

Vassfjellet Vinterpark AS
Vassfjellvegen 301
7540 KLÆBU

Att.:

Saksbehandler: Ingunn Diex Rognes, 22995931
Vår ref.: 24/197-8
Deres ref.:
Dato: 25.04.2024

Tilsynsrapport med vedtak om pålegg

Om tilsynet

Statens jernbanetilsyn (SJT) utførte et tilsyn av Vassfjellet Vinterpark AS. Tema for tilsynet var å undersøke om Vassfjellet Vinterpark AS oppfyller de krav til redningsberedskap og sikker drift som er gitt i forskrift om taubaner.

Tilsynet ble varslet den 6. februar 2024, og gjennomført den 27. februar. Vi hadde avslutningsmøte på Teams den 5. mars, hvor virksomheten oppsummerte hvilke strakstiltak som var satt i verk etter tilsynet. Listen over tilsynsfunn ble endret i tråd med dette under sluttmøtet.

Vårt tilsynslag bestod av Ingunn Diex Rognes (tilsynsleder), Jan Bøen (medrevisor) og André Michael Kup (medrevisor). I tillegg stilte Thomas Berg og Gry Kvarme-Joakimsen som observatører fra SJT. Til stede fra virksomheten under tilsynet var Marius Dullerud (driftsleder), Per-Eyvind Tellungen (teknisk leder), Sondre Løvold (stedfortredende driftsleder) og Stian Henriksen (daglig leder).

Tilsynet gjelder hele anlegget og sikkerhetsstyringssystemet til virksomheten, med ekstra fokus på Midt-Ekspresen stolheis med anleggsnummer 60056 og redningsberedskap fra denne heisen.

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.

Etter tilsynet sitter SJT igjen med inntrykket av at virksomheten har gjort store grep i nyere tid for å gjøre styringssystemet sitt enklere tilgjengelig for de ansatte. Mobarø som program for kontroll- og vedlikeholdsstyringen virker godt implementert og aktivt tatt i bruk i den daglige driften. Virksomheten har de fleste rutiner på plass, som er en forutsetning for sikker drift.

Virksomheten har en beredskapsplan som omtaler den faktiske gjennomføringen av en redningsaksjon fra stolheisen. Dagens beredskap med 4 lag og enkelte av lagene i hjemmeberedskap fremstår som knapt med den trafikken anlegget opplever. En fullverdig beredskapsplan bør samle all informasjon relevant for en redningsaksjon, fra opplæring og øvelser, gjennomføring av en redningsaksjon og evalueringer i etterkant. Her ser vi at planverket med fordel kan inneholde mer informasjon enn i dag

Etter sluttmøtet har vi mottatt en oversikt over ytterligere tiltak virksomheten har satt i gang som følge av funn under tilsynet. Disse innspillene har vi tatt høyde for når denne rapporten ble skrevet.

Vi har ikke mottatt kommentarer til utkastet til tilsynsrapport.

Tilsynsrapporten inneholder 3 vedtak.

Vedtak

1. Vedtak om beredskapsplanen

Vi har fattet følgende vedtak:

Vassfjellet Vinterpark AS må oppdatere beredskapsplanen sin til å omtale minst følgende punkter:

- Metode for redning, inkludert hvordan selektiv redning og kameratredning skal gjennomføres
- Hvordan dere skal sikre at det gjøres en vurdering av om selektiv redning skal gjennomføres og hvem som kan beslutte at slik redning skal gjøres
- Hvordan dere gjør opplæring i redning internt og hvordan gjennomført opplæring dokumenteres
- Hvordan varsling av en redningsaksjon skal skje, inkludert til de som er i beredskap. Hvilke krav til tilgjengelighet og responstid dere stiller til ansatte som har beredskapsvakt for redning og som ikke befinner seg i anlegget

Dokumentasjon som viser endringene dere gjør må sendes til oss **innen 15. juni 2024**.

