# Ohje tietunnelien turvallisuusmenettelyistä

TRAFICOM/314117/03.04.03.06/2023

## Ohjeen tausta ja säädösperusta

Ohje koskee Suomen maantietunnelien ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2004/54/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista, jäljempänä *EU:n tunneliturvallisuusdirektiivi*, tarkoitettujen tietunnelien hallinnollisia menettelyjä. Ohjeen keskeisenä sisältönä on hallinnollisten menettelyjen soveltaminen kaikkiin yli 100 metriä pitkiin Suomen maantietunneleihin.

Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain (935/2018) 2 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan viraston tehtävä on muun ohella edistää liikenteen turvallisuutta. Viranomainen voi laissa säädetyn tehtävänsä alalla antaa ohjeita ilman erityistä valtuutusta. Ohjeella edistetään osaltaan liikenteen turvallisuutta.

Ohjeen tarkoituksena on päivittää ohje *Tietunnelien hallinnointi ja turvallisuutta koskevat määräykset ja ohjeet, Liikenneviraston ohjeita 33/2016* vastaamaan uusia organisaatioita ja Suomessa noudatettavia käytäntöjä. Ohjeessa täsmennetään EU:n tunneliturvallisuusdirektiivin mukaisia hallinnollisia menettelyjä ja Suomessa noudatettavia käytäntöjä sekä tunnelien turvallisuudesta vastaavien tahojen rooleja.

Ohje on tarkoitus antaa samanaikaisesti Liikenne- ja viestintäviraston tietunnelien teknisiä vaatimuksia koskevan määräyksen, jäljempänä *tietunnelimääräys*, TRAFICOM/435710/03.04.03.00/2019 kanssa. Liikenne- ja viestintävirasto antaa erikseen tietunnelimääräyksen ja tietunnelien turvallisuusmenettelyjä koskevan ohjeen, koska osa tietunnelien turvallisuuteen liittyvistä menettelyistä ja tunnelien turvallisuudesta vastaavien tahojen tehtävistä on sen luonteisia, ettei niistä ole mahdollista määrätä Suomen perustuslain (731/1999) 80 §:n 1 ja 2 momentista johtuen määräystasolla. Ohjeen antaminen on nähty Liikenne- ja viestintävirastossa tarpeellisena, jotta myös tekninen määräys voidaan antaa ja siihen viittaaminen on mahdollista.

Suomen tietunnelien turvallisuusmenettelyt ja tietunnelien turvallisuudesta vastaavien tahojen roolit perustuvat liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin (503/2005), jäljempänä *maantielaki*, EU:n tunneliturvallisuusdirektiiviin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2007).

Ohjeen perustelumuistio on laadittu tukemaan ja taustoittamaan ohjetta.

## Asiaan liittyviä muita ohjeita, määräyksiä ja säädöksiä

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom antaa tämän ohjeen rinnalla määräyksen tietunnelien turvallisuuteen liittyvistä teknisistä vaatimuksista TRAFICOM/435710/03.04.03.00/2019. Tämä ohje sisältää viittauksia Liikenne- ja viestintäviraston tekniseen tietunnelimääräykseen. Ohjetta on tarkoitus soveltaa rinnakkain tietunnelimääräyksen ja sen perustelumuistion kanssa.

Tietunnelien turvallisuus on kokonaisuus, johon vaikuttavat useat eri osatekijät. Viranomaisyhteistyö sekä liikennesektorin sisällä että pelastus- ja muiden viranomaisten kanssa on tärkeässä roolissa. Yhteistyö turvaa tietunnelien kokonaisturvallisuutta. Ohje sisältääkin tarpeellisia lakiviittauksia myös muuhun tunnelien turvallisuutta koskevaan lainsäädäntöön. Tämän lisäksi ohjeessa viitataan myös muihin asiaan liittyviin viranomaisohjeisiin.

## Ohjeen valmistelu

Ohje on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä.

