



Metoderapport SKUP 2017

DE FORSØMTE BROENE

VG har avslørt trafikkfarlige skader, omfattende regelbrudd og at Statens vegvesen mangler oversikt over tilstanden til Norges 17.000 broer.

Sondre Nilsen, Øyvind Engan, Mona Grivi Norman

INNHold

Innsendere	2
1 Innledning	3
2 En nasjonal bro-database	4
2.1 Hypotesene	4
2.2 Skjeggestad bro	4
2.3 Graveprosjekt	4
2.4 Bygge en base og krysse data	5
3 Undersøkelser	6
3.1 Ut på tur	6
3.2 Et viktig funn	6
3.3 Alvorlige skader og nytt innsyn	6
3.4 Nye reiser blir datasett	7
3.5 Historiske data	8
4 Analyser og konfrontasjon	9
4.1 Hva sier loven?	9
4.2 Inspeksjoner og brutte frister	10
4.3 De lengste og mest trafikkerte	10
4.4 Tilsyn og kritikk	11
4.5 Ulykkesrapport på overtid	11
4.6 Ulykkesanalyser	11
5 Presentasjon	12
5.1 Kartbasen	12
5.2 Spesialer	12
5.3 Broboten	13
6 Reaksjoner og resultater	13
6.1 Tilsvær fra regionene	13
6.2 Konfrontasjon	14
6.3 Publisering og oppvask	14
6.4 Etterlyste kartlegging	14
6.5 Sårbarhet	15
6.6 Ask-ulykken	15
6.7 Et overraskende svar	16
6.8 Interne eposter	16
7 Dette er nytt	17
8 Konsekvenser	18
9 Organisering av arbeidet	18
10 Spesielle erfaringer	19
10.1 Proaktivt medieinnsalg	19
10.2 Forbehold om egne funn	20
10.3 Ikke overspile farene	20
11 Vedleggsliste	20

INNSENDERE

Sondre Nilsen, sondre.nilsen@vg.no – 97758465
Øyvind Engan, oyvind.engan@vg.no – 95290210
Mona Grivi Norman, mona.norman@vg.no – 95780073

Takk til

Lars Håkon Grønning, Oda Leraan Skjetne, Jørgen Braastad og Hallgeir Vågenes

Publisert

Fra 8. november 2017. Arbeidet fortsetter inn i 2018.

Kontaktperson

VG ved Mona Grivi Norman,
Pb. 1185 Sentrum, 0107 Oslo

Redaksjon



Verdens Gang
Pb. 1185 Sentrum, 0107 Oslo
Sentralbord: 22 000 000

Saker

Vegvesenet bryter reglene på 1 av 2 broer

<https://www.vg.no/spesial/2017/de-forsomte-broene/inspeksjoner/>

Bro-databasen

<https://www.vg.no/spesial/2017/de-forsomte-broene/kart/>

Broboten – artikkelen om din kommune

<https://www.vg.no/spesial/2017/de-forsomte-broene/kommuneartikkel/>

Minst 924 norske broer har skader som øker trafikkfaren

<https://www.vg.no/a/24183241/>

Broer står med trafikkfarlige skader i årevis

<https://www.vg.no/spesial/2017/de-forsomte-broene/alvorlige-skader/>

Granskerne anbefalte opprydding etter at Siri (16) døde i trafikkulykke. Tolv år senere har det fortsatt ikke skjedd.

<https://www.vg.no/spesial/2017/de-forsomte-broene/ulykken-unnlattelsen/>

Lenke til samtlige saker fra VG.no, samt PDF av artikler publisert i papiravisen, er vedlagt.

1 INNLEDNING

«Vi har et godt system, som gjør at vi har en løpende god kontroll over våre bruer. Feil kan selvsagt forekomme når vi snakker om 17.000 bruer av alle typer, men er heldigvis et sjelden unntak.»

Sitatet stammer fra brodirektør Børre Stensvold, og ble publisert i en pressemelding på Vegvesenets egne nettsider i februar 2015.

Under tittelen *Bruinspeksjoner avdekker feil* forsikrer direktøren at feil og skader på broene blir funnet gjennom jevnlig kontroll, at de fleste utbedres raskt, og at farlige broer stenges umiddelbart. Bakgrunnen for pressemeldingen er en VG-artikkel noen dager tidligere der Vegvesenets egne tall viste at 237 broer hadde skader som var alvorlige for bæreevnen.

Forsikringene fremstår troverdige. Statens vegvesen kan vise til et omfattende registrerings-system kalt Brutus. Her registreres informasjon om skader, vedlikehold og årlige inspeksjoner. Det gir grunn til å tro at de som skal ha oversikt, har oversikt.

Men to og et halvt år senere, etter en innsynsrunde som for første gang gjør det mulig å ettergå Vegvesenet og lage en offentlig tilgjengelig database over de 17.000 broene på Norges riks- og fylkesveier, kan VG avsløre at feil i rapportene på ingen måte er *sjeldne unntak*.

For *over halvparten* av broene er regelverket for inspeksjoner brutt det siste året.

Det er dette regelverket som skal sørge for at norske broer er trygge og trafikksikre – og de årlige kontrollene er Vegvesenets eget svar på hvordan det skal gjøres.

Saken har vokst siden den første innsynsbegjæringen ble sendt i mai 2016. Journalistene har gjennom det siste året fått stadig utvidede innsyn i forvaltningen, analysert store datasett – og oppsøkt broer over hele landet. Arbeidet har avdekket at mange broer blir stående med kritiske skader i årevis, uten at noe blir gjort for å reparere dem.

Det er sjelden en bro ramler ned eller kollapser, men det betyr ikke at skadene ikke kan få alvorlige konsekvenser. VG har møtt familier som har opplevd de dødelige konsekvensene av manglende trafikksikkerhet og farlige rekkverk. I skarp kontrast til anbefalinger fra ulykkesgranskerne som kommer til åstedet etter dødsulykkene, har lite skjedd. Realiteten er at kartlegginger som har vært anbefalt i over tolv år, ennå ikke er gjennomført.

VGs arbeid viser at et felt der Vegdirektoratet har ment at de har usedvanlig god oversikt, har omfattende svikt i registrering, kontroll og vedlikehold.

Etter at Vegvesenet utleverte omfattende innsyn i brobasen til VG, og fikk knusende kritikk av Vegtilsynet som skal sikre at de følger opp egne regler og lover, skrev brodirektør Børre Stensvold en intern epost til sin nærmeste leder og tre ansatte i kommunikasjonsavdelingen. Mannen som hadde forsikret om at feil var sjeldne tilfeller, forteller at han i tidligere møter har vært usikker på om VG i det hele tatt ville finne noe kritikkverdige. Nå er han ikke i tvil:

«Dette er meget urovekkende avvik, som i seg selv vil være et godt nok grunnlag for et tabloid oppslag med knallhard kritikk av våre rutiner og oppfølgingssystemer. Jeg trodde ikke det var mulig etter å ha jobbet målrettet med fagsiden for bruinspeksjoner over mange år.»

«Konklusjon: Her må vi bare være ydmyke og legge oss paddeflate.»

2 EN NASJONAL BRO-DATABASE

2.1 Hypotesene

Sommeren 2012 var VG-designer Sondre Nilsen ferdig utdannet sivilingeniør fra NTNU, med broer som spesialfelt. Han fikk jobb som broingeniør, og brukte cirka 10 prosent av tiden på inspeksjoner.

Dersom inspektørene fant skader eller slitasje på broene, måtte de føre dette inn i dataregisteret Brutus. Mest alvorlig var skader som kunne true broens bæreevne eller trafikksikkerheten. Før de kunne opprette ny inspeksjon, måtte de lese gamle tilstandsrapporter – og Sondre stusset over det som så ut til å være avvik, unøyaktigheter og feilregistreringer i Brutus.

Som nyutdannet broingeniør stilte han seg spørsmålene: Jeg har sett to prosent av landets broer. Er manglene like store andre steder i landet? Og hvilke konsekvenser har det egentlig?

2.2 Skjeggstad bro

Mandag 2. februar 2015 sviktet den ene av de to motorveibroene Skjeggstad på E18 i Vestfold. Graving i løsmasser på undersiden av broen utløste et ras som broen ikke var dimensjonert for å tåle. Skjeggstad-kollapsen skyldtes ikke dårlig konstruksjon eller manglende oppfølging. Tvert imot vitner det om godt håndverk at den ikke falt helt sammen av påkjenningen den ble utsatt for.

Sondre Nilsen var nå ansatt som designer og utvikler i VG, og sammen med journalist Ola Mjaaland ba han om innsyn over broer med alvorlige skader på bæreevnen fra databasen Brutus. VG publiserte 3. februar en artikkel med tittelen «*Vegvesenets database: 237 broer i Norge med truet bæreevne*».

Få dager etter at saken om de 237 broene sto på trykk, ble journalistene kontaktet av Vegvesenet. Innsynet de hadde fått fra Brutus, ga feil svar. Etter å ha sjekket alle broene på nytt, mente veimyndighetene at bare 104 broer i realiteten hadde alvorlige skader på bæreevnen. VG skrev en ny sak og listet opp disse broene.

Men korrigeringen kunne tyde på hull i loggføring og oppfølging av alvorlige broskader: Hvordan kunne tallet over alvorlige bæreevne-skader mer enn halveres i løpet av én uke? Hva sa det om den totale oversikten Vegvesenet har gjennom sitt broregister?

2.3 Graveprosjekt

Høsten 2016 ble alle journalister i VG oppfordret til å søke om såkalte *spademidler* – en pengepott som skal gjøre det lettere for alle avdelinger å prioritere større prosjekter og mer tidkrevende journalistikk. Sondre skrev en prosjektbeskrivelse og ba om at han og kollega Øyvind Engan kunne bruke tre uker hver på å hente inn data – og tre uker på å reportasjelegge funnene.

I søknaden beskrev han to hypoteser:

1. Det er store mangler i loggføring og oppfølging av skader på veibroer.

2. Det er store forskjeller mellom Vegvesenets fem regioner.

Det kan bety at broene i noen fylker er i dårligere stand enn i resten av landet – «*kanskje i så dårlig stand at det går ut over sikkerheten*», skrev han i hypotesen. Sondre la til at han var utdannet broingeniør, selv hadde utført broinspeksjoner – og avsluttet med en lett underdrivelse om at han trolig hadde «*over gjennomsnittlig kunnskap om temaet*».

2.4 Bygge en base og krysse data

Sondre og Øyvind sendte den første begjæringen om innsyn i registeret Brutus allerede i mai 2016. Vi fikk dette utlevert som PDF-filer på forsommeren. Vi fikk samtidig beskjed om at sommeren er et dårlig tidspunkt for å granske Brutus: Sommerhalvåret brukes til inspeksjoner, mens høsten og vinteren brukes til å oppdatere databasen. Fristen for å ajourføre Brutus er 31. januar hvert år, så dataene er mest oppdaterte i februar, ifølge Vegdirektoratet.

Vi besluttet å vente med prosjektoppstart slik at dataene som ble utlevert, skulle være mest mulig oppdatert. Dårlig timing skulle ikke være årsaken til at vi fant feil og mangler.

I begynnelsen av mars 2017 fikk vi som avtalt beskjed fra Vegdirektoratet om at Brutus nå var ajour for 2016, og vi fikk innsyn på nytt. Dataene ble også denne gangen utlevert i form av PDF-filer, i alt 90 389 A4-sider.

PDF-filer er lette å lese for mennesker, men kronglete for datamaskiner. Vi ønsket å hente ut den viktigste informasjonen fra PDF-filene og legge i en database, slik at vi enkelt kunne søke opp og sammenstille den informasjonen vi trengte. Vi brukte verktøyet Pdftotext for å hente ut innholdet i ren tekst. Utvikler Einar Otto Stangvik hjalp til med et Python-skript som silte ut de relevante dataene fra tekstfilene, og Øyvind lagde PHP-skript som la alt inn i en MySQL-database.

Broenes byggeår manglet i PDF-filene. Dette fikk vi tilsendt i vanlige regneark.

Nasjonal Vegdatabank er en god, åpen tjeneste hvor man kan finne data om det aller meste langs norske veier. Herfra kunne vi hente informasjon om brotype, lengde, veinummer, trafikkbelastning – og ikke minst nøyaktig plassering på kartet.

Hver bro har et unikt bronummer, og takket være dette nummeret var det nokså enkelt å koble data fra de tre kildene riktig.

Dermed satt vi etter hvert med en nokså god brodatabase. Med databasen som utgangspunkt kunne vi lage tabeller fordelt på regioner og fylker. Det første som slo oss var de enorme forskjellene fra fylke til fylke: I Oslo var det i snitt utført 97,6 tiltak per kilometer bro, i Rogaland 0,6.

Takket være posisjonsdataene kunne vi også plassere broene på et kart og fargekode dem etter f.eks. inspeksjonsrate, oppdagede skader, iverksatte tiltak og reparasjoner. På den måten oppdaget vi en del sammenhenger som hadde vært vanskelig å lese ut av tabeller: I Telemark

ble det for eksempel knapt registrert et eneste brotiltak på fylkesveiene ved kysten. I innlandet ble det registrert en rekke tiltak, men de ble ikke utført innen fristen.

Databasen ga oss gode svar på at Brutus viste oppsiktsvekkende ulikheter mellom regioner og fylker. Men hvor godt avspeilet databasen virkeligheten på Norges riks- og fylkesveier?

3 UNDERSØKELSER

3.1 Ut på tur

Basert på basen valgte vi ut en rekke broer vi ønsket å besøke. Første reportasjetur gikk til Rogaland, og vi la opp en reiserute til en flere eldre, spektakulære broer hvor det knapt var registrert et eneste tiltak i Brutus. Logisk sett burde vi finne en rekke mangler.

Men det viste seg at de fleste broene vi oppsøkte, var helt eller delvis reparert uten at det hadde blitt registrert noe sted. En nabo viste oss en betongklatt hvor årstallet 2005 var risset inn, og fortalte at dette var året broen ble rehabilitert. Betongklumper kan altså gi mer presis informasjon enn Vegvesenets egen database. Funnene ga oss en ny hypotese:

3. Brutus gir ikke den fullstendige nasjonale oversikten som Statens vegvesen hevder. Enkelte regioner bruker knapt nok systemet de er pålagt å bruke.

3.2 Et viktig funn

På Vikedal bro i Rogaland oppdaget vi en lett synlig lagerfeil. Lageret er en mekanisme som tillater broene å utvide seg og trekke seg sammen etter temperaturforandringer. En lagerfeil er noe av det første en broinspektør vil oppdage og loggføre.

Vegvesenets eget regelverk krever at samtlige norske broer skal inspiseres jevnlig. Broer over ti meter skal vanligvis ha en enkelinspeksjon hvert år, og en grundig hovedinspeksjon hvert femte år. Kortere broer skal ofte bare ha enkelinspeksjon annethvert år og hovedinspeksjon hvert tiende år.

Men lagerfeilen vi fant i Vikedal så ut til å være langt eldre enn ett år. Var det en enkeltglipp – eller tydet det på mer omfattende problemer? Vi formulerte en fjerde hypotese:

4. Statens vegvesen bryter de pålagte fristene for hvor ofte Norges 17.000 broer skal inspiseres.

3.3 Alvorlige skader og nytt innsyn

Vår andre hypotese var at broer blir stående med alvorlige skader over lang tid. Vi hadde godt i minnet hvordan Statens vegvesen i 2015 slo i bordet med en korrigert liste etter at vår sak var publisert. Denne gangen ville vi gjøre undersøkelsene selv.

Vi forsøkte først å finne ut hvor lenge skadene hadde stått gjennom PDF-filene vi allerede hadde fått. Men akkurat denne informasjonen var vanskelig å lese maskinelt. Informasjonen var gitt i form av tallkarakterer i tabeller som kunne strekke seg over mange sider. Ingen av

leseverktøyene våre greide å avgjøre om et 4-tall på side 863 tilhørte kolonne-overskriften «B» (bæreevne) eller «T» (trafikksikkerhet) på side 855.

Vi sendte en ny innsynsbegjæring for å få data fra alle broer som sto markert med stor eller kritisk skade på enten bæreevne eller trafikksikkerhet, utlevert i tabellform. Regnearket med 1087 enkeltbroer fikk vi i juni 2017.

For å få et håndterbart utvalg konsentrerte vi oss om broene med de aller mest alvorlige skadene, såkalte 16B-skader. Det vil si at inspektørene har ansett skaden for å være kritisk for broens bæreevne – og at konsekvensene ville bli kritiske dersom noe skulle skje.

Totalt hadde 58 broer i femten fylker denne skadegraden.

3.4 Nye reiser blir datasett

De neste månedene reiste Øyvind, Sondre og fotograf Jørgen Braastad på kryss og tvers av Norge for å oppsøke de kritisk skadede broene. Noen broer ble besøkt på sykkel tur fra hytta eller med avstikkere under familiens bilferie. Noen få broer som lå langt utenfor våre reiseruter, ble fotografert av frilansere og bro-naboer. En halv dag gikk med på å kjøre til en liten bro helt nord på Langøya i Vesterålen, og det skulle vise seg å være verdt turen.

Vi er ikke broinspektører, og utgir oss heller ikke for å være det. Men med god opplæring fra Sondre lærte vi oss alle hva det ville være nyttig å se etter og fotografere: åpent og rustent armeringsjern, vann som har gravd seg inn under brokaret, dårlige og misformede rekkverk etc.

Vi jobbet systematisk med å gjenfinne og fotografere alle skadene som stod nevnt i tilstandsrapportene, og tagge disse i våre egne systemer når vi kom hjem, slik at vi kunne se om noe var gjort for å utbedre skaden. Vi fotograferte også det som kunne være skader som ikke sto nevnt i rapportene.

I Google Docs førte Øyvind løpende statistikk over broene med alvorlige skader. I tillegg til informasjon om broene og VGs besøk, kodet vi funnene i fire kategorier:

- a) broer som var reparert (grønn)
- b) broer som *kanskje* var reparert eller der skaden lå så vanskelig til at vi ikke kunne gi et sikkert svar (gul)
- c) broer som ikke var reparert, men skaden fremsto mindre alvorlig (oransje)
- d) broer som ikke var reparert, og skaden fremsto alvorlig (rød)

Etter hvert som vi fikk svar fra regionene, måtte vi også opprette nye kategorier:

- e) broer som fikk nedjustert skadegrad etter at VG tok kontakt (lilla)
- f) broer som ble reparert fordi VG tok kontakt (turkis)

I ett tilfelle ringte vi Vegvesenet og varslet om en skade som for oss så svært alvorlig ut, og som ikke var registrert ordentlig i Brutus – et brudd i en jernbjelke på Fuglestad bro. Normalt sitter det langt inne for en journalist å dele upubliserte opplysninger, men i dette tilfellet var avveiningen enkel. Vegvesenet ga uttrykk for å sette pris på varselet.

Men da regionen senere svarte oss om Fuglestad bro, fikk vi nærmest beskjed om at det ikke hadde vært nødvendig å si fra. Vi fikk høre at bæreevnen var mer enn god nok, og at broen hadde vært tilstrekkelig innsisert selv om det ikke så slik ut i Brutus. Først da vi i november fikk innsyn i internkommunikasjonen, ble bildet et annet: Regionen visste åpenbart ikke om skaden fra før, og det ble iverksatt en hasteinspeksjon som følge av VGs henvendelse (*se mer 6.8 Interne eposter*).

En ting som slo oss da vi oppsøkte broene, var at mange av de mest alvorlige skadene så ut til å ha stått i lang tid. Det forundret oss.

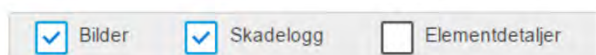
3.5 Historiske data

Ifølge Vegvesenets eget regelverk skal det slås alarm dersom man oppdager en kritisk skade på bæreevnen (16B-skade). Da er kravet at det iverksettes tiltak snarest eller senest innen seks måneder. Tiltakene kan være reparasjoner, utbedringer, nye beregninger, vektbegrensninger eller stenging.

I dataene vi hadde fått, savnet vi fremdeles en viktig informasjon: *Når fikk skaden den karakteren den har i dag?* Det sto ikke noe sted. Rapporten inneholdt datoen skaden ble loggført første gang (uten skadekarakter), og skadekarakteren den hadde på utskriftstidspunktet. Men de fleste skader utvikler seg og blir mer alvorlige med tiden.

I en Brutus-bruksanvisning som lå åpent på nettet, fremsto det som nokså enkelt å velge om skadehistorikken skulle være med i utskriften eller ikke: *«For å kunne tilpasse bruk av lagringsplass og nødvendig inspeksjonsdata etter behov, er det mulig å velge om man vil ha med bilder, skadelogger og elementdetaljer ved nedlasting av et byggverk.»*

Ifølge brukermanualen kommer dette skjermbildet opp når man ber om en utskrift eller PDF-fil:



2-7: Valg av nedlastbare inspeksjonsfelter.

Det fremgikk av manualen at «skadelogg» er standardvalg. For informasjonen som ble sendt til VG, var det altså tilsynelatende tatt et bevisst valg om at det ikke skulle være med.

Frem til nå hadde Vegdirektoratet fremstått som hjelpsomheten selv når vi ba om innsyn, men nå sa det stopp. De greide ikke å ta ut skadehistorikk for alle broene, var svaret. Vi kunne be om enkeltbroer, men vi kunne ikke få historikk for alle.

Men poenget var jo at vi ikke visste hvilke broer som hadde stått lengst med kritiske skader. Vi kunne ikke plukke ut de interessante broene uten å ha informasjon om alle.

Vi sendte en ny innsynsbegjæring med tre praktiske løsninger til hvordan vi kunne få tilgang på de historiske dataene:

- a) En fullstendig dump av alle relevante data direkte fra databasen eller en lesetilgang til Brutus-systemet.

- b) En åttetrinns oppskrift på hvordan de aktuelle dataene kan hentes ut fra systemet på enklest mulig vis.
- c) Et tilbud om at én eller flere av oss kunne komme ned til Vegdirektoratet og gjøre den manuelle jobben selv.

Vegdirektoratet la seg et sted i nærheten av plan B, og ga oss dataene i form av regneark-tabeller. For oss var dette det dårligste alternativet, fordi vi fortsatt var avhengige av å finne ut hva Vegvesenet satt på og om det var informasjon vi ennå ikke hadde fått, før vi kunne be om å få den utlevert (*se mer 6.5 Sårbarhet*).

Men regnearkene med historiske data ga oss nok informasjon til å svare på en av våre første hypoteser:

En lang rekke av de aller mest alvorlige skadene hadde stått i årevis. Og broen vi hadde kjørt ut til Langøya i Vesterålen for å se på, hadde stått med samme kritiske skade i over 20 år.

Med skadehistorikken på plass begynte endelig databasen vår å nærme seg komplett. Størrelsen på databasen tilsvarer litt over en million celler i et regneark. Men en database er et mye kraftigere verktøy enn et regneark fordi den lar oss koble ulike data og innsyn gjennom spørringer (*se vedlegg med illustrasjon av VGs brobase*).

4 ANALYSER OG KONFRONTASJON

4.1 Hva sier loven?

Vi satt med et stort datasett med mye informasjon, men for å forstå hva vi leste – og om noe var kritikkverdig – måtte vi gjøre oss kjent med lovverket. Vi brukte proffutgaven av Lovdata (Lovdata Pro), hvor det er lettere å få oversikt over forskrifter som er gitt med hjemmel i en bestemt lovparagraf.

Vegloven regulerer hele veinettet, men her brukes generelle vendinger om at Statens vegvesen skal sørge for et sikkert veinett. Databasen Brutus er ikke nevnt ved navn.

Journalist Mona Grivi Norman, som ble en del av teamet fra september, ba om råd fra direktør Trude Tronerud Andersen i Vegtilsynet. Vegtilsynet mener at Statens vegvesen bryter loven når de ikke inspiserer, registrerer og følger opp broer som de skal. Men også de som skal kontrollere om Vegvesenet følger lover og regler, sliter med å få forståelse for at brudd på retningslinjene er i strid med lovens intensjon. Andersen resonnerer slik: *«I veglova står det at vegnormaler skal lages, godkjennes og følges. Bryter de det systemet, så bryter de lovverkets formål om å ha sikre veier og broer.»*

Statens vegvesen viser til at regler både for inspeksjon og oppfølging av skader er interne retninglinjer og håndbøker med anbefalt praksis. Bestemmelsen om registrering ble først innført fra 1. januar 2017, og basen VG fikk innsyn i var stor grad oppdatert før den trådte i kraft.

Vi konkluderte med at VG for egen regning ikke kunne omtale dette som lovbrudd. Vi refererte kritikken fra Vegtilsynet og lot Vegvesenet svare på den, men valgte å bruke det ubestridte uttrykket *regelbrudd* i titler og vinkler.

4.2 Inspeksjoner og brutte frister

Med den uoppdagede lagerfeilen i bakhodet bestemte vi oss for å kikke nøyer på dataene for når broene sist ble inspisert. Som nevnt skal riks- og fylkesveibroer over ti meter inspiseres *hvert eneste år*. I registeret er det egne kolonner for å markere dato for forrige inspeksjon og planlagt dato for neste inspeksjon.

Vi utførte SQL-spørringer mot vår egen database, der vi tidligere hadde lest inn inspeksjonsdata. Spørringene ble bygget som *hvis-setninger*, der de pålagte inspeksjonsintervallene ble benyttet som betingelser (*hvis betingelse oppfylt, returner noe, ellers returner noe annet*). Vi måtte bygge en kjede med flere versjoner av spørringen, fordi forskjellige regler slår inn avhengig av broens lengde, og fordi noen broer har avvikende inspeksjonsintervaller.

Spørringene returnerte et oppsiktsvekkende resultat: Inspeksjonsrutinene var brutt på over halvparten av landets broer.

Vi regnet over dette tallet på flere måter: Var den planlagte datoen for inspeksjon passert uten at inspeksjonen var gjennomført? Eller var det gått for lang tid siden forrige utførte inspeksjon? (I teorien skulle disse spørringene gitt samme resultat, men på grunn av unøyaktige oppføringer i Brutus gjorde de ikke det.)

Vi valgte å tolke regelverket minst mulig strengt: Hvis en bro var inspisert i begynnelsen av ett år og i slutten av året etter, regnet vi det som at kravet om årlig inspeksjon var oppfylt, selv om intervallet da var nesten to år. Likevel ble funnet det samme:

Vegvesenet brøt reglene for inspeksjoner på over halvparten av landets broer.

4.3 De lengste og mest trafikkerte

Brutte tidsfrister og dataregistre er ikke i utgangspunktet så lett å presentere slik VG ønsker å lage tabloidjournalistikk: lettfattelig, korrekt og interessant.

