

Prosjekt: Jernbanesikkerheten i Norge
Medarbeider: Kjetil Stormark
Publikasjon: Verdens Gang (VG)
Publisert: Publisert i Verdens Gang i perioden 7. desember 2003 til 7. januar 2004
Tema: Samferdsel

De ulike enkeltartiklene:

- Verdens Gang 7. desember 2003 (Forside; ”Flere hundre togpassasjerer I LIVSFARE – 3 nesten-ulykker i samme tunnel på 22 timer, og med oppslag på side 6-7: ”Togpassasjerer svedde i livsfare”, samt ”Sa ingenting”).
- Verdens Gang 8. desember 2003 (”Lokførere måtte ADVARE KOLLEGER – Rundt 240 tog i døgnet styrt manuelt med lamper”).
- Verdens Gang 9. desember 2003 (Forsidehenvisning: ”Mot rødt lys hver uke”, og ”- MOT RØDT LYS hver eneste uke – Uhellskommisjon varslet om ny hendelse i går kveld”, samt undersakene ”Lav hastighet kan ha avverget ny katastrofe” og ”Vurderer gransking”).
- Verdens Gang 10. desember 2003 (”HAR IKKE UTBEDRET svakhet i ATC-systemet – Ingenting er gjort etter togulykke i 2001” og ”Flere på rødt enn antatt”).
- Verdens Gang 4. januar 2004 (”KNUSENDE DOM fire år etter Åsta-ulykken” og ”Sikkerhetsdirektør tar selvkritikk”).
- Verdens Gang 5. januar 2004 (”FÅR ROS åtte måneder etter refsen. Jernbanetilsynet fornøyd med snuoperasjon fra Killi & co.”).
- Verdens Gang 6. januar 2004 (”Sikkerhetsråd IKKE FULGT – Advarte mot nestenulykker i Lieråsen før de skjedde”).
- Verdens Gang 7. januar 2004 (”- Tog kan havne RETT I GLOMMA – Havarikommisjonen med hard kritikk etter to togavsporinger”).

Redaksjon: Verdens Gang (VG)
Postboks 1185 Sentrum
0107 OSLO
Tlf. 22 000 000

Kontaktperson: Kjetil Stormark
Co Verdens Gang
Postboks 1185 Sentrum
0107 OSLO
Tlf. 9054 8964 (m) eller kjetil@vg.no

INNLEDNING

Da VG søndag morgen 7. desember 2003 kunne avsløre over hele forsiden at tre nestenulykker hadde inntruffet i samme jernbanetunnel i løpet av 22 timer, satte dette dagsorden i andre medier resten av helgen. Saken sendte rystelser inn i jernbanemiljøet, regjeringen og Stortinget. Havarikommisjonens direktør Sverre Quale rykket ut og kalte hver enkelt av de tre nesten-ulykkene for ”alvorlige jernbanehendelser”. Gransking av saken pågår fortsatt i regi av Havarikommisjonen.

På bakgrunn av hendelsene og VGs dekning av disse krevde Samferdselsdepartementet og statsråd Torild Skogsholm en rapport fra de involverte aktørene på jernbanen om hva som hadde skjedd. Det ble også gjennomført en orientering om saken i Stortinget, bak lukkede dører i Samferdselskomiteen.

I kjølvannet av den aktuelle enkeltsaken gjennomførte VG en noe bredere gjennomgang av jernbanesikkerheten som førte til en serie av artikler der det ble satt fokus på sentrale sikkerhetsproblemer på det norske jernbanenettet. Disse artiklene fokuserte spesielt på hva som er blitt gjort og ikke gjort fire år etter Åsta-ulykken i januar 2000. Etter denne togulykken, som krevde 19 menneskeliv, var det Jernbaneverket som fikk den sterkeste kritikken. VGs undersøkelser fokuserte derfor særskilt på Jernbaneverket, men var ikke avgrenset til denne aktøren alene.