Hva regelverket sier

Forskrift om taubaner § 2-13 tredje ledd bokstav f stiller krav om at en virksomhet skal ha en beredskapsplan for nødsituasjoner. Etter første ledd skal sikkerhetsstyringssystemet og innholdet i det være tilpasset virksomhetens art. Dette gjelder derfor også for beredskapsplanen, som skal være omfattende nok til at de dekker behovet den enkelte virksomhet har ut fra forutsetningene som finnes på stedet. Beredskapsplanen skal inneholde all den informasjonen som trengs for at beredskapen skal fungere som tiltenkt.

Paragraf 2-15 stiller opp krav til hva denne planen skal inneholde. Oppramsingen i første ledd er minimumskrav for hva planen minst skal omtale. I andre ledd følger tilleggskrav for svevebaner. Beredskapsplanen skal minst inneholde en detaljert redningsplan og rutiner for å planlegge, gjennomføre og evaluere redningsøvelser, og en oversikt over redningsutstyret og hvor det er

plassert. Lister og oversikter skal være oppdaterte og gjenspeile den faktiske redningskapasiteten i virksomheten.

Etter § 3-6 skal redningstjenesten etableres slik at redning kan skje på en måte som gjør at brukernes liv og helse ikke utsettes for uakseptabel fare. Beredskapsplanen til virksomheten må derfor utarbeides og tilpasses behovene og forutsetningene i den enkelte heisen.

Hva vi fant under tilsynet

- Redningsplanen omfatter ikke metode for redning. Har Immoos sin brukerveiledning men den er ikke del av planen. Omtaler ikke kameratredning, selektiv redning eller opplæring.
- Har ikke rutine for vurdering av selektiv redning.
- Har lært opp ansatte til å drive opplæring av andre ansatte i redning.
- Har 4 ansatte som er satt opp på den daglige redningslista til å klatre på tauet. Disse er ikke nødvendigvis på jobb i anlegget, men er i beredskap. Vi fikk ikke se noen rutiner eller beskrivelse av hva virksomheten legger i at noen er i beredskap, eller hvor fort de forventes å være på plass. 2-3 klatrere er alltid i anlegget.
- Har ikke automatisk varsling av de som er i beredskap, men som ikke på jobb. De må ringes opp, som gir en ekstra oppgave under en redningsaksjon. I redningsplanen står det at varsling skjer over sambandsradio, men det gjelder bare de som er på jobb i anlegget.

Vår vurdering

Regelverket sier at dere skal ha en oppdatert redningsplan for stolheisen som dekker minst de temaene som forskriften stiller opp. Den detaljerte redningsplanen skal omtale alle deler av beredskapen i svevebanen, fra opplæring til evaluering av gjennomførte øvelser og all nødvendig informasjon om gjennomføringen av en redningsaksjon. Under tilsynet fant vi at det er mangler i beredskapsplanen når det gjelder beskrivelse av metode, varslingsrutiner og beskrivelse og dokumentasjon av gjennomført opplæring.

Beredskapsplanen deres mangler en metodebeskrivelse for hvordan redningen skal foregå, dvs. en forklaring med tekst og bilder av hvordan utstyret brukes og trinnene som gjennomgås fra en redningsmann går opp på tauet og frem til alle er nede på bakken. Dette er grunnlaget for det dere skal trene på og vil gjøre at alle forstår og utfører redning likt. Beskrivelsen vil også være utgangspunktet når dere driver opplæring.

Beredskapsplanen mangler omtale av hvordan kameratredning skal foregå, men dere har øvd på dette. Det må finnes både utstyr nok til å gjennomføre kameratredning og folk nok til at en ekstra person kan gå ut på tauet dersom redningsmann trenger hjelp. Kameratredning er en del av beredskapen, og må omtales i redningsplanen slik at alle i virksomheten er kjent med hva det er og hvordan dere gjør det hos dere.

