

Hugulia Sameie
C/O Tormod Rangnes Strandengveien 63
1390 VOLLEN

Att.:

Saksbehandler: Ronny Angel Løvstad,
Vår ref.: 26/239-9
Deres ref.:
Dato: 10.04.2026

Tilsynsrapport med vedtak om pålegg

Om tilsynet

Statens jernbanetilsyn (SJT) gjennomførte et stedlig tilsyn hos Hugulia Sameie fredag 20. februar 2026.

Vårt revisjonslag bestod av Ronny Angel Løvstad (tilsynsleder) og Trond Østerås (medrevisor).

Fra virksomheten deltok Tommy Østhagen (driftsleder) og Tormod Ragnes (assisterende driftsleder).

Tema for tilsynet var sikkerhetsstyring, herunder:

- Roller, myndighet og ansvar
- Avvikshåndtering (inkludert rapportering og varsling til myndighetene)
- Risikovurderinger og handlingsplaner
- Instruksjer og rutiner for drift, kontroll og vedlikehold
- Kompetanse og opplæring
- Beredskap
- Dokumentasjon og tekniske data

Tilsynet ble gjennomført som en del av vårt årlige tilsynsprogram. Tilsynet er basert på stikkprøver. Det innebærer at det kan eksistere mangler som ikke er blitt avdekket under tilsynet.

Hugulia Sameie er en liten driftsorganisasjon som driver et skitau installert i 1998 (produsert i 1975) med lite drift. Sikkerhetsstyringssystem og instruksjer er enkle og i hovedsak tilpasset en liten organisasjon. Funnene under tilsynet viser behov for å konkretisere drifts- og kontrollrutiner i lys av lite drift (med fare for forvitring av driftskompetanse), samt anleggets alder og tekniske tilstand.

Vi mottok deres uttalelser på utkast til tilsynsrapport den 25. mars 2026 på e-post. Vi gjengir uttalelsen her fordi den treffer de varslede vedtakene 1 til 3. Dere skriver «Her er oppdatert varslingsinstruks som jeg tenker svarer ut vedtak 4 og at det dermed kan lukkes.

Videre foreslår jeg at vi ber om utsatt frist på vedtak 1, 2 og 3 til 1.11.2026 med begrunnelse i at det ikke er drift i anlegget per i dag, og sesongen er over. Noen av tiltakene krever fysisk utbedring av tekniske installasjoner som er mest hensiktsmessig når all snø har forsvunnet og før neste sesong starter. Det gir oss tid til å gjøre grundige risikovurderinger som er tilpasset anlegget og vedtakene vi har fått, samtidig som vi kan få utbedret av- og påstigningsområdet før ny arrangementsplan beskrives og dokumenteres»

Uttalelsen har gjort at vi har endret det varslede vedtak 4 om varslingsrutiner, og vi har endret fristen for å sende oss dokumentasjon til de øvrige tre varslede vedtakene til 1. juli 2026.

Tilsynsrapport inneholder tre vedtak.

Vedtak

1. Vedtak om risikovurdering

Vi har fattet følgende vedtak:

Hugulia Sameie må:

- *utarbeide risikovurdering gjennomført etter anerkjent metode for skitauet som tar utgangspunkt i konkrete forhold ved drift i Hugulia Sameie*
- *inkludere tidligere avvik og hendelser som en del av risikovurderingen*
- *identifisere nødvendige risikoreduserende tiltak i en handlingsplan*
- *gjennomføre eventuelle tiltak og kvittere ut gjennomføringen i handlingsplanen*

Det må også etableres rutiner som beskriver gjennomføring av regelmessige oppdateringer av risikovurderingen, og hvem som har ansvar for å gjennomføre den tilhørende handlingsplanen

*Dokumentasjonen på rutiner og risikovurdering må sendes til oss innen **1. juli 2026**.*

Hva regelverket sier

Taubaneforskriftens § 2-13 bokstav c) krever at virksomheten skal ha et system som beskriver hvordan regelmessige risikovurderinger og de tilhørende handlingsplanene skal gjennomføres.