I samtaler med landets fremste broekspert hadde flere kommentert de manglende inspeksjonene, men vist til at det etter all sannsynlighet sto bedre til langs hovedveiene – at regionene helt sikkert var flinkere til å kontrollere de lengste og mest trafikkerte broene. Vi tenkte at å finne regelbrudd ved én av disse broene kunne være en inngang til saken.

Fasiten viste seg å være en helt annen: *Ingen* av landets ti lengste broer hadde blitt kontrollert i henhold til de fastsatte fristene, ifølge Brutus.

Ved å krysse trafikkdata fra Nasjonal vegdatabank med vår egen brodatabase, viste det seg at heller ikke broene med høyest ÅDT (årsdøgntrafikk) hadde blitt inspisert det siste året. Her fant vi broen som ble bildegrepet i første reportasje – E6-broen på veistrekningen med landets høyeste trafikk tetthet, som ikke hadde blitt inspisert på fem år.

4.4 Tilsyn og kritikk

I perioden vi jobbet med bro-prosjektet og hadde kontakt med Statens vegvesen om dette, gjennomførte Vegtilsynet to uavhengige tilsyn i region nord og region vest. Begge avdekket til dels store mangler i hvordan regionene brukte Brutus.

Region vest svarte Vegtilsynet i juni at ikke bare hadde flere fylker unnlatt å bruke Brutus-systemet slik de skulle; Hordaland aktet også fortsette å gjøre det på samme vis i 2017.

De åpenbare manglene i broregisteret ble stadig klarere for oss gjennom høsten. Det innebar en ny utfordring: Til tross for at Vegvesenet fortsatt insisterte på at Brutus ga svært god oversikt, var det lite som tydet på at tallene var fullstendige. Vår løsning ble at dersom vi brukte absolutte tall fra Brutus, henviste vi til at dette er informasjonen slik den sto i Vegvesenets register per mai 2017 (*se punkt 10.2 Forbehold om egne funn*).

4.5 Ulykkesrapport på overtid

Heldigvis er det sjelden broer kollapse på grunn av skader, men vi ønsket å finne ut hva som ligger i begrepet «*skader som truer trafikksikkerheten*». Totalt dreide det seg om 924 alvorlige skader, der 80 prosent var skader eller mangler på rekkverk. Vi utarbeidet en ny hypotese:

5. Feil og mangler på bro kan ha konsekvenser for trafikksikkerheten.

For å komme til bunns i dette brukte vi Vegvesenets egne ulykkesdata som ligger i *Nasjonal vegdatabank*. Her er det mulig å filtrere søk etter ulykkes skadeomfang og åsted for ulykken. Vi valgte de tre mest alvorlige kategoriene (alvorlig skade, svært alvorlig skade og død) og åstedet *bro*. Dette ga oss en liste på 80 broer.

Bare tretten av disse ulykkesbroene fantes blant de 924 broene som hadde notert alvorlige trafikksikkerhetsskader i VGs database. I slutten av september ba vi Vegvesenet om historikken på de resterende broene, for å se om det var steder der kjente broskader hadde medvirket til alvorlige ulykker.

På morgensendingen og NRK.no torsdag 13. oktober lød meldingen: «Uhell er blitt til dødsulykker på grunn av manglende eller dårlige rekkverk ved en rekke norske bruer. Det viser rapporter fra Statens vegvesens egne ulykkesgranskere.»

Rapporten NRK omtalte, ble publisert i form av en artikkel på Vegvesenets nettsider samme dag. Men da vi søkte på tittel og forfatter av rapporten, viste det seg at funnet for første gang ble presentert på et møte i trafikksikkerhetsutvalget allerede i januar 2016 – nitten måneder tidligere (*se mer under 6.8 Interne eposter og 10.1 Proaktivt medieinnsalg*).

4.6 Ulykkesanalyser

Rapporten om de 33 dødsulykkene var samtidig et gjennombrudd for å kunne svare på vår femte hypotese. Her hadde Vegvesenets ulykkesgranskere selv konkludert med at feil eller mangler på brorekkverket medvirket til dødsfallet.

Vi kunne gå inn i tilstandsrapportene for hver av de 33 ulykkesbroene og kryssjekke hvilke skader som var kjent på forhånd. Blant annet viste det seg at ulykken ved Skjølja bro, der Torleif Johan Eidem omkom i 2010, hadde fått markert *kritisk trafikkskade* to år før ulykken.

Men bare tre av disse 33 ulykkesbroene var representert på vår liste over 924 broer med alvorlige skader for trafikksikkerheten. Det tydet på at langt flere broer enn de som var merket trafikkfarlig i Brutus, hadde feil eller mangler som kunne øke risikoen.

Med utgangspunkt i de 33 dødsulykkene søkte vi oss frem til navn på de omkomne gjennom avisartikler, pressemeldinger og dødsannonser. Vi tok direkte kontakt med de pårørende etter fire dødsulykker. For samtlige familier var svaret det samme: De var ikke kjent med at feil på rekkverket hadde medvirket til dødsfallet for deres kjære.

I 2014 fikk VG et Skup-diplom for avsløringene av de hemmeligholdte UAG-rapportene. I etterkant har disse blitt tilgjengeliggjort for pårørende, politi og presse, og vi ba om innsyn i rapportene som involverte familiene vi hadde kontakt med.

5 PRESENTASJON

Ettersom ideen til prosjektet oppsto på redaksjonell utvikling, en avdeling som skal utvikle og teste rammene for presentasjon, hadde vi hele veien et ønske om å gjøre noe annerledes i måten vi presenterte sakene på.

5.1 Kartbasen

Vi ønsket å gjøre så mye som mulig av materialet tilgjengelig for leserne. Ved å offentliggjøre samtlige 16.971 bro-rapporter gir vi leserne mulighet til å sjekke sine lokale broer – og legge press på lokale veimyndigheter de de finner mangler eller skader. Flere lokal- og regionalaviser har laget journalistikk basert på funn fra databasen etter publisering.

I norgeskartet kan man klikke seg inn og få innhold fra tilstandsrapporten for den spesifikke broen, samt se nøkkelinformasjon for konstruksjonen. Rapportene inneholdt mange tekniske begreper, og vi ville presentere det på en pedagogisk måte. Dette gjorde vi bl.a. ved å legge inn kommentarer til rapportinnholdet, bilder og beskrivelser dersom vi selv hadde besøkt broen, uttalelser fra eksperter og eventuelt tilsvarende fra Vegvesenet. Det ble også lagt inn automatisk kommentering om avvik vi hadde funnet i rapporten. Den endelige visningen gjorde at publikum kunne se fyldig informasjon om «sin» lokale bro selv om vi ikke publiserte noen tradisjonell artikkel om den.

Vi utformet kartvisningen med tre forskjellige visningsvalg, med markering av broer med enten alvorlig skade, forsinket tiltak eller manglende inspeksjon. I tillegg la vi til filtreringsvalg på byggeår og lengde.

5.2 Spesialer

Vi valgte å presentere hovedfunnene gjennom det vi kaller *spesialer*, det vil si artikkelpresentasjoner som er annerledes enn den tradisjonelle VG-malen. Dette ga oss et

større rom til å presentere et omfattende datamateriale på en mer informativ måte – og utfordre standarder for historiefortelling.

Et av de viktigste prinsippene for presentasjonen var, i så stor grad som mulig, å presentere data og informasjon som ikke krever noen annen form for navigasjon av leseren enn skrolling – ingen forvirringer og ingen viktige data som står i fare for ikke å bli vist. Vi benyttet i stor grad animasjoner som styres av leseren gjennom skrolling på mobilskjermen.

5.3 Broboten

En idé som kom på bordet nokså sent i prosessen, var «Broboten». Den genererer en egen artikkel om hver kommune i landet, basert på opplysningene i databasen, og gir leseren anledning til å sjekke tilstanden i sitt nærområde.

Den første delen av artikkelen handler om kommunen du har valgt, og består stort sett av tall og fakta fra databasen, presentert i tekstform. Den siste delen består av én av 19 håndskrevne tekster, én for hvert fylke. Her har vi brukt de delene av tilsvarene fra Vegvesenets regioner som handler om enkeltfylker.

6 REAKSJONER OG RESULTATER

6.1 Tilsvarene fra regionene

Tilsvarsrunden var svært omfattende. Vegdirektoratet sentralt henviste oss til de fem regionkontorene, siden broforvaltning er satt ut til dem. Derfor sendte vi likelydende spørsmål til de fem regionene om praksis for inspeksjoner og loggføring, tolkninger av regelverket og lignende.

En del av spørsmålene var faktaspørsmål som vi trengte svar på for å kunne gi en korrekt fremstilling av saken. Regionene svarte ikke ordrett det samme, men innholdet var nokså likt. Senere har vi fått innsyn i en del kommunikasjon mellom Vegdirektoratet sentralt og Vegvesenets regioner, og der fremgår det at direktoratet likevel var tungt involvert i svarene.

I tillegg mente vi det var fair å gi tilsvarsmulighet for hver av broene vi hadde besøkt. Mange av observasjonene våre er nokså ukontroversielle, og utløser nok ingen direkte plikt etter Vær varsom-plakaten til å innhente tilsvarene. Men vi mente at vi hadde alt å vinne på dette likevel – og vi fikk samtidig forsikret oss om at det ikke var gjort tiltak mellom vårt besøk og publiseringsdato. I alt stilte vi spørsmål om 104 broer – stort sett et par spørsmål per bro.

Ett av de mest interessante svarene vi fikk, kom fra region øst – der analysene våre viste at for de tre fylkene Oslo, Akershus og Østfold var fristen for den viktigste hovedinspeksjonen brutt i henholdsvis 75, 41 og 62 prosent av tilfellene. På spørsmål om tre enkeltbroer på E6 ved Karihaugen opplyste regionen at de mellom 2012 og 2015 sto uten rammeavtale og derfor ikke fikk utført hovedinspeksjoner. På oppfølgingsspørsmål fikk vi bekreftet at det gjaldt for alle broene i de tre fylkene.

6.2 Konfrontasjon

Underveis i arbeidet hadde vi jevnlig kontakt med broavdelingen, kommunikasjonsavdelingen og regionene. Og da vi mente sakene nærmet seg publiseringsklare, ba vi om et intervju med øverste ansvarlige i Statens vegvesen.

Vegvesenet besluttet at direktør for vegavdelingen, Jane Bordal, skulle svare for de overordnede spørsmålene. Hun tok med seg seksjonssjef Morten Wright Hansen i broavdelingen. Vi fikk en time til rådighet, og sendte over en oppsummering av våre hovedfunn et par dager før intervjuet for å gi Bordal mulighet til å innhente bakgrunnsinformasjon og gi oss bedre svar.

Bordal hadde to hovedbudskap i intervjuet:

- 1) Norske broer er trygge – selv om det er visse mangler i inspeksjon og registrering.
- 2) Vegvesenet har selv innsett at registreringen er for dårlig, og har satt i gang et forbedringsprosjekt som skal levere sitt arbeid før nyttår.

Ingen bestridte tallene eller funnene vi hadde gjort.

6.3. Publisering og oppvask

Onsdag 8. november publiserte vi første sak, «*Vegvesenet bryter reglene på 1 av 2 broer*». Allerede samme dag reagerte samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen på avsløringene og innkalte vegdirektør Terje Moe Gustavsen til et oppvaskmøte. Gustavsen kalte senere avsløringene for alvorlige, og lovet bot og bedring.

Vi valgte å begynne publiseringen med det vi mente var den mest alvorlige avsløringen: at Vegvesenet i over halvparten av tilfellene bryter regelverket som skal sørge for at broene vi kjører på, er trygge.

Det er ikke den mest tilgjengelige saken, og vi fikk etter første publisering noen spørsmål om hvor alvorlig dette funnet egentlig var.

Dagen etter kunne vi fortelle historiene om flere bilulykker der dårlig rekkverk var en medvirkende årsak til dødsfall. Samtidig kunne vi for første gang presenterte tallet på 924 broer som hadde registrert alvorlige trafikkfarlige skader i Brutus. Det bidro til å tydeliggjøre *hvorfor* det er viktig å ha oversikt og følge opp skader og mangler på broer. Broer kan være farlige på andre måter enn at de ramler sammen.

Mandag 13. november publiserte vi avsløringen av hvordan mange broer er blitt stående med alvorlige skader i årevis, uten at noe har skjedd for å bøte på skadene.

6.4 Etterlyste kartlegging

I Vegvesenets rapport om 33 dødsulykker på og ved bro, kunne vi lese granskernes forslag til tiltak som ville gjøre broene mer trafikksikre: utbedre rekkverk, endre endeløsninger, bedre inspeksjonsrutinene, og – øverst på listen – få oversikt over hvor mange broer som har disse problemene.

Det er forståelig at det å utbedre rekkverk koster penger, det må inn på budsjetter og midler må prioriteres i konkurranse med andre gode saker. Men oppfordringen om å kartlegge rekkverkene virker hverken spesielt kostbart eller tidskrevende.

Kunne det stemme at Vegvesenet fortsatt ikke hadde en slik oversikt?

Og hva hadde skjedd med forslaget om en nasjonal kartlegging fra rapporten ble presentert i januar 2016 til den ble offentliggjort 19 måneder senere?

6.5 Sårbarhet

Ett av spørsmålene som forble ubesvart etter vår første publisering, var hvorfor så få av de 33 ulykkesbroene var med i vår oversikt over broer med trafikkfarlige skader. Gjennom kilder fikk vi høre at det fantes enda en kategori i tilstandsrapportene som vi ikke hadde hørt om: *sårbarhet*.

Da vi visste hva vi skulle spørre om, fikk vi innsyn i listen over broer med sårbarhet på en ukes tid. 1085 broer har en sårbarhet knyttet til rekkverket (vanligvis at rekkverket ikke oppfyller dagens sikkerhetskrav). I tillegg hadde 711 broer *alvorlige skader* på rekkverk. Totalt dreier dette seg om 1745 enkeltbroer i Brutus.

I en tradisjonell sak ville vi vinklet på dette situatvennlige funnet: 1745 norske broer har feil eller mangler som øker risikoen for dødsulykker. Det er et langt høyere tall enn Statens vegvesen har visst om.

Men underveis i arbeidet hadde vi fått stadig tydeligere signaler om at slett registrering gjorde at Brutus ikke kunne gi noen fasit (*se mer under 10.2 Forbehold om egne funn*).

6.6 Ask-ulykken

Familien til Siri Tobiassen hadde vi hatt kontakt med i flere uker da Mona møtte mamma Toril Engebretsen i desember. Siri mistet livet i en bilulykke på Ask i Buskerud i november 2005. Hun ble bare 16 år.

Familien hadde aldri hørt noen annen forklaring på ulykken enn at ungdommene hadde kjørt for fort. Likevel var ulykken blant de 33 som var omtalt i dybdeanalysen. Innsyn i UAG-rapporten fra ulykkesstedet viste at det var flere faktorer som hadde spilt inn: en skarp sving som skulle vært merket, ujevnt slitte dekk, en uerfaren sjåfør – og feil lengde og endeløsning på rekkverket.

Foreldrene til Siri ga oss tillatelse til å fortelle om datterens ulykke i en større sak. Det fikk vi også fra familien til Henning Vollan Liuhagen (18) som omkom i samme ulykke.

På de siste sidene i UAG-rapporten fra Ask står det forslag til tiltak både lokalt, regionalt og nasjonalt. Lokalt handler det om å utbedre rekkverket og sette opp skilt. Nasjonalt står det at «*hele landets vegnett burde gjennomgå med tanke på å utbedre og endre tilsvarende rekkverk*».

Dét er over ti år før rapporten om de 33 dødsulykkene først ble presentert i 2016, og langt mer enn de 19 månedene utsettelse vi hadde planlagt å skrive en sak om. Vi utarbeidet en ny hypotese:

6. Vegvesenet har gjennom minst tolv år blitt anbefalt å kartlegge og utbedre farlige rekkverk på bro. Fortsatt er det ikke på plass.

6.7 Et overraskende svar

I desember ba vi Vegvesenet om svar på sårbarhet, nasjonal kartlegging og rapporten som ble liggende. Trafikksikkerhetsdirektør Guro Raness svarte.

Om rapporten fikk vi beskjed om at den hadde dratt ut i tid fordi de hadde valgt en presentasjonsform (artikkelformat) som var uvant, og at de derfor måtte gå langt flere runder med fagavdeling og kommunikasjon for å få den kort og konsis.

Om kartleggingen av trafikkfarlige rekkverk som hadde blitt etterlyst siden 2005 – og på ny igjen i flere UAG-rapporter og analyser frem til i dag – sa Raness at det nå var i orden. «*Vår vurdering er at den registreringen av rekkverk og sårbarhet som ligger i Brutus, gir en god oversikt over problemet og omfanget*», gjentok hun på flere spørsmål.

Svaret på hvorfor det fortsatt ble etterlyst i en rapport publisert samme høst, var at trafikksikkerhetsavdelingen nylig har fått bedre innsikt i hva broavdelingen har av informasjon gjennom Brutus.

6.8 Interne eposter

Samtidig som vi publiserte politisk oppfølging og nye enkeltsaker, søkte vi om innsyn i behandlingen av VGs egne innsynskrav.

Erfaring fra tidligere graveprosjekter gjorde at vi sendte likelydende begjæringer til samtlige fem regioner og vegdirektoratet. Det skulle vise seg å være en riktig vurdering. Innsynet som ga oss sporet til neste avsløring, var en epost som kun ble sendt oss fra én region, til tross for at det var epost-dialog som gikk fra vegdirektoratet til samtlige regioner.

I løpet av en uke mottok vi over tusen sider med epost-dialog, til sammen flere tusen eposter og vedlegg om VGs arbeid. Én enkeltregion sendte over 400 PDF-sider. Det tok tid å gjennomgå alle epostene, men flere funn ga oss grunnlag for å stille nye spørsmål til Vegvesenet og ikke automatisk legge til grunn at alle svar som ble gitt, var utfyllende.

Vi så at enkeltbroer der vi hadde fått beskjed om at alt var i orden, i realiteten hadde fått utført hasteinspeksjoner etter at vi varslet regionen.

Mye av dialogen involverte kommunikasjonsavdelingen, hvor man blant annet diskuterte hvilke saker VG kunne komme til å publisere.

I en epost 27. september henvendte pressesjef Kjell Bjørn Vinje seg til trafikksikkerhetsdirektør Guro Raness for å informere om at VG jobbet med en større sak om broer. Han spurte bl.a. om dårlig vedlikeholdte broer kunne ha ført til dødsfall i trafikken.

Det minnet Raness på en dårlig samvittighet, rapporten om de 33 dødsulykkene som ifølge henne hadde blitt glemt: «Vi hadde planer om å ta ut artikkelen i fjor sommer/høst, men det kokte bort i kålen og gikk deretter fullstendig i glemmeboka. Burde vi ta opp igjen dette nå?»

Etter å ha lest eposten tok vi ny kontakt med Raner og spurte hva som var korrekt: Tok det 19 måneder fordi rapporten måtte kvalitetssikres, eller ble den glemt?

Vi stilte også nye spørsmål om hvordan Vegvesenet kunne mene at rekkverk-kartleggingen er på plass gjennom Brutus, all den tid både vegdirektøren og brodirektøren mener systemet har omfattende mangler – og har fått frist til 1. februar 2018 med å få alt på plass.

Mandag 18. desember publiserte vi foreløpig siste avsløring i prosjektet.

7 DETTE ER NYTT

- VG har for første gang gjort det norske broregisteret tilgjengelig for offentligheten gjennom en søkbar database. Her finnes detaljerte tilstandsrapporter for samtlige av Norge 16.971 broer på riks- og fylkesvei.
- VG har avslørt omfattende mangler i broregisteret Brutus, som skal sørge for at Statens vegvesen har kontroll på tilstanden til landets broer. Dette står i skarp kontrast til brodirektørens forsikringer om at en «helsejournal» for hver enkelt bro gir Vegvesenet usedvanlig god oversikt.
- Statens vegvesen har i løpet av det siste året brutt reglene for inspeksjoner for 55,3 prosent av landets broer. Ifølge Vegtilsynet er dette brudd på vegloven – i så fall er det snakk om over 9300 lovbrudd.
- Regelverket for inspeksjoner brytes oftere på de lengste og på de mest trafikkerte broene – i motsetning til hva ekspertene tror. Ingen av landets ti lengste broer hadde registrert inspeksjon i 2016.
- Mellom 2012 og 2015 manglet region øst en rammeavtale for hovedinspeksjoner. Over to år gikk uten at det ble utført én eneste grundig hovedinspeksjon på broer i Oslo, Akershus eller Østfold.
- Ifølge Brutus har 1087 broer store eller kritiske skader på bæreevne eller trafiksikkerhet. Mange av broene har stått med alvorlige skader i årevis.
- Av de 36 broene med mest alvorlig skade på bæreevnen, var 15 feilmerket i Brutus, ifølge vegavdelingene. Av de resterende 21 broene var *ingen* gjort noe med innen fristen på seks måneder. Broen Strauman 3 i Vesterålen hadde hatt kritisk skade for bæreevnen i over 20 år.
- VG har avslørt at ulykkesrapporter helt tilbake til 2005 har etterlyst en nasjonal kartlegging av broer med trafikkfarlige rekkverk. De samme anbefalingene ble gitt i dybdeanalysen som ble publisert i oktober 2017.
- Dybdeanalysen som slår fast at dårlige rekkverk kan knyttes til 33 konkrete dødsulykker mellom 2005 og 2014, ble liggende upublisert. Det gikk 19 måneder fra rapporten ble presentert internt til den ble publisert.
- Ved å legge sammen oversikten over broer med trafikkfarlige skader og broer med sårbarhet knyttet til rekkverk, har vi funnet at minst 1745 enkeltbroer har rekkverk som øker risikoen for at ulykker kan bli dødelige.

- I 2010 omkom Torleif Johan Eidem i en ulykke på Skjølja bro. Ved å krysse informasjon fra UAG-rapporten med tilstandsrapportene i Brutus, kunne vi fastslå at vegavdelingen var kjent med at broen hadde en kritisk trafikkskade (manglende rekkverk) i 2008 – to år før ulykken skjedde.
- VGs analyser har avdekket store forskjeller i hvordan de ulike regionene og vegavdelingene inspiserer, registerer og gjennomfører tiltak på sine broer.
- Intervjurunden med samtlige regioner avdekket at de årlige tidsfristene for broinspeksjoner i mange tilfeller brytes bevisst. Enkelte avdelinger og regioner mener de ikke har ressurser til å prioritere inspeksjonene som skal sørge for at broene er sikre.
- Statens vegvesen har satt i gang et nasjonalt oppryddingsprosjekt som skal se på hvordan regionene bruker Brutus – og hvordan de skal gjøre arbeidet bedre. Vi fikk først opplyst at rapporten skulle være ferdig før nyttår 2017, men fristen er nå mars 2018.

8 KONSEKVENSER

- Vegdirektør Terje Moe Gustavsen har innrømmet at det er store mangler i det offentlige broregisteret, som skulle vært fullt oppdatert en gang i året. Statens vegvesen har nå fått en absolutt frist av samferdselsdepartementet for å oppdatere Brutus med tidligere inspeksjoner og manglende informasjon, 1. februar 2018.
- Familier som har mistet sine kjære i trafikkulykker på bro, har for første gang fått vite at feil og mangler på rekkverk var medvirkende til utfallet av ulykkene.
- Vegregionene har gjennomført et omfattende oppryddingsarbeid i egne register. Alle regionene er nå enige om at Brutus er systemet som skal brukes for å kontrollere brosikkerheten.
- Broavdelingene har gjennomført en rekke hasteinspeksjoner og nye beregninger for å følge opp VGs funn.
- Minst fem broer med alvorlige skader har blitt hastereparert som følge av VGs saker.
- Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen har blitt innkalt til Stortingets spørretime for å svare for VGs avsløringer.
- Både regjeringen og opposisjonen har åpnet for tilleggsbevilgninger til brovedlikehold og rekkverk dersom oppdateringen som skal være klar 1. februar 2018, tyder på at situasjonen er verre enn Statens vegvesen har gitt uttrykk for tidligere.
- En nasjonal kartlegging av trafikkfarlige rekkverk har vært etterlyst i minst tolv år. Etter VGs saker sier samferdselsministeren at han forventer at en slik fullstendig oversikt over trafikkfarlige rekkverk ligger på hans bord innen februar i år.

9 ORGANISERING AV ARBEIDET

Det første halvåret jobbet Øyvind Engan og Sondre Nilsen sammen om å søke innsyn og organisere dataene vi fikk inn. Dette arbeidet ble gjort innimellom andre oppgaver. Da vi

bestemte oss for å oppsøke 104 broer landet rundt, ble fotograf Jørgen Braastad en del av teamet. Fra september 2017 ble Mona Grivi Norman en del av gruppa, og nyhetsleder Lars Håkon Grønning ledet prosjektet. Fra september til desember har de tre journalistene brukt mesteparten av arbeidstiden på *De forsømte broene*. I den mest arbeidsintensive delen like før og etter publisering har politisk reporter Oda Leraan Skjetne bidratt med å lande og følge opp saker.

Til tross for at journalistene jobber på tre ulike avdelinger i VG, sitter vi så nær hverandre at det har vært mulig å ha fortløpende kontakt og daglige møter. I tillegg til arbeidet Sondre og Øyvind har gjort i MySQL-basen, har alle arbeidet parallelt i en Google Docs-gruppe der vi har lastet opp dokumenter, skrevet og kommentert hverandres manus og innfall. Den omfattende listen med gjøremål har vi hatt som en felles tavle i Trello, og kommunikasjon og fildeling har vi gjort på en egen bro-kanal i Slack.

10 SPESIELLE ERFARINGER

10.1 Proaktivt medieinnsalg

Den omtalte rapporten om 33 dødsulykker på bro blir omtalt i flere av de interne epostene VG fikk innsyn i. I en epost fra pressesjef Kjell Bjørn Vinje til regionene med tittel «VG/bru: Infopakke», bruker han uttrykket *proaktivt medieinnsalg*. Vi har spurt hva som ligger i det.

Vinje avviser at Statens vegvesen bruker proaktivt medieinnsalg i forkant av negative mediasaker. På Twitter siterer han Monas epost om at VG synes det er vanskelig å forstå at kommunikasjonsarbeidet rundt UAG-rapporten «*har foregått helt uavhengig av av vår journalistikk*».

