

Skup 2023

Ambulanse-saken: Da livredderne satte seg selv i fare



Sindre Øen

Tønsbergs Blad

sindre.oen@tb.no / 90571188

Innholdsfortegnelse

1. INLEDNING	2
2. TO SAKER BLIR TIL	3
2.1 Potensiell dødsrisiko	3
2.2 KOFA	6
3. PARTENE I AMBULANSE-SAKEN	7
4. METODEVALG	9
4.1 KOFA	9
4.2 Behandlersetet	10
4.3 Dokumenter	12
5. MOTSTAND OG SPESIELLE ERFARINGER	13
6. KILDEHÅNTERING OG KILDEKRITIKK	14
7. KONSEKVENSER	16
7.1 Dette er nytt	16
7.2 TBs journalistikk førte til	17
VEDLEGG	18
KOMMENTARER	20

Takk til:

Reportasjeledelsen i Tønsbergs Blad som hjelp til å kvalitetssikre arbeidet, og leverte ledere på temaet.

Publisert:

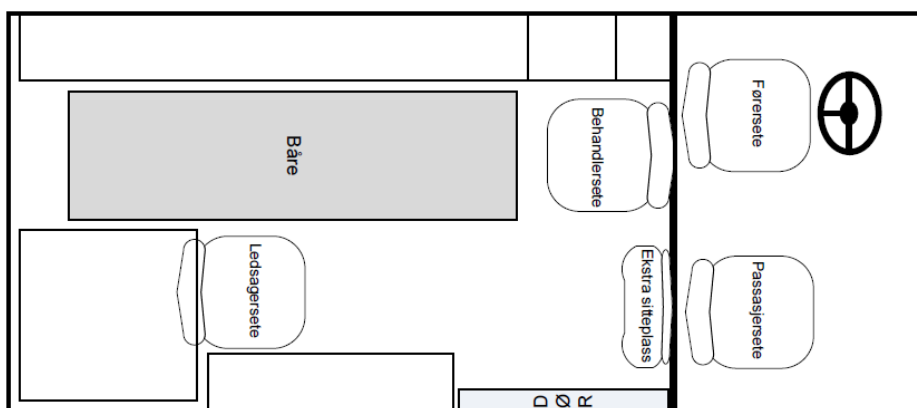
Fra 30. august 2021 til oktober 2022. Arbeidet med denne saken er ikke ferdig, den fortsetter i 2023.

1. Innledning

Hver dag er de nye ambulansene på veien for å redde liv. Lite visste de at de selv satt i en mulig dødsfelle. Det var ikke før Tønsbergs Blad avslørte det, til sjokk og vantro for ambulanspersonell. Det er nemlig ikke uvanlig med ulykker med utrykningskjøretøy under utrykning i Norge. Årlig er det i gjennomsnitt mer enn 13 ulykker årlig, med cirka 23 personer som blir skadd eller drept under utrykning.

De nye ambulansene er nemlig potensielle dødsfeller, uten at ambulanspersonellet visste det. Den ene stolen i ambulanskupeen, behandlerstolen som står ovenfor båren, var verken kollisjonstestet i norske ambulanser eller godkjent. En feiltolkning av lovverket gjorde at setet glapp igjennom sikkerhetskontrollen i Norge, og førte til at norsk ambulanspersonell daglig satte seg selv i fare. Uten å selv vite det.

Det ble både leverandør, bestiller, kontrollør og brukere først gjort klar over gjennom TBs artikkelserie om ambulansene. Ambulans-saken startet våren 2021, og hadde den første artikkelen på trykk 30. august samme året. I den artikkelen ble det poengtert at de nye ambulansene kan være mulige dødsfeller. Ingen av partene hevdet å vite at setet ikke var kollisjonstestet eller klarert for bruk.



I september 2021 ble de 1.117 ambulansene som har behandlersele løftet opp på Stortinget. Vinteren 2022 havnet setet på regjeringens bord, og samferdselsministeren lovet å rydde opp. Det resulterte i viktige lovendringer i juni 2022, og merking av de aktuelle setene, slik at setene ikke lenger skal brukes under utrykning.

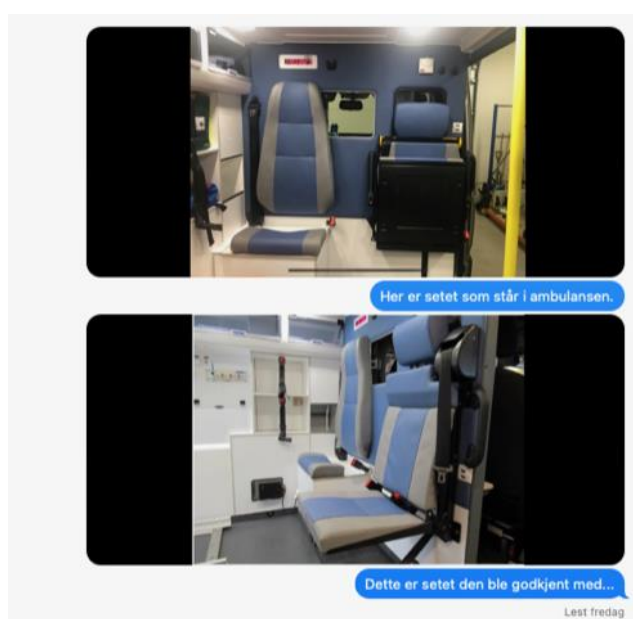
Problemstillingen oppsto på grunn av et komplisert lovverk, bestående av en rekke ulike lover og forskrifter som bestiller, leverandør og kontrollør ikke forsto før TBs artikler. Faktisk ble en lovtekst som opphørte i september 2012 benyttet så sent som høsten 2022. Altså hele ti år på overtid. Det var denne lovteksten Statens Vegvesen mente gjorde det mulig å godkjenne et sete som ikke kunne la seg godkjenne. Problemet var imidlertid at den loven var blitt erstattet med en ny som ikke åpnet for å godkjenne setet, eller bruken av den. Det kunne fått fatale konsekvenser

2. To nyheter ble til

2.1 Potensiell dødsrisiko

Ambulanse-saken er aktuell for Tønsbergs Blad ettersom både leverandør og Statens Vegvesens kontor for godkjenning av de nye ambulansene er lokalisert i Tønsberg kommune. Mottakere av ambulansene er imidlertid fra hele landet, fra Finnmark i nord til Agder i sør.

