



00YR00164

SKUP 1999 – 53

Prosjekt: Et bebeilig dødsfall
Medarbeider: Ebbe Ording
Publikasjon: Brennpunkt, NRK TV
Publisert: Oktober – desember 1999
Medium: TV
Tema: Politikk/forvaltning

Skup-rapport, januar 2000

**”Et beleilig dødsfall”,
”The decision is Gardermoen”,
”Historien om Gardermoen – et nasjonalt
bedrageri”.**

Ebbe Ording, NRK-Brennpunkt

Publisert

3. november 1999; NRK Brennpunkt. ”The decision is Gardermoen”, 24. okt. 1998 – reprise oktober 1999. ”Historien om Gardermoen, et nasjonalt bedrageri”, J.M. Stenersens Forlag, des. 1999.

Utgangspunktet

Programmene ”Et beleilig dødsfall”, ”The decision is Gardermoen” og boka ”Historien og Gardermoen – et nasjonalt bedrageri” er resultat av et langvarig arbeid som har følgende felles budskap: Valget av hovedflyplass i Norge var ikke resultat av politisk ubesluttsomhet og vingling, men av en langsiktig strategi som hadde som mål å koble utbyggingen av det indre Østlandsområdet med utbygging av infrastrukturen i hele regionen. Televerkets og telekommunikasjonsindustriens interesser i å legge Norge i front med sin teknologi var en avgjørende faktor. De militære og sivile planene for utvikling, utbygging og salg av ny digital teleteknologi på verdensmarkedet skulle bruke OL på Lillehammer og nye anlegg på Gardermoen som utstillingsvindu. Den militære del av disse planene involverte NATOs infrastrukturplaner. Bundet av allerede vedtatte avtaler med innebygde tidsfrister førte til at Stortingets valg av Hobøl og Hurum måtte oppheves og Gardermoen vedtas innen 1992. Telekommunikasjonsplanene som forutsatte valget av Gardermoen ble vevet inn i vedtak fremmet av flere regjeringer under vekslende ledelse av H og Ap - fra Nordli, via Willoch til Harlem Brundtland, Syse og tilslutt Harlem Brundtland igjen. Motstanden mot Gardermoen ble overkommet ved til dels meget kritikkverdige metoder – ikke minst ved at det ble holdt tilbake viktig informasjon fra Stortinget.

Jan Wiborgs skjebne er nært knyttet til denne prosessen. Både han og mange andre som kunne true valget av Gardermoen fikk føle konsekvensene av at Gardermoen i realiteten var valgt allerede 1. juni 1990 da Hurumvedtaket ble opphevet på sviktende grunnlag og ledelsen i Ap og H fant hverandre i et vedtak om kun å utrede Gardermoen.

Wiborgs iherdige påstander om mangelfull og misvisende informasjon til Stortinget ble ikke hørt; han ble selv uthengt som useriøs og motarbeidet.

Bakgrunn for ”Et beleilig dødsfall”

Skandalene med Romeriksporten førte til at fokus igjen ble satt på valget av hovedflyplass og forarbeidene til den beslutningen. Riksrevisjonen kom med hard kritikk. Etter at flyplassen sto ferdig 8. oktober 1998 blusset diskusjonen om valget av ny hovedflyplass opp på nytt. Samferdselsdepartementet nedsatte et utvalg som skulle se på den økonomiske styringen. Også den avslørte kritikkverdige forhold og grunnleggende mangler ved beslutningsgrunnlaget. Rapporter om farlige værforhold på Gardermoen med ising og glatte rullebaner var alarmerende. Dette har ført til krav om gransking og mulig riksrett mot tidligere

samferdselsminister Kjell Opseth. Manglene ved beslutningsgrunnlaget forut for Stortingets avgjørelse førte til at både Stortingets kontroll- og konstitusjonskomite og samferdselskomite besluttet å gjennomføre høringer for å klargjøre hva som hadde skjedd. Først i forbindelse med høringene ga Stortinget etter for krav om å se lenger tilbake i tid enn det Mydske-utvalgets mandat tillot.

