelt.

2.13.2. Overvåking av flere tunnelar kan sentraliseres i én enkelt kontrollsentral.

### 2.14. Overvåkningssystemer

2.14.1. Videoovervåkningssystemer og et system som automatisk kan oppdage hendelser i trafikken (som kjøretøyer som stanser) og/eller brann, skal være montert i alle tunnelar som er utstyrt med kontrollsentral.

2.14.2. Det skal være montert automatiske branndeteksjonssystemer i alle tunnelar som ikke har kontrollsentral når driften av mekanisk ventilasjon for røykkontroll er forskjellig fra den automatiske driften av ventilasjon for kontroll med forurensende stoffer.

### 2.15. Utstyr til stenging av tunnelen

2.15.1. I alle tunnelar på mer enn 1000 meters lengde skal det være montert trafikklus foran åpningene slik at tunnelen kan stenges i nødstilfeller. Ekstra midler, som stillbare meldingsskilt og bomber, kan være anbrakt for å sikre at instruksene overholdes.

2.15.2. Inne i alle tunnelar på mer enn 3000 meters lengde som er utstyrt med kontrollsentral og som har et større trafikkvolum enn 2000 kjøretøyer per kjørefelt, er det anbefalt å anbringe utstyr til å stanse kjøretøyer i nødstilfeller, med mellomrom på ikke mer enn 1000 meter. Dette utstyret skal bestå av trafikklus og eventuelt ekstra midler, som høytalere, stillbare meldingsskilt og bomber.

### 2.16. Kommunikasjonssystemer

2.16.1. Utstyr for radiosending via relé til bruk for redningstjenestene skal monteres i alle tunnelar på mer enn 1000 meters lengde og som har et større trafikkvolum enn 2000 kjøretøyer per kjørefelt.

2.16.2. Når det finnes en kontrollsentral, må det være mulig å avbryte eventuell sending av radiokanaler beregnet på trafikantene i tunnelen for å sende nødmeldinger.

2.16.3. Tilfluktsrom og andre anlegg der trafikantene i tunnelen må vente under evakuering før de kan komme ut i det fri, skal være utstyrt med høytalere for informasjon til trafikantene.

### 2.17. Strømforsyning og strømkretser

2.17.1. Alle tunnelar skal ha nødstrømforsyning som kan sikre drift av sikkerhetsutstyr som er uunnværlig for evakuering inntil alle trafikanter er evakuert fra tunnelen.

2.17.2. Strøm-, måle- og kontrollkretser skal være konstruert på en slik måte at lokal svikt, for



Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

eksempel på grunn av brann, ikke påvirker ubेरørte kretser.

#### 2.18. *Utstyrets brannmotstand*

Brannmotstandsniåvet i alt tunnelutstyr skal ta hensyn til de teknologiske mulighetene og ta sikte på å opprettholde de nødvendige sikkerhetsfunksjonene i tilfelle brann.

#### 2.19. *Oversiktstabell med sammendrag av minstekrav*

Tabellen nedenfor viser et sammendrag av minstekravene fastsatt i de foregående avsnitt. Minstekravene er de krav som er oppført i teksten i dette vedlegg.

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

OVERSIKT OVER MINSTEKRAV	Ytterligere vilkår for at gjennomføring er påbudt, eller		
	Trafikk 2000 kjøretøyer per kjørefelt 500–1000 m > 1000 m	Trafikk > 2000 kjøretøyer per kjørefelt 500–1000 m 1000–3000 m > 3000 m	Trafikk > 2000 kjøretøyer per kjørefelt 500–1000 m 1000–3000 m > 3000 m
To løp eller mer	Nr. 2.1		Påbudt når en 15-årsprognose viser at trafikken > 10000 kjøretøyer per kjørefelt
Stigning 5 %	Nr. 2.2	*	Påbudt med mindre det er ikke er geografisk mulig
		*	Påbudt når det ikke finnes havarifelt, unntatt dersom vilkåret i nr. 2.3.1 er oppfylt
Fortau	Nr. 2.3.1		I eksisterende tunneler der det er verken havarifelt eller fortau, skal det treffes ekstra/forsterkede tiltak
Nødutganger minst hver 500 m	Nr. 2.3.2	*	Gjennomføring av nødutganger i eksisterende tunneler vurderes i hvert enkelt tilfelle
	Nr. 2.3.3		
	- nr. 2.3.9	○	
Konstruksjonsmessige tiltak			
Tverrforbindelser for redningstjenestene	Nr. 2.4.1	○	Påbudt i tunneler med to løp som er mer enn 1500 m lange
minst hver 1500 m		○/●	
Kryssing av midtde- len utenfor hver portal	Nr. 2.4.2	●	Påbudt utenfor tunneler med to eller flere løp når det er geografisk mulig
		●/●	
Havarilommer minst hver 1000 m	Nr. 2.5	○	Påbudt i nye toveistunneler > 1500 m uten havarifelt. I eksisterende toveistunneler > 1500 m: avhengig av analyse. For både nye og eksisterende tunneler, avhengig av ekstra tunnelbredde som kan brukes
Avløp for brannfarlige og giftige væsker	Nr. 2.6	*	Påbudt når transport av farlig gods er tillatt
Konstruksjonenes brannmotstand	Nr. 2.7	●	Påbudt når lokalt sammenbrudd kan ha katastrofale konsekvenser