VGs artikler viste bl.a:

- At viktige sikkerhetsmangler på jernbanenettet ikke ble utbedret, selv etter flere år med purringer. Sikkerhetsarbeidet i tiden etter Åsta-ulykken januar 2000 var fullt av svarte hull
- At et urovekkende antall tog hvert år kjører mot rødt lys på jernbanenettet
- At svakheter i togkontrollsystemet ATC fortsatt ikke var blitt utbedret, nesten tre år etter at det skjedde en kollisjon på Nittedal stasjon med dette som årsak
- At Jernbaneverket ikke hadde fulgt sikkerhetsråd i forkant av anleggsarbeidet i Lieråsen-tunnelen
- At Jernbaneverket ikke har oversikt over svakheter på jernbanenettet, og at tog risikerer å spore av og kjøre rett i elva

VGs artikler hadde som særskilt ambisjon å gå lenger enn å skildre bare ulike enkeltsaker, men forsøke å sette et systemkritisk søkelys på hvordan jernbanesikkerheten ivaretas i Norge.

Flere av artiklene avdekket rystende forhold av sikkerhetsmessig art. Sakene ble likevel møtt med et relativt unisont ønske blant aktørene om å ”skape ro” rundt jernbanen og hvor ulike personer ikke ville avgi kommentarer eller stå fram, dels fordi de ikke ønsket å ta belastningen knyttet til dette og dels fordi man ikke ville skade jernbanen som sådan.

Det er likevel å håpe at VGs artikkelserie har hatt en viktig preventiv effekt, hvor aktørene på jernbanesektoren har skjerpet sine holdninger til sikkerhetsarbeidet ytterligere. Åsta-ulykken og andre alvorlige ulykker viser at når noe går galt på jernbanen, er skadeomfanget som regel omfattende.

REDEGJØRELSE FOR ARBEIDET

Et anonymt tips kommer inn til redaksjonen

Undertegnede hadde helgevakt lørdag 6. desember. Da jeg kom på jobb fikk jeg i oppdrag å sjekke et anonymt tips som var ringt inn et par timer tidligere angående en nestenulykke i Lieråsen jernbanetunnel mellom Asker og Lier helgen før.

Henvendelser fra VG om saken ble møtt med en vegg av taushet. I Jernbaneverket ville man ikke kommentere saken overhodet. Man bekreftet at ”det hadde vært en hendelse” i tunnelen helgen før, men ville utover dette ikke gi opplysninger. Dette ble begrunnet med at man ikke ga opplysninger om saker som ble gransket av Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane. VGs forsøk på å få opplysninger ble møtt med en kombinasjon av arroganse og usikkerhet som ga meg inntrykk av at ”her ligger det mer begravet”.

Som journalist i både Arbeiderbladet (fram til august 1997) og i VG (etter denne tid) hadde jeg tidligere arbeidet mye med jernbanesaker. Dette gjelder spesielt NSB. Fra den gang har jeg tatt vare på gamle kildelister, som nå kom til stor nytte for meg i det videre arbeidet. Etter å ha lagt gamle kildelister til grunn, og ha støvsuget offentlig tilgjengelig informasjon (på internett) om hvem som besatt de ulike posisjonene i systemet i dag, satte jeg i gang med en omfattende telefonrunde.

Etter å ha snakket med en 10-15 sentrale kilder, og brukt et par-tre timer på dette, fikk jeg til slutt et gjennombrudd. Etter å ha oppdatert meg selv grundig på stoffområdet og hvem som var ”the movers and the shakers” innenfor sektoren i dag, ringe jeg blant annet til ledelsen i NSB persontog AS, der jeg ba om å få oppgitt ”tognummer og mer eksakte tidspunkter i forhold til det som hadde skjedd i Lieråsen-tunnelen”.

Fortsatt trodde jeg at det bare dreide seg om EN enkelthendelse. Men ved bevisst å stille et meget åpent spørsmål, i den minst farlige form, ga jeg NSB mindre anledning til å vri seg unna. Jeg fikk – overraskende nok - oppgitt tre forskjellige tognumre og tidspunkter, og detaljer knyttet til tre nestenulykker. Ikke bare en. Da jeg gikk gjennom tidspunktene mer nøye, så jeg ganske raskt at de tre nestenulykkene hadde skjedd i løpet av 22 timer.

