

Strandafjellet Skisenter AS
Postboks 75
6201 STRANDA

Att.:

Saksbehandler: Ronny Angel Løvstad,
Vår ref.: 26/59-10
Deres ref.:
Dato: 10.04.2026

Tilsynsrapport med vedtak om pålegg

Om tilsynet

Statens jernbanetilsyn (SJT) utførte et tilsyn av Strandafjellet Skisenter AS. Tilsynet ble gjennomført med stedlig befarings den 24. februar 2026.

Vårt revisjonslag bestod av Ronny Angel Løvstad (tilsynsleder) og Jan Bøen (medrevisor).

Fra virksomheten deltok Claus Arve Rødseth (Driftsleder) og Ståle Fjørstad (Daglig leder).

Tema for tilsynet vil være det systematiske arbeidet med 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.

Tilsynet bekreftet at dere har kommet et godt stykke på vei med et eget sikkerhetsstyringssystem. Det gjenstår vesentlige forbedringer i risikovurdering, avvikshåndtering og beredskapsplan. Målene med tilsynet ble nådd ved at vi fikk et tydelig bilde av styrker og svakheter i sikkerhetsstyringen. Vi oppfatter dere som engasjerte og løsningsorienterte.

Dere har ikke sendt inn kommentarer eller uttalelser til utkast om tilsynsrapport som vi sendte dere den 18. mars 2026.

Tilsynsrapporten inneholder tre vedtak.

Vedtak

1. Vedtak om risikovurderinger

Vi har fattet følgende vedtak:

Strandafjellet Skisenter AS må oppdatere sine rutiner som sikrer at risikovurderinger gjøres på en systematisk måte ved å anvende anerkjente metoder.

Risikovurderingene skal:

- være gjennomført etter en tydelig beskrevet og anerkjent metode
- ha en klar kobling til avvik og hendelser
- resultere i handlingsplaner med ansvar, frister og oppfølging av tiltak

Dokumentasjonen på nye rutiner må sendes til oss innen 1. mai 2026

Hva regelverket sier

Taubaneforskriften § 2-13 tredje ledd bokstav c krever at sikkerhetsstyringssystemet skal beskrive hvordan jevnlig risikovurderinger og tilhørende handlingsplaner skal gjennomføres. § 2-14 krever at risikovurderinger skal gjennomføres etter anerkjente metoder, og at avvik skal være en del av grunnlaget for risikovurderingene.

Hva vi fant under tilsynet

- Bruker avviksmodul i mobaro for registrering av avvik internt
- Ingen dokumentert metodebeskrivelse i sikkerhetsstyringssystemet for hvordan risikovurderinger skal gjøres
- Ingen eksplisitt kobling mellom risikovurderinger og avvikssystemet
- Handlingsplaner og tiltak er ikke vurdert systematisk (Tiltakene var satt, men det var ikke tatt noen vurdering av tiltakene)

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Vi har ikke mottatt uttalelse eller tilbakemelding til varsel om vedtak

Vår vurdering

Dere bruker i dag avviksmodulen i Mobaro for å registrere avvik internt, noe som er et positivt utgangspunkt fordi dere har et verktøy for å samle erfaringer og hendelser. Samtidig ser vi flere forhold som peker i retning av at selve risikovurderingsarbeidet ikke er tilstrekkelig styrt og dokumentert.

For det første fant vi at det ikke finnes noen dokumentert metodebeskrivelse i sikkerhetsstyringssystemet for hvordan risikovurderinger skal gjennomføres; det står at risikovurderingen oppdateres før sesongstart og ved behov, men ikke hvilken anerkjent metode dere bruker, hvem som skal delta, eller hvordan prosessen gjennomføres.

For det andre er det ingen eksplisitt kobling mellom risikovurderinger og avvikssystemet: dere registrerer avvik i Mobarø, men det er ikke beskrevet hvordan disse dataene skal inngå som en fast del av grunnlaget for risikovurderingen, slik § 2-14 forutsetter. I tillegg opplyste dere at tiltak i risikovurderingen «var satt, men det var ikke tatt noen vurdering av tiltakene», noe som viser at tiltakene ikke er systematisk vurdert for effekt, prioritet og gjennomføring, og at det ikke foreligger en tydelig handlingsplan med ansvar og frister.

Når vi ser disse funnene samlet – fravær av metodebeskrivelse, manglende dokumentert kobling til avvikssystemet og manglende systematikk i vurdering og oppfølging av tiltak – vurderer vi at risikovurderingsarbeidet deres ikke oppfyller kravene i taubaneforskriften § 2-13 bokstav c og § 2-14. Vi konkluderer derfor med at dette er et avvik.