Ohjeluonnoksen valmistuttua se lähetettiin perustelumuistioineen sisäisesti kommentoitavaksi 11.8.2023 keskeisimmiksi tunnistettujen sidosryhmien Väyläviraston, elinkeino, liikenne- ja ympäristökeskusten ja tieliikenteen ohjausyhtiö Fintraffic Tie Oy:n asiantuntijoille. Tämän jälkeen ohjeluonnos lähetettiin perustelumuistioineen kommentoitavaksi 28.9.2023 vielä liikenne- ja viestintäministeriön asiantuntijoille. Sidosryhmille annettiin mahdollisuus tuoda omia näkökantojaan esille ennen virallista kuuden viikon mittaista ulkoista lausuntokierrosta.

Ohjeluonnos oli ulkoisella lausuntokierroksella x.x-x.x.2023 lausuntopalvelu.fi-palvelussa. Ohjeeseen saatiin lausunnot x, y ja z:lta.

Ohje julkaistaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla.

## Lausuntopalaute

* Lyhyen lausuntoyhteenvedon (sidosryhmien lausunnot) voi sisällyttää muistioon, pidemmän erillisenä liitteenä.
* Kuvataan, miten saadut lausunnot ja kommentit on huomioitu ja miksi. Tuodaan esiin muutosta tukevat sekä siitä poikkeavat kannat. Kommenttikooste mahdollisesti liitteenä.

## Ohjeen vaikutukset

Ohjeella on vaikutuksia ensisijaisesti tietunnelien turvallisuudesta vastaaviin tahoihin. Tietunnelien turvallisuudesta vastaavien tahojen toiminta säilyy kuitenkin lähes ennallaan ohjeen tultua voimaan. Ohje ei tuo merkittäviä muutoksia nykyisiin turvallisuusmenettelyihin ja käytäntöihin nähden, sillä Suomessa on jo aikaisemmin toimittu EU:n tunneliturvallisuusdirektiivin mukaisen Liikenneviraston ohjeen *Tietunnelien hallinnointi ja turvallisuutta koskevat määräykset ja ohjeet 33/2016* mukaisesti. Ohjeen on kuitenkin tarkoitus selkeyttää tietunnelien turvallisuuteen liittyviä käytäntöjä ja tunnelin turvallisuudesta vastaavien tahojen rooleja. Siinä jätetään myös liikkumavaraa aivan lyhyimpien tietunnelien osalta muun muassa niiden ohjauksen ja hallinnan suhteen.

Suomen tietunnelien määrä, 25 maantietunnelia, on useisiin Euroopan unionin maihin verrattaessa pieni, eikä tietunneleille ole perusteltua laatia monia eri sääntöjä ja menettelytapoja. Ohjeen on tarkoitus yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston tietunnelimääräyksen kanssa yhdenmukaistaa Suomessa noudatettavia tietunnelien turvallisuuteen liittyviä menettelyjä.

Ohje on lähtökohtaisesti ympäristövaikutuksiltaan neutraali. Tietunneleita koskevilla turvallisuusmenettelyillä saavutettavilla onnettomuuksien vähenemisellä voi olla marginaalisia myönteisiä ympäristövaikutuksia liikenteen sujuvuuden parantamisen ja ruuhkien ehkäisyn seurauksena. Vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvistä direktiivin mukaisista teknisistä vaatimuksista määrätään tietunnelimääräyksessä.

Ohjeella ei arvioida olevan välittömiä vaikutuksia esteettömyyteen. EU:n tunneliturvallisuusdirektiivin mukaan vammaisten turvallisuus olisi otettava erityisesti huomioon, koska heidän on vaikeampi päästä turvaan hätätilanteissa. Direktiivin liitteen II mukaan turvallisuusasiakirjoissa kuvaillaan käyttäjien turvallisuuden takaamiseksi tarvittavat ennaltaehkäisevät ja turvatoimet, joissa otetaan huomioon muun ohella liikuntarajoitteiset ja vammaiset. Nämä direktiivissä esitetyt vaatimukset huomioidaan nyt velvoittavina määräyksinä tietunnelimääräyksessä.