Fortsatt gjenstod mye nitidig sjekkearbeid, for å få alle detaljer på plass. Blant annet ønsket desken at vi laget en skikkelig designløsning til saken. Men etter intens jobbing utover kvelden var alle puslebitene omsider på plass.

Allerede det første døgnet – før den første saken stod på trykk, bestemte jeg meg for å grave en god del dypere i materien, selv om dette betydde at jeg måtte skyve på en del plikter som klubbleder og SKUP-leder.

Alternativet hadde vært å overlate oppfølgingen av saken til uforberedte kolleger som lettere kunne fintes ut av erfarne informatører og fagfolk.

Problemstillingene fremstod tidlig for meg å være, i nevnte rekkefølge:

- Har det vært andre, tilsvarende jernbaneuhell som er blitt forsøkt hysjet ned?
- Hvorfor har disse tre nestenulykkene skjedd? Hva er årsaken?

- Er sikkerheten blitt bedre eller dårligere på jernbanen etter Åsta-ulykken fire år tidligere? Finnes det tallmateriale, eller annen skriftlig dokumentasjon, som jeg kan benytte?
- Hvilke holdninger har egentlig aktørene på jernbanesektoren til sikkerhetsarbeid?
- Er det strukturelle og ikke individuelle årsaker til de enkelthendelsene som har funnet sted?

Intens jakt på tallmateriale og flere enkeltsaker

De neste dagene hadde jeg egentlig fri, men arbeidet dels overtid og dels på fritiden med å støvsuge informasjon fra en rekke skriftlige og muntlige kilder.

I arbeidet med artikkelserien har jeg brukt a-tekst og internett meget hyppig, herunder nettstedene til de ulike bedriftene på jernbanesektoren (Jernbaneverket, NSB, CargoNet, Flytoget AS, Statens Jernbanetilsyn, Havarikommisjonen for luftfart og jernbane, samt ulike hjemmesider til ”jernbanefantaster” – blant annet nettstedet jernbane.net m.fl).

På disse sidene jaktet jeg spesielt på tilgjengelige rapporter og opplysninger som jeg kunne laste ned, ja – kort og godt alt som hadde relevans til å forstå sikkerhetsspørsmål på jernbanen.

Jeg har også benyttet muligheten til å hente ut tallmateriale fra den såkalte Synergibasen, som NSB og Jernbaneverket benytter til å loggføre ulike hendelser av sikkerhetsmessig art på jernbanen i Norge. Det er imidlertid ulik kvalitet på dette tallmaterialet, og avvik i rapporteringen som skjer i de ulike jernbanebedriftene. Statens jernbanetilsyn, som er den eneste etat som samler statistikk fra alle aktørene i samme database, viste seg i praksis å være lite i stand til å gi ut statistikk innenfor de tidsrammer vi journalister arbeider innenfor.

Også den statistikken jeg fikk fra Jernbaneverket (over rødlis-passeringer) måtte jeg bruke en del tid på å ettergå og etterbehandle selv. Tallmaterialet som jeg fikk overlevert ble gitt i form av papirkopier/dårlige utskrifter fra det som fremstod å være relativt upresist førte Excel regneark.

Men først og fremst måtte jeg bruke mye tid på å finne de riktige samtalepartnerne – de riktige bakgrunnskildene, for å finne fram i vrimmelen av halvsannheter og halvraffinerte finter som ble benyttet i møtet med meg som journalist.

Det viktigste for meg var å finne en eller flere kilder som BÅDE var sentralt plassert OG var villig til å gi meg et usminket bilde av hvordan virkeligheten så ut innenfra. Litt klisjeaktig formulert: En ”deep throat-kilde”.