Manglende godkjenning av behandlersetet var ikke kjent for offentligheten før Tønsbergs Blads artikler. Interne dokumenter referert til i TBs artikler fra både Statens Vegvesen, Sykehusinnkjøp og helseforetakene i Norge bekreftet også at dette var ukjent informasjon, som de først fikk rede på gjennom TBs artikler i 2021 og 2022.



Ambulansepersonell og fagforeningene deres ble svært overrasket over nyheten da den ble gjort kjent i TB. De reagerte med sjokk og vantro på at de ikke var informert om den mulige dødsfellen som behandlersetet sto for. For dem er ikke denne saken lagt død ennå, de krever ytterligere tiltak for å sikre ambulansene.

Arbeidet med ambulanse-saken startet etter tips fra en rekke aktører våren 2021, som hadde tapt anbudsprosesser knyttet til levering av nye ambulanser verdt et tresifret millionbeløp. Hver ambulanse er for øvrig verdt noen millioner kroner. Anbyderne beskyldte de ulike aktørene som bestiller, kontrollør og vinner av anbudsrunder for å ha jukset i anbudsprosessen. Det var også dette om fikk Tønsbergs Blad til å interessere seg for saken. Da det viste seg å være mye mer bak enn noe mulig juks i interiør og utforming av vinduer og lignende, ble ambulanse-saken en viktig gravesak for avisen.

Mulig juks i anbudsprosessen endte med en KOFA-sak, der helseforetakene risikerer å måtte betale et tosifret millionbeløp. Mer om det litt senere i rapporten. Men den informasjonen TB fant da vi undersøkte mulig juks i anbudsprosessen, endte med å avsløre ulovlig brukte behandlerseter som i verste fall kan føre til dødsulykker hvor ambulanspersonells liv vil kunne gå tapt. Som det er påpekt i artikler, er det en tosifret antall ulykker som inkluderer utrykningskjøretøy i året.

En ekspert på godkjenning av ambulanser reagerte også kraftig på Tønsbergs Blads avsløringer i ambulansesaken. Reglene er ifølge ham tydelige: «Installeres det et sete, skal det være kollisjonstestet og godkjent. Det er det ikke i de over tusen nye ambulansene».

Da TB var i kontakt med de som laget de aktuelle setene i Danmark, samt de som testet setene i Tsjekkia og Polen, var svaret det samme. Setene er ikke godkjent for bruk i de norske ambulansene. De manglet både korrekte kollisjonstester og andre nødvendige undersøkelser og tester som skulle vært gjort før norske myndigheter godkjente de nye ambulansene. De kunne ikke svare på hvor vidt setene eller festemekanismen vil tåle en kollisjon. Ekspertene TB var i kontakt med stilte seg også kritisk til plassering av setet ovenfor båren, hvor en kollisjon fort kan resultere i at båren treffer veggen og kan dermed gå gjennom behandleren i behandlersetet. I tillegg ble det stilt spørsmål om hvor vidt isofix-løsningen var tilstrekkelig – løsningen som festet setet til ambulansen. Det ble konkludert med at setet er potensielt livsfarlig å bruke, og at det brukes hyppig hver dag. Forvirringen er

også total ettersom setet har sikkerhetssele festet til seg, som heller ikke er testet eller skal brukes. En egen stol med sikkerhetssele, selv om ordningen ikke var godkjent eller forsvarlig testet, gjorde at ambulanspersonell brukte det daglig uten å vite at de påførte seg selv for stor fare.

Noe som var spesielt i denne saken, var hvordan Statens Vegvesen brukte feil lovverk da de godkjente ambulansene. De brukte blant annet et lovverk som var utgått i nesten ti år. I følge dokumenter TB har, og som er gjengitt i artiklene, er det ikke hva som står i dokumentene som er bekymrende. Det er hva som er utelatt. En ting som er utelatt er å skrive at setet er godkjent for bruk, og dermed trygt å bruke. I tillegg står det i vognkortene til ambulansene at det er fem sitteplasser som kan brukes på en gang i ambulansen, hvor båren er en av dem. Fysisk er det seks. Lite visste ambulanspersonellet som TB var i kontakt med at det betydde at et sete var ulovlig å bruke. De var blitt forklart at det kun kan være fem personer i ambulansen på en gang.

I interne dokumenter, og gjennom intervju, har det samtidig kommet fram at både Sykehusinnkjøp og leverandør, altså anbudsvinner, var kjent med at setet ikke skulle brukes mens motoren til ambulansen er i gang. Leverandør uttalte i tillegg at «hvis de hadde fått i oppdrag om å levere ambulansen med bare godkjente seter, så hadde de gjort det». De to partene gjemte seg først bak at setet knapt nok brukes i TBs artikler, og at det er kjent for ambulanspersonell at man aldri skal sitte i behandlersetet. Selv om behandlersetet har sikkerhetssele montert. Da det ble dokumentert av TB at det faktisk brukes daglig, endret svarene seg i TBs artikler til at de forholder seg til hva som godkjennes av staten – altså trafikkstasjonen til Statens Vegvesen lokalisert i Tønsberg.

