

POLITIKERNES BOMTUR

- pengebruk, dobbeltmoral, hemmelighet og offentlighet i politikerstyrt foretak

Metoderapport
SKUP-prisen 1999

1. Journalist: Grunde Fredriksen, Drammens Tidende

2. Tittel: Politikernes bomtur

3. Publisering: Drammens Tidende – Buskeruds Blad fra 18. september – 20. november
(saken er ennå ikke avsluttet).

4. Redaksjon(sadresse): Drammens Tidende
Buskerudvn. 219
3007 Drammen

5. Journalistens adresse og telefonnummer:

Grunde Fredriksen

Hagevn. 2

3400 Lier

Tlf: 32 20 42 08 (a)/ 32 84 92 00 (p)/ 90 92 69 42

E-post: grunde.fredriksen@dtbb.no (a)/ grunde.fredriksen@bu.telia.no (p)

SLIK KOM ARBEIDET I GANG

a) Tips i september om at daværende fylkesordfører Per Ulriksen (Ap) skal på tur til Halifax, Canada. Sjekker rutinemessig hva hans ærend er. Får imidlertid et uventet svar:

- Hvordan f... vet du det, da?

Ulriksen forteller at han skal reise på kongress som styremedlem for bompengeselskapet AS Oslofjordtunnelen, men den umiddelbare reaksjonen hans har tent en journalistisk nysgjerrighet.

Undersøkelser viser at en rekke styremedlemmer i to lokale bompengeselskaper, AS Oslofjordtunnelen og AL Motorvegfinans (Kjellstadbommen i Lier), skal på internasjonal bomkongress for n`te gang. Styremedlemmene har følgende til felles:

- a) De er alle rutinerte og fremtredende politikere i sine miljøer.
- b) De omgås samme politiske miljøer.
- c) De er oppnevnt av sine respektive organer i kommunene (kommunestyre, bystyre og fylkesting) som styrerepresentanter for de interkommunale selskapene.

Vi vurderer saken ekstra interessant, fordi AL Motorvegfinans skal nedlegges i 2001.

a) SENTRALE PROBLEMSTILLINGER

Det naturlige spørsmål var:

Kunne en utstrakt reisevirksomhet på bomkongresser forsvares faglig, eller var det ren sløsing med bompengebetalerne penger?

I tillegg var det en del selvfølgelige oppfølgingsspørsmål:

*Hva slags reisepolitikk hadde selskapene?

*Hvor mye penger hadde styremedlemmene i bompengeselskapene reist bort gjennom årenes løp?

*Hvor hadde de reist – og hvor ofte?

*Hvilket utbytte hadde de av reisingen?

*På hvilken måte hadde turene vært til gunst for bomstasjonene og bilistene?

*Var det ikke påfallende at alle disse politikerne – som også sto hverandre nær i det daglige politiske arbeid – hadde det samme glødende engasjement og reiseiver for internasjonale spørsmål om bomstasjoner?

b) ENDRING AV PROBLEMSTILLINGENE

Underveis hadde jeg ved to - tre anledninger fastslått i redaksjonen at brønnen var tom – at vi ikke hadde mer stoff å hente. Så feil kunne jeg heldigvis ta.

Med ingredienser som politikere (maktpersoner og lokalkjendiser), skjulte nettverk, sløsing, hemmelighold, erindringssvikt m.m., utviklet saken en egen dynamikk. Den skapte debatt og engasjement – følgelig også press på aktørene.

Etter først å ha presentert nyheten om bredden i politikernes reiseiver, falt det naturlig å konsentrere oppfølgingen om styremedlemmene i AL Motorvegfinans, hvis hovedmandat var å avvikle selskapet i 2001.

Etter første oppslag, utviklet de mest sentrale problemstillingene seg i følgende retning:

1. **HEMMELIGHOLD:** Selskapet nektet innsyn i tidligere reiseregninger (og regnskaper). DT-BB klaget til fylkesmannen og argumenterte særlig med at selskapenes monopolsituasjon, tilsa at de måtte være underlagt offentlighetslovens bestemmelser.

