

Trondhjems Skiklub
Postboks 1185 Nyborg
7420 TRONDHEIM

Att.:

Saksbehandler: Ronny Angel Løvstad,
Vår ref.: 26/56-18
Deres ref.:
Dato: 20.04.2026

Tilsynsrapport med vedtak om pålegg

Om tilsynet

Statens jernbanetilsyn (SJT) utførte et tilsyn av Trondhjems Skiklub. Tilsynet ble gjennomført som stedlig tilsyn 12. februar 2026 med digitalt sluttmøte den 23.februar 2026.

Vårt revisjonslag bestod av Ronny Angel Løvstad (tilsynsleder), Jan Bøen (medrevisor) og Thomas Berg (observatør).

Fra virksomheten deltok Stian Karlsen (driftsleder for skitau 'Lille Gråkallen, anleggsnr. 115007) og Line Selnes (daglig leder)

Tema for tilsynet var 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 ble varslet, og vi ba om relevant dokumentasjon, men denne ble i hovedsak ikke sendt inn før tilsynet; noe ble ettersendt etter stedlig befaring. For skitrekke med anleggsnr. 215007 møtte ingen som kunne svare for driften, og driftsleder opplyste at han ikke har ansvar for dette anlegget. På grunn av manglende forutsetninger for sikker drift fattet vi vedtak om øyeblikkelig

stans den 13. februar 2026 (vår ref: 26/56-9). For skitauet er driften og sikkerheten i stor grad personavhengig og knyttet til driftslederens kompetanse og erfaring. Virksomheten mangler dokumenterte rutiner, instruksjoner og prosedyrer, og viktige sikkerhetstiltak formidles primært muntlig. Driftsleder for skitauet har lang erfaring og et tydelig sikkerhetsfokus, men Trondhjem Skiklub har ikke i tilstrekkelig grad systematisert dette i et dokumentert styringssystem.

Vi mottok den 18. februar 2026 en klage fra Rikard Ottesen på bakgrunn av stansvedtaket på skitrekket (vår ref: 26/56-9). I digitalt sluttmøte den 23. februar 2026 med Trondhjems Skiklub opplyste vi om klagen fra Rikard Ottesen, og etterspurte i den forbindelse klarhet i om klagen kom fra en enkeltperson uten part i saken, eller Trondhjems Skiklub som part i saken. Vi har ikke fått noen oppklarende dokumentasjon i etterkant av sluttmøtet. Klagen vil bli behandlet i et eget brev.

Dere har uttalt dere til utkast til tilsynsrapport den 24. mars 2026. Dere har sendt inn et eget vedlegg som vi har tatt inn i tilsynsrapporten. Uttalelsene har ikke ført til at noen vedtak har bortfalt.

Tilsynsrapporten inneholder fire vedtak.

Vedtak

1. Vedtak om etablering og tilpassing av sikkerhetsstyringssystemet

Vi har fattet følgende vedtak:

*Trondhjems Skiklub må etablere, dokumentere og ta i bruk et sikkerhetsstyringssystem for alle taubanene som har driftstillatelse, som er tilpasset arten og omfanget av virksomheten og som minst oppfyller kravene i taubaneforskriften § 2-13 bokstav a til g innen **1. juni 2026**.*

*Trondhjems Skiklub må sende oss dokumentasjon som viser at dere minimum har beskrevet taubane-forskriften § 2-13 bokstav a,) b), c), d) og e) innen **1. juni 2026**.*

Hva regelverket sier

Etter taubaneforskriften § 2-12 skal taubaneverksamheten ha et sikkerhetsstyringssystem. Formålet med systemet er å styre virksomheten slik at taubanen kan driftes på en sikker måte.

Etter § 2-13 første ledd skal sikkerhetsstyringssystemet være dokumentert og kjent av all driftspersonell, og dokumentasjonen skal være på norsk.

Etter § 2-13 andre ledd skal sikkerhetsstyringssystemet være tilpasset arten og omfanget av virksomheten og inneholde de bestemmelsene som er nødvendige for å ha kontroll på risikoen forbundet med driften.

