

ÅL SKISENTER AS
Veslestølvegen 18
3570ÅL ÅL

Att.:

Saksbehandler: Trond Østerås,
Vår ref.: 25/704-74
Deres ref.: Ref.:1668724- Skjemanr.:800148
Dato: 13.02.2026

Tilsynsrapport med vedtak

Om tilsynene

Statens jernbanetilsyn (SJT) gjennomførte et uanmeldt stedlig tilsyn hos Ål Skisenter AS 13. mars 2025, og et meldt stedlig tilsyn i forbindelse med drift av et skitrekk for sykkeltransport den 28. juni 2025 (begge med vår ref: 25/704). Dette er en samlet tilsynsrapport for begge de gjennomførte tilsynene.

Vårt revisjonslag 13. mars 2025 bestod av Trond Østerås (tilsynsleder), Bjørnar Monsø (medrevisor), André Michael Kup (fagrevisor), og Øystein Ravik (avdelingsdirektør tilsyn). Fra virksomheten deltok Knut Einar Haug (daglig leder og driftsleder).

Vårt revisjonslag den 28. juni 2025 bestod av Trond Østerås (tilsynsleder) og André Michael Kup (fagrevisor). Fra virksomheten deltok Knut Einar Haug og Tor Olav Tveito (styreleder).

Om tilsynet 13. mars 2025

Bakgrunnen for det uanmeldte tilsynet var at SJT mottok alvorlige bekymringsmeldinger om Ål Skisenter AS. Tema for tilsynet var å vurdere både virksomhetens sikkerhetsstyring og teknisk tilstand på skitrekke.

Tilsynet er basert på stikkprøver av sikkerhetsstyringen og teknisk tilstand i tre av skitrekke. Stikkprøver av teknisk tilstand ble gjennomført ved befarings i skitrekke 2.06.033 (Votnedalen I / Parallellen), 2.06.049 (Votnedalen III / Langeisen) og 2.06.077 (Votnedalen V / Familieheisen), som var i drift den 13. mars 2025. Vi gjennomførte ikke befarings på 2.06.086 (Fjellheisen) og 2.06.098 (Slåttaheisen) siden disse ikke var i drift. Da tilsynet var basert på stikkprøver kan det eksistere mangler som ikke er blitt avdekket under tilsynet.

Tilsynet fant mange alvorlige sikkerhetskritiske feil som virksomheten selv til dels allerede var klar over at eksisterte. Vi vurderte funnene til å være så alvorlige at vi vedtok øyeblikkelig stans av de tre skitrekke som var i drift (saksnummer 25/704-3). Vi mente at driften var en fare for

passasjerenes liv og helse. Dere korrigerer flere av våre tekniske funn relativt raskt etter tilsynet. Med bakgrunn i at vi mente at disse tiltakene ikke håndterte årsakene til at situasjonen hadde fått utvikle seg til det vi så under tilsynet 13. mars 2025, og at funnene avdekte svært alvorlige og omfattende mangler i sikkerhetsstyring og sikkerhetskultur i virksomheten, varslet vi tilbakekall av driftstillatelsene på skitrekkene som var i drift 13. mars 2025 (saksnummer 25/704-23), med frist til 1. september 2025 for Ål skisenter AS til å uttale seg om varslene.

Om tilsynet 28. juni 2025

I juni 2025 fikk SJT informasjon om at Ål Skisenter AS planla sommerdrift med sykkeltransport på 2.06.098 (Slåttaheisen), et av skitrekkene som ikke hadde fått stansvedtak etter vårt tilsyn 13. mars 2025. Virksomheten planla drift til tross for vår påpeking av alvorlige og store mangler i virksomhetens sikkerhetsstyringssystem og -kultur som vi påpekte i vårt varsel om tilbakekall av driftstillatelser (saksnummer 25/704-23). Med bakgrunn i tilsynsfunnene knyttet til manglende sikkerhetsstyring og sikkerhetskultur, samt manglende teknisk sikkerhet i de tre skitrekkene vi tok stikkprøver av, var vi bekymret for sikkerheten til publikum ved sommerdrift i skitrekket.

Vi hadde ikke på det tidspunktet mottatt dokumentasjon som viste at Ål Skisenter AS hadde systemer for sikkerhetsstyring på plass, eller hadde jobbet med sikkerhetskulturen i virksomheten. Vi påla derfor Ål Skisenter AS den 19. juni 2025 å dokumentere teknisk tilstand på 2.06.098, risikovurdere den planlagte aktiviteten, legge fram instruks for sikker drift, kontroller og vedlikehold for anlegget, kompetanse- og opplæringskrav, bemanningsbehov og beredskapsplan (saksnummer 25/704-40). Frist for fremlegging av dokumentasjonen ble satt til 23. juni 2025 siden oppstart var nært forestående.

Ål Skisenter AS sendte SJT svar på pålegget 23. juni 2025. SJT mente den innsendte dokumentasjonen ikke oppfylte lovens krav til sikkerhetsstyring og at det ikke var dokumentert at teknisk tilstand var tilfredsstillende. Vi sendte våre kommentarer og ba om ytterligere avklaringer den 26. juni 2025 (saksnummer 25/704-42). Basert på dokumentasjonen vi hadde mottatt varslet vi stedlig tilsyn den 27. juni 2025 (saksnummer 25/704-43). Det stedlige tilsynet ble gjennomført 28. juni 2025, hvor anlegg 2.06.98 var i drift med sykkeltransport. Tema for tilsynet var å vurdere teknisk tilstand på anlegg 2.06.098, og kontrollere at aktiviteten ble drevet sikkert.

Like i forkant av det varslede stedlige tilsynet hadde Ål Skisenter AS jobbet med utbedringer og sikkerhetstiltak både på selve skitrekket og ved påstigning, trase og avstigning. Under tilsynet framsto skitrekket derfor i normalt god teknisk stand, og de nylige sikkerhetstiltakene ble ansett som veloverveid. Vi fant derfor ingen grunn til å stanse driften av skitrekket basert på våre observasjoner under tilsynet.

Om nye varsler i endelig tilsynsrapport

I vårt brev med opphevelse av tilbakekall av driftstillatelse datert 16. januar 2025 (saksnummer 25/6010-4) varsler vi ytterligere tre vedtak spesifikt knyttet til anleggsnummer 2.06.033, i tillegg til de fem vedtakene vi varslet i utkast til tilsynsrapport, datert 18. desember 2025 (saksnummer 25/704-72). Vi har ikke mottatt uttalelse fra virksomheten på de tre siste varslede vedtakene.

Om tilsendt dokumentasjon

Vi har mottatt mye dokumentasjon fra Ål Skisenter AS i perioden fra 13. mars 2025 til i dag, som i startfasen handlet om å utbedre tekniske funn på skitrekkene påvist både av oss og av Dekra.

Dekra ble innleid av Ål Skisenter AS i mars 2025 for å gjennomføre uavhengig visuell teknisk kontroll av skitrekke med anleggsnummer 2.06.033, 2.06.049 og 2.06.077, på samme måte som periodiske uavhengige tekniske kontroller gjennomføres i Sverige.

Vi har mottatt endelige rapporter etter de uavhengige kontrollene for anleggsnummer 2.06.033, 2.06.049 og 2.06.077. De endelige kontrollrapportene bekrefter at de tekniske feilene funnet av Dekra er utbedret, og konkluderer med at sikkerhetsnivået på disse skitrekke er akseptabelt. Vi har også mottatt dokumentasjon på at det er gjennomført spesielle inspeksjoner av opphengs- og vippebolter i rullebatterier på tur- og returside i fem master og på vendestasjon, samt vendejulsaksling, på 2.06.033.

Den 29. juli 2025 fikk vi tilsendt ny dokumentasjon på et nytt sikkerhetsstyringssystem fra Ål Skisenter AS. Etter vår mening hadde dette systemet store mangler, slik vi påpekte i vårt svar datert 25. august 2025 (saksnummer 25/704-51). Som svar på dette sendte Ål Skisenter AS oss den 30. september 2025 dokumentasjon på et revidert sikkerhetsstyringssystem som nå tenkes tatt i bruk. Dette er utarbeidet i samarbeid med konsulentselskapet Kvalitet & Sikkerhet Rådgivning AS. Ål Skisenter AS har gitt uttrykk for at konsulentselskapet også skal være aktive i implementeringen av styringssystemet, samt bidra med å forbedre sikkerhetskultur og sikre god opplæring av driftspersonell.