Trolig grunnet tidligere års investeringer i journalistisk arbeid på området, eksisterende kildenett/oversikt over persongalleriet og stoffområdet, lyktes jeg å finne en slik kilde etter bare tre dagers arbeid. Da hadde jeg forsøkt å friste utpå et betydelig antall personer, med spørsmålsstillingen: *”Jeg trenger egentlig bare noen å spille ball med, sånn i all fortrolighet. En som er villig til å drive litt tid på voksenopplæring, sånn at ting blir mest mulig riktig”.*

Jeg passet også på å erklære at jeg var en jernbanevenn, at min motivasjon ikke var å ramme jernbanen. Det høres nesten litt banalt ut, men slike forsikringer var helt nødvendige for å få

sentrale kilder til å snakke. Jernbanemiljøet i Norge er lite og kjærligheten til jernbanen stor. Jernbanefiender er det ikke rom til. Men de som ønsker å bidra til at jernbanen blir bedre, og får bedre ressurser, de er det større plass til.

Jeg måtte imidlertid også benytte meg av en god del ørkesløse og timeslange kildesamtaler der jeg til dels fungerte som skriftefar for å få etablert det nødvendige tillitsforhold til enkelte kilder. Andre ganger måtte jeg sirkle forsiktig rundt temaene, for å dempe effekten av mine kritiske spørsmål.

Totalt vil jeg anslå at jeg har benyttet godt i overkant av 40 muntlige kilder i løpet av jernbanejobbingen som kom i gang 6. desember 2003 og fram til denne rapporten føres i pennen.

Antall skriftlige kilder er vanskelig å anslå, men jeg har i løpet av de siste ukene oppakkumulert store dokumentmengder som jeg etter beste evne har forsøkt å systematisere og katalogisere – for å kunne finne fram i materien.

Jeg har også foretatt flere befaringer av jernbanespor og stasjoner, både alene og sammen med fotograf eller eskorte fra Jernbaneverket.

Misvisende og mangelfull informasjon

”Deep throat” ville i første fase ikke si så veldig mye – han ga meg en lang rekke ledetråder, men ingen gryteferdige saker. Vedkommende sa tidlig: ”Les tilsynsrapportene” (fra Statens jernbanetilsyn). Men det var lettere sagt enn gjort.

Selv om rapportene var tilgjengelige og nedlastbare i pdf-format på nettet, fantes det et betydelig antall slike rapporter – ført i teknisk språk og omfangsrike i antall sider.

Men jeg måtte følge ledetråden fra kilden. Da jeg en kveld kjørte ektefellen på jobb (hun skulle på nattevakt), dro jeg på jobb og satt hele natten – på egen fritid - og printet ut alle tilsynsrapporter som jernbanetilsynet hadde laget siden tilsynet ble opprettet i 1996/1997. Papirbunken ble ca 20 cm høy. Det høres kanskje ikke så mye ut, inntil du måler selv.

Etter en gjennomgang av rapportene i papirform fremstod raskt spesielt ett av dokumentene som særskilt interessant – en over 100 sider lang evaluering av sikkerhetsarbeidet i Jernbaneverket fra 1997 og fram til mai 2003. Da jeg dro på juleferie, tok jeg med meg denne og en del andre beslektede dokumenter som sengelektyre.

På basis av dokumentene kartla jeg mer konkrete problemstillinger og ytterligere kilder som jeg ikke hadde vært klar over fra før. Bak i hver tilsynsrapport var det lister over alle personer som jernbanetilsynet hadde snakket med som ledd i sitt revisjonsarbeide.

I kombinasjon med dette hadde jeg bedt om, og fått tilgang til, en del skriftlig materiell fra Jernbaneverket og NSB. Dette var både kopier av tidligere utsendte sikkerhetsrundskriv (for å se nærmere på kvaliteten på disse dokumentene), samt kopier av dokumentasjon utarbeidet av Jernbaneverket i etterkant av hendelsene i Lieråsen-tunnelen.

