

Oppsummering av bransjen 2018

Taubane



Statens jernbanetilsyn
juni 2019
post@sjt.no

1 Oppsummering

I 2018 var det 354 taubanevirksomheter og 805 taubaner med driftstillatelse i Norge.

85 uønskede hendelser ble innrapportert til Statens jernbanetilsyn (SJT) i 2018. Innrapportering av uønskede hendelser fra virksomheter med driftstillatelse for taubaner preges fortsatt av underrapportering. Derfor er det vanskelig å si noe sikkert om nivå og utviklingstrender for ulykkes- og hendelsesstatistikken i bransjen. Dette er en betydelig utfordring for SJT og kjerneprosesser der statistikk og trender er viktig underlag. Mot slutten av året har rapporteringen økt noe som følge av innsats på flere områder gjennom hele året, men dette er primært fra enkelte aktører.

Taubanedirektivet ble i 2018 avløst av en forordning som ble gjennomført i Norge via et nytt vedlegg til taubaneforskriften. Forordningen innebærer ikke vesentlige endringer i regelverket. SJT var vertskap for det årlige møtet i standardkomiteen CEN/TC242, en teknisk komité som utgår fra Den europeiske standardiseringskomiteen (CEN). 18 representanter fra sju europeiske land deltok. SJT deltok i arbeidet med tematikk rundt ståltau, med søkelys på bruk og inspeksjon, og i utviklingen av en rapport om visuell inspeksjon av tau, ferdigstilt og publisert i 2018 i regi av International Organisation for Transportation by Rope (OITAF).

I 2018 hadde SJT disse fokusområdene:

- sikkerhetsstyringssystem
- redningsberedskap for svevebaner og kabelbaner
- av- og påstigning
- vedlikehold
- rapportering av uønskede hendelser
- magnetinduktiv prøving av ståltau

SJT bruker mest ressurser på virksomhetene vi vurderer har størst risiko for ulykker, og der tilsyn vil ha størst effekt på sikkerhetsnivået. I 2018 har SJT fortsatt hatt tettere oppfølging av virksomheter med stolheiser enn virksomheter med kun skitau. Denne oppfølgingen er videreført fra 2017. Innenfor området taubaner ble det gjennomført ett dokumenttilsyn med tema sikkerhetsstyringssystem og 56 stedlig tilsyn, med stikkprøvebasert befarings i anleggene. I forbindelse med oppfølging av magnetinduktiv prøving av ståltau (MIP) ble det gjennomført ett dokumenttilsyn som dekket 128 virksomheter med 242 taubaner. Ved de stedlige tilsynene som ble gjennomført i 2018, fikk mange av virksomhetene samme type avvik fra kravene til sikkerhetsstyringssystem. Sikkerhetsstyringssystem vil være et viktig tema for kommende års tilsyn.

2 Definisjoner

2.1 Begreper og hendelsestyper

Tabell 1: Definisjon av noen begreper

Begrep	Definisjoner
Taubanevirksomhet	Virksomheten som etter taubaneloven har driftstillatelse for ett eller flere taubaneanlegg.
Driftstillatelse	Tillatelse til å drive en taubane
Taubane	Anlegg konstruert, produsert, montert og tatt i bruk for å transportere personer eller gods i vogner eller med trekkinnretninger som bæres eller beveges med tau som er plassert i eller langs en trasé.

Tabell 2: Definisjon av hendelsestyper

Hendelsestype	Definisjon i forskrift ¹	Eksempler på personskader
Taubaneulykke	Uønsket eller plutselig hendelse eller en bestemt rekke slike hendelser på taubane som fører til død eller alvorlig personskade, betydelige materielle skader på eiendom eller på miljø, og andre lignende ulykker.	Alvorlig ryggskade, alvorlig hodeskade, åpne eller kompliserte brudd eller skader som åpenbart kan medføre varige mén.
Alvorlig taubanehendelse	Uønsket hendelse på taubane som under andre omstendigheter kunne ha ført til en taubaneulykke.	Brukket tann, arm- og beinbrudd, avrevet leddbånd, smerter i rygg, kutt som må sys.
Taubanehendelse	Enhver annen uønsket hendelse enn en ulykke på taubane, som har sammenheng med driften, og som innvirker på driftssikkerheten.	Brukket tann, arm- og beinbrudd, avrevet leddbånd, smerter i rygg, kutt som må sys.

