

Skaidi Alpin AS

TILSYNSRAPPORT NR. 22/634-7 med pålegg og vedtak om stans

2022

Innhold

1	Om tilsynet	2
2	Avvik og vedtak om pålegg	2
3	Vedtak om stans	12
4	Observasjoner	13
5	Andre forhold	13

Dato for gjennomføring: 21. april 2022

Til stede fra virksomheten: Susanne Daae, medeier/økonomiansvarlig. Odd Peder Wang, medeier. Lasse Hansen, påtroppende driftsleder. Gunnar Bang Larsen, driftsleder.

Fra SJT: Ingunn Diex Rognes, medrevisor. Eskil Lorås, tilsynsleder.

1 Om tilsynet

Dette tilsynet omfatter anlegg 2.19.006 og 2.19.007 hos Skaidi Alpin AS. Det er gjennomført som et tilsynsmøte via Teams 8. april 2022 og en stedlig verifikasjon 21. april 2022. Tilsynet er tematisk avgrenset og knyttet til sikkerhetsstyringssystem og rapportering av hendelser/ulykker. Tilsynet er basert på stikkprøver og derfor kan det være mangler som ikke er avdekket. Vi gjør oppmerksom på at virksomheten har ansvaret for sikkerheten ved anleggene. Virksomheten plikter selv å undersøke om eventuelle avvik gjelder for andre deler av anleggene enn det som ble valgt ut til stikkprøver.

SJT benytter en tilsynsmetodikk som retter seg mot virksomheten fremfor den enkelte taubanen. Eventuelle pålegg fra SJT krever at virksomheten må ta stilling til hvorfor avvikene har oppstått. Virksomheten må også gjennomføre tiltak for å hindre gjentakelser. Avvik funnet under tilsynet må korrigeres.

SJTs funn under tilsynet presenteres i tilsynsrapporten som tilsynsbevis. Tilsynsbevisene benyttes til å underbygge eventuelle avvik, det vil si at gjeldende regelverkskrav ikke er oppfylt. Avvikene knyttes mot én eller flere bestemmelser i regelverket. På bakgrunn av dette formulerer SJT utkast til pålegg som beskriver forhold som må rettes.

2 Avvik og vedtak om pålegg

Avvik 1:

Virksomheten kunne ikke dokumentere at spesielle inspeksjoner er gjennomført på skiheis med anleggsnummer 2.19.006.

Avvik fra:

Forskrift om taubaner § 10-13

Tilsynsbevis:

Spesielle inspeksjoner er ikke gjennomført på heisen.

Merknad:

For taubaner godkjent etter regelverket som gjaldt før 03.05.2004 var siste frist for gjennomføring av spesielle inspeksjoner den 01.07.2019. Overgangsbestemmelsene ga to års frist fra forskriften ble innført til de spesielle inspeksjonene måtte være utført etter de intervaller som gjelder for spesielle inspeksjoner, jf. forskriften § 19-5. Taubaneforskriften § 10-13 krever at relevante komponenter og konstruksjonsdeler som utsettes for utmattingsbelastning eller utmattingspenninger skal undergis ikke-destruktive prøvinger. 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. Intervallene for inspeksjonene fremgår av den nevnte bestemmelsen. Dette innebærer at første spesielle inspeksjon senest skulle vært gjennomført etter det som kommer først av 22 500 driftstimer eller 15 år etter første idriftsettelse, jf. forskriften § 10-13 første ledd bokstav a.

SJT har gjort en faglig vurdering av hvilke komponenter som må vurderes for spesielle inspeksjoner. Denne listen finner dere på våre hjemmesider: <https://www.sjt.no/taubane/veiledning/spesielle-inspeksjoner/>.

For opphungs- og vippebolter og rullebatterirammer kan spesielle inspeksjoner begrenses til de mest utmattingsbelastede rullebatteriene av type opptrekk, nedtrekk og kombi (ett av hver type).

For klemmer skal kontroll og prøving skje etter leverandørens anvisninger. Dette følger av § 10-13 siste ledd.