2. DOBBELTMORAL: DT-BB avslørte at styreleder Riwen (Høyres gruppeleder i fylkestinget) i AL Motorvegfinans, bare en måned før hans egen reise til Canada (august), kritiserte et fylkespolitisk utvalg offentlig for å reise til Buskeruds vennskapskommune i Estland. Riwens kritikk ble begrunnet med at utvalget bare hadde kort tid igjen, på grunn av høstens nyvalg til fylkestinget.
3. DOLKET: Høyre-representant i fylkestinget krevde styreleder Riwen – hans egen gruppeleder – fjernet fra vervet i AL Motorvegfinans, på grunn av hans forhold til reising for avgiftsbetalernes regning.
4. FIRET: Styreleder Riwen i AL Motorvegfinans plutselig positiv til å trappe ned reisevirksomheten.
5. LUKKET: AL Motorvegfinans engasjerte advokat for å hindre innsyn i reiseregningene.
6. INNSYN: DT-BB kunne åpne regnskapene etter medhold i klagesak hos fylkesmannen. Styreleder Riwen ville ikke umiddelbart rette seg etter fylkesmannens pålegg.
7. HELOMVENDING: Styrelederen kunne ”røpe” at han hadde visjoner for hvordan AL Motorvegfinans kunne eksistere også etter 2001 – og at dette var årsaken til all reisingen. Han hadde imidlertid ikke rukket å drøfte planene med de andre styremedlemmene.
8. GRATIS: Styremedlemmene kjørte gratis gjennom Kjellstadbommen. Alle, bortsett fra Søren Falch Zapffe, hadde gladelig benyttet seg av tilbudet.
9. SKATTERABATT: Selskapet som er til for å kreve folk for avgifter, hadde selv ikke innberettet styremedlemmenes gratiskjøring i bommen til skattemyndighetene. Styremedlemmene hadde heller ikke oppgitt fordelene til beskatning selv. Ligningssjefen tok affære.
10. KLAGE: DT-BB klaget til fylkesmannen over at AL Motorvegfinans ikke førte postjournaler. Fikk først avslag, men ba senere fylkesmannen vurdere kravet opp mot ”Forskrift om offentlige arkiv”. Klagen ligger p.t. til prinsipiell uttalelse fra Kulturdepartementet.

c) ORGANISERINGEN AV ARBEIDET

På grunn av en tross alt begrenset ressursituasjon, var jeg stort sett avhengig av å drive frem sakene alene. Underveis sørget jeg imidlertid for å alliere meg både internt og eksternt med folk som enten hadde spisskompetanse eller bred erfaring. Fire personer spilte viktige roller under utviklingen av sakene: Min nærmeste overordnede, politisk leder Odd Myklebust (samtale/coaching), nyhetsredaktør Bjarne Dramdal Erichsen (coaching/idéutvikling), fagmedarbeider IJ, Leif Andersen (offentlighetsloven/forvaltningsloven) og frilanser/siviløkonom Anita Myklemyr (økonomi/regnskap). I tillegg spilte jeg ball med en anonym kilde i fylkesadministrasjonen og tenkte høyt med flere kolleger.

Etter den første nyheten, delte det videre arbeidet seg i to faser. Den ene fasen dreide seg om en ordinær nyhetsmessig oppfølging. Den andre fasen dreide seg om innsyn og offentlighet i kommunalt eide selskaper. Anonyme kilder ga oss grunn til å tro at det i regnskapene fantes dokumentasjon på pengebruk verd spalteplass. Selv om bompengeselskapene er selvstendige rettssubjekter og sorterer under aksjeloven, er de i en særstilling fordi de ikke er i konkurransesituasjon og også driver hva vi oppfatter som forvaltningsmessige oppgaver. Vi mente derfor å ha krav på innsyn, noe vi etter hvert fikk.

METODEBRUK

I kortform brukte jeg følgende virkemidler for å få ut stoffet:

- *Internett (informasjon om bomkongressene)
- *Arkivsøk (det vi hadde skrevet om selskapene før)
- *Offentlighetsloven (krav om innsyn)
- *Forskrift om offentlege arkiv (krav om postjournalføring)
- *Regnskap i selskapene
- *Intervjuer
- *Fortrolige samtaler
- *Intern idéutvikling
- *Bløff

Intuitivt hadde jeg bevisst ikke stilt kontrollspørsmål til fylkesordføreren, da jeg skulle sjekke hva han hadde å gjøre på tur til Canada. Erfaringsmessig ville dette gjort ham mistenksom, og følgelig i stand til først å prate saken ut i tåken, for deretter å mobilisere et forsvar i tilfelle mer pågående spørsmål til ham eller andre berørte ved senere anledninger. Jeg lot ham prate seg ferdig, det gjorde han kort, og konsentrerte den videre innsatsen om å samle inn fakta og dokumentasjon fra mer nøytrale kilder.