Alvorlig taubanehendelser: Dette er hendelser som kan ha medført eller avdekket en ned-satt sikkerhet. Dette kan for eksempel være for skitrekking: Medbringere som har falt av trekktauet, totalavsporing i mast eller vendeskive. For stolheis: Tilbakerutsjning av hele heisen (svikt på tilbakeløpssperre eller bremsen), tilbakerutsjning av enkeltstoler på bæretrekktauet, person som har falt ned fra stol i traseen uten alvorlig personskade, tauavsporing, fastheking av stol, etc.

Taubanehendelser: For eksempel at det oppdages at en gjenstand har falt ned fra en mast, men energien i den fallende gjenstanden var mindre enn 40 Joule, og utformingene på gjenstanden var slik at den ikke kunne ha medført alvorlige personskader dersom den hadde truffet personer. Et annet eksempel kan være at det blir oppdaget før åpning av anlegget at snorbryteren etter avstigning ikke virker.

2.2 Forskjellige typer taubaner

I noen av tabellene i denne rapporten brukes det spesifikke begreper for ulike typer taubaner. I tabell 3 gis en kort beskrivelse av hvilken betydning de enkelte begrepene har.

Tabell 3: Beskrivelse av ulike taubanetyper

Type taubane	Beskrivelse
Skitau	Skitrekking med lavtliggende trekktau (uten master). Trekktauet ligger på snøen eller inntil en meter over snødekket, og passasjerene må holde seg fast i tauet eller i medbringere festet på tauet.
Skitrekking	Skitrekking som har master, og trekktauet henger fra tre til åtte meter over snødekket, og passasjerene transporteres stående på ski.
Stolheis	Har master med høyt hengende bæretrekktau fra 5 til 25 meter over snødekket, der det er festet stoler (svevende transport). Kabinbaner tilsvarer stolheiser, men det benyttes kabiner i stedet for stoler. I enkelte anlegg kan det benyttes en kombinasjon av stoler og kabiner.

¹ Forskrift om taubaner av 21.06.2017 nr. 906

Type taubane	Beskrivelse
Kabelbaner	Har vogner som trekkes langs en skinnegang (eksempelvis Fløibanen og banen til Gaustatoppen), og trekktauet ligger på ruller mellom skinnene.
Totausbaner	Har én eller to kabiner/vogner for transport av personer, og trekkes av et trekktau langs et bæretau som er opphengt i master (eksempelvis Ulriksbanen i Bergen og Krossobanen på Rjukan). Kalles også gondolbane.
Kabelkraner	Har normalt to master og fire typer tau (bæretau, trekktau, heisetau og tiltetau). Mastene kan tiltes (skrånstilles) til begge sider, slik at kranen kan dekke et rektangulært område for en stor arbeidsplass, for eksempel en bro. Kabelkranene kan frakte både gods og personer.
Godstausbaner	(Svevebaner) Har én eller to vogner som trekkes av et trekktau langs et bæretau som er opphengt i master, og som transporterer gods. Dette er samme konstruksjon som totausbaner, men er kun beregnet for godstransport.
Diverse	Taubaner eller tilsvarende transportinnretninger som Samferdselsdepartementet har besluttet skal være inkludert i tilsynsordningen. Eksempel på slike baner er sykkelheisen Trampe i Trondheim. Statistikk for vannskitrekking og rodelbaner vil heretter kategoriseres som fornøylesinnretninger og inngå i rapporten om fornøylesinnretninger.