Dette er bakgrunnen for at vi stilte flere spørsmål rundt dette:

- Den omtalte ulykkesrapporten dukker opp fra en skuff da Vinje informerer Guro Ranes om VGs bro-prosjekt og stiller spørsmål om broer og trafikkfare (*epost 27. september*).
- Når ulykkesrapporten kvalitetssikres av broavdelingen, minner seksjonssjef Morten Wright Hansen sine kolleger på at VG har samtlige inspeksjonsrapporter (*epost 28. september*).
- Vinje skriver en epost til sine kolleger i regionene med tittelen «VG/bru: Infopakke». Etter først å ha redegjort for hva VG hadde fått innsyn i, skriver Vinje: «*VD vil ha et proaktivt medieinnsalg (ila uka) på UAG-tema om bruer, rekkverk og dødsulykker.*» og «*Trolig NRK Morgennytt ila uka. Kjøres uavhengig av VG-opplegget.*», (*epost 3. oktober*).
- Årsaken til at VG sitter på disse interne epostene, er at vi fikk de utlevert da vi ba om innsyn i kommunikasjon som dreide seg om vårt arbeid og våre innsynskrav.

Pressesjefen svarer at Vegvesenet ikke var informert om at også VG jobbet med brorekkverk og ulykker – og at et *proaktivt medieinnsalg* ikke er annerledes enn hvordan de forsøker å selge inn interessante rapporter og saker til VG og andre medier.

I sitt endelige svar skriver Vinje at hverken han eller Vegvesenet saboterer journalisters arbeid, og legger til: «Vår håndtering av denne saken bør være et bevis på det. Vi visste – etter hvert – hva som kom og når, men har forholdt oss profesjonelt til det. Hadde vi hatt et ønske om å bedrive medieinnsalg eller annet kommunikasjonsarbeid i forkant av VGs saker ut fra en skadebegrensning-strategi kunne vi har gjort det på en omfattende måte.»

10.2 Forbehold om egne funn

Til tross for at det har blitt klart for oss at opplysningene i Brutus ikke er fullstendige, har vi laget journalistikk med Brutus som hovedkilde. Selv om Vegdirektoratet innrømmer at Brutus har «tidvis slett registrering», er det fortsatt dette registeret forvaltningen henviser til når vi ber om oppdaterte tall.

Det er en rekke saker vi har valgt *ikke* å lage fordi vi mener grunnlagsmaterialet fra Brutus er for svakt. Særlig gjelder dette tall på fylkesnivå der registreringspraksisen har variert så kraftig at det er umulig å slå fast om tallene i Brutus har hold i virkeligheten.

Når vi likevel har valgt å lage journalistikk basert på analyser fra Brutus, har vi tatt rikelig med forbehold når vi presenterer sakene. Vi har forsøkt å være overtydelige på hva som er kilden vår og hvilket tidspunkt informasjonen stammer fra, både i brødtekst og faktabokser.

10.3 Ikke overspille farene

De siste årene er det en håndfull tilfeller der en bro har kollapse eller falt ned. Det aller meste skyldes menneskelige feil som graving nær fundament eller høye kjøretøy som kjører inn i et bærende elementer.

Vi var bevisst på at vi ikke skal skremme eller overdramatisere skadene på norske broer. Vårt arbeid har ikke slått fast hvor trygge norske broer er. Det har slått fast at de som bør ha denne kunnskapen, ikke har den oversikten de har latt samfunnet tro at de har.

11 VEDLEGGSLISTE

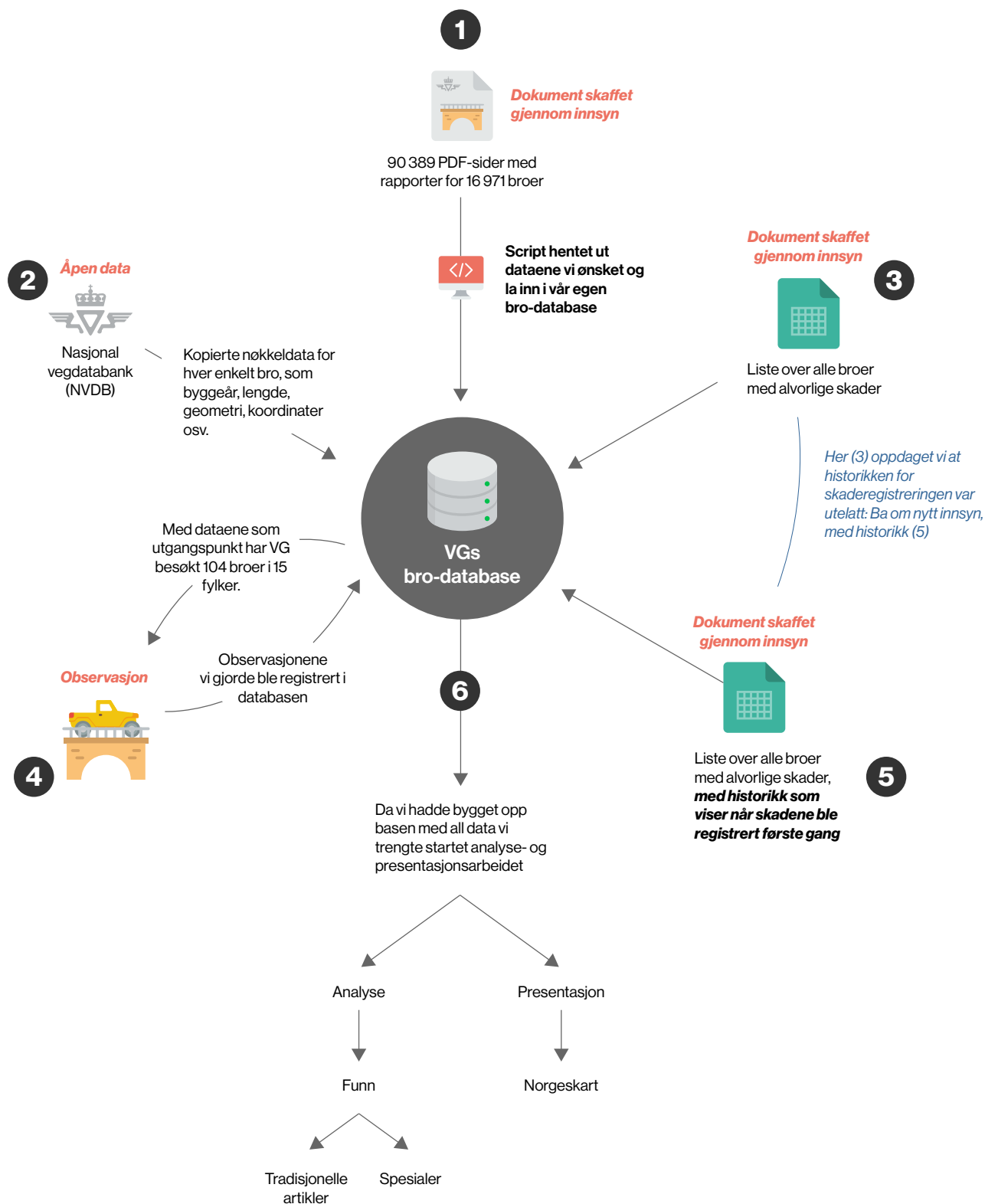
Illustrasjon av databasene bak VGs brobase

Eksempel på tilstandsrapport fra Brutus uten skadelogg

Lenke og dato for alle saker publisert på vg.no

PDFer av alle saker i VGs papiravis

Vedlegg 1: Illustrasjon av databasene bak VGs brobase



Vedlegg 2: Eksempel på tilstandsrapport fra Brutus uten skadelogg

Byggverk	Vegreferanse	Kategori / type	Lengde / Antall spenn	Start akse	Slutt akse	Bru over
12-1627 Matredalen	P/FV 382 1 291	Vegbru / Stålbjelkebru	42.5 / 6	1-Mot Matre X1	7-Mot Matre	Elv/Innsjø

Inspeksjonsrapport

Byggverksmerknad
Pilar av betong og tre, landkar på fjell, pilarer på peler. På veg ned til kai Matre. Bruarkiv vegdir.: JA Originaltegning vegdir.: E28

Tiltak

Tiltakstype	Beskrivelse	Årsak	Oppdragsansvarlig	Utførelsesdato	Intervall	Status	Kostnad	Merknad
Fornyelse	Svært dårlig tilstand, vurderes revet og veg legges om, eller erstattes på samme sted	Skade	Knut Helge Olsen	01.02.2018		Planlagt	15000000	Ny bru samme sted. Forutsetter at trafikk går på veg under Matre bru

Inspeksjonsplan

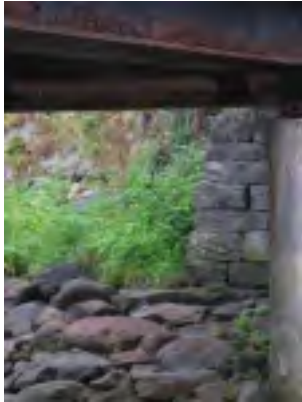
Inspeksjonstype	Sist utført	Intervall	Planlagt utført	Tilkomst
Enkel inspeksjon	11.07.2000	1	12.06.2014	
Hovedinspeksjon	12.06.2013	5	12.06.2018	

Inspeksjonsdata

Utførelsesansvarlig	Utførelsesdato

Inspeksjonsmerknad
Utført av Rambøll/SML-RUL. Brua er i svært dårlig stand. Korrosjon og vesentlig tverrsnittsreduksjon av hovedbjelker, setning i pilarer gjør at bjelken i ligger på lager/lagerhylle.

Byggverk	Vegreferanse	Kategori / type	Lengde / Antall spenn	Start akse	Slutt akse	Bru over
12-1627 Matredalen	P/FV 382 1 291	Vegbru / Stålbjelkebru	42.5 / 6	1-Mot Matre X1	7-Mot Matre	Elv/Innsjø

Element	Skade										
B4 - Fylling (1-7) Detaljer:	Skadetype	SG	1. registrert	Skadebeskrivelse	B	T	V	M	Sist oppdatert	Pri	Skadeårsak
	ANNEN SKADE/MANGEL		12.06.2013	Dumping av hageavfall i A7.			3	3	12.06.2013		ANNEN/UKJENT
 DSC06392.JPG 10.07.2013											
C1 - Landkar (1-7) Detaljer: - Fundamenteringsnivå: Over vann - Landkartype: Massivt landkar - Massetype: Grus og stein - Materiale: Stein - Overflatebehandling: Ingen	Skadetype	SG	1. registrert	Skadebeskrivelse	B	T	V	M	Sist oppdatert	Pri	Skadeårsak
	Bevegelse		23.08.2002	23.08.2002: Stein på veg ut i akse 1			1		12.06.2013		BELASTNING
  01 1627-5.jpg 04.07.2007 1627-15.jpg 23.08.2002											

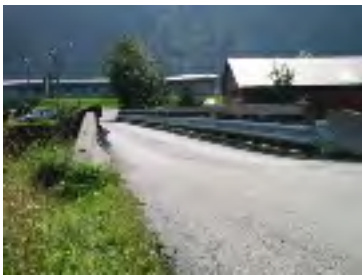
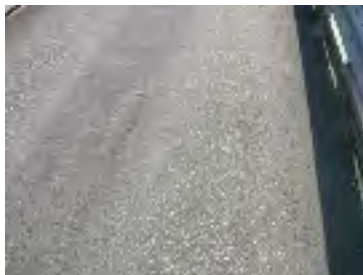
Byggverk	Vegreferanse	Kategori / type	Lengde / Antall spenn	Start akse	Slutt akse	Bru over
12-1627 Matredalen	P/FV 382 1 291	Vegbru / Stålbjelkebru	42.5 / 6	1-Mot Matre X1	7-Mot Matre	Elv/Innsjø

Element	Skade										
D21 - Hovedbjelke (1-7) Detaljer: - Bjelketype: H/I-bjelke - Antall sideveis: 4 - Materiale: Stål - Overflatebehandling: Ukjent	Skadetype	SG	1. registrert	Skadebeskrivelse	B	T	V	M	Sist oppdatert	Pri	Skadeårsak
	Korrosjon		23.08.2002	23.08.2002: Vesentlig tverrsnittsreduksjon på grunn av korrosjon, spesielt rundt akse 1	4		4		12.06.2013		MANGLENDE DRIFT/VEDLIKEHOLD
											
											
											
											
DSC06379.JPG 10.07.2013 01 1627-4.jpg 04.07.2007 01 1627-3.jpg 04.07.2007 1627-14.jpg 23.08.2002											
											
											
											
											
1627-13.jpg 23.08.2002 1627-10.jpg 23.08.2002 1627-06.jpg 23.08.2002 1627-01.jpg 23.08.2002											

Byggverk	Vegreferanse	Kategori / type	Lengde / Antall spenn	Start akse	Slutt akse	Bru over
12-1627 Matredalen	P/FV 382 1 291	Vegbru / Stålbjelkebru	42.5 / 6	1-Mot Matre X1	7-Mot Matre	Elv/Innsjø

Element	Skade										
E1 - Brudekke(sek. bæresystem) (1-7) Detaljer: - Kjørebane Brudekketype: Tredekke - Materiale: Tre - Overflatebehandling: Ukjent	Skadetype	SG	1. registrert	Skadebeskrivelse	B	T	V	M	Sist oppdatert	Pri	Skadeårsak
	Korrosjon		23.08.2002	23.08.2002: Korrosjon på fester mot hovedbjelker.	3				12.06.2013		MANGLENDE DRIFT/VEDLIKEHOLD
	 12-1627 Matredalen (1).JPG 10.07.2013 01 1627-4.jpg 04.07.2007 1627-02.jpg 23.08.2002										

Byggverk	Vegreferanse	Kategori / type	Lengde / Antall spenn	Start akse	Slutt akse	Bru over
12-1627 Matredalen	P/FV 382 1 291	Vegbru / Stålbjelkebru	42.5 / 6	1-Mot Matre X1	7-Mot Matre	Elv/Innsjø

Element	Skade										
E2 - Slitelag/fuktisolasjon (1-7) Detaljer: - Kjørebane Membrantype: A3-4 Kleber (PmBE 60) og Topeka 4S - Kjørebane Slitelagtype: A1 Asfaltslitelag	Skadetype	SG	1. registrert	Skadebeskrivelse	B	T	V	M	Sist oppdatert	Pri	Skadeårsak
	Setning		23.08.2002	23.08.2002: Setning i siste felt	1	1			12.06.2013		BELASTNING
											
	1627-18.jpg 23.08.2002										
	Riss/Sprekk		23.08.2002	23.08.2002: Sprekker over tresøyler akse 5			1		12.06.2013		UTFØRELSESFEIL
	 										
	1627-16.jpg 23.08.2002										
	Sporslitasje		12.06.2013	Sporslitasje 1 cm.		1			12.06.2013		Normal nedbrytning/slitasje
	1627-19.jpg 23.08.2002										

Byggverk	Vegreferanse	Kategori / type	Lengde / Antall spenn	Start akse	Slutt akse	Bru over
12-1627 Matredalen	P/FV 382 1 291	Vegbru / Stålbjelkebru	42.5 / 6	1-Mot Matre X1	7-Mot Matre	Elv/Innsjø

Element	Skade										
	Skadetype	SG	1. registrert	Skadebeskrivelse	B	T	V	M	Sist oppdatert	Pri	Skadeårsak
	Krakelering/hull		04.07.2007	Hull i asfalt		2			04.07.2007		
	 01 1627-10.jpg 04.07.2007										
H11 - Lager m/lageravsats (1-7) Detaljer:	Skadetype	SG	1. registrert	Skadebeskrivelse	B	T	V	M	Sist oppdatert	Pri	Skadeårsak
	Korrosjon		12.06.2013	Samtlige lagre må skiftes.	3				12.06.2013		MANGLENDE DRIFT/VEDLIKEHOLD
	 DSC06397.JPG 10.07.2013										

Byggverk	Vegreferanse	Kategori / type	Lengde / Antall spenn	Start akse	Slutt akse	Bru over
12-1627 Matredalen	P/FV 382 1 291	Vegbru / Stålbjelkebru	42.5 / 6	1-Mot Matre X1	7-Mot Matre	Elv/Innsjø

Element	Skade										
H15 - Rekkverk (1-7) Detaljer: - Rekkverkstype: Horisontale profiler - Materiale: Tre - Overflatebehandling: Ukjent	Skadetype	SG	1. registrert	Skadebeskrivelse	B	T	V	M	Sist oppdatert	Pri	Skadeårsak
	SKADE PÅ STÅL		23.08.2002	23.08.2002: Skade på guardrail høyre side akse 7		1		1	12.06.2013		Påkørsel
	  01 1627-1.jpg 04.07.2007 1627-17.jpg 23.08.2002										
	SKADE PÅ TRE		04.07.2007	04.07.2007: Påkørselsskade på tre			1		12.06.2013		Påkørsel
	 01 1627-12.jpg 04.07.2007										
	Deformasjon (ned-/utbøyning)		12.06.2013	Deformert håndlist over brua		2	2		12.06.2013		Påkørsel

Byggverk	Vegreferanse	Kategori / type	Lengde / Antall spenn	Start akse	Slutt akse	Bru over
12-1627 Matredalen	P/FV 382 1 291	Vegbru / Stålbjelkebru	42.5 / 6	1-Mot Matre X1	7-Mot Matre	Elv/Innsjø

Element	Skade										
	Skadetype	SG	1. registrert	Skadebeskrivelse	B	T	V	M	Sist oppdatert	Pri	Skadeårsak
				 DSC06371.JPG 10.07.2013							
	Riss/Sprekk		12.06.2013	Tverrbjelke til rekkverk er sprukket A4 vs.		2			12.06.2013		MANGLENDE DRIFT/VEDLIKEHOLD
				 DSC06389.JPG 10.07.2013							
	Manglende del		04.07.2007	Mangler bolt i guardrail midt på h.s.		2			04.07.2007		

Byggverk	Vegreferanse	Kategori / type	Lengde / Antall spenn	Start akse	Slutt akse	Bru over
12-1627 Matredalen	P/FV 382 1 291	Vegbru / Stålbjelkebru	42.5 / 6	1-Mot Matre X1	7-Mot Matre	Elv/Innsjø

Element	Skade										
	Skadetype	SG	1. registrert	Skadebeskrivelse	B	T	V	M	Sist oppdatert	Pri	Skadeårsak
				 01 1627-2.jpg 04.07.2007							
H17 - Ledning/kabel (1-7) Detaljer:	Skadetype	SG	1. registrert	Skadebeskrivelse	B	T	V	M	Sist oppdatert	Pri	Skadeårsak
	ANNEN SKADE/MANGEL		12.06.2013	Kabel bør ligge i kabelgate.			2		12.06.2013		ANNEN/UKJENT
				 DSC06400.JPG 10.07.2013							

Byggverk	Vegreferanse	Kategori / type	Lengde / Antall spenn	Start akse	Slutt akse	Bru over
12-1627 Matredalen	P/FV 382 1 291	Vegbru / Stålbjelkebru	42.5 / 6	1-Mot Matre X1	7-Mot Matre	Elv/Innsjø

Element	Skade										
C2 - Pilar (2-6) Detaljer: - Antall sideveis: 2 - Pilartype: Annen søyle type - Fundamenteringsnivå: 0-5 m vanndybde - Massetype: Grus og stein - Materiale: Betong - Overflatebehandling: Ukjent - Materiale: Tre - Overflatebehandling: Ukjent	Skadetype	SG	1. registrert	Skadebeskrivelse	B	T	V	M	Sist oppdatert	Pri	Skadeårsak
	Riss/Sprekk		23.08.2002	23.08.2002: Sprekk i overkant høyre betongsøyle akse 4	3				12.06.2013		BELASTNING
	  DSC06388.JPG 10.07.2013 01 1627-7.jpg 04.07.2007										
	Korrosjon		23.08.2002	23.08.2002: Korrosjon på tverrbjelker.	3		3		12.06.2013		MANGLENDE DRIFT/VEDLIKEHOLD

Byggverk	Vegreferanse	Kategori / type	Lengde / Antall spenn	Start akse	Slutt akse	Bru over
12-1627 Matredalen	P/FV 382 1 291	Vegbru / Stålbjelkebru	42.5 / 6	1-Mot Matre X1	7-Mot Matre	Elv/Innsjø

Element	Skade										
	Skadetype	SG	1. registrert	Skadebeskrivelse	B	T	V	M	Sist oppdatert	Pri	Skadeårsak
12-1627 Matredalen				 DSC06383.JPG 10.07.2013  01 1627-9.jpg 04.07.2007  01 1627-8.jpg 04.07.2007  1627-04.jpg 23.08.2002							
	Avskalling		04.07.2007	04.07.2007: Stor avskalling m/armeringskorrosjon	2		3		12.06.2013		

Byggverk	Vegreferanse	Kategori / type	Lengde / Antall spenn	Start akse	Slutt akse	Bru over
12-1627 Matredalen	P/FV 382 1 291	Vegbru / Stålbjelkebru	42.5 / 6	1-Mot Matre X1	7-Mot Matre	Elv/Innsjø

Element	Skade										
	Skadetype	SG	1. registrert	Skadebeskrivelse	B	T	V	M	Sist oppdatert	Pri	Skadeårsak
											
			01 1627-6.jpg 04.07.2007								
	Riss/Sprekk		12.06.2013	Kraftig oppsprekking i høyre pilar A6.	3		3		12.06.2013		BELASTNING
											
			DSC06393.JPG 10.07.2013								
	Setning		12.06.2013	Pilar A4 har setning. Bjelke ligger ikke på pilaren.	4				12.06.2013		BELASTNING

Byggverk	Vegreferanse	Kategori / type	Lengde / Antall spenn	Start akse	Slutt akse	Bru over
12-1627 Matredalen	P/FV 382 1 291	Vegbru / Stålbjelkebru	42.5 / 6	1-Mot Matre X1	7-Mot Matre	Elv/Innsjø

Element	Skade									
Skadetype	SG	1. registrert	Skadebeskrivelse	B	T	V	M	Sist oppdatert	Pri	Skadeårsak
			 DSC06383.JPG 10.07.2013							
	Setning	12.06.2013	Venstre bjelke ligger ikke ned på pilar A2, pilar er skjev pga setning.	4		4		12.06.2013		BELASTNING
			 DSC06378.JPG 10.07.2013							

Vedlegg 3: Lenke og dato for alle saker publisert på vg.no

- **8. november 2017**

VG avslører: Bryter reglene på 1 av 2 broer

<https://www.vg.no/spesial/2017/de-forsomte-broene/inspeksjoner/>

Kart: De forsømte broene

<https://www.vg.no/spesial/2017/de-forsomte-broene/kart/>

«Broboten»

<https://www.vg.no/spesial/2017/de-forsomte-broene/kommuneartikkel/>

Slik har vi jobbet

<https://www.vg.no/spesial/2017/de-forsomte-broene/slik-har-vi-jobbet/>

- **9. november 2017**

Broavsløringen: Solvik-Olsen kaller Vegdirektoratet inn på teppet

<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/de-forsomte-broene/broavsloringen-solvik-olsen-kaller-vegdirektoratet-inn-paa-teppet/a/24182837/>

Bro, bro ille (kommentar)

<https://www.vg.no/nyheter/meninger/de-forsomte-broene/bro-bro-ille/a/24182015/>

Minst 924 norske broer har skader som øker trafikkfaren

<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/de-forsomte-broene/minst-924-norske-broer-har-skader-som-oeker-trafikkfaren/a/24183241/>

- **10. november 2017**

Tonje mistet pappa Jack (47): – En liten endring på broen kunne endret hele historien vår

<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/de-forsomte-broene/tonje-mistet-pappa-jack-47-en-liten-endring-paa-broen-kunne-endret-hele-historien-vaar/a/24183130/>

- **11. november 2017**

Sjekk fylkesforskjellene: Hundrevis av bro-tiltak på vent i Sør-Trøndelag

<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/de-forsomte-broene/sjekk-fylkesforskjellene-hundrevis-av-bro-tiltak-paa-vent-i-soer-troendelag/a/24184152/>

Fortsetter neste side ...

- **13. november 2017**

VG avslører: Broer står med kritiske skader i årevis

<https://www.vg.no/spesial/2017/de-forsomte-broene/alvorlige-skader/>

Broavsløringen: Sp angriper Solvik-Olsen og ber ham rydde opp

<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/de-forsoemte-broene/broavsloringen-sp-angriper-solvik-olsen-og-ber-ham-rydde-opp/a/24183856/>

- **15. november 2017**

Ni samferdselsministere har latt denne broen forfalle

<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/de-forsoemte-broene/ni-samferdselsministere-har-latt-denne-broen-forfalle/a/24186930/>

Ap mener Solvik-Olsen må ta ansvar: – Han kan ikke bortforklare dette

<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/de-forsoemte-broene/ap-mener-solvik-olsen-maa-ta-ansvar-han-kan-ikke-bortforklare-dette/a/24187652/>

Vegdirektøren etter hastemøte om broer: – Situasjonen er alvorlig

<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/statens-vegvesen/vegdirektoeren-etter-hastemoete-om-broer-situasjonen-er-alvorlig/a/24187885/>

- **18. november 2017**

Ap krever full sikkerhetsgjennomgang på alle broer i Norge

<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/de-forsoemte-broene/ap-krever-full-sikkerhetsgjennomgang-paa-alle-broer-i-norge/a/24188946/>

I toppen av brotårnene ligger råtne tømmerstokker

<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/de-forsoemte-broene/i-toppen-av-brotaarnene-ligger-raatne-toemmerstokker/a/24186538/>

- **13. desember 2017**

Fikk slakt av Vegtilsynet – fortsatte som før

<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/de-forsoemte-broene/fikk-slakt-av-vegtilsynet-fortsatte-som-foer/a/24198813/>

Fortsetter neste side ...

- **18. desember 2017**

Granskerne anbefalte opprydning etter at Siri (16) døde i trafikkulykke. Tolv år senere har det ikke skjedd.

<https://www.vg.no/spesial/2017/de-forsomte-broene/ulykken-unnlatsen/>

- **19. desember 2017**

Sp om fiksing av farlige rekkverk: – Det kan ikke utsettes!

<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/de-forsoemte-broene/sp-om-fiksing-av-farlige-rekkverk-det-kan-ikke-utsettes/a/24214470/>

- **22. desember 2017**

Solvik-Olsens krav til Vegvesenet etter VG-avsløring: Fullstendig oppdatert innen februar

<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/de-forsoemte-broene/solvik-olsens-krav-til-vegvesenet-etter-vg-avsloering-fullstendig-oppdatert-innen-februar/a/24215634/>

- **23. desember 2017**

Metallbjelken røk for minst fire år siden. Det visste ikke Vegvesenet.