2. Vedtak om avvikshåndtering

Vi har fattet følgende vedtak:

Strandafjellet Skisenter AS må etablere og dokumentere et systematisk system for avvikshåndtering for virksomheten

Systemet skal:

- *beskrive hele prosessen fra hendelse/observasjon til lukket og evaluert avvik*
- *tydeliggjøre ansvar og roller for vurdering, oppfølging og lukking av avvik*
- *sikre at relevante hendelser, inkludert nesten-hendelser, registreres*
- *sikre at erfaringer fra avvik brukes i forbedring av risikovurderinger, instruksjoner og opplæring*

Dokumentasjonen må sendes til oss innen 1. mai 2026

Hva regelverket sier

Taubaneforskriften § 2-13 tredje ledd bokstav b krever at sikkerhetsstyringssystemet skal beskrive systemet for avvikshåndtering. Veiledningen presiserer at avvikssystemet skal fange opp hendelser og nesten-hendelser, og at avvik skal registreres, vurderes, følges opp, lukkes og brukes i forbedringsarbeidet, samt dekke plikten til å varsle og rapportere til Statens jernbanetilsyn, Statens havarikommisjon og politiet.

Hva vi fant under tilsynet

- Få registrerte avvik, til tross for kjente hendelser (fall av i trase, ødelagt motordeksel)
- Uttalt «for høy terskel for å rapportere hendelser» til SJT
- Usikkerhet om formell ansvarsplassering (driftsleder vs. daglig leder),
- Et konkret tilfelle hvor hendelse (motordeksel) ikke er rapportert som hendelse til SJT
- Heisvakt (Fursettrekket) var usikker på hvor terskelen er for å rapportere internt på avvik
- Bruker avviksmodul i mobarø for registrering av avvik internt

Virksomhetens uttalelse til varsel om vedtak

Vi har ikke mottatt uttalelse eller tilbakemelding til varsel om vedtak

Vår vurdering

Dere bruker avviksmodule i Mobarø for å registrere avvik internt, noe som i utgangspunktet er positivt fordi dere har et verktøy for å registrere hendelser og oppfølging. Samtidig viser funnene våre at systemet ikke fungerer slik regelverket forutsetter.

For det første har dere svært få registrerte avvik. Ett konkret tilfelle der motordeksel ble påkjørt og ødelagt er ikke rapportert som hendelse til SJT, selv om dette er en type hendelse som kan være relevant å rapportere. Dette underbygges av at dere selv uttaler at det er «for høy terskel for å rapportere hendelser» til SJT.

Det var usikkerhet om formell ansvars plassering for oppfølging av avvik mellom driftsleder og daglig leder, og heisvakt ved Fursettrekket var usikker på hvor terskelen går for å rapportere avvik internt. Disse forholdene viser etter vår vurdering at avvikssystemet i praksis ikke sørger for at hendelser og nesten-hendelser fanges opp, registreres og følges opp slik forskriften forutsetter, selv om Mobarø-modulen finnes.

Når vi ser den lave avviksregistreringen opp mot kjente hendelser, den uttalte høye terskelen for rapportering og usikkerheten om ansvar og terskel blant driftspersonell, vurderer vi at systemet for avvikshåndtering ikke oppfyller kravene i taubaneforskriften § 2-13 bokstav b. Vi konkluderer derfor med at dette er et avvik.

3. Vedtak om beredskapsplan og redningsberedskap

Vi har fattet følgende vedtak:

Strandafjellet Skisenter AS må oppdatere beredskapsplanen for Fursetheisa med planer, rutiner og instruksjoner for nødsituasjoner og andre situasjoner som kan true sikkerheten, inkludert redningsberedskapen for stolheisen.

Oppdatert beredskapsplan skal som minimum omfatte:

- *intern og ekstern varslingsliste*
- *detaljert redningsplan med scenarier og kriterier for valg mellom nøddrift og evakuering*
- *oversikt over rednings- og kommunikasjonsutstyr med type, antall, plassering og kontrollrutiner*
- *rutiner for planlegging, gjennomføring og evaluering av redningsøvelser, inkludert øvelser i samvirke med SAR*
- *oversikt over redningspersonell og deres kompetanse*

*Oppdatert beredskapsplan med tilhørende dokumentasjon må sendes til oss **innen 1. mai 2026**.*

Hva regelverket sier

Taubaneforskriften § 2-13 tredje ledd bokstav f krever at det skal finnes beredskapsplaner for nødsituasjoner og andre situasjoner som kan true sikkerheten. § 2-15 angir minstekrav til slike beredskapsplaner, blant annet varslingslister og oversikt over førstehjelps- og redningsutstyr. For svevebaner og kabelbaner kreves det i tillegg en detaljert redningsplan, rutiner for regelmessige redningsøvelser, rutiner for evaluering og oppfølging av øvelser og oversikt over kommunikasjons- og evakueringsutstyr. Veiledningen til § 2-13 f og § 2-15 viser at disse

kravene også er relevante som minstekrav for stolheis. Kravene henger også sammen med § 2-13 bokstav e om kompetanse- og opplæringskrav.