I denne tilsynsrapporten har vi lagt vekt på vår oppfatning av driften ved Ål Skisenter AS som beskrevet i vårt varsel om tilbakekall (saksnummer 25/704-23), det reviderte sikkerhetsstyringssystemet som ble sendt oss 30. september 2025, de endelige kontrollrapportene fra Dekra for anleggene 2.06.033 2.06.049 og 2.06.077, dokumentasjon på spesielle inspeksjoner gjennomført for anlegg 2.06.033, samt virksomhetens tilbakemeldinger på utkast til tilsynsrapport den 8. og 16. januar 2026.

Tilsynsrapporten inneholder seks vedtak.

Virksomhetens generelle uttalelser til utkast til tilsynsrapport

Virksomheten har uttalt seg til utkast til tilsynsrapport. Uttalelsene til hvert av vedtakene er tatt inn under hvert enkelt vedtak, hvor vi også vurderer uttalelsene. Virksomhetens generelle tilbakemeldinger til rapporten er gjengitt i kursiv her, sammen med våre vurderinger:

Tilbakemelding 1:

- **Virksomhetens tilbakemelding:**

“Dere skriver:

«Stikkprøver av teknisk tilstand ble gjennomført ved befaring i skitrekke 2.06.033 (Votnedalen I / Parallellen), 2.06.049 (Votnedalen III / Langeisen) og 2.06.077 (Votnedalen V / Familieheisen), som var i drift den 13. mars 2025.»

Det bemerkes fra vår side at heis 2.06.033 ikke var i drift under selve tilsynet og ble heller ikke startet og kjørt under tilsynet.”

- **Vår vurdering av virksomhetens tilbakemelding:**

Det er riktig at skitrekke 2.06.033 ikke var i drift under selve tilsynet. Det var i drift den 13. mars 2025, slik vi skriver i rapporten (vi skriver ikke at den var i drift under selve befaringen, men tilrettelagt for drift), og var derfor en del av befaringen vår, som våre

funn i tilsynsrapporten også viser. De øvrige skitrekke i Ål skisenter AS ble ikke kontrollert siden de ikke var tilrettelagt for drift på tidspunktet for vårt tilsyn.

Tilbakemelding 2:

- **Virksomhetens tilbakemelding:**

“Dere skriver videre:

«..varslet vi tilbakekall av driftstillatelsene på skitrekke som var i drift 13. mars 2025 (saksnummer 25/704-23), med frist til 1. september 2025 for Ål skisenter AS til å uttale seg til varslene.»

Det bemerkes at vi bad om utsettelse på uttale på varselet. Dette ble avtalt muntlig mellom deres Trond Østerås og vår Olav Harald Vårdal, og bekreftet i epost til dere 27/8. Vi fikk aldri noe svar på denne skriftlige søknaden, og regner derfor den som imøtekommet. Vi ber om at dette rettes opp i tilsynsrapport.”

- **Vår vurdering av virksomhetens tilbakemelding:**

Vårt varsel om tilbakekall av driftstillatelsene (saksnummer 25/704-23) datert 4. april hadde uttalefrist 1. september 2025, slik vi skriver i utkast til tilsynsrapport (ca. fem og en halv måned etter tilsynet). Vi mottok etter avtale med Olav Harald Vårdal den 27. august 2025 en søknad om utsatt frist for innsending av dokumentasjon med en måned til 31. september 2025.

Vi anser søknaden som besvart ut fra vår samtale med Olav Harald Vårdal i slutten av august, som du viser til, og at vi mottok og behandlet dokumentasjon fra dere fortløpende helt fram til og med 21. november 2025. I epost fra oss datert 19. november ble dere informert om at absolutt siste frist for å sende dokumentasjon var 21. november 2025. Dette var over 7 måneder etter tilsynet og bortimot to måneder etter utsettelsesfristen dere selv ba om. Vi mener dette har gitt dere rikelig med tid til å svare på varselet vårt.

Vedtak

1. Vedtak om årlig uavhengig teknisk kontroll

Vi fatter følgende vedtak:

Ål Skisenter AS skal fra og med 2026 til og med 2028 gjennomføre **årlig** uavhengig teknisk kontroll av skitrekke med anleggsnummer 2.06.033, 2.06.049, 2.06.077, 2.06.086 og 2.06.098, og **årlig** sende endelig kontrollrapport fra kontrollorganet, til Statens jernbanetilsyn innen **1. oktober**.

Vi gjør oppmerksom på at anleggsnummer 2.06.033 er føyd til på listen over taubaner som er omfattet av vedtaket, i tråd med første varsel om vedtak i vår opphevelse av vedtak om tilbakekall av driftstillatelse datert 16. januar 2026 (saksnummer 25/6010-4).

Hva regelverket sier

Taubaneforskriften § 2-1 sier at taubaneverksamheten har ansvaret for sikker drift og vedlikehold og for å ha kontroll på risikoer i forbindelse med driften av taubanen.

Forskriften § 2-2 første ledd krever at alle taubaner skal ha et akseptabelt sikkerhetsnivå.

§ 2-2 andre ledd sier at en taubane anses å ha et akseptabelt sikkerhetsnivå når:

- a) den er i samsvar med dokumentasjonen som ligger til grunn for driftstillatelsen og senere endringer som er meldt inn og behandlet av Statens jernbanetilsyn,
- b) taubanen drives sikkert, og
- c) taubanen vedlikeholdes og kontrolleres slik at den er i driftssikker tilstand

Videre sier § 2-2 tredje ledd at Statens jernbanetilsyn kan kreve at taubaneverksamheten bruker en uavhengig tredjepart eller produsenten av taubanen til å dokumentere at taubanen tilfredsstiller kravet om akseptabelt sikkerhetsnivå i andre ledd.

Hva vi fant under tilsynet

Våre tekniske funn under tilsynet 13. mars 2025:

1. Anleggsnummer 2.06.033 (Parallellheisen / Votnedalen I):
 - a. Generelt dårlig tilstand på hjulflensene på rullebatterier, og på tursiden er deler av flensen slått av på ett
 - b. Mange hakk i flens på hjul på rullebatteri vendestasjonen returside
 - c. Lagerovervåkingen er montert for langt fra vendeskiva
 - d. Trekktau går skjevt inn på vendeskive
2. Anleggsnummer 2.06.049 (Langheisen / Votnedalen III):
 - a. Taubanen går med avsporing på retursiden mast 10
 - b. Brytepinne på mast 4 er overbroet
 - c. Nødstoppeknappe på mellomavstigning virker ikke (utkoblet)
 - d. Nødstoppbryter på avstigning er knust og borte
 - e. Det mangler snø etter stoppsnora
 - f. Snorbryteren lå på bakken
 - g. Medbringere svinger sterkt inn mot mast på vendestasjon
 - h. Lagerovervåkingen er montert for langt fra vendeskiva
 - i. Rullebatteri på turside drivstasjon pendler i fartsretningen
 - j. Flere medbringere går uten t-krok (bruddkraft på snor for t-krok er typisk mellom 500 - 700 kilo fra Doppelmayr)
 - k. Flere medbringere har sklidd på trekktau
3. Anleggsnummer 2.06.077 (Famileheisen / Votnedalen IV):
 - a. Strammevinsj har ikke montert sperrebolt - den ligger ved siden av
 - b. Det er stor oljelekkasje fra gear-boks, og den bråker
 - c. Hjul på rullebatteri returside drivstasjon står ikke på linje, og er skjeve
 - d. Rullebatteri returside har gått med avsporing og slitt ned taufangere
 - e. Lagerovervåkingen er montert for langt fra vendeskiva

Uttrekk av Dekra sine tekniske funn fra uavhengig teknisk kontroll:

4. Anleggsnummer 2.06.077 (Famileheisen / Votnedalen IV):
 - a. Manglende bolt i innfestingen til strammeloddskonstruksjonen
 - b. Bøyd/skjev mast på vendestasjonen
 - c. Flensene på retursiden mast 3 svært slitte
 - d. Sprekk i opphenging til rullebatteri mast 2 returside
 - e. Girkassen lekker olje
 - f. Drivstasjonen lager ulyd

- g. Vendehjul inklusive alle deler bør gjennomgå NDT
 - h. Generelt: Lokk savnes til koblingsbokser
 - i. Generelt: Løse kabler
 - j. En del kabler har tørrsprekker
 - k. Gjengrodde mastefundamenter
5. Anleggsnummer 2.06.049 (Langheisen / Votnedalen III):
- a. Vendehjul henger skjevt og bør gjennomgå NDT
 - b. Generelt: Lokk savnes til koblingsbokser
 - c. En del kabler har tørrsprekker
 - d. Brytepinnene på flere master fungerer ikke
 - e. Skjev tauføring på flere master, både på tur- og returside
 - f. Gummi på flere rullebatterier er utslitt
 - g. Gjengrodde mastefundamenter
6. Anleggsnummer 2.06.033 (Parallellheisen / Votnedalen I):
- a. Vendehjulsgummi må byttes
 - b. Gummi på rullebatterier på vendehjul og i mange master må byttes
 - c. Slitte hjul på rullebatterier byttes
 - d. Brytepinner for lagerovervåkning på vendehjulet virker ikke
 - e. Behov for justering av tauføring i rullebatteriene
 - f. Feilmontert brytepinne på mast 2
 - g. Bolt til løpehjul mangler
 - h. Mast 2 er skjev
 - i. Generelt: Lokk savnes til koblingsbokser
 - j. Generelt: Løse kabler
 - k. En del kabler har tørrsprekker
 - l. Gjengrodde mastefundamenter

Vår vurdering

Dere har dokumentert at de tekniske funnene påpekt av SJT og Dekra er rettet opp.