Forhistorien i flyplass-saken og særlig ingeniøren Jan Fr. Wiborgs kritikk av værmålingene på Hurum kom i mediens fokus etter dokumentarprogrammet **"The decision is Gardermoen"**. Brennpunkt-redaksjonen bestemte derfor å følge opp Wiborgs skjebne i et eget program.

Dokumentarprogrammet **"The decision is Gardermoen"**, sendt 24. september 1998 forut for åpningen av den nye hovedflyplassen, (med reprise i oktober 1999) hadde i avslutningen en kort sekvens om Wiborg. Programmets analyse av den langsiktige strategi som lå bak Stortingets beslutning, og som var årsaken til at Hobøl og Hurum ble skrinlagt på sviktende grunnlag, gjorde at seerne reagerte med undring. Det var mye som kunne tyde på at Wiborgs død var en direkte følge av de manipulasjoner som var foretatt og det press han var utsatt for og de som hadde stått bak. At det danske politi verken fant hans dokumentmappe eller papirer med relevant dokumentasjon bekrefter inntrykket av at noe kriminelt har funnet sted. Om det var et selvmord, måtte årsaken ligge i at han var mentalt presset til det. Det kom sterke oppfordringer om å gjøre mer på saken.

Programmet **"Et beleilig dødsfall"** var altså forankret i den historiske dokumentaren om forløpet til valget av Gardermoen. I det framgår det hvilke føringer som lå til grunn for det som skjedde og eksempler på de metoder som ble tatt i bruk for å tvinge Gardermoen-vedtaket igjennom.

Innhold

Programmet **"Et beleilig dødsfall"** omhandler ingeniøren Jan F. Wiborgs befatning med værmålingene på Hurum og forløpet til hans død i København 21. juni 1994. Helt siden den danske politirapporten med beskrivelse av omstendighetene ved selve dødsfallet ble kjent blant hans venner i Norge, har mistanken om at han var tatt av dage holdt seg levende. Programmet presenterer personen Jan Wiborg, det arbeid han utførte på oppdrag av tilhengerne av en hovedflyplass på Hurum, og motstanden han møtte. Egen research kunne bekrefte at Wiborgs påstander var holdbare. Værmålingene på Hurum holdt ikke mål og brøt med de forutsetninger som lå til grunn for organisering og kvalitetssikring. Wiborgs kamp for å bli hørt og hans siste dager og timer før han falt ut av et hotellvindu i København ble gjennomgått. Intervjuer med politi, politiets hovedvitne, en norsk rettsmedisinsk ekspert og venner av Wiborg etterlater seg et inntrykk av slett politietterforskning. Politirapporten inneholder informasjon som gjør det lite sannsynlig at Wiborg frivillig styrtet ut av vinduet i fjerne etasje i Hotell Cab Inn i København. Mistanken om at Wiborg ble utsatt for en kriminell handling er ikke fjernet – tvert imot.

Hans død avskar ham fra å forfølge sin sak rettslig og i senere høringer/granskinger. Den dokumentasjon som Brennpunkt-programmet bygger på viser at han med stor sannsynlighet hadde rett på viktige punkter og at hans død for noen kom **"beleilig"**.

Som følge av disse programmene skrev jeg også en bok basert på samme materiale på oppfordring fra J. M. Stenersens Forlag, med tittelen **"Historien om Gardermoen, et nasjonalt bedrageri"**. Boka ble avsluttet i desember 1999 og kom ut i januar 2000. Boka gir en mer grundig forklaring på forløpet til og bakgrunnen for de krefter som styrte Gardermoen på plass 8. oktober 1992.

Grunnlaget for søknaden om å bli vurdert til SKUP-prisen 2000 ligger derfor i både programmet "The decision is Gardermoen" og "Et beleilig dødsfall" og boka "Historien og Gardermoen, et nasjonalt bedrageri".

VHS og boka vedlegges.