## Yksityiskohtaiset perustelut

## Johdanto

Ohjetta sovelletaan kaikkiin yli 100 metriä pitkiin maantietunneleihin.Suomessa on vakiintuneesti katsottu, että alle 100 metriä pitkät tunnelimaiset rakennelmat eivät ole tunneleita.

## Tietunnelien turvallisuudesta vastaavat tahot

Ohjeessa käytetään termiä *tietunnelien turvallisuudesta vastaavat tahot*, koska *viranomaisroolit* viittaisivat ainoastaan esimerkiksi tunnelien hallinnoijien osalta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten viranhaltijoihin ja hallintoviranomaiseen. Terminologisella tasolla huomioidaan näin myös esimerkiksi tieyhtiöt ja Fintraffic Tie Oy yksityisinä toimijoina.

Väyläviraston, Traficomin, ELY-keskusten ja Fintrafficin Tie Oy:n tunnelitoimijoiden vastuut ja roolit -työryhmässä tarkennetaan eri toimijoiden välisiä vastuita käytännön yksityiskohtien osalta. Työryhmän työ on vielä kesken tätä ohjetta kirjoitettaessa.

### **Hallintoviranomainen**

Maantielain 11 §:n 3 momentin mukaan Liikenne ja viestintävirasto on Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY 4 artiklassa tarkoitettu *hallintoviranomainen*.

Hallintoviranomainen ottaa tietunnelit käyttöön hallinnoijan esityksestä. Vaatimus koskee uusia tunneleita sekä tunneleita, jotka ovat olleet suljettuna korjaustöiden tai turvallisuustason vaarantumisen vuoksi.

Hallintoviranomaisen tehtäviin ei ole tullut muutoksia verrattuna aikaisempaan ohjeeseen tai siihen, miten Suomessa on toimittu EU:n tunneliturvallisuusdirektiivin antamisen jälkeen.

Ohjeen kohdassa 4.1 luetellaan hallintoviranomaiselle kuuluvat tehtävät.

Ohjeen kohdan 4.1 alakohdan 2 mukaan hallintoviranomaisen tulee varmistaa, että tunneleille laaditaan turvallisuusvaatimukset. Turvallisuusvaatimukset kuvataan turvallisuusasiakirjoissa. Hallintoviranomainen hyväksyy suunnittelu- ja käyttöönottovaiheen turvallisuusasiakirjat. Lisäksi hallintoviranomainen hyväksyy käytössä olevan tunnelin päivitetyt turvallisuusasiakirjat, jos turvallisuustasossa tapahtuu merkittäviä muutoksia.

Ohjeen kohdan 4.1 alakohdan 3 mukaan hallintoviranomaisen tulee varmistaa, että pelastushenkilöstön kouluttamiseksi laaditaan organisaatio- ja toimintamallit. Edellä esitetty koskee myös hätätoimintasuunnitelmia.

Ohjeen kohdan 4.1 alakohdan 5 mukaan hallintoviranomaisen tulee varmistaa, että tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi on otettu käyttöön. Tarvittavien toimenpiteiden tulee olla tunnelikohtaisia ja huomioida tietunnelin ominaisuudet ja liikenne.

Hallintoviranomainen valvoo, että tunnelin hallinnoijalle, turvallisuusvastaavalle ja tarkastusyksikölle jäljempänä määrätyt tehtävät toteutetaan. Hallintoviranomainen voi rajoittaa tunnelin käyttöä tai lykätä sen käyttöönottoa, kunnes määrätyt tehtävät on hoidettu.