<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/de-forsoemte-broene/metallbjelken-roek-for-minst-fire-aar-siden-det-visste-ikke-vegvesenet/a/24204212/>

- **25. desember 2017**

Massiv opprydning etter VGs bro-avsløringer

<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/de-forsoemte-broene/massiv-opprydning-etter-vgs-bro-avsloeringer/a/24204418/>

Vedlegg 4: PDFer av alle saker i VGs papiravis

Thorvald Stoltenberg (87):

Kvinne- fotball kan bli mest populært

● SPOR TEN



HER ER LOS PENSJONS- KRAV

● SIDE 18



Peggy Hessen Følsvik,
nestleder i LO

Foto: NTB SCANPIX

V G

NR. 309 ● TORSDAG 9. NOVEMBER 2017 ● UKE 45 ● KR. 25,00

AVSLØRER

STORE SKADER PÅ 1087 BROER



**Oversikt
landet
rundt**

VEGVESENET BRYTER REGLENE FOR TILSYN PÅ 1 AV 2 BROER

● SIDE 12, 13, 14, 15, 16 og 17



DE FORSØMTE BROENE

VEGVESENE REGLER PÅ 1

**VG
AVSLØRER****HVER ENESTE DAG KRYSSER 100.000
MENNESKER DENNE MOTORVEIBROEN****DET ER FEM ÅR SIDEN DEN SIST BLE INSPISERT****MANGLENDE INSPEKSJON:** Denne motorveibroen ligger på Høybråten i Oslo. Den skal inspiseres årlig, men det har ifølge Vegvesenets database ikke blitt inspisert siden 2012. Foto: JØRGEN E

ET BRYTER AV 2 BROER



BRAASTAD

Tusenvis av broer sjekkes ikke som de skal

Av SONDRE NILSEN, ØYVIND ENGAN, MONA GRIVI NORMAN og JØRGEN BRAASTAD (foto)

HØYBRÅTEN (VG)
Vegvesenets regioner har ansvaret for å sjekke hvor sikre norske broer er. Men de mener de ikke har kapasitet, eller penger, til å følge reglene.

Klokken åtte om morgenen står bilene tett pakket på E6 inn mot Oslo sentrum. Hvert eneste døgn passerer hundre tusen biler på betongbroen som bærer motorveien over lokalveien og gravlunden på Høybråten.

Sist gang denne 140 meter lange motorveibroen hadde en grundig hovedinspeksjon var i 2009. Ifølge regelverket skulle en ny kontroll vært gjennomført i november 2014. Det har ikke skjedd, ifølge broregisteret Brutus, som VG har fått innsyn i.

Den årlige enkelinspeksjonen som broen også skulle hatt, har heller ikke blitt gjennomført siden 2012.

Det vil si at Statens vegvesen siden 2013 har brutt reglene som skal følge opp lovens krav om å sikre at norske trafikanter kjører på trygge broer.

Faktisk har bare åtte av Oslos 213 riksveibroer blitt inspisert slik regelverket krever at de skal, ifølge Vegvesenets eget register.

Alvorlige skader

VG fikk i mars innsyn i tilstandsrapporter fra alle de 16.971 broene på landets riks- og fylkesveier. Informasjon om alvorlige skader er fra september. Rapportene avdek-

Inspeksjoner ved E6-broen på Høybråten

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Hovedinspeksjon (Hvert 5. år)	⊙					×	×	×
Enkelinspeksjon (Hvert år)				⊙	×	×	×	×
	Siste			Siste				

ker at 1087 broer har skader som inspektørene omtaler som «store» eller «kritiske» for bæreevnen eller trafikksikkerheten.

Vegdirektoratet bekrefter at de har et vedlikeholdsetterlep på 15 milliarder på norske broer, og at det forklarer hvordan registeret kan vise over tusen alvorlige skader.

– Samtidig tar vi hensyn til tilstanden og jobber med sikkerheten så det ikke skal være truet bæreevne. Vi kjenner ikke til broer som står under trafikk som er farlige med tanke på bæreevnen, sier seksjons-sjef Morten Wright Hansen.

Bryter fristen på en av to
Broregisteret Brutus viser at fristen for å gjennomføre de årlige inspeksjonene brytes for over halvparten av landets broer.

– Etterslepet på vedlikehold er én ting. Det har med bevilgninger å gjøre. Men etterslepet på kontroll og inspeksjoner er ikke akseptable.

70%

70 av de 100 broene med høyest trafikk tall er ikke inspisert som de skal, viser VGs analyser av Brutus-rapportene. Vegvesenet bryter altså regelverket ved 70 prosent av de mest brukte broene.

belt. Dette er det ikke lov å ha etterslep på, sier direktør Trude Tronerud Andersen i Vegtilsynet.

Tilsynet skal blant annet kontrollere at Statens vegvesen følger aktuelle lover og regler. Direktøren mener funnene VG har gjort, svekker tilliten til at Vegvesenet har kontroll med broene.

– Står det i lovverket hvor ofte Vegvesenet skal inspisere broene?

– I vegloven står det at veinormaler skal lages, godkjennes og følges. Bryter de det systemet, så bryter de lovverkets formål om å ha sikre veier og broer.

Ikke overbevist

Andersen påpeker at veimyndighetene har laget retningslinjer for hvordan de skal følge opp lovverket. Når de ikke bruker systemet, bryter de vegloven.

– Vegvesenet skal gjennom dette systemet overbevise oss om at de har kontroll, at det er trygt å kjøre på veiene våre, sier Andersen.

– Har de overbevist deg om det?

– Nei, det har de ikke. Vi ser at de gjør mer enn Brutus viser, så det er et litt mer nyansert bilde. Men det overbeviser meg ikke om at de har oversikt over tilstanden.

Mest trafikk og dårligst

For broene langs landets mest trafikkerte strekninger står det dårligere til enn gjennom-



DE FORSØMTE BROENE

BROLANDET NORGE:

Antall broer på riks- og fylkesvei:

16 971

Antall broer 100 m eller mer:

870

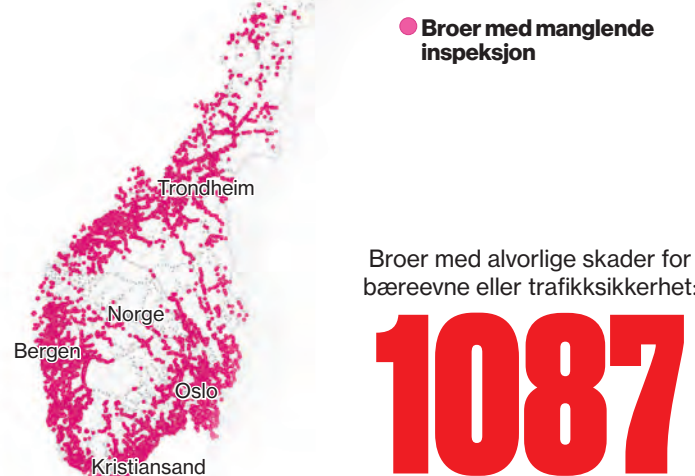
Gjennomsnittslengde i meter:

26

MANGLENDE INSPEKSJON:

55%

av broene har det gått for lang tid siden hoved- og/eller enkelinspeksjon



FYLKET MED:

FLEST BROER

Hordaland:

1673

FÆRREST BROER

Oslo:

223

LENGST BROER

Oslo:

59 m

i snitt

KORTTEST BROER

Rogaland:

17 m

i snitt

Kilde: STATENS VEGVESEN, TALL FRA 2007.



MANGLENDE INSPEKSJON: Erfjord bro i Rogaland har ikke hatt enkelinspeksjon siden 2002, ifølge Brutus-

← snittet, viser VGs gjennomgang.

– Kan vi stole på at de store broene er OK?

– Dere kan jo ikke det. Bildet viser at det er avvik både på små og store broer. Oslo har mange store brokonstruksjoner, men ifølge Brutus er de dårlige til å gjennomføre hovedinspeksjoner. Det er ikke betryggende, sier direktøren i Vegtilsynet.

Dårligst står det til i Oslo. Statens vegvesen region øst bekrefter at de ikke har fulgt reglene.

I hele 2013 og 2014 ble det ikke gjennomført en eneste hovedinspeksjon i Østfold, Akershus eller Oslo. Det har ført til et stort etterslep.

– Ulike forhold gjorde at vi måtte utsette inngåelse av ny kontrakt og dermed ikke hadde kontrakt mellom 2012 og 2015, sier seksjons-sjef Jon Prestegarden.

Region øst legger til at drifts-entreprenøren som har ansvar for veiene, har ukentlig generell inspeksjon av de store broene. Det vil ifølge regelverket si at de kjører over broene i sakte fart – og stopper om de finner det nødvendig. Dette blir ikke registrert i Brutus.



TIPS OSS OM BROER

sondre.nilsen@vg.no
mona.norman@vg.no
oyvind.engan@vg.no
jorgen.braastad@vg.no

Prestegarden mener disse inspeksjonene gir bedre informasjon om tilstanden på de store broene i høytrafikkerte områder, og bekrefter at de velger bort de årlige inspeksjonene på grunn av «begrenset intern kapasitet».

– Ingen unnskyldning

Vegtilsynet reagerer på svaret fra region øst:

– Dersom driftsentreprenørene skal kunne erstatte enkelinspek-

sjonene, så må de gå ut av bilen, sier direktør Trude Tronerud Andersen.

– Driftsentreprenørene skal utføre generelle inspeksjoner på en veistrekning. Ved en årlig enkelinspeksjon på bro skal en se på broens tilstand, over og under. Det er Vegvesenet som har vedtatt at det er slik det skal gjøres, for at de skal ha kontroll.

– Oslo, Akershus og Østfold sier en at manglende rammeavtale gjorde at de ikke gjennomførte hovedinspeksjoner i 2013 og 2014?

– Det er en forklaring, men ingen unnskyldning.

Professor: Bekymringsfullt

Motorveibroen på E18 over Drammenselva er Norges lengste bro med sine 1892 meter. Den bærer også en av landets mest trafikkerte veistrekninger. Men til tross for at 46.000 biler kjører over Drammensbrua hver eneste dag, ble det hverken utført hoved- eller enkelinspeksjon her i fjor, ifølge Brutus.

Oppsiktsvekkende nok bryter myndighetene regelverket for samtlige av Norges ti lengste broer:

– At man glipper litt på fristene



dataene som VG fikk innsyn i våren 2017. Enkelinspeksjon skal skje hvert år. Hovedinspeksjon hadde broen sist i 2014.



KRITISK: Direktør Trude Tronerud Andersen i Vegtilsynet sier hun ikke er overbevist om at Vegvesenet har kontroll på tilstanden til norske broer. Foto: HALLGEIR VÅGENES

til en liten bro som betjener et par gårdsbruk, er én ting. Men at ikke de store og mest trafikkerte broene har jevnlig og skikkelige inspeksjoner, er mer bekymringsfullt, sier professor Kolbein Bell ved Institutt for konstruksjonsteknikk ved NTNU.

Han reagerer på at det er så ulik praksis på hvordan veiavdelingene bruker rapporteringssystemene.

- Det høres jo ikke særlig betryg-

gende ut. Et forsvarlig brovedlikehold er helt avhengig av at alt som gjøres, eventuelt ikke gjøres, blir nøyaktig registrert i Brutus i henhold til reglene. Hvis ikke, mister ledelsen oversikten, og da har man strengt tatt ikke kontroll lenger, sier professoren.

Norges eldste bropark
VGs analyser viser at det er store forskjeller på hvor flinke de loka-



BROEKSPERTER: Professor Terje Kanstad (t.v) og professor emeritus Kolbein Bell jobber ved Institutt for konstruksjonsteknikk på NTNU.

le veiavdelingene og regionene er til å kontrollere og registrere hva som er gjort.

Rogaland har Norges eldste bropark. Det er også fylket som har flest alvorlige skader registrert, ifølge Vegvesenets egne systemer. Men de inspiserte bare én av tre broer i løpet av fjoråret, ifølge broregisteret.

Nå innrømmer regionveisjef Helge Eidsnes i Statens vegvesen re-

gion vest at de i mange år har latt være å føre informasjon om inspeksjoner i Brutus:

- Det betyr likevel ikke at *alle* disse pålagte inspeksjonene *ikke* er utført. Men det viser at vi har hatt en uheldig praksis, der registrering og lagring av inspeksjonene er blitt lagt i andre systemer enn Brutus, sier Eidsnes.

Han opplyser samtidig at de etter VGs spørsmål og kri-



Foto: NTB SCANPIX

De ti lengste broene

● Ifølge Vegvesenets egen brodatabase, Brutus, er det pr. mars 2017 mangelfullt tilsyn ved samtlige av Norges ti lengste broer.

● **Drammen Motorvegbru mot Oslo:** Bygget 1975. Siste enkelinspeksjon 2000. Skulle hatt årlig. Daglig trafikk: 23.100 biler. Lengde: 1892 m

● **Drammen motorvegbru mot Tønsberg:** Bygget 2005, ingen enkelinspeksjon loggført. Skulle hatt årlig. Daglig trafikk: 23.100 biler. Lengde: 1841 m

● **Nordhordlandsbrua:** Bygget 1994, ingen enkelinspeksjon loggført. Skulle hatt årlig. Daglig trafikk: 17.500 biler. Lengde: 1610 m

● **Sandesund Øst:** Bygget 1978. Siste hovedinspeksjon 2010. Skulle hatt hvert femte år. Siste enkelinspeksjon 2004. Skulle hatt årlig. Daglig trafikk: 17.468 biler. Lengde: 1528 m

● **Sandesund Vest:** Bygget 2008. Siste hovedinspeksjon 2010. Skulle hatt hvert femte år. Bygget 2008, ingen enkelinspeksjon loggført. Skulle hatt årlig. Daglig trafikk: 14.669 biler. Lengde: 1521 m

● **Mjøsbua:** Bygget 1985, ingen enkelinspeksjon loggført. Skulle hatt årlig. Daglig trafikk: 14.699 biler. Lengde: 1421 m

● **Hardangerbrua:** Bygget 2013, ingen enkelinspeksjon loggført. Skulle hatt årlig. Daglig trafikk: 1800 biler. Lengde: 1380 m

● **Tresfjordbrua:** Bygget 2015, ingen enkelinspeksjon loggført. Skulle hatt årlig. Daglig trafikk: 2000 biler. Lengde: 1290 m

● **Gjemnessundbrua:** Bygget 1991. Siste enkelinspeksjon 1996. Skulle hatt årlig. Daglig trafikk: 3060 biler. Lengde: 1257 m

● **Sotrabua:** Bygget 1971. Siste hovedinspeksjon 2005. Skulle hatt hvert femte år. Siste enkelinspeksjon 2002. Skulle hatt årlig. Daglig trafikk: 3500 biler. Lengde: 1236 m

Kilde: VEGKART.NO OG BRUTUS FEBRUAR/MARS 2017.
NB: FOR BROENE PÅ VESTLANDET SIER VEGVESENET AT DE HAR INSPISERT MER ENN DET SOM ER REGISTRERT.

DE FORSØMTE BROENE



24 ÅR SIDEN: Denne 63 meter lange broen går over E6 i Ås kommune. Forrige gang den hadde hovedinspeksjon var i 1993, ifølge Brutus. – Dette er en enkel, robust betongbro bygget i 1991, Prestegarden, seksjonssjef bro i Statens vegvesen region øst. Foto: ØYVIND ENGAN

← tikken fra Vegtilsynet skal ha en nødvendig gjennomgang, og at all informasjon i fremtiden skal lagres i Brutus.

En annen virkelighet

Vegtilsynet sier de gjenkjenner VGs funn fra tidligere tilsyn i region vest:

– Hypotesen vår var egentlig at de hadde ganske god kontroll på broene. Det er det som går frem av årsrapporter og lignende, at vi har kontroll på tilstanden på broene. Men vi ser jo at virkeligheten ikke samsvarer med det bildet som gis, sier direktør Trude Tronerud Andersen.

– Jeg tror det er for store avvik mellom hvordan Vegdirektoratet tror at det gjøres, og hvordan det gjøres i virkeligheten ute i regionene. Vegdirektoratet sentralt har lite kontroll på hva som er gjort, sier Andersen.

Mister oversikten

VG har presentert sine analyser og flere av de mest alvorlige skadene til flere av Norges fremste broeksperter, fire ingeniørprofessorer ved NTNU i Trondheim.

– Det er krevende å holde oversikt over tilstanden på 17.000 bro-

er. Vegvesenets kontroll står og faller på at de bruker registrerings-systemet slik det er planlagt, sier professor Terje Kanstad.

– Vegvesenet har selv satt opp prosedyrene for inspeksjoner og vedlikehold, og da er det underlig at de ikke klarer å følge det opp. De lokale veiavdelingene har et ansvar for å bruke de systemene som er innført. Dersom det ikke skjer, mister de sentrale myndighetene oversikten, sier professor Kolbein Bell.

NAF: Alvorlig for sikkerheten

Flere av regionene bekrefter at de ikke får gjennomført de årlige inspeksjonene av alle riks- og fylkesveibroer slik regelverket krever. Forklaringene er blant annet: begrenset intern kapasitet, manglende ressurser og for små rammer – altså for lite penger.

– Hvis veiavdelingene ikke har ressurser til å følge sitt eget regelverk, så er det bekymringsfullt. Dersom det er mangelfull kontroll med broene, og i tillegg for lite midler til å oppgradere rekkverk og andre feil de finner, så er det alvorlig for trafikksikkerheten, sier rådgiver Nils Sødal i Norges Automobil-Forbund (NAF).

Han forteller at medlemmene deres gjennomgående svarer at vedlikehold av eksisterende veier, broer og tunneler er viktigere enn at det bygges nytt.

– Når dere viser at kontrollen er enda dårligere på de mest trafikkerte broene, tyder det på feil prioritering. Broer der det går mye trafikk, eller der trafikken har økt betraktelig siden broen ble bygget, må prioriteres, sier Sødal.

Uenighet om «lovbrudd»

Direktør Jane Bordal i Vegdirek-

toratet understreker at inspeksjoner skal planlegges slik at de har best mulig kontroll – og legger til at mange av de mest trafikkerte broene er nye.



Direktør Jane Bordal leder veg- og transportavdelingen i Vegdirektoratet sier at tilsynet vil bli bedre. Foto: HALLGEIR VÅGENES

Hun mener de fem regionene bør ha anledning til å prioritere in-

speksjonene innenfor de midlene de får tildelt.

Bordal opplyser at Statens vegvesen nå har satt i gang en nasjonal gjennomgang av broforvaltningen.

– Vi har satt ned et forbedringsprosjekt for å gå gjennom hele broforvaltningen og organiseringen av den, slik at vi skal bli mer i samsvar med det vi sier i regelverket vårt. Så vi anerkjenner at den praksisen som ligger det ute i dag, ikke er i henhold til de føringene som ligger der, sier Bordal, som er di-

Slik gjorde vi det



1

Vegvesenets brodatabase har fått navnet Brutus. Dette er Vegvesenets egenutviklede forvaltningssystem for broer. Hver bro har sin «helsejournal».



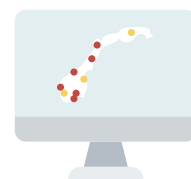
2

I februar ba VG om inn-syn i databasen og mottok PDF-filer for de til sammen 16 971 broene Vegvesenet har ansvar for på Norges fylkes- og riksveier.



3

Med disse dataene som utgangspunkt har VG besøkt 104 broer i 15 fylker.



4

Analyse av rapportene og VGs egne observasjoner viser at Vegvesenet systematisk bryter reglene de skal følge for å sikre at norske veibroer er trygge.



og vi følger den opp gjennom generelle inspeksjoner som ivaretas av vår driftsentreprenør, sier Jon

rektør for veg- og transport-avdelingen.

– **Vegtilsynet mener det er et brudd på vegloven når dere ikke bruker systemet retningslinjene krever?**

– Vi er uenig i Vegtilsynets uttalelse til VG om «lovbrudd». Det er ikke en påstand tilsynet har med i tilsynsrapporten fra en av våre regioner. Statens vegvesens ulike systemer og Vegdirektoratets løpende dialog og styring er tett og god. Det er påvist mangler i rutiner, men forbedringer skjer løpende, sier hun.

– Men vi er enig i det sentrale, at vi skal ha orden på inspeksjoner og registreringer. Det er beklagelig at vi ikke er der i dag.

– **Broene er trygge**

Direktøren understreker samtidig at veimyndighetene har oversikt over tilstanden:

– Norske broer er trygge, sier Jane Bordal.

– **Selv om de ikke blir inspisert slik regelverket sier at man skal?**

– Vi har veldig flinke fagfolk som er broinspektører ute i regionene våre, og de har god oversikt over hvordan bromassen ser ut.

– **Men hvis denne informasjo-**

nen ikke registreres, hvordan har dere da oversikt?

– Vi ser at det er et etterslep med å få inspeksjonene registrert i Brutus, sier Bordal, og legger til at de har god dialog med regionene – og at hun har tillit til at de gjør en god jobb.

– **Men hvorfor har dere dette regelverket, dersom alt er helt i orden selv om det brytes?**

– Nytt Brutus ble innført i 2013. Det innarbeides over tid. Vi har en ambisjon om at Brutus skal reflektere situasjonen, men så vet vi i dag – slik også Vegtilsynet har pekt på – at vi ikke har god nok oppdatering. Det er vi selvfølgelig ikke fornøyd med.

VG nevner at flere regioner bekrefter at de *ikke* har gjennomført inspeksjonene slik de skal. Og at det står enda dårligere til for de lengste – og de mest trafikkerte broene, hvor et flertall ligger i region øst.

– Ja, og region øst er i gang med et nytt inspeksjonsregime nå, sier Bordal.

– **Men er det greit at de ikke ble inspisert på nesten tre år?**

– Vi er i hvert fall veldig glade for at de er i gang med å få det til nå.

Broinspeksjoner

● Inspektørene som drar ut for å gjennomføre broinspeksjonene kan være enten ansatte i Vegvesenet eller innleide konsulenter.

● Fra en bro ferdigstilles er det to typer inspeksjoner som skal gjennomføres rutinemessig i resten av levetiden:

● **Enkelinspeksjon:** enkel visuell kontroll av alle elementer over vann.

● **Hovedinspeksjon:** mer omfattende kontroll av hele broen over vann.

● Det generelle kravet er at broer skal ha **enkelinspeksjon årlig og hovedinspeksjon hvert femte år.**

● Det året hovedinspeksjonen utføres kan enkelinspeksjonen sløyfes.

● Dersom broen er kortere enn ti meter og ikke går over vann, kan det godtas et større inspeksjonsintervall, med enkelinspeksjon annethvert år og hovedinspeksjon tiende år.

● For enkelte sårbare broer, f.eks. Ved stor vannføring kan det være nødvendig å inspisere hyppigere enn det generelle intervallet.

● Fra juni 2017 gis det i spesielle tilfeller mulighet til å øke intervallene for fylkesvegbroer. Det krever en analyse av risiko og sårbarhet (ROS) som viser at dette er forsvarlig.

● **Rapportering:** Når inspeksjonene er gjennomført skal de rapporteres inn og registreres i Vegvesenets bruforvaltningssystem, **Brutus**.

Ikke inspisert som de skal

Fylke	Mangler hovedinspeksjon (vanligvis hvert 5. år)	Mangler enkelinspeksjon (vanligvis hvert år)	Mangler hoved- og/eller enkelinspeksjon
Oslo	75 %	85 %	96 %
Møre og Romsdal	6 %	81 %	81 %
Østfold	62 %	41 %	80 %
Hordaland	9 %	80 %	80 %
Aust-Agder	3 %	75 %	76 %
Sør-Trøndelag	5 %	76 %	76 %
Nord-Trøndelag	1 %	72 %	72 %
Rogaland	8 %	68 %	68 %
Hedmark	1 %	59 %	59 %
Akershus	41 %	40 %	56 %
Vestfold	7 %	52 %	54 %
Buskerud	7 %	43 %	46 %
Telemark	6 %	40 %	41 %
Vest-Agder	21 %	25 %	37 %
Sogn og Fjordane	19 %	34 %	36 %
Oppland	1 %	34 %	34 %
Nordland	2 %	28 %	28 %
Troms	3 %	26 %	27 %
Finnmark	4 %	11 %	14 %
HELE LANDET	11 %	52 %	55 %

Kilde: BRUTUS FEBRUAR/MARS 2017 (AJOUR ETTER 2016-SESONGEN)

Bro, bro ille

For politikere er det alltid artigere å klippe snorer på broer enn å få fikset brokar og autovern.

Det er ikke så overraskende at broene i Norge er nedslitte. Det er en kjent sak at vi har et gigantisk vedlikeholdsetter-slep på norske veier. Slik har det vært i mange år. Det er et tverrpolitisk ansvar.

Det som er mer overraskende, er at det virker som det er liten vilje til å gjøre noe med broene. Fra sentralt hold i Vegdirektoratet hevdes det at regionene har full kontroll. Fra regionene lyder det derimot noe annerledes. Derfra heter det at de velger bort enkeltinspeksjoner av broene eller «ikke vet».

Med dagens rekordhøye bevilgninger til samferdsel skulle man tro det var mulig å ordne opp. Men alt snakket om vedlikehold har en tendens til å drukne i prestisjeprojekt som fergefri kystforbindelse og knalldyre skipstunneler. Det kan nesten virke som VG har bedre oversikt over norske broer enn myndighetene selv. For når VG har påpekt alvorlige feil, har hastereparatører rykket ut.

Veimyndighetene selv svarer at de har oversikt over broene sine. Men de innrømmer samtidig at de ikke loggfører dem som de skal. Det er vanskelig å skjønne hvordan de skal greie å ha oversikt over nesten 17.000 broer uten å følge sitt eget system. Kanskje sitter det broansvarlige rundt omkring i landet som er såre fornøyd med sitt eget Excel-ark og med ringpermene sine. Kanskje synes de reglene er dumme, eller at det felles datasystemet er noe mas.

Men så en vakker dag slutter de, og hva da? Broene faller nok ikke pladask ned, men det er en økt sikkerhetsrisiko når enkle ting som autovern mangler. Og mange steder i Norge har folk ventet lenge på ny bro, fordi den gamle ikke tåler skolebussen eller må stenges. Nå kan de gå inn på VGs oversiktskart og se hva de bør kreve av myndighetene.

For noen må hjelpe dem med å få fart på sakene. I Vegvesenets egen skryteartikkel er det ikke måte på hvor god kontroll de har: «Feil kan selvsagt forekomme når vi snakker om 17.000 broer av alle typer, men er heldigvis et sjelden unntak», het det i en sak fra 2015. «Sjelden unntak», ja. VGs oversikt viser at det er feil i over halvparten av bro-sakene. Man skal være god i regning for å få 55 prosent til å tilhøre sjeldenheten.