I ettertid har jeg forstått at deler av materialet jeg da fikk, ga et fortegnet og ikke fullstendig bilde av de faktiske forhold på sikkerhetssektoren. I ett tilfelle fikk jeg kopi av et notat, som ble presentert som en ferdig rapport om hendelsene i Lieråsen-tunnelen. Dokumentet var stilet fra sikkerhetsdirektøren til jernbanedirektør Steinar Killi.

Først senere skjønnte jeg, gjennom stadig nye spørsmål og intervjuer med ledelsen i Jernbaneverket, at den samme rapporten var blitt ytterligere utvidet etter at jeg fikk en kopi.

Blant opplysningene som IKKE stod i rapporten jeg fikk tilgang til, var at en intern analysegruppe i Jernbaneverket hadde advart mot at uhell kunne skje og at gruppens tilrådinger IKKE var blitt fulgt på alle punkter.

Tilsvarende ble jeg foret med en del muntlige opplysninger som var spesialdesignet for å gi et mest mulig positivt bilde av saken i etterkant. Det er kanskje ikke annet å forvente. Men flere ganger merket jeg at aktørene ble overrumplet over at jeg i utgangspunktet hadde en del fagterminologi og fagkunnskap inne, og at jeg ikke lot meg umiddelbart overbevise om at alt som ble sagt var den hele og fulle sannhet.

Selv om jeg kunne en del om jernbanesektoren fra før, var det i denne situasjonen tvingende nødvendig å ettergå alle opplysninger jeg mottok, gjennom dobbel- og trippelsjekking av både vurderinger og mer faktuelle, objektive opplysninger. Spesielt grundig sørget jeg for å være på tekniske elementer i sakene, slik at jeg fullt ut forstod hva jeg egentlig skrev om til enhver tid – og sånn at jeg var i stand til å vekte de ulike elementene i viktighet.

Jeg sørget også for å forelegge for min deep throat-kilde betydelige deler av det skriftlige materialet jeg fikk utlevert fra Jernbaneverket, slik at vedkommende kunne sette meg på sporet av svakheter i argumentasjon og faktagrunnlaget.

For å gardere meg mot å bli villedet av deep throat-kilden og mulige hevnmotiver vedkommende kunne ha, sørget jeg i bakkant for å kontrollere dennes versjon ytterligere en gang opp mot ”mer lojale” personer i systemet. Siden sistnevnte kategori kilder var mindre samarbeidsvillige, var dette en meget tidkrevende og pinefull prosess – hvor mange av spørsmålene måtte gjennomgås indirekte og i en del tilfeller ”pakkes inn”.

Med det mener jeg at jeg måtte arbeide ganske systematisk for å ”ufarliggjøre” en del problemstillinger for i det hele tatt greie å få svar på en del fundamentale saksopplysninger. Alternativet var å miste kildene.

Denne dobbeltsikrings-prosedyren har ført til at jeg ikke kom i land med alle sakene jeg jobbet med – rett og slett fordi jeg ikke kunne være 110 prosent sikker på at det jeg var fortalt var riktig. Det var også en utfordring å finne skriftlig dokumentasjon på en del opplysninger.

Spesielle problemer/utfordringer

Gjennom arbeidet med artikkelserien erfarte jeg tidlig at ledelsen i Statens jernbanetilsyn hadde en påfallende tendens til å forsøke å ”snakke ned” mange av opplysningene som fremstilte jernbane-Norge i et kritikkverdig lys. Det var blant annet påfallende hvor sterkt tilsynets direktør reagerte da han ble konfrontert med vårt tallmateriale om antallet rødlis-

passeringer på jernbanenettet. Han reagerte meget emosjonelt, og garanterte at tallet ”umulig kunne stemme”.

Dagen etter, da vi likevel hadde kjørt saken, opplyste den samme direktøren at antallet rødllyspasseringer nok var riktig likevel, og at tallet i tilsynets eget register sogar var en smule høyere enn statistikken vi hadde fått tak i fra Jernbaneverket.