### **Hallinnoija**

Tietunnelien *hallinnoijina* toimivat Suomessa pääasiassa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset ja elinkaarihankkeissa tieyhtiöt. Hallinnoijalla on kokonaisvastuu tietunnelista. Hallintoviranomainen määrittelee tunnelin hallinnoijan ja hyväksyy hallinnoijan esittämän turvallisuusvastaavan kullekin tietunnelille. Hallinnoijaksi määritellään se taho, joka on vastuussa tietunnelista kussakin tietunnelin elinkaaren vaiheessa. Tunnelin ollessa liikenteellä hallinnoija vastaa tunnelin liikennöitävyydestä ja on käytännössä se taho, jolla on oikeus toimia tienpitäjän edustajana. Hallinnoija voi vaihtua tunnelin elinkaaren aikana. Olennaista on, että hallinnoijalla on tosiasiallinen mahdollisuus hoitaa hallinnoijan tehtävää kussakin vaiheessa.

Hallinnoijan tehtäviin ei ole tehty ohjeessa tai tietunnelimääräyksessä muutoksia verrattuna aikaisempaan ohjeeseen Tietunnelien hallinnointi ja turvallisuutta koskevat määräykset ja ohjeet 33/2016. Joitakin kohtia on selkeytetty täsmentämällä ohjetta ja määräystä.

Hallinnoijaksi määriteltävän tahon määrittelyä on pyritty selkeyttämään havaittujen ongelmakohtien perusteella.

### **Turvallisuusvastaava**

EU:n tunneliturvallisuusdirektiivissä käytetään termiä *turvallisuusvastuuhenkilö,* mutta Suomessa on ollut käytössä vakiintunut termi *turvallisuusvastaava*.

Turvallisuusvastaavan tehtäviin ei ole tehty tässä ohjeessa muutoksia verrattuna aikaisempaan ohjeeseen. Ohjeessa on ainoastaan täsmennetty joitakin turvallisuusvastaavan tehtävään liittyviä kohtia.

Ohjeen kohdan 4.4 mukaan hallinnoija hyväksyttää turvallisuusvastaavan hallintoviranomaisella ennen tämän nimittämistä. Tämä tarkoittaa sitä, että hallinnoija ilmoittaa valitsemansa turvallisuusvastaavan tiedot hallintoviranomaiselle. Hallintoviranomainen voi olla hyväksymättä esitettyä turvallisuusvastaavaa, jos tällä ei ole riittävää osaamista tietunnelien turvallisuudesta tai tämä ei ole hallinnoijasta riippumaton. Riittävällä osaamisella tarkoitetaan muun muassa teknistä- ja turvallisuusosaamista ja perehtyneisyyttä tietunneleihin.

### **Tieliikenteen ohjaus- ja hallintakeskus**

Tietunnelien ohjaus- ja hallintakeskuksen tehtäviä hoitaa valtakunnallinen liikennekeskustoiminto. Tällä hetkellä tieliikenteen ohjaus- ja hallintakeskuksen tehtäviä hoitaa Suomessa valtionyhtiö *Fintraffic Tie Oy*.

EU:n tunneliturvallisuusdirektiivissä käytetään liikenteen ohjaus- ja hallintakeskuksesta termiä *valvontakeskus* (*control centre*). Valvontakeskus ei kuitenkaan ole Suomen järjestelmän osalta kuvaava termi, koska kyse on liikenteen ohjaukseen, hallintaan ja seurantaan liittyvästä toiminnasta varsinaisen valvonnan sijaan. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun järjestämisestä ja ohjaus- ja hallintapalveluun kuuluvista tehtävistä säädetään liikenteen palveluista annetun lain 136 ja 137 §:ssä.

EU:n tunneliturvallisuusdirektiivissä on määritelty valvontakeskus pakolliseksi yli 3000 metriä pitkiin tietunneleihin. Käytännössä tätä rajaa ei juurikaan Euroopan unionin jäsenmaissa noudateta, vaan tunnelit pääsääntöisesti liitetään valvontakeskuksiin eli Suomessa tieliikenteen ohjaus- ja hallintakeskukseen. Ilman tieliikenteen ohjaus- ja hallintakeskusta monet tunnelien turvallisuustoiminnoista (kuten savunpoisto ja tunnelin sulkeminen) pitäisi automatisoida siten, että tunnelijärjestelmät reagoisivat automaattisesti erilaisiin häiriöihin ja tulipaloihin ilman tieliikenteen ohjaus- ja hallintakeskuksen tekemiä varmistuksia ja ohjauksia.