3 Statistikk

3.1 Antall taubanevirksomheter og taubaner i Norge

Tabell 4 viser at det er omtrent like mange taubanevirksomheter de siste årene.

Tabell 4: Antall taubanevirksomheter i perioden 2016-2018

	2016	2017	2018
Antall taubanevirksomheter	369	365	354

I 2018 var det åtte virksomheter med driftstillatelse for mer enn ti taubaner: Skistar Norge AS, avd. Trysilfjellet, Skistar Norge AS avd. Hemsedal, Kvitfjell Alpinanlegg AS, Hafjell Alpiner AS, Rauland Skisenter AS, Oppdal Skiheiser AS, Norefjell Skisenter AS og Geilo Skisenter AS.

27 virksomheter hadde i samme periode driftstillatelse for mellom fem og ti taubaner.

201 virksomheter hadde driftstillatelse for kun én taubane. 113 av disse drev ett skitau og 74 virksomheter drev ett skitrekking. De øvrige 14 virksomhetene drev en taubane av annen type.

Tabell 5 på neste side viser at det kun har vært mindre justeringer i antall taubaner de siste årene. Nedgangen i diversebaner fra 2017 til 2018 skyldes at vannskitrekking og trekk som benyttes som del av fornøylesinnretning, fra 2018 ble klassifisert som fornøylesinnretninger.

Tabell 5: Antall taubaner med driftstillatelse

Type anlegg	Antall		
	2016	2017	2018
Skिताu	191	188	187
Skitrekk	510	509	508
Stolheis	80	82	82
Kabelbane	3	3	3
Totausbane	16	16	16
Kabelkran	0	0	0
Godstaubane	7	7	6
Diverse	13	11	3
Sum	820	816	805

Taubaner er lokalisert rundt om i alle fylkene. Fordelingen av type taubaner kan grovt sett oppsummeres slik:

- Omtrent 95 prosent er lokalisert og brukt i alpine skianlegg
- I alpinanlegg er cirka 65 prosent skitrekk, 25 prosent skिताu og 10 prosent stolheiser
- Omtrent 10 prosent av stolheisene har høydeforskjell på mer enn 500 meter, og omtrent 10 prosent har lengde på mer enn 1800 meter
- 40 prosent av taubanene er lokalisert i alpinanlegg i Oppland, Buskerud og Telemark
- Mindre enn 10 prosent er lokalisert i de tre nordligste fylkene

3.2 Uønskede hendelser og personskader i 2018

Uønskede hendelser som er innrapportert for 2018 er gitt i tabell 6. I 2018 ble det innrapportert 85 uønskede hendelser til SJT. Tabell 7 viser taubanehendelser som har medført personskader de siste fem årene.

Tabell 6: Rapporterte hendelser fra taubanevirksomheter i 2018

Hendelseskategori	Antall
Taubaneulykker	2
Alvorlig taubanehendelse	11
Taubanehendelse	72
Sum	85

Tabell 7: Hendelser med personskader i perioden 2014-2018

Type personskader	2014	2015	2016	2017	2018
Mindre alvorlig personskade ²	12	13	11	15	20
Alvorlig personskade ³	4	6	0	0	3

SJT tror at hendelser i taubanebransjen fortsatt underrapporteres i stor grad. Det er grunn til å tro at en del av underrapporteringen skyldes manglende forståelse for rapporteringskravet. Det er derfor vanskelig å si noe sikkert om nivå og utviklingstrender for ulykkes- og hendelsesstatistikken i bransjene. Dette er en betydelig utfordring for SJT og kjerneprosessene der statistikk og trender er viktig underlag. Tilsynet vil arbeide målrettet mot bransjen for å øke rapporteringsgraden. Det er viktig for å opprettholde sikkerheten at virksomhetene registrerer

² Mindre alvorlig personskade: Med mindre alvorlig personskade menes eksempelvis: brukket tann, arm- og beinbrudd, avrevet leddbånd, smerter i rygg, kutt som må sys.