Hva vi fant under tilsynet

- Sikkerhetsstyringssystemet beskriver ikke hvordan opplæringen skal gjøres internt
- Var ikke direkte en detaljert beredskapsplan for nødsituasjoner
- Hvem gjør hva, hvor og når var uklart i en beredskapssituasjon
- Oversikt over rednings-/kommunikasjonsutstyr og plassering ligger i metodebeskrivelse
- Rutiner for planlegging og evaluering av øvelser i beredskapsplanen manglet. Hvorfor skulle man øve var utydelig.
- Oversikt over redningspersonell og kompetanse lå i en liste om utkalling av alpingruppegjengen
- Ekstern avtale med SAR i området
- Kommunikasjonsplan med SAR manglet tydelighet (hvem gjør hva, hvordan, når og hvorfor i en beredskapssituasjon – hvordan sikre at SAR alltid er tilgjengelig innen gitte tidsrammer)

Virkomhetens uttalelse til varsel om vedtak

Vi har ikke mottatt uttalelse eller tilbakemelding til varsel om vedtak

Vår vurdering

For svevende transport som stolheis og gondol med mange passasjerer i eksponert fjellmiljø, er det avgjørende at det finnes en beredskapsplan som gir klare og dekkende rutiner for alle relevante nødsituasjoner, slik at dere til enhver tid vet hvilke ressurser som må være på plass og hvordan en redningsaksjon skal gjennomføres.

Under tilsynet så vi at sikkerhetsstyringssystemet deres ikke beskriver hvordan opplæringen skal gjøres internt, verken generelt eller knyttet til beredskap og redning. Videre fant vi at det «ikke var direkte en detaljert beredskapsplan for nødsituasjoner», og at «hvem gjør hva, hvor og når» var uklart i en beredskapssituasjon. Dette betyr at rollefordeling og ansvar i en redningsaksjon ikke er tydelig definert og tilgjengelig for de som skal gjennomføre den. Vi registrerte også at oversikt over rednings- og kommunikasjonsutstyr og plassering kun ligger i en metodebeskrivelse, og ikke er innarbeidet i selve beredskapsplanen. Dermed har dere ikke en samlet og lett tilgjengelig oversikt over hvilket utstyr dere har, hvor det er plassert, og hvem som har ansvar for kontroll og vedlikehold. I tillegg manglet det rutiner for planlegging og evaluering av øvelser i beredskapsplanen, og det var uklart «hvorfor man skulle øve», noe som viser at øvelser ikke er knyttet til tydelige mål for å bygge og vedlikeholde redningskompetanse.

Oversikten over redningspersonell og kompetanse lå kun i en liste for utkalling av alpingruppen, uten at krav til og dokumentasjon på kompetanse er tydelig beskrevet i sikkerhetsstyringssystemet. Selv om dere har en ekstern avtale med SAR, var kommunikasjonsplanen – hvem gjør hva, hvordan, når og hvorfor i en beredskapssituasjon – mangelfullt beskrevet, særlig når det gjelder samhandling og rollefordeling mellom egen organisasjon og SAR.

Når vi ser disse funnene samlet, viser de at beredskapsplanen deres ikke gir en helhetlig og tilstrekkelig beskrivelse av situasjoner som kan true sikkerheten, hvordan disse skal håndteres, hvilke ressurser som må være tilgjengelige, og hvordan personell skal være opplært og koordinert. Etter vår vurdering oppfylder dere derfor ikke kravene til beredskapsplan og

redningsberedskap i taubaneforskriften § 2-13 tredje ledd bokstav f og § 2-15, i sammenheng med § 2-13 tredje ledd bokstav e. Vi konkluderer med at dette utgjør et avvik.

Andre forhold og veiledning

Vi veiledet om fareveiledere, risikovurdering og beredskap i forbindelse med dette tilsynet.