Direktøren for AL Motorvegfinans – som også administrerer AS Oslofjordtunnelen – utpekte seg som den beste kilden i første omgang. Han svarte villig på alle spørsmål, inntil tema ble hvor, når og hvor ofte styremedlemmene hadde reist tidligere. Det hevdet han verken å kunne huske eller finne ut av, fordi reisevirksomheten hadde pågått i ”alle år”. Men han husket at styret bare måneder i forveien hadde vært på kongress i Hellas.

På dette tidspunkt hadde vi nok stoff til den første nyhetssaken: Hvem som reiste, hvem som ikke reiste, hva det kostet, hvem som betalte og hensikten med reisingen. Jeg hadde fått oppgitt at ett styremedlem verken var i Hellas, eller skulle reise til Canada: Søren Falch Zapffe. Det var naturlig å spørre ham hvordan han kunne klare seg uten den faglige oppdateringen på de internasjonale bomkongressene, så lenge styrekollegene tydeligvis følte at de ikke kunne få vite nok om bomstasjoner. Med Falch Zapffe ble saken åpnet en gang for alle.

Han nølte ikke med å si at reisingen var det glade vanvidd på bilistenes bekostning. Han hadde sogar et klart inntrykk av at de internasjonale bomkongressene var langt mer populære enn de nasjonale. Selv hadde han på prinsipielt grunnlag avstått fra enhver bompengekongress, bortsett fra én i Asker, en mils kjøring unna. Med Zapffe som åpen kilde, var det også lettere å stille mer nærgående spørsmål og konfrontere andre mer pågående.

Min strategi var hele tiden å ha mange baller i luften – holde temaet varmt i flest mulig miljøer. Snakket blant annet med flere egentlig ubetydelige kilder, sendte stadig fakser og kommuniserte med fylkesmannen så vel som kolleger i andre aviser. Jeg antok at det ville være viktig hele tiden å holde maktpersonene under et visst press, ved å stille kritiske spørsmål på flere fronter. Så lenge poteten var het, ville det også være lettere for ellers lojale personer - som kunne ha relevante opplysninger - å hoppe ut av skapet. Samtidig benyttet jeg også anledningen til å be alle kommunene vi dekker om fullstendig oversikt over kommunale foretak de er (del)eiere av. På denne måten håpet jeg både å få kartlagt andre mulige saker i samme gate, i tillegg til å få en bredere diskusjon og bevisstgjøring om offentlighets- og forvaltningsloven i andre offentlige organer. Hvorvidt denne strategien i seg selv var vellykket, er vrient å vurdere. Kanskje kunne jeg oppnådd samme eller bedre resultater med

mer målrettet og konsentrert innsats mot færre kilder. *Men til dags dato har fylkesordførers overraskelse over et ganske kurant spørsmål, resultert i 25 artikler bare i vår avis.* Magefølelsen tilsier også at jeg ville valgt ”strategi støy” igjen.

I redaksjonen stilte en kollega spørsmål om styremedlemmene kunne ha for oss ukjente fordeler – blant annet om de kjørte gratis i bommen. På dette tidspunktet var forholdet til AL Motorvegfinans kjølig. Jeg følte jeg ble sett på som brysom, kverulant og en som påførte selskapet mye merarbeid. Jeg fryktet derfor at et direkte spørsmål til selskapet om eventuelle bomfordeler, kunne gi god anledning snarere til å slette spor, enn å lede oss på riktig vei. Da vi tråklet oss gjennom regnskapene andre dag, etter å ha fått innsyn, konfronterte jeg direktør Sigmund Aasly med følgende: ”Vi har fått tips om at styremedlemmene kjører gratis gjennom bommen”. Noe perpleks innrømmet Aasly dette, og ga oss i tillegg en liste over hvem som hadde mottatt bompoletter – og i hvilket omfang. Jeg har i ettertid stilt meg selv spørsmålet om det var uetisk å lyve. Ja, kanskje. Etter mitt syn hadde det imidlertid virket som om AL Motorvegfinans hele veien hadde gjort sitt beste for å holde tilbake informasjon.