Etter § 2-13 tredje ledd skal sikkerhetsstyringssystemet minst beskrive:

- hvem som har myndighet til å fatte beslutninger av betydning for sikkerheten (bokstav a)
- systemet for avvikshåndtering (bokstav b)
- hvordan jevnlig risikovurderinger og handlingsplaner skal gjennomføres (bokstav c)
- instruksjoner og rutiner for sikker drift, kontroll og vedlikehold (bokstav d)
- kompetanse- og opplæringskrav for driftspersonell, inkludert krav til førstehjelps- og redningskompetanse (bokstav e)
- beredskapsplaner for nødsituasjoner og andre situasjoner som kan true sikkerheten (bokstav f)
- dokumentasjon som gir oversikt over tekniske og driftsmessige data, samt journaler for kontroller, reparasjoner og ombygginger (bokstav g)

Hva vi fant under tilsynet

I vårt varsel om stedlig tilsyn sendt 15. januar 2026 påla vi dere å sende oss dokumentasjon. Det var en punktliste med 11 ulike dokumenter som vi ba om å få oversendt i forkant slik at vi kunne best mulig være forberedt før tilsynet. Det ble ikke oversendt noen dokumentasjon. Selv om vi ikke fikk noe i forkant i tilsynet ble hele sikkerhetsstyringssystemet etterspurt på stedlig befarung den 12. februar.

Oppsummering av funn:

Krav om sikkerhetsstyringssystemet:

- Sikkerhetsstyringssystemet mangler alle elementer for at det skal fungere som et system som styrer virksomheten for å drive sikkert
- Virksomheten kunne ikke fremlegge et system for å sikre og dokumentere at kravene er oppfylt
- Arbeid og ansvar med sikkerhetsstyring var delegert bort fra virksomheten til driftsleder

Krav til sikkerhetsstyringssystemet

- Sikkerhetsstyringssystemet bar preg av at det ikke tilpasset arten og omfanget til virksomheten, herunder drift av skitrekk og skitau.
- Var ikke noe spor av skille mellom driften av skitrekk og skitau
- Enkelte dokumenter var kopier av veiledning som tidligere var på nettsidene til www.sjt.no
- Det står Hemsedal Railgarden i en rutine som var fremlagt
- Systemet er beskrevet på papirform, og noe digitalt
- Det var ingen direkte rutiner eller instruksjoner fra Trondhjems Skiklub som sikret at alt driftspersonell kjenner innholdet i sikkerhetsstyringssystemet.
- Driftsleder har et spesielt ansvar for å sikre sikker drift med å formidle viktig sikkerhetsmessig informasjon til driftspersonale
- Bruken av sikkerhetsstyringssystemet avhenger av den ansattes kunnskap og kjennskap til sikkerhetsstyringssystemet
- Skitrekket var ikke med i sikkerhetsstyringssystemet. Fikk presentert informasjon om at det var to forskjellige avdelinger som drev skitrekk og skitau uavhengig av hverandre.
- Oversikten av rolle baserer seg på ark og myndighetsliste.
- Listen skisserer navn, og ikke roller over hvem som har ansvar i virksomheten
- De har verbalt identifisert roller som driftsleder, driftsansvarlig, førstehjelper og driftshjelp