³ Alvorlig personskade: Med alvorlig personskade menes eksempelvis: alvorlig ryggskade, alvorlig hodeskade, åpne eller kompliserte brudd eller skader som åpenbart kan medføre varige mén.

og følger opp ulykker, alvorlige hendelser og hendelser. Tilsynet opplever at deler av bransjen har tatt til seg rapporteringskravene. Mot slutten av året har rapporteringen økt noe, som følge av innsats på flere områder gjennom hele året, men dette er primært fra enkelte aktører.

3.3 Behandling av søknader om driftstillatelser for taubaner

I årets første måneder økte restansen av søknader om driftstillatelser for taubaner på grunn av lange saksbehandlingstider. Ved utgangen av første tertial var over 100 søknader til behandling. Behandlingstiden var svært varierende, og for noen saker opptil flere måneder. Situasjonen skyldtes stor variasjon i kvaliteten på søknadene. Søkere drøyer i en del tilfeller lenge med å svare etter en første tilbakemelding om mangler ved søknader. Dette kan skyldes ulike forhold, for eksempel prosjekter som er under bygging eller innstilt på grunn av at det er vinter sesong. I tillegg var SJT i en prosess med omlegging av saksbehandlingsrutiner basert på nytt regelverk og ny tilsynsmetodikk. Dette forårsaket mer omfattende prosesser ved behandlingen av søknadene.

I andre tertial ble utfordringene med lang saksbehandlingstid løst ved at ressurser og kompetanse i andre fagavdelinger i SJT ble omprioritert til å bistå med saksbehandlingen. Det ble også lagt bedre til rette for komplette og gode søknader gjennom oppdateringer i det elektroniske søknadsskjemaet og en ny veiledning på nettsidene. Restansene ble betydelig redusert i løpet av andre tertial. Kompetanseoverføring gjennom samarbeidet mellom avdelingene har medført mer smidig saksbehandling. Saksbehandlingstidene er nå betydelig redusert. Tilbakemeldingene fra bransjene om endringene er positive.

Tabell 8 under viser saksbehandlingstid for driftstillatelser for taubaner, beregnet fra søknad er mottatt til vedtak om innvilgelse eller avslag er sendt søker, for første og andre halvår 2018. Det høyest og laveste antallet saksbehandlingdager brukt i en enkelt sak er også vist for samme periode. Merk at det finnes saker mottatt i begge halvår som fortsatt ikke er ferdig behandlet, slik at tallene er per 31.12.2018. SJT har derfor innvilget flere nye tillatelser enn vi har behandlet saker i 2018. Fra 2019 vil det være én sak og ett vedtak (én driftstillatelse). Tabellen har kun med søknader mottatt og vedtatt i samme halvår.

Tabell 8: Saksbehandlingstid for driftstillatelser

Taubaner	Mottatt 1. halvår	Mottatt 2. halvår
Antall ferdigbehandlede saker ⁴	4 saker	5 saker
Gjennomsnittlig saksbehandlingstid	120 dager	77 dager
Korteste saksbehandling	41 dager	33 dager
Lengste saksbehandling	331 dager	159 dager

4 Regelverk og internasjonale fora

Taubanedirektivet ble i 2018 avløst av en forordning som ble gjennomført i Norge via et nytt vedlegg til taubaneforskriften. Forordningen innebærer ikke vesentlige endringer i regelverket. SJT deltar som fagekspert i EU-kommisjonens arbeidsgruppe for taubaneforordningen. Gruppen satte i 2018 i gang arbeidet med å skrive veilederen til forordningen, og dette pågår fortsatt. Å delta i arbeidsgruppen har økt forståelsen for, og gitt konkrete erfaringer med, tolkingen av enkelte bestemmelser og innspill til punkter som bør vurderes forbedret i taubaneforskriften.