Videre sier § 2-14 første ledd at risikovurderingen skal gjennomføres i tråd med anerkjente metoder. Avvik skal være en del av grunnlaget for risikovurderingene.

Hva vi fant under tilsynet

- Har ikke tatt inn tidligere avvik i risikovurderingen.
- Farene er kartlagt på et overordnet nivå med utgangspunkt i SJT's veileder for skitau.
- Spesifikke forhold ved drift i Hugulia Sameie var ikke med i risikovurderingen.
- Mulig å klemme fast vott i medbringer i fremkant mellom medbringer og wire med dagens oppstramming av skitauet.

- Vendestasjon vrir seg på fundamentløsning. Det er slått inn spiker enkelte steder langs med stålrammen.

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Vi viser til deres uttalelser innledningsvis i denne tilsynsrapporten.

Vår vurdering

Tilsynet viser at risikovurderingen i liten grad er virksomhetsspesifikk for driften av skitauet. Tidligere avvik og hendelser er ikke innarbeidet. Farebildet er beskrevet på et overordnet nivå med utgangspunkt i Statens jernbanetilsyns veileder for skitau, uten tilstrekkelig vurdering av lokale forhold.

At vendestasjonen ikke var forankret til underlag og kunne bevege seg, indikerer at anleggsspesifikke farer ikke er tilstrekkelig identifisert. Tiltakene beskriver heller ikke rutiner for kontroll og vedlikehold av denne løsningen. Videre ble det observert fare for at brukere kan hekte fast votter og andre løse gjenstander i opptreks-traséen; dette er ikke konkret vurdert eller omsatt til risikoreduserende tiltak. Det samme gjelder stopplengden til skitrekket gitt lengden på rampa etter snorbryter.

Det fremgår heller ikke tydelig hvordan risikovurderingen er koblet til gjennomføring av tiltak med ansvar og frister. Selv om styringssystemet nylig er revidert, fremstår strukturen som lite tilpasset gjeldende krav til systematisk risikostyring.

På denne bakgrunn foreligger det avvik fra taubaneforskriften § 2-13 bokstav c) og § 2-14.

Dere har bedt om utsatt frist til 1. november 2026 for å gjennomføre grundige og tilpassede risikovurderinger for skitauet. Vi vurderer at skitauet er et relativt lite komplekst anlegg, at dere har lang driftserfaring og godt kjenner lokale forhold, og at det allerede foreligger veiledning fra Statens jernbanetilsyn, blant annet fareveilederen for skitau, som gjør arbeidet gjennomførbart innen en kortere tidsramme. At det fortsatt mangler en tilstrekkelig virksomhetsspesifikk risikovurdering og tilhørende rutiner for regelmessig oppdatering, vurderes som en svakhet i styringen av sikkerheten.

Arbeid med risiko og sikkerhet skal være en kontinuerlig prosess, og ikke noe som bare gjøres før en ny sesong. En så lang utsettelse som til 1. november 2026 ville innebære at avviket består unødig lenge og at dere fortsatt mangler et tilstrekkelig grunnlag for å planlegge og gjennomføre trygg drift inn mot kommende sesong. Vi har likevel tatt hensyn til deres behov for mer tid og gir en viss utsettelse. Fristen for å oversende dokumentasjon på risikovurdering og tilhørende rutiner settes til 1. juli 2026, noe vi vurderer gir dere tilstrekkelig tid til å utarbeide en virksomhetsspesifikk risikovurdering, innarbeide tidligere avvik og hendelser, og etablere rutiner for regelmessig gjennomgang og oppdatering med tydelige ansvar og frister.

2. Vedtak om sikker trasé og på- og avstigningsplass

Vi har fattet følgende vedtak:

Hugulia Sameie må utforme og vedlikeholde trasé og på- og avstigningsplasser.