- Driftsleder ansatt i prosjektlederstilling. Ansvar for å holde anlegget i gang, og samtidig utvikle nytt skitrekk. Driften skal være iht. gjeldende regelverk.
- Kunne ikke fremlegge en rutine for registrering av avvik.
- Avvik foregikk noe muntlig, og noe i et digitalt skjema på pc
- Det var ikke en systematisk prosess for håndtering av avvik
- Frister og varsling ved hendelser, alvorlige hendelser og ulykker til myndighetene var ikke dokumentert (politiet og havarikommisjonen)
- Det var lav terskel for å snakke om avvik internt
- Det rapportert driftsavvik internt digitalt på PC
- Kunne ikke fremlegge risikovurdering for skitrekke, og skitauet
- Det er benyttet tidligere utgitt veiledningsmateriale fra SJT for fareidentifisering
- Risikovurderingen er ikke revidert senere år
- Har tydelige tophendelser de jobber med risiko ut ifra
- Kartleggingen av farer var ikke tilpasset anlegget
- Medbringere ble slept langs trase – fare for kjørerer som faller av ikke risikovurdert
- Tiltakene var ikke beskrevet
- Rutine for å regelmessig revidere risikovurderinger og justere handlingsplaner var ikke dokumentert
- Handlingsplanen var ikke dokumentert
- Instruks for drift og vedlikehold var kort og informativ.
- Ingen lenke mellom risikovurdering og instruks for sikker drift, kontroll og vedlikehold
- Skal vurdere stramming, men ingen objektive kriterier å vurdere ut ifra
- Fikk ikke en bekreftelse på at manualen fra leverandøren var benyttet for skitrekke og skitauet
- Mottok ikke noen dokumentasjon for instruks og rutiner for skitrekke.
- Har en skade på mellommast på skitau, sveiset av kommunen, men kunne ikke direkte fremlegge dokumentasjon på om det var en godkjent reparasjon
- Drivstasjonen var fundamentert på gamle fundamenter
- Benytter barduner til å feste driv og vendestasjon
- Det var ikke en skriftlig beskrevet vedlikeholdsplan
- Har en driftslogg (avvikslogg) uten at direkte er koblet mot noen vedlikeholds eller kontrollplan

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Vi har mottatt følgende uttalelse og tilbakemelding til varsel om vedtak den 24. mars 2026:

«Trondhjems Skiklub etterkommer vedtak og etablerer et nytt sikkerhetsstyringssystem som er tilpasset til driften av anlegget».

Vår vurdering

Under tilsynet ble det avdekket omfattende mangler i virksomhetens sikkerhetsstyringssystem. Systemet manglet flere grunnleggende elementer som må være på plass for at det skal kunne styre virksomheten til å drive sikkert. Det kunne ikke fremlegges dokumentasjon som viser hvordan kravene i forskriften skal oppfylles, og flere sentrale oppgaver innen sikkerhetsstyring var delegert bort til driftsleder uten at dette var beskrevet eller styrt av virksomheten. Videre var systemet ikke tilpasset arten og omfanget av driften, og skilte ikke mellom drift av skitau og skitrekk. Enkelte dokumenter var kopier av eldre veiledningsmateriale, noen inneholdt referanser til andre anlegg, og deler av systemet forelå både på papir og digitalt uten en

sammenhengende struktur. Driftspersonellet hadde ingen rutiner som sikret kjennskap til systemet, og bruken av systemet var dermed avhengig av den enkeltes erfaring fremfor virksomhetens styring.

Funnene viste også at virksomheten ikke hadde etablert en tydelig rolle- og ansvarsfordeling, og tilgjengelige oversikter viste navn snarere enn roller og ansvar. Avvikshåndteringen var ikke systematisk, og forelå delvis muntlig og delvis i et digitalt skjema uten kobling til risikovurderinger, drift eller vedlikeholdsplaner. Varslingsrutiner ved hendelser og ulykker var ikke dokumentert. Risikovurderinger var verken gjennomført for skitau eller skitrekk, ikke revidert senere år og ikke tilpasset anleggets faktiske farer. Vesentlige risikoer, som faren knyttet til medbringere som slepes langs trase og risiko for brukere som faller av, var ikke vurdert. Tiltak manglet, og det forelå verken handlingsplan eller rutiner for revisjon av risikovurderinger. Instruksjoner for drift og vedlikehold var ufullstendige og ikke koblet til risikovurderingene, og virksomheten kunne ikke dokumentere om leverandørens manualer var benyttet. En skade på mellommast kunne ikke dokumenteres som fagmessig reparert, og flere tekniske forhold som bardunering, eldre fundamenter og manglende vedlikeholdsplan var ikke vurdert eller styrt i systemet.

Samlet sett viser funnene at virksomheten ikke har etablert et sikkerhetsstyringssystem som er dokumentert, implementert eller tilpasset drift av skitau og skitrekk. Systemet mangler et helhetlig rammeverk for styring av risiko, oppfølging av avvik, vedlikehold, opplæring og kontroll. Når sikkerhetsstyringssystemet ikke inneholder de elementene forskriften krever, ikke brukes av driftspersonellet og ikke sikrer en styrt og forutsigbar drift, kan det ikke anses som et fungerende styringssystem etter kravene i §§ 2-12 og 2-13. På denne bakgrunn vurderer vi at virksomheten ikke har tilstrekkelig kontroll på risiko forbundet med driften av anleggene, og forholdene utgjør et avvik.