Beredskapsplanen bør omtale hvordan dere gjennomfører en vurdering av passasjerene i den innledende fasen av en redningsaksjon. Kravet i § 3-6 er at brukernes liv og helse ikke skal utsettes for uakseptabel fare. Lettkledde folk og små barn bør vurderes reddet ned først. Det kan gjøre at redningslagene fordeler mastene annerledes seg imellom dersom det er behov for å redde ned enkeltpersoner raskt. En beskrivelse av hvordan dere gjør denne vurderingen og hvem som beslutter eventuelle tiltak må være del av planen.

Planen må omtale hvordan dere gjennomfører opplæring og hvordan det skal dokumenteres hvem som har fått hvilken opplæring. Det bør i tillegg finnes en ready-to-go-plan som henger synlig flere steder i anlegget, og som er den planen man kan forholde seg til under selve redningen.

Samlet sett er manglende vi fant et avvik fra taubaneforskriften § 2-15 jf. § 2-13.

2. Vedtak om bemanning av redningsberedskap

Vi har fattet følgende vedtak:

Vassfjellet Vinterpark AS må dokumentere hvordan dere sikrer at stolheisen alltid driftes på en måte som gjør at redning kan gjennomføres innen tidskravet.

Dokumentasjonen må sendes til oss **innen 15. juni 2024**.

Hva regelverket sier

Forskrift om taubaner § 3-4 siste ledd stiller krav om at svevebaner skal ha tilgjengelig nødvendige mannskaper i tilfelle det oppstår behov for evakuering. Paragraf 3-10 om driftskontroll krever at virksomheten skal ha redningspersonell tilgjengelig før taubanen åpnes.

I § 3-6 er det beskrevet at redning skal skje på en trygg måte uten aktiv medvirkning av passasjerene. Redningsutstyr skal være tilgjengelig til enhver tid og redningstjenesten må være organisert på en slik måte at brukernes liv og helse ikke utsettes for uakseptabel fare. Redning skal gjennomføres innen maksimalt to timer fra heisen stopper.

Beredskapen for den enkelte heis må derfor utformes på en måte som gjør at kravet om redningstid kan overholdes. I perioder med lav bemanning må driften av heisen tilpasses slik at kravet om redningstid kan fortsatt kan overholdes.

Hva vi fant under tilsynet

- Har 4 ansatte som er satt opp på den daglige redningslista til å klatre på tauet. Disse er ikke nødvendigvis på jobb i anlegget, men er i beredskap. Vi fikk ikke se noen rutiner eller beskrivelse av hva virksomheten legger i at noen er i beredskap, eller hvor fort de forventes å være på plass. 2-3 klatrere er alltid i anlegget.
- Har 4 redningslag. Det utgjør 7-8 stoler per lag ved normal drift. Vurderer å sette opp et lag til.
- Har bare utstyr til 4 lag, ikke utstyr til backup dersom de trenger det.
- Har øvd på kameratredning, men har ikke utstyr til å gjennomføre redning av redningsmann.
- Redningsplanen omtaler ikke metode for redning. Har Immoos sin brukerveiledning, men den er ikke del av planen. Omtaler ikke kameratredning, selektiv redning eller opplæring.
- Laget består av en person, som er den som klatrer. Skipatrolje utgjør bakkemannskap
- Har 7 personer opplært til å klatre på tauet. 3 til er under opplæring
- Heisfører må selv følge med på vindmåler. Har rutine for test av nøddrift, puljekjøring ved sterk vind eller lav temperatur. Finnes i Mobarø.

Vår vurdering

Regelverket sier at redningspersonell skal være tilgjengelig i det taubanen åpner hver dag. Bemanningsbehovet skal avklares i beredskapsplanen og vaktlister må utformes slik at det alltid er nok folk på jobb til å dekke behovet i beredskapsplanen. Dersom man mot formodning ikke er nok folk til stede, må heisen driftes på en måte som gjør at redning likevel kan gjennomføres innen tidskravet, for eksempel ved å laste heisen i puljer slik at hvert redningslag blir ansvarlig for færre stoler eller at man kan evakuere med færre lag enn opprinnelig planlagt.