AL Motorvegfinans hadde engasjert egen advokat for å utrede spørsmålet om vi hadde krav på innsyn i regnskapene. Vi fikk tak i advokatrapporten og kjente dermed advokatens (les: selskapets) vurderinger. Om ikke rapporten direkte ga uttelling i saker på trykk, viste den seg verdifull i diskusjoner om offentlighet med selskapet. Vi kunne forberede våre argumenter godt, når vi på forhånd kjente selskapets resonnementer. Rapporten vedlegges i sin helhet. Jeg antar den kan være nyttig lesing også for andre journalister som jobber med problemstillinger knyttet til offentlighetsloven/offentlig eide selskaper.

KILDEBRUK

Jeg benyttet meg stort sett av åpne kilder, selv om deler av mange intervjuer hadde fortrolig karakter. Foruten de direkte involverte, så kildenettverket slik ut:

- *Revisorer (bl.a. ansatt i det offentlige)
- *Andre politikere på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå
- *Kontrollutvalgsmedlemmer i fylkeskommunen
- *Administrativt ansatte i (fylkes)kommunene
- *Ligningskontorer
- *Fylkesmannen
- *Personer med juridisk og økonomisk spisskompetanse

Velviljen blant kildene varierte, men jeg følte underveis at jeg hadde et overtall av ”gode venner”.

Fra første artikkel tok jeg selv initiativ til å lese opp sitater og tillagte meninger for kildene. Jeg fulgte denne praksisen stort sett hele tiden, med noen få unntak. Min journalistiske erfaring tilsier at maktpersoner under press ofte får folk til å skifte mening, eller påberope seg ikke å ha sagt hva som står på trykk. Jeg anså det viktig hele tiden å ha ufravikelige kommentarer og uttalelser jeg kunne konfrontere de berørte med. Selv om denne praksisen kan være et tveegget sverd, tror jeg den hadde en positiv psykologisk effekt på de jeg intervjuet. De følte trygghet for å bli korrekt sitert og seriøst behandlet, hvilket kan ha medført at de torde å si mer.

PROBLEMER UNDERVEIS

*Mest turbulens var det rundt spørsmålet om innsyn i reiseregningene og regnskapene. AL Motorvegfinans er åpenbart aldri blitt gått nærmere etter i sømmene av presse tidligere. Grunnleggende forskjeller i oppfatningen av selskapets rolle i forhold til offentlighet, skapte mindre godt samarbeidsklima. Min begjæring om innsyn i regnskapene ble ikke en gang besvart. Etter én uke klaget jeg saken inn for fylkesmannen. Det hjalp. Jeg hadde spesifisert hva slags dokumentasjon jeg i første rekke var ute etter, men da det omsider ble fysisk adgang til arkivene, møtte selskapet oss med hva jeg oppfattet som ”sjokktaktikk”. Vi ble møtt med regnskapspermer så langt øyet kunne se. Og dette var bare regnskaper for de siste tre årene. Situasjonen var trolig like ny for selskapet som for oss. Vi aksepterte at vi sto overfor en betydelig oppgave, uten å benytte oss av veiledningsplikten selskapet per definisjon hadde.

*At styreleder Riwen var umulig å få i tale de første dagene, voldt meg også hodebry. Vi la igjen en rekke beskjeder som ikke ble besvart. Jeg valgte å bruke øvrige styremedlemmer – blant annet nestlederen - som alternative kilder, men mannens manglende tilstedeværelse ga meg en noe nummen magefølelse.