2. Vedtak om risikovurderinger

Vi har fattet følgende vedtak:

*Trondhjems Skiklub må utarbeide en risikovurdering i tråd med anerkjent metode for skitauet og skitrekking med anleggsnummer 115007 og 21500 **innen 1. juni 2026.***

*Dokumentasjonen må sendes inn **innen 1. juni 2026.***

Hva regelverket sier

Taubaneforskriften § 2-14 om risikovurderinger og instruksjoner sier at risikovurderinger skal utføres etter anerkjente metoder, og at avvik skal være en del av grunnlaget for gjennomføringen av risikovurderingene.

§ 2-17 sier at taubanene skal være innrettet slik at brukerne skal ferdes, og stige av og på uten fare. Driv- og vendestasjoner skal i nødvendig utstrekning gjerdes inn, slik at personer ikke utsettes for fare, for eksempel ved å skades av bevegelige deler.

§ 2-17 fjerde ledd sier at ved på- og avstigningsplasser skal det være et tilstrekkelig antall stoppinnetninger til bruk for publikum. For skitau og skitrekk 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

- Det er benyttet vår veileder for fareidentifisering, uten at man har gjort hele risikovurderingen.
- Det kunne ikke verifiseres om det benyttes anerkjent metode for risikovurderingen
- Det forelå ikke en kobling som sier at avvik skulle vær en del av grunnlaget for risikovurderingene
- Kunne ikke fremlegge risikovurdering da den ikke er gjennomført for skitrekket og skitauet
- Risikovurderingen er ikke revidert senere år
- Hadde tydelige topphendelser de jobber med risiko ut ifra
- Kartleggingen av farer var ikke tilpasset anlegget
- Medbringere ble slept langs trase – fare for kjørere som faller av var ikke risikovurdert
- Tiltakene var ikke beskrevet
- Rutine for å regelmessig revidere risikovurderinger og justere handlingsplaner var ikke dokumentert
- Handlingsplanen var ikke dokumentert

Virksomhetens uttalelse til varsel om vedtak

Vi har mottatt følgende uttalelse og tilbakemelding til varsel om vedtak den 24. mars 2026:

«Trondhjems Skiklub etterkommer vedtak om risikovurderinger og etabler et nytt system for risikovurderinger».

Vår vurdering

Under tilsynet ble det avdekket forhold som viser at virksomheten ikke har etablert eller gjennomført en tilstrekkelig og systematisk risikovurdering for taubaneanlegget. Selv om virksomheten har benyttet veiledningsmateriale for fareidentifisering, fremkom det at risikovurderingen ikke er fullført, ikke bygger på en anerkjent metode, og heller ikke er revidert senere år. Det forelå videre ingen sammenstilling som viser hvordan tidligere avvik eller driftsmessige erfaringer inngår som grunnlag i risikovurderingene. Dette innebærer at virksomheten mangler et helhetlig og dokumentert grunnlag for å identifisere, vurdere og håndtere farer slik § 2-14 krever.

Videre viste funnene at kartleggingen av farer ikke var tilpasset det aktuelle anlegget, og flere sentrale farer var ikke vurdert – blant annet risiko knyttet til medbringere som slepes langs trase, og faren for kjørere som faller av. Manglende beskrivelser av tiltak, manglende dokumentert handlingsplan og fravær av rutiner for å revidere risikovurderinger understøtter at virksomheten ikke har et systematisk arbeid med risikostyring i drift. Når det ikke foreligger en risikovurdering for både skitrekket og skitauet, og farer knyttet til brukernes på- og avstigning samt ferdsel langs traseen ikke er identifisert og vurdert, kan det ikke dokumenteres at anlegget er innrettet og driftet slik at brukerne kan ferdes uten fare. Dette er brudd på § 2-17.