Vår vurdering og praksis på dette punktet er blant annet redegjort for på våre nettsider, bransjemøter og veiledninger. Disse er til opplysning tilgjengelig på [sjt.no](#), se [bransjemøter](#) og [veiledning om spesielle inspeksjoner](#).

Dersom komponenter byttes 1 til 1 med nye, i stedet for å utsettes for ikke-destruktive prøvinger, vil neste ikke-destruktive prøving av disse være 15 år eller 22 500 driftstimer etter bytte (det som kommer først). Dersom dere for eksempel kun bytter bolter i de mest utmattingsbelastede rullebatteriene uten inspeksjon, må boltene i de nest mest utmattingsbelastede rullebatteriene testes. Alternativt kan boltene i alle rullebatteriene byttes.

Pålegg:

Virksomheten må dokumentere at spesielle inspeksjoner er utført på anlegg 2.19.006 og sende dokumentasjon på utvelgelse av utmattingspåkjennte komponenter samt kopi av inspeksjonsrapporter til SJT innen **10. juni2022**.

Avvik 2:

Virksomheten kunne ikke dokumentere at spesielle inspeksjoner er gjennomført på skiheis med anleggsnummer 2.19.007.

Avvik fra:

Forskrift om taubaner § 10-13

Tilsynsbevis:

Spesielle inspeksjoner er ikke gjennomført på heisen.

Merknad:

For taubaner godkjent etter regelverket som gjaldt før 03.05.2004 var siste frist for gjennomføring av spesielle inspeksjoner den 01.07.2019. Overgangsbestemmelsene ga to års frist fra forskriften ble innført til de spesielle inspeksjonene måtte være utført etter de intervaller som gjelder for spesielle inspeksjoner, jf. forskriften § 19-5. Taubaneforskriften § 10-13 krever at relevante komponenter og konstruksjonsdeler som utsettes for utmattingsbelastning eller utmattingspenninger skal undergis ikke-destruktive prøvinger. 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. Intervallene for inspeksjonene fremgår av den nevnte bestemmelsen. Dette innebærer at første spesielle inspeksjon senest skulle vært gjennomført etter det som kommer først av 22 500 driftstimer eller 15 år etter første idriftsettelse, jf. forskriften § 10-13 første ledd bokstav a.

SJT har gjort en faglig vurdering av hvilke komponenter som må vurderes for spesielle inspeksjoner. Denne listen finner dere på våre hjemmesider: <https://www.sjt.no/taubane/veiledning/spesielle-inspeksjoner/>.

For opphengs- og vippebolter og rullebatterirammer kan spesielle inspeksjoner begrenses til de mest utmattingsbelastede rullebatteriene av type opptrekk, nedtrekk og kombi (ett av hver type).

For klemmer skal kontroll og prøving skje etter leverandørens anvisninger. Dette følger av § 10-13 siste ledd.

Vår vurdering og praksis på dette punktet er blant annet redegjort for på våre nettsider, bransjemøter og veiledninger. Disse er til opplysning tilgjengelig på [sjt.no](https://www.sjt.no), se [bransjemøter](#) og [veiledning om spesielle inspeksjoner](#).

Dersom komponenter byttes 1 til 1 med nye, i stedet for å utsettes for ikke-destruktive prøvinger, vil neste ikke-destruktive prøving av disse være 15 år eller 22 500 driftstimer etter bytte (det som kommer først). Dersom dere for eksempel kun bytter bolter i de mest utmattingsbelastede rullebatteriene uten inspeksjon, må boltene i de nest mest utmattingsbelastede rullebatteriene testes. Alternativt kan boltene i alle rullebatteriene byttes.

Pålegg:

Virksomheten må dokumentere at spesielle inspeksjoner er utført på anlegg 2.19.007 og sende dokumentasjon på utvelgelse av utmattingspåkjente komponenter samt kopi av inspeksjonsrapporter til SJT innen **10. juni 2022**.