● påbudt for alle tunneler  
○ ikke påbudt  
\* påbudt, med unntak  
\*: anbefalt

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

OVERSIKT OVER MINSTEKRAV	Trafikk 2000 kjøretøyer per kjørefelt				Ytterligere vilkår for at gjennomføring er påbudt, eller merknader
	500–1000 m > 1000 m	500–1000 m	1000–3000 m	> 3000 m	
Belysning					
Normal belysning	●	●	●	●	
Nr. 2.8.1					
Sikkerhetsbelysning	●	●	●	●	
Nr. 2.8.2					
Evakueringslys	●	●	●	●	
Nr. 2.8.3					
Mekanisk ventilasjon	○	○	●	●	
Nr. 2.9					
Spesielle tiltak for (halvveis) tverrgående ventilasjon	○	○	○	●	Påbudt i toveistunneler når det finnes en kontrollsentral
Nr. 2.9.5					
Nødstasjoner	*	*	*	*	Utstyrt med telefon og 2 brannslukningsapparater. Et største mellomrom på 250 m er tillatt i eksisterende tunneler
Nr. 2.10					Dersom vannforsyning ikke finnes, er det påbudt å sikre tilstrekkelig vann på annen måte
Vannforsyning	●	●	●	●	For alle sikkerhetsanlegg som finnes for trafikkantene i tunnelen (se vedlegg III)
Nr. 2.11					Overvåkning av flere tunneler kan sentraliseres i én kontrollsentral
Trafikkskilt	●	●	●	●	Påbudt når det finnes en kontrollsentral
Nr. 2.12					
Kontrollsentral	○	○	○	●	
Nr. 2.13					
Nr. 2.14					
Video	○	○	○	○	
Automatisk oppdagelse av hendelser og/eller branndeteksjon	●	●	●	●	Minst ett av de to systemene er påbudt i tunneler med kontrollsentral
Nr. 2.14					
Trafikklys foran åpningene	○	○	●	●	
Nr. 2.15.1					
Trafikklys inne i tunnelen minst hver 1000. m	○	○	○	○	Anbefalt dersom det finnes en kontrollsentral og lengden er mer enn 3000 m
Nr. 2.15.2					

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

OVERSIKT OVER MINSTEKRAV	Trafikk 2000 kjøretøyer per kjørefelt		Trafikk > 2000 kjøretøyer per kjørefelt		Ytterligere vilkår for at gjennomføring er påbudt, eller merknader
	500–1000 m > 1000 m	1000–3000 m	500–1000 m	1000–3000 m > 3000 m	
Utstyr for radiosending via relé for rednings-tjenestene	Nr. 2.16.1 ○	○	○	●	●
Nødmeldinger på radio for trafikantene i tunnelen	Nr. 2.16.2 ●	●	●	●	●
Kommunikasjons-systemer	Nr. 2.16.3 ●	●	●	●	●
Nødstrømforsyning	Nr. 2.17 ●	●	●	●	●
Utstyrets brannmotstand	Nr. 2.18 ●	●	●	●	●

Utstyr for radiosending via relé for rednings-tjenestene

Nødmeldinger på radio for trafikantene i tunnelen

Kommunikasjons-systemer

Nødstrømforsyning

Utstyrets brannmotstand

Påbudt når radio sendes via relé til trafikantene i tunnelen og når det finnes en kontroll-sentral

Påbudt når trafikanter som evakueres, må vente før de kan komme ut i det fri

For å sikre drift av sikkerhetsutstyr som er uunnværlig minst under evakuering av trafikantene i tunnelen

Skal ta sikte på å opprettholde de nødvendige sikkerhetsfunksjoner

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

### 3. Driftsmessige tiltak

#### 3.1. Midler til tunneldriften

Tunneldriften skal være organisert, og skal ha hen siktsmessige midler til rådighet, slik at trafikkflyt og -sikkerhet gjennom tunnelen ivaretas. Driftspersonalet og redningstjenestene skal ha hensiktsmessig grunn- og videreopplæring.