Funnene viser at dere ikke hadde vedlikeholdt skitrekke med anleggsnummer 2.06.033 (Votnedalen I / Parallellheisen), 2.06.049 (Votnedalen III / Langeisen) og 2.06.077 Votnedalen V / Familieheisen) tilstrekkelig før vårt tilsyn 13. mars 2025. Vedlikeholdet av skitrekke hadde ikke vært tilstrekkelig til å ivareta sikkerheten for publikum, og skitrekke hadde derfor ikke et akseptabelt sikkerhetsnivå.

Dette er et alvorlig avvik fra kravet i taubaneforskriften §§ 2-1 og 2-2 første ledd.

Tiltakene dere har satt i verk for å rette de tekniske forholdene, påpekt av SJT og Dekra, håndterer **ikke** de bakenforliggende årsakene til det manglende sikkerhetskritiske vedlikeholdet på skitrekke. I det reviderte sikkerhetsstyringssystemet dere sendte oss har dere laget instruksjoner og rutiner som skal bedre vedlikeholdsregimet i virksomheten gjennom etablering av vedlikeholdsplaner, kompetent gjennomføring av vedlikehold, og system for loggføring av utførte aktiviteter.

Ål Skisenter etablerte også et nytt sikkerhetsstyringssystem etter vårt tilsyn i 2023 etter flere pålegg i tilsynsrapporten (saksnummer 22/314-38), som berørte sentrale deler av sikkerhetsstyringen i virksomheten. Påleggene handlet blant annet om rutiner for daglig kontroll, vedlikeholdsplanlegging og dokumentering av vedlikehold. Dere la i forbindelse med tilsynet i

2023 fram dokumentasjon på at dere hadde etablert rutiner og instruksjer, og disse ble den gang vurdert som tilfredsstillende for å lukke avvikene i tilsynsrapporten.

Funnene våre fra tilsynet 13. mars 2025, samt Dekra sine funn i forbindelse med uavhengig teknisk kontroll viser at rutinene og instruksene dere etablerte og sendte oss ved forrige tilsyn i 2023, i svært liten grad har vært brukt.

Vi har ingen grunn til å tro at vedlikeholdet på de andre skitrekkeene, som vi ikke tok stikkprøver fra, og som Dekra ikke har gjennomført uavhengig teknisk kontroll på, har vært underlagt bedre vedlikehold.

For å sikre et akseptabelt sikkerhetsnivå på alle skitrekkeene framover, og at nødvendig vedlikehold blir gjennomført for å sikre dette, mener vi at det i en periode er viktig å pålegge, med hjemmel i taubaneforskriften § 2-2 tredje ledd, årlige uavhengige tekniske kontroller av alle skitrekkeene i Ål Skisenter AS, inntil vi er overbevist om at virksomheten framover opprettholder et akseptabelt sikkerhetsnivå på skitrekkeene sine.

Virksomhetens tilbakemelding

«Vi mener at dette vedtaket ikke kan gjelde for mer enn de heisene som ble rammet av stansvedtaket. Heis nr 2.06.098 som SJT 28. juni sa at fremstår i normal god teknisk stand kan ikke rammes av vedtaket. Heis nr. 2.06.086 er det heller ikke grunnlag for å ta med i vedtaket.

Mange av funnene som Dekra fant på sin kontroll er av type «bør skiftes» vi tenker her på gammel el kabel, slitt rullegummi og vendehjulsgummi. Eks. ledninger som er gammel, mangel på lokk på koblingsbokser påvirker ikke sikkerheten for kunden. Vi mener SJT er og har vært unyansert i sine uttalelser. SJT sine kraftige utfall i media mot Ål Skisenter har ført til stort omdømmetap. For å rette på dette godtar vi en årlig uavhengig kontroll, men mener at 2 år der den som allerede er gjennomført teller. Det er kostnader med slike kontroller, 70.000.- for den første.»

Vår vurdering av virksomhetens tilbakemelding

Vi baserer våre tilsyn på stikkprøver. Stikkprøvene under det uanmeldte tilsynet 13. mars 2025 avdekte at sikkerheten på de tre skitrekkeene var dårlig. Det er, i tråd med det vi skriver i vårt varsel om tilbakekall av driftstillatelsene (saknummer 25/704-23), fordi vi anser tilstanden på de tre skitrekkeene vi tok stikkprøver av som et resultat av dårlig sikkerhetskultur, samt manglende sikkerhetsstyring gjennom utilstrekkelige kontroller og vedlikehold, slik at skitrekkeene derfor ikke hadde et akseptabelt sikkerhetsnivå. Vi ser derfor ingen grunn til å anta at sikkerheten på skitrekkeene 2.06.086 og 2.06.098 var bedre.

Dere skriver i uttalelsen at vi under det varslede stedlige tilsynet 28. juni 2025 påpekte at anleggsnummer 2.06.098 fremstår i normalt god teknisk stand, og derfor ikke kan rammes av vedtaket. Det var åpenbart at dere hadde gjort et godt arbeid i forkant av tilsynet for å utbedre sikkerhetskritiske forhold. Videre har Dekra erklært at 2.06.033, 2.06.049 og 2.06.077 har et akseptabelt sikkerhetsnivå.

Vi vil, gjennom å pålegge dere å gjennomføre årlige uavhengige tekniske kontroller i tre år for anleggsnummer 2.06.033, 2.06.049, 2.06.077, 2.06.086 og 2.06.098, sikre oss at dere nå etablerer rutiner som opprettholder tilstanden til skitrekkeene fremover i tid, slik at sikkerheten for

publikum **til enhver tid** er ivaretatt, og at skitrekkeene dermed **alltid** har et akseptabelt sikkerhetsnivå.

I tillegg til den tekniske tilstanden de tre skitrekkeene hadde den 13. mars 2025, bunner den tette oppfølgingen i våre erfaringer fra tidligere tilsynshistorikk med Ål Skisenter AS. Den er gjengitt i vårt varsel om tilbakekall av driftstillatelser. Historikken underbygger vår oppfatning av situasjonen i Ål Skisenter AS, og dermed behovet for å gjennomføre årlig uavhengig teknisk kontroll på alle skitrekkeene (anleggsnummer 2.06.033, 2.06.049, 2.06.077, 2.06.086 og 2.06.098). Fra 2016 og fram til 2023 har dere fått flere stansvedtak grunnet manglende gjennomførte inspeksjoner og kontroller. Allerede på tilsyn i 2016 og 2017 ga vi pålegg om å etablere vedlikeholdsplaner. Dere kvitterte ut at dette var gjort i begge tilfellene. De var ikke på plass under tilsynet i 2023, og vi krevde igjen at dere skulle utarbeide rutiner for daglig kontroll og planlagt vedlikehold, og å følge disse, i tillegg til å utarbeide rutiner for risikovurderinger og kompetansestyring. Det systemet dere dokumenterte for oss i 2023 var ikke i bruk ved tilsynet 13. mars 2025. I tillegg fikk dere etter tilsynet i 2023 overtredelsesgebyr for ulovlig drift og bruk av heisfører under 18 år. Vil anser derfor tett oppfølging av både teknisk tilstand på skitrekkeene, sikkerhetsstyringen og regelverksetterlevelsen i Ål Skisenter AS, som helt nødvendig for å hindre at historien gjentar seg.

Vi opprettholder derfor innholdet i det varslede vedtaket.

2. Vedtak om NDT-kontroll på vendehjul

Vi fatter følgende vedtak:

Ål Skisenter AS pålegges å gjennomføre ny spesiell inspeksjon (magnetpulvertesting) av vendehjulet på anlegg 2.06.049. Rapport etter kontroll skal sendes Statens jernbanetilsyn senest **1. oktober 2026**.

