

Høringssvar fra Uvyrslåmi Snobrettlag.

1. Innspill til høringsnotat 24/1757-5 om akseptabelt sikkerhetsnivå

Uvyrslåmi Snobrettlag ønsker med dette å gi innspill til høringen om endringer i §2-2 og den foreslåtte §2-4b i taubaneforskriften.

I forbindelse med gjenoppstart av et konkursrammet alpinanlegg i Raulandsfjell har vi forsøkt å sette oss inn i kravene rundt §2-2 om akseptabelt sikkerhetsnivå. Gjennom dialog med flere alpinanlegg over hele landet har det blitt klart at mange opplever betydelige utfordringer knyttet til denne paragrafen. En heis er allerede revet, og flere står i fare for å bli fjernet – til tross for at de teknisk sett er uendret.

Det som utløser dokumentasjonskravet, er kun at driftsleder av ulike grunner har sluttet eller at anlegget har vært rammet av konkurs, kombinert med at heisene er produsert før 2004. Disse heisene er i samme tekniske stand som da de sist ble godkjent av Statens jernbanetilsyn (SJT), og ville fortsatt vært godkjent for drift dersom det ikke hadde vært for de administrative eller økonomiske forholdene.

Dette reiser et prinsipielt spørsmål: Hvordan kan en teknisk installasjon som har vært godkjent for persontransport i flere tiår, plutselig vurderes som usikker – uten at det har skjedd noen fysisk endring?

Siden 2023 har denne praksisen ført til at eiere av taubaneanlegg forskjellsbehandles og pålegges store kostnader, kun fordi driften har vært midlertidig stanset. I høringsutkastet foreslås det at denne praksisen videreføres i §2-4b. SJT skriver at de *«vurderer at det er nødvendig å videreføre denne reguleringen for å heve sikkerhetsnivået for taubaner på sikt»*, men gir ingen konkret begrunnelse for hvorfor dette anses som nødvendig.

2. SJT's praksis

Etter omfattende undersøkelser og dialog med SJT, fremgår det at kravet om at eldre heiser må dokumentere samsvar med dagens standarder, ikke er basert på EU-direktiver eller identifiserte sikkerhetsmangler. Det er utelukkende et resultat av SJT sitt ønske om å *«heve sikkerhetsnivået på sikt»*. Dette fremstår som en særnorsk praksis, uten paralleller i land Norge vanligvis sammenligner seg med.

I tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet (oppdrag 02-2025) heter det at SJT skal *«redegjøre for hvordan det fører tilsyn med eldre taubaneanlegg som ikke er konstruert etter nyere krav og forskrifter, og hvordan myndighetene kan sikre et regulatorisk grunnlag for videre, sikker drift av slike taubaner.»*

Selv om intensjonen om å heve sikkerhetsnivået er forståelig, oppstår et åpenbart paradoks: De samme heisene ville blitt godkjent for videre drift dersom det ikke hadde vært et avbrudd i driftstillatelsen. Har man da et reelt sikkerhetsproblem?

Dersom SJT mener at de 524 taubanene som i dag har gyldig driftstillatelse ikke har et kjent og/eller akseptabelt sikkerhetsnivå, reiser det alvorlige spørsmål om konsistensen i tilsynspraksisen. Det fremstår som inkonsekvent å godkjenne ett anlegg for drift, samtidig som et annet – med tilsvarende teknisk tilstand – pålegges omfattende og kostbare krav.

3. Vilkårlig forvaltning

Denne formen for forvaltning bidrar ikke til en systematisk heving av sikkerhetsnivået. I stedet rammer den vilkårlig, basert på forhold som økonomi, eierskifte eller personellutskiftning – ikke teknisk risiko. SJT har selv uttalt at det ville være for inngripende å innføre dokumentasjonskravet for alle anlegg med driftstillatelse. Likevel pålegges dette kravet anlegg som har hatt et driftsavbrudd, ofte som følge av konkurs. Det blir ikke mindre inngripende å rette slike krav mot de eierne som står ansvarlig for å bekoste riving av anleggene, bare fordi en driftsleder har sluttet eller fordi de usikre verdiene i konkursboet blir for store.

Kravet er kostbart, og utfallet av inspeksjonene kan få store økonomiske konsekvenser. Når det i praksis er konkursrammede anlegg som rammes i 8 av 10 tilfeller, kan det tolkes som at det er ønsket fra SJT at disse anleggene ikke gjenopptar drift – og at sikkerhetsnivået dermed heves gjennom utfasing snarere enn forbedring.