Astrid Meland

Twitter: @astridmeland
astrid.meland@vg.no

924 broer har trafikkfarlige skader:

JACK DØDE I ULYKKE PÅ BRO



Jack Johansen

Foto: PRIVAT



NR. 310 • FREDAG 10. NOVEMBER 2017 • UKE 45 • KR. 30,00

Rekkverket
får deler av
skylden

● SIDE 10,
11, 12 og 13

Norges beste julemat

Årets
vinnere
kåret



● Ribbe ● Pinnekjøtt ● Julepølse
● Medisterkaker ● Lutefiskbacon

● SIDE 34 og 35



FIKK SPARKEN:
Ian Burchnell

Foto: NTB SCANPIX

Viking-oppgjøret:

– DE FIKK PANIKK

● SPORTEN

DE FORSØMTE BROENE

Autovernet og rekkverket var feilkonstruert

– DØDSULYKKEN KUN

● 924 broer har trafikkfarlige skader

Av MONA GRIVI NORMAN, ODA LERAAN SKJETNE, ØYVIND ENGAN og SONDRÉ NILSEN

Brødrene Jack og Jonny Johansen havnet i en bilulykke på en bro. Vegvesenet har slått fast at feil på rekkverket medvirket til at ulykken endte fatalt for Jack Johansen (47).

– Hadde autovernet og rekkverket vært montert på skikkelig måte, ville vi fått skader på bilen, men det hadde nok ikke blitt en dødsulykke. Da hadde bilen gått langs autovernet, ikke truffet rekkverket som en kniv, sier Jonny Johansen (54).

Denne uken er det ti år siden han mistet storebroren Jack Johansen. De satt begge i varebilen noen mil nord for Fauske da ulykken skjedde. Selv vet han ikke nøyaktig hva som skjedde i de fatale sekundene da bilen fikk skrens.

– Det var mellomrom mellom autovernet og rekkverket, så bilen ble ledet rett mot rekkverket. Det skar gjennom bilen, helt til bakveggen. Jeg satt og sov selv og våknet bare av et smell. Vi fikk vekslert noen ord, men mens vi satt og pratet, døde broren min, forteller Jonny.

– Et stort tomrom

– Jeg synes det er helt forferdelig. Hvis det er så mange feil, skulle de blitt utbedret raskt. Men ifølge deres undersøkelser har det ikke skjedd så mye. Jeg synes det er skremmende at de ikke gjør den jobben de skal gjøre og utbedrer broene, sier Jonny Johansen.

– Jeg synes det er rart at ikke Vegvesenet får døgnmulk for enhver bro de ikke klarer å reparere og fikse.

Ulykken har påvirket hele familien. Datteren til Jack Johansen beskriver tapet av en pappa som alltid stilte opp:

– Det blir så store tomrom, og det kunne vært ordnet så enkelt. Han er ikke her, det er mye han hadde gått glipp av og skulle opp-



SAVNET: Det er ti år siden Jack Johansen (47) mistet livet i en bilulykke. Familien beskriver tomrommet etter broren, faren og bestefaren. Foto: PRIVAT



DØDSULYKKE: Yrkessjåfør Even Mosti (57) omkom i ulykken på Offersøybrua i Lofoten vinteren 2013. Foto: KAI NIKOLAISEN/LOFOTPOSTEN

levd. Det er ganske sårt, sier Tonje Johansen (32).

– Det er veldig skremmende. Slik jeg ser det med mine øyne, hadde det vært en liten ting for dem å fikse, og så kunne det fått helt annet konsekvenser. Det er ganske bittert å vite at en så liten endring på broen kunne endret hele historien vår.

Mangelfulle rutiner

I februar 2013 mistet Rita Mosti ektemannen. Yrkessjåfør Even Mosti (57) fra Fauske var på jobb for Rasmussen Transport, på vei utover europavei 10 gjennom Lofoten. Ulykkesrapporten viser at bilen fikk skrens på den isete veistrekningen over Offersøybrua.

Vegvesenets granskere konkluderte med at hovedårsakene til ulykken i februar 2013 var den glatte, sporete veien, manglende bil-

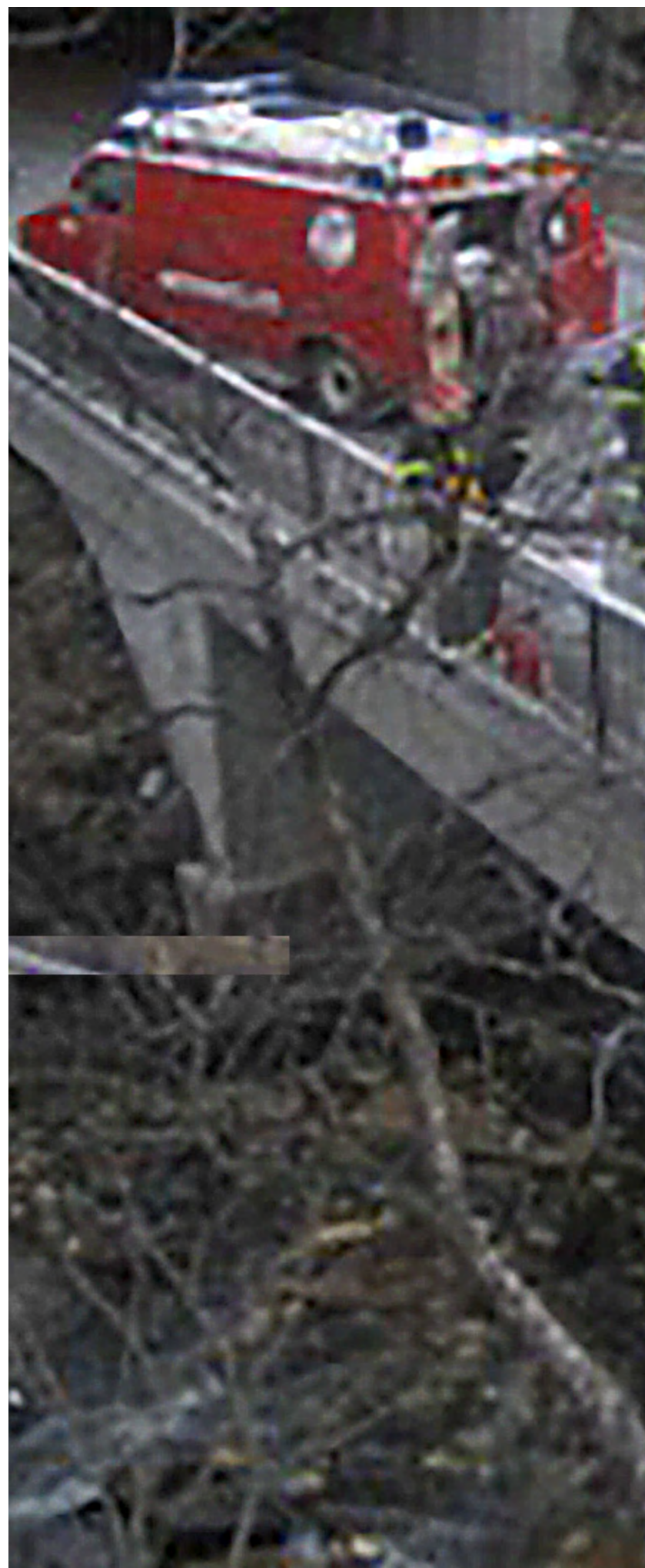
belte – og feil utforming av rekkverket.

«Det påpekes at mangelfulle rutiner når det gjelder å avdekke og utbedre farlige forhold ved rekkverk kan være en viktig organisatorisk faktor som bidrar til dette».

I etterkant fikk familien opplyst fra politiet at den isete og sporete veien var årsaken til ulykken. De var ikke klare over at ulykkesgranskerne mente rekkverket medvirket til det alvorlige utfallet.

– Kanskje vi kunne ha hatt barnas pappa og min mann blant oss i dag om rutinene var på plass, og arbeidet med utbedring av rekkverk var gjort løpende og ikke satt på vent på grunn av vegvesenets manglende rutiner, sier Rita Mosti.

Hun legger til at det er bra at Vegvesenet selv konkluderer med at de har manglende ru-



GRANSKET: Statens Vegvesen har konkludert med at ulykken der Jack Johansen

924

Ifølge Vegvesenets egen brodatabase har 1087 broer store eller kritiske skader for bæreevne eller trafiksikkerhet. 924 av skadene påvirker trafiksikkerheten.

ruert på broen:

NNE VÆRT UNNGÅTT

● Familiene ber Vegvesenet rydde opp



omkom, er én av 33 dødsulykker der feil eller mangler på rekkverk var medvirkende årsak til utfallet. Foto: STATENS VEGVESEN

DE FORSØMTE BROENE



FATALT FALL: Da bilen fikk skrens, var kantføringen mot rekkverket for lav til å ta den imot, og bilen falt 7,5 meter ned på det islagte Skjøljavatnet i 2010. Torleif Johan Eidem (85) omkom i ulykken. Foto: FRANK WAAL/HAUGESUNDS AVIS

← tiner, men at det er rart at det ikke skjer mer når de har den kunnskapen.

– Med tanke på hvordan Vegvesenet påpeker viktigheten av trafikksikkerheten, at vi alle må være med til å ivareta sikkerheten, er det underlig at de ikke selv går inn for å sikre disse broene, sier Mosti.

Øker risikoen

De fleste av broene som er merket med alvorlig skade har rekkverk som er nedslitt, skadet eller mangler helt. I tillegg til de registrerte skadene finnes det mange eldre broer med rekkverk som ikke følger dagens sikkerhetskrav – og som Vegvesenet mener øker risikoen for at ulykker får dødelig utfall.

– Det er uhyre høyt. Det er jo egentlig bare én ting å gjøre med det, og det er å utbedre broene, sier Erik Eidem.

Sammen med faren var Erik Eidem på vei hjem fra en formiddagstur fra Ølmedal til Sauda i Rogalanden en marsdag i 2010, da bilen fikk skrens på den glatte veien over broen ved Skjøljavatnet. Personbilen havnet over kanten ved den gamle broen og falt 7,5 meter mot det islagte vannet.

Torleif Johan Eidem (85) omkom i ulykken, Erik Eidem overlevde.

Fant skade før ulykken

Ulykkesrapporten konkluderte med at den lave, nedslitte føringskanten inn mot broen hadde avgjørende betydning. Sjøføren kunne ikke klandres.

To år før ulykken var broinspektørene på Skølja for å sjekke tilstanden til broen. VG har fått tilgang til Vegvesenets broregister som samler tilstandsrapportene til landets 17.000 broer på riks- og fylkesvei.

16. mai 2008 skrev inspektørene om broen: «Mangler rekkverk». De merket skaden som kritisk for trafikksikkerheten.

– Det er bare trist at man visste om manglene i forkant, uten at noe ble gjort. Det hadde ikke endret skrensingen jeg fikk, men da det først



TIPS OSS OM BROER

sondre.nilsen@vg.no
mona.norman@vg.no
oyvind.engan@vg.no
jorgen.braastad@vg.no

skjedde, var det ingenting der som tok oss imot. Man kunne unngått at ulykken ble fatal, sier Erik Eidem.

Analyserte broulykker

Eidem sier han har forståelse for at Vegvesenet må prioritere mellom mange tiltak.

– Men det er viktig å prioritere de skadene man kjenner til, og de skadene man vet kan få alvorlige konsekvenser.

De tre dødsulykkene er inkludert i en dybdeanalyse fra Statens vegvesen. Rapporten konkluderer med at feil eller mangler ved rekkverk var en medvirkende årsak til skadeomfanget i 33 ulykker på eller ved norske broer.

– Kunne noen av disse 33 dødsulykkene vært unngått dersom inspeksjoner hadde avdekket skadene i forkant?

– Det vil jeg ikke spekulere i. Ulykkene kunne vi uansett ikke hindret, men spørsmålet er om rekkverkene kunne forebygget det alvorlige skadeomfanget, sier trafikksikkerhetsdirektør Guro Ranes i Statens vegvesen.

– Dypt tragisk

– Når ulykkesgranskerne konkluderer med at feil og mangler på rekkverk sannsynligvis påvirket ulykken eller konsekvensen, så må vi ta med oss det videre for å unngå lignende ulykker i fremtiden.

VG har spurt om Vegdirektoratet ønsker å kommentere kritikken fra familien til Jack Johansen.

– Vi jobber hver eneste dag for å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken. Når det likevel skjer alvorlige ulykker, er det dypt tragisk, og vi føler med de pårørende. Vi har stor forståelse for det savn og den sorg de opplever. Mange rekkverk og rekkverksender har blitt utbedret slik at tilsvarende ulykker ikke skal kunne skje igjen. Vi kan ikke alltid forhindre at ulykker skjer, men vi kan og vil gjøre mer for å redusere alvorlige konsekvenser når ulykken først er et faktum, svarer Ranes.

– Rekkverket på den aktuelle broen ble utbedret etter ulykken, slik at utfallet trolig ikke ville blitt like alvorlig om ulykken skjedde i dag. Faren for å kjøre ut er betydelig redusert, og den farlige rekkverksenden er fjernet, sier hun.

– Rapporten etter ulykken på Ofersøybrua påpeker mangelfulle rutiner for å avdekke og utbedre farlige forhold ved rekkverk. Har familien en garanti for at det blir fulgt opp?

– Vi jobber knallhardt hele tiden for å bli bedre. Derfor er det viktig å følge opp konklusjonen i ulykkesrapportene, slik at det kan komme alle trafikanter til nytte, sier Ranes.

Dybdeanalysen som ble gjort av Statens vegvesen region sør viste at etterslep i oppgraderingen av gamle broer forklarer en del av ulykkene. Seksjonssjef for broforvaltning, Morten Wright Hansen påpeker at det ikke nødvendigvis vil være et enkelt tiltak å bytte rekkverk. På mange gamle broer vil det kreve omregulering eller utskifting av hele broen.

PS! Nasjonal transportplan har vedtatt at alle riksveier med fartsgrense 70 eller høyere, skal oppfylle gjeldende krav til rekkverk innen 2024.

mona.norman@vg.no
oda.leraan.skjetne@vg.no
oyvind.engan@vg.no
sondre.nilsen@vg.no

GODT NOK?

VG har konfronterte Vegvesenet med flere brorekkverk vi har oppdaget:



HØYT NED: Stavå bro i Telemark. 6 meters fall ned til en steinete bekk, rekkverket er 30 cm høyt. – Dette er i prinsippet ikke en skade/feil/mangel. Da broen ble bygget i 1956, var dette en akseptabel rekkverksstandard på broen, sier Knut Asbjørn Koland, seksjonssjef for brovedlikehold i Statens vegvesen region sør. Foto: ØYVIND ENGAN



NETTINGGJERDE: Økstrafjord bro i Rogaland. – Det er godt mulig at rekkverket skulle vært utbedret, men vi har så langt prioritert broene som har 16- og 12-skader, sier avdelingsdirektør Astrid Eide i Statens vegvesen i Rogaland. 16 og 12 er de to alvorligste nivåene i Vegvesenets system Brutus. Rekkverket på Økstrafjord har fått karakteren 9 på denne skalaen. Foto: JØRGEN BRAASTAD



LØST: Langvad bro i Nordland. Tre rekkverksstolper på rad er ødelagt, slik at det i praksis ikke er noe som holder rekkverket på plass i dette hjørnet. – Denne broen står på en lavtrafikkert vei. Den er på prioriteringslista for tiltak, men har ikke nådd opp for tildeling av midler. Den planlegges utbedret til neste år, sier avdelingsdirektør Marianne Eilertsen i Statens vegvesen region nord. Foto: JØRGEN BRAASTAD



HULL: Rognes bro i Sør-Trøndelag. Hull i betongen der rekkverket skulle vært holdt på plass. – Det er ikke funnet rom for å prioritere tiltak på broen til nå, sier seniorrådgiver Håvard Austvik i Statens vegvesen region midt. Foto: ØYVIND ENGAN



KREVER SVAR: Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen (Frp), her ved åpningen av den nye Skjeggstadbroen i Vestfold i 2016. Foto: NTB SCANPIX

– IKKE AKSEPTABELT

Solvik-Olsen kaller Vegdirektoratet inn på teppet

Av ODA LERAAN SKJETNE

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen (Frp) sier det ikke er akseptabelt å bryte reglene på en eneste bro. Vegvesenet har gjort det på annen- hver bro i Norge.

VG avslørte i går at mer enn halvparten av broene på Norges riks- og fylkesveier ikke har blitt inspisert slik regelverket krever.

16 971

På vg.no kan du se alle de 16.971 broene på kart, samt lese rapporten for hver enkelt bro.

Samferdselsministeren varslers nå at han vil kalle inn Vegdirektoratet på teppet.

– Basert på det dere skriver, synes jeg det er naturlig at vi ber Vegdirektoratet komme og gi oss en grundig redegjørelse, sier Solvik-Olsen til VG.

– Systemsvikt

De fleste broer skal ha en grundig hovedinspeksjon hvert femte år og en enklere enkeltinspeksjon hvert år. VG har fått innsyn i Vegvesenets egen brodatabase Brutus, som viser at én eller begge disse fristene er brutt for 55 prosent av broene.

– Det er i utgangspunktet ikke akseptabelt å bryte reglene på en eneste bro. Du kan innimellom ha formildende omstendigheter som kan forklare det. Men med det omfanget som er her, er det mer en systemsvikt enn formildende om-

stendigheter, sier samferdselsministeren.

Han legger til at de allerede viste at reglene brytes.

– Vi var kjent med tilsynsrapportene som har kommet om region nord og region vest. Der har de påpekt at Brutus ikke har blitt brukt som det skulle – at det ikke har vært gode nok planer for inspeksjoner og lignende. Så sann sett er det ikke nytt at det ikke fungerer slik som det var meningen, sier Solvik-Olsen.

Vil få klarhet

– Er det greit at det er så store forskjeller mellom regionene og fylkene? Finnmark er flinkest til å inspisere broene, Oslo er dårligst.

– Det viser at du kan ha et registreringssystem, men det er også individene som betyr noe i systemet her. Det er derfor vi må ha en ledelse over dette som stiller de

rette spørsmålene og gjør at alle har fokus på samme måten. Det er også noe av det vi må få klarhet i, sier samferdselsministeren.

– Det er viktig at Vegdirektoratet sier: «Dette er standarden vi har satt for hvordan vi skal følge opp broene». Og da er det viktig at alle gjør det, sier Solvik-Olsen.

– Åpenbart ikke godt nok

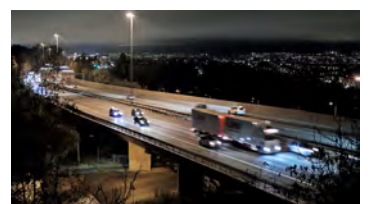
På spørsmål om hvorvidt Vegdirektoratet blir kalt inn på teppet, sier Solvik-Olsen at han vil ha grundige svar om bro-avsløringen.

– Det er ikke for at de skal få pisceslag. Det spørs hvordan du oppfatter å bli kalt inn på teppet. I første runde er det for å sørge for at jeg selv har best mulig informasjon. Så får vi se om det blir en oppstrammer ved en senere anledning, sier han.

oda.leraan.skjetne@vg.no



NORGES LENGSTE: Den nye Drammensbrua er 1892 meter og med det Norges lengste bro. 46 000 biler kjører over broen hver eneste dag. Foto: NTB SCANPIX



MANGLER SJEKK: Denne broen ligger på E6 i Groruddalen i Oslo, en av landets mest trafikkerte. Foto: JØRGEN BRAASTAD

DE FORSØMTE BROENE

- Tiltak utført
● Tiltak skulle vært utført

Sør-Trøndelag:

577

tiltak på broer skulle vært utført



RUSTET: Skaden på brorekkverket ved Mølne Øvre i Sør-Trøndelag, er så stor at det må skiftes ut. Prioritering av utbedring må avklares med veieier, sier seniorrådgiver Håvard Austvik i Statens vegvesen region midt. Foto: ØYVIND ENGAN

Nord-Trøndelag:

8

tiltak på broer skulle vært utført

Grafikk: SONDRE NILSEN

SJEKK
FORSKJELLEN!

Av ØYVIND ENGAN

TRØNDELAG (VG)
Nord-Trøndelag fylke greier faktisk å gjennomføre de mange små vedlikeholdstiltakene på broene sine.

De to trøndelagsfylkene har omtrent like mange veibroer på riks- og fylkesveinettet, og broene er i snitt omtrent like lange.

Men når vi ser nærmere på tallene i Vegvesenets brodatabase Brutus i de to fylkene, oppdager vi en slående forskjell:

● I Sør-Trøndelag står 577 små og store tiltak med statusen «plan-

lagt», selv om datoen er passert. Datoen er vel å merke bare et forslag, så det er ikke noe regelbrudd å utsette et tiltak.

● Men likevel: I Nord-Trøndelag har bare 8 tiltak statusen «planlagt» selv om datoen er passert.

Tydelig forskjell

VG har kjørt to lange fylkesveistrekninger fra Sør-Trøndelag og inn i Nord-Trøndelag: fylkesvei 705 fra Brekken til Stjørdal og fylkesvei 715 fra Trondheim over Fosenhalvøya til Namdalseid.

Langs begge strekningene stanset vi og kikket på utallige små og store broer.

Alt småplukket vi kunne notere på broene i sør – manglende autovern, løse rekkverksstolper, sprekker i veidekket og så videre – var

stort sett i orden på broene i nord.

Like mye penger

Regnskapstallene viser også forskjellen tydelig. De to fylkene brukte i 2016 omtrent like mye penger til sine fylkesveier. Men:

● Nord-Trøndelag brukte 23 millioner kroner på nybygg og 25 millioner på vedlikehold.

● Sør-Trøndelag brukte 45 millioner kroner på nybygg og bare knapt 4 millioner på vedlikehold, ifølge regnskapstallene.

– Fylkestinget i Nord-Trøndelag har bevisst prioritert fortløpende vedlikehold av broer, bekrefter fylkesråd for samferdsel i Nord-Trøndelag Tomas Iver Hallem (Sp).

– Det er et veldig bra fagmiljø i Statens vegvesens kontor i Nord-Trøndelag, og de har bidratt til forståelsen av hvor viktig det er å vedlikehold broer, sier Hallem.

Naboen i sør bekrefter at de har prioritert annerledes etter at fyl-

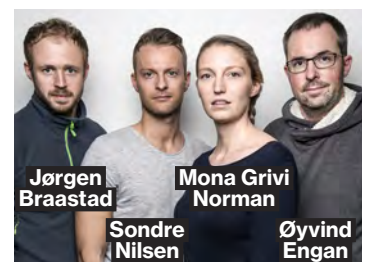
kene overtok de mindre riksveiene fra staten i 2010.

– Vi har prioritert investeringer. Både på «Lakseveien» til Hitra og Frøya og veiene på Fosen har vi fått til gode og nyskapende løsninger, sier Karin Bjørkhaug (KrF), leder av komiteen for infrastruktur i Sør-Trøndelag fylkeskommune.

– Vi er klare over at etterslepet på vedlikehold er betydelig, men sikkerheten er prioritert høyt. Broene blir jevnlig inspisert, sier Bjørkhaug.

– Tallene vi har fått fra Vegdirektoratet viser at to tredeler av broene i Sør-Trøndelag ikke er inspisert som de skal. Hva tenker du om det?

– Mitt inntrykk er at de har god oversikt. Det er ikke nødvendigvis slik at hvis de ikke har fulgt håndboken, så er inspeksjonen dårlig. Men vi er avhengig av informasjonen vi får fra etaten. Vi vet at dårlig drift og vedlikehold kan



TIPS OSS OM BROER

sondre.nilsen@vg.no
mona.norman@vg.no
oyvind.engan@vg.no
jorgen.braastad@vg.no

redusere trafikksikkerheten og i verste fall føre til dødsulykker. Vi har ansvaret for å stille kritiske spørsmål til informasjonen vi får, og det gjør vi, sier Bjørkhaug.

oyvind.engan@vg.no

DE FORSØMTE BROENE

– MÅ RYDDE OPP

Sp angriper Solvik-Olsen – innkalles til Stortinget

Av ODA LERAAN SKJETNE,
SONDRE NILSEN og ØYVIND
ENGAN

Norske broer blir stående i årevis med store og kritiske skader. Sp krever at samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen svarer Stortinget og rydder opp.

VG har denne uken beskrevet hvordan Vegvesenet bryter reglene på halvparten av Norges broer – og hvordan mist 924 norske broer har skader som øker trafikkløst.

– Jeg ble sjokkert. Jeg hadde trodd dette var i orden og at vi hadde gode rutiner på dette, sier Ivar Odnes, Sps transportpolitiske talsperson, til VG.

Onsdag må samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen stille i Stortinget og svare om bro-avsløringene. Det fordi Sp har sendt spørsmål og bedt ham forklare seg.

Solvik-Olsen har kalt inn Vegdirektoratet på teppe etter VG-avsløringene, men Sp påpeker at det er Solvik-Olsens ansvar å ta grep og rydde opp.

– Dramatiske tall

– Vi har sendt spørsmål til statsråden som han må besvare i spørretimen på Stortinget på onsdag. Det er dramatiske tall som kommer frem, og det overrasker meg at samferdselsministeren ikke har bedre oversikt enn dette. Det er han som har det øverste ansvaret, sier Odnes (Sp).

I Vegvesenets eget register beskrives norske broer blant annet slik: «ikke trafiksikkert», «stygt» og «farlig rekkverk!». Likevel blir broer stående i årevis med trafikkfarlige skader.

Nå starter debatten om opprydningen.

– Jeg forteller gjerne etter at vi har snakket med Vegdirektoratet og har fått trygghet på hva de gjør og hva som skal skje videre. Og hvis noen vil diskutere historikken om hvordan vi kom hit, tar jeg gjerne den, spesielt med Sp, svarer Solvik-Olsen.

Solvik-Olsen har hatt samferdselsdepartementet i fire år.

Mellom 2005 og 2013 var det Sp som hadde samferdselsministeren, ved Liv Signe Navarsete, Magnhild Meltveit Kleppa og Marit Arnstad.

– De burde jo være litt forsiktige med å mene nå at ting ikke er på stell, når det var på deres vakt at ting ikke kom på stell, hevder Solvik-Olsen.

Sp: – Blir for lett vint

– Bør dette overraske Sp, gitt at det var dere som hadde samferdselsministeren i åtte år før Solvik-Olsen?

Bryter reglene



VG: 9. november

16 971

● VG har fått innsyn i Vegvesenets brodatabase Brutus. Her er det lagret «helsejournaler» for alle broer Statens vegvesen har ansvaret for på riksvei og fylkesvei, til sammen 16 971 broer.

1087

● Rapportene avdekker at 1087 broer har skader Vegvesenets inspektører beskriver som store eller kritiske for bæreevne eller trafiksikkerhet.