Ideen

Senhøsten 1997 ble det arbeidet med planer for programmer som kunne passe til sending i forbindelse med åpningen av den nye hovedflyplassen på Gardermoen året etter. Ved siden av selve åpningsshowet skulle også innspurten i utbyggingen dekkes. Alle problemene med Romeriksporten og konfliktene med befolkningen i områdene ved og rundt Gardermoen og Gardermobanene ble fortløpende behandlet i nyhetssendingene både nasjonalt og lokalt. En lengre kultur- og regionalhistorisk dokumentar ble planlagt. Det var etter hvert åpenbart at man også burde lage en oppsummering av den langvarige og konfliktfylte drakampen om lokaliseringen av flyplassen.

Jeg ble derfor bedt av ledelsen i Faktaavdelingen å lage et times dokumentarprogram om forløpet til valget av Gardermoen som hovedflyplass. Jeg var aldri selv involvert i deknningen av hovedflyplass-saken eller personlig engasjert da debatten pågikk. For meg fortonet denne saken seg, som for de fleste andre, som en lang prosess fylt av ubeslutsomhet og vingling; en politisk lapskaus der ulike aktører har presset på slik at vedtak ble fattet og opphevet uten tydelig mål eller mening inntil avgjørelsen falt i et Stortingsdrama den 8. oktober 1992. Høyre og Ap framsto som de handlekraftige: hvis det noen gang skulle bli bygget en hovedflyplass her i landet måtte Høyre vise seg som bærere av den sunne fornuft og – om enn motvillig - godta Aps forslag om å legge hovedflyplassen til Gardermoen, bygge tog og flytte Forsvaret ut.

Analysen

En fremstilling av alle forslag til stedsvalg som var lansert, alle interessegruppene og pressgruppene for og mot Gardermoen, Hobøl og Hurum ville gitt et forvirrende og "kakafonisk" inntrykk. Var det slik det hadde foregått ville et montasjeprogram i nærmest mosaikkaktig form og som formidlet dette inntrykk vært løsningen.

Tidlig i research-perioden dukket det opp spørsmål som jeg måtte få svar på: hvorfor ble Hobøl vraket av en Høyreledet regjering i 1983/84? Hvorfor ble Gardermoen ansett som et økonomisk bedre alternativ – og hvorfor var da Hurum bedre i 1988 – og hvor ble det av Hobøl-alternativet? Hvordan kunne forsvarsvenner i Høyre og Arbeiderpartiet motarbeide Forsvaret som ikke ville flytte fra Gardermoen? Da Høyre og KrF valgte Hurum i 1988 var det ikke minst av hensyn til Forsvaret. Da en Høyreledet regjering i samarbeid med Ap-ledelsen forhindret utredning av alternativer til Gardermoen var det i strid med ønsker fra Forsvarets faglige ledelse. Man var villig til å love tre milliarder ekstra til Forsvaret i en økonomisk sett meget vanskelig situasjon og dermed svekke beredskapen i hovedstadsområdet. Hvorfor? Var det godt nok grunnlag for å oppheve vedtaket i 1990? Ble Høyre utspilt av Arbeiderpartiet og Sp? Hvilke interesser sto egentlig bak de ulike stedsvalgene? Fantes det en usynlig rød tråd som bandt H og Ap sammen?

Programmene og boka viser det politiske teaterstykke som ble framført helt fram til 8. oktober 1992; et spill for galleriet som har pågått fram til i dag, iscenesatt av et nettverk av innlytelsesrike personer i samarbeid med ledelsen i Ap og Høyre

Metode

Jeg kom i kontakt med så mange kritikere av både beslutningsprosessen og selv lokaliseringsvalget at jeg forsto at det måtte være sterke krefter som sto bak valget av Gardermoen. Etter som min kontaktflate utvidet seg og kom til omfatte også bekjente av Jan Wiborg, fikk jeg se konturene av en strategi som omfattet interesser med betydelig politisk innflytelse.

