

Til  
Samferdselsdepartementet

Fra  
Norske alpinanlegg og fjelldestinasjoner  
v/ Odd Stensrud – Daglig leder Alpinco  
Camilla Sylling Clausen – Generalsekretær

Oslo 19 januar 2021

### Høringssvar fra Norske alpinanlegg og fjelldestinasjoner

21/2838 Høring - Forslag til endringer i taubaneloven og tivoliloven

Vi refererer til nylig avholdt digitalt møte og allerede innsendte spørsmål med utfyllende svar, som vi for ordens skyld inkluderer i vårt høringssvar her, slik at disse kan bli videre belyst, og svart ut også for andre aktører med interesse.

På generelt grunnlag, som nevnt i møtet, ser ikke vi noe behov for en ekstra «kontrollinstans» utover det regimet som allerede er etablert. Vi er usikre på hvilken behovsanalyse som ligger til grunn for at myndighetene nå ønsker å innføre denne endringen, da det som nevnt er svært sjeldent med alvorlige taubanehendelser i Norge, i nyere tid. En testperiode vil forhåpentligvis avdekke at behovet ikke er til stede.

#### Spørsmål fra foreningen i forkant av høringssvaret;

*Det fremstår for oss uklart på hvilket alvorlighetsnivå SHK skal varsles, og evt. iverksette undersøkelser. Nå står det undersøke «taubaneulykke eller alvorlig taubanehendelse». Det er lagt opp til at varslingsplikten til SHK skal ligge hos virksomheten. Virksomhetene våre varsler i dag Politiet og SJT ved alvorlige hendelser der taubane er involvert.*

#### Svar fra SHK;

Taubaneloven § 3 definerer hva som er en taubaneulykke og alvorlig taubanehendelse. SHK forstår det slik at bransjen allerede i dag rapporterer og varsler SJT om taubaneulykker og alvorlig taubanehendelse jf. taubaneloven §§ 9 og 10, og det er derfor naturlig at samme praksis legges til grunn for undersøkelsesmyndigheten. Når SHK blir bedre kjent med bransjen og hvordan rapportering- og varslingsrutinene fungerer, vil det være naturlig å vurdere om det er behov for ytterligere presiseringer/retningslinjer fra SHK på området.

#### Tilsvar fra foreningen etter digitalt møte;

- Vi mener det bør være en testperiode, før en eventuell endring i loven og i

varslingsrutinene, slik at det først sikres at SHK tilegner seg nødvendig bransjekunnskap, innsikt og kjennskap til arbeids,- vedlikeholds- og varslingsrutiner, samt det skadeforebyggende arbeidet som gjøres hos våre medlemmer, og gjennom bransjeforeningen. Med en overgangsperiode vil man forhåpentligvis sikre at ikke medlemmene/alpinanleggene blir unødvendig belastet med å forholde seg til en ny myndighet, noe som kan være mer ressurskrevende ved en alvorlig hendelse der tid, beredskap, førstehjelp og trygg drift er første prioritet. Vi understreker at dialogen med tilsynsmyndigheten SJT ved eventuelle alvorlige hendelser er velfungerende, godt innarbeidete og god i dag.

#### Fortsettelse svar SHK;

Fordi undersøkelsesmyndigheten på taubaneområdet ikke er underlagt samme undersøkelsesregime som for jernbane, luft og sjø ønsker Statens havarikommisjon å ha en større fleksibilitet og mulighet til å velge undersøkelser ut fra forventet sikkerhetsmessig læring, slik det er regulert på veg jf. vegtrafikkloven kap. VII og forskrift om offentlige undersøkelser og om varsling av trafikkulykker mv. Det vil derfor gjøres en konkret vurdere ved hver enkelt ulykke eller alvorlig hendelse om undersøkelsesmyndigheten skal iverksette undersøkelse. Momenter som naturlig hører inn under en slik vurdering er alvorlighetsgrad, forventninger om at undersøkelsen vil ha betydelig potensial for å forbedre sikkerheten på taubaneområdet og om ulykken eller hendelsen føyer seg inn i en serie av ulykker og hendelser. Undersøkelsesmyndigheten vil også se på trender og ulykkesstatistikk og utviklingen i bransjen for å avgjøre hva man skal undersøke. Det vil derfor være et særlig fokus på å avdekke systemfeil eller årsaksforhold som viser seg å dukke opp gjentatte ganger og har stort skadepotensiale.