Hugulia Sameie må lage en arrangementsplan for skitauet, som viser korrekt oppbygging av arrangementet og plassering av inngjerding, skilt og sikkerhetsinnretninger slik at brukerne kan ferdes og stige av og på uten fare.

Ny arrangementsplan må sendes inn innen 1. juli 2026.

Hva regelverket sier

Taubaneforskriften § 2-13 tredje ledd bokstav d sier at virksomheten skal ha instruksjoner og rutiner for sikker drift, kontroll og vedlikehold. Dette inkluderer en arrangementsplan for skitauet.

Taubaneforskriftens § 2-17 sier at skitauet skal være innrettet slik at brukerne kan ferdes og stige av og på uten fare.

Traseen skal være ryddet, tilstrekkelig bred og tilgjengelig.

Driv- og vendestasjoner skal i nødvendig utstrekning gjerdes inn, slik at personer ikke utsettes for fare, for eksempel ved å skades av bevegelige deler.

Ved på- og avstigningsplasser skal det være et tilstrekkelig antall stoppinnretninger til bruk for publikum. For skitau skal det være en innretning mellom avstigningsplasser og vendeskiver som automatisk fører til stopp før brukerne kommer i kontakt med endestasjonens mekaniske konstruksjon.

For skitau med ståltau og faste medbringere skal det også være en tilsvarende innretning mellom påstigningsplassene og den nedre endestasjonen.

Hva vi fant under tilsynet

- Stopplengde fra snorbryter ble brutt er lengre enn tre-rampen.
- Passasjerer kan bli dratt utenfor kanten av rampen ved fastheking.
- Snorbryter plassert helt inntil rampe etter avstigningsplass.
- Avstanden mellom trekktauet og snorbryter på avstigningsplass er mer enn 1 meter ved belastning på 25 kilo.
- Trase var ikke preparert (ikke drift i anlegget under tilsynet).
- Arrangementsplanen manglet detaljering (f.eks. plassering snorbryter, høydekrav, skilting, inngjerding, nødstoppe etc).
- Mulig å klemme fast vott i medbringer i fremkant mellom medbringer og wire med dagens oppstramming av skitauet.

Virksomhetens uttalelse til varsel om vedtak

Vi viser til deres uttalelser innledningsvis i denne tilsynsrapporten.

Vår vurdering

Under tilsynet ble det avdekket flere forhold med betydning for sikker avstigning. Skitauet var ikke i drift, og traséen var derfor ikke preparert. Imidlertid ble stopplengden kontrollert etter utløsning av snorbryter. Den viste at stopplengden var lengre enn tre-rampen, slik at passasjerer kan bli dratt utenfor kanten ved fastheking. Snorbryteren var plassert helt inntil rampen etter avstigningsplassen, og avstanden mellom trekktauet og snorbryteren var mer enn én meter ved 25 kg belastning, noe som svekker sikkerheten – særlig for barn som kan bli hengende fast i tauet. Traséen var ikke preparert på tilsynstidspunktet, og arrangementsplanen

manglet nødvendig detaljering, blant annet om plassering av snorbryter, høydekrav, skilting, inngjerding og nødstopp. Det ble også registrert risiko for fastklemming av vott i medbringerens fremkant mellom medbringer og wire ved dagens oppstramming av skitauet.

Sammenholdt med forskriftens krav innebærer funnene at skitauet ikke er innrettet eller dokumentert slik at brukerne kan stige av uten fare. Når stopplengden overstiger rampens lengde, når snorbryteren ikke er tilgjengelig i en kritisk situasjon, når driftsforhold og risiko knyttet til fastklemming ikke er vurdert, og når arrangementsplanen ikke beskriver nødvendige løsninger og tiltak oppfylles ikke kravene. På denne bakgrunn vurderes forholdene som avvik fra taubaneforskriften § 2-17 og § 2-13 tredje ledd bokstav d.