Avvik 3:

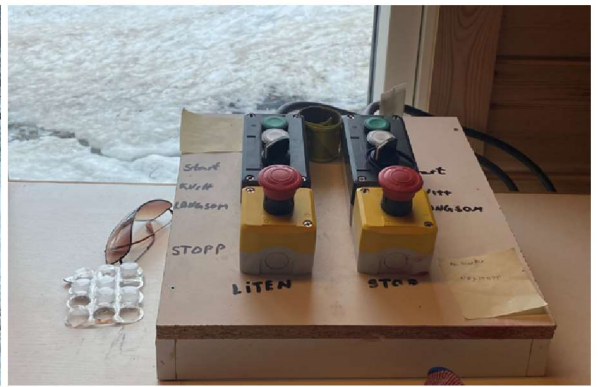
Skiheisene driftes ikke alltid med tilstrekkelig bemanning.

Avvik fra:

Forskrift om taubaner § 3-3, første ledd bokstav a).

Tilsynsbevis:

Begge skitrekk kjøres som oftest av bare en person fra kjørebue. Det er som regel en person til på jobb, men denne er ikke fast verken i kjørebue eller ute.



Tilsynets vurdering:

Forskriftskravet til bemanning sier at skitrekk skal ha en kjører ved påstigningsplass. Dette kravet gjelder for hvert skitrekk. Kjørerplass på Skaidi er om lag 50 meter fra hver av skitrekke, men det er klar sikt til skitrekke så lenge det ikke befinner seg personer eller annet som hindrer sikten mellom kjørerplassering og påstigningsplass. Det er ikke montert kamera som viser påstigningsplassene. For at bemanningskravet skal være ivarett slik skitrekke driftes i dag forutsettes det at det er klar sikt og at det ikke er samtidig påstigning på begge skitrekk. Dette er ikke slik skitrekke normalt driftes.

I inspeksjonsrapporten fra førstegangstilsynet som ble foretatt av skitrekke i 2007, ble det skrevet følgende «Det er for stor avstand og for dårlig oversikt fra varmestue til at skitrekk kan kjøres derfra. Påstigningsplassen må derfor alltid være betjent, kjørebu anbefales satt opp.»

Basert på dette anses Skaidi å ikke etterleve kravet til bemanning av skitrekke.

Pålegg:

Virksomheten må sørge for at skitrekke har tilstrekkelig bemanning når de kjøres. Virksomheten skal utbedre avviket, og sende en beskrivelse av hvordan avviket er utbedret til SJT innen **1. desember 2022**.

Avvik 4:

Det er mangler i virksomhetens sikkerhetsstyringssystem.

Avvik fra:

Forskrift om taubaner § 2-11.

Tilsynsbevis:

- Det mangler instruks for de forskjellige rollene som kan påvirke sikkerheten til taubanene.
- Det er ikke dokumenterte krav til kompetanse og opplæring av de forskjellige rollene i virksomheten.
- Det finnes ikke dokumenterte bestemmelser om drift og vedlikehold som sikrer tilfredsstillende sikkerhet.

Tilsynets vurdering:

Deler av sikkerhetsstyringssystemet ble gjennomgått den 21. april, og det ble klart at virksomhetens sikkerhetsstyringssystem ikke er oppdatert i henhold til gjeldende regelverk. I tillegg fremkom det at det er mangler i henhold til tidligere regelverk også, noe som til dels kan skyldes at det har vært flere konkurser i skitrekenes levetid. Gjeldende regelverk trådte i kraft 1. juli 2017, ved innføring av nytt regelverk ble det gitt en overgangsbestemmelse som medførte at virksomhetene fikk frist frem til 1. juli 2018 med å oppfylle kravene til sikkerhetsstyringssystem i § 2-11.

Pålegg:

Virksomheten må etablere et dokumentert sikkerhetsstyringssystem som inneholder minimumskravene gitt i forskriften. Virksomheten skal sende inn følgende deler av sikkerhetsstyringssystemet:

- Oppdatert innholdsfortegnelse av virksomhetens sikkerhetsstyringssystem
- Beskrivelse av hvordan ansvar og myndighet er fordelt i virksomhetens organisasjon, herunder instruks for driftsleder og annet operasjonelt personell.
- Beredskapsplan
- Risikovurdering for hvert av skitrekke
- Rutiner for registrering og oppfølging av taubaneulykke, alvorlig taubanehendelse og taubanehendelse.