104

● Med disse dataene som utgangspunkt har VG besøkt 104 broer i 15 fylker.

● Analyse av rapportene og VGs egne observasjoner viser at Vegvesenet systematisk bryter reglene de skal følge for å sikre at norske veibroer er trygge.

55 %

● Onsdag avslørte VG at vegvesenet bryter regelverket for hvordan de skal inspisere landets broer i 55 prosent av alle saker.

– Nå er det over fire år siden vi satt med samferdselsministeren, og det blir for lett vint hvis man kan si at dette er noe de rødgrønne skulle grepet fatt i. Her er det rutiner som burde vært fulgt opp hele veien, uansett, svarer Odnes.

– Men det er noen broer her som er over 30 år gamle. Kan du være sikker på at problemene med kontroller, sjekk og sikkerhet ikke var like store under dere?

– Det har jeg ikke oversikt over, men nå må vi få en redegjørelse fra samferdselsministeren om disse kontrollrutinene og hva slags konsekvenser dette får. Og sørge for at dette blir brakt på plass, sier Odnes.



GJENÅPNING: Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen åpnet i fjor den nyreparerte sørgående Skjeggstad bro på E18 i Holmestrand. Foto: NTB SCANPIX

NORGES

VERSTE

BROER

● SIDE 12, 13, 14, 15 OG 16

Dette
er en
del av
E6



Håkon
slukte
batteri:

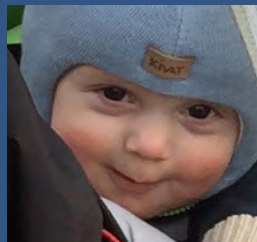


Foto: PRIVAT

**LEGEVAKT
SENDTE
HAM HJEM**



● SIDE 4



Foto: REUTERS

ITALIA MØTTE SVENSK VM-MUR:

BRAGDEN!

● SPORTE!

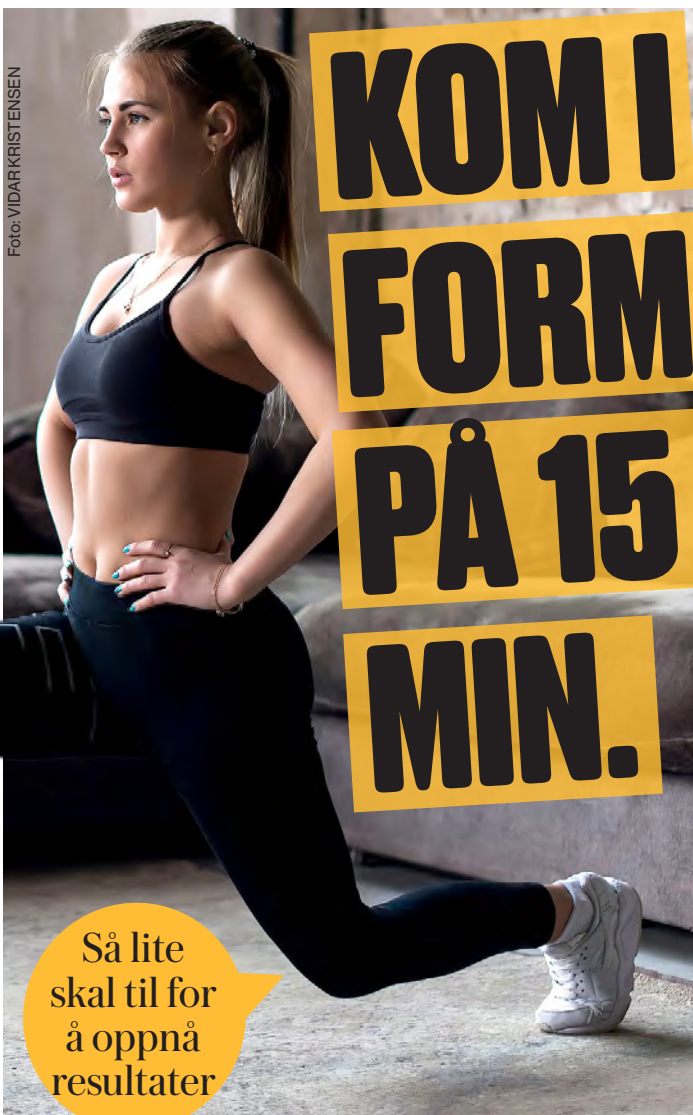


Foto: GETTY IMAGES

**KOM I
FORM
PÅ 15
MIN.**

Så lite
skal til for
å oppnå
resultater

● SIDE 18 og 19



DE FORSØMTE BROENE



NOE FUNDAMENTALT GALT: Matredalen bro i Hordaland ble bygget i 1943, men er senere ombygget. Foto: HALLGEIR VÅGENES

STÅR MED KRITISKE SKADER I FLERE ÅR

NORGE RUNDT (VG) Når Vegvesenet oppdager kritiske skader på en bros bæreevne, skal de ta grep i løpet av seks måneder. VG kan nå avsløre at broer over hele landet blir stående med slike skader i flere år.

Den mest alvorlige skaden en bro kan ha, er kritisk skade for bæreevnen. Da VG fikk innsyn i Vegvesenets database Brutus, viste den at 49 broer på minst fem meter sto med denne skadegraden. Mange hadde stått slik i flere år. Vi har oppsøkt samtlige:

- 9 av broene var blitt reparert.
- På 4 broer var arbeidet i gang.
- Da VG begynte å stille spørsmål, viste det seg at Vegvesenet hadde ombestemt seg, og ikke lenger mente at skadene var kritiske for 15 av broene – selv om flertallet av dem hadde hatt den-

ne betegnelsen i flere år.

- Det betyr at 21 broer sto med kritiske skader for bæreevnen da VG oppsøkte dem.

Rust i 15 år

En av dem er Matredalen nord i Hordaland, en stålhelkebro fra 1943 som bærer fylkesvei 382 over utløpet av Matreselva.

Broen ble registrert med kritisk skade for bæreevnen 23. august 2002. Bærebjelken hadde store rustskader.

I 2013 oppdaget Vegvesenet enda en kritisk skade, da en av pi-

larene som broen hviler på, hadde sunket ned i elven – slik at bærebjelken ikke lenger hvilte på fundamentet sitt.

Lynreparasjon

VG har vist bilder av Matredalen bro til flere av Norges fremste broeksperter.

– Uansett hvem som ser på disse bildene, så må konklusjonen være at dette ikke er bra. Ut fra bildene er det vanskelig å slå fast hva som er igjen av stål. Men dette er jo en prosess som fortsetter til det ikke er mer igjen, sier professor Kolbein Bell ved Institutt for konstruksjonsteknikk på NTNU.

– Etter at VG har satt søkelys på saken, har vi fått verifisert broens kapasitet. Det er fire stålbjelker på broen, med to forskjellige



IKKE KONTAKT: En av søylene har sunket ned i elvebunnen slik at den rustne

bjelketverrsnitt. Kapasitetsutnyttelsen er henholdsvis 34 og 27 prosent på disse to bjelketverrsnittene. Selv med en vesentlig endring av tverrsnittet som følge av rust, har bjelkene tilstrekkelig kapasitet, sier avdelingsdirektør Grethe Vikane i Statens vegvesen i Hordaland.

Glippen mellom søyle og bærebjelke skal nå lukkes, forteller hun.

– Etter at VG har satt søkelys på saken, vil det bli installert shims som gjør at bjelke og søyle har anhold, sier Vikane.

Hun legger til at hele broen etter planen skal skiftes ut i 2018.

Innen et halvt år

For kritiske skader av denne typen krever Vegvesenets regelverk at det skal skje «tiltak straks eller

senest innen 1/2 år».

Men et tiltak *må* ikke være full utskifting av broen. Det kan også være nedsatt fartsgrense, nedjustert vektgrense, hyppigere inspeksjoner og kontinuerlige målinger.

VG har lett i Vegvesenets database Brutus etter hvilke tiltak som er iverksatt på de 21 broene.

Ifølge Brutus er seks måneders fristen brutt på samtlige.

Men fordi VG tidligere har avdekket at tiltak ikke loggføres i Brutus slik de skal, har vi også spurt Vegvesenets regionkontor om de har iverksatt tiltak.

Svarene varierer: For noen broer er det gjennomført målinger, innført restriksjoner og lagt planer, uten at dette er loggført. For andre broer innrømmer Vegvesenet at de ikke har iverksatt noe utover vanlige inspeksjoner – og



bærebjelken henger i løse luften. Foto: HALLGEIR VÅGENES

knappt nok det.

– Det økonomiske aspektet spiller også inn her. Vi må prioritere innenfor de rammene vi er gitt, sier avdelingsdirektør Marianne Eilertsen i Statens vegvesen region nord.

Må registreres

– Hva er i så fall poenget med å sette en frist?

– Kravet om frist er beskrevet i en 20 år gammel håndbok. I mange tilfeller vil nyere retningslinjer, blant annet for budsjettprosessen, overstyre håndboka, sier Eilertsen.

Vegtilsynet, som skal sikre at Statens vegvesen følger lover og regler, sier at det er lite til-litsvekkende å se at alvorlige skader blir stående i årevis uten at noe skjer.

– Skaden skal registreres, og informasjonen skal nå frem til dem som kan ta en beslutning. Og da skal det skje noe – enten det er avbøtende tiltak eller reparasjon, sier direktør Trude Tronerud Andersen.

Etterslep

Seksjonssjef Morten Wright Hansen i Vegdirektoratet sier de tar hensyn til sikkerheten når vedlikehold skal prioriteres.

– Vi kjenner ikke til broer som står under trafikk som er farlige med tanke på bæreevnen, sier Hansen.

Han legger til at Vegdirektoratet nylig har regnet gjennom hele den norske bromassen for å løfte standarden, og at de derfor har bedre oversikt enn no-

en gang.

– Etter at vi stilte spørsmål, fikk flere broer nedjustert den kritiske skaden. Dersom dere har god oversikt, hvordan kan en bro bli stående i årevis, uten at noen oppdager at det var feil?

– Det har med oppdateringen i Brutus å gjøre. Det er et etterslep på oppdateringen, som Vegtilsynet har påpekt, sier Hansen.

– VGs rundtur til kritisk skadede broer, viste at det ikke hadde skjedd noe, og det var heller ikke ført informasjon om tiltak. Hvordan vet dere da at det er trygt?

– Forvalterne våre gjennomgår skadene og har oversikt over at broene er trygge å kjøre på. De vil prioritere tiltakene slik at vi ivaretar sikkerheten, sier Jane Bordal.



TIPS OSS OM BROER

sondre.nilsen@vg.no
mona.norman@vg.no
oyvind.engan@vg.no
jorgen.braastad@vg.no

Broavsløringen

● VG har fått innsyn i Vegvesenets brodatabase Brutus. Her er det lagret «helsejournaler» for alle broer Statens vegvesen har ansvaret for på riksvei og fylkesvei, til sammen 16 971 broer.

● Rapportene avdekker at 1087 broer har skader Vegvesenets inspektører beskriver som store eller kritiske for bæreevne eller trafiksikkerhet.

● Med disse dataene som utgangspunkt har VG besøkt 104 broer i 15 fylker.

● Analyse av rapportene og VGs egne observasjoner viser at Vegvesenet systematisk bryter reglene de skal følge for å sikre at norske veibroer er trygge.

● Onsdag avslørte VG at vegvesenet bryter regelverket for hvordan de skal inspisere landets broer i 55 prosent av alle saker.

DE FORSØMTE BROENE

Av SONDRÉ NILSEN, ØYVIND ENGAN, MONA GRIVI NORMAN og JØRGEN BRAASTAD (foto)

Kiby, Finnmark

Kritisk skade siden 07.09.2005

Kiby bro på E75 er bare 5 meter lang, men på undersiden ser den slik ut. Betongen skaller av og armeringen rustet.

- Det er åpenbart noe man bør følge med på, sier professor Jan Arve Øverli ved NTNU.
- Broen har ikke nådd opp på prioriteringslisten for utbedring tidligere. Statens vegvesen er i ferd med å bygge en ny bro som skal erstatte denne. Ny bro blir ferdig i 2017 eller 2018, sier avdelingsdirektør Marianne Eilertsen i Statens vegvesen region nord.



Foto: TOM OLAV STAVSETH

Leirpollskogen, Finnmark

Kritisk skade siden 06.07.2009

Denne broen i Austertana bærer preg av mange år med tung trafikk fra gruen lengre inn på veien. Ifølge Marianne Eilertsen i Vegvesenet har den vært fulgt tett opp.

- Den er planlagt erstattet, og ny bro er under prosjektering nå, sier Eilertsen.



Foto: ØYSTEIN HAUGE

Voulmasjok, Finnmark

Kritisk skade siden 30.10.2013

Sjekk sprekkene i landkarene! Denne broen ligger på E6 ved Porsangerfjorden.

- Spørsmålet her er hvor langt stålbelken går inn under broen. Men dette ser litt skummelt ut, sier professor Terje Kanstad ved NTNU. Ifølge Marianne Eilertsen i Vegvesenet har også denne vært fulgt tett opp.
- Den ser nok verre ut enn tilstanden i realiteten er. Sprekken dere har observert, ble registrert første gang i 1965, og så har den utviklet seg noe over tid. Det er altså en kjent skade, som vi holder under oppsikt, sier Eilertsen.



Foto: VIDAR KRISTENSEN

Strauman 3, Nordland

Kritisk skade siden 09.10.1997

Norgesrekord: Det er nå mer enn 20 år siden denne broen ble notert med kritisk skade for bæreevnen. Armeringsjernet rustet og tidevannet har gravd seg nesten to meter inn under brofundamentene.

- Jeg aner ikke hvilke vurderinger som er blitt gjort, men noe må ha blitt gjort, sier professor Jan Arve Øverli ved NTNU.

- Broen planlegges utskiftet til neste år. Den er i dårlig stand og under løpende vurdering, sier avdelingsdirektør Marianne Eilertsen i Vegvesenet.
- Broen har stått med en skade med den alvorligste konsekvensgraden i temmelig nøyaktig 20 år. Hvorfor?
- Broen har blitt fulgt opp med jevnlig årlige inspeksjoner og hovedinspeksjoner hvert femte år, men den har ikke nådd opp på prioriteringslisten tidligere.



Foto: JØRGEN BRAASTAD

Straumholbrua, Sør-Trøndelag

Kritisk skade siden 27.10.2015

Broplaten er festet til landkaret med to forankringsstag i metall, og det er disse forankringsstagene som er rammet av rust.

- Den er ikke bra, og den ser heller ikke ut til å være enkel å utbedre, sier professor Kolbein Bell ved NTNU.
- Utbedring av denne skaden er ferdig prosjektert, og vil bli utført i 2018, sier seniorrådgiver Håvard Austvik i Statens vegvesen region midt.



Foto: ØYVIND ENGAN

Jøssundbrua, Sør-Trøndelag

Kritisk skade siden 16.10.2015

Rusten førkrigsbro over et sund med hissige tidevannsstrøm.

- Dette er ikke greit, men det er ikke sikkert det er kritisk. På fagverk av denne typen kan kreftene ha alternativer veier å gå. Jeg vil tro det er gjort beregninger av hvor kritisk dette er, for sikkerheten skal man ikke gamble med, sier professor Kolbein Bell ved NTNU.
- Det er utført prosjektering av utbedringstiltak for denne broen i 2017. Vi jobber med beslutningsgrunnlag for hva som skal skje med brua. Utbedring av brodekke er planlagt høst 2017, men tiltaket er noe forsinket, sier seniorrådgiver Håvard Austvik i Statens vegvesen region midt.
- Er det gjort beregninger av broens bæreevne med dagens korrosjon?
- Broen ble kontrollberegnet i 2006. Den gang ble det vurdert til at nedskrivning til brukslast Bk8/32 ville være tilstrekkelig frem til skader ble utbedret, sier Austvik.
- Bk8/32 er betegnelsen på en «vektklasse» for broer, som førere av alle tyngre kjøretøy må forholde seg til. Store hovedveier har som regel Bk10.



Foto: ØYVIND ENGAN

Kviteberg, Hordaland

Kritisk skade siden 31.08.2015

Denne broen hadde for tykt asfaltlag, og det går ut over bæreevnen.

- Tiltaket som er utført er fjerning av asfalt etter at VG satte søkelys på problemet, sier Grethe Vikane i Vegvesenet.



Foto: SONDRE NILSEN

Aksland, Hordaland

Kritisk skade siden 16.12.2015

Vannet har gravd seg 1 meter inn under det ene landkaret, ifølge Brutus. VG greide å stikke meterstokken 75 centimeter inn.

- Forholdet er utbedret etter at VG satte søkelys på problemet, sier Grethe Vikane i Vegvesenet.



Foto: SONDRE NILSEN

Dalselv, Nordland

Kritisk skade siden 30.11.2016

– Når armering blir synlig i lengderetningen, så bekymrer det meg mer enn når det blir synlig i bredderetningen. Men det er en kort bro. Broen blir ubrukelig fordi den vil bli en hengekøye, men det betyr ikke et brudd, sier professor Jan Arve Øverli ved NTNU.

- Veien har kun 8 tonn akseltrykk og lav trafikkmengde. Denne broen følges spesielt opp gjennom de årlige enkeltinspeksjonene. Den har ikke nådd opp i tildelingen av vedlikeholdsmidler eller midler for utskifting, sier Marianne Eilertsen i Vegvesenet.



Foto: JØRGEN BRAASTAD

Skrome, Hordaland

Kritisk skade siden 28.10.2015

Den kritiske skaden på denne gamle broen var at den manglet et skilt som angir lastbegrensning.

- Det høres ut som et tiltak som er gjennomførbart. Det er rimelig opplagt at det burde vært gjort, sier professor Mette Geiker ved NTNU.
- Skilt med vektbegrensning (tillatt aksellast 8 tonn) er nå satt opp. Det ble gjort etter at VG satte søkelys på problemet, sier avdelingsdirektør Grethe Vikane i Statens vegvesen i Hordaland.



NETILN EILERTSEN Foto:

Revheim, Hordaland

Kritisk skade siden 30.10.2013

«Rotasjon» kalles dette på fagspråket. Den høyre delen av landkaret har sunket langt ned i gjørma.

- Det er bevilget midler til ny bro i 2017 med bakgrunn i resultater fra inspeksjon. Vi kommer til å overvåke broen med nye målinger, sier Grethe Vikane i Vegvesenet.



Foto: SONDRE NILSEN

Fuglestad, Nordland

Kritisk skade siden 12.11.2013

Ulv i fåreklær? Den alvorligste skaden på denne broen var loggført med den ikke så veldig fryktinngytende teksten «rissmønster i sidekant plate».

- Men bildene viser noe annet: En metallbjelke i fagverket har rett og slett røket.
- Beskrivelsen henger ikke sammen med skaden vi ser. Og dersom de ikke vet hva som er feilen, så vet de heller ikke hva det er de bør regne på, sier professor Kolbein Bell ved NTNU.
- Marianne Eilertsen i Vegvesenet bekrefter at det sto feil tekst i Brutus til bildene av skaden på

Fuglestad bro. – Vi har utført jevnlig årlige inspeksjoner, hovedinspeksjoner hvert femte år, spesialinspeksjon og statiske vurderinger. Inspeksjonene har ikke avdekket umiddelbare behov for tiltak, sier Eilertsen.

- Er det gjort beregninger av broens bæreevne med dette bruddet?
- Nei, det er ikke gjort beregninger, kun statiske vurderinger, sier Eilertsen. Hun forklarer at karakteren 16B antakelig har blitt satt for høyt.
- Skadekonsekvensen er nå under ny vurdering etter gjennomføring av spesialinspeksjon i år. Broen står på vedlikeholdsplanen for utbedring neste år, sier Eilertsen.



Foto: ØYVIND ENGAN



DE FORSØMTE BROENE



Ørnes, Rogaland

Kritisk skade siden 29.08.2013

Ifølge Brutus har stein i det ene landkaret rast ut – under vann.

– Ingen tiltak er gjort så langt i år, men vi skal i gang med vedlikehold på broen siste

del av 2017 og starten av 2018. Da vil dette bli utbedret og registrert. Broen har vært under oppsyn, og vurdert til å være sikker, sier avdelingsdirektør Astrid Eide i Statens vegvesen i Rogaland. Foto: JØRGEN BRAASTAD



Marahøl, Rogaland

Kritisk skade siden 19.08.2004

Elven har gravd seg inn under det ene landkaret, ifølge Brutus. Også

denne vil bli utbedret i 2017/2018, ifølge Astrid Eide i Vegvesenet.

Foto: JØRGEN BRAASTAD



Bakke, Vest-Agder

Kritisk skade siden 24.06.2014

Flott hengebro fra 1844 som er tilsynelatende godt vedlikeholdt, men som ifølge Brutus har ett kritisk problem: at bærekablene er støpt inn i enden, slik at det ikke er mulig å oppdage rust. – Vi leide inn en konsulent som gjorde en nærmere undersøkelse/spesialinspeksjon av broen i 2015/2016. Dette har dessverre ikke blitt registrert i Brutus. Vi har planlagt videre undersøkelser/repasjoner av broen fremover i henhold til konsulentens anbefalinger, sier Knut Asbjørn Koland, seksjonssjef for brovedlikehold i Statens vegvesen region sør.

– Broen er kun tillatt for personbiler, og vi er ikke bekymret for bæreevnen. Foto: SONDRÉ NILSEN



Tyvann store, Telemark

Kritisk skade siden 03.05.2016

Avskalling av betong og rust på armering.

– Reparasjon av skaden på broen har, etter nærmere vurderinger, ikke blitt prioritert. Vi har dessverre ikke registrert disse vurderingene i Brutus, sier Knut Asbjørn Koland, seksjonssjef for brovedlikehold i Statens vegvesen region sør.

Foto: ROGER NEUMANN



Huldalskilen, Telemark

Kritisk skade siden 29.04.2016

Tungt trafikkert bro på E18 ved Kragør, med kritisk rustskade notert i Brutus.

– Her ser man både avskalling og rust på armeringen. Det skyldes nok mest sannsynlig salting av veien. Dette er ikke vanskelig å identifisere og reparere, så det er rart at det ikke har skjedd, sier førsteamanuensis Mahdi Kioumars i ved Høgskolen i Oslo og Akershus. – Inspektøren har oppfattet at skaden har betydning for bæreevnen lokalt på broen, på elementet der skaden er registrert. Skaden har ikke like stor betydning på broen totalt sett, og vi har derfor vurdert at broen er trygg å kjøre på, sier Asbjørn Koland i Vegvesenet. Foto: ØYVIND ENGAN



Helå, Oppland

Kritisk skade siden 11.10.2016

Her er det ny vei på begge sider, men broen fra 1930 har fått stå. Steinene i det ene landkaret beveger seg, ifølge Brutus. – Det er ikke umiddelbar fare for broens bæreevne, men skadegrad opprettholdes inntil skadutvikling er avklart, sier Jon Prestegarden i Vegvesenet. Foto: GEIR OLSEN



Vettre gangbru, Akershus

Kritisk skade siden 06.11.2015

Gangbro i tre – etter hvert med mye råte.

– Råten er ikke i den mest kritiske komponenten. Men dette er ille nok, det skal ikke være sånn, sier professor Kolbein Bell. – Det er gjennomført materialundersøkelser og overslagsberegninger. Basert på dette har vi anbefalt at broen stenges og tas ned. Broen blir tatt ned medio november, sier Jon Prestegarden, seksjonssjef bro i Statens vegvesen region øst. Foto: HALLGEIR VÅGENES

Melland, Hedmark

Kritisk skade siden 18.10.2012

Gammel bro med tredekke. Stålbjelkene som bærer broplaten, har hatt betydelige rustskader siden 2001, ifølge Brutus.

– Det er fryktelig vanskelig å si hvor nært denne broen er et sammenbrudd. Det er jo en bærebjelke. Mest sannsynlig vil man få et forvarsel. Men her må noen ha forsømt seg. Denne broen skulle vært reparert i 2001 da skaden ble oppdaget, sier professor Kolbein Bell.

– Vegdirektoratet gjennomførte beregninger i 2012 som viste at broen kunne holdes åpen for trafikk hvis brobanen ble snevret inn til ett kjørefelt. Broen er fortsatt innsnevret. Kontrakt for bygging av ny bro vinteren

2017/2018 er inngått. Broen vil være innsnevret frem til den stenges for trafikk og blir revet sier Jon Prestegarden i Vegvesenet VG bemerker tilbake at det ikke var noen innsnevring der da vi besøkte broen i september. Noen dager senere kommer svaret fra Prestegarden: – Når det gjelder innsnevring har det blitt en feilregistrering i Brutus. Det har medført at vi har gitt VG feil opplysninger. Broen har, som du sier, bare ett kjørefelt, og det er ikke mulig å etablere innsnevring i form av for eksempel miniguard (som bygger ca. en halv meter). Vi har nå satt opp hindermarkering (sebraflex) for å markere at det skal kjøres sentralt på broen. Foto: ØYVIND ENGAN



BRO MED RÅTNE TØMMERSTOKKER



TØMMERSTOKK: På dette utsnittet ser man den ene tømmerstokken tydelig. Foto: JØRGEN BRAASTAD

Av ØYVIND ENGAN

ERFJORD (VG) PÅ DENNE BROEN – 49,8 METER OVER BAKKEN – LIGGER FIRE GAMLE TØMMERSTOKKER.

Noen av dem er råtne, ifølge Vegvesenets database.

– Oi! Det ser ikke noe bra ut. Kneker den, kan den jo skli ned på veibanen, utbryter Bjarte Leirvik fra

Erfjord når han får se VGs bilde av en tilårskommen tømmerstokk i brotårnet.

Leirvik er leder for grendeutvalget i Erfjord, som blant annet arrangerer 17. mai-toget i bygda. Toget går hvert år over Erfjord-broen – altså under tømmerstokkene.

– Stokken ser ut til å være noe midlertidig fra da broen ble bygget. Og det begynner å bli noen år siden – jeg tror faktisk bestefaren min var med å bygge den. Jeg hadde helst sett at dette ble gjort noe med. Det kan jo ikke være noen stor jobb å bytte ut trestokkene med noe mer bestandig, sier Leirvik.

Kan utbedres

Tømmerstokkene har vel å merke ingen ting å gjøre med bæringen av selve broen. Broplaten henger trygt selv om stokkene er råtne. Tømmerstokkenes jobb er å holde oppe en ekstra vaier som broinspektører eller vedlikeholdsarbeidere hekter seg fast i når det skal utføres arbeid på de store bærekablene.

– I et worst case scenario kan tømmerstokken bryte og ramle gal vei. Dette er mer et alvorlig HMS-problem, og burde være rimelig greit å utbedre når man er klar over råten, sier professor Kolbein Bell ved NTNU.