#### 3.2. Beredskapsplaner

Det skal foreligge kriseberedskapsplaner for alle tunneler. I tunneler som krysser grensen mellom to medlemsstater, skal én enkelt binasjonal kriseberedskapsplan involvere begge land.

#### 3.3. Arbeider i tunneler

Hel eller delvis stenging av kjørefelt på grunn av bygge- eller vedlikeholdsarbeider som er planlagt på forhånd, skal alltid begynne utenfor tunnelen. Stillbare meldingsskilt, trafikklys og mekaniske bommer kan brukes for dette formålet.

#### 3.4. Ledelse ved ulykker og hendelser

I tilfelle av en alvorlig ulykke eller hendelse, skal alle berørte tunnellop umiddelbart stenges for trafikk.

Dette skal gjøres ved samtidig aktivering av ikke bare ovennevnte utstyr foran portalene, men også stillbare meldingsskilt, trafikklys og eventuelle mekaniske bommer inne i tunnelen, slik at all trafikk kan stanses så snart som mulig utenfor og inne i tunnelen. Tunneler på mindre enn 1000 meter kan stenges på annen måte. Trafikken skal styres på en slik måte at kjøretøyer som ikke er berørt, raskt kan forlate tunnelen.

Atkomsttiden for redningstjenestene i tilfelle en hendelse inne i en tunnel skal være så kort som mulig og skal måles ved jevnlig øvelser. I tillegg kan den måles ved hendelser. I større toveistunneler med stort trafikkvolum skal en risikoanalyse i henhold til artikkel 13 avgjøre om det skal posteres redningstjenester ved tunnelens to ytterpunkter.

#### 3.5. Kontrollsentralens virksomhet

For alle tunneler der det er nødvendig med en kontrollsentral, herunder tunneler som krysser grensen mellom to medlemsstater, skal én kontrollsentral ha full kontroll til enhver tid.

#### 3.6. Stenging av tunneler

I tilfelle av stenging av en tunnel (i kort eller lang tid) skal trafikantene underrettes om de beste alternative reiserutene, ved hjelp av lett tilgjengelige informasjonssystemer.

Slike alternative reiseruter skal inngå i systematiske beredskapsplaner. De bør ta sikte på å opprettholde trafikkflyten så godt som mulig og redusere sekundære virkninger for omkringliggende områder til et minimum.

Medlemsstatene bør gjøre alt som med rimelighet er mulig for å unngå en situasjon der en tunnel som befinner seg på to medlemsstaters territorium, ikke kan brukes på grunn av dårlige værforhold.

#### 3.7. Transport av farlig gods

Følgende tiltak skal anvendes når det gjelder adgang til tunneler for kjøretøyer som transporterer farlig gods, slik dette er definert i relevant europeisk lovgivning om transport av farlig gods på vei:

- utføre en risikoanalyse i henhold til artikkel 13 før regler og krav til transport av farlig gods gjennom en tunnel fastsettes eller endres,
- sette opp hensiktsmessige skilt for å håndheve reglene, før siste avkjøringsmulighet før tunnelen og ved tunnelåpningene, og enda tidligere, slik at sjåførene kan velge alternative reiseruter,
- vurdere særskilte driftsmessige tiltak beregnet på å redusere risikoen knyttet til enkelte eller alle kjøretøyer som transporterer farlig gods i tunneler, som forhåndsvarsling eller kolonnekjøring med eskorte av følgebiler, i hvert enkelt tilfelle som et tillegg til risikoanalysen nevnt ovenfor.

#### 3.8. Forbikjøring i tunneler

Det skal utføres en risikoanalyse for å avgjøre om tunge lastebiler skal tillates å kjøre forbi i tunneler med mer enn ett kjørefelt i hver retning.

#### 3.9. Avstander mellom kjøretøyer, og hastighet

Spørsmålet om hensiktsmessig hastighet for kjøretøyene og trygg avstand mellom kjøretøyer er særlig viktig i tunneler og skal undersøkes nøye. Det dreier seg særlig om å anbefale trafikantene hensiktsmessig hastighet og avstand. Det skal om nødvendig treffes påbudstiltak.