Dokumentasjonen skal sendes inn til SJT innen **1. desember 2022**

Veiledning:

Sikkerhetsstyring er systematiske aktiviteter for å oppnå og opprettholde et sikkerhetsnivå i samsvar med kravene i lovgivningen. Formålet med sikkerhetsstyringssystemet skal være å styre virksomheten for å kunne drive sikkert. Det er viktig at sikkerhetsstyringssystemet tilpasses arten og omfanget av driften til Skaidi Alpin AS.

Dere kan lese mer om sikkerhetsstyringssystem på våre hjemmesider:

<https://www.sjt.no/taubane/veiledning/veileder-om-sikkerhetsstyringssystem/>

Avvik 5:

Skaidi Alpin AS har ikke tilstrekkelig kontroll med at anlegget er i driftsmessig sikker stand før åpning av taubanen.

Avvik fra:

Forskrift om taubaner § 3-11 første ledd.

Tilsynsbevis:

- Strammeloddet på taubaneanlegg 2.19.007 (Skaidi 2, lang), var nedsnødd og det hadde ikke blitt kontrollert om strammeloddet henger fritt før drift av skitrekket. Virksomheten opplyste om at strammeloddet er innebygd.



- På anlegg 2.19.006 (Skaidi 1, kort) er nødstoppskilt for nødstopp på avstigningsplass tildekket.
- På anlegg 2.19.007 (Skaidi 2, lang) mangler nødstoppskilt for nødstopp på avstigningsplass.

Tilsynets vurdering:

Selv om loddet er innebygd skal det være tilgjengelig for inspeksjon, slik at det er mulig å se om loddet faktisk henger fritt. At loddet henger fritt skal verifiseres hver gang før taubanen åpnes. Slik loddet har blitt inspisert i 2022 er ikke tilstrekkelig for å kunne avgjøre om taubanen er i driftssikker tilstand.

En kontroll av at nødvendige skilter er på plass skal inngå i kontrollen som gjennomføres i forkant av hver åpningsdag.

Pålegg:

Virksomheten må ivareta at daglig kontroll av anlegget før oppstart blir gjennomført og dokumentert. Virksomheten må sende inn til SJT en beskrivelse av hvordan daglig kontroll blir gjennomført og dokumentert fremover innen **1. desember 2022**.

Avvik 6:

Nødstopper er ikke tilstrekkelig skiltet.

Avvik fra:

Forskrift om taubaner § 3-14 andre ledd.

Tilsynsbevis:

- På anlegg 2.19.006 (Skaidi 1, kort) er nødstoppskilt for nødstopp på avstigningsplass tildekket.
- På anlegg 2.19.007 (Skaidi 2, lang) mangler nødstoppskilt for nødstopp på avstigningsplass.

Pålegg:

Virksomheten må sørge for at alle nødstopper er tydelig skiltet. Dokumentasjon på at avviket er rettet sendes SJT innen **1. desember 2022**.

Avvik 7:

Strammetau for begge taubaneanlegg har passert kassasjonsalder.

Avvik fra:

Forskrift om taubaner § 2-1 og §3-13 tredje ledd.

Tilsynsbevis:

Strammetauene ved begge skitrekk er fra 2006.

Tilsynets vurdering:

Leverandøren av taubanen kan ha oppgitt intervall på skifte av strammetau. Dersom leverandøren ikke har oppgitt dette intervallet skal det som minimum skiftes i henhold til NS-EN 12927:2019 «Sikkerhetskrav for taubaneinstallasjoner for persontransport» kapittel 9.3. Standarden angir maksimal levetid på strammetau til å være det som kommer først av 12 år eller 18000 driftstimer.

Pålegg:

Virksomheten skal skifte strammetau på begge skitrekk. Dokumentasjon på at strammetau er skiftet skal sendes til SJT innen **10. juni 2022**.

