

Voss Resort Fjellheisar AS
Evangervegen 3
5710 SKULESTADMO

Att.:

Saksbehandler: Ingunn Diex Rognes, 22995931
Vår ref.: 25/434-11
Deres ref.:
Dato: 27.05.2025

Tilsynsrapport og avslutning av tilsyn

Om tilsynet

Statens jernbanetilsyn (SJT) utførte et tilsyn av Voss Resort fjellheisar AS. Tilsynet ble gjennomført som et stedlig tilsyn. Åpningsmøte ble avholdt 31. mars 2025, intervjuer i perioden 31. mars til 1. april og sluttmøtet ble avholdt 1. april.

Vårt revisjonslag bestod av Ingunn Diex Rognes (tilsynsleder), Jan Bøen (medrevisor), Marie Solberg (medrevisor) og Ronny Angel Løvstad (medrevisor).

Fra virksomheten deltok Anna Bryn (daglig leder), Malvin Olde (driftsleder), Sven Ove Bøe (driftsleder Voss Gondol) og Øyvinn Solstad (driftsleder og skipatrulje).

Tema for tilsynet var

- Risikovurderinger av driften av anlegget
- Kompetansekrav og opplæring av driftspersonell
- Instruks for driftspersonell
- Kontroll og vedlikehold av anleggene
- Hendelsesrapportering og varsling
- Beredskap for skiheiser, inklusiv redningsberedskap fra stolheis og gondol
- Sikkerhet i stolheis, særlig for barn og unge med referanse til Statens havarikommisjon sine rapporter for hendelsene i Trysil og Hemsedal

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. Det ble gjennomført stedlig befarings av Voss Gondol, Tråstølekspressen og Bavallsekspressen. Det var ikke drift i alle heiser under tilsynet, delvis pga lite snø og delvis pga få gjester i anlegget denne dagen.

Tilsynet omfattet alle taubanene som har driftstillatelse under virksomheten Voss Resort

Fjellheisar AS. Denne virksomheten drifter også to taubaner som har tillatelse under Voss Herad, og ett skitrekk som har driftstillatelse under virksomheten Tråstølen ski AS. Ettersom driften følger samme sikkerhetsstyringssystem for alle disse virksomhetene, behandles alt under ett. En kopi av denne rapporten blir sendt til Voss Herad og Tråstølen ski AS, til orientering.

Det generelle inntrykket vi sitter igjen med etter gjennomført tilsyn, er at taubaner driftet av Voss Resort Fjellheisar AS er underlagt en systematisk sikkerhetsstyring med gode rutiner som i all hovedsak følges i den daglige driften. Den tekniske tilstanden på de befarte taubanene er god, og alle som ble intervjuet svarte tydelig og godt for seg. Vi har inntrykk av at sikkerhetsstyringen er innarbeidet i hele virksomheten og godt kjent av de ansatte. De varslede vedtakene retter seg mot områder dere allerede har omtalt, men som kan forbedres ytterligere.

Vi har mottatt dokumentasjon på endringer som er gjennomført hos dere i etterkant av tilsynet, men før denne rapporten ble ferdigstilt.

Tilsynsrapport inneholder ingen vedtak.

Tilsynsfunn

1. Rutine for risikovurderinger

Hva regelverket sier

Taubaneforskriften § 2-13 tredje ledd bokstav c sier at sikkerhetsstyringssystemet skal inneholde en beskrivelse av hvordan jevnlig risikovurderinger og de tilhørende handlingsplanene skal gjennomføres. Etter § 2-14 er det et krav at risikovurderinger gjennomføres i tråd med anerkjente metoder, og at avvik skal være en del av grunnlaget for risikovurderingene.

Hva vi fant under tilsynet

- Det mangler en rutine som beskriver hvordan risikovurderinger skal gjennomføres, hvor ofte, hvem som skal være med og hvilken metode som skal benyttes.
- De har hatt hendelser som tilsier at sannsynligheten i risikovurderingen ikke er riktig.
- Det mangler en rutine for å følge opp at innførte tiltak har ønsket effekt.
- Under "tiltak som skal redusere risikoen" er det referert til rutiner for drift. Det er ikke beskrevet hva tiltaket består i.