Førere av personbiler bør under normale forhold holde en minsteavstand til kjøretøyet foran

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

som er lik avstanden kjøretøyet tilbakelegger på to sekunder. For tunge lastebiler bør denne avstanden fordobles.

I tilfelle av stans i trafikken i en tunnel, bør trafikantene holde en minsteavstand på fem meter til kjøretøyet foran, unntatt dersom dette ikke er mulig på grunn av nødstopp.

#### 4. *Opplysningskampanjer*

Opplysningskampanjer om sikkerhet i tunneler skal jevnlig arrangeres og gjennomføres i samarbeid med berørte parter, på grunnlag av samordnet arbeid i internasjonale organisasjoner. Disse opplysningskampanjene skal dreie seg om korrekt atferd for trafikantene når de nærmer seg og kjører gjennom tunneler, særlig i forbindelse med havari, trafikkork, ulykker og brann.

Opplysninger om tilgjengelig sikkerhetsutstyr og korrekt trafikantatferd i tunneler skal gis på passende steder for tunneltrafikantene (for eksempel på rasteplasser før tunneler, ved tunnelåpninger når trafikken stanses eller på internett).

#### *Vedlegg II*

### **Godkjenning av konstruksjon, sikkerhetsdokumentasjon, ibruktaking av en tunnel, endringer og jevnlig øvelser**

#### 1. *Godkjenning av konstruksjon*

1.1. Bestemmelsene i dette direktiv skal anvendes fra og med det innledende prosjekteringsstadiet.

1.2. Før byggearbeid påbegynnes, skal tunneladministratoren utarbeide sikkerhetsdokumentasjonen som er beskrevet i nr. 2.2 og 2.3 for en tunnel på prosjekteringsstadiet, og skal rådspørre sikkerhetskontrolløren. Tunneladministratoren skal framlegge sikkerhetsdokumentasjonen for forvaltningsmyndigheten og vedlegge sikkerhetskontrollørens uttalelse og/eller eventuelt inspeksjonens uttalelse.

1.3. Vedkommende myndighet skal eventuelt godkjenne prosjektet og underrette tunneladministratoren og forvaltningsmyndigheten om sitt vedtak.

#### 2. *Sikkerhetsdokumentasjon*

2.1. Tunneladministratoren skal utarbeide sikkerhetsdokumentasjon for hver tunnel og ajourføre den til enhver tid. Han/hun skal oversende sikkerhetskontrolløren et eksemplar av sikkerhetsdokumentasjonen.

2.2. Sikkerhetsdokumentasjonen skal beskrive forebyggings- og vernetiltak som trengs for å ivareta trafikantenes sikkerhet, og ta hensyn til personer med redusert mobilitet og funksjonshemmede, veiens karakter, konfigurering av konstruksjonen, dens omgivelser, trafikken art og handlingsrom for redningstjenestene definert i artikkel 2 i dette direktiv.

2.3. Sikkerhetsdokumentasjonen for en tunnel på prosjekteringsstadiet skal særlig omfatte:

- en beskrivelse av den planlagte konstruksjonen og atkomst til den, sammen med de planer som er nødvendige for å forstå konstruksjonen og planlagte driftsordninger,
- en trafikkprognose som spesifiserer og begrunner den ordning som planlegges for transport av farlig gods, samt risikoanalysen fastsatt i vedlegg I nr. 3.7,
- en særskilt studie av farer, med beskrivelse av mulige ulykker som tydelig berører sikkerheten for trafikanter i tunneler og som vil kunne inntreffe i løpet av brukstiden, samt arten og størrelsesordenen av de mulige konsekvensene av dem; denne studien må presisere og begrunne tiltak for å redusere sannsynligheten for ulykker og deres konsekvenser,
- en uttalelse om sikkerhet fra en sakkyndig ekspert eller organisasjon på området, som kan være inspeksjonsheten.

2.4. Sikkerhetsdokumentasjonen for en tunnel på ibruktakingsstadiet skal i tillegg til dokumentasjonen som kreves for prosjekteringsstadiet, inneholde:

- en beskrivelse av organisasjonen, de menneskelige og materielle ressursene og instruksjoner fastsatt av tunneladministratoren for å sikre drift og vedlikehold av tunnelen,
- en kriseberedskapsplan utarbeidet i fellesskap med redningstjenestene, som også tar hensyn til personer med redusert mobilitet og funksjonshemmede,
- en beskrivelse av systemet for permanent tilbakemelding om erfaring som gjør det mulig å registrere og analysere betydelige hendelser og ulykker.

