



Høyringssvar frå Ørsta skisenter AS

Ørsta, 01.06.25

Til Statens jernbanetilsyn,

Vi viser til høyringa om forslag til endringar i taubaneforskrifta. Ørsta skisenter finn det positivt at Statens Jernbanetilsyn vil gjere endringar i taubaneforskrifta, og at dette blir sendt på høyring.

Vårt viktigaste innspel er at eit heilt avgjerande omsyn ikkje er tatt med i forslag til endringar. Vi er klare på at dette må inn som eit eige punkt i taubaneforskrifta. Dette gjeld tilfelle der eit skianlegg har mista driftsløyve fordi anlegget har mangla godkjent driftsleiar, men der heisa/taubana elles er i forsvarleg stand. I slike tilfelle skuldast ikkje manglande driftsløyve tekniske eller forsvarlege årsaker, og det er ikkje logisk å stille nye krav til tryggleik og dokumentasjon til heisa sin infrastruktur, ut over at heisa/taubana var forsvarleg før mangel på driftsleiar skjedde. Vår argumentasjon følgjer under forslag til nytt punkt med ny tekst som vi foreslår slik:

Nytt § 2-4b, evt. 3-2b:

Driftsleder og driftstillatelse

En forutsetning for drift av taubane/skiheis er at anlegget har godkjent driftsleder. Dersom anlegget mister eller ikke har godkjent driftsleder, må dette på plass så snart som mulig for videre drift. Så lenge anlegget ikke har driftsleder, vil anlegget midlertidig miste sin driftstillatelse. Er anlegget ellers i forsvarlig stand og det ikke gjøres vesentlige endringer, og nødvendig service er fulgt og dokumentert, vil anlegget kunne startes så snart godkjent driftsleder er på plass (og SJT er underrettet). Gjøres det vesentlige endringer, må forsvarlighet dokumenteres, jmf §2-4.

Dersom skianlegget ikke har godkjent driftsleder på plass senest tre år etter at anlegget midlertidig mistet driftstillatelse pga manglende driftsleder, vil skianlegget miste driftstillatelsen fast. Ved evt ny oppstart må forsvarlighet fullt ut dokumenteres.

Det viktigaste med dette punktet er å skilje det tekniske/utstyr/dokumentasjon/infrastruktur frå driftsleiar-sida. Vi er sjølvsagt einige i at vesentlege endringar av heis/infrastruktur/teknisk må dokumenterast og oppfylle relevante tryggleikskriterium. Dersom heisa/taubane ikkje er endra og elles i forsvarleg stand på det tidspunkt anlegget mister driftsleiar, meiner vi det er heilt feil og uproporsjonalt at alt teknisk ved heile anlegget skal dokumenterast. Dersom mangel på driftsløyve utelukkande kjem av at skianlegget manglar driftsleiar, men elles er i forsvarleg stand, meiner vi skianlegget må få tilbake driftsløyve når godkjent driftsleiar er på plass. Mangel på driftsløyve skuldast då ikkje tekniske krav, og det er då ingenting ved det tekniske som tilseier at skianlegget ikkje skal få fornya driftsløyve. Dette var også reflektert i taubaneforskrifta tidlegare då den delte mellom driftsløyve for tekniske installasjonar og konsesjon for verksemda elles. Noverande fellesbruk av

driftsløyve (driftstillatelse) gjer forskrifta upresis med utilsikta følgjer som fleire skisenter no dessverre opplever.

Vi foreslår dessutan å skilje mellom å miste driftsløyve midlertidig på bakgrunn av manglande driftsleiar ein periode, der kravet i hovudsak er godkjent driftsleiar på plass for fornya driftsløyve. Føresetnaden er at heisa/taubana er i same tekniske og forsvarlege tilstand som på det tidspunkt skianlegget mista driftsleiar.