Avvik 8:

Det er for stor høyde mellom trase og trekkttau på anlegg 2.19.007 (Skaidi lang).

Avvik fra:

Forskrift om taubaner § 2-1.

Tilsynsbevis:

Mellom mast 3 og 4 er det så lang avstand mellom bakke og tau at medbringeren nesten virker som en stolheis.

Tilsynets vurdering:

Ved førstegangstilsyn i 2007 ble det notert følgende: «Mellom mastene 3 og 4 er det i planene forutsatt betydelige massepåfylling. Dette var ikke ferdig og det skal derfor kontrolleres at høyden mellom trekktau og slepetrase gir tilfredsstillende kjøreforhold for passasjerene».

Den beskrevne massepåfyllingen kan ikke ha blitt utført. Slik avstanden er i dag mellom trase og trekktau mellom mast 3 og 4 så utgjør det en fare for de kjørende.

Tidligere forskrift sa følgende: «Slepetraseen og tauføringen skal være slik at passasjerene transporteres uten vanskeligheter.» og «Trekktauets skal i størst mulig utstrekning følge bakkens profil. Det må ikke legges så høyt at kjøringen blir vanskelig, eller at en lett passasjer (20 kg) risikerer å bli løftet fra bakken.»

Pålegg:

Virksomheten må sikre at det ikke er for stor høyde mellom trase og trekktau. Virksomheten skal sende inn dokumentasjon til SJT på hvordan avviket er rettet innen **1. desember 2022**.

Avvik 9:

Virksomheten har ikke sendt inn rapporter og tiltaksplaner etter magnetinduktiv prøving av trekktauene på begge skitrekke.

Avvik fra:

Forskrift om taubaner § 3-12 sjette ledd.

Tilsynsbevis:

Virksomheten opplyser at magnetinduktiv prøving av trekktau ved begge anlegg har blitt utført i 2021.

Tilsynets vurdering:

Taubaneverksamheten skal uten opphold sende kopi av rapport etter gjennomført magnetinduktiv prøving av ståltauet til Statens jernbanetilsyn. På bakgrunn av rapporten skal det utarbeides en tiltaksplan. Denne skal sendes Statens jernbanetilsyn sammen med rapporten.

Pålegg:

Virksomheten skal sende inn rapporter og tiltaksplaner etter gjennomført magnetinduktiv prøving av trekktauene. Dokumentasjon skal sendes til SJT senest innen **10. juni 2022**.

Avvik 10:

Det utføres vedlikehold som ikke er dokumentert.

Avvik fra:

Forskrift om taubaner § 3-13 femte ledd.

Tilsynsbevis:

Virksomheten mangler systematisk dokumentasjon av gjennomført vedlikehold. Virksomheten kunne ikke fremlegge dokumentasjon på hvilket vedlikehold som var gjennomført de siste to årene, selv om det ble sagt at det var gjort utskiftninger.

Pålegg:

Virksomheten skal utbedre avviket, og sende en beskrivelse av hvordan avviket er utbedret til SJT innen **1. desember 2022**.

Avvik 11:

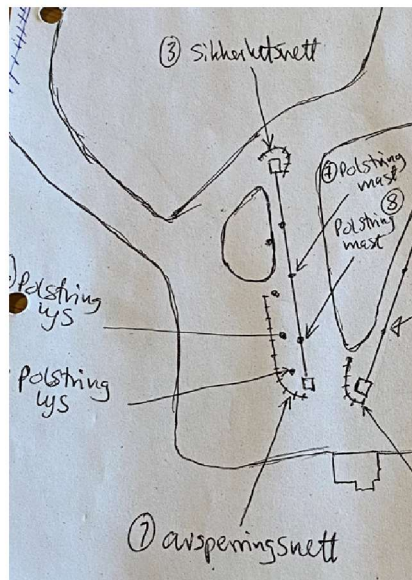
Avstigning på skiheis 2.19.006 Skaidi kort er ikke i henhold til driftstillatelsen.

Avvik fra:

Forskrift om taubaner § 2-1.