Virksomheten har enkelte topphendelser identifisert, men uten en komplett og metodisk gjennomført risikovurdering utgjør disse ikke et tilstrekkelig grunnlag for styring av risikoen i

anlegget. Fraværet av en helhetlig og dokumentert prosess viser at virksomheten ikke har kontroll på risikoene knyttet til tekniske og driftsmessige forhold i anlegget.

På denne bakgrunn finner vi at manglende gjennomføring og revisjon av risikovurderinger etter anerkjent metode og manglende kartlegging og vurdering av farer som er nødvendige for sikker på- og avstigning og ferdsel i trase, samlet sett utgjør et avvik fra taubaneforskriftens § 2-14 og § 2-17.

3. Vedtak om sikker trasé og på- og avstigningsplass

Vi har fattet følgende vedtak:

Trondhjems Skiklub må utforme og vedlikeholde trasé og på- og avstigningsplasser innen 1. juni 2026.

Trondhjems Skiklub 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 innen 1. juni 2026.

Ny arrangementsplan må sendes inn innen 1. juni 2026.

Hva regelverket sier

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

- Heiskart og arrangementsplan manglet spesifikk informasjon om høyder, lengder og bredder i på- og avstigningsområdene.
- Avstanden mellom tau og bakke var ikke dokumentert.
- Tauet var montert slik at brukere enkelte steder måtte tvinge tauet ned eller holde det oppe under oppfarten.
- Faste medbringere berørte snødekket i traseen i nevneverdig grad.
- Spennkraft i drivstasjon og bardunering var ukjent og ikke beskrevet i dokumentasjonen.

- Deler av traseen var mørklagt (uten lys).
- Medbringere ble slept langs bakken deler av trasen
- Skal vurdere stramming, men ingen objektive kriteier å vurdere ut i fra
- Fikk ikke en bekreftelse på at manualen fra leverandøren var ikke benyttet for skitrekket og skitauet
- Mottok ikke noen dokumentasjon for instruksjoner og rutiner for skitrekket.

Virksomhetens uttalelse til varsel om vedtak

Vi har mottatt følgende uttalelse og tilbakemelding til varsel om vedtak den 24. mars 2026:

«Trondhjems Skiklub etterkommer vedtak om sikker trase og på- og avstigningsplass, men ønsker at SJT viser skjønn og tar til betraktning at anlegget ligger i et høyt vernet område hvor graving krever søknader og tillatelser som ikke er mulig å få godkjent innen 1. mai 2026. Etter tilsynet er det gjort flere umiddelbare tiltak for å kompensere så godt som det går an uten inngrep i terrenget, disse blir presentert i dokumentasjon som sendes inn innen 7. april 2026».

Vår vurdering

Skitauet ble bygget før 1. mai 2004, og dermed under det tidligere spesifikke regelverket som inneholdt tekniske krav til blant annet tauprofil, avstand mellom tau og bakke, medbringernes bevegelse og oppbygning av på- og avstigningsområder. Selv om dette regelverket ikke lenger gjelder, ligger de gamle kravene nå samlet i Statens jernbanetilsyns beste praksis-veileder, hvor de beskriver tekniske løsninger som normalt anses nødvendige for å oppnå sikkerhetsnivået i dagens funksjonskrav.

Etter disse tekniske prinsippene skal et skitau med ståltau og høy stramming ha en slepetrase som følger tauprofilen med mest mulig konstant avstand, slik at brukerne ikke må løfte eller presse tauet for å ta det i bruk. Videre fremgår det at faste medbringere ikke bør berøre snødekket. En av konsekvensene når medbringerne slepes langs bakken oppstår det spor/renner i traséen som medfører ustabilitet for passasjerene. Dersom virksomheten likevel velger å la medbringerne slepes langs bakken, forutsetter veilederen at dette må begrunnes med en teknisk vurdering som dokumenterer at risikoen fremdeles er ivaretatt. Under tilsynet ble det ikke fremlagt noen vurdering av dette.