## Toimet ennen tietunnelin rakentamista ja tietunnelin hyväksyminen

### **Hyväksyttävät asiakirjat ennen tietunnelin rakennustöiden aloittamista**

Ennen tunnelin rakentamisen aloittamista hallinnoijan on laadittava ja hyväksytettävä *turvallisuuskonsepti* ja *suunnitteluvaiheessa olevan tunnelin turvallisuusasiakirja* hallintoviranomaisella. Tällä tavoitellaan sitä, että kaikki tarvittavat muutokset turvallisuusjärjestelyihin, mukaan lukien tunnelin rakennetekniikkaan, ovat vielä mahdollisia, ja että tunnelihankkeen kustannukset ovat tiedossa ennen rakentamisen aloittamista.

Turvallisuuskonsepti on laadittava tietunnelin suunnittelun alkuvaiheessa ennen liikenteenhallinnan ja tunnelin teknisten järjestelmien yleissuunnitelman laadintaa lähtökohtaisesti tien yleissuunnitelmavaiheessa tai korvausinvestoinnin/tunnelin uudistamisen esiselvitysvaiheessa. Turvallisuuskonseptia ei tarvitse laatia tunnelin uudistamisen yhteydessä, mikäli tunnelissa ei tehdä muutoksia olemassa oleviin järjestelyihin, eikä tunnelissa ole ilmennyt merkittäviä vaaratekijöitä, joiden vuoksi riskianalyysit ja turvallisuusjärjestelyt tulisi ottaa uudelleen tarkasteltavaksi.

## Käytössä olevan tietunnelin rakenteita, varusteita ja toimintatapoja koskevat muutokset

## Tietunnelin sulkeminen

Hallintoviranomaisen valtuudesta keskeyttää tunnelin käyttö tai rajoittaa sitä, jos turvallisuusvaatimuksia ei täytetä, säädetään EU:n tunneliturvallisuusdirektiivin 4 artiklan 5 kohdassa.

## Riskien arviointi ja riskianalyysi

Riskianalyysin tekijän riippumattomuudella on tavoiteltu sitä, ettei tunnelijärjestelmiin käytettävissä oleva rahoitus vaikuttaisi riskianalyysin laadintaan ja sen tuloksiin. Suomen käytäntöjen osalta tämä tarkoittaa sitä, että riskianalyysin tekijä ei saa ottaa ohjausta siltä taholta, jolla on taloudellisia intressejä tunnelijärjestelmiin liittyen. Riippumattomuus on huomioitava, kun riskianalyysia tilataan ja työtä ohjataan.

Riskianalyysi on päivitettävä tai tehtävä kokonaan uudelleen, mikäli tunnelin alkuperäisiä järjestelmiä muutetaan ja tunnelin turvallisuustilanne voi heikentyä. Mikäli on epäselvää, tarvitseeko riskianalyysi tehdä, määrittelee hallintoviranomainen tarpeen. Riskianalyysin saa kuitenkin teettää myös muista syistä.

## Tietunnelin käyttöön liittyvät toimenpiteet

### **Käyttö- ja pelastushenkilöstön osaamisen varmistaminen**

Kun uutta henkilöstöä rekrytoidaan tietunnelin käyttöönoton yhteydessä annetun peruskoulutuksen jälkeen, vastaa rekrytoiva organisaatio uusien henkilöiden peruskoulutuksesta.

Tietunnelin turvallisuusasiakirjoihin on liitettävä koulutussuunnitelma, josta käy ilmi eri organisaatioille annettava peruskoulutus ja määräajoin annettava täydennyskoulutus.