Hva regelverket sier

Taubaneforskriften § 3-13 første ledd stiller krav til intervallet for spesielle inspeksjoner for gamle taubaner, og på anlegg eldre enn 25 år er kravet til intervallet gitt i § 3-13 første ledd bokstav c, som sier at spesielle inspeksjoner skal gjennomføres senest innen 7500 driftstimer eller fem år (det som kommer først) etter forrige spesielle inspeksjon.

Forskriften § 3-12 fjerde ledd krever at taubaneverksamheten skal vurdere behovet for ytterligere kontroll og vedlikehold eller kortere intervaller enn leverandøren har anbefalt eller det standarden angir.

Hva vi fant under tilsynet

- Ål Skisenter AS dokumenterte grundig visuell kontroll av vendehjulet på 2.06.049 i 2022, uten funn av sprekker.
- Vendehjulet på 2.06.049 henger skjevt. Ål Skisenter AS mener det alltid har vært skjevt.
- Dekra krevde spesielle inspeksjoner på vendehjulet for å avdekke eventuelle sprekker etter uavhengig teknisk kontroll i mars 2025.

■

■

I [REDACTED]
I [REDACTED]
[REDACTED]

Vår vurdering

Vendehjulet er en vesentlig sikkerhetskomponent i en taubane, og havari av vendehjulet kan medføre alvorlig skade på publikum dersom det skulle skje med passasjerer i taubanen.

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]

Vi mener derfor at intervallet til spesielle inspeksjoner på 5 år for vendehjulet, slik Taubaneforskriften § 3-13 første ledd bokstav c krever, er for lang tid å vente for å avdekke sikkerhetskritiske utmattingssprekker. Det er med dette som bakgrunn at vi, med hjemmel i taubaneforskriften § 3-12 fjerde ledd krever at Ål Skisenter AS gjennomfører neste spesielle inspeksjon med magnetpulvertesting allerede etter sesongen 2025/2026.

Virksomhetens tilbakemelding

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Vår vurdering av virksomhetens tilbakemelding

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Eikehjul av den typen dere har på Stemag PIII (anleggsnummer 2.06.049) er i utgangspunktet ekstra utsatt for utmattingssprekker på grunn av dets konstruksjon (90 grader mellom eiker og

hjul),

Mange virksomheter med tilsvarende vendejul har sveist på vinkelplater mellom eikene og hjul for å kompensere for denne konstruksjonssvakheten. Denne konstruksjonssvakheten er også en grunn til at dagens produsenter av denne typen taubaner ikke lengre konstruerer vendejul på denne måten.

Med bakgrunn i disse vurderingene opprettholder vi innholdet i det varslede vedtaket.

3. Vedtak om å gjennomføre spesielle inspeksjoner på medbringerklemmene

Vi fatter følgende vedtak:

Ål skisenter AS skal gjennomføre spesielle inspeksjoner av medbringerklemmer på skitrekkene 2.06.049, 2.06.077, 2.06.086 og 2.06.098 etter plan utarbeidet av leverandøren. 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 bokstav e, følges.

Dokumentasjon på gjennomførte spesielle inspeksjoner av medbringerklemmene skal sendes Statens jernbanetilsyn senest **1. oktober 2026**.

Hva regelverket sier

Taubaneforskriften § 3-13 første ledd at taubaner for persontransport som ikke er i samsvar med forordning (EU) 2016/424, så skal relevante komponenter og konstruksjonsdeler som utsettes for utmattingsbelastning eller utmattingspenninger, prøves gjennom ikke-destruktive prøvinger i henhold til anerkjente standarder. Andre ledd krever at kontroll og prøving av klemmer skal skje etter en plan utarbeidet av leverandøren.

Dersom leverandøren ikke har en slik plan, krever harmonisert standard under taubanedirektivet, NS-EN 1709:2019 kapittel 6.3.7 bokstav e, at minst 10% av klemmene i skitrekk skal ha spesielle inspeksjoner hvert 10. år eller hver 20 000 time (det som kommer først).

Hva vi fant under tilsynet

- Det framkommer ikke av noen dokumentasjon vi har mottatt at dere har gjennomført spesielle inspeksjoner på medbringerklemmene.

Vår vurdering

Medbringerklemmene skal gjennomgå spesielle inspeksjoner i tråd med leverandørens anvisninger. Vi finner ikke at dette er gjort, eller at dere har lagt planer for dette. Spesielle inspeksjoner er derfor ikke ferdig på noen av anleggene til Ål skisenter AS, selv om fristen for å gjennomføre det var 1. juli 2019.

Vi er gjort kjent med at dere legger på nytt gods på klemmene som en del av vedlikeholdet deres. Det er viktig at spesielle inspeksjoner av medbringerklemmene skjer *før* dere får lagt på nytt gods, for kunne oppdage sprekker. Vi anbefaler utskifting av slitte medbringerklemmer med nye i stedet for å legge på nytt slitebelegg.

At dere ikke har gjennomført spesielle inspeksjoner på klemmene i skitrekkeene er et avvik fra taubaneforsriften § 3-13 første ledd jf. andre ledd.

Virksomhetens tilbakemelding

«På SJT sine nettsider står det:

«Spesielle inspeksjoner for taubane

Spesielle inspeksjoner skal sikre at anlegget ikke fører til personskade...

Vurder disse komponentane

Vi forventar at de minimum har vurdert behovet for ikke-destruktive prøvingar av:

- medbringerklemmer (kontroll og ikke-destruktiv prøving skal skje etter beskrivingane til leverandøren. Dette følger av taubaneforskrifta § 3-13 siste ledd)»*

Vi i Ål skisenter har forstått det slik at siden vi ikke kjenner til at noen av de heisene vi har har krav om NDT av klemmer, er det vår vurdering som gjelder (slik forstod vi det etter møte som var på Vestlia for noen år siden). Vår vurdering har vært og er at siden vi ikke har hatt noen brekkasje eller har hørt om noen brekkasje utenom der klemmene er utsatt for ytre påvirkning, så er det ikke grunnlag for å ha annen kontroll enn den som er når klemmene flyttes og når de er demontert og sjekkes etter sesongen. Vi mener altså at vi har holdt oss til det SJT selv skriver på sine nettsider, og har forklart i sine møter.»

Vår vurdering av virksomhetens tilbakemelding

Vår forvaltningspraksis på dette området er å be om at virksomheter, som ikke har beskrivelse fra leverandøren om krav til spesielle inspeksjoner, følger den gjeldende harmoniserte standardens krav til dette. I dette tilfellet er det NS-EN 1709:2019 kapittel 6.3.7 bokstav e.

Det er dette kravet taubaner bygd etter 2004 følger, og vi ser ingen grunn til å anta at medbringerklemmene i Ål Skisenter AS er av en slik kvalitet at sannsynligheten for utmattingsbrudd er lavere enn i dagens taubaneklemmer. Vi minner om at de harmoniserte standardene under taubaneforordningen beskriver beste praksis, og er utarbeidet i et samarbeid mellom myndigheter, produsenter og drivere av taubaner i hele Europa.

Vi opprettholder innholdet i det varslede vedtaket.

4. Vedtak om dokumentering av at spesielle inspeksjoner er fullført

Vi fatter følgende vedtak:

Ål skisenter AS skal dokumentere at spesielle inspeksjoner, herunder av medbringerklemmene, er fullført på anleggsnummer 2.06.033.

Dokumentasjon på spesielle inspeksjoner av medbringerklemmene skal sendes Statens jernbanetilsyn innen **1. oktober 2026**.

Dokumentasjon på at spesielle inspeksjoner på øvrige utmattingsbelastede sikkerhetskritiske komponenter er gjennomført skal sendes Statens jernbanetilsyn innen **1. mars 2026**.

Hva regelverket sier

Taubaneforskriften § 3-13 første ledd krever at for taubaner for persontransport som ikke er i samsvar med forordning (EU) 2016/424, skal relevante komponenter og konstruksjonsdeler som utsettes for utmattingsbelastning eller utmattingsspenninger, 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.

§ 3-13 andre ledd krever at kontroll og prøving av klemmer skal skje etter en plan utarbeidet av leverandøren.

Hva vi fant under tilsynet

- Vi har mottatt dokumentasjon på at dere har kjørt ultralyd-testing av drivaksling, vendehjulsaksling, samt hovedbolter og aksebolter i på rullebatteriene i mast 6, 7, 11, 12, 13 og i vendestasjonen, uten funn.
- Vi har ikke mottatt dokumentasjon på at spesielle inspeksjoner er gjennomført på øvrige utmattingsbelastede sikkerhetskritiske komponenter.
- Det framkommer ikke av noen dokumentasjon vi har mottatt at dere har gjennomført spesielle inspeksjoner på medbringerklemmene.