Siden frontene i flyplass-saken gikk på kryss og tvers innad og mellom partiene, måtte jeg se etter sammenhengen i regjeringene. Da ble det åpenbart at det hadde ligget en kontinuitet fra og med regjeringen Nordli/Harlem Brundtland, via Willochs regjeringer og de etterfølgende Ap-regjeringer: Hobøl var ute: Gardermoen var inne. Det fantes politiske bånd som bandt Høyre-ledelsen(e) og Ap-ledelsen sammen i et skjebnefellesskap. Hva de båndene besto av ble å finne ved et omfattende dykk i dokumenter. En avgjørende hjelp i dette arbeidet lå i en kombinasjon av blant korrespondanse og et avisklipparkiv samlet av Mailis Haugerud i "Info Gardermoen" og Tone Maria Edwardsens utrettelige dokumentasjonsarbeid og arkivering av ellers lite tilgjengelige artikler innen en sektor som man ikke uten videre skulle tro hadde noe med en flyplass å gjøre: telekommunikasjonssektoren. Hennes kontakt med Jan Wiborg og den dialogen de hadde ga også nye ledetråder.

Tone Edwardsens spor førte til nye spor og kombinasjoner av informasjon fra flere hold. Den ene bekjente av Wiborg etter den andre innen flygerorganisasjonene og andre Hurum-tilhengere kunne bidra med sitt. Til sammen fikk jeg et formidabelt dokumentasjonsmateriale. Det jeg manglet var Jan Wiborgs papirer fra København. Men sporene i det materiale jeg hadde var godt nok til å tegne et bilde av forløpet til valget av Gardermoen, hvilke interesser som styrte prosessen og som lå bak den behandling Jan Wiborg fikk da han trakk i de mektiges bed.

Programmene dokumenterte at det var så om å gjøre å få Stortinget til å vedta Gardermoutbyggingen, at kravet om en uhildet gjennomgang av Jan Wiborgs revisjonsrapport ikke ble fulgt opp i tråd med Stortingets intensjoner. Lederen for ekspertgruppen, oppnevnt av Samferdselsdepartementet, var Rakel Surlien som selv satt i Willochs regjering og var Gardermoen-tilhenger og Hurum-motstander. Ved hjelp av underslag av viktig informasjon også fra denne utredningsgruppen, ble Wiborgs konklusjoner avvist.

Gardermoen-motstandernes synspunkter - så godt underbygget de enn måtte være - kunne ikke legges til grunn for min analyse og mitt programarbeid uten kryss-sjekking. Jeg foretok derfor betydlige "dypdykk" i de offentlige dokumenter (proposisjoner, meldinger, referater etc) som finnes i flyplass-saken. Men nøkkelen til å forstå sammenhengen med andre viktige sektorer og de bakenforliggende interesser måtte jeg gå igjennom dokumenter fra Forsvaret/Forsvarsdepartementet, OL-prosjektet og telesektoren. Der fant jeg bakgrunn for og støtte til det bildet jeg begynte å danne meg.

Jeg bestemte meg for ikke å intervju politikere, men kun sitere fra arkivet og politiske vedtak og uttalelser. Grunnen til det var at jeg ikke ville vite hvor jeg skulle sette grensen for "den politiske balanses skyld". Viktige politiske aktører var gått bort og andre nektet å stille til intervju. Omfanget av stoff ville sprengte alle tidsrammer og uttalelsene ville innebære politisk tåkelegging. Framstillingen i programmene ville måtte stå eller falle med min grunnleggende analyse.

Forut for intervjuene med nøkkelpersoner som luftfartsdirektør Liavaag og prosjektdirektør Killi var jeg derfor meget godt informert og hadde gode forutsetninger for å stille de rette spørsmål. Spørsmålene ble, etter formøter med intervjuobjektene, på oppfordring oversendt på forhånd. I intervjuene fikk jeg bekreftelse på de viktigste punktene i min analyse: Steinar Killi kunne bekrefte at tankene om en hovedflyplass på Gardermoen sannsynligvis dukket opp

allerede før 1980 og at OL var en del av hele planen. Killi kunne bekrefte at Willoch-regjeringens Luftfartsplan var den første formelle byggestenen i planen for Gardermoen og at denne var retningsgivende for ham som sentral embetsmann og koordinator i hele prosessen. I dette programmet pekte Killi ut, for første gang offentlig, departementsråd Karin Bruzelius som den som hadde oppfordret Luftfartsdirektøren, til å holde tilbake informasjon av fundamental betydning for Stortinget og allmenheten. Liavaag innrømmet i programmet sitt ansvar for dette. I dag bekrefter han dette i Stortingets åpne høringene og angrer: Om Hurum hadde blitt utredet på like fot med Gardermoen kunne det blitt Hurum, sier han.