Kravet til sikkerhetsstyringssystem for virksomheter som er omfattet av taubaneforskriften trådte i kraft 1.7.2017, men med overgangsbestemmelse om at sikkerhetsstyringssystem skulle være på plass innen et år. Etter 1.7.2018 har det derfor i tilsynsaktiviteter blitt gitt pålegg ved avvik fra dette kravet. Ut fra tilbakemeldinger under tilsyn, og i møter med aktører i bransjene, er inntrykket at krav om sikkerhetsstyringssystem har medført at virksomhetenes ansvar for sikker drift har blitt tydeligere. Flere aktører ser også nytten av rapportering av uønskede hendelser og av å se på bakenforliggende årsaker til de uønskede hendelsene i sin styring av sikkerheten.

⁴ En sak kan inneholde søknad om driftstillatelse for flere anlegg.

4.1 Deltagelse i internasjonale fora

SJT deltok på det årlige møtet i det verdensomspennende nettverket av tilsynsmyndigheter for taubaner (ITTAB). SJT var vertskap for det årlige møtet i standardkomiteen CEN/TC242, en teknisk komité som utgår fra Den europeiske standardiseringskomiteen (CEN). 18 representanter fra sju europeiske land deltok. Hensikten med møtene er å bli oppdatert om status for standarder under utvikling eller gjeldende standarder, og avgjøre om utkast til standard kan gå til formell avstemning.

International Organisation for Transportation by Rope (OITAF) har en arbeidsgruppe som jobber med tematikk rundt ståltau, med søkelys på bruk og inspeksjon. SJT deltok i dette arbeidet og i utviklingen av en rapport om visuell inspeksjon av tau som ble ferdigstilt og publisert i 2018. Nå arbeides det med en rapport om levetidsbetraktninger av ståltau som forventes ferdigstilt i 2021.

5 Tilsyn

Den som eier og driver taubanen og kabelbanen er ansvarlig for sikker drift. I dette ansvaret ligger både å ha sikre tekniske anlegg og sørge for god sikkerhetsstyring.

5.1 Fokusområder 2018

SJT fører tilsyn med at virksomhetene følger krav i lov⁵ og forskrift⁶. SJT hadde samme fokusområder som i 2017:

1. Sikkerhetsstyringssystem: Etter en overgangsordning ved innføring av ny taubaneforskrift, trådte krav om sikkerhetsstyringssystem i kraft fra 1.7.2018. Kravet om sikkerhetsstyringssystem har mange likhetspunkter med kravet om internkontrollhåndbok i gamle forskrifter. Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset virksomheten, og risiko forbundet med drift skal være identifisert. Sikkerhetsstyringssystemet skal inneholde bestemmelser om kontroll, drift og vedlikehold og beskrive rutiner for å registrere og følge opp hendelser og ulykker.

2. Redningsberedskap for svevebaner og kabelbaner: Virksomheter med svevebaner, som for eksempel stolheis, skal ha organisert tilstrekkelig redningstjeneste. Virksomheter er forpliktet til å gjennomføre redningsøvelser, og skal ha nødvendig utstyr for evakuering og kommunikasjon tilgjengelig. Redningsøvelser skal evalueres og dokumenteres.

3. Krav til på- og avstigning: Passasjerer skal kunne ferdes og stige på og av uten fare. Derfor skal på- og avstigningsplasser være utrustet med nødvendige stopp- og sikkerhetsinnretninger og være utformet slik at sikker bruk ivaretas. Taubaneforskriften stiller krav til bemaning av plasser for på- og avstigning som virksomheten må følge.

4. Vedlikehold: Vedlikehold av taubaner skal forebygge uhell og unormal slitasje. Virksomheten skal ha rutiner inkludert planlegging og dokumentasjon for vedlikehold av taubanen. Blant annet skal virksomheten gjennomføre skifte av strammetau i henhold til krav.

5. Rapportering av uønskede hendelser: Taubaneverksamheten skal rapportere opplysninger om taubaneulykker, alvorlige taubanehendelser og taubanehendelser til SJT.