Bakgrunnen for å foreslå tida på tre år for å skaffe driftsleiar, er at dette for mange skisenter er ein prosess som ufråvikeleg krev lengre tid. Store kommersielle skisenter kan nok få på plass ny driftsleiar på kort tid, då dei vil ha fleire driftsleiarar og assisterande driftsleiarar, samt mange fagfolk knytt til drifta av skisenteret. Dei har også heiltidstilsette gjennom heile året som ein heilt normal arbeidsplass. Slike skisenter har også økonomiske musklar til å fornye og kjøpe nye heiser jamleg. Situasjonen for dei fleste skisentera i Norge er derimot ein heilt annan; dei er små, blir drive i kombinasjon av frivillige/tilsette, har meir ideell drift som realitet der dei er eit tilbod for lokalmiljøet utan store overskot. Vår situasjon ved Ørsta skisenter er eit typisk eksempel, der vi har to tilsette vinterstid i driftsleiinga, men som har annan jobb det meste av året, og frivillige som vakter og anna støtte. Vi har inga kø av interesserte som står klar den dagen vår driftsleiar seier stopp, som kan skje heilt uavhengig av skisenteret og som kan skje brått. Då må vi ut å søke etter nokon som kan arbeide deltid, og dette kan vere tidkrevjande. Når aktuell kandidat etter ei tid er identifisert, må vedkomande ta kurs og eksamen. Her kan det vere ventetid. Så kjem praksiskravet på min 4 månader. Vanlegvis vil driftsleiar slutte etter endt sesong. Det betyr at ny driftsleiar må opparbeide nødvendig praksis påfølgjande sesong. På Vestlandet er det sjeldan drift meir enn fire månader. I praksis betyr dette at ny godkjent driftsleiar tidlegast kan vere på plass før etter to år. Same krav og utfordring vil gjelde rekruttering av assisterande driftsleiar. Dette er bakgrunnen for å foreslå midlertidig bortfall av driftsløyve, og tre års "karantenetid". Vi ber Jernbanetilsynet også tenke praktisk på dette.

Krav om fullstendig dokumentasjon av alt teknisk og infrastruktur knytt til heisa fordi driftsleiar har mangla, vil i praksis seie at Statens Jernbanetilsyn aktivt og målbevisst går inn for å legge ned mange av dei små skisentera rundt om i landet. Dette kan ikkje vere meininga, og heller ikkje målet verken til Jernbanetilsynet eller frå overordna mynde. Målet må vere at flest muleg skisenter som har forsvarlege heiser og forsvarleg drift har ope og er eit tilbod til alle innbyggjarar i heile landet for trivsel, skiferdigheiter, aktivitet og folkehelse. Ei eldre heis i fullt forsvarleg stand på eit lite skisenter med mindre trafikk og som elles dokumenterer forsvarleg drift, er truleg like sikker som drift ved eit større skianlegg med hektisk aktivitet og mange besøkande.

Innhaldet her er elles reflektert i Taubanelova §17 "Tilbakekallelse av driftstillatelse gjelder inntil taubaneverksamheten ved ny søknad kan dokumentere at det forhold som forårsaket tilbakekallingen, er rettet, og vilkårene for driftstillatelse for øvrig er oppfylt". Lova understrekar nettopp at driftsløyve skal fornyast når til dømes driftsleiar er på plass.

§ 2-4 første ledd gjeld elles førstegangsbruk etter oppføring. Forsvarleg sikkerheit vil naturleg nok heisa framleis ha dersom heisa ikkje er vesentleg endra eller flytta. Jernbanetilsynet har sjølv



godkjent forsvarleg/akseptabelt over tiår på heiser der det ikkje er gjort vesentlege endringar. Det verkar derfor som Jernbanetilsynet sjølv har endra praksis som i realiteten betyr at skiheiser med akseptabelt sikkerheitsnivå ikkje får start igjen sjølv om heisa ikkje er vesentleg endra eller flytta.

Vi har elles eit innspel knytt til berekraft. Dersom ein vidarefører eit regelverk som potensielt fører til at eksisterande skiheisar som er i god teknisk og tryggleiksmessig stand mister driftsløyvet, har dette store berekraftsmessige konsekvensar. Det å legge ned skiheiser som er sikre og i god stand, vil føre til unødvendig ressursbruk og miljøpåverknad. Å bygge nye heiser i staden for å vedlikehalde dei eksisterande, vil krevje store mengder materialar og energi, noko som vil auke karbonutsleppa og belastninga på naturen. Ved å bevare og vedlikehalde dei eksisterande heisene kan ein redusere avfallsmengda og minimere inngrepa i naturen, samtidig som ein opprettheld ein berekraftig og sikker drift. Det er derfor viktig å vurdere dei miljømessige konsekvensane av å måtte bygge nytt kontra det å vedlikehalde eksisterande heiser, og å sikre at det er dei reint faktiske sikkerheitsmessige vurderingane som ligg til grunn for fornying av driftsløyve ved til dømes konkurs eller midlertidig mangel på driftsleiar.

For øvrig vert det vist til høyringsuttale frå Norske alpinanlegg og fjelldestinasjoner, Raulandsfjell alpinsenter m.fl.

Venleg helsing,

Ørsta skisenter AS

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Øyvind Halkjelsvik', written over a horizontal line.

Øyvind Halkjelsvik

Styreleiar