Dere har basert redningsplanen deres på at 4 lag er tilstrekkelig for å overholde maksimumstiden på redning som er 2 timer. Planen omtaler ikke kameratredning, og dere har heller ikke utstyr tilgjengelig til å kunne gjennomføre kameratredning dersom det blir behov for det. Med 4 lag har hvert lag ansvar for i snitt 7-8 stoler. Det er i det øvre sjiktet av hva det er mulig å rekke å redde ned fra innen 2 timer. Det betyr at redningsaksjonen må gå helt uten uforutsette situasjoner for at tidskravet skal kunne overholdes. Ved dårlig vær, sterk vind eller lave temperaturer kan man i praksis mye kortere tid enn 2 timer på å redde ned alle passasjerene, før det vil gå utover liv og helse. Dere har rutiner for puljekjøring ved sterk vind og lav temperatur, som avbøter noe.

Vi mener at det ikke er sannsynliggjort at det alltid er mulig å gjennomføre en redningsaksjon innen tidskravet med den bemanningen dere har i dag.

At dere ikke har tilstrekkelig redningspersonell satt opp i beredskapsplanen er derfor et avvik fra taubaneforskriften § 3-4 jf. § 3-10.

3. Vedtak om å sikre at rapporteringspliktige hendelser rapporteres til SJT

Vi varsler følgende vedtak:

Vassfjellet Vinterpark AS må oppdatere sine rutiner for å sikre at alle rapporteringspliktige hendelser blir rapportert inn til SJT.

Dokumentasjon på hvordan dere sikrer at rapporteringen blir gjort **sendes SJT innen 15. juni 2024**.

Hva regelverket sier

Taubaneloven § 10 pålegger taubanevirksomheten en rapporteringsplikt for taubaneulykker, taubanehendelser og alvorlige taubanehendelser til Statens jernbanetilsyn. Ulykker og alvorlige hendelser skal rapporteres snarest og senest innen 72 timer. Taubanehendelser skal rapporteres innen 8 dager. Dette følger også av taubaneforskriften § 2-9.

Statens jernbanetilsyn har taushetsplikt for innrapporterte hendelser etter taubaneloven § 11.

Definisjoner av kategoriene av hendelser finnes i taubaneforskriften § 1-3 bokstav e til g:

- e. Taubaneulykke: en uønsket eller plutselig hendelse eller en bestemt rekke slike hendelser som har skadelige følger som fører til død eller alvorlig personskade, betydelige materielle skader på eiendom eller på miljø, og alle andre lignende ulykker
- f. Alvorlig taubanehendelse: en uønsket hendelse som under litt andre omstendigheter kunne ha ført til en taubaneulykke

- g. Taubanehendelse: enhver annen hendelse enn en ulykke, som har sammenheng med driften og som innvirker på driftssikkerheten

Virksomhetens sikkerhetsstyringssystem skal omtale systemet for avvikshåndtering, inkludert ekstern rapportering til Statens jernbanetilsyn og Statens Havarikommisjon, jf. § 2-13 tredje ledd bokstav b.

Hva vi fant under tilsynet

Har rapportert inn hendelser, men har lagt lista for høyt for hva som skal rapporteres inn.

Vår vurdering

Virksomheten har et fungerende system for intern avviksrapportering. SJT har også mottatt rapporter på alvorlige hendelser som har oppstått under driften, som viser at virksomheten er kjent med hvordan uønskede hendelser skal rapporteres inn til SJT.

Vi ser av de hendelsene som er rapportert inn at vi bare har mottatt alvorlige hendelser. Av det interne avvikssystemet så vi at det var registrert flere hendelser som faller inn under definisjonen av taubanehendelse i regelverket, og derfor skulle vært rapportert inn til SJT.

Etter taubaneforskriften § 2-13 tredje ledd bokstav b skal sikkerhetsstyringssystemet omtale hvordan virksomheten registrerer og følger opp avvik som oppstår i driften. Manglende rapportering av uønskede hendelser til SJT tyder på manglende beskrivelser i styringssystemet av hvilke hendelser som er rapporteringspliktige. Slike beskrivelser skal være et verktøy som hjelper virksomheten med å gjøre rapporteringen, og bør inneholde informasjon om hvem som har ansvar for å gjøre rapporteringen, en omtale av hvilke hendelser som er rapporteringspliktige og hvordan rapporteringen skal gjøres.