Tilsynet avdekket flere forhold hvor dagens drift av skitauet avviker fra slike grunnleggende tekniske prinsipper. Avstanden mellom tau og bakke var ikke dokumentert, og tauet lå flere steder så lavt at brukerne måtte tvinge det opp. Dette viser at tauprofilen ikke er tilpasset traseen, noe som både gjør oppstart uforutsigbar og kan gi økt risiko for fall, fastheking eller tap av kontroll under slep. Videre berørte faste medbringere snødekket i betydelig grad uten at det forelå vurderinger av risiko for fastheking, opphopning av snø eller endrede stoppegenskaper. Spennkraft i drivstasjonen og bardunering var heller ikke dokumentert, selv om dette er avgjørende for jevn tauhøyde og stabil drift. I tillegg var deler av traseen mørklagt, noe som forringer brukernes mulighet til å se tau, medbringere og terreng. Vi presiserer at vi under dette tilsynet ikke fikk vurdert skitrekket, og vurderingen gjelder derfor kun skitauet.

Når flere av de sentrale tekniske forutsetningene som historisk har ligget til grunn for sikker drift av denne typen skitau ikke er ivaretatt, og når virksomheten ikke har dokumentert eller vurdert avvikene opp mot risiko, kan det ikke anses dokumentert at skitauet er innrettet slik at brukerne kan ferdes og stige av og på uten fare. Dette er krav som gjelder uavhengig av anleggets alder, og som følger direkte av taubaneforskriften § 2-17. De tekniske manglene, kombinert med

manglende dokumentasjon, gjør at virksomheten ikke kan vise at risikoforholdene er vurdert eller håndtert. På denne bakgrunn vurderer vi at skitauet slik det fremsto ved tilsynet ikke er innrettet på en måte som tilfredsstiller funksjonskravene i § 2-17, og at forholdene utgjør et avvik.

4. Vedtak om spesielle inspeksjoner for skitrekk

Vi har fattet følgende vedtak:

*Trondhjems Skiklub skal lage en plan for spesielle inspeksjoner som er i tråd med leverandørens anvisninger for skitrekk med anleggsnr. 215007 innen **1. juni 2026**.*

*Dersom dere ikke har en slik plan fra leverandøren, skal kravene i gjeldende harmonisert standard under taubanedirektivet, **NS-EN 1709:2019 kapittel 6.3.7**, følges.*

*Kopi av planen må sendes inn innen **1. juni 2026**.*

Hva regelverket sier

For taubaner for persontransport som ikke er i samsvar med forordning (EU) 2016/424, skal relevante komponenter og konstruksjonsdeler som utsettes for utmattingsbelastning eller utmattingspenninger, prøves gjennom ikke-destruktive prøvinger i henhold til anerkjente standarder. Utvelgelsen av hvilke komponenter og konstruksjonsdeler som skal prøves, skal skje på bakgrunn av virksomhetens vurdering av hvilke av disse som er mest utsatt for utmatting. Dette følger av taubaneforskriften § 3-13.

Følgende intervaller gjelder (med unntak av for klemmer):

- a. Første spesielle inspeksjon. Senest innen 22 500 driftstimer eller 15 år etter første idriftsettelse
- b. Andre spesielle inspeksjon. Senest innen 15 000 driftstimer eller 10 år etter første spesielle inspeksjon
- c. Tredje og etterfølgende spesielle inspeksjoner: Senest innen 7500 driftstimer eller fem år etter forrige spesielle inspeksjon.

Kontroll og prøving av klemmer skal skje etter en plan utarbeidet av leverandøren.

Spesielle inspeksjoner av bærende konstruksjoner skal utføres hvert 15. år eller senest innen 30 000 driftstimer.

Hva vi fant under tilsynet

I vårt varsel om stedlig tilsyn sendt 15. januar 2026 påla vi dere å sende oss dokumentasjon. Det var en punktliste på 11 punkter som vi ba om å få oversendt i forkant slik at vi kunne best mulig være forberedt før tilsynet. Det ble ikke oversendt noen dokumentasjon. Selv om vi ikke fikk noe i forkant i tilsynet ble hele sikkerhetsstyringssystemet etterspurt på stedlig befaringsden 12. februar. Vi vedtok øyeblikkelig stans på grunn av manglende sikkerhet den 13. mars 2026, på bakgrunn av at under intervju ble det klart at driftsleder ikke lengre har ansvaret for skitrekket. I praksis betyr dette at skitrekket står uten driftsleder.