Vår vurdering

Vi vurderer at dere ikke har dokumentert at spesielle inspeksjoner er fullført på 2.06.033 (se vår [veiledning om spesielle inspeksjoner på våre hjemmesider](#)), hvor det kommer frem at vi forventer, som et minimum, at flere komponenter skal vurderes for ikke-destruktive prøvinger ut over akslinger og bolter. Som dere ser fra vår veiledning gjenstår dokumentasjon på at dere har gjennomført grundige visuelle kontroller av for eksempel rullebatterirammer, driv- og vendehjul, hengestenger (se veiledning for flere).

Dette er et avvik fra taubaneforskriften § 3-13 første ledd.

Når det gjelder spesielle inspeksjoner av medbringerklemmene skal leverandørens anvisninger følges, slik regelverket krever. Vi har ikke mottatt dokumentasjon på at det er gjennomført.

Dette er et avvik fra taubaneforskriften § 3-13 andre ledd.

Dersom leverandøren ikke har en slik plan, krever harmonisert standard under taubanedirektivet, NS-EN 1709:2019 kapittel 6.3.7 bokstav e, at minst 10% av klemmene i skitrekk skal ha spesielle inspeksjoner hvert 10. år eller hver 20 000 time (det som kommer først).

5. Vedtak om skjerpet rutine for kontroll av lagerovervåkning på vendehjul

Vi fatter følgende vedtak:

Ål skisenter AS skal lage og gjennomføre en rutine for å sjekke at lagerovervåkningen på vendehjulet er korrekt montert som del av den daglige kontrollen på 2.06.033, og månedlig teste at den virker som den skal.

Rutine for dette skal legges i virksomhetens kontrollplan og sendes Statens jernbanetilsyn innen **1. mars 2026**.

Hva regelverket sier

Taubaneforskriften § 2-1 sier at taubaneverksamheten har ansvaret for sikker drift og vedlikehold og for å ha kontroll på risikoer i forbindelse med driften av taubanen.

Taubaneforskriften § 3-12 andre ledd krever at kontroll og vedlikehold av anlegget skal være lagt opp slik at det forebygger ulykker og alvorlige hendelser.

Hva vi fant under tilsynet

- Under tilsynet 13. mars 2025 var et av funnene på 2.06.033 at brytepinner for lagerovervåkning på vendehjulet ikke virker
- I dokumentasjonen mottatt 19. november 2025 fra dere framkommer det at dere byttet vendehjulslager på 2.06.033:
 - i 2006 etter 1192 driftstimer, samtidig som dere bygde om fra kulelager til rullelager,
 - i 2016 etter 1506 driftstimer, og
 - i 2025 etter 1772 driftstimer

Vår vurdering

Etter vår mening er normal levetid for et rullebatterilager erfaringsmessig rundt 17 000 timer under forutsetning av normalt vedlikehold. Etter at dere bygde om til ny type lager har intervallene mellom lagerskifte vært 1506 og 1772 timer. I møtet vårt den 25. november 2025 påpekte dere at dette skyldes at heisen står mye. For et velsmurt lager som kjøres et par runder etter smøring påvirkes ikke lageret mye av at heisen står, så vi mener det må ligge en annen forklaring bak behovet for så hyppige lagerbytter.

Uansett vil det, med så hyppige lagerhavari, være behov for skjerpet kontroll av lagerovervåkningen på vendehjulet. Kontroll er nødvendig for å hindre at et lagerhavari resulterer i alvorlig ulykke dersom vendehjulslageret havarerer og lagerovervåkningen ikke fungerer som den skal, slik tilfellet var 13. mars 2025 (se første kulepunkt under overskriften «Hva vi fant under tilsynet»).

Manglende lagerovervåkning er avvik fra taubaneforskriften § 3-12 første og andre ledd.

6. Vedtak om sikkerhetsstyring

Vi fatter følgende vedtak:

Ål skisenter AS må fra første åpningsdag etterleve det nye sikkerhetsstyringssystemet, og kontinuerlig tilpasse det til virksomhetens behov. Sikkerhetsstyringssystemet skal fra første åpningsdag være kjent av alt driftspersonell, og driftspersonellet skal ha fått tilstrekkelig opplæring.

Ål skisenter AS må innen **1. mars 2026**:

- Kvalitetssikre sikkerhetsstyringssystemet sitt og fjerne motstridende informasjon
- Utarbeide klare bemanningskrav for ulike driftssituasjoner
- Utarbeide entydige kompetanse- og bemanningskrav
- Forbedre rutiner og instruksjoner for tilrettelegging av avstigningsplass
- Lage riktige planer for spesielle inspeksjoner
- Vurdere muligheter for å forenkle sikkerhetsstyringssystemet

Vi vil følge opp hvordan dere har håndtert dette på neste tilsyn.

Hva regelverket sier

Taubaneforskriften § 2-12 krever at taubanevirksomheten skal ha et sikkerhetsstyringssystem. Formålet med sikkerhetsstyringssystemet skal være å styre virksomheten for å kunne drive sikkert.

Taubaneforskriften § 2-13 stiller følgende krav til sikkerhetsstyringssystemet:

Sikkerhetsstyringssystemet skal være dokumentert og kjent av alt driftspersonell. Dokumentasjonen skal være på norsk.

Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset arten og omfanget av den aktuelle virksomheten og skal inneholde bestemmelsene som er nødvendige for å ha kontroll på risikoen forbundet med virksomheten.

I sikkerhetsstyringssystemet skal taubanevirksomheten minst beskrive

- a) hvem som har myndighet til å fatte beslutninger av betydning for sikkerheten
- b) systemet for avvikshåndtering
- c) hvordan jevnlig risikovurderinger og de tilhørende handlingsplanene skal gjennomføres.
- d) instruksjoner og rutiner for
 - i. sikker drift
 - ii. kontroll
 - iii. vedlikehold
- e) kompetanse- og opplæringskrav for driftspersonellet, inkludert krav til førstehjelps- og redningskompetanse
- f) beredskapsplaner for nødsituasjoner og andre situasjoner som kan true sikkerheten
- g) dokumentasjon som inneholder oversikt over tekniske data og driftsdata, journaler over reparasjoner, ombygginger, undersøkelser, prøvinger og kontroller, og rapporter fra disse

Taubaneforskriften § 3-4 første ledd sier at taubaner skal bemannes med tilstrekkelig driftspersonell for å ivareta brukernes sikkerhet og unngå taubaneulykker, alvorlige taubanehendelser og taubanehendelser.

Taubaneforskriften § 3-13 første ledd stiller krav til intervallet for spesielle inspeksjoner for gamle taubaner, og på anlegg eldre enn 25 år er kravet til intervallet gitt i § 3-13 første ledd

bokstav c, som sier at spesielle inspeksjoner skal gjennomføres senest innen 7500 driftstimer eller fem år (det som kommer først) etter forrige spesielle inspeksjon.