Denne tolkningen forsterkes av at det ikke åpnes for unntak fra ettårsregelen, selv når videre drift er sannsynlig og rivning er utsatt. Er dette i tråd med oppdrag 02-2025, som nettopp ber om å sikre et regulatorisk grunnlag for videre drift av eldre taubaner? Eller er det en strategi for utfasing av eldre anlegg departementet stiller seg bak?

SJT har gjort mye for å styrke sikkerheten i en bransje som åpenbart har hatt store utfordringer historisk sett. Dette har blant annet skjedd gjennom krav til internkontroll, periodiske kontroller og bruk av tredjepartskontrollører. Disse tiltakene sammen med risikobasert tilsyn bidrar til kvalitetssikring og systematisk økning av sikkerhetsnivå. Det er da underlig at SJT fremlegger denne helt vilkårlige forvaltningsmodellen som en forskriftsfestet nødvendighet for å oppnå ett bedre sikkerhetsnivå for fremtiden.

4. Brudd med tidligere praksis og lovens intensjon

Taubanelovens §17 slår fast at «Tilbakekall av driftstillatelse gjelder inntil taubaneverksamheten ved ny søknad kan dokumentere at det forhold som forårsaket tilbakekallet, er rettet og vilkårene for driftstillatelse for øvrig er oppfylt».

I praksis tolkes dette nå som at det ikke er tilstrekkelig å rette det opprinnelige forholdet (f.eks. ansettelse av ny driftsleder), men at hele anlegget må dokumenteres etter nye tekniske og organisatoriske krav ved ny søknad om driftstillatelse.

I dagens §2-2 tolkes det slik at anleggene som har hatt en løpende driftstillatelse fra før 2004 anses å inneha ett akseptabelt sikkerhetsnivå. Dette har vært en svært upresis fortolkning, da anlegg som mistet driftstillatelse i årene mellom 2004 og 2023 fikk den tilbake uten videre krav annet at forholdet som forårsaket bortfall av driftstillatelse ble rettet.

Det er først etter tap av driftstillatelse etter 2023 at man har ansett at heisene ikke lenger innehar ett akseptabelt sikkerhetsnivå. Dette er nå tatt ut av forskriften i sin helhet, noe som understreker at praksis siden 2023 har blitt gjort på uriktige premisser.

5. Regelverkets utvikling og utilsiktede konsekvenser

Kravet om å dokumentere et akseptabelt sikkerhetsnivå etter §2-2 er i utgangspunktet ment å gjelde ved førstegangs godkjenning av et taubaneanlegg. Når dette nivået er dokumentert og godkjent, gjelder godkjenningen så lenge anlegget ikke vesentlig endres eller flyttes.

Under høringen av §2-2 i 2021 ble det presisert at endringen primært skulle gjelde ved flytting eller import av eldre anlegg. Det ble ikke nevnt at konkurs eller utskiftning av driftsleder ville utløse samme krav. Dette tyder på at dagens praksis er en utilsiktet konsekvens – eller et resultat av manglende konsekvensutredning den gang.

Dersom intensjonen allerede i 2021 var å heve det generelle sikkerhetsnivået, burde dette ha vært et sentralt tema i høringen. Å begrense import og gjenbruk av eldre taubaner kan være en legitim begrunnelse for å innføre strengere krav, men det er noe helt annet enn å pålegge eksisterende, uendrede anlegg omfattende dokumentasjonskrav og tekniske oppgraderinger.

Den foreslåtte §2-4b fremstår derfor som en retrospektiv legitimering av SJT sin praksis de siste to årene. Den viderefører de strenge dokumentasjonskravene uten å dokumentere at sikkerhetsnivået i eldre anlegg faktisk er utilstrekkelig – og uten å vise til tilsvarende praksis i andre EU-land.

6. EU-regelverk og teknisk sikkerhet

Taubanedirektiv 2000/9/EC, som trådte i kraft i 2002, slo eksplisitt fast at eksisterende anlegg ikke måtte bringes i samsvar med nye regler. De harmoniserte standardene ble utviklet parallelt med direktivet, og gir først mening i sammenheng med det. Direktivet ble videreført i forordning EU 2016/424.

Sikkerheten i eldre anlegg ivaretas gjennom kontinuerlig vedlikehold, periodiske inspeksjoner og kompetent drift – ikke gjennom retroaktive krav til konstruksjon. Fra 2025 skal alle kritiske komponenter i taubaneanlegg dokumenteres gjennom periodiske inspeksjoner. Dersom feil avdekkes, må anleggene ansees som trygge når feil er utbedret gjennom bytte av komponenter eller dokumenterte reparasjoner – særlig de med 20–60 års driftshistorikk uten alvorlige hendelser.