Brukerne av ambulansen var ikke kjent med sannheten om behandlersetet. Riktignok sa vognkortet noe om antall sitteplasser. Men det var ikke stadfestet i vognkortet hvilket sete som ikke kan brukes og hvorfor. Det var heller ikke kjent at bilstolen var potensielt farlig å bruke. Da ambulanspersonell ble gjort kjent med manglende sikkerhet i behandlersetet som de ofte bruker, responderte de med at det må bli et krav til merking av setene – slik at det ikke brukes når motoren til ambulansen er i gang. De avdekket også at det skjer relativt ofte at behandler i ambulansen må tre ut av sikret sete for å bistå pasient under fart. Både fra behandlersetet og fra gulvet mellom ledsageretsetet og behandlersetet. Situasjoner som utgjør stor risiko for de ansatte i ambulansen. Samtidig fremkom det at setet brukes hyppig

ved nakke eller hodeskader, samt ved pasienter med for eksempel pustebesvær. Dette er vanlige oppdrag for ambulanspersonell.

Denne saken er svært komplisert med tanke på lovverket som er tilknyttet. Her var det både EU-direktiver, Kjøretøyforskriften, Bilforskriften og en ambulansstandard å forholde seg til. Deler av den førstnevnte forskriften opphørte i september 2012, og ble erstattet av Bilforskriften. Som igjen viste til den opphørte forskriften på enkelte punkter. Det ble med andre ord såpass mye forvirring i tolkningen av regelverket mente ekspert på lovverket sitert i TBs artikler, at det har blitt gjort feil i ti år.

Det var svært krevende å formidle dette videre til leserne. Det var i artikkelen «Ambulansene er en mulig dødsfelle på grunn av et hull i lovverket: – Det har blitt en suppe» at leseren fikk en gjennomgang av hva som hadde gått galt. Formidlet av vedkommende som tidligere hadde godkjent ambulansene, og dermed kjente de ulike lovverkene godt. Saken måtte gjennom mange runder med korrektur og godkjenning før den var enkel nok for folk flest å forstå.

2.2 KOFA

Blue Aerospace AS, en av de tapende partene i anbudsrunderen, klagde inn en rekke helseforetak til Klagenemnda for ulovlig anskaffelse av ambulanser (KOFA). I første runde fikk de medhold av Klagenemnda. Ankerunden er ennå ikke avklart. I verste fall for helseforetakene vil dette bety et tosifret millionbeløp for ulovlig anskaffelse av ambulanser.

I første omgang skulle Emergency Norway AS sin avtalen vare fra 15. januar 2015 til 14. januar 2017. Den ble i tråd med avtalen utvidet med ytterligere to år – til 14. januar 2019. Selv om en ny anbudsrunde ikke var ferdigstilt, skal leverandøren fortsatt å ta imot bestillinger fra helseforetak – noe klagenemnda nå skal ta stilling til var innenfor eller utenfor norsk lovverk.

Klager fikk medhold i første runde. Det betyr at KOFA mener helseforetakene har gjort en feil da de bestilte nye ambulanser de første månedene av 2019. Avgjørelsen er imidlertid anket av helseforetakene. TB vil følge opp saken når det er en utvikling igjen.



3. Partene i ambulanse-saken

Leverandøren Emergency Norway AS er lokalisert i Tønsberg. De vant den siste anbudsrunder for levering av ambulanser, og er dermed ansvarlig for å levere ambulanser i henhold til kravspesifikasjonen fra bestiller. Det har leverandøren gjort i mange år allerede. De er også ansvarlig for at produktet deres, altså ambulansene, passerer igjennom kontrollen til Statens Vegvesen. Emergency Norway AS er leverandør av spesialkjøretøy, noe de har 15 års erfaring med. I utrulling av saken var leverandøren både en bidragsyter til det som sto på trykk, og til bakgrunnsinformasjon om hvordan kjøp og levering av ambulanser foregår.

Bestiller er Sykehusinnkjøp, på vegne av Norges helseforetak. Sykehusinnkjøp har ansvaret for å utforme kravspesifikasjonen som leverandør bestiller eller setter sammen ambulansene på bakgrunn av. Sykehusinnkjøp har vært en viktig brikke i ambulanse-saken ettersom det er de som hadde ansvar for anbudsrunder som resulterte i at Emergency Norway fikk fortsette å levere ambulanser. I tillegg er det de som avgjør på vegne av helseforetakene hvordan ambulansene skal utformes. Deriblant at det skal være et behandler sete ovenfor båren i ambulansekupeen.

Helseforetakene er de daglige brukerne av ambulansene, og også de som sånn sett bestiller ambulansene gjennom Sykehusinnkjøp. TB har vært i kontakt med de fleste norske helseforetak, både på ansatt siden og ledelsessiden i noen foretak. Helseforetakene er viktige kilder ettersom de representerer brukerne, og har godt innblikk i hvordan ambulansene

brukes. Det var spesielt nyttig å snakke med ambulanspersonell da de vet hvor skoen trykker, og hva som er vanlig praksis eller ikke.

Fagforbundet til ambulanspersonellet ble også brukt som en aktiv kilde på grunn av deres kompetanse på rettigheter og krav knyttet til virke som ambulanspersonell. I likhet med brukerne var ikke de klar over manglende testing og sikring av behandlerstet før TB kontaktet dem om dette. Fagforbundet kunne uttale seg på vegne av de ansatte, og deres betraktninger samsvarte i stor grad med hva de ansatte sa.

Statens Vegvesen gjennom trafikkstasjonen i Tønsberg har ansvar for godkjenning av nye ambulanser. Det betyr at ambulansene som Emergency Norway AS leverer på Bakråker i Tønsberg, må fraktes noen kilometer til trafikkstasjonen i samme kommune for godkjenning. Ambulansene skal godkjennes i henhold til gjeldende lovverk. Problemet her var at vegvesenet brukte et utdatert lovverk, som ikke lenger var gyldig. I stedet for å avskilte og la være å godkjenne ambulansene slik de skulle ha gjort i henhold til lovverket, ble alle ambulansene godkjent med et sete som ikke kunne brukes. Dette var ikke Statens Vegvesen kjent med før TBs første artikler, som resulterte i en rekke interne dokumenter som tok opp problemstillingen og «glippen» i bruken av lovverket. Dette førte igjen til at departementet og regjeringen kom på banen.