6. Magnetinduktiv prøving av ståltau (MIP): SJT følger opp at tilstanden på ståltau periodevis skal kontrolleres. Virksomheter som skal gjennomføre MIP må rapportere prøveresultater, tiltaksplan og lukking av eventuelle tiltak til SJT.

5.2 Tilsynsmetodikk

SJT bruker mest ressurser på de virksomhetene der SJT vurderer at risikoen for ulykker er størst og der tilsyn vil ha størst effekt på sikkerhetsnivået. I SJTs vurdering av risiko for den enkelte virksomhet tas det hensyn til en rekke faktorer, deriblant type anlegg, anleggets alder, organisatoriske forhold og erfaring fra tidligere tilsyn.

Alle virksomheter vil få tilsyn jevnlig. Virksomheter med høy risiko vil få tettere oppfølging og hyppigere tilsyn. I 2018 har SJT fortsatt hatt tettere oppfølging av virksomheter med stolheiser enn virksomheter med kun skitau. Denne oppfølgingen er videreført fra 2017. Virksomheter som var prioritert for tilsyn i 2017, men som ikke mottok besøk på grunn av manglende kapasitet, ble prioritert for tilsyn i 2018.

⁵ Lov om taubaner av 22.05.2017 nr. 29

⁶ Forskrift om taubaner av 21.06.2017 nr. 906

Tilsynsmetodikken innebærer at søkelyset i større grad rettes mot virksomhetens sikkerhetsstyringsystem. Det er også lagt større vekt på å intervjuer annet driftspersonell i virksomheten i tillegg til driftsleder.

SJTs pålegg utformes slik at virksomhetene må ta stilling til hvorfor avvikene har oppstått, og gjennomføre tiltak for å hindre gjentakelser. I tillegg må virksomheten korrigere de konkrete avvikene som er angitt.

Alle tilsynene med virksomhetene ble gjennomført før kravet til sikkerhetsstyringsystem trådte i kraft 1.7.2018. Likevel har sikkerhetsstyringsystemet vært tema ved de stedlige tilsynene.

5.3 Gjennomførte tilsyn

Tilsynsprogrammet for virksomheter med taubaner er i hovedsak gjennomført. Noen virksomheter har, etter gjennomførte risikovurderinger, fått utsatt tilsyn til 2019, på grunn av utfordringer med kapasiteten i avdelingen. Blant annet har mye kapasitet gått med til saksbehandling av søknader om driftstillatelser og interne prosjekter.

Innenfor området taubaner ble det gjennomført ett dokumenttilsyn med tema sikkerhetsstyringsystem og 56 stedlig tilsyn, med stikkprøvebasert befarings i anleggene. Temaene for tilsynsprogrammet for taubaner har vært sikkerhetsstyringsystemer, drift og vedlikehold, sikkerhet ved av- og påstigning og rapportering av uønskede hendelser. I tillegg ble det gjennomført dokumenttilsyn med MIP for virksomheter som ikke har sendt inn MIP-rapporter. Dette tilsynet dekket 128 virksomheter med 242 taubaner.

Markedstilsyn med sikkerhetskomponenter for taubane har blitt nedprioritert under de gjennomførte tilsynene, men er i stedet adressert ved behandling av søknader om driftstillatelser. I det videre arbeidet vil markedstilsyn bli en del av ordinært tilsyn.

5.4 Identifiserte avvik fra tilsyn

Ved de stedlige tilsynene som ble gjennomført i 2018, fikk mange av virksomhetene samme type avvik. Mange av virksomhetene har avvik knyttet til kravene til sikkerhetsstyringsystem. Det er gitt avvik med pålegg om utbedring til virksomheter med svevende taubanetransport.