Virksomheten skal utarbeide en ny, faglig gjennomarbeidet arrangementsplan for skitauet som viser hvordan trasé og på- og avstigningsplasser utformes og sikres slik at brukerne kan ferdes og stige av og på uten fare. Planen skal beskrive oppbygging av arrangementet og plassering av inngjerding, skilting, snorbrytere, nødstopp og andre sikkerhetsinnretninger, samt hvordan krav til stopplengde og tilgjengelighet til snorbryter blir ivaretatt. Det er selve planen som skal sendes til oss innen fristen; gjennomføring av fysiske tiltak og detaljert fremdrift er virksomhetens ansvar. Vi gir en viss utsettelse av fristen og setter ny frist til 1. juli 2026 for innsendelse av oppdatert arrangementsplan.

3. Vedtak om dokumentasjon av kontroll og vedlikehold

Vi har fattet følgende vedtak:

Hugulia Sameie må utarbeide rutiner for kontroll og vedlikehold av taubanen.

Kopi av rutinene må sendes inn innen 1. juli 2026.

Hva regelverket sier

Taubaneforskriftens § 2-13 Krav til sikkerhetsstyringssystem, sier i bokstav d) at det skal være instruksjoner og rutiner for sikker drift, kontroll og vedlikehold.

Videre sier taubaneforskriften § 3-12 at taubanevirksomheten skal ha rutiner for kontroll og vedlikehold av taubanen. Arbeidet skal utføres av kvalifisert personell.

Kontroll og vedlikehold av anlegget skal være lagt opp slik at det forebygger ulykker og alvorlige hendelser. Ved kjøring av taubanen i forbindelse med normal funksjonsprøving, prøvekjøring eller andre typer kontroll hvor sikkerheten ved taubanen kan være redusert, skal det ikke transporteres passasjerer eller gods.

Rutinene skal beskrive forsvarlig periodisk kontroll, inkludert kontroll av tau og taubanens bærende konstruksjoner. Hvis det finnes beskrivelser av kontroll og vedlikehold fra leverandøren av taubanen, skal leverandørens beskrivelse følges. Hvis det ikke finnes beskrivelser av kontroll og vedlikehold fra leverandøren av taubanen, skal en anerkjent standard følges.

I tillegg skal taubanevirksomheten vurdere behovet for ytterligere kontroll og vedlikehold eller kortere intervaller enn leverandøren har anbefalt eller det standarden angir.

Utført kontroll og vedlikehold skal være dokumentert.

Hva vi fant under tilsynet

- Vendestasjon vrir seg på fundamentet. Det er slått inn spiker enkelte steder langs med stålrammen.
- Stålramme til vendehjul er ikke fastgjort i fundamentet.
- Tauet ligger skjevt på vendehjulet, og klatrer på flensen.
- Flensen på vendehjul har synlige merker etter slitasje.
- Tauet ligger i kanten på gummien på drivhjulet.
- Synlige tegn på slitasje fra wire på flens på drivhjulet (fra tidligere feiljustering).
- Vedlikeholdsmanual fra leverandør er ikke tilgjengelig.
- Drivmotor, tekniske hoveddata at motorytelsen er 10 kW mens tausertifikat sier 7.5 kW. Fikk ikke noen bekreftelse på hva som er korrekt motorytelse.
- Dokumenterte vedlikeholdsoppgaver er lite detaljert i forhold til det som utføres.
- Fant ikke en oversiktlig vedlikeholdsplan på skitauet.
- Loggføring av kontroller og vedlikehold var mangelfull.

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Vi viser til deres uttalelser innledningsvis i denne tilsynsrapporten.

Vår vurdering

Tilsynet avdekket flere tekniske forhold som indikerer mangelfull oppfølging av kontroll og vedlikehold: Vendestasjonen vrir seg på fundamentet, stålrammen til vendehjulet er ikke fastgjort, tauet ligger skjevt i vendehjulet og klatrer på flensen, det er synlig slitasje på flenser på både vende- og drivhjul, og tauet ligger i kanten av gummien på drivhjulet. Slike forhold skal normalt fanges opp, vurderes og lukkes gjennom planlagt, systematisk kontroll og forebyggende vedlikehold.