SJT har ikke fremlagt konkrete eksempler på ulykker som skyldes konstruksjonsfeil i eldre heiser. Dersom sikkerhetsnivået faktisk er for lavt, burde tilsynet heller identifisere spesifikke risikoer knyttet til komponenter, konstruksjonstyper eller produsenter – fremfor å innføre krav som rammer tilfeldig, ofte økonomisk sårbare anlegg.

Dersom det for eksempel er identifisert at alle heiser bør ha brytepinner ved både inn- og utgang av batteriene, burde dette innføres som et nasjonalt krav for alle anlegg – ikke bare for de som har hatt driftsavbrudd. Det er ikke faglig forsvarlig å la økonomisk status avgjøre hvilke anlegg som må oppfylle nye sikkerhetskrav.

7. Et forvaltningsproblem – ikke et sikkerhetsproblem

Det fremstår som at det nye dokumentasjonskravet i hovedsak er et resultat av at eldre, «papirløse» heiser ikke passer inn i den nye tilsynsmodellen som ble innført med taubaneforordningen. SJT har i økende grad gjort seg avhengig av tredjepartsverifikasjoner i sin beslutningsprosess etter at årlig tilsyn ikke lengre blir gjort av egne ressurser. Det virker for øvrig som at bransjen foretrakk de årlige tilsynene og den gode dialogen de da fikk med SJT gjennom å jobbe sammen ute i felt.

Utfordringen ligger derfor ikke nødvendigvis i sikkerhetsnivået i de eldre anleggene, men i forvaltningens behov for dokumentasjon i fraværet av de nasjonale reglene som ble slått sammen i den nye taubaneforskriften og nå ikke lengre er synlige. Det er tross alt 70% av taubanene som har godkjenning etter det gamle nasjonale regelverket. Er det da sikkerheten som er problemet – eller er det forvaltningsmodell og forskrift?

8. Økonomiske og praktiske konsekvenser

I årets tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet, under virksomhetsmål 1 om tilfredsstillende sikkerhetsnivå, understrekes det at:

«Samtidig som Statens jernbanetilsyn skal arbeide for en god måloppnåelse, er det nødvendig at jernbanetilsynet på alle aktivitetsområder har et bevisst forhold til de samfunnsøkonomiske virkningene av vedtak som tilsynet treffer. I regelverksutviklingen og tilsynsvirksomheten bør Statens jernbanetilsyn legge vekt på hensynet til samfunnsøkonomi, men også administrative og andre konsekvenser for samfunnet og virksomhetene som er omfattet av regelverket.»

Dette hensynet synes i liten grad å ha vært ivaretatt i dagens praksis.

Nye eiere som omfattes av dokumentasjonskravet må engasjere kostbare ingeniørtjenester for å dokumentere samsvar med 19 harmoniserte standarder som ligger til grunn for konstruksjonskravene til taubaneanlegg. Dette er en svært krevende oppgave – særlig for tredjepart – og det finnes få, om noen, aktører i Norge med spesialisert kompetanse på dette området. Mange av produsentene av eldre heiser eksisterer ikke lenger. Alle disse heisene har vært godkjent og kontrollert av SJT og tidligere Veritas i flere tiår.

Norge har i dag 325 taubaneverksamheter. Av 765 taubaner med driftstillatelse er 524 produsert før 2004. Rundt 200 av virksomhetene drives av idrettslag, sameier og kommuner – ofte med frivillig innsats og svært begrensede økonomiske ressurser. Økte krav til vedlikehold og inspeksjoner har allerede presset økonomien i disse anleggene, i tillegg til strømpriser og dyrtid. Statistikken viser en tydelig negativ utvikling: Siden 2017 har 40 virksomheter avsluttet driften, og 60 heiser har mistet driftstillatelsen bare i årene 2020–2024.

9. Økt risiko og redusert forutsigbarhet

Det skal ikke være problematisk å overta et anlegg dersom man kjenner til kostnadene for å få det godkjent. Periodiske inspeksjoner, vedlikehold og utskifting av komponenter er forutsigbare og håndterbare utgifter man kan budsjettere rundt. Det som derimot skaper stor usikkerhet, er at SJT – gjennom §2-2 og den foreslåtte §2-4b har introdusert et krav som i praksis gjør det svært vanskelig å forutse kostnadene og derved gjør det å overta eldre heiser lang mindre attraktivt og risikofyllt.

Etter innføringen av §2-2 i 2023 trer kravet i kraft umiddelbart når driftstillatelsen leveres inn eller trekkes tilbake. I høringsutkastet foreslås det å utsette kravet i 12 måneder, knyttet til rivningsplikten. Men siden heisens konstruksjonsmessige sikkerhetsnivå ikke påvirkes av tid i seg selv, fremstår denne utsettelsen bare som en erkjennelse av at dagens praksis har vært for inngripende – uten at det gir reell lettelse på framtidige krav.