Tilsynsbevis:





- Det er en kryssende nedfart mellom avstigningsplass for skitrekket og området der snorbryter står.
- Første snorbryter etter avstigning er montert om lag 30 meter etter start av avstigningsplass.
- Skissen av taubanen som ble fremlagt på verifikasjonsdagen angir ikke hvordan avstigningsplassen skal arrangeres med tanke på motslag og plassering av snorbryter.

Tilsynets vurdering:

På- og avstigning skal foregå trygt. Norsk standard NS-EN 12929-1:2015 «Sikkerhetskrav for taubaneinstallasjoner for persontransport. Generelle krav. Del 1: Krav for alle installasjoner» kapittel 7.5.5 sier at kryssende transport er forbudt innen 15 meter av avstigningsområdet der hvor medbringeren slippes. Det ble opplyst på tilsynet at det ikke benyttes skilt og andre tiltak for å styre trafikken utenfor avstigningsområdet. I tillatelsen til taubanen fra 2007 er ikke denne nedfarten markert i tegningene. Tilsynet mener denne måten å drifte anlegget på utgjør en fare for kollisjon mellom avstigende passasjerer og kjørere i nedfarten.

Ved førstegangstilsynet i 2007 ble virksomheten pålagt å arrangere avstigningsplassen i henhold til datidens gjeldende skitrekkforskrift¹ § 3.3. Denne forskriften angav lengden til avstigningsplassen til å være høyeste kjørehastighet x 2,5 sekunder, noe som tilsvarer en lengde på 7 meter. Videre sa forskriften at avstigningsplassen normalt skal avsluttes med et motslag, og mellom avstigningsplassen og vendeskiven skal det etableres en snorbryter i en høyde på ca. 1 meter over snødekket som skal automatisk stoppe skitrekket dersom kjørende skulle kjøre forbi avstigningsplassen uten å ha sluppet medbringeren. Det står normalt beskrevet i leverandørens driftsinstrukser hvordan avstigningsplassen skal utformes.

Tilsynet mener at slik avstigningen var utformet og driftet ved tilsynstidspunkt ikke samsvarer med opprinnelig tillatelse og kan utgjøre en fare for de kjørende av taubanen.

Pålegg:

Virksomheten skal utbedre avviket, og sende en beskrivelse, for eksempel en arrangementsplan av taubanen, som viser hvordan avviket er utbedret til SJT innen **1. desember 2022**.

¹ Forskrift om skitrekk FOR-1995-01-01-1216 (UTGÅTT)

3 Vedtak om stans

Skaidi alpin AS pålegges å stanse driften av anlegg 2.19.006 og 2.19.007 senest den 10. juni 2022.

Når dere har gjennomført spesielle inspeksjoner, og montert nye strammetau, og når rapporter og tiltaksplaner etter magnetinduktiv prøving av trekkttau er mottatt, må dere ta kontakt med oss.

Når vi har mottatt dokumentasjon fra dere at spesielle inspeksjoner er gjennomført, at strammetau er skiftet og når rapporter og tiltaksplaner etter magnetinduktiv prøving av trekkttau er mottatt, vil vi vurdere saken og om drift kan starte opp igjen. Forholdene utgjør hver for seg grunnlag for stans, slik at alle forholdene må rettes før stansvedtaket kan oppheves.

Forankring i lovverket

SJT har hjemmel i lov om taubaner § 16 til å pålegge stans av driften, eller stans med øyeblikkelig virkning, dersom vi har funnet forhold som kan medføre fare for helse, miljø eller sikkerhet.

Vedtak om stans av drift betyr at anlegg 2.19.006 og 2.19.007 ikke kan drives før forholdet er rettet, dokumentasjon om dette er sendt Statens jernbanetilsyn, og vi har bekreftet at drift kan starte opp igjen. Stans medfører ikke at dere mister driftstillatelsen. Det er ikke nødvendig å søke ny driftstillatelse som følge av et stansvedtak.