EU:n tunneliturvallisuusdirektiivin artiklan 2 kohdan 2 mukaan *pelastuspalveluilla* tarkoitetaan kaikkia paikallisia palveluja, sekä julkisia että yksityisiä, tai osaa tunnelihenkilöstöstä, jotka toimivat onnettomuustilanteissa, mukaan luettuina poliisi, palolaitos ja pelastuspartiot.

### **Raskaalla ajoneuvolla ohittaminen tietunnelissa**

Raskaalla liikenteellä ohittamisesta säädetään EU:n tunneliturvallisuusdirektiivin liitteen I kohdassa 3.8 Ohittaminen tunneleissa. Direktiivin mukaan "On suoritettava riskianalyysi, jotta voidaan päättää, pitäisikö raskaille tavarankuljetusajoneuvoille sallia ohittaminen tunneleissa, joissa on enemmän kuin yksi kaista kumpaankin suuntaan."

Raskaalla ajoneuvolla ohittaminen on yleensä kielletty Suomen tietunneleissa. Raskas liikenne lisää esimerkiksi tulipalojen vaaraa. Ohittamiskiellolla tunnelissa pyritään vähentämään mahdollisia onnettomuuksia.

## Säännölliset tarkastukset ja harjoitukset

### **Määräaikaistarkastukset**

Suomessa on tehtävänjaosta vakiintuneesti sovittu siten, että määräaikaistarkastusten suorittaminen on Väylävirastolle kuuluva tehtävä. Väylävirasto kokoaa tarkastusyksikön kutakin tarkastusta varten. Väylävirasto toimii tarkastusyksikön puheenjohtajana.

Hallintoviranomainen määrittää tunnelin käytön jatkamiselle tai uudelleen käyttöön ottamiselle edellytykset, joita sovelletaan tunnelin korjaavien toimenpiteiden päättymiseen asti, sekä muut asiaa koskevat rajoitukset tai edellytykset. Rajoituksia ja edellytyksiä voivat olla esimerkiksi alennettu nopeusrajoitus, tehostettu seuranta tai kaistan sulku.

### **Harjoitukset**

Jos saman pelastuslaitoksen ja tieliikennekeskuksen alueella sijaitsee useampi varustelultaan, liikenneympäristöltään ja toimintamalleiltaan sekä ohjaustavoilta samankaltainen tunneli, voidaan maastoharjoituksia järjestää siten, että harjoitellaan vuorotellen kyseessä olevissa kohteissa. Harjoituksista tulee kuitenkin saada sellainen kokemus, että pelastustoiminta onnistuu harjoittelun perusteella kaikissa alueen tunneleissa. Mikäli tätä ei voida taata vuorottaisella harjoittelulla, on harjoiteltava kaikissa alueen tunneleissa. Erityisesti vilkkaasti liikennöidyissä tunneleissa, joissa KVL ylittää 20 000 ajoneuvoa/vrk, on suositeltava järjestää maastoharjoitukset neljän vuoden välein ja välissä kevennetty kyseessä olevaa tunnelia koskeva harjoitus.

## Vaaratilanteista ja onnettomuuksista raportointi

### **Vaaratilanteista ja onnettomuuksista raportointi**

Vaaratilanteiden ja onnettomuuksien kaikki syyt ja seuraukset eivät aina selviä heti tapahtuman jälkeen. Mikäli vaaratilanteeseen tai onnettomuuteen vaikuttaneita seikkoja selviää raportin toimittamisen jälkeen, voidaan raporttia täydentää vielä tämän jälkeen ja toimittaa täydennetty raportti hallintoviranomaiselle. Olennaista on, että mahdollisiin puutteisiin joko toimintamalleissa tai järjestelmissä puututaan tehokkaasti ja heti ongelmien ilmetessä. Onnettomuus- ja vaaratilanneraportteja laadittaessa onkin olennaista tunnistaa syitä ja seurauksia sekä löytää mahdollisia parannustoimenpiteitä. Raportoinnin tarkoituksena on turvallisuuden jatkuva parantaminen.