I løpet av 12 måneder må nye eiere finansiere overtakelse, dokumentere samsvar med opprinnelig dokumentasjon og eventuelle spesielle inspeksjoner og oppgraderinger, ansette driftsleder med relevant erfaring, og etablere eller oppdatere internkontrollsystemer. I tillegg må det påregnes minst én måneds behandlingstid per svar fra SJT. Alt dette med mer, må foreligge før en eventuell ny søknad om driftstillatelse. I praksis vil få nyetablerte virksomheter rekke dette innen 12mnd fristen, og dermed omfattes av kravet om full dokumentasjon etter ettårsregelen.

10. Konsekvenser for norsk alpinsport og lokalsamfunn

Dagens praksis vil over tid føre til en desimering og sentralisering av det norske alpintilbudet. Mindre anlegg vil i mange tilfeller ikke gjenoppstå etter konkurs eller tap av driftsleder. Dette truer verdiene til eiere, hytteeiere og lokalsamfunn – og ikke minst breddetilbudet i norsk alpinsport og vinteridrett.

Bortfall av anlegg vil påvirke sysselsetting og inntekter fra turisme i mange kommuner, og redusere verdien på fritidseiendommer. Rekruttering til alpine aktiviteter i idrettslag vil svekkes, og offentlige investeringer gjennom tilskudd og spillemidler vil gå tapt.

Samtidig har kostnadene for nye heiser nær tredoblet seg de siste årene. Med priser fra 10 til 100 millioner kroner er det urealistisk for mindre og frivillige aktører å erstatte eldre heiser. Maksimalt tilskudd gjennom spillemiddelordningen er fortsatt kun én million kroner – en sum som står i sterk kontrast til de faktiske kostnadene.

11. Eksempler på rammede anlegg

- *Haugsdalen Skisenter*: Driftstillatelsen ble levert inn grunnet helsemessige årsaker. En interessegruppe trakk seg etter å ha mottatt et prisestimat på 2,4 millioner kroner for oppgraderinger og dokumentasjon – uten garanti for godkjenning. Heisen er nå revet.

- *Torød Alpinpark (Nøtterøy)*: Et frivillig drevet nærmiljøanlegg står i fare for rivning etter at driftsleder flyttet. Den 30 år gamle heisen må nå dokumenteres etter dagens standarder – en uforholdsmessig kostnad for et lite frivillig anlegg.

- *Ørsta Skisenter*: Stolheisen har stått uten driftstillatelse siden driftsleder sluttet under pandemien. Anlegget forsøker fortsatt å dokumentere samsvar med dagens krav, til tross for at produsenten har bekreftet at heisen er i god stand.

- *Gålå Alpin og Aktiv*: Stolheisen står stille med krav om dokumentasjon ihht §2-2.

- *Følgefornn, Raulandsfjell & Bjorli*: Konkursrammede anlegg som forsøkes overtatt, men hvor heisene – til tross for uendret teknisk stand – må dokumenteres etter dagens standarder. Dette gjør de eldre heisene til usikre verdier i boene.

12. Foreslåtte endringer

- *Fjern ettårsregelen i tredje ledd av §2-4b*. Første ledd er tilstrekkelig, og SJT har allerede dokumentasjon på alle tidligere godkjente taubaner som ikke er vesentlig endret.

- *Skill mellom administrative og tekniske forhold*. Tap av driftstillatelse grunnet fravær av driftsleder må behandles separat og ikke automatisk utløse krav om dokumentasjon av konstruksjonsgrunnlaget.

13. Oppsummering

- Dagens forvaltning forskjellsbehandler eiere av taubaner med og uten driftstillatelse – uten saklig grunnlag.

- SJT sitt ønske om å heve sikkerhetsnivået gjennom §2-4b rammer vilkårlig, og baseres på andre kriterier enn teknisk sikkerhet.

- Den særnorske praksisen for gjenoppstart av anlegg uten driftstillatelse virker ikke til å være proporsjonal med forvaltningen i våre naboland eller EU-direktivet, og ettårsregelen bryter med forenklingsprinsippet.

- Pålegg om rivning etter 12 måneder vil over tid føre til at mange anlegg som ikke har livets rett forsvinner. SJT har ikke dokumentert tilstrekkelig saklig begrunnelse for å akselerere denne prosessen ved å innføre så strenge nasjonale regler for gjenoppstart av uendrede anlegg ibruktatt før 2004.

Mvh

Uvyrslåmi Snobrettlag

v/ Jarand Rorgemoen