Videre var leverandørens vedlikeholdsmanual ikke tilgjengelig, de skriftlige vedlikeholdsoppgavene var lite detaljerte, det manglet en oversiktlig vedlikeholdsplan, og loggføring av kontroller og vedlikehold var mangelfull. Regelverket krever at instruksjoner og rutiner bygger på leverandørens anvisninger der disse finnes, eller på anerkjent standard der slike anvisninger ikke foreligger, og at omfang, hyppighet, ansvar og akseptkriterier fremgår. Uklarhet i tekniske hoveddata for drivmotorens effekt (10 kW kontra 7,5 kW i tausertifikat) var ikke avklart med dokumentasjon, noe som svekker grunnlaget for å fastsette riktig omfang og intervaller for kontroll og vedlikehold.

Virksomheten skal utarbeide oppdaterte og tilstrekkelig detaljerte rutiner for kontroll og vedlikehold av taubanen, i tråd med kravene i taubaneforskriften §§ 2-13 bokstav d og 3-12. Slike rutiner skulle allerede ha vært etablert og løpende justert i takt med drift og erfaringer, og mangelen på dette viser en svakhet i virksomhetens styring av teknisk sikkerhet. Under tilsynet ble det avdekket flere tekniske forhold som tyder på at kontroll og vedlikehold ikke er systematisk planlagt, gjennomført og dokumentert, blant annet manglende vedlikeholdsplan, mangelfull loggføring og fravær av tilgjengelig vedlikeholdsmanual fra leverandør. Vi gjør oppmerksom på at det finnes noe teknisk dokumentasjon i vårt arkiv (vår ref. 21/1094-1 105142.pdf), og at virksomheten kan innhente denne gjennom innsyn og dermed starte arbeidet med å etablere og forbedre rutiner allerede nå, uavhengig av sesong. På bakgrunn av deres ønske om noe mer tid, men samtidig behovet for å få på plass grunnleggende styring av kontroll og vedlikehold, fastsetter vi fristen for å sende inn kopi av oppdaterte rutiner til 1. juli 2026.

Samlet viser funnene at virksomheten ikke har et helhetlig og dokumentert system for kontroll og vedlikehold, som medfører et avvik fra taubaneforskriftens § 2-13 bokstav d og § 3-12.

Funn, avvik og varslet vedtak

I utkastet til tilsynsrapport varslet vi følgende vedtak:

Hugulia Sameie må revidere sine varslingsrutiner slik at de inkluderer varsling til Statens havarikommisjon innen 1. april 2026

*De reviderte varslingsrutinene må sendes til oss innen **1.april 2026**.*

Hva regelverket sier

Taubaneforskriften § 2-13 tredje ledd bokstav b sier at sikkerhetsstyringssystemet skal beskrive systemet for avvikshåndtering.

Taubaneforskriftens § 2-8 sier at når det skjer en taubaneulykke med ikke ubetydelig personskade, skal taubanevirksomheten straks varsle politiet.

Når det skjer en taubaneulykke eller alvorlig taubanehendelse, skal taubanevirksomheten straks varsle Statens havarikommisjon.

Varsling skal skje muntlig.

Hva vi fant under tilsynet

- Rutiner for varsling til havarikommisjonen var ikke dokumentert.

Vår vurdering av virksomhetens uttalelse til varslet vedtak – avvik lukket

I deres uttalelse fra 25. mars 2026 har dere sendt inn nye rutiner for rapportering og varsling til havarikommisjonen og oss i SJT.

Dokumentasjonen som er sendt inn viser at dere nå har etablert rutiner for å varsle og rapportere som oppfyller kravene i taubaneforskriftens § 2-8 og § 2-13 tredje ledd, bokstav b). Vi anser derfor avviket som lukket og grunnlaget for å fatte vedtak er ikke lenger til stede.