Vår vurdering

Regelverket krever at dere må ha beskrivelser for hvordan risikovurderinger skal gjennomføres og dere må sikre at det gjøres en regelmessig gjennomgang av risikovurderingene. Når første risikovurdering gjennomføres må dere velge en anerkjent metode, og sikre at alle relevante farer for deres anlegg er omtalt.

Når dere gjør jevnlig gjennomganger av risikovurderingen for å sørge for at den er oppdatert og omfatter alle relevante farer, skal hendelser og avvik som har oppstått i driften være del av grunnlaget i risikovurderingene. Relevante hendelser fra bransjen og andre taubaner kan være

med i grunnlaget for å gi dere et enda bedre bilde av farer som kan oppstå, og hvor sannsynlig det er at slike hendelser skjer hos dere. Der det identifiseres høy risiko må det settes inn tiltak for å redusere risikoen hvis mulig.

Funnene våre viste at det manglet en beskrivelse av prosessen for hvordan dere jobber med jevnlig oppdateringer som sikrer at det brukes en anerkjent metode for gjennomgangen. Dere har benyttet avvik når dere har gjort risikovurderinger, men noen steder gjenspeiler ikke sannsynlighetsklassifiseringen i risikovurderingen hvor mange ganger hendelsen har oppstått hos dere.

Under tilsynet fant vi at dere hadde en omfattende risikovurdering på plass, og flere tiltak satt i verk. Etter tilsynet har vi mottatt en oppdatert risikovurdering som dere gjennomførte i april. Her har dere lagt inn en beskrivelse av metoden dere benytter og hvem som skal være med. Dere har en oversikt over iverksatte tiltak i risikovurderingen. De tiltakene som er satt inn må følges opp i handlingsplaner, slik at dere har en fast rutine for å følge opp om tiltakene har hatt den ønskede effekten og dermed faktisk bidratt til den risikoreduksjonen dere har anslått. Omtalen av hvordan dere følger opp tiltakene kan være del av den innledende metodebeskrivelsen i risikovurderingen, og skal hjelpe dere med å gjennomføre arbeidet med å lage og følge opp handlingsplaner.

Etter utkastet til rapport ble oversendt virksomheten har vi gått igjennom oppdatert risikovurdering på nytt. Vi konkluderer med at risikovurderingen og rutinen oppfyller kravene i regelverket. Vi vil likevel minne om viktigheten av gode beskrivelser for hvordan arbeidet med risikovurderingen skal skje, slik at det ikke blir for avhengig av enkeltpersoners kunnskap.

Vi fatter derfor ingen vedtak i denne tilsynsrapporten, og tilsynet anses med dette som lukket.

Andre forhold

Under tilsynet ble det gjort flere funn som er svart ut av virksomheten før denne rapporten ble skrevet. Disse vil vi ikke følge opp videre nå, men det kan bli tema på 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. Disse skal være til inspirasjon i arbeidet med gode rutiner for beredskap og redning, og er ikke pålegg dere må utføre nå.

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 avslutte 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 roper 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 redningutstyr? 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? 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 fylle 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.

Vi har holdt et webinar om å bruke avvik i risikovurderinger. Det kan du se

her: <https://www.sjt.no/taubane/sikker-drift/nyheter-taubane/opptak-av-nettseminar-om-a-bruke-avvik-i-risikovurderinger/>

Våre fareveiledere og beste praksis for skitrekk og stolheis må gjerne benyttes i

risikovurderingsarbeidet deres: <https://www.sjt.no/taubane/slik-forebygger-dere-at-noe-gar-galt/>

Meld dere gjerne på vårt nyhetsbrev for taubaner: <https://pub.dialogapi.no/s/72c91d0d-38f8-4bdd-a7cb-2ce9b90d51c0>

Klagefrist

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

Rapportdato:

27.05.2025

Øystein Ravik
avdelingsdirektør

Ingunn Diex Rognes
Seniorrådgiver

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