I programmet ble beslutningen den 1. juni 1990 om å opphevet Hurum-vedtaket og bare utrede Gardermoen, presentert som det egentlige og avgjørende vedtak i saken og at det var ledelsen i H og Ap, godt hjulpet av ledelsen i Krf og Sp og styrt av Syse-regjeringen som sto for dette.

De merkelige krumspring i saken kan altså forklares av den rød/blå tråden ble vevet da Hobøl ble lagt på is og løpet lagt for Gardermoen slik det kom fram i programmene. Embetsverket i Samferdselsdepartementet og ledelsen i Luftfartsverket hadde tydeligvis fått politisk ryggdekning til å underslå informasjon for Stortinget og sørge for at den politiske ledelse kunne "jage" flyplassvedtaket i havn.

Arbeidets omfang

Jeg ikke telt opp alle de jeg har oppsøkt, snakket med og/eller intervjuet i perioden jeg har holdt på. Man kan godt si at jeg har "levet med" dette dette stoffet over tre år. Jeg visste at jeg hadde sterke krefter mot meg. Skulle jeg kunne skjære igjennom og "si det som det er" måtte jeg har solid dokumentasjon og kunne stoffet til fingerspissene.

Jeg har ikke hatt tid eller mulighet til å snakke med alle impliserte. Noen har ikke villet møte meg, andre har hatt bare kort tid til rådighet. Mange har hatt problemer med hukommelsen – særlig i forbindelse med de litt "følsomme" spørsmålene. Derfor har jeg i stor grad villet basere meg på skriftlige kilder supplert med intervjuer med nøkkelpersoner.

Klager til Kringkastingsledelsen (tre stykker) har jeg ingen problemer med å besvare med den kunnskap og dokumentasjon jeg har. Høringene i Stortinget har hittil bekreftet innholdet i mine programmer.

Betydning/erfaring

Det kan ikke være noen tvil om betydningen av flyplass-saken. Men at den har involvert så mange sektorer og må sees i nøye sammenheng med andre storprosjekter som OL og tverrforbindelsen E6 – E18, veier og telekommunikasjoner, Forsvarets anlegg etc er ikke kommet fram i andre presentasjoner på samme måte som i disse programmene og denne boka. Avisenes dekning har vært konsentrert om Kjell Opseths og Steinar Killis "gjerninger" og inkluderer perioden etter 1990 og fram til i dag. Mye godt journalistisk arbeid er gjort. De tre milliardene Forsvaret fikk for å flytte fra Gardermoen er dokumentert – men ingen har før dette kunnet gi en forklaring på hvorfor. Denne forklaringen framkommer av "linjen" i det lange dokumentarprogrammet og boka. Det forklarer også kreftene som Jan Wiborg kjempet imot og den politiske ryggdekning som embetsverket (hittil) har hatt for å kjøre enøyet for Gardermoen.

Hovedflyplassen er ikke behandlet i biografiene til Reiulf Steen, Odvar Nordli, Willoch, eller i bøkene til Ronald Bye og Petter Thomassen ("En regjerings fall"). Den er bare knapt nevnt i Gro Harlem Brundtlands biografi. Det er som om flyplass-saken er en "ikke-sak" – noe nærmest å skamme seg over. Med det som er kommet fram er det kanskje ikke så rart. Det

som framstår i dette journalistiske arbeid er derfor et bidrag til beskrivelsen av og forståelsen av en sak av stor betydning i norsk etterkrigshistorie med mange konsekvenser for hele det norske folk. Det gir en gløtt av innsikt i hvordan Norge er styrt.

Gravingen i denne materien bør ikke være slutt med dette. Noen dører bør være åpnet på gløtt til "bakrommet", der de som styrer Norge fremdeles sitter.