Hva vi har funnet i gjennomgangen av sikkerhetsstyringssystemet

1. **Bemanningskrav:** Sikkerhetsstyringssystemet mangler bemanningskrav for drift av skitrekke – dokumentasjonen gjengir kun forskriftskravet uten at det er konkretisert hva bemanningen skal være i praksis hos akkurat dere (25/704-55 – vedlegg «2 kap Kompetansekrav, stillingsbeskrivelse og arbeidsinstrukser» s 1), ref. forskriftens § 3-4. Dette gjelder ikke bare hva dere vurderer som tilstrekkelig bemanning under normal drift, men også kriterier for å vurdere økningen av bemanning på dager med mange gjester i anlegget. I tillegg må dere vurdere hva som nødvendig minimumsbemanning i anlegget for å kunne ivareta skadde og gjester i en plutselig beredskapssituasjon (25/704-55 – vedlegg «4 kap Beredskapsplan»).
2. **Kompetanse og opplæring:**
 - a. Ansvar for kvalitetssikring av oppgaver er lik for driftsleder (25/704-55 – vedlegg «2 kap Kompetansekrav, stillingsbeskrivelse og arbeidsinstrukser» s 3) og prepareringspersonell (25/704-55 – vedlegg «2 kap Kompetansekrav, stillingsbeskrivelse og arbeidsinstrukser» s 9). Det kan umulig være riktig?
 - b. Kompetansekravene til driftsleder (25/704-55 – vedlegg «2 kap Kompetansekrav, stillingsbeskrivelse og arbeidsinstrukser» s 11) er mangelfull ift. kravene i taubaneforskriften § 3-3 (det er bl.a. ikke stilt krav til teknisk kompetanse hos driftsleder – ut over intern opplæring)
 - c. I stillingsbeskrivelsen til vedlikeholdspersonell, som dere oppgir som en integrert rolle, står det at beskrivelse av kompetanse for hver enkelt stilling ligger i kompetansematrisen. (25/704-55 – vedlegg «2 kap Kompetansekrav, stillingsbeskrivelse og arbeidsinstrukser» s 8). Men i kompetansematrisen står ikke vedlikehold nevnt som hverken stilling eller kompetanse (25/704-55 – vedlegg «2 kap Kompetansekrav, stillingsbeskrivelse og arbeidsinstrukser» s 1).
 - d. Kompetansekravet til vedlikeholdspersonell er intern opplæring og kjennskap til HMS-rutiner og sikkerhetsprosedyrer (25/704-55 – vedlegg «2 kap Kompetansekrav, stillingsbeskrivelse og arbeidsinstrukser» s 8). Ut fra stillingsbeskrivelsene er det driftsleder og heisførere som skal ha denne opplæringen. Det finnes ingen opplæringskrav til driftsleder, men opplæringskravene til heisfører er gitt i «25/704-55 – vedlegg 3 kap Opplæring Ål skisenter» s 3).
 - e. Heisfører skal læres opp i en omfattende liste av vurderinger og kontroller av sikkerhetskritisk karakter både for drift og vedlikehold (25/704-55 – vedlegg «3 kap Opplæring Ål skisenter» s 3), men vi finner ingen beskrivelser, rutiner eller instrukser i dokumentasjonen vi har fått av sikkerhetsstyringssystemet for hvordan mange av disse vurderingene og kontrollene skal gjennomføres, eller hva de skal inneholde, slik forskriftens § 2-13 tredje ledd bokstav d (krav om dokumenterte instrukser og rutiner for sikker drift, kontroll og vedlikehold) krever.
3. **Rutiner og instrukser for tilrettelegging av avstigningsplass:**
 - a. Det mangler krav til preparering av område før og etter snorbryter i «Opplæring i preparering av heis» («3 kap Opplæring Ål skisenter» s 16) til tross for at vi påpekte manglende preparering etter snorbryter både på 2.06.077 og 2.06.049

under vårt tilsyn 13. mars 2025 (og på 2.06.077 også ved tilsyn i 2022). Kontroll av preparering av område før og etter snorbryter mangler også i daglig kontroll oppstart (25/704-55 – vedlegg «3 kap Opplæring Ål skisenter» s 3), men har blitt med i Daglig kontroll skitrekk Start (25/704-55 – vedlegg «10 kap Skjemamaler» s 8).

- b. Arrangementsplaner er fremdeles ikke målsatt ift. plassering og bredde på motslag og stoppsnor, til tross for at vi omtalte det i vår forrige gjennomgang (25/704-51 s 2 femte avsnitt), og på vårt tilsyn i 2022.
- 4. **Spesielle inspeksjoner:** Dere har laget et inspeksjonsprogram for spesielle inspeksjoner på skitrekke (25/704-55 – vedlegg «9 kap Dokumentasjon av tekniske data og vedlikehold», fra s 13) for av avdekke mulige utmattingssprekker i utmattingsbelastede sikkerhetskritiske komponenter. Vi har følgende bemerkninger:
 - a. På 2.06.077 (Familieheisen / Votnedalen V) er intervallet for spesielle inspeksjoner 5 år, bortsett fra på hovedaksling, som er satt til 10 år.
 - b. I inspeksjonsprogrammet NDT for 2.06.086 (Fjellheisen), er intervallet for spesielle inspeksjoner satt til 10 år. På 2.06.049 er intervallet for enkelte utmattingsbelastede sikkerhetskritiske komponenter også satt til 10 år.
 - c. Dere har ikke lagt planer for spesielle inspeksjoner av medbringerklemmene for noen av trekkene.

Vår vurdering

Det reviderte sikkerhetsstyringssystemet vi mottok 30. september 2025 har blitt betydelig forbedret sammenlignet med dokumentasjonen vi mottok 29. juli 2025. Spesielt gjelder dette beskrivelsen av risikovurderingsprosessen, som har resultert i mye bedre risikovurderinger. Systemet fremstår tilstrekkelig modent for sikker drift hvis det følges, men trenger fortsatt presiseringer på områdene bemanning, beredskap, kompetansekrav, dokumenterte rutiner/instrukser, intervaller for spesielle inspeksjoner, og konsekvensklassifisering i risikovurderingene for å være i fullt samsvar med krav og god praksis.

Våre vurderinger av funnene ovenfor er (punktnummereringen refererer til samme punktene i oversikten over funn ovenfor):

1. **Bemanningskrav:**

Det er et krav at virksomheten skal ha tilstrekkelig bemanning. Det er ikke nok å skrive i sikkerhetsstyringssystemet at bemanningen skal være tilstrekkelig. For å opprettholde sikker drift er det viktig at dere har klare føringer for krav til bemanning i anlegget i ulike driftssituasjoner (f.eks. få vs. mange passasjerer, kombinert med få versus mange skitrekk i drift) og i en eventuell beredskapssituasjon. Dette er en naturlig del av sikkerhetsstyringssystemet.

Ål skisenter har ikke beskrivelser av bemanning og det er et avvik fra taubaneforskriften § 3-4.

2. **Kompetanse og opplæring:**

Krav til kompetanse og opplæring framstår som utydelig og uoversiktlig for oss, og må ryddes opp i. Det mangler kompetansekrav for roller, det er ikke tydelig hvordan opplæring i de ulike rollene skal skje og hvordan dere skal sikre at de ansatte til enhver tid har riktig og tilstrekkelig kompetanse til å utføre jobben de settes til. Funnene vi gjorde i sikkerhetsstyringssystemet viser at det ikke er utarbeidet et helhetlig system for

kompetanse og opplæring.

Dette er et avvik fra taubaneforskriften § 2-13 tredje ledd bokstav d.

3. Rutiner og instruksjoner for tilrettelegging av avstigningsplass:

Vi mener at manglende krav til utformingen av avstigningsplass med beskrivelser av motslagets plassering og bredde, snorbryterens plassering og bredde, samt riktig preparering av området etter snorbryter er en vesentlig del av instruksene og rutinene for sikker drift av skitrekke. Feil utforming av avstigningsplass kan resultere i alvorlige skader på en passasjer som blir hengende fast i medbringeren. At det gis opplæring i hvordan det skal gjøres er viktig, og bør derfor stå i dokumenter som brukes ved opplæring. Beskrivelsene av oppgaven må også stå i dokumenter som brukes i den daglige driften, og bør derfor stå i for eksempel sjekkliste for daglig kontroll.

Manglende beskrivelser av utforming av avstigningsplass er avvik fra taubaneforskriften § 2-13 tredje ledd bokstav d.

Kommentarer:

Vi merker oss at dere, til tross for flere påpekninger knyttet til arrangementsplanene både i dette og tidligere tilsyn, ikke har gjort endringer i arrangementstegningene for skitrekke i anlegget.

Punkt 4 a) under funnene ovenfor er for øvrig et av flere veldig gode eksempler på hva som skjer når dere har mange dokumenter som beskriver det samme, bare med litt ulike vinklinger.

4. Spesielle inspeksjoner:

Intervallet for spesielle inspeksjoner på hovedakslingen på 2.06.077 er 5 år, dersom dere ikke kan dokumentere at den er byttet i løpet av de siste 15 årene. Dere har satt intervallene for spesielle inspeksjoner på 2.06.049 og 2.06.086 til 10 år. Dette skal være 5 år på grunn av skitrekkenes alder. For at vedlikeholdsplanen skal dekke alle kommende spesielle inspeksjoner på alle skitrekke i anlegget må planen gå minst 15 år frem i tid. Det må komme tydelig frem når hver enkelt komponent i hvert anlegg skal kontrolleres, og hva kontrollen går ut på. Planen må inneholde riktig informasjon slik at vedlikeholdet og kontrollene gjøres i henhold til kravene i forskriften.

Mangler og feil intervaller i vedlikeholdsplanen er et avvik fra § 3-13 første ledd bokstav c.

Overordnet sett viser mange av funnene våre etter den siste gjennomgangen fremdeles tydelige spor av manglende kvalitetssikring. Dette, og flere funn som viser uoverensstemmelser mellom ulike deler av sikkerhetsstyringssystemet, kan tyde på at dere selv sliter med å ha oversikt over sikkerhetsstyringssystemet. Dette kan være et tegn på at dere har laget et for omfattende sikkerhetsstyringssystem.

Vi ber ikke om at dere sender inn dokumentasjon på utbedringer dere gjør nå, men dette vil bli fulgt opp på neste tilsyn.

Virksomhetens tilbakemelding:

«1. Utarbeide entydige kompetanse- og bemanningskrav.

Det er presisert bemanningskrav i systemet. Under kompetansematrisen.