Fareveileder og risikovurdering

Vi viser til våre veiledere om fareidentifisering av stolheis. Fareveilederen kan brukes i forbindelse med gjennomgang av risikovurderingen, for å sikre at alle relevante farer blir identifisert.

Dere finner veilederen her:

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

Redningsplaner og beredskap

Under tilsynet snakket vi om noen relevante faremomenter og sjekkpunkter som bør innarbeides som del av daglig kontroll og i arbeidet med beredskapsplanen. En mer omfattende liste over punktene følger også her. Disse skal være til inspirasjon i arbeidet med gode rutiner for beredskap og redning, og er ikke pålegg dere må utføre nå. Det er viktig å påpeke at disse punktene ikke er absolutte eller uttømmende for hva som er godt nok, sett fra tilsynsmyndighetens side. Punktene er også primært utarbeidet for stolheiser. Imidlertid deler en stolheis og en totaubane mange fellestrekk fordi man frakter gjester i høyden.

Punkter som bør være del av en daglig sjekkliste for redningsberedskap:

- Har vi tilstrekkelig med kompetent mannskap på jobb eller tilgjengelig for å gjennomføre en redningsaksjon? Må også vurderes for eventuell kveldskjøring.
- Hvem er tilgjengelige redningsansvarlige?
- Bekledning og fysisk form på mannskaper (sykdom, ikke i form til å gjennomføre en redningsaksjon) ved oppsett av dagens redningsplan
- Oversikt over alt redningsutstyr. Seler til klatring kan gjerne tilpasses på morgenen før heisen starter.
- Kommunikasjonsutstyr ladet og kjøretøy tilgjengelig
- Høytaleranlegg fungerer som det skal
- Tilgjengelighet i trase, tilkomstveier og preparering under heisen
- Vær og temperatur. Vind og relativ temperatur må vurderes fortløpende.
- Værvarsel ut dagen
- Vurdering av redusert kjøremønster eller stans. Tydelige terskler for når heisen alltid skal stoppes.
- Skal vi tillate returtransport? Påvirker redningsaksjoner dersom det også må reddes fra retursiden.
- Test av nøddriftsmotor.

Punkter som bør vurderes ved oppsett av redningsberedskapen:

- Redningsplanen bør også inneholde en kortfattet "ready to go"- plan. Denne planen bør henge oppe på strategiske plasser.
- Hvordan settes en aksjon i gang, og hvordan gjøres varsling?
- Feilsøking av hvorfor heisen stoppet må skje parallelt med varsling av redning.
- Varslingsrutiner, hvordan gjør vi det enklest?

- Vurdere å ta i bruk automatisk varsling via telefon. Det finnes systemer som overstyrer avslåtte eller mutede mobiltelefoner. Mest relevant når man må kalle inn folk som ikke er på jobb.
- Varslingsøvelser, hvordan gjennomfører vi de og hvor ofte skal vi gjøre det?
- Opplæring er ferskvare. Hvordan sørge for nok opplæring av nyansatte, vurdere fysisk og psykisk form når man velger ut personer som skal læres opp i redning.
- Hyppige øvelser er avgjørende. Komplette øvelser med nedfiring bør også gjøres i dårlig vær. Minst en fullskala øvelse før sesongstart.
- Ved nedfiring må det brukes eget personell. Sørg for riktig forsikring av arbeidstakerne.
- Tilrettelegge for jevnlig øvelser underveis i sesongen. Drilling i bruk av redningsutstyr kan gjøres i lave høyder til man er helt trygg på utstyret.
- Også de vanskeligste partiene må øves på, for å sikre at man har redningsmannskap som klarer å redde fra de vanskeligste partiene.
- Informasjoner via høytaleranlegget. Forberede korte tekster som leses opp. Bør også være på engelsk.
- Vurder behov for ekstra ropert som kan benyttes i partier med større avstand mellom høytalerne.
- Redningsansvarlig sine oppgaver er gjerne å lede redningsoperasjoner og øvelser.
- Følge opp redningsutstyr og bytte ut utdatert utstyr.
- Vurdere om det er eventuelle koordineringsutfordringer for redningsansvarlig ved redningsaksjon. Bør ikke ha andre oppgaver i tillegg, som feilsøking eller varsling.
- Redning av et stort antall passasjerer kan by på ekstra utfordringer. Må være planlagt for dette og vurdert hvordan det skal gjennomføres.
- Redning medfører et tungt ansvar på den enkelte redningsperson. Kan bli en stor fysisk og psykisk påkjenning. Virksomheten må ha rutiner for å følge opp de ansatte i ettertid.
- Pakking og oppbevaring av utstyr. Hvordan gjør vi det og hvem passer på at alt alltid er på plass?
- Seletilpassing. For redningspersonell og for passasjerer. Hvilket utstyr skal vi ha og hvordan sikrer vi at det alltid er klart til bruk og tilpasset brukerne?
- Nedfiring må øves på. Kan det være aktuelt å fire ned 2 passasjerer samtidig?
- Utfordringer ved horisontale partier må kartlegges, krever ekstra av den som går på tauet.
- Sikker beredskap gjennom hele sesongen: Antall ansatte med redningskompetanse må være tilstrekkelig
- Skal vi tilby returtransport? Medfører ofte lang redningstid. Må inngå i redningsplanen.
- Selektiv redning må omtales i redningsplanen. Under en redningsaksjon må vi raskt få oversikt over hvor passasjerer befinner seg og kartlegge prioriterte passasjerer som barn, folk med lite/tynt tøy osv.
- Passasjerer og påkledning. Mange er ikke kledd for å holde ut lenger enn de 6 min. heisturen varer. Passasjerinformasjon ved påstigning må vurderes.
- Ved ansettelse, må vi kartlegge om vedkommende har høydeskrekk/ikke kan drive med redning?