#### Fortsettelse tilsvar fra foreningen etter digitalt møte;

Som nevnt i møtet er det viktig å understreke at alvorlige hendelser med Taubaner heldigvis er svært sjeldne i Norge. Når SHK sier de vil «se på trender og statistikk...» ønsker vi at SHK i første omgang gjør dette i en dialog med SJT som er myndigheten alpinbransjen i dag rapporterer eventuelle hendelser til, som også fører statistikk og lager årlige rapporter som denne;

[https://www.sjt.no/globalassets/03\\_taubane/pdf/statistikk/oppsummering-taubanebransjen-2020.pdf](https://www.sjt.no/globalassets/03_taubane/pdf/statistikk/oppsummering-taubanebransjen-2020.pdf)

Likeledes ønsker vi at en eventuell avgjørelse om granskning av en eventuelt alvorlig hendelse også gjøres i dialog direkte med SJT, etter at den alvorlige hendelsen er varslet inn til SJT. (SJT kobler på SHK ved behov)

Med den erfaringen og bransjekunnskapen SJT allerede sitter på i dag, vil sikre at vi ikke får en unødvendig ressurs- og eventuelt tidkrevende prosess for våre medlemmer ved påkobling av en ny myndighet i en alvorlig situasjon, før SHK eventuelt innehar mer bransjekunnskap. Altså ønsker vi først en lovendring etter at SHK har fått bransjeinnsikt, sett på «statistikk og trender», eventuelt vært ute for å bli bedre kjent med rutiner for bransjen, for så eventuelt er klare til å være den myndigheten som skal varsels ved en alvorlig hendelse med taubane i Norge.

Når det er sagt har vi forståelse for at det kan være behov for et uavhengig granskningsorgan ved en eventuelt større alvorlig taubanehendelse/ulykke, men da vil vi

*mene at SHK uansett kan kobles på hvis så inntreffer, slik at det kan vurderes dette behovet konkret.*

#### Spørsmål fra foreningen;

*Økonomiske konsekvenser. Det skisseres en økt kostnad hos SHK på MNOK 1,1, men vi finner ikke i høringen hvordan dette er tenkt finansiert, evt om dette medfører en høyere avgift for virksomhetene.*

#### Svar fra SHK;

Havarikommisjonens arbeid er ikke gebyrfinansiert. Kostnadene finansieres over statsbudsjettet.

*Ingen kommentarer ut over at det da forsikres at det ikke tilkommer noe fremtidig økt gebyr eller tilsynsavgift for våre medlemmer.*

#### Spørsmål fra foreningen før møtet;

*En lengre periode med stopp på heisanlegget må påregnes når/hvis SHK skal undersøke eventuelle ulykker/alvorlige hendelser. Omfang av dette er ikke beskrevet nærmere, men dette kan opplagt være kritisk hvis eksempelvis en hovedheis blir stengt i påvente av at SHK skal få utført jobben sin.*

#### Svar fra SHK;

Forslag til taubaneloven § 23 e Forbud mot å fjerne gjenstander mv. samt behov for å gjenopprette drift sier at :«Ingen må fjerne eller røre gjenstander eller spor fra ulykken uten samtykke fra undersøkelsesmyndigheten og politiet, med mindre det er nødvendig for å redde eller avverge fare for liv eller eiendom eller for å hindre at noe som kan ha betydning for undersøkelsen, ødelegges eller forsvinner.Undersøkelsesmyndigheten skal avslutte sine undersøkelser på ulykkesstedet så snart som mulig slik at taubanevirksomheten kan bli i stand til å gjenopprette driften.»

Det er disse rammene SHK vil forholde seg til. SHK har døgnbemannet vakt og vil rykke ut så raskt som mulig. SHK har lang erfaring og godt innarbeidede rutiner for hvordan vi arbeider med selve undersøkelsen slik at ikke næringen skal lide mer enn nødvendig. Bane-avdelingen rykker stadig ut på ulykker – og alvorlige hendelser der både trikk-, t-bane, togbransjen og samfunnet for øvrig har et berettiget behov for at undersøkelsen ikke hefter lengre enn nødvendig.

#### Tilsvare fra foreningen etter møtet;

*Med i møtet, nevnte én nyopprettet stilling i SHK som er tenkt, som skal dekke taubanebransjen i hele Norge (vi har 220 medlemmer), må vi igjen understreke at det er svært viktig for oss at ikke et eksempelvis helt alpinanlegg blir avkrevd driftsstans over tid i påvente av SHK ved en alvorlig hendelse (den rammede heisen kan være en viktig koordinerende heis for et helt anlegg), men at det aktuelle anlegget i dialog med veiledende*

myndighet blir bedt om å ta de nødvendige forbehold, og samtidig bidrar til at SJT/SHK får den nødvendige informasjonen, bildemateriale, bevis, vitneforklaringer, svar og annet som kan bidra til å avdekke eventuelle feil og mangler eller samle et årsaksgrunnlag til en eventuell alvorlig hendelse, etter at denne har oppstått, og etter fokus på liv og helse til gjester og ansatte først er ivaretatt. Ved en alvorlig hendelse er det for oss naturlig at denne dialogen om behov også tas med Politiet, som alltid varsles, raskt vil være på stedet, og kan vurdere behovene og koordinere dette arbeidet mot SHK.

Avslutningsvis ref; SHK sitt behov for å «velge undersøkelser ut fra forventet sikkerhetsmessig læring».

Vi foreslår at dette eventuelt gjøres i dialog med SJT, basert på registrerte hendelser dit.

Camilla Sylling Clausen



Generalsekretær

Norske alpinanlegg og Fjelldestinasjoner

Foreningen representerer 220 alpinanlegg og 8 fjelldestinasjoner i Norge. Årlig omsetter bransjen heiskort for omlag 1,4 milliarder kroner som utgjør rundt 7,5 millioner «betalte skidager».