Samferdselsdepartementet og regjeringen gjorde en sak ut av dette umiddelbart etter de første artiklene til TB. Først hentet stortingsrepresentantene Erlend Larsen (H), Trond Helleland (H), Charlotte Spurkeland (H) og Erlend Svardal Bøe (H) opp saken til Stortinget i september 2021, like før regjeringsskifte. Deretter fulgte ny samferdselsminister Jon-Ivar Nygård opp problemstillingen vinteren 2021/22, som resulterte i et nytt lovverk som tettet muligheten for å bruke ikke-godkjente ambulanseseter. Saksbehandler for ambulansesaken ble Morten Stordalen (Frp). Alle de aktuelle politikerne er intervjuet i saken, og alle saksdokumentene tilknyttet Stortinget og regjering er innhentet.

Flere anbudstapere til ambulanskontrakter klagde på mulig juks i anbudsrunden, noe som fikk TB til å se på saken. Dette resulterte blant annet til sak i KOFA, hvor helseforetakene risikerer å måtte betale et tosifret millionbeløp for feil anskaffelse av ambulanser. Dette er en sak som først ble konkludert sommeren 2022, men senere anket og dermed ikke

konkludert ennå. De som tapte anbudsrunderen var også behjelpelig med å forklare hvordan anbudsrunderen foregår, og hvordan de setter sammen og tester ambulanser.

Seteprodusentene ble også kontaktet og brukt som kilder, selv om de er lokalisert blant annet i Danmark. I tillegg ble de som har testet setene og godkjent dem kontaktet, hovedsakelig lokalisert i Tsjekkia og Polen, for å få bekreftet hvor vidt det aktuelle setet er kollisjonstestet og dermed kan brukes i en norsk ambulanse. De kunne bekrefte at setet ikke har gjennomgått de nødvendige testene som er pålagt i henhold til norsk lov.

4. Metodevalg

4.1 KOFA

Etter tips om mulig anbudsjuks, begynte innsamlingen av dokumenter. Etter halvannet år med ambulanse-saken er vi nå oppe på nærmere et firesifret antall dokumenter. Det startet med innsynsbegjæringer i anbudsprosessen. For å få et godt nok innblikk i saken trengte vi alle tilbudene og Sykehusinnkjøp sin bestilling. Deretter gikk vi systematisk igjennom dokumentene for å se om det var hold i argumentene om juks. Til slutt snakket vi med de ulike aktørene, også tapende anbydere, og sammenlignet informasjonen vi da fikk med de ulike dokumentene. Dette ga et godt bilde av hva som hadde skjedd.

Pris og løsninger på ambulansene virket å ha stor betydning for utfallet av konkurransen i henhold til anbudsdocumentet. Vi fikk god drahjelp fra klager fra tapende anbydere i konkurransen, da de pekte på hva de mente fra feil og mangler i dokumentene. Og ikke minst urettferdig. Det anbyderne fortalte ble igjen sammenlignet med bestillingen, og med krav Statens Vegvesen forholder seg til ved godkjenning av ambulansene. Til slutt ble det sammenlignet med sluttproduktet, der det fremkom noen avvik fra kravspesifikasjon til anbudsvinner og hva det faktisk ble som sluttresultat.

Vi gikk deretter grundig gjennom avvikene på ambulansene som Emergency Norway AS leverte, og på om det var eventuelle besparelser for leverandørens side. Etter en kontroll med både leverandør, bestiller og eksperter på anbudsprosesser og ambulanser, kom vi likevel fram til at avvikene trolig var av mindre verdi enn hva tipserne hadde ilagt det. Det var snakk om et tosifret tusenkroners beløp per ambulanse. Avvikene gikk mye på det

estetiske, i tillegg til løsninger i ambulansene som kunne argumenteres ble byttet ut på grunn av manglende funksjonalitet eller for å tilpasse bedre. Det ble dermed vanskelig å bevise at det bevisst ble jukset i anbudsprosessen. I tillegg fikk vi innsyn i, og studerte grundig, rettsdokumentene fra en stevning av Sykehusinnkjøp/helseforetakene som en anbyder hadde gjort. Denne saken falt i retten, og når lignende forklaring på avvikene ble brukt på anbudsdokumentene vi satt på – mente juridiske eksperter vi var i kontakt med at saken trolig ville falle igjen, prøvde noen seg på noe lignende i rettssystemet.

Et område som faktisk underbygde mulig juks, var at leverandøren Emergency Norway i 2019 leverte ambulanser, selv om kontrakten hadde utløpt 31. desember 2018. I løpet av et drøyt halvår ble det levert et tosifret antall ambulanser, uten at det forelå en kontrakt. Dette er forhold som ble innklaget av en av de tapende anbyderne. TB fikk innsyn i KOFA-dokumentene, samt at det ble foretatt intervjuer med de aktuelle partene. Den totale informasjonen vi satt igjen med til slutt, ble sammenlignet for å se at intervjuene samsvarte med dokumentene. Det gjorde det i stor grad.

I første runde i KOFA, våren/sommeren 2022, tapte Sykehusinnkjøp/helseforetakene. Det vil altså si at en rekke helseforetak ble felt for ulovlig anskaffelse av ambulanser. Deriblant sykehusene i Vestfold og Telemark, noe som aktualiserte problemstillingen også for TB. Helseforetakene anket imidlertid avgjørelsen, og endelig konklusjon i saken er pr skrivende stund ikke kommet. TB vil følge opp saken nærmere når en avgjørelse foreligger.