2.5. Sikkerhetsdokumentasjonen for en tunnel som er i bruk, skal i tillegg til dokumentasjonen som kreves for ibruktakingsstadiet, inneholde:

- en rapport og analyse av betydelige hendelser og ulykker som har forekommet etter at dette direktiv trådte i kraft,
- en liste over de sikkerhetsøvelser som er holdt og en analyse av den lærdom som er trukket fra dem.

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

### 3. Ibruktaking

3.1. Forvaltningsmyndigheten skal gi tillatelse til førstegangsåpningen av tunnelen for offentlig trafikk (tillatelse til ibruktaking) i samsvar med følgende framgangsmåte.

3.2. Denne framgangsmåten får også anvendelse på åpningen av en tunnel for offentlig trafikk etter enhver større endring av konstruksjon eller bruk eller alle vesentlige endringsarbeider i tunnelen som på en betydelig måte vil kunne endre bestanddeler av sikkerhetsdokumentasjonen.

3.3. Tunneladministratoren skal oversende sikkerhetsdokumentasjonen nevnt i nr. 2.4 til sikkerhetskontrolløren, som skal gi sin uttalelse om åpning av tunnelen for offentlig trafikk.

3.4. Tunneladministratoren skal oversende denne sikkerhetsdokumentasjonen til forvaltningsmyndigheten, og vedlegge sikkerhetskontrollørens uttalelse. Forvaltningsmyndigheten skal avgjøre om det kan gis tillatelse til åpning av tunnelen for offentlig trafikk eller om det kan gis tillatelse med begrensende vilkår, og skal underrette tunneladministratoren om dette. En kopi av denne avgjørelsen skal oversendes redningstjenestene.

### 4. Endringer

4.1. Ved enhver vesentlig endring i konstruksjon, utrustning eller bruk som på en betydelig måte vil kunne endre bestanddeler av sikkerhetsdokumentasjonen, skal tunneladministratoren søke om ny brukstillatelse i samsvar med framgangsmåten beskrevet i nr. 3.

4.2. Tunneladministratoren skal underrette sikkerhetskontrolløren om enhver annen endring i konstruksjon og bruk. Videre skal tunneladministratoren før ethvert endringsarbeid i tunnelen, gi sikkerhetskontrolløren dokumentasjon med detaljer om planene.

4.3. Sikkerhetskontrolløren skal vurdere konsekvensene av endringen og i alle tilfeller gi sin uttalelse til tunneladministratoren, som skal sende en kopi til forvaltningsmyndigheten og redningstjenestene.

### 5. Jevnlige øvelser

Tunneladministratoren og redningstjenestene skal, i samarbeid med sikkerhetskontrolløren, jevnlig arrangere felles øvelser for tunnelpersonalet og redningstjenestene.

Disse øvelsene:

- bør være så realistiske som mulig og bør tilsvare de definerte hendesscenariene,

- bør gi tydelige resultater til evaluering,
  - bør unngå å forårsake skade på tunnelen, og
  - kan også delvis foretas som modelløvelser eller simuleringsøvelser med datamaskin for å få utfyllende resultater.
- a) Øvelser i naturlig størrelse under forhold som er så realistiske som mulig, skal holdes i hver tunnel minst hvert fjerde år. Stenging av tunnelen vil bare være påkrevd dersom det kan sørges for akseptable ordninger for omdirigering av trafikken. Deløvelser og/eller simuleringsøvelser skal holdes hvert år i mellomtiden. I områder der det finnes flere tunneler i umiddelbar nærhet av hverandre, må en øvelse i naturlig størrelse holdes i minst en av disse tunnelene.
- b) Sikkerhetskontrolløren og redningstjenestene skal evaluere disse øvelsene, utarbeide en rapport og framlegge hensiktsmessige forslag.

### Vedlegg III

#### Skilting for tunneler

##### 1. Alminnelige krav

Nedenfor vises trafikkskilt og symboler som skal brukes for tunneler. Trafikkskilt nevnt i dette avsnitt er beskrevet i Wien-konvensjonen av 1968 om veitrafikkskilt og -signal, med mindre annet er angitt.