Behovet for skriftlig dokumentasjon gjorde at vi like fullt måtte begynne artikkelserien vår med en gjennomgang av hvilke anmerkninger som tilsynet hadde kommet med – spesielt hva angikk Jernbaneverket. Dette var den eneste måten å forsøke å få fram den strukturelle delen av problemet – at det var organisasjonen som muligens var problemet, og at enkelthendelser kanskje måtte sees i lys av dette.

En slik tilnærming viste seg raskt å by på spesielle problemer når tilsynet hevdet at alt var blitt helt i orden på åtte måneder fra siste tilsynsrapport var blitt utarbeidet. Den siste tilsynsrapporten fremsatte ramsalt kritikk mot Jernbaneverkets toppledelse for manglende fokus på sikkerhetsarbeidet og manglende implementering av sikkerhetstiltak i organisasjonen. Siden den gang var det ikke gjennomført ytterligere revisjoner av Jernbaneverket fra kontrollorganets side, ei heller fantes det skriftlig dokumentasjon som kunne bekrefte eller avkreftede virkelighetsoppfatningen som nå ble formidlet fra tilsynsdirektøren.

Samtidig er det rimelig åpenbart at jernbanetilsynet hadde en klar egeninteresse av å dempe effekten av kritikk fremsatt i tidligere rapporter fra tilsynet – rett og slett fordi at tilsynet da ville kunne få kritikk for ikke å ha rapportert de aktuelle forholdene til departementet.

I så måte var det i beste fall problematisk å gjengi reservasjonsløst en virkelighetsforståelse som ble presentert – uten at vi kunne finne dokumentasjon som bekreftet fremstillingen på flere, avgjørende punkt.

Aktiv brannslukking

En annen erfaring er Jernbaneverkets systematiske og meget aktive brannslukking i forkant av vår publisering 4. januar 2004.

To dager før sendte Jernbaneverket ut en pressemelding om at alle anbefalte sikkerhetstiltak etter Åsta-ulykken var gjennomført, vel vitende om at VG arbeidet med en bredt anlagt sak om sikkerhetsarbeidet internt i Jernbaneverket.

Saken ble ukritisk plukket opp av NTB og viderebrakt som en av toppsakene på NRK Dagsnytt denne dagen, uten at man gjorde et forsøk på å ettergå opplysningene. Noe senere var det imidlertid tendenser til en mer kritisk tilnærming, bl.a. i et innslag som ble sendt på TV Norge-nyhetene, som brakte et intervju med ordføreren i Åmot som reagerte på at alle tiltak IKKE var gjennomført etter så lang tid. Dvs den diametralt motsatte konklusjon som i pressemeldingen fra Jernbaneverket.

Søndagen da VGs tosiders artikkel stod på trykk, ble det dessuten sendt ut en ferdiglaget pressemelding fra Jernbaneverket så snart VG var kommet ut fra trykkeriet. Pressemeldingen dementerte VGs sak på en til dels elegant måte, men som var lett å gjennomskue.

Jernbaneverket viste til at tilsynsrapportene VG omtalte var henholdsvis ett år og tre år gamle. Hvilket som i og for seg var riktig (Jernbaneverket rundet åtte måneder opp til ”ett år” for at det skulle virke lengst mulig siden).

En sentral tilleggsopplysning var likevel utelatt. Dette gjaldt at selv om flere av de viktige sikkerhetsmanglene første gang var blitt påpekt i rapporter som nå var inntil tre og fem år gamle, var manglene fortsatt ikke utbedret. Det var hele hovedpoenget i vår sak.

Men denne forbigåelsen slapp Jernbaneverket unna med i andre medier. Den krasse pressemeldingen var nok til at de dårlig bemannede deskene ikke turde gå videre på VGs sak.

Offentlighetsproblematikk

Jeg har for tiden gående en innsynssak mot Jernbaneverket, der ledelsen i etaten forsøker å trenere at VG får innsyn i dokumenter som ytterligere kan belyse svakheter i jernbanesikkerheten i Norge.