4.2 Behandlerisetet

I dokumentene kom det også fram et sete som ikke ble beskrevet på samme måte som de andre setene. Det manglet rett og slett et godkjent-beskrivelse i dokumentene. Mens det var tydelige krav til de andre setene i ambulansekupeen i dokumentene fra Sykehusinnkjøp og Statens Vegvesen, var det ikke tilfellet for behandlerisetet. Mens de andre setene var kollisjonstestet og testet i samme karosseri som norske ambulanser, var ikke det tilfellet for behandlerisetet. Først trodde vi det var en glipp for et eller noen få seter. Men etter innsyn i godt over hundre ulike ambulanser som er levert og godkjent de siste årene, viste det seg å være standarden. Behandlerisetet var ikke godkjent, selv om setet kunne vært byttet ut med et godkjent sete uten en merkbar endring i prisen, ifølge anbydere.

I første runde med Sykehusinnkjøp og Statens Vegvesen kom det fram at setene ikke var i bruk, og derfor heller ikke trengte å godkjennes i henhold til lovverket. Det ble deretter vist til konkret lovverk. Da viste det seg også at det var et komplisert lovverk, som besto av flere ulike forskrifter og standarder. TB valgte derfor å bruke ekspertkilder for å forstå lovverket. Etter å ha vært i kontakt med et tosifret antall jurister og fagpersoner på dette området, både knyttet til universiteter og andre fagmiljøer knyttet til samferdsel og spesialkjøretøy, var vi ikke veldig mye lenger i prosessen for å finne ut av hvordan lovverket fungerte. Tilbakemeldingene fra ekspertene på området var at det for spesialkjøretøy er et veldig komplisert lovverk.



Det var først da vi kom i kontakt med tidligere ansvarlig for godkjenning av ambulanser at vi kom til bunns i lovverket. Hvordan det fungerte, og hvordan det burde fungert. Her kom det fram at deler av det lovverket Statens Vegvesen benyttet for å godkjenne de nye ambulansene, ikke lenger var i bruk. Forskriften gikk ut i september 2012 – for mer enn ti år siden. Det ble også tydeliggjort at behandlersetet må godkjennes, skal det brukes. For at det skal godkjennes må setet også kollisjonstestes. Det må også isofix-løsningen som fester setet i ambulansen, og festeanordningen til båren slik at den ikke i verste fall ved kollisjon «hugger av» beinene til personen i behandlersetet.

Vi tok derfor kontakt med leverandørene av alle setene i ambulansene, som har blitt godkjent de siste årene. Det aktuelle behandlersetet i ambulansene ble produsert i hovedsakelig Danmark, og kollisjonstestet og godkjent i Tsjekkia og Polen. Vi innhentet derfor dokumentene til et tresifret antall ambulanser, organiserte de etter chassisnummer,

og sjekket hvilket sete de ulike brukte og var blitt godkjent av Statens Vegvesen i Tønsberg med. Her kom det fram at behandlersetene som var godkjent av Statens Vegvesen, ettersom ambulansene var godkjente, ikke hadde tilstrekkelig godkjenning fra Polen og Tsjekkia. De inkluderte setene i ambulansene selv om de ikke kan brukes. De var ikke blitt kollisjonstestet på mer enn fem år. I tillegg var de testet på andre typer kjøretøy enn de norske ambulansene. Dette kom fram i samtlige ambulanser som TB kontrollerte dokumentene til – gjennom å sammenligne dokumentene fra Norge, Danmark, Polen og Tsjekkia. Det ble i tillegg gjennomført intervjuer med partene i Danmark, Polen og Tsjekkia. For å forstå dokumentene fra Polen og Tsjekkia ble det brukt både oversetter og Google translate.

Selv etter å ha lagt fram funnene fra dokumentasjonen av ambulansene møtte vi motstand fra Statens Vegvesen, Sykehusinnkjøp og leverandør av ambulansene. De ville ikke innrømme at det er benyttet feil lovverk i både bestilling og godkjenning på trykk i TB. Likevel fikk vi innsyn i interne dokumenter hos blant annet Statens Vegvesen. Der kom det fram at sett i lys av TBs avsløringer, anmodet de hovedkontoret om bistand i lovverket. De ønsket en tydeliggjøring i hvordan behandlersetet skulle behandles i godkjenningsprosessen, og hadde spørsmål knyttet til tilbakevirkende kraft. Samtidig fikk vi reaksjoner fra Stortinget, der stortingsrepresentanter ønsket å forenkle og forbedre lovverket knyttet til godkjenning av spesialkjøretøy, og samtidig få avklart bruken av behandlersetet.

Fire stortingsrepresentanter fra Høyre tok vinteren 2022 opp temaet på Stortinget, og ba samferdselsministeren om tilbakemelding. Fra TBs side ble det stilt en rekke spørsmål til statsråden om bruken av behandlersetet, selv om det ikke er forsvarlig testet og dermed ikke kan være godkjent for bruk. På daværende tidspunkt kom det fram at setet ikke var godkjent for bruk, ut over at det kan brukes inntil tenningsnøkkel vris om. Denne tydeliggjøringen av bruken av behandlersetet skapte også reaksjoner blant ambulanspersonell og deres fagforbund – som påpekte at det ikke var kjent for dem at setet ikke kunne brukes. Det ble tross alt brukt daglig, påpekte de.

4.3 Dokumenter

I gravearbeidet har det vært behov for å systematisere og sammenligne dokumenter fra en rekke ulike instanser i Norge og Europa. Totalt ble det i underkant av tusen dokumenter som er nøye gjennomgått av TB, og delt med eksperter på området for å få en bedre forståelse.