Nedenfor følger en kort oppsummering av avvikene som er identifisert ved tilsyn:

1. Ved halvparten av de besøkte virksomhetene ble det påpekt mangler i vedlikeholdet.
 - o Vedlikeholdsprogram til leverandør ble ikke fulgt
 - o Vedlikehold som ble gjort, ble ikke dokumentert
 - o Det manglet vedlikehold
2. Hos en tredjedel av de besøkte virksomhetene ble det funnet tekniske feil
 - o Master var ikke polstret for å hindre skade ved tilbakerutsjning
 - o Bevegelige deler hadde manglende avskjerming
 - o Nødstoppfunksjoner virket ikke ved prøving
3. Hos en tredjedel av de besøkte virksomhetene ble det påpekt mangler ved på- og avstigningsplass
 - o Det manglet skilter som gir instruksjoner for påstigende
 - o Mottag på avstigningsplass var utformet feil
4. Av de virksomheter som ble ført tilsyn med som hadde stolheis, ble det påpekt mangler ved beredskapen i 70 prosent av tilfellene
 - o Deler av beredskapsplanen er ikke dokumentert, og inkluderer ikke alle nødsituasjoner
 - o Dokumentasjon på at tidskravet for redning er innenfor forskriftskravet, er ikke oppfylt
5. Om lag halvparten av virksomhetene som hadde stolheis, dokumenterte ikke evalueringen av gjennomført rekningsøvelse

Forhold som er avdekket i punkt 2 og 3 ovenfor er typisk avdekket i stikkprøvekontroller på taubaner under de stedlige tilsynene. SJT legger i slike tilfeller stor vekt på at virksomheten utarbeider og tar i bruk rutiner som gjør at virksomheten selv skal avdekke sikkerhetskritiske avvik, i tillegg til å korrigere det konkrete avviket.

6 Tilsynets prioriteringer

Inntrykket fra tilsynsaktiviteten er at det generelt er godt sikkerhetsnivå på taubaner i Norge. Det er imidlertid viktig med kontinuerlig søkelys for å sikre at driftsrutiner, personellkompetanse og det tekniske anlegget er slik at ulykker og uønskede hendelser unngås. Les mer om risikobildet for taubaner i Norge på nettsidene til Statens jernbanetilsyn: <https://www.sjt.no/taubane/statistikk/risikobildet/>

Innføring av sikkerhetsstyringssystem vil være et viktig tema for kommende års tilsyn. SJT vil følge opp temaene under for å opprettholde et godt sikkerhetsnivå i bransjen.

- *Virksomhetene skal ha et sikkerhetsstyringssystem*
Her vil det bli gitt veiledning i endrede krav i ny forskrift og der det er forskjeller fra nåværende krav til håndbok i internkontroll
- *Redningsberedskap for svevebaner skal tilfredsstillere kravene*
SJT vil rette ekstra oppmerksomhet mot viktigheten av å ha tilstrekkelig redningsberedskap til enhver tid taubanen er i drift. Driftsleder skal før daglig oppstart tilpasse transportkapasiteten til værforhold og tilgjengelig redningsberedskap. En eventuell redningsaksjon skal pågå helt til alle passasjerer er brakt til sikkert sted
- *På- og avstigningsplass skal være sikker*
Dette vil det bli fokusert på i arrangementsplan og rutiner for utforming av på- og avstigningsplass med de nødvendige sikkerhetsbarrierer som nødstop og stoppsnor og eventuelt opptrekkskontroll
- *Vedlikehold skal være gjennomført*
Den tekniske tilstanden til en taubane påvirkes negativt av intensiv bruk eller mangelfullt vedlikehold. Det er derfor viktig for sikkerheten at det er etablert, tatt i bruk og dokumentert et system for inspeksjon og vedlikehold. SJT vil derfor rette ekstra oppmerksomhet mot at nødvendig ettersyn og vedlikehold planlegges, utføres og dokumenteres på en hensiktsmessig måte
- *Rapportering av uønskede hendelser*
SJT vil fokusere på å få opp rapporteringsgraden av uønskede hendelser både internt hos virksomhetene og inn til SJT.