Videre er oppsummeringen av funnene:

- Fikk ikke en bekreftelse på at manualen fra leverandøren var benyttet for skitrekket og skitauet
- Mottok ikke noen dokumentasjon for instruksjoner og rutiner for skitrekket.

- Skitrekket var ikke med i sikkerhetsstyringssystemet. Fikk presentert informasjon om at det var to forskjellige avdelinger som drev skitrekk og skitau uavhengig av hverandre
- Kunne ikke dokumentere at risikovurdering er gjennomført for skitrekket, og skitauet
- Sikkerhetsstyringssystemet mangler alle elementer for at det skal fungere som et system som styrer virksomheten for å drive sikkert.
- Virksomheten kunne ikke fremlegge et system for å sikre og dokumentere at kravene er oppfylt
- Sikkerhetsstyringssystemet bar preg av at det ikke tilpasset arten og omfanget til virksomheten, herunder drift av skitrekk og skitau

Virksomhetens uttalelse til varsel om vedtak

Vi har mottatt følgende uttalelse og tilbakemelding til varsel om vedtak den 24. mars 2026:

«Trondhjems Skiklub etterkommer vedtaket, men sliter med å finne plan etter leverandørens anvisninger ettersom leverandøren ikke eksisterer lengre. Det er sendt forespørsel til Skiheisservice som leverer lik type heis, vi ønsker å bruke denne planen, men med noen tilpasninger til stedet».

Vår vurdering

Kravene og veiledningen til spesielle inspeksjoner etter taubaneforskriften § 3-13 sier at virksomheten må ha oversikt over hvilke deler av anlegget som kan bli svekket av utmatting, skal bruke leverandørens manual som grunnlag, gjennomføre risikovurderinger og planlegge ikke-destruktive prøver etter anerkjente standarder. For å få til dette trenger virksomheten et fungerende sikkerhetsstyringssystem som er tilpasset drift av skitrekk og skitau.

I varselet ba vi om dokumentasjon som kunne vise hvordan dere oppfyller disse kravene. Under tilsynet kunne dere ikke vise at leverandørens manual benyttes, og det forelå verken instruksjer, rutiner eller risikovurderinger for skitrekket og skitauet. Skitrekket var ikke en del av sikkerhetsstyringssystemet, og driften var delt mellom to avdelinger uten et felles system.

Sikkerhetsstyringssystemet manglet de nødvendige elementene som skulle ha sørget for oversikt over anlegget, vurdering av hvilke deler som er utsatt for utmattingsbelastning, og planlegging av spesielle inspeksjoner. Samlet viser dette at dere ikke har det grunnlaget som trengs for å identifisere og følge opp komponenter som kan utvikle skjulte svekkelser, slik veiledningen understreker er helt sentralt. Det er ikke kommet inn nye momenter i deres uttalelse fra 24. mars 2026 som forandrer vårt varslede vedtak.

På denne bakgrunn vurderer vi at virksomheten ikke har lagt til rette for å identifisere og følge opp utmattingsutsatte komponenter slik § 3-13 krever. Slik dokumentasjonen til anlegget fremsto ved tilsynet, tilfredsstillende det ikke funksjonskravene, og forholdene utgjør et avvik.

Andre forhold og veiledning

Vi har ikke notert andre forhold som vi anser som relevant å rapportere i forbindelse med dette tilsynet.

Vi viser til våre veiledere om beste praksis for skitau som dere finner på følgende lenke:

<https://sjt.no/taubane/sikker-drift-av-taubane/slik-forebygger-dere-at-noe-gar-galt/beste-praksis-veiledere/beste-praksis-for-skitau/#faqsporsmal-248>

Veileder om fareidentifisering for stolheis, skitrekk og skitau:

<https://sjt.no/taubane/sikker-drift-av-taubane/slik-forebygger-dere-at-noe-gar-galt/veileder-om-fareidentifisering-for-stolheis-skitrekk-og-skitau/>

Klagefrist

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

Rapportdato:

20.04.2026

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