Da budskapet fra de ulike aktørene har endret seg betydelig en rekke ganger, har det vært viktig å sammenligne hva kildene sier opp mot hva som er dokumentert. Det har i tillegg vært viktig å sammenligne dokumenter opp mot hverandre for å se at de sier det samme, at ikke faktaopplysninger avviker fra hverandre. Dokumentene har i tillegg blitt vurdert av ulike typer eksperter, som andre tilbydere og juridiske eksperter. På den måten har vi systematisk gått fram for å få et best mulig bilde av hva som har skjedd, hva som gikk galt og hvordan behandlersetene kunne bli godkjent i Norge.

Det har i tillegg vært viktig å sjekke all fakta vi har fått. Noen dokumenter har fått større verdi enn andre på grunn av dette. For eksempel har vi ikke vektlagt klagedokumenter på lik linje med kjøretøydokumenter da det er mye følelser i de førstnevnte dokumentene. Interne statlige dokumenter har fått stor verdi, da de rett ut beskriver hvordan forståelsen av lovverket endret seg med TBs avsløringer. Der ble det også stadfestet at feil lovverk var blitt benyttet i rundt ti år, og det fremkom stor usikkerhet til hvordan staten burde respondere på dette.

Det har også vært en rekke dokumenter som har vært sladdet. Gjennom å bruke andre aktører til å be om innsyn, i tillegg til at vi har valgt å be om innsyn fra alle mulige instanser vi kom over, har totalbildet blitt mye tydeligere. Summen av informasjon har inkludert langt mer enn hvis vi kun hadde kjørt innsyn mot noen av instansene for dokumentene.

5. Motstand og spesielle erfaringer

Fra første stund opplevde vi stor motstand fra de statlige aktørene Sykehusinnkjøp og Statens Vegvesen. I følge dem var ingenting gjort galt, selv om stadig vekk mer av dokumentasjonen tydet på noe annet. Det var vanskelig å få tak på dokumentasjonen og dokumentene, og det ble en rekke avslag. Anslagsvis måtte vi påklage en av tre dokumenter før vi hadde dem. Totalt samlet vi inn nærmere tusen dokumenter fra innland og utland, i tillegg til å få dokumentasjon i form av e-poster.

I starten benyttet vi et par anbydere til å skaffe dokumenter vi fikk avslag på, da de som anbydere hadde enklere inngang til enkelte av dokumentdatabasene. Disse dokumentene ble senere kvalitetsjekket med dokumentene vi selv fikk innsyn i.

Også leverandøren var lite behjelpelig i starten. Det ble gjennomført en samtale med avtale om ikke å publisere innholdet, for å avklare en del faktiske forhold. Senere intervjuer gikk som normalt, med at det som da kom fram ble skrevet i TBs artikler. Leverandør følte seg angrepet av tapende anbydere, og bisto med å beskrive sin side av saken.

Det første halve året besto mer eller mindre kun av ordet «nei» fra Sykehusinnkjøp og Statens Vegvesen. Ingenting var gjort feil, og alt var i skjønneste orden. Etter hvert som avsløringene kom i form av artikler, endret også svarene seg. I tillegg skrev Sykehusinnkjøp en kronikk til TB, som inneholdt nye faktaopplysninger som underbygget funnene i TBs graveprosjekt. Begge deler fremkommer av TBs artikler. Det er verdt å merke seg at interne dokumenter hos spesielt Statens Vegvesen var av stor betydning, da dokumentene fortalte hva de egentlig tenkte og mente. Mens de ovenfor TB sa at alt var i skjønneste orden, sa de samtidig, fra Trafikkstasjonen i Tønsberg til sentralt i Statens Vegvesen, at de har brukt feil lovverk. Der kom det fram at de trengte råd for hvordan de skulle godkjenne ambulansene, om alle ambulanser må tilbakekalles og lignende.

Etter at det ble en sak som regjeringen tok opp, gikk dialogen med de statlige organene bedre. Det hjalp også at fagforbundet kom på banen. På daværende tidspunkt var det mest motstand fra regjeringens side, som nektet å kommentere saken før den var ferdig behandlet. Da den var ferdig behandlet nektet samferdselsministeren å utdype avgjørelsen, og kun refererte til avgjørelsen som var tatt. Heller ikke oppklare uklarheter, selv da stortingsrepresentanter påpekte dem, var aktuelt.

6. Kildehåndtering og kildekritikk

Vi jobbet mye med tipserne og andre potensielle tipsere i denne saken, da vi skjønte at gevinsten med deres samarbeid var stor. De hadde i mange tilfeller en kortere vei til nødvendig dokumentasjon. I mange tilfeller fikk de usladdede dokumenter, slik at vi kunne sammenligne deres dokumenter med våre for en bedre forståelse av hva som hadde skjedd eller ikke skjedd.

Tipserne var i all hovedsak anonyme da de fryktet for fremtiden som anbydere ble de navngitt. Vi måtte derfor bruke mye tid på å trygge engstelig kilder, som ikke ønsket å miste eventuelle fortrinn i årene som kommer.

Det var også behov for kildekritikk ettersom tipserne hadde en gevinst av negativitet rettet mot anbudsvinneren. All informasjon de kom med måtte derfor sjekkes grundig, hovedsakelig opp mot dokumentasjon da kilder tilknyttet leverandør, bestiller og godkjenner ikke ønsket oppmerksomhet rundt saken.

Vi valgte å ta hensyn til ønsket fra tipserne, gjennom å la de være anonyme. Samtidig ble svært lite av det de kom med av informasjon brukt i artiklene. De ble mer brukt som kvalitetssikring av informasjon, og til å hjelpe til å hente inn all nødvendig dokumentasjon.

Ambulansepersonell ønsket også anonymitet grunnet frykten for å miste jobben, sto de fram. Vi ga de anonymitet ettersom de kom med gode grunner til ikke å stå fram. De ga oss også mye nødvendig informasjon og tilgang til blant annet en rekke ambulanser for å kunne se på de selv. Blant annet fikk vi innsyn i kjørekort og lignende dokumentasjon i ambulanser, samt innblikk i hvordan ambulansene var bygd opp og så ut fra innsiden. Dette er forhold som kunne ha resultert i reprimander fra deres arbeidsgivere, hadde det blitt oppdaget.