Mikäli onnettomuus on edellyttänyt pelastustoimintaa, on suositeltavaa toimittaa raportti myös alueen pelastusviranomaiselle. Pelastusviranomaisen tiedonsaantioikeuksista säädetään pelastuslain (379/2011) 13 luvussa.

Suuronnettomuuksiin liittyvästä ilmoitusvelvollisuudesta Onnettomuustutkintakeskukselle säädetään turvallisuustutkintalain (525/2011) 16 §:ssä.

### **Yhteenvetoraportti**

Yhteenvetoraportti koskee vain yli 500 metriä pitkiä TEN-T-verkon tunneleita, joiden turvallisuudesta jäsenmaiden on raportoitava Euroopan unionille. Raportoinnista on määrätty EU:n tunneliturvallisuusdirektiivissä ja EU:n tunnelikomitean tehtävänä on varmistaa, että kukin jäsenmaa toimittaa raportit ajallaan.

## Vaarallisten aineiden kuljetus tietunneleissa

Suomen tietunneleita koskien on ollut vakiintuneesti niin, ettei vaarallisten aineiden kuljetuksia rajoiteta tunneleissa, mikä huomioidaan jo tunnelirakenteita ja -järjestelmiä suunniteltaessa. Lähtökohdan taustalla on ajatus, että maantietunneleita rakennetaan pääosin elinkeinoelämän kannalta olennaisille reiteille, eikä tällöin ole perusteltua rajoittaa mitään kuljetusmuotoja.

Mikäli kuitenkin vaarallisten aineiden kuljetus voi aiheuttaa huomattavaa vaaraa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle, voi Liikenne- ja viestintävirasto asettaa tunnelirajoituksen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2023) 11 luvun 55 §:ssä tarkoitetusta hakemuksesta. Tavoitteena on, että mahdollisuuksia kuljettaa vaarallisia aineita ei rajoiteta enempää kuin on tarpeen kuljetuksista aiheutuvan vaaran torjumiseksi. Suomessa ei ole tällä hetkellä voimassa vaarallisten aineiden kuljetusrajoituksia tietunneleissa.

## Turvallisuusvaatimuksista poikkeaminen

Turvallisuusvaatimuksista poikkeaminen edellyttää aina poikkeaman kompensointia muilla turvallisuutta parantavilla tekijöillä.

EU:n tunneliturvallisuusdirektiivin lähtökohtana on, että vähimmäisvaatimukset täytetään. Mikäli vähimmäisvaatimuksia ei jostain syystä pystytä täyttämään, voidaan tiettyjä asioita kompensoida tai korvata muilla vaihtoehtoisilla toimenpiteillä.

Vaihtoehtoisten toimenpiteiden tehokkuus on osoitettava EU:n tunneliturvallisuusdirektiivin 13 artiklan mukaisella riskianalyysillä. Vaihtoehtoisten toimenpiteiden tulisi vastata siihen, mitä toimenpiteellä kompensoidaan. Esimerkiksi nopeusrajoituksen laskemisella tietunnelissa ei voida kompensoida yhdyskäytävien ylipaineistuksen puuttumista, koska nopeusrajoituksen laskemisesta ei ole hyötyä siinä tilanteessa, kun yhdyskäytävän ylipaineistus on tarpeellinen.

EU:n tunneliturvallisuusdirektiivin 14 artiklan mukaan Euroopan komissio voi myöntää kaikkia tunneleita koskevia poikkeuksia vähimmäisvaatimuksista. Näistä tiedotetaan erikseen ja kansallisia vaatimuksia tarkastetaan tässä yhteydessä vastaamaan Euroopan komission ohjeistusta.

## Ohjeen voimaantulo

Ohjeen arvioidaan tulevan voimaan pp.kk.2024.