Jernbaneverket pretenderer i dag å følge Offentlighetsloven og Lov om meroffentlighet. Men i praksis viser det seg at dette er lite verdt når Jernbaneverkets sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl sender svar som dette til kritiske og undersøkende journalister:

”Ved nærmere ettertanke velger vi å holde disse opplysningene for oss selv (de er til internt bruk)”

I mitt svar forsøkte jeg å minne dem på enkelte fundamentale spilleregler og formkrav i innsynssaker:

”Det vises til vedlagte svar fra etatsdirektør Ove Skovdahl. Etter hva jeg skjønner etter å ha lest JBV's serviceerkl. vis a vis media praktiserer JBV i dag offentlighetsloven, samt lov om meroffentlighet. I så måte gjøres det oppmerksom på at nedenforstående avslag på innsyn ikke er gyldig etter Off loven, siden det ikke oppgis unntakshjemmel ei heller opplyses om klageadgang/klagefrist. Ber derfor om tilbakemelding om hvem jeg kan stile et mer offisielt brev til innad i JBV, for å begjære nevnte innsynssak til klagebehandling i Samferdselsdepartementet. Jfr Off loven og tilhørende forskrifter skal slike klager, som vi begge vet, alltid rutes via underliggende etat som ga avslag på innsyn.”

Saken er gjennom hele januar blitt forsøkt trenert av Jernbaneverkets ledelse, ved hjelp av ulike prokuratoriske og byråkratiske virkemidler.

Trolig ender saken fra min side med en formell klage til Samferdselsdepartementet og potensielt også til Sivilombudsmannen for forvaltningen. Dette vil gå både på saksbehandlingsfeil og manglende etterlevelse av loven.

Jernbaneverket er en offentlig forvaltningsbedrift – og per definisjon å oppfatte som underlagt Offentlighetsloven.

Analyse og prosjektstyring

Noen få ord om spesielle grep jeg har gjort ang. analyse og etterarbeid ifht dette aktuelle prosjektet.

Etter hver arbeidsdag (under arbeid med prosjektet) har jeg gjennomført en evaluering av hvor langt jeg hadde kommet den aktuelle dagen. Alle intervjuer er fortløpende blitt tatt opp i digitalisert form (digital opptaksmaskin), og hver eneste bakgrunnssamtale er blitt loggført med egne referater.

Jeg har også oppdatert min kildeliste daglig, samt en arbeidsliste jeg har hatt over aktuelle nyhetssaker. I dette dokumentet har jeg prioritert hvilke saker jeg syntes var viktigst, samt ramset opp for meg selv hvilke dokumentasjonskrav jeg måtte innfri på hvert punkt. På denne måten beholdt jeg fokus i et overveldende stort kildemateriale.

Jeg gjorde det også til en rutine å foreta regelmessige etteranalyser av hvert intervju og hver bakgrunnssamtale, for å se om det var elementer som jeg hadde gått glipp av i første omgang. Dette har vist seg å være meget nyttig i de fleste prosjektene jeg har jobbet med de siste årene.

Avslutningsvis

Det har i praksis vist seg vanskelig for undertegnede å kombinere en mer langsiktig nysatsning på dette stoffområdet med klubblederjobb og vervet som leder av SKUP. Men gjennom det skippertak jeg fikk tatt i desember og januar håper jeg i det minste at jeg har bidratt til at sikkerheten ytterligere skjerpes og fokuseres på i det daglige arbeidet på jernbanesektoren.

Jeg synes i ettertid at det er litt pussig at den grovkalibrede kritikken i Jernbanetilsynets rapporter har gått et samlet pressekorps hus forbi – og at rapportene som jeg fant, har fått ligge i fred på jernbanetilsynets webside i så mange måneder. Men det er minst like pussig at Statens jernbanetilsyn eller eieren av Jernbaneverket (Samferdselsdepartementet) ikke fulgte opp kritikken med mer håndfast handling. Kritikken ble heller ikke forsøkt kommunisert til omverdenen, men bare lagt ