

## **Parlamentarisk grupp för tunnelutredning**

### **Protokoll nr 14**

Mötet hölls i Självstyrelsegårdens konferensrum Ådskär och via Teams den 20 oktober 2021 kl. 10.00 – 12.00.

Närvarande:

Christian Wikström, Infrastrukturminister (OB)

Björn Hägerstrand (M)

Lena Andersson (ÅF)

Rainer Juslin (L)

Erica Scott (HI)

Jörgen Pettersson (C)

Runa-Lisa Jansson (OB)

Elias Nilsson, projektingenjör ÅLR

Anders Sundblom, bro- och hamningenjör ÅLR, på distans via Teams

Lennart Nord, byråchef ÅLR

Heini Østerø, beredskapschef Tórshavns räddningsmyndighet, på distans via Teams

Lennart Johansson, räddningschef Ålands landskommuner

Johan Söderberg, brandinspektör Mariehamns räddningsverk, på distans via Teams

Ted Andersson, ledande brandinspektör Mariehamns räddningsverk, på distans via Teams

Karl Nordlund, räddningschef Mariehamns räddningsverk, på distans via Teams

#### § 1

Christian Wikström (CW) öppnade mötet och hälsade alla välkomna.

## § 2

CW började mötet med att kort presentera den norska tunnelstandarden tillsammans med EU-standarden och konstaterade att de på senare år har närmast sig varandra när det gäller den årsdygnstrafik vi har på Åland.

Lennart Johansson (LJ) berättar kort om hur de har tänkt kring säkerhet, utrustning, utbildning och utrymning och att det finns många aspekter som behöver ses över mot hur det ser ut idag.

Johan Söderberg (JS) kompletterar med att EU-standarden har krav på hur räddning ska ske från båda håll i en enkelrörstunnel och att det därför måste finnas beredskap både på fasta Åland och på Föglö.

## § 3

Till protokolljusterare utsågs Björn Hägerstrand.

## § 4

Heini Østerø ansluter till mötet. CW presenterar kort gruppen och vilka som är med på mötet och Heini presenterar sig själv. Heini har jobbat på räddningstjänsten på Färöarna i 25 år och har varit med när beredskapsplanen för togs fram. Han framhäver att de inte kunde använda den danska standarden då den var bristfällig för räddning i tunnlar så de tog fram en egen som var lokalt anpassad för situationen på Färöarna.

Heini berättar att den viktigaste aspekten att tänka på är att det måste finnas tillräcklig beredskap från båda sidor av tunneln eftersom det på förhand inte går att veta från vilket håll det är möjligt att påbörja en räddningsaktion.

På Färöarna gäller deltidberedskap vilket innebär att brandmännen har samma arbetsuppgifter som en heltidsbrandman men att de rycker ut vid larm under de veckor de har beredskap (24 timmar om dygnet), vanligen var 3-4 vecka.

## § 5

Efter presentationen blev det dialog med Heini där gruppen fick möjlighet att ställa frågor.

LJ: Hur ser beredskapen ut på Färöarna och används det någon speciell utrustning?

Heini: Det är full bemanning i Tórshavn med 2,5 utryckningsenheter och en utryckningsenhet ute i kommunerna. Då det inte finns vattentillförsel vid tunneln ingår det en tankbil i varje enhet, i de nya tunnlarna som byggs har räddningsmyndigheten bett om att få vattentillförsel för att underlätta vid brand. I de bränder som har varit har det största problemet varit att evakuera folk, därför vill räddningsmyndigheten ha 2 evakueringsfordon, en på varje sida av en tunnel.

I övrigt ingen speciell utrustning mer än den som finns i brandbilen.

JS: Hur många ingår i varje team på var sida om tunneln?

Heini: Det är 5+1 i brandbilen, 2 i tankbilen så totalt 7+1. Av dessa är det 3 som agerar rökdykare. Alla i teamet är utbildade rökdykare. I enkelrörstunnlar är det nödvändigt med rätt beredskap och att det finns rökdykare på båda sidor om tunneln.

Det är 4 kommuner som jobbar tillsammans på Sandoyar med beredskapen.

Räddningsmyndigheterna jobbar bra tillsammans men det är mindre bra samarbete mellan kommunerna politiskt, det är viktigt med ett bra samarbete även politiskt för att få rätt utrustning och utbildning som krävs.

CW undrar om vi får ta del av beredskapsplanen. Heini säger att den är på färöiska, men att han kan skicka den efter mötet.

JS: Vilken tid tar det att nå tunneln från brandstationen?

Heini: Det är 17 minuter till tunneln i bra väder. Om rök kommer ur tunneln får första brandbil inte åka in själv utan måste vänta in full bemanning.

LJ: Vad har ni för tekniska hjälpmedel i tunneln?

Heini: Det finns många tekniska system som hjälper vid räddning. Bland annat:

- Övervakningskameror längst tunneln.
- Rökdetektering och automatiskt larm.
- Ventilation som automatiskt blåser röken den närmaste vägen.
- Bommar på utsidan för att snabbt kunna spärra av tunneln.
- Vändplatser i tunneln där även lastbilar kan vända.
- Högtalarsystem för att kommunicera med personer i tunneln.
- Nödbelysning och uppmärkning för var människor ska ta sig vid utrymning.
- Radar
- Ljudlarm (Akustisk tunnelövervakning)

CW: Finns det tillräckligt med utrustning i de senare byggda tunnlarna?

Heini: Ja det finns mycket bra utrustning som underlättar vid räddning. En viktig del är att ha en plan för de olika olyckor som kan uppstå, till exempel kollision, brand i bil, brand med farligt material med mera. Detta för att på ett effektivt och tryggt sätt kunna genomföra räddningsarbetet och evakuering. Kameror, ventilation och kommunikationsteknik är viktiga delar. Det enda som saknas i dagsläget är evakueringsfordon.

Jörgen Pettersson (JP): Hur ser trafiken ut i tunnlarna, är det någon skillnad i trafikbeteende jämfört med på en vanlig landsväg?

Heini: Vi har inte sett några speciella skillnader i trafiken, de flesta följer de regler som finns. Värt att notera är att en längre tunnel ofta innebär att personer kör snabbare i mitten av tunneln, speciellt nattetid.

Specialtransporter av brandfarligt material sker alltid nattetid under låga trafikvolymmer. Det är förbud mot fotgängare och cyklister i tunneln.

JP: Finns det planer på att försöka minska fortkörandet nattetid med övervakning?

Heini: Polisen har inga tankar på fartkameror eller dylikt i dagsläget.

Lennart Nord: Har ni regelbundna övning för räddningsteamet?

Heini: Ja det sker övningar enligt beredskapsplanen, var 5e år i tunnlarna. Träning i tekniska rummet i tunnlarna sker en gång per år.

Karl Nordlund: Hur stor andel av tiden tunnelträning jämför med annan träning?

Heini: Det tar inte mycket extra tid för tunnlar mot innan.

JP: Hur är det med räddning på färjetrafiken?

Heini: Det har helt slutat gå färjor på de ställen där det nu går tunnel så det är mycket mindre jobb med övningar och beredskap för räddning på färja. Den tiden läggs nu istället på tunnel.

Heini: Vilket regelverk planerar ni att utgå ifrån?

CW: Vi har egen lagstiftning på Åland, men måste följa de EU-standarder och regelverk som finns.

JS: 1+7 i deltidberedskap är mycket mer omfattande än den beredskap som finns på Föglö idag. Det behövs en ökad beredskap och skillnaden upp till 1+7 är stor, viktigt att tänka på i framtida beslut. Eventuellt finns inte det underlag som behövs på Föglö.

Heini tillägger: Det är en bra idé att ha med extra resurser som krävs i beredskapsplanen, till exempel helikopter, färja, eller båt.

JP och Rainer tillägger: Det är bra med ökad beredskap oavsett tunnel eller inte. Viktigt också att kommunerna samarbetar med den beredskap och utrustning som krävs och lära av Färöarna.

LJ påminner om att räddning och evakuering är det viktigaste och att det är där fokus bör ligga. Eventuellt finns det också extern finansiering att tillgå när det gäller räddningsmyndigheten.

§ 6

Nästa möte planeras att hållas 17 november.

Vid protokollet

Protokolljusterare

Elias Nilsson

Björn Hägerstrand