– Det ble på denne broen utført vedlikehold i 2016, og det ble også søkt om mer midler for å fortsette vedlikeholdet i 2017. Utskifting av stokkene var planlagt som en del

av dette. Vi fikk ikke penger til videre vedlikehold i år, sier avdelingsdirektør Astrid Eide i Statens vegvesen i Rogaland.

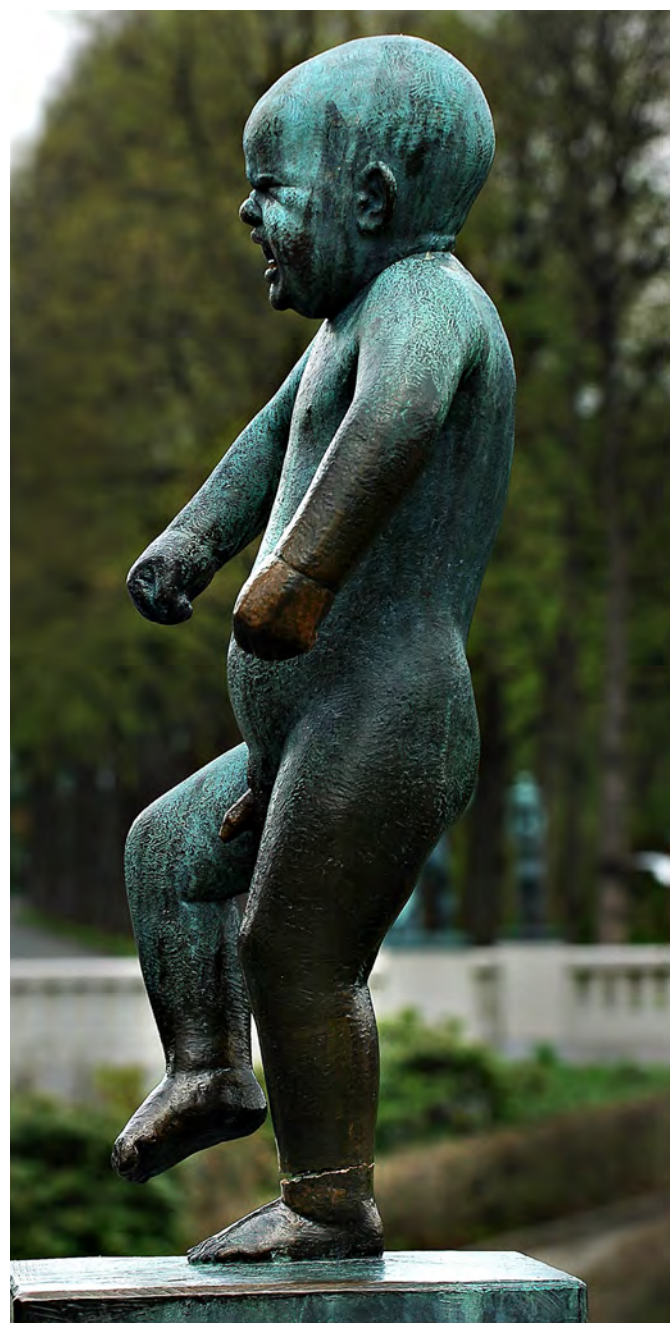
I Brutus karakteriseres de fire tømmerstokkene som en «prosjekteringsfeil». På en skala fra 1 til 16 har de fått prioritet 12 i kategorien «vedlikehold», ikke i den mer alvorlige kategorien «trafikksikkerhet».

– Er dette riktig prioritet, gitt de potensielt store konsekvensene det kan ha hvis en råtten tømmerstokk knekker under vekten av vaieren, faller ned på broen under og treffer en bil eller et 17. mai-toget?

– Det er ingen umiddelbar fare for at stokk eller biter vil falle ned med det første. De er under oppsikt, og ingen strakstiltak blir vurdert som nødvendige, sier Eide.



HENGEBRO: Erfjord bro ble bygget 1963, ifølge Vegvesenets karttjeneste. Foto: JØRGEN BRAASTAD



FRITT FREM

Oslo kommune ønsket å sikre seg enerett til å tjene penger på de kjente Gustav Vigeland-skulpturene Sinnataggen og Monolitten, men tapte kampen.

Utfallet ble klart mandag da Klagemndra for industrielle rettigheter forkastet klagen fra Oslo kommune. Dermed er det nå fritt frem for hvem som helst å lage kopier av skulpturene som står i Vigelandsparken i Oslo, ifølge NRK. (NTB) Foto: HELGE MIKALSEN

BER OM TIPS

Leteaksjonen etter den 59 år gamle kvinnen som har vært savnet i Kristiansand siden søndag ettermiddag, fortsatte i går.

Kvinnen, som er psykisk utviklingshemmet, ble meldt savnet av pårørende søndag ettermiddag. Den siste sikre observasjonen av kvinnen er klokken 1.22 natt til søndag i Markens gate ved Slottet kjøpesenter i Kristiansand sentrum. (NTB)

POLITISK STREIK

Idag er det politisk streik mellom kl. 13 og 15.30 mot bemanningsbransjen! Kl 14 blir det markering foran Stortinget. 6 fagforeninger innen byggebransjen har sammen LO i Oslo tatt initiativ til denne politiske streiken, som nå har fått støtte fra alle LO forbund, samt LO ledelsen. Arbeiderpartiet, Rødt og SV har levert ulike forslag som imøtekommer kravet i den politiske streiken. (NTB)

SKRYTER AV NYE TIDER

Etter to uker med rundtur i Asia vender Donald Trump nesen hjem.

– De massive handelsunderskuddene må ned raskt, skriver Trump og fastslår at hans to uker lange tur til Japan, Sør-Korea, Kina, Vietnam og Filipinene har vært «enormt vellykket». (NTB)



VG i går

Frp vil ha Carl I. Hagen til Nobelkomiteen

Frps stortingsgruppe trosser innsigelser og innstiller partiveteran Carl I. Hagen til Nobelkomiteen. En utfordring, mener stortingspresidenten. Med solid flertall gikk stortingsgruppen i går inn for at Hagen skal erstatte partiets tidligere representant Inger-Marie Ytterhorn i Nobelkomiteen. (NTB)



NORGE VIL DRIVE FN-FLYBASE I MALI TIL 2020

Norge forplikter seg til å drive en flybase for FN-styrken i Mali i to år til. Et norsk transportfly skal dessuten på nytt oppdrag dit i 2019. Norge skal samarbeide med Danmark, Portugal og Belgia, som bytter på å stille med fly den neste perioden. Norge vil stille med et mannskap på ti til drift av leiren. I de seks månedene Norge også skal bidra med fly, vil det være mellom 50 og 100 norske soldater i Mali. (NTB)

FIKK MEDHOLD I Å TVANGSINNLEGGE KVINNE

Politiet har fått medhold i begjæringen om å tvangsinnlegge en 42 år gammel kvinne som er siktet for å ha drept sin tidligere samboer og sin far. Syvbarnsmoren ble pågrepet 26. september i år og er siktet for drapet på sin 52 år gamle far i 2002 og sin 67 år gamle samboer i 2014. Hun ble begjært tvangsinnlagt av politiet tirsdag, og i går har Kristiansand tingrett tatt begjæringen til følge. (NTB)



UTSATT: Furubergfossen bro, en smal bro med tredekke, er en av mange broer i Hordaland som Vegvesenet ikke har inspisert slik de skal. Foto: JØRGEN BRAASTAD

– SITUASJONEN ER ALVORLIG



VEIDIREKTØR: Terje Moe Gustavsen.

Veidirektøren på teppet hos samferdselsministeren

Av ODA LERAAN SKJETNE, ØYVIND ENGAN og FRODE HANSEN (foto)

Statens vegvesen innrømmer at det er alvorlig at de ikke har sjekkingen av brosikkerheten på stell. I går ble de kalt inn på teppet hos samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen (Frp).

VG har den siste uken avslørt at norske broer blir stående med alvorlige feil i årevis, og at Vegvesenet bryter reglene på 1 av 2 broer:

Inspeksjoner utføres ikke så ofte som de skal – og registreres ikke.

I går måtte Vegvesenet møte på teppet i samferdselsdepartementet og redegjøre for hvordan dette kunne skje. Begge parter var, ifølge veidirektøren, enige om at situasjonen er alvorlig.

– Det er klart at vi formidlet det jeg er opptatt av, som er at vi ikke har registreringen på stell – det er alvorlig. Og det må bringes i orden. Det synet deler naturligvis statsråden med oss, sier veidirektør Terje Moe Gustavsen til VG.

Solvik-Olsen varslet før møtet at han ville være tydelig på at dette måtte ordnes.

– Koster mange penger
Dagen etter VGs avsløring om at broer som opptil 100.000 mennes-

ker kjører over hver dag, ikke blir sikkerhetssjekket som de skal, varslet Solvik-Olsen at han ville kalle inn Vegdirektoratet på teppet.

Registrerer rapportene
– Visste dere at det var så alvorlig?

– Registreringsproblematikken ble klarere for meg i forbindelse med Vegtilsynets rapporter, svarer veidirektøren.

Vegtilsynet har tidligere påpekt at broforvaltningen i Vegvesenets region nord og region vest har store mangler.

Nå har Vegvesenet startet et nasjonalt prosjekt for å gjennomgå hvordan de jobber.

Veidirektøren sier de nå har forpliktet seg til å få alle rapporter om brosikkerheten fra 2017 registrert

i Brutus innen 1. februar 2018.

Brutus er navnet på Vegvesenets database hvor all informasjon om veibroer skal samles.

– Hvor alvorlig er situasjonen på brosikkerhet i Norge?

– Når det gjelder det å kjøre på broene våre, så er vi trygge. Det er klart at på en del broer så skulle vi gjort mer med rekkverk og ikke minst overganger mellom vei og bro. Og det koster mange penger. Det er dessverre ikke sjelden at mangler på rekkverk eller lignende kan forverre en ulykke, sier Terje Moe Gustavsen.

– Erkjenner forfall

Statens vegvesen har i en rapport selv funnet 33 ulykker på eller ved norske broer hvor feil eller mangler ved rekkverket var en med-

virkende årsak til den dødelige ulykken.

Familier av dem som døde i ulykene, har fortalt til VG at de synes det er «forferdelig» og «skremmende» at det fortsatt står broer med farlige rekkverk i Norge.

– En ting er det som ikke er registrert i Brutus, men hva med at broer blir stående med feil som er kritiske for trafiksikkerheten?

– Det er viktig å skille mellom bæreevne og den typen fare, og det som du nå snakker om. Det er klart at vi er svært opptatt av at det ikke er bæreevneproblemer, men vi erkjenner at vi har et forfall på broene våre. Du får dette på blant annet rekkverk, svarer Gustavsen.

oda.leraan.skjetne@vg.no
oivind.engan@vg.no



KRITISKE SKADER: Sluppenbrua inn til Trondheim sentrum har kritiske skader som truer bæreevnen, «med høyeste grad av konsekvens». Statens vegvesen håper å bygge ny bro sent i 2018.



TUNGT TRAFIKKERT: Huldalskilen bro på E18 ved Kragerø har en rustskade i kategorien «kritisk for bæreevnen». Statens vegvesen mener at broen er trygg å kjøre på, tross skaden.

ISRAEL KLAR TIL Å SAMARBEIDE MED SAUDI

Israels forsvarssjef sier landet er forberedt på å samarbeide med Saudi-Arabia i møte med Irans påståtte planer om å kontrollere Midtøsten. – Vi er klare til å utveksle erfaring med de moderate arabiske landene og utveksle etterretningsinformasjon i møte med Iran, sier generaløytnant Gadi Eizenkot til det saudiarabiske nettstedet Elaph. – Det er mange felles interesser mellom oss og dem, sier han. (NTB)

FARE FOR GLATT FØRE PÅ VEIENE I FLERE FYLKER

Etter noen dager med kulde, kan regnet som faller i Telemark og på Østlandet fryse og føre til glatte veier natt til fredag, advarer Meteorologisk institutt. Vakthavende meteorolog Geir Ottar Fagerlid ved Meteorologisk institutt sier til NTB at situasjonen er en front som holder på å passere Sør-Norge, som fører til mye nedbør på Vestlandet. – Samme front gir også regn på Østlandet, sier Fagerlid. (NTB)



Al Franken

Anklager om sex-trakassering mot senator i USA

En amerikansk radiovert anklager den demokratiske senatoren Al Franken for å ha kysset og befølt henne mot hennes vilje. Radioverten Leeann Tweeden sier hendelsen skjedde i 2006. Franken er tidligere kjent som tekstforfatter og komiker i det populære TV-showet Saturday Night Live. Han er nå senator fra Minnesota. (NTB)



130 BARN DØR DAGLIG

130 barn dør hver dag av sult og sykdom i krigsherjede Jemen, anslår Redd Barna (RB). Organisasjonen mener den saudiarabiske blokaden i kampen mot de jemenittiske Houthi-opprørerne forverrer den humanitære krisen. Rundt 50.000 barn antas å ha mistet livet i 2017, ifølge RB. (NTB)

FRIVILLIGE «GA» STATEN 500 MILL.

Frivillighet Norge, som representerer over 300 frivillige organisasjoner, i går staten en symbolsk sjekk på 500 mill tilsvarende de momsutgiftene frivilligheten ikke får kompensert. – Dette litt hu-

moristiske innslaget gjorde vi for å synliggjøre de momsutgiftene frivillige organisasjoner ikke får kompensert. I motsetning til næringslivet får frivilligheten en enorm momsregning. (NTB)

AP KREVER FULL SJJEK AV BROENE

Av ODA LERAAN SKJETNE og ØYVIND ENGAN

Ap krever at regjeringen går gjennom sikkerheten på alle broer i Norge og fremmer et nytt forslag i Stortinget. Sp stiller seg bak dem.

VG har avslørt at broer over hele Norge blir stående i årevis med kritiske og trafikkfarlige skader – uten at de blir ordnet. Og Statens vegvesen bryter reglene for sjekk og registrering på halvparten av broene i hele Norge.

Ap ber nå regjeringen foreta en full gjennomgang av tilstanden på alle norske veibroer – og deretter redegjøre for Stortinget om resultatet. De skal fremme forslaget i Stortinget «så snart som mulig».

– Må være helt sikre

– Vi må være 100 prosent sikre på at broene våre er trygge å kjøre på. Det er politikken i dette, og da må vi ha fakta på bordet. Vi får i ettertid se hva vi må gjøre for at de skal bli trygge, sier Sverre Myrli (Ap), som er talsperson for Aps transportpolitikk.

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen (Frp) kalte inn Vegvesenet på teppet etter VGs avsløringer. Etter hastemøtet innrømmet veivesenet at de ikke har sjekkingen av brosikkerheten på stell – og sa at situasjonen var alvorlig.

– Alt må på bordet

De har startet et prosjekt for å få registreringene i orden, men Ap mener det må mer til.

– Det holder ikke, vi må få en full gjennomgang av situasjonen, sier Myrli.

– Samferdselsministeren er veldig opptatt av at dette er noe mange har ansvar for bakover i tid, og det kan godt være det, men det er han som har ansvar nå. Vi må få

alle fakta på bordet og finne ut hvordan det skal ordnes opp i dette, sier Ap-talsmannen.

Sp sier de støtter kravet.

– Her dreier det seg om såpass mange broer og så dårlig kontroll, at dette vil få konsekvenser for våre prioriteringer på vedlikehold eller nyinvesteringer. Vi må få en oppdatering av status på broene, for det er det tydelig at vi ikke har, sier Ivar Odnes, som er talsperson for Sps transportpolitikk.

Etter hastemøtet med Vegvesenet, sa Solvik-Olsen at de har fått mer klarhet i hva som må gjøres for å ordne opp.

– Viktig å løse

– Problemstillingene Vegtilsynet reiser i sitt arbeid er alvorlige og viktige å få løst.

Han har tidligere påpekt overfor VG at han ikke mener Ap og Sp bør gå så hardt ut i denne saken, da de satt i regjering i åtte år før han kom inn. Vegvesenet mener norske broer er trygge å kjøre på, men erkjenner at de kan ha feil som kan forverre en ulykke.

oda.leraan.skjetne@vg.no

33

I fjor presenterte Statens vegvesen en dybdeanalyse som konkluderer med at i 33 dødsulykker har feil eller mangler ved rekkverket ført til at ulykken fikk et dødelig utfall.

PSSST!
VG har avdekket at 924 broer har det Vegvesenet omtaler som store eller kritiske skader for trafiksikkerheten i deres eget registreringssystem Brutus. Skadene stått i årevis uten å ha blitt reparert.

DU FANT GULL!


VG

Dagens kode:

493
PREMIE HVER DAG!

Send SMS med kodeord GULL og dagens kode til 2424 (f.eks GULL123)

Tjenesten koster 1 kr

Vinn gullbarrer verdi opptil 10 000 kroner fra Mestergull og en Suzuki Ignis



Mestergull

SUZUKI

Ved å delta i konkurransen samtykker du til at vi kan kontakte deg på SMS med relevant informasjon om konkurransen «Finn Gull i VG», i tillegg til at vi kan sende deg relevante tilbud knyttet til VG. Du kan når som helst reservere deg mot denne type henvendelser ved å svare stopp gull på kvitterings-sms som du mottar ved deltagelse. Deltar du flere dager øker vinnerchansen din for ukes- og bilpremien. Første gullbil fra Suzuki trekkes påske 2018.

Les mer på gull.vg.no

DE FORSØMTE BROENE



FIKK SLAKT – FORTSATTE SOM FØR

Ville ikke føre «helsejournal» for broer

IKKE SJEKKET SOM DEN SKAL: Furubergfossen bro i Hordaland. På den 39 meter lange broen Furubergfossen i Hordaland var det ikke registrert noen enkeltinspeksjoner siden 1996. Vegvesenet er pålagt å gjøre dem hvert år. Foto: JØRGEN BRAASTAD, VG

Av ODA LERAAN SKJETNE, ØYVIND ENGAN, SONDRE NILSEN og JØRGEN BRAASTAD

Statens vegvesen i vest ville ikke rette seg etter Vegtilsynets slakt-rapport om sjekk av brosikkerheten. Så snudde de totalt.

VG har den siste måneden avslørt at de som skal ha oversikten over sikkerheten på norske broer, ikke har det. Broer blir stående med kritiske feil i årevis og Statens vegvesen bryter reglene på halvparten av norske broer.

Et av de første varslene kom gjennom en slakt-rapport fra Vegtilsynet om region vest i Vegvesenet.

Sikkerhetssjekk

Vegvesenet skal sjekke om norske broer har alvorlige skader eller akutt behov for vedlikehold – og føre det inn i et system som het Brutus. I Brutus har hver bro i Nor-

ge en egen «helsejournal».

Men Vegtilsynet avslørte at det ble syndet stort i region vest. De har i mange år latt være å føre inn informasjon om inspeksjonene.

Et eksempel er Nordhordlandsbrua, som med sine 1610 meter er en av Norges lengste broer. Den ble bygget i 1994, men da VG sjekket hadde ingen enkeltinspeksjoner noensinne blitt loggført.

Vegtilsynet krevde i sin slaktrapport at region vest ryddet opp – men svaret de fikk, overrasket. For i Hordaland ville region vest fortsette som før.

– Vi hadde aldri tillatt å lukke en sak på det svaret der. Der har de snudd helt og beklaget det svaret som ble gitt, sier direktør i Vegtilsynet Trude Tronerud Andersen til VG.

– De svarte at de ikke ville gjøre som de skulle gjøre i Brutus, men de må komme seg på rett kjøl igjen. De kan ikke lage seg noen sidesystem og andre ordninger med reg-

neark, påpeker direktøren i Vegtilsynet.

– Var ikke godt nok

Region Vest fikk Vegtilsynets rapport med slakt i april. I juni svarte de at de ville fortsette å føre på egne lister for stort sett hele Hordaland i 2017.

Vegtilsynet sendte dem et nytt brev og påpekte at det ikke går an.

Først i august ble det tatt grep.

– Vi ser at det første svaret vi ga Vegtilsynet, ikke var godt nok, sier sjef i region vest Helge Eidsnes til VG.

Eidsnes understreker at broene sjekkes, men at det ikke er blitt registrert i systemene.

– Hvordan kan det gå an at dere ville fortsette som før etter Vegtilsynets pålegg? Var det en manglende respekt for at Brutus må brukes?

– Vi har respekt for både Brutus

og Vegtilsynet. Jeg har ikke noe annet å si enn at det ikke ble gitt et godt nok svar den første gangen, og derfor lagde vi et nytt svar. Vi har grepet fatt i det og sagt at vi skal få dette på plass i 2017, svarer Eidsnes.

Han har nå fått ansvaret for prosjektet som skal rydde opp i hele Norge og gå gjennom hvordan Brutus brukes.

Beordret opprydning

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen sier det ikke er noen unnskyldninger for ikke å bruke systemene. Etter VGs avsløringer i november kalte han Statens vegvesen inn på teppet.

– Det er bare å føre det inn, sier han.

– Når Vegtilsynet påpeker noe, forventer jeg både at Vegdirektoratet og alle andre som er berørt av dette, tar det på alvor og retter de feil som er, sier Solvik-Olsen til VG.

oda.leraan.skjetne@vg.no

PSSST!

Vegvesenet er pålagt å gjøre inn enkeltinspeksjoner hvert år. På broen Furubergfossen var det ikke registrert noen siden 1996.

Test av Nissan Qashqai

● SIDE 22



BLE BEORDRET
TIL TØFF TEST:

**Måtte
bevise
Tour-
formen**

● SPORTEN



● SIDE 19-21

VG

NR. 349 ● TIRSDAG 19. DESEMBER 2017 ● UKE 51 ● KR. 25,00

DE FORSØMTE BROENE

Datteren

DØDE I BRO-ULYKKE

Moren

-VEIVESNET SVIKTER TRAFIKANTENE

● SIDE 12, 13, 14 og 15

Finn gull i VG – Vinn bil og 10 000 kr.

Foto: MORTEN EDVARDSEN



OMKOM I 2005: Siri Tobiassen (16) og Henning Vollan Liuhagen (18)

Foto: PRIVAT



7 052960 808472

DE FORSØMTE BROENE

GRANSKERE ANBEFALTE U ETTER AT SIRI (16) OG HEN ULYKKEN. 12 ÅR SENERE



TRAGEDIEN: Siri Tobiassen (16) og Henning Vollan Liuhagen (18) døde da bilen de satt i kolliderte ved jernbanebroen i Ask utenfor Hønefoss. Senere konkluderte veivesenets ulykkesfatal. Foto: MORTEN EDVARDSEN

UTBEDRING HENNING (18) DØDE I DENNE HAR DET IKKE SKJEDD.



MINNEFOND: Etter at Siri Tobiassen og Henning Vollan Liuhagen døde trafikulykken utenfor Hønefoss, opprettet foreldrene et eget minnefond.

Foto: PRIVAT



granskere med at feil ved brorekverket var medvirkende til at ulykken ble

Av MONA G. NORMAN, SONDRE NILSEN, ODA L. SKJETNE, ØYVIND ENGAN og BRIAN C. OLGUIN (foto)

VEME (VG) Etter dødsulykken i 2005 mente granskerne at rekkverk i hele Norge burde kartlegges og utbedres. – Hvilken verdi har det å skrive anbefalingen om ingenting skjer? spør moren til Siri Tobiassen (16).

Toril Engebretsen går inn i den tøfeste tiden. 19. november var det tolv år siden hun og ektemannen mistet sitt eneste barn. Siri ble bare 16 år gammel.

Adventstiden minner om alle timene rundt kjøkkenbordet med datteren, baking og gaver og glede. Og tredje juledag er bursdagen til Siri. Da skulle hun ha fylt 29 år.

– Siri er død. Henne får jeg aldri tilbake, men vi vil gjøre alt vi kan for at ingen andre skal trenge å få oppleve den ubeskrivelige smerten det er å miste barnet sitt, sier moren.

Høsten 2005 gikk Siri barne- og ungdomsarbeiderlinjen på Hønefoss videregående skole. Lørdag 19. november skulle hun på en fest ved Tyrifjorden, og Toril kjørte datteren og en venninne bort. Da jentene gikk ut av bilen, sa hun at de bare måtte ringe dersom de ville hentes.

Like før halv tolv samme kveld satt fire ungdommer i en BMW. Ved jernbanebroen i Ask gikk det galt. Nøyaktig hva som skjedde, vet ingen. Men bilen havnet oppå autovernet, og venstre side ble knust inn mot brokaret.

To tenåringer overlevde ulykken. Siri og sjåfør Henning Vollan Liuhagen (18) omkom.

Én av 33

Etter ulykken fikk familien lite informasjon om hvordan det kunne skje. De fikk vite at bilen hadde hatt høy fart, men fikk aldri høre at ulykkesgranskere fra Statens vegvesen i tillegg listet opp flere årsaker til at ulykken fikk så alvorlig utfall: En skarp sving som burde vært merket, slitte dekk, en fersk sjåfør – og et rekkverk som var for kort og feil nedført.

For å forhindre lignende ulykker anbefalte ulykkesgranskerne i 2005 at hele landets veinett burde gjennomgås med tanke på å utbedre og endre rekkverk.

Ulykken på Ask er én av 33 dødsulykker der granskere fra Statens vegvesen har slått fast at feil eller mangler på rekkverk på og ved bro, medvirket til det alvorlige skadeomfanget.

Dybdeanalysen av de 33 ulykkene ble første gang presentert for



ULYKKESSTEDET: Det var her sjåføren mistet kontroll over BMW-en, havnet oppå rekkverket og smalt inn i brokaret med dødelig utfall.

Trafikksikkerhetsutvalget i Nordisk Vegforum i januar 2016.

Først 19 måneder senere ble funnene presentert for offentligheten som en artikkel.

«Gikk i glemmeboka»

VG har det siste året jobbet med å kartlegge skader, vedlikehold og trafikksikkerhet på Norges 17 000 riks- og fylkesveibroer. I høst var VGs journalister i ferd med å innhente informasjon om inspeksjoner og vedlikehold.

27. september i år mottar Vegvesenets trafikksikkerhetsdirektør Guro Ranesh en e-post med emne «Bruer og TS». E-posten kommer fra kollega og pressesjef i Statens vegvesen, Kjell Bjørn Vinje. Han opplyser at VG jobber med et større prosjekt knyttet til broer og stiller to konkrete spørsmål:

● «Har dårlig sikring av broer hatt store utslag for trafikksikkerheten?»
● «Har vi hatt dødsfall i trafikken som følge av dårlig vedlikeholdte broer?»