Vurdering

Vi kan fatte vedtak om stans dersom det avdekkes forhold som kan medføre fare for helse, miljø eller sikkerhet. Det er ikke gjennomført spesielle inspeksjoner for anlegg 2.19.006 og 2.19.007.

Det foreligger derfor brudd på taubaneforskriftens § 10-13.

Anlegg 2.19.006 og 2.19.007 er satt opp med brukte deler fra flere anlegg fra Østerrike i 2006. Deler av anleggene er derfor vesentlig eldre enn fra 2006, og det har ikke vært utført tilstrekkelig med spesielle inspeksjoner for å undersøke om utmatningsbelastede komponenter eller deler trenger å skiftes ut. For taubaner godkjent etter regelverket som gjaldt før 03.05.2004 var siste frist for gjennomføring av spesielle inspeksjoner den 01.07.2019. Overgangsbestemmelsene ga to års frist fra forskriften ble innført til de spesielle inspeksjonene måtte være utført etter de intervaller som gjelder for spesielle inspeksjoner, jf. forskriften § 19-5.

Første spesielle inspeksjon skulle senest vært gjennomført innen 22 500 driftstimer eller 15 år etter første idriftsettelse, jf. forskriften § 10-13 første ledd bokstav a. Det vil si det tidspunkt som kom først. Det er ikke dokumentert at utmatningsbelastede komponenter er byttet i løpet av de siste 15 årene.

Ved ikke å ha utført spesielle inspeksjoner, som forskriften krever, har dere ikke tilstrekkelig kontroll på risiko i forbindelse med drift av anlegg. Kravet om spesielle inspeksjoner er satt nettopp med tanke på den risiko som foreligger ved at relevante komponenter og konstruksjonsdeler utsettes for utmatningsbelastning eller utmattingsspenninger. Disse komponentene og konstruksjonsdelene skal derfor undergis ikke-destruktive prøvinger for å avdekke om slike deler må skiftes ut.

Strammetau skal skiftes senest etter 12 år for at taubanen skal ha akseptabel risiko, for begge skitrekke skulle dette ha blitt gjort i 2018. Ved å la tauene gå flere år over kassasjonsalderen til strammetauene har ikke virksomheten kontroll på risikoen jf. forskriften § 2-1 og § 3-13 tredje ledd.

Rapporter og tiltaksplan etter magnetinduktiv prøving er ikke sendt inn til tilsynet. Tauenes tilstand vurderes å være kritisk for sikkerheten på anleggene og det er en forutsetning for å ha taubanen i drift at magnetinduktiv prøving av ståltauene og nødvendige tiltak er gjennomført i tråd med forskriftens § 3-12.

Forholdene er hver for seg tilstrekkelige til å medføre stans av anleggene. Statens jernbanetilsyn vurderer det ovennevnte som alvorlig i forhold til å ivareta sikker drift av anleggene.

4 Observasjoner

På anlegg 2.19.007 (Skaidi lang) har trekktauet forlenget seg slik at vendeskiven nærmer seg sin endestilling. Det vil innen kort tid være nødvendig å korte inn tauet for å hindre at medbringerne kommer i kontakt med strukturen og for å opprettholde riktig stramming.

5 Andre forhold

SJT har ikke mottatt rapporter for hverken hendelser, alvorlige hendelser eller ulykker.

Merknad: Virksomheten opplyser at de ikke har hatt ulykker eller alvorlige hendelser.

Pålegg gitt i denne rapporten har hjemmel i taubaneloven § 15, og kan påklages til Samferdselsdepartementet etter reglene i forvaltningsloven § 28 flg. En eventuell klage stiles til Samferdselsdepartementet, men sendes til Statens jernbanetilsyn. Klagefrist er tre uker fra mottakelse av dette brevet. Det vises for øvrig til retten etter forvaltningsloven § 18, jf. § 19, til å se sakens dokumenter. Nærmere opplysninger om klagerett ligger på våre nettsider www.sjt.no.

Rapportdato: 02.06.2022

Geir-Rune Samstad

Senioringeniør - revisjonsleder, Tilsyn

Eskil Lorås

Tilsynsleder

*Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten
signatur*