Et annet problem i arbeidet med ambulanse-saken, var at partene på et tidspunkt begynte å peke på hverandre. Leverandør påpekte at de leverte i henhold til avtale med Sykehusinnkjøp. Sykehusinnkjøp på sin side bestilte godkjente ambulanser. Statens Vegvesen godkjente ambulansene, de hadde ingen grunn til å legge seg bort i bruken av ambulansene. Spesielt med tanke på setet som ikke skal brukes. Brukerne på sin side visste ikke at de ikke skulle bruke behandleretet. Dette fremkommer av TBs artikler i ambulanse-saken.

Når vi først begynte å skrive om ambulansene, ble vi også kontaktet av mange brukere og andre leverandører av lignende spesialkjøretøy. De bidro i stor grad til å verifisere den informasjonen vi satt på. Samtidig ble det verifisert av fire stortingsrepresentanter fra Høyre, som tok opp saken på Stortinget og senere overfor regjeringen. De skrev et omfattende dokument om ambulanse-saken. Informasjonen vi innhentet ble også verifisert av dokumenter vi innhentet, spesielt av interne dokumenter hvor det var mye forvirring og irritasjon på feilene som var blitt gjort i om lag ti år.

7. Konsekvenser

I ti år ble behandlersetene brukt, selv om de ikke var kollisjonstestet og godkjente. Uten at brukerne visste om faren ved å bruke setene. En del av argumentasjonen fra den offentlige side på et tidspunkt, var at det ikke var så farlig ettersom ambulanspersonell ofte satt på knærne foran båren med pasienten, uten sikring, og behandlet pasienten i fart. Uansett var behandlersetet en falsk trygghet for mange som jobbet i ambulansene. De brukte setet for behandling av alvorlig skadde eller syke pasienter, uten selv å vite at de satt seg selv i fare.

7.1 Dette er nytt:

- TB har avslørt at behandlersetet ikke har vært kollisjonstestet og dermed godkjent for bruk.
- TB har avslørt at Sykehusinnkjøp og helseforetakene har bestilt nye ambulanser på grunnlag av feil lovverk. De har fortsatt å bruke lovverket som gikk ut i september 2012, som åpnet for godkjenning av ikke-godkjente seter.
- TB har avslørt at Statens Vegvesen har godkjent nye ambulanser på feil grunnlag. De har fortsatt å bruke lovverket som gikk ut i september 2012, som åpnet for godkjenning av ikke-godkjente seter.
- TB har avslørt at Statens Vegvesen ikke har i hensyntatt at dokumentene til ambulansene kom uten godkjenning av behandlersetet.
- TB har avslørt at ambulanspersonell påfører seg stor fare ved å tre ut av sikker stol med sikkerhetsbelte for å bistå pasienten
- TB har avslørt at brukerne av ambulansen har daglig benyttet et potensielt trafikkfarlig sete i ti år uten å være klar over risikoen.
- TB har avslørt at helseforetakene har bestilt ambulanser i en periode hvor leverandør ikke har hatt tillatelse til å levere ambulansene. Det har ikke vært en gyldig kontrakt.

7.2 TBs journalistikk førte til:

- Lovverket ble endret etter TBs avsløringer. Mens det var hovedsakelig Bilforskriften og EU standard for spesialkjøretøy som skulle vært brukt siden september 2012, er lovverket nå tilpasset for å bedre forståelsen av den. Målet med det var å unngå

forvirring rundt hva som må godkjennes og til hvilke krav. Dette gjelder både Sykehusinnkjøp ved fremtidige anbudsrunder, leverandør med tanke på hva de skal levere og hvordan, samt Statens Vegvesen som skal godkjenne spesialkjøretøyene.

- En informasjonskampanje om bruken av behandlersetet. Sykehusinnkjøp lovet å sørge for at helseforetakene følges opp, slik at behandlersetet skal merkes tydelig med at det ikke er lov å bruke når bilen er i bevegelse. Det vil også bli opplyst at setet medfører en viss risiko også når ambulansen står parkert, med tanke på en påkjørsel bakfra. Høsten 2022 ble det klart at alle behandler seter skal merkes, i tillegg til at det skal bli gitt informasjon til brukerne om bruken av setet.
- En rekke helseforetak risikerer millionbøter etter å ha brutt loven om anskaffelse av spesialkjøretøy. Det har medført at regelverket og praksisen er innskrenket, for ikke å skape lignende situasjoner som i 2019. Signaler fra KOFA per utgangen av desember 2022 er at bruddene på regelverket vil resultere i bøter som totalt vil komme i en millionklasse. Dette vil være avklart i januar 2023, og da omtales av TB.
- Fremtidige ambulanser må tydelig merkes etter TBs avsløringer.
- Det vil bli lagt press på leverandører om å kun installere godkjente seter i ambulansen.
- Etter TBs avsløringer og Stortingets behandling av ambulanse-saken, er det økt fokus på ambulanspersonells sikkerhet under transport.