Andre forhold og veiledning

Det ble observert at strukturen på sikkerhetsstyringssystemet deres følger oppsettet i taubaneforskriften slik den var fra 2017 til 2022, og at sikkerhetsstyringssystemet sist ble oppdatert 4. februar 2026.

Endringene i taubaneforskriften som trådte i kraft 1. juli 2023 innebærer i hovedsak en omstrukturering og språklige presiseringer av kravene til sikkerhetsstyringssystemet. Kravene til innhold er i all hovedsak de samme som tidligere, men presentert på en annen måte.

Vi anbefaler likevel at dere ser på vår veileder om sikkerhetsstyringssystemet, som viser dagens oppsett og struktur. Mer informasjon finnes på følgende lenke:

<https://sjt.no/taubane/sikker-drift-av-taubane/slik-forebygger-dere-at-noe-gar-galt/sikkerhetsstyringssystem>

Videre finnes veiledere om beste praksis for skitau. Dagens taubaneforskrift inneholder funksjonelle krav til taubanen og forutsetter at virksomheten har et sikkerhetsstyringssystem som omtaler hvordan skitauet skal driftes og vedlikeholdes. Vi har samlet beste praksis for skitau i denne veilederen:

<https://sjt.no/taubane/sikker-drift-av-taubane/slik-forebygger-dere-at-noe-gar-galt/beste-praksis-veiledere/beste-praksis-for-skitau/>

Klagefrist

Dere kan klage på vedtakene innen tre uker fra dere mottar tilsynsrapporten. Se vedlegget med regelverk og rettigheter for mer informasjon.

Rapportdato:

10.04.2026

Ingunn D. Rognes
seniorrådgiver

Ronny Angel Løvstad
senioringeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

Vedlegg 1 Regelverk og rettigheter

Vi kan føre tilsyn og fatte vedtak

Lov om taubaner (taubaneloven¹) § 12 gir SJT myndighet til å føre tilsyn.

Vi varsler om at vi vil fatte vedtak etter lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven²) § 16.

Vedtak om pålegg om å gi oss opplysninger og gjennomføre korrigerende tiltak er hjemlet i lov om taubaner §§ 14 og 15.

Dere har rett til å få veiledning om regelverket

Etter forvaltningsloven § 11 har dere rett til å få veiledning om krav i lover og forskrifter som vi fører tilsyn etter. Dette betyr at dere kan kreve å få vite hvilke lover og forskrifter som gjelder for din virksomhet, hvor dere finner dette regelverket og hvordan vi tolker krav i regelverket. Vi kan ikke gi konkrete råd om hvordan dere skal oppfylle regelverket.

Dere har rett til å klage på vedtak

Dere kan klage på hele eller deler av vedtaket til Samferdselsdepartementet etter reglene i forvaltningsloven § 28 flg. En eventuell klage sender dere til Statens jernbanetilsyn post@sjt.no. Klagefrist er tre uker fra dagen dere mottar tilsynsrapporten. På våre nettsider finner dere mer informasjon om hvordan dere går frem for å [klage](#).

Dere har rett til å få informasjon om vår saksbehandling

Dere har rett til å få vite hvordan vi behandler saken og få innsyn i dokumentene i deres sak etter forvaltningsloven §§ 18-21.

Vi publiserer tilsynsrapporter på våre nettsider

Vi publiserer våre rapporter fra tilsyn med sikkerhet på våre nettsider, etter at vi har gjort en individuell vurdering om deler av rapporten skal unntas i henhold til offentleglova³ og eventuell skjermes i henhold til annet regelverk.

Dere kan kontakte oss

Ta gjerne kontakt med oss, hvis dere har spørsmål til dette brevet eller saken generelt. Dere kan sende en e-post til post@sjt.no eller ringe oss på telefon **22 99 59 00**. Angi saksnummeret når dere kontakter oss.

¹ Lov om taubaner (taubaneloven) LOV-2017-05-22-29

² Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) LOV-1967-02-10

³ Lov om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd (offentleglova) LOV-2006-05-19-16