At rapporteringspliktige hendelser ikke blir rapportert inn til SJT er derfor et avvik fra taubaneforskriften § 2-9.

Andre forhold

Under tilsynet ble det oppdaget feil på jordfeilovervåkingen på den nylig ombygde Freidigheisen. Vi har fått tilbakemelding fra virksomheten etter sluttmøtet at dette blir rettet så snart snøen er borte. Under tilsynet ble det oppdaget at det manglet opptrekkskontroll på mast 1 på retursiden på to heiser. Vi har fått tilbakemelding fra virksomheten om at opptrekkskontrollstenger er bestilt fra Doppelmayer og vil bli montert. Vi fatter derfor ikke vedtak om dette nå, men det kan følges opp i et senere tilsyn.

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.

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. Oversiktlig og enkel redningsplan med oppsett av dagens redningslag fordelt på mastespenn, og oppmøteplass for alle.
- 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.
- Det må øves på forskjellige typer stolheiser hvis man har flere heiser i virksomheten. Også i 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. Det kan bli vanskelige lydforhold for bobleheiser og i vind.
- 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 også tidlig i sesongen og etter påske.
- Skal vi tilby returtransport? Medfører ofte lang redningstid. Må inngå i redningsplanen. Bør som utgangspunkt unngås.
- 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 sit-ski passasjerer. Relevant i alle stolheiser, og må øves på spesielt.
- Hvordan håndtere engstlige passasjerer?
- Er det behov for tilpasninger i infrastrukturen for å gjøre entring til bæretrekktauet lettere? For eksempel utforming av arbeidsplattformer.
- Redning rett ved rullebatteri kan by på spesielle utfordringer.
- Brukte alle redningslag samme redningststyr? Fordeler eller utfordringer med dette? Se mot behov for øving, skal alle kunne bruke alt utstyr?
- Valg av redningststyr. Hva har vi? Bør vi vurdere noe annet? Hovedtypene er Immoos og Petzlpakke. Immoos krever mindre mannskap og oppleves raskere og tryggere.
- Sikringsmåte av tau til redningsmann, metodebeskrivelse.
- Sikring av passasjerer i stolene ved nedfiring. Hvordan sikrer vi at ingen faller ut mens noen fires ned?
- Har vi ulltepper eller annet utstyr som backup? Hvordan skal vi såfall få dette opp i stolene?
- Antall lag sett mot antall stoler og passasjerer. Hvordan gikk øvelsen? Hvordan ble tiden brukt? Frem til redningsmann var klar på tauet, frem til alle var redde 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 mange alvorlige ulykker i taubaner under øving.
- Har vi en katastrofeplan og fungerer den som tiltenkt?
- 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 2 timer. Ved vind og lav temperatur har man i praksis mye kortere tid enn 2 timer.
- Har vi rutiner for redusert drift? Puljevis pålasting ved redusert redningsberedskap og ved dårlig vær. For eksempel fyller fire stoler, la seks stoler gå tomme. Ikke annenhver stol!
- 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.

Se gjerne våre veiledere om uønskede hendelser:

<https://www.sjt.no/taubane/veiledning-taubane/veileder-om-uonskede-hendelser>

Skjemaet som skal brukes ved innrapportering av hendelser til SJT finner dere her:

https://skjema.sjt.no/skjema/SJT181/skjema/SJT181/Rapportere_unket_hendelse_taubane

Klagefrist

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

Rapportdato:

25.04.2024

Geir-Rune Samstad
senioringeniør - revisjonsleder, tilsyn

Ingunn Diex Rognes
tilsynsleder

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-2022-06-17-63 01.07.2022

³ Lov om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd (offentleglova) LOV-2021-06-18-124 01.07.2021