2. a)

Vi registrerer at SJT har kommentert at ansvarsbeskrivelsene for driftsleder og prepareringspersonell fremstår som like når det gjelder «kvalitetssikring». Vi mener dette skyldes en misforståelse av konteksten.

Stillingsbeskrivelsen for driftsleder omfatter overordnet ansvar for kvalitetssikring av drift, vedlikehold, dokumentasjon og rapportering for hele anlegget. Dette er et systemansvar.

Stillingsbeskrivelsen for prepareringspersonell gjelder kun egenkontroll av maskin og utførelse av oppgaver (drift), samt intern rapportering i SmartDok. Dette er ikke et overordnet ansvar, men en operativ oppgave knyttet til maskinens tilstand og sikkerhet.

Vi opplever at SJT velger å tolke ordet «kvalitetssikring» isolert, uten å se på konteksten i beskrivelsen eller teksten sin overskrift som presiserer at det er en stillingsbeskrivelse for en spesifikk rolle. Vi ber om at SJT vurderer helheten i dokumentasjonen og ikke legger til grunn en urimelig tolkning som gir inntrykk av at roller er likestilte. For orden skyld har vi nå presisert ordlyden i stillingsinstruksen for prepareringspersonell.

2. b)

Vi har ment at det er tilstrekkelig å kreve at driftsleder har gjennomført kurset «Driftsleder skitrekk» (Alpin og Fjell), da dette kurset er gjennomgått av SJT og tilfredsstillende gjeldende lovkrav om dokumentert opplæring, dekker alle kompetansekravene i taubaneforskriften § 3-3.

3. a)

Fra opplæring preparering. «kunne slepes over uten å komme til skade grunnet haugens form» Dette forklarer at passasjerer skal kunne blitt dratt uten å bli skadet. «Maskinfører skal kjenne til hvordan på og avstigningene for de forskjellige heiser skal være utformet, og uoppfordret utføre preparering av disse hver dag» Fra arbeidsinstruks prepper.

4.

For ordens skyld har vi nå presisert dette i stillingsinstruksen, slik at det fremgår tydelig at kompetansekravet dekker alle punktene i forskriften. I kompetansematrisen ligger «Driftsleder skitrekk» inne som et krav (må ha) i stillingen til driftsleder og ass. Driftsleder samt DL.

4. c)

Vi har ment at vedlikeholds personell ikke er en separat stilling, men en integrert rolle under heisfører. Dette er beskrevet i stillingsinstruksen, der det fremgår at heisfører har ansvar for daglig drift og vedlikehold og driftsleder har det overordnede ansvaret for at dette blir fulgt opp. For å tydeliggjøre dette skal vi nå presisert i kompetansematrisen at vedlikeholds kompetanse ligger under heisførerrollen. Vi mener derfor at kompetansekravet har vært dekket hele tiden, men har gjort en justering for å unngå misforståelser.

4. d)

Vi har ment at kompetansekravet til vedlikeholds personell er dekket gjennom opplæringskravene til heisfører, da vedlikehold er en integrert rolle under heisfører. Dette fremgår av stillingsinstruksen og opplæringsplanen, som inkluderer HMS-rutiner og sikkerhetsprosedyrer. Driftsleder har i tillegg gjennomført driftslederkurs, som dekker HMS og sikkerhetsstyringssystem og vedlikehold. Det kommer tydelig fram i kompetansematrisen at driftsleder skal ha «Driftsleder skitrekke» noe som betyr at driftsleder må ha fullført krus (Alpin og fjell).

4. e)

For å tydeliggjøre sammenhengen mellom opplæringsplanen og våre dokumenterte rutiner, har vi nå lagt inn referansepunkter fra opplæringsplanen til arbeidsinstruksen for heisfører. Arbeidsinstruksen inneholde prosedyrer for:

- *Daglig kontroll og sjekklister (inkludert bruk av SmartDok)*
- *Drift og overvåkning av passasjerer*
- *Vedlikeholdsoppgaver og samarbeid med driftsleder*
- *Tiltak ved uhell og rutiner for varsling*
- *HMS-krav og sikkerhetsprosedyrer*
- *Kommunikasjon og organisasjonsrutiner*

Dette sikrer sporbarhet mellom opplæringskrav og dokumenterte rutiner i vårt sikkerhetsstyringssystem.

5.

Vi mener dette er dekkende, men har lagt til endringer i arbeidsinstruksen og «opplæring preparering heis».

Vi ønsker at SJT kommer med sin begrunnelse til hvorfor området etter snorbryter skal være preparert. Vi finner ikke beskrivelser av dette i SJT sin veileder «Beste praksis for skitrekke», noe vi synes er merkelig siden SJT mener dette er av stor viktighet. Da bør vel dette være beskrevet i veileder? Er det sann at å bli dratt etter i løs-snø øker potensialet for skader? Og i så fall hvordan er dette vurdert.

At kontroll av preparering ikke er oppført i liste under punk 1.0 i «praktisk opplæring heisfører» er fordi det er listet opp eksempler, noe som betyr at det ikke er uttømmende. Dette er revidert. Det er riktig som SJT påpeker at dette er med i daglig kontroll av skitrekke ved oppstart. (skjemamaler).»

Vår vurdering av virksomhetens tilbakemelding

Vi tar til etterretning at dere jobber med sikkerhetsstyringssystemet, og at vi fremdeles sliter med å forstå det dokumenterte sikkerhetsstyringssystemet deres. Vi vil følge opp dette videre gjennom tilsyn.

Dere ber oss begrunne hvorfor området etter snorbryter skal være preparert, og at dere ikke finner dette i vår veileder. Dette er ikke beskrevet i vår veileder. Du finner imidlertid dette beskrevet under vår fareveileder for skitrekke på våre [nettsider](#), med en forklaring på hvorfor området skal være preparert etter snorbryter. Vi setter søkelys på området etter snorbryter fordi vi anser det som åpenbart at det er mindre sannsynlighet for å skade en passasjer som henger fast i en medbringer dersom hen blir dratt over en preparert snøflate enn over steiner, stubber, kratt (siste som på 2.06.033 den 13. mars 2025), barmark og muligens utfor en bratt steinur (to

siste som på 2.06.049 den 13. mars 2025). Et preparert område minimerer også faren for at snorbryteren snør ned eller blir stående så lavt at ski kan passere over den. Preparering vil dermed være med å sikre at funksjonen til snorbryteren ivaretas.

Det forutsetter naturligvis at snorbrytere er montert og virker som de skal, slik at heisen stanser når passasjerer henger fast i medbringerne. Dette var ikke tilfellet den 13. mars 2025 på verken 2.06.033 eller 2.06.049.

Riktig monterte og fungerende snorbrytere er den billigste og enkleste livsforsikringen dere har mot dødsfall i anlegget grunnet at passasjerer som sitter fast i medbringeren blir dratt gjennom vendestasjonen. Vi får stadige rapporter om at fungerende snorbrytere redder liv i norske alpinanlegg.

Tilsynsfunn om brudd i medbringersnorer på 2.06.049

Hva regelverket sier

Taubaneforskriften § 2-17 første ledd krever at taubaner skal være innrettet slik at brukere kan ferdes og stige på og av uten fare. Forskriften § 2-2 krever at taubanen skal ha et akseptabelt sikkerhetsnivå.

Hva vi fant under tilsynet

- Flere medbringere går uten t-krok
- Det ble under tilsynet 13. mars 2025 hevdet at snorene ryker på grunn av tunge passasjerer som står på feil plass i traséen

Vår vurdering

Virksomheten skal sikre at det er trygt å bruke taubanen. I dette kravet ligger det at taubanen må vedlikeholdes slik at det ikke oppstår farlige situasjoner som følge av blant annet manglende utskifting av slidedeler. Det er utenkelig at en medbringersnor i normal stand, med typisk bruddkraft på mellom 500 og 700 kilo ryker på grunn av for tunge passasjerer.

At flere medbringere gikk uten t-krok under tilsynet vårt den 13. mars 2025 tyder på at medbringersnorene har røket. Medbringersnorer skal vedlikeholdes, kontrolleres og skiftes ut etter faste intervaller, basert på deres levetid. Virksomheten skal ha beskrivelser av disse kontrollene og hvilket vedlikehold som skal gjøres når, samt når snorer skal skiftes ut. Det skal brukes deler som er produsert for formålet.

Trekktaséen til 2.06.049 er ekstremt bratt i et lengre parti. Snorbrudd kan medføre at passasjerer i stor fart sklir nedover i, eller ut av traséen i dette partiet av traséen, med påfølgende alvorlig skade.