*Etter å ha avslørt at styremedlemmene hadde kjørt gratis gjennom bommen, uten å skatte av fordelene, åpnet ligningsmyndighetene skattesak mot styremedlemmene. Ligningssjefen tok affære etter å ha lest avisen, men personvernet stengte offentligheten ute i fortsettelsen av saken. Vi antok at det ville foregå en korrespondanse mellom AL Motorvegfinans og ligningsmyndighetene om gratiskjøringen. Selskapet førte imidlertid ikke postjournaler. Jeg klaget den manglende journalføringen inn for fylkesmannen, uten å få medhold. Vi mente og mener imidlertid det i lys av ”forskrift om offentlige arkiv” (§ 2-6) må kunne forventes at selskapet fører postjournaler. Kulturdepartementet er av fylkesmannen i Buskerud bedt om en prinsipiell uttalelse på bakgrunn av vår anke. Uttalelsen foreligger i skrivende stund ikke. Dersom Kulturdepartementet støtter vår tolkning av arkivforskriften, har jeg forhåpninger om at dette skaper presedens for andre lignende offentlig eide selskaper; at de må føre postjournaler. Uttalelsen fra Kulturdepartementet ventes i løpet av få uker og vil bli ettersendt.

*En total oversikt over styremedlemmenes reiseaktivitet gjennom alle år, har vi heller ikke klart å fremskaffe. Selskapet hevder å mangle en slik oversikt. Jeg har ikke prioritert å lete meg frem til svaret i regnskapene, blant annet fordi vi har et godt bilde av reisingen de siste årene.

7. MEDGÅTT ARBEIDSTID OG FRITID

Vanskelig å anslå, men jeg jobbet hovedsakelig med dette stoffet i fire uker. Overtid var naturlig underveis. I tillegg vil jeg anslå at kolleger til sammen har lagt ned to – tre dagsverk i sakens anledning. Fortsatt holder jeg jevnlig kontakt med flere kilder.

8. SPESIELLE ERFARINGER

*Offentlig eide selskaper er bortskjemt med lite nærgående presse.

*Paradoks at politikerne i de politiske organene kjemper for åpenhet, mens de gikk så langt som å engasjere advokat for å hindre åpenhet, da de hadde hatter som styremedlemmer på seg.

*Moral synes situasjonsbetinget.

*Da jeg følte jeg var i nærheten av en god sak, men ikke hadde tilstrekkelig faktagrunnlag, var det like viktig ikke å stille spørsmål, som å stille dem.

*Vanskelig å se skogen for bare trær, når man jobber i intens ensomhet med tunge prosjekter. Viktig å ha et nett av samtalepartnere med ulik erfaring og spisskompetanse.

*Kompromisser ikke til å unngå da den/de som ønsket å holde dokumenter skjult ikke var interessert/enig i, eller forsto, prinsippet om åpenhet. Når man føler at diskusjonen foregår etter teskjeprinsippet, er tålmodighet viktigste hjelpemiddel. Således vil jeg slutte at lovens bokstav i praksis blir mindre enn man ønsker, når det ikke er forståelse for den.

Lier 19. januar 2000

Grunde Fredriksen

ARTIKKELVEDLEGG

18. september 1999

- a) Bilstene betaler for bomturer
- b) "Ikke rett til å kritisere"

20. september 1999

- a) Holder tilbake reiseregninger

21. september 1999

- a) Vanskelig å avdekke sløsing
- b) Ikke klanderverdig

22. september 1999

- a) Kritiserte andres reising
- b) 80.000 kr. for tur bare Ap fant interessant
- c) Politikeres grenseløse reiselyst (leder)

24. september 1999

- a) På bomtur for sekssifret beløp
- b) Engasjerer advokat for å nekte innsyn
- c) Vil fjerne Riwen fra styret
- d) Åpen for færre reiser

25. september 1999

- a) Hva er det de skjuler? (leder)

02. oktober 1999

- a) Reiseregninger blir offentlige
- b) Vil ennå ikke love innsyn

06. oktober 1999

- a) Vil utvikle bomselskap

07. oktober 1999

- a) Gratis gjennom bommen

08. oktober 1999

- a) Kritiker forsvarer polettbruk
- b) Stadig dyrere å styre

13. oktober 1999

- a) Oppga ikke gratiskjøring
- b) Må anses som skatterabatt
- c) Kontrollutvalg vil begrense reising

25. oktober 1999

- a) Ny klage fra DT-BB

29. oktober 1999

- a) Fikk ikke medhold

20. november 1999

- a) Avventer prinsipper