For å lette forståelsen av skiltingen på internasjonalt plan, er skilt- og signalsystemet fastsatt i dette vedlegg, basert på bruk av former og farger som er spesielle for hver skiltkategori og, så langt det er mulig, på bruk av grafiske symboler i stedet for ord. Dersom medlemsstatene mener det er nødvendig å endre skiltene og symbolene som er fastsatt, skal endringer som gjøres, ikke forandre de grunnleggende kjennetegnene ved dem. Der som medlemsstatene ikke anvender Wien-konvensjonen, kan de fastsatte skilt og symboler endres, forutsatt at endringene som gjøres, ikke forandrer den grunnleggende hensikten med dem.

##### 1.1. Veitrafikkskilt skal brukes for å vise følgende sikkerhetsanlegg i tunneler:

- havarilommer,
- nødutganger: det samme skiltet skal brukes for alle typer nødutganger,
- fluktveier: de to nærmeste nødutgangene skal være skiltet på sideveggene med avstand på ikke mer enn 25 meter, i en høyde av 1,0 til 1,5 meter, med angivelse av avstanden til utgangen,

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 10/2006 av 27. januar 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2004/54/EF om minstekrav til tryggleik i tunnelar i det transeuropeiske vegnettet

- nødstasjoner: skilt som viser nødtelefoner og brannsløkkingsapparater.

### 1.2. Radio

I tunneler der trafikantene kan motta informasjon på sin radio, skal hensiktsmessige skilt plassert før åpningene opplyse trafikantene om hvordan informasjonen kan mottas.

- 1.3. Skilt og merking skal være utformet og plassert slik at de er lett synlige.

## 2. Beskrivelse av skilt og tavler

Medlemsstatene skal om nødvendig bruke hensiktsmessige skilt i området for forhåndsvarsling av tunnelen, inne i tunnelen og etter utkjøring fra tunnelen. Ved utforming av skilt til en tunnel skal det tas hensyn til lokal trafikk og konstruksjonsforhold, samt andre lokale forhold. Skilt i henhold til Wien-konvensjonen om veitrafikkskilt og -signaler skal brukes, unntatt i medlemsstater som ikke anvender Wien-konvensjonen.

### 2.1. Tunnel-skilt

Følgende skilt skal settes opp ved hver åpning til tunnelen:

/\* 304L0054/74/1 \* \*/

Skilt E11A for veitunneler fastsatt i Wien-konvensjonen.

Lengden skal være angitt enten på den nedre delen av tavlen eller på tilleggsskilt H2.

I tunneler på mer enn 3000 meter skal gjenværende tunnellengde være angitt hver 1000. meter.

Tunnelens navn kan også være angitt.

### 2.2. Merking i kjørebanelen

Det skal brukes kantlinjer til avgrensning av kjørebanelen mot veikanten.

I toveistunneler skal de to kjøreretningene være atskilt langs midtlinjen (enkelt- eller dobbelt linje) med lett synlige midler.

### 2.3. Skilt og tavler for skilting av anlegg

#### Nødstasjoner

Nødstasjoner som være utstyrt med opplysnings-skilt, som bør være F-skilt i henhold til Wienkonvensjonen og angi utstyret som er til rådighet for trafikantene, f.eks.:

/\* 304L0054/75/1 \*

1. Nødtelefon
  2. Brannsløkkingsapparat
- \*/

På nødstasjoner som er atskilt fra tunnelen med en dør, skal et lett leselig skilt, med tekst på relevant språk, angi at nødstasjonen ikke gir beskyttelse ved brann. Et eksempel er vist nedenfor:

«DETTE OMRÅDET GIR IKKE BESKYTTELSE VED BRANN

Følg skilt til nødutganger»

Havarilommer

Skiltene som viser havarilommer, bør være E-skilt i henhold til Wien-konvensjonen. Telefoner og brannsløkkingsapparater skal vises med et tilleggsskilt eller vises på selve skiltet.

/\* 304L0054/75/2 \* \*/

Nødutganger

Skiltene som viser nødutganger, bør være G-skilt i henhold til Wien-konvensjonen. Eksempler er vist nedenfor.

/\* 304L0054/75/3 \* \*/

Det er også nødvendig å skilte de to nærmeste utgangene på sideveggene. Eksempler er vist nedenfor.

/\* 304L0054/75/4 \* \*/

Signaler for kjørefelt

Disse signalene kan være sirkelrunde eller rektangulære

/\* 304L0054/76/1 \* \*/

Stillbare meldingsskilt

Alle stillbare meldingsskilt skal gi tydelige meldinger for å underrette trafikantene om trafikkork, havari, ulykke, brann eller andre farer.