At medbringersnorer har røket under drift mener vi er en uakseptabel risiko for brukernes sikkerhet, og risikoen skyldes manglende kontroll av og feil intervall for utskifting av medbringersnorene i skitrekket.

Dette er et klart avvik fra taubaneforskriften § 2-17 første ledd.

Vi viser til risikovurderingen av 2.06.049 som dere sendte oss 1. oktober 2025, hvor dere skriver at en rutine for sjekk av medbringerne hver 200. time skal redusere sannsynligheten for snorbrudd fra sannsynlighetsklasse 3 (uønskede hendelser som oppstår minst en gang per år) til sannsynlighetsklasse 1 (uønskede hendelser som ikke oppstår oftere enn hvert tiende år). Basert på antall medbringere som gikk uten t-krok den 13. mars 2025 mistenker vi at sannsynlighetsklassen burde vært 4 (uønskede hendelser som oppstår minst en gang per måned) eller 5 (uønskede hendelser som oppstår flere ganger i uken) på det tidspunktet. Vi finner ingen beskrivelse av *hvilken* kontroll dere skal gjennomføre, og hvordan denne skal gjennomføres, fremover for å gjøre snorbrudd usannsynlig (altså sannsynlighetsklasse 1).

Vi påpeker at en utelukkende visuell kontroll av snorene ikke er tilstrekkelig til å avdekke at medbringersnorer er i ferd med å bli slitt av. Slitasjepunktene er enten i innfestingen inne i t-kroken eller inne i snorboksen, og vil dermed ikke kunne identifiseres i en enkel visuell kontroll. Vi forventer en nærmere beskrivelse av hvordan dere har tenkt å gjøre slike hendelser usannsynlig.

Vi minner om at Doppelmayr, som en stor leverandør av medbringere, krever at medbringersnorene skal byttes hvert 3. år. Vi minner også om at typisk bruddstyrke på en medbringersnor er på mellom 500 og 700 kilo. Det skal derfor svært mye til for at snorer i god tilstand ryker under bruk, noe som nettopp opprettholder sikkerheten for brukeren.

Virksomhetens tilbakemelding

«Tilbakemelding 8. januar 2025:

Dere skriver:

«Basert på antall medbringere som gikk uten t-krok den 13. mars 2025 mistenker vi at sannsynlighetsklassen burde vært 4 (uønskede hendelser som oppstår minst en gang per måned) eller 5 (uønskede hendelser som oppstår flere ganger i uken) på det tidspunktet.»

Under tilsynet gikk en del snorbokser uten t-krok. Det var flere årsaker til det, opptrekksfjør har røket og snor kappet, snor er kappet under kontroll pga. slitasje der snor er festet til kroken og ikke minst det som vi har når har tatt med i risikovurderingen, trenere som har bunter med alpinstaur hengende belt kombinert med at de ikke går inn i skidataporten, men sklir ned i trasen og griper tak i en krok. Vi har nesten ikke snorbrudd på vanlige kunder. Snorene sjekkes annenhver (200 timer) krokflytting og snorer kappes om det er slitasje. Slitasjen er der tau festes til krok og der er der en eventuelt får brudd. Vi mener derfor vi i risikovurdering og instruks er dekket.

Tilbakemelding 16. januar 2025:

Vi har også i vår merknad til utkast til tilsynsrapport omtalt hvorfor det manglet en del t-kroker. Vi har ikke forstått det slik at det er forbud å kjøre heisen uten at selve medbringeren er på plass, forutsatt at høyde på snødekket er riktig.

Det er viktig for oss å få fram at vi ikke har hatt mange snorbrudd i den bratte delen av heistrasen på de 35 årene undertegnede har hatt driftsansvaret. Og vi har aldri på disse årene hatt en ulykke som har medført ambulanse pga. snorbrudd i heistrasen. På disse årene har vi altså kjørt ca. 7 millioner heisturer uten en ulykke som har ført til ambulanse eller legevak. Dette er bakgrunnen for hvorfor vi har satt opp risikovurderingen slik vi har gjort.

Vi ser at vi kanskje burde hatt øket sannsynlighet noe slik SJT skriver, men SJT sin spekulasjon om hyppige snorbrudd er feil.

Hvilke tiltak setter vi i satt i verk fra og med i høst:

Vi har fram til nå ikke ført Kvalitetsavvik eller RUH på ting som skjer med snorboksen og t-krokene. Vi innfører nå at det ved snorbrudd skal føres RUH, ved fjær brekkasje og der snorer kappes under 200 timers kontroll skal føres kvalitetsavvik. Dette gjør vi for å ha nøyaktig statistikk på hva som er grunn til at snorer kappes.

Fram til nå denne sesongen er det kappet to snorer pga. fjær brekkasje. Vi legger ved utskrift av Kvalitetsavvik for å vise hva vi gjør. (Det har ikke vært brekkasje på snorer).

Vi innfører prosedyre for sjekk av snorer. Se vedlegg.»

Vår vurdering av virksomhetens tilbakemelding

Ut fra tilbakemeldingene dere har gitt oss 8. og 16. januar 2025, ser vi at dere har dokumentert en ny rutine for kontroll av medbringersnorer, og at dere også har innført rutine for å rapportere årsaker til at snorbokser går tomme som avvik. Vi mener dette vil gi dere verdifull kunnskap om årsakene, slik at de kan forebygges. Denne vinklingen på problemet med tomme snorbokser passer inn i kjernen av sikkerhetsstyring.

Vi anser at dere med dette har svart ut avviket. Vi vil følge opp håndteringen av de nye rutinene på tilsyn.

Andre forhold

Risikovurderingene

Risikovurderingene har gjennomgått betydelige forbedringer. Det er likevel fortsatt forbedringspunkter dere må gå igjennom. Vi forstår for eksempel ikke hvorfor dere beskriver samme skadeomfang «Potensiell alvorlig skade på passasjerer» på både konsekvensklasse 2, 3, 4 og 5, når disse gjenspeiler ulike grader av skade. I beskrivelsen av risikovurderingsprosessen dere har sendt oss er:

- a. Konsekvensklasse 2: Mindre alvorlig – “Uønskede hendelser med skader eller belastninger, som ikke krever ekstern behandling og som ikke medfører fravær over 1 uke”
- b. Konsekvensklasse 3: Betydelig – “ Uønskede hendelser som medfører medisinsk behandling, omplassering og/eller tilrettelegging, og fravær over en uke”
- c. Konsekvensklasse 4: Alvorlig – “Uønskede hendelser som medfører delvis varig uførhet og/eller delvis nedsatt livskvalitet og funksjonsevne”
- d. Konsekvensklasse 5: Svært alvorlig – “Uønskede hendelser som medfører død, total uførhet og/eller totalt ødelagt livskvalitet og funksjonsevne”

Vi vil sterkt anbefale dere å rydde/gjennomgå og kvalitetssikre konsekvensvurderingene i risikoanalysen. Risikovurderingene vil også være tema på neste tilsyn.

Nåværende beredskapsplan

Beredskapsplanen mangler klare beskrivelser av hvem som har ansvaret for førstehjelp, samt hva som skjer med taubanene og publikum i en beredskapssituasjon (25/704-55 – vedlegg «4 kap Beredskapsplan»). At beredskapsplanen mangler klare beskrivelser av hvem som har ansvaret for førstehjelp er ikke et brudd på regelverket, men vil være en stor fordel for dere å ha klare føringer for i tilfelle en alvorlig ulykke.

Det står heller ingen ting om taubanene som ikke er berørt av hendelsen skal fortsette å gå eller om de skal stanses. Dersom heiskjørere er tiltenkt en rolle i beredskapen må det stå i deres instruksjoner at heisen stanses når heiskjører forlater heisen for å bistå.

Sikring av arbeidstakere

Til sist vil vi bemerke, selv om regelverket for dette faller under Arbeidstilsynet, at det mangler krav til opplæring i bruk av fallsikringsutstyr og kameratredning for masteklatring ved driftsstans og vedlikehold (25/704-55 – vedlegg «2 kap Kompetansekrav, stillingsbeskrivelse og arbeidsinstruksjoner» s 14). Opplæring i dette er viktig å ha på plass for de ansattes egen sikkerhet.

Klagefrist

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

Rapportdato:

13.02.2026

Øystein Ravik
Avdelingsdirektør

Trond Østerås
Senioringeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

Vedlegg 1 Regelverk og rettigheter

Vi kan føre tilsyn og fatte vedtak

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

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

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

Dere har rett til å få veiledning om regelverket

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

Dere har rett til å klage på vedtak

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

Dere har rett til å få informasjon om vår saksbehandling

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

Vi publiserer tilsynsrapporter på våre nettsider

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

Dere kan kontakte oss

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

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

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

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