Punkter som bør tas med ved evaluering av redningsøvelser:

- Metodebeskrivelse: Hvilke redningsmetoder ble brukt og fungerte de som forutsatt?
- Redning av passasjerer i rullestol. Relevant, og må øves på spesielt.
- Redning rett ved rullebatteri kan by på spesielle utfordringer.
- Brukte alle redningslag samme redningsutstyr? Fordeler eller utfordringer med dette? Se mot behov for øving, skal alle kunne bruke alt utstyr?

- Valg av redningsutstyr. Hva har vi? Bør vi vurdere noe annet?
- Sikringsmåte av tau til redningsmann, metodebeskrivelse.
- Har vi ulltepper eller annet utstyr som backup? Hvordan skal vi i såfall få dette opp i gondol?
- Antall lag sett opp mot antall stoler og passasjerer. Hva skal vi øve på? Hvordan gikk øvelsen? Hvordan ble tiden brukt? Frem til redningsmann var klar på tauet, frem til alle var reddet ned og bragt i sikkerhet.
- Har vi utfordringer med bemanning/turnuslister ved kveldskjøring, sommerdrift, midt-uke, returtransport? Trenger vi utvalgte personer for vanskelige partier?
- Bekledning på redningsmannskap. Fungerte klær, hansker etc. som forutsatt?
- Skal vi bruke stiger ved selektiv redning? Kan fungere opptil 8 m. Stigen må sikres til stol og det må brukes nedfiringstalje på personer som reddes. Må øves på.
- Hvilke krav til kompetanse vil vi stille for redningspersonell? Vurdere å ha opplæring med profesjonelle aktører.
- Kompetanse på kameratredning. Dere må ha både utstyr nok til å gjennomføre redning av redningsmann og ha øvd på dette.
- Tilgjengelighet i trase. Akseptabel tilkomst for å ta imot passasjerer som har blitt firt ned. Husk at alle skal bringes helt i sikkerhet, da må man også komme seg bort fra heistraseen på en trygg måte.
- Redning i mørke krever ekstra lys, har vi utstyr til det og hvordan sikrer vi at hodelykter og annet alltid er ladet og klare til bruk?
- Hvordan håndterer vi publikum ved en redningsaksjon?
- Husk at det alltid er en risiko også ved øvelser. Det har vært alvorlige ulykker i taubaner under øving.
- Har vi en katastrofeplan og fungerer den som tiltenkt? (Aksjonssituasjon som involverer flere skadde)
- Har vi gode nok rutiner på å følge med på værmeldingen? Vindforhold, nedbør, følt temperatur, spesielle værtegn. Heisen må stoppes dersom været tilsier at en redningsaksjon ikke vil kunne gjennomføres innen maks 3 timer. Ved vind og lav temperatur har man i praksis mye kortere tid enn 3 timer.
- Har vi rutiner for redusert drift? Puljevis pålasting ved redusert redningsberedskap og ved dårlig vær. Fungerer den daglige klareringen av redningsberedskap før oppstart? Sjekker vi alt vi må sjekke før åpning? Jf. punkter i egen liste om daglig sjekk.
- Har vi god nok kompetanse på nøddrift og feilsøking? Og er det tydelig hvem som skal gjøre dette? Pass på å unngå dobbeltroller. Den som feilsøker bør ikke samtidig ha ansvar for å drive varsling og organisere redningsaksjonen.

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 fornøyelsesinnretninger §§ 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