Ranesh svarer og viser til analysen av rekkverksulykker som ennå ikke er offentliggjort:

● «Takk for info. Og da minnet du meg også på en veldig dårlig samvittighet, nemlig artikkelen om brorekverk som Region sør har skrevet med utgangspunkt i UAG-rapporter. Vi hadde planer om å ta ut artikkelen i fjor sommer/høst, men det kokte bort i kålen og gikk deretter fullstendig i glemmeboka. Burde vi ta opp igjen dette nå?»

En uke senere opplyser Kjell Bjørn Vinje om dybdeanalysen i en e-post til de fem veiregionene. Etter først å redegjort for hva VG har fått innsyn i, skriver han at Vegdirektoratet ønsker «proaktivt medieinnslag» av artikkelen om broer, rekkverk og dødsulykker.

● «Trolig NRK Morgennytt 11. uken. Kjøres uavhengig av VG-opplegget.»

Nettsaken «Dårlige rekkverk bidro til dødsulykker» er oppslag på NRK 13. oktober i år.

I en e-post til VG skriver Vinje at Statens vegvesen publiserte dybdeanalysen helt uavhengig av VGs broprosjekt, og at «Vegvesenet bruker ikke proaktive medieinnslag i forkant av negative mediasaker. Det er ingen praksis hos oss, heller ikke i denne saken»

Upublisert i 19 md.

VG spurte i forrige uke trafikksikkerhetsdirektør Guro Ranesh hvorfor det tok såpass lang tid å offentliggjøre artikkelen med dybdeanalysen:

– Den presentasjonen du viser til er en lysarkserie som ble presentert på et nordisk forum for trafikksikkerhet, sier Ranesh og legger til at de ønsket å presentere resultatene i en form som kunne deles med flere.

– Vi valgte en artikkelform – og det er en form vi ikke er veldig vant med – for å presentere resultater. Det har tatt ganske mange runder og adskillig lengre tid



DE FORSØMTE BROENE

«Jeg kjenner jeg både bl

Toril mistet datteren Siri i ulykken

← enn vi hadde sett for oss å komme gjennom det faglige. Det handler også om formatet, det er krevende å skulle skrive kort og presist, rett og slett.

VG har tatt ny kontakt med Guro Raner etter å ha lest e-post-dialogen der det står at artikkelen gikk i glemmeboka:

– Grunnen til at det tok såpass lang tid var vel todelt. Dels at artikkelformen var ny for oss og det derfor var flere fagmiljø tyngre inne i arbeidet enn vanlig. Både medarbeidere fra kommunikasjon, UAG og bro var inne i flere omganger. På veien mistet vi dessverre tråden og publikasjonsarbeidet stanset opp, skriver Raner.

– Dette var selvfølgelig uheldig, men da vi oppdaget at temaartikkelen ikke var blitt publisert tok vi opp igjen tråden og gjorde den raskt ferdig.

Dybdeanalysen konkluderer med at det er behov for en nasjonal kartlegging av hvor mange broer som har slike problem.

– Sviktet trafikantene

Moren til Siri, Toril Engebretsen, sier det er opprørende å høre at artikkelen ble glemt bort.

– Jeg kjenner jeg både blir forbanna og lei meg. Dette er alt for viktig til å bli liggende i en skuff i så lang tid, sier hun.

Engbretsen har nå lest artikkelen der datterens ulykke er omtalt. Totalt har 37 mennesker mistet livet i de 33 dødsulykkene som er analysert.

– Det er ikke til å tro. Når de selv skriver at det har kostet 37 mennesker livet. Tretti-syv! Tenk hvor mange tusen mennesker som er påvirket av disse ulykkene. Jeg opplever at Vegvesenet har sviktet trafikantene, sier Toril.

– Etter ulykken konkluderer de med at hele veinettet burde gjennomgå og utbedres for slike rekkverk. Men hvilken verdi har det å skrive anbefalingen om ingenting skjer!

– Det er kanskje mulig å forstå at ikke alle rekkverk er utbedret helt ennå?

– Nei, det er egentlig ikke det. Dersom de kan spare ett liv, så må det gjøres umiddelbart. Vegvesenet må skaffe seg oversikt og sørge for at politikerne forstår at dette må prioriteres, sier Toril Engebretsen.

Skader og sårbarhet

VG har kartlagt hvor mange bro-rekkverk som har feil eller mangler som kan påvirke trafikksikkerheten. Vegvesenets broregister Brutus viser at 711 broer har alvorlige skader på rekkverk. 1085 broer har en sårbarhet knyttet til rekkverket, vanligvis at det ikke oppfyller dagens sikkerhetskrav. Totalt dreier dette seg om 1745 enkeltbroer.

Disse tallene er trolig ikke kom-

plette. Veidirektør Terje Moe Gustavsen har selv omtalt manglene i Brutus som alvorlige.

I november avslørte VG omfattende regelbrudd for registrering og inspeksjoner av Norges 17 000 riks- og fylkesveibroer, og flere veiavdelinger innrømmet at de i for liten grad har brukt registreringssystemet Brutus.

Avsløringene førte til at samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen kalte veidirektøren inn på teppet. Etter møtet sa Gustavsen at han hadde formidlet «at vi ikke har registreringen på stell». Veidirektøren har lovet en opprydding i Brutus, og at komplette tall for 2017 skal være på plass til 1. februar neste år.

– God oversikt

Til tross for manglene som er avdekket i Brutus, er det dette systemet trafikksikkerhetsdirektør Guro Raner peker på når VG spør om Vegvesenet nå har en fullstendig oversikt over hvor mange broer som har feil eller mangler på rekkverk.

En slik kartlegging har vært etterlyst gjennom rapporter og analyser i mer enn ti år.

– Vi har hatt en prat og en gjennomgang med broseksjonen hos Statens vegvesen. Vår vurdering er at den registreringen av rekkverk og sårbarhet som ligger i Brutus gir en god oversikt over problemet og omfanget, sa Raner i forrige uke.

Direktøren legger til at hun har tillit til at de som forvalter veinettet har god oversikt.

«Meget urovekkende»

En intern e-post VG har fått innsyn i, avdekker at brodirektør Børre Stensvold ikke har samme tillit til at registreringen i Brutus er fullstendig.

I e-posten fra 21. september i år skriver Stensvold at avvikene Vegtilsynet har avdekket i Brutus er «meget urovekkende», og i seg selv «et godt nok grunnlag for et tabloid oppslag med knallhard kritikk av våre rutiner og oppfølgingssystemer».

VG tar ny kontakt med trafikksikkerhetsdirektør Guro Raner etter å ha oppsummert kritikken mot manglende registrering i Brutus.

– Jeg mente ikke å kommentere feil og mangler i Brutus som sådan. Statens vegvesen har flinke fagfolk ute i regionene, og jeg er trygg på at de har god oversikt over situasjonen selv om VG har avdekket manglende registrering av inspeksjoner i Brutus, sier Raner og viser til planene om en helhetlig gjennomgang av riksvei-rekkverk som er vedtatt i Nasjonal transportplan.

Trafikksikkerhet

På graven til Siri Tobiassen (16) brenner det alltid et lys. Sommer som vinter er foreldrene innom



MINNES: Bildet av Siri Tobiassen henger godt synlig i hjemmet på Veme på Ringerike. I romjulen hadde hun blitt 29 år.

hver tredje dag og skifter ut gravlyset. Toril rister på hodet, og sier at hun vet at det egentlig ikke er nødvendig – der Siri er nå, er det uansett lys. Det var alltid glede og lys rundt datteren.

– Dersom vi kan bidra til at én eneste familie slipper den samme sorgen, så er det verdt å jobbe for resten av livet, sier Toril.

Trafikksikkerhetsdirektør Guro Raner sier at hun har stor respekt og forståelse for det familien til Siri har opplevd og den sorgen det medfører.

– Alle disse dødsulykkene som skjer er noe langt mer enn tall for oss og det er det viktig for meg å få sagt. Hver eneste ulykke er en vi ønsker å unngå.

– I ulykkesrapporten konkluderes det med at hele veinettet bør gjennomgå og rekkverk utbedres. Moren spør hvilken verdi den anbefalingen har dersom det ikke skjer noe?

– Det kan kanskje være vanskelig for familien eller pårørende til én enkelt ulykke å se hvordan det som har vært analysert gjennom den ene ulykken har bidratt til å bedre trafikksikkerheten, og det kan jeg godt skjønne. Men vi som jobber med trafikksikkerhet vet at det som har kommet ut av hver enkelt analyse og ikke minst summen av det, gjør at vi i dag er langt bedre rustet til å foreslå gode tiltak og peke på hvor vi fortsatt har utfordringer, sier Raner.

– Jeg skjønner godt at det ikke er noe trøst for denne familien, men antall drepte er halvert siden 2005 og det har ikke kommet av seg selv.

– Moren sier det er vanskelig å forstå at dette ikke er utbedret ennå, og at Vegvesenet må skaffe seg oversikt og sørge for at politikerne forstår

at dette må prioriteres. Har dere denne oversikten og har dere vært flinke nok til å sørge for at dette prioriteres?

– Jeg tror vi har rimelig god oversikt over dette og mange andre utfordringer innen trafikksikkerhetsområdet. Men det er alltid krevende å forklare hvor stor utfordringen er eller hvor viktig dette er. Det er mange utfordringer på veinettet og mange til dels konkurrerende mål, sier Raner.

Hun understreker at det å gjøre en bro eller et rekkverk mer trafikksikkerhet kommer i mange prisklasser:

– Det er veldig store variasjoner fra relativt enkle reparasjoner eller bytte av rekkverksender, til å bygge ny bro eller ny vei. Den kartleggingen som startet tidlig på 2000-tallet, hvor de begynte å melde avvik fra dagens normalkrav, har gjort at man over tid har fått byttet ut og utbedret relativt mye rekkverk på og ved bro.



INN PÅ TEPPET: Her er direktør i veiavdelingen, Jane Bordal, veidirektør Terje Moe Gustavsen og seksjonssjef for broforvaltning og beredskap, Morten Wright Hansen på vei til samferdselsministeren. Foto: FRODE HANSEN

«Lir forbanna og lei meg»



TUNG ADVENTSTID: Toril Engebretsen kjenner ekstra på savnet av datteren i førjulstiden.



MG DIAMONDS

diamantenes verden

i vårt sortiment finner du diamantsmykker i alle stilarter og ønsket uttrykk



Mestergull

FAGLIGHET OG KVALITET TIL RIKTIG PRIS

DE FORSØMTE BROENE



DÅRLIG REKKVERK: Stavå bro i Telemark. Rekkverket er 30 cm høyt, broen er 6 meter høy. Rekkverket er ikke registrert som problematisk i databasen Brutus. – Da broen ble bygget i 1956, var dette en akseptabel rekkverksstandard på broen, sier Knut Asbjørn Koland, seksjonssjef for brovedlikehold i Statens vegvesen region sør. Foto: ØYVIND ENGAN

SP om utbedring av broer med farlige rekkverk:

– KAN IKKE UTSETTES!

Dette er saken



● VG har i en artikkelserie avslørt manglende sikkerhetssjekk og vedlikehold av broer i Norge. Dette er blant funnene:

● Statens vegvesen bryter reglene for sikkerhetssjekker på halvparten av broene i Norge

● Når Vegvesenet oppdager kritiske skader på en bro, skal de ta grep i løpet av seks måneder. VG kan nå avsløre at broer over hele landet blir stående med slike skader i flere år.

● Da VG fikk innsyn i Vegvesenets database Brutus, viste den at 49 broer på minst fem meter sto med denne skadegraden. Mange hadde stått slik i flere år.

● Statens vegvesen ble i midten av november kalt inn på teppet hos samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen (Frp), og Ap har krevd en full gjennomgang av tilstanden på alle norske veibroer.

● I går skrev VG om at granskere etter en dødsulykke i 2005 mente at rekkverk i hele Norge burde kartlegges og utbedres. Fortsatt har ingenting skjedd.

Av ODA LERAAN SKJETNE og ØYVIND ENGAN

Sp sier det må gjøres akutte tiltak for å utbedre farlige rekkverk på broer i Norge. Venstre mener det er overraskende at håndteringen har vært så dårlig.

– Vi kan ikke risikere trafikantens liv og helse fordi vi har manglende vedlikehold av brokonstruksjonene våre, sier Ivar Odnes, talsperson for Sps transportpolitikk.

VG skrev i går om Siri (16) og Henning (18) som døde i en bilulykke i 2005. Allerede da fastslo granskerne at rekkverket bidro til dødsulykken, og at alle lignende rekkverk burde fikses.

Det har ikke skjedd.

Rundt om i Norge står det faktisk, ifølge VGs kartlegging av bro-

databasen Brutus, minst 1745 broer med rekkverk med sårbarheter, feil og mangler som kan påvirke trafikksikkerheten.

«Det er tydelig at det må gjøres akutte tiltak på flere broer, som altså ikke kan utsettes!», er beskjeden fra Sps transportpolitiske talsperson.

– Overraskende

– Det er overraskende for meg at broene og håndteringen av dem har vært så dårlig. Vi har bedt statsråden komme tilbake til Stortinget med en oppfølging om dette. Det forventer vi at han gjør ganske fort, sier Jon Gunnes, talsperson for Venstres transportpolitikk.

VG har i høst avslørt vidtrekkende mangler på kontroller og sikkerhet på broer rundt om i hele Norge. Det siste leddet i avsløringene handler om de farlige rekkverkene som Norge har hundrevis av. Interne e-poster avdekker at rapporten om dødsulykker der rekkverk bidro til at ulykken ble



Iva Odnes(Sp)

fatal, «gikk i glemmeboken» og «kokte bort i kålen».

Sp er klar på at de forventer at Solvik-Olsen snarest skal kunne informere Stortinget om hvor stort dette problemet er. Ap har tidligere varslet at de vil kreve en full sikkerhetsgjennomgang av norske broer.

– Vi må sørge for at vi ikke skal ha broer som er med på å skape lignende situasjoner og forsterker ulykker. Og da har statsråden og Statens vegvesen et ansvar for å sørge for at de manglene vi har,

tas og rettes opp, sier Odnes (Sp) til VG.

En fullstendig utbedring av rekkverk og sideterreng – også på bro – er vedtatt for riksveinettet i Nasjonal transportplan. Men målet er at det skal være klart først i 2024.

Sp-talsmannen mener Stortinget må vurdere ekstrabevilgninger allerede til våren, dersom problemene viser seg å være mer omfattende enn det budsjettet til Statens vegvesen kan håndtere.

– Få oversikt

– Det viktigste er å få en oversikt over det mest akutte og hva det vil koste, sier Odnes

Statens vegvesen har startet et prosjekt for å få deler av registreringene om brosikkerheten i orden innen 1. februar 2018 – og Solvik-Olsen har understreket at han skal følge opp.

oda.leraan.skjetne@vg.no
oivind.engan@vg.no

Handle inn de siste julegavene!



AEG POWERTOOLS

Borskrutrekker

18 V • Li-Ion 1,5 Ah • 50 Nm

Testvinnende borskrutrekker med to gir, utrolig sterk motor og hurtigchuck. I tillegg til en helt fantastisk borskrutrekker får du også to batterier, lader, oppbevaringskoffert og hele 40 stk. bor og bits. Dreiemoment: 50 Nm. Turtall: 0-400/0-1500/min. Materialkapasitet: stål 13, tre 34 mm. Antall momenter: 23+ borestillinger. Chuckstørrelse: 13 mm. Batteriteknologi: Li-Ion. Batterikapasitet: 1,5 Ah. Ladetid: 45 min. 18 V. Vekt: 1,7 kg. **000-899**



MARQUANT

Actionkamera

Prisgunstig HD-videokamera som dokumenterer eventyret som film (720p/30 fps) eller bilder (3 MP). Utstyrt med 2" LCD-skjerm, 120° vidvinkelobjektiv, 1,3 MP CMOS-sensor, mikrofon, micro SD-kortspor og USB 2.0-tilkobling. Kameraet har også en bilmodus som filmer automatisk i treminuttersintervaller. L58x21x40 mm. Vekt: 54 g. **920-536** Svart. **920-537** Hvit. **002-427** Gul.



coolerstuff

Bilbane 127 deler

Bygg din egen bilbane av veier, trær, trafikklus, skilte og en stor bro med stilige lys og høyttalere. Etter det er det bare å kjøre for fullt med de tolv inkluderte kjøretøyene, hvor fire av de er batteridrevne (drives av hvert sitt AA-batteri, selges separat). **002-637**

50%

på hele julesortimentet

Gjelder kun på ordinære priser.



Julas gavekort – den perfekte julegaven!
– Kjøp i varehuset eller på www.jula.no

Velkommen til Jula!

Besøk våre varehus eller vår netthandel på www.jula.no

Gjelder t.o.m. 03.01.2018. Priser inkl. mva. Med forbehold om utsolgte varer og eventuelle trykkfeil.



INNKALT: Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen etter at han måtte svare for VGs broavsløringer i Stortingets spørretime i november. Innfelt tirsdagens VG. Foto: FRODE HANSEN

Solvik-Olsens krav til Veivesenet

FULL OVERSIKT

FØR FEBRUAR

Av MONA GRIVI NORMAN og ØYVIND ENGAN

Samferdselsministeren sier han forventer at en oversikt over trafikkfarlige rekkverk og broer er på plass i februar neste år.

– Jeg forventer at Veivesenet kan peke på at alle de registreringene som skal ligge i Brutus, faktisk er lagt inn. At systemet er oppdatert, sier Ketil Solvik-Olsen (Frp).

VG har avslørt omfattende mangler i Veivesenets broregister Brutus – og at det gjennom minst 12 år er pekt på manglende kartlegging av broer med trafikkfarlige rekkverk. Nå sier samferdselsministeren at han skal ha oversikten på bordet innen 1. februar 2018.

– Fullstendig oppdatert?

– Fullstendig oppdatert. Det betyr ikke nødvendigvis at alle inspeksjoner er gjort, men da vil vi i så fall få avdekket det. Da kan vi svare på hvilke endringer Veivesenet må gjøre – og hvor du eventuelt har en situasjon som er verre enn vi har trodd og der det er behov for ressurser, sier Solvik-Olsen.

Denne uken fortalte VG historien om Siri Tobiassen (16) og Henning Vollan Liuhagen (18) som omkom i en bilulykke på Ask i Buskerud i 2005.

En medvirkende årsak til dødsulykken var feil på rekkverket som ledet inn mot broen der ulykken skjedde. I etterkant anbefalte ulykkesgranskere fra Statens vegvesen at hele veinettet burde kartlegges og utbedres for lignende rekkverk.

– Den fullstendige oversikten som er etterspurt gjennom tolv år skal være på plass i februar?

– Ja, i utgangspunktet regner jeg med det. Så kan det være detaljer som gjør at det må nyanseeres, men utgangspunktet mitt er at det skjer, sier Solvik-Olsen.

– Vi har snakket med familier som har mistet sine tenåringsbarn. De har ventet i mange år på at man skal få oversikten – og at det følges opp med midler. Kan de føle seg trygge på at det blir bedre nå?

– Gradvis bedre

– Ja, det mener jeg de kan. Vi har løftet vedlikehold betydelig, og forfallet går ned for fjerde år på rad. Ting blir gradvis bedre, og det arbeidet skal vi fortsette med.

Samferdselsministeren viser til Vegtilsynets knusende tilsynsrapporter og VGs avsløringer av man-

glende registrering og inspeksjoner på Norges 17.000 riks- og fylkesveibroer.

– Når vi har blitt bevisste på situasjonen griper vi fatt i det og sørger for at verktøyene blir brukt. De økonomiske midlene er i større grad til stede, men du klarer ikke trylle bort alle problemer over natten, sier Solvik-Olsen.

Analyse ble liggende

VG avslørte mandag at dybdeanalysen som avdekket at 33 dødsulykker som skyldtes feil og mangler på rekkverk ble liggende i 19 måneder fra den ble skrevet til den ble publisert.

Interne eposter avdekket at ulykkesrapporten hadde «køkt bort i kål» og «gikk i glemmeboken» hos Statens vegvesen.

– Det er jo ikke godt nok. I en menneskelig verden så er det sann at du ikke klarer å fikse alt samme dagen som du blir klar over det, men ikke å ha et system for å følge opp sanne ting, det er ikke godt nok. Det vet jeg også at Vegvesenet ikke synes er godt nok, sier samferdselsministeren.

Veidirektor Terje Moe Gustavsen omtaler situasjonen som alvorlig, og har lovet at Statens vegvesen nå skal rydde opp.

DE FORSØMTE BROENE



FØR: Synlig glippe mellom søyle og bærebjelke. Foto: HALLGEIR VÅGENES



FØR: Melland bro da VG besøkte den i september. Foto: ØYVIND ENGAN



FØR: VG stakk Aksland i



ETTER: Bærebjelken er midlertidig støttet opp. Foto: ARNOLD MATRE



ETTER: Melland bro etter at VG gjorde oppmerksom på at det manglet innsnevring. Foto: STATENS VEGVESEN



ETTER: Nå er HJELMERVIK

MASSIV OPP

Sterke reaksjoner etter VGs bro

Av ØYVIND ENGAN,
MONA GRIVI NORMAN og
SONDRE NILSEN

Reparasjoner, hastespeksjoner og oppvaskmøter med samferdselsministeren. VGs avsløringer om tilstanden i bro-Norge har ført til en storstilt opprydning.

I november avslørte VG at norske

broer ikke inspiseres som de skal, at broer blir stående med kritiske skader i årevis og at skader og mangler på en bro kan være livsfarlige selv om broen ikke faller ned.

Avsløringene førte til sterke reaksjoner fra ansvarlig statsråd og samferdselspolitikere, som betegnet VGs funn som svært alvorlige.

Må rydde opp

Etter at Statens vegvesen fikk flere kritiske tilsynsrapporter fra Vegtilsynet, ble det i høst satt i gang et nasjonalt forbedringsprosjekt

for å gjennomgå hvordan regionene bruker brodatabasen Brutus.

Flere regioner forteller at de har gjort omfattende oppryddingsarbeid og utført flere hastespeksjoner etter VGs saker.

En slik hastespeksjon var på Fuglestad bro i Nordland. Her oppdaget en broinspektør en kritisk skade i 2013, men skaden ble ikke ført riktig i Brutus, og heller ikke fulgt opp i tiden etterpå. Derfor var det først da VG oppdaget den samme skaden i september i år, at Vegvesenet slo alarm og satte i gang en hastespeksjon. Kon-

klusjonen ble at broen tåler trafikken, tross skaden. Hastereparasjon på Matredalen bro i Masfjorden hadde bropilaren sunket ned i elvebunnen så broens bærebjelke ikke lenger hvilte på pilaren. Bærebjelkene er også temmelig rustne.

– Etter at VG har satt søkelys på saken, vil det bli installert shims som gjør at bjelke og søyle har anhold, svarte avdelingsdirektør Grethe Vikane i Statens vegvesen i Hordaland i oktober.

Det er nå gjort.

Vegvesenet har også kontroll-

målt bæreevnen på det som er igjen av metall i de rustne bærebjelkene, og konkludert med at de fremdeles er i stand til å bære trafikken.

Forsinket innsnevring

Det er planlagt ny bro på stedet i 2018.

Melland bro i Sør-Odal har også hatt rustne bærebjelker i årevis. Her har kjørebanelen nå blitt innsnevret.

Vegvesenet trodde det skjedde for fem år siden.

– Når det gjelder innsnevring har det blitt en feilregistrering i



meterstokken 75 centimeter inn under landkaret da vi besøkte september. Foto: SONDRILSEN



det støpt en kraftig betongkant nederst på landkaret. Foto: ASE



BRUDD: En metallbjelke på Fuglestad bro hadde røket tvers over. Foto: STATENS VEGVESEN



TILTAK: En midlertidig bro avlaster nå gamle Strauman 3. Foto: LEIF GODVIK

PRYDNING

o-avsløringer

Brutus. Det har medført at vi har gitt VG feil opplysninger, sier Jon Prestegarden, seksjonssjef bro i Statens vegvesen region øst.

På Aksland bro i Etne hadde elven gravd seg faretruende inn under det ene landkaret.

Denne skaden er nå fikset.

Forholdet er utbedret etter at VG satte søkelys på problemet, sier avdelingsdirektør Grethe Vikane i Statens vegvesen i Hordaland.

Fjernet asfalt

Asfalt er tungt, og for mye asfalt kan gå ut over bæreevnen til en

bro. Kviteberg bro – også i Etne – hadde så mye asfalt at det utgjorde en kritisk skade for bæreevnen. Nå er skaden utbedret.

Tiltaket som er utført er fjerning av asfalt etter at VG satte søkelys på problemet, sier Grethe Vikane.

Høsten 2015 ble det notert at Skrome bro på gamle E16 i Voss skulle hatt et skilt som angir vektbegrensning. Nå er skiltet satt opp. Det ble gjort etter at VG satte søkelys på problemet, sier Grethe Vikane.

Broen Strauman 3 i Øksnes har stått med en kritisk bæreevne-ska-

de i 20 år – tilsynelatende uten at noen ting skjedde.

Midlertidig bro

Men etter at VG besøkte broen i sommer, ble det tatt grep. Først ble kjørebanelen innsnevret – og nå har det nylig kommet på plass en midlertidig bro. Men det er ikke på grunn av VG, ifølge avdelingsdirektør Marianne Eilertsen i Statens vegvesen region nord.

Interimsbro var planlagt lenge før VGs reportasje, sier Eilertsen.

Dette er saken

● VG har fått innsyn i Vegvesenets brodatabase Brutus, med opplysninger om 16 971 broer på riks- og fylkesvei.

● Vi har avdekket at 55 prosent av broene ikke var inspisert slik regelverket krever.

● Flere skader som er loggført som kritiske for broens bæreevne, har blitt stående i årevis.

● Vegvesenets ulykkesgranskere har etterlyst bedre oversikt over trafikkfarlige rekkverk.

DU FANT GULL!



VG
Dagens kode:

454

PREMIE HVER DAG!

Send SMS med kodeord GULL og dagens kode til 2424 (f.eks GULL123)

Tjenesten koster 1 kr

Vinn gullbarrer verdi opptil 10 000 kroner fra Mestergull og en Suzuki Ignis



Mestergull

SUZUKI

Ved å delta i konkurransen samtykker du til at vi kan kontakte deg på SMS med relevant informasjon om konkurransen «Finn Gull i VG», i tillegg til at vi kan sende deg relevante tilbud knyttet til VG. Du kan når som helst reservere deg mot denne type henvendelser ved å svare stopp gull på kvitterings-sms som du mottar ved deltagelse. Deltar du flere dager øker vinnerchansen din for ukes- og bilpremien. Første gullbil fra Suzuki trekkes påske 2018.

Les mer på gull.vg.no