VEDLEGG

Artikkelliste:

- 30. august 2021: Tittel: De nye ambulansene kan være mulige dødsfeller. Ingress: Hver dag er de nye ambulansene på veien for å redde liv. Men nå viser det seg at de selv kan være dødsfeller. <https://www.tb.no/de-nye-ambulansene-kan-vare-mulige-dodsfeller/s/5-76-1626546>
- 16. september 2021: Tittel: Løfter ambulansene opp på Stortinget: – De ansatte skal ha en trygg arbeidsplass. Ingress: Erlend Larsen (H) gjør behandleret i ambulansene til et tema på Stortinget. <https://www.tb.no/lofter-ambulansene-opp-pa-stortinget-de-ansatte-skal-ha-en-trygg-arbeidsplass/s/5-76-1638496>
- 24. september 2021: Tittel: Ambulansene er en mulig dødsfelle på grunn av et hull i lovverket: – Det har blitt en suppe. Ingress: Ekspert på godkjenning av ambulanser reagerer kraftig på Tønsbergs Blads avsløringer i ambulansesaken. Reglene er i følge ham klare: Installerer det et sete som vist på bildet, skal det være godkjent. Det er det ikke i ambulansene. <https://www.tb.no/ambulansene-er-en-mulig-dodsfelle-pa-grunn-av-et-hull-i-lovverket-det-har-blitt-en-suppe/s/5-76-1644423>
- 19. april 2022: Tittel: I høst avslørte TB at de nye ambulansene er potensielle dødsfeller. Likevel fortsetter veivesenet å godkjenne dem etter lover som gikk ut på dato i 2012. Ingress: Statens vegvesen godkjenner fremdeles ambulansene med behandleret, selv om setet er potensielt livsfarlige. Selv om de har visst om bruk av feil lovverk i mer enn et halvt år. Setet brukes daglig, selv om nytt regelverk påpeker at setet ikke skal brukes. <https://www.tb.no/i-host-avslorte-tb-at-de-nye-ambulansene-er-potensielle-dodsfeller-likevel-fortsetter-veivesenet-a-godkjenne-dem-etter-lover-som-gikk-ut-pa-dato-i-2012/s/5-76-1765605>
- 20. april 2022: Tittel: Ser mellom fingrene på bruk av ulovlige og potensielt livsfarlige seter: – Venter på beskjed. Ingress: Behandleret i ambulansene er ulovlig å bruke. Likevel brukes de hver eneste dag. <https://www.tb.no/ser-mellom-fingrene-pa-bruk-av-ulovlige-og-potensielt-livsfarlige-seter-venter-pa-beskjed/s/5-76-1772368>
- 21. april 2022: Tittel: Regjeringen må ta stilling til potensielt trafikkarfarlige bilstoler etter TBs avsløring: – Det blir fort veldig dyrt. Ingress: Krever endringer i godkjenning

av ambulanser. <https://www.tb.no/regjeringen-ma-ta-stilling-til-potensielt-trafikkfarlige-bilstoler-etter-tbs-avsloring-det-blir-fort-veldig-dyrt/s/5-76-1776338>

- 2. mai 2022: Tittel: Tønsbergs Blad avslørte at ambulansesetet kan være livsfarlig. Nå tar regjeringen grep. Ingress: Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård vil samle lovverket, og krever at behandlerasetet godkjennes skal det brukes. <https://www.tb.no/tonsbergs-blad-avslorte-at-ambulansesetet-kan-vare-livsfarlig-na-tar-regjeringen-grep/s/5-76-1783506>
- 6. mai 2022: Tittel: Klager inn sykehusene for å ha anskaffet ulovlige ambulanser til et tresifret millionbeløp: – Grunnløse beskyldninger. Ingress: Selskapet Blue Aerospace klager inn helseforetakene for Klagenemda. <https://www.tb.no/klager-inn-sykehusene-for-a-ha-anskaffet-ulovlige-ambulanser-til-et-tresifret-millionbelop-grunnlose-beskyldninger/s/5-76-1785125>
- 27. mai 2022: Tittel: Legger alt ansvar over på de ansatte for bruk av potensielt livsfarlig sete: – Jeg er ikke overrasket! Ingress: Helseforetakene får et eget skriv som sier at behandlerasetet ikke kan brukes. Ambulanseforbundet kontrer med at setet faktisk må brukes for å redde liv. <https://www.tb.no/legger-alt-ansvar-over-pa-de-ansatte-for-bruk-av-potensielt-livsfarlig-sete-jeg-er-ikke-overrasket/s/5-76-1800144>
- 4. juni 2022: Tittel: Sykehuset risikerer gigantbot for ulovlig anskaffelse: – Det er gjort med forsett, og forsøkt holdt skjult. Ingress: Flere helseforetak risikerer store bøter for ulovlig anskaffelse av ambulanser. <https://www.tb.no/sykehuset-risikerer-gigantbot-for-ulovlig-anskaffelse-det-er-gjort-med-forsett-og-forsokt-holdt-skjult/s/5-76-1804662>
- 5. juni 2022: Tittel: Nå skal det omstridte ambulansesetet merkes. Forbundet mener imidlertid ikke det er nok. Ingress: Stortinget skal behandle det potensielt livsfarlige setet onsdag. Setet som ikke er lov å bruke, men som brukes daglig. <https://www.tb.no/na-skal-det-omstridte-ambulansesetet-merkes-forbundet-mener-imidlertid-ikke-det-er-nok/s/5-76-1806853>
- 5. september 2022: Tittel: Krever at livsfarlige bilseter merkes: – Dette er ikke vårt ansvar. Ingress: Fremtidige ambulanser må merke behandlerasetet med «ikke bruk under fart». <https://www.tb.no/krever-at-livsfarlige-bilseter-merkes-dette-er-ikke-vart-ansvar/s/5-76-1874879>

Kommentarer:

- 16. September 2021: Norske ambulanser er trygge! <https://www.tb.no/norske-ambulanser-er-trygge/o/5-76-1638849>
- 20. april 2022: Alvorlig forvirring. <https://www.tb.no/alvorlig-forvirring/o/5-76-1777317>
- 27. april 2022: Om godkjenning og bruk av ambulanser. <https://www.tb.no/om-godkjenning-og-bruk-av-ambulanser/o/5-76-1781921>
- 6. mai 2022: Eventyret om de offentlige etatene som ikke ville følge sine egne regler. <https://www.tb.no/eventyret-om-de-offentlige-etatene-som-ikke-ville-folge-sine-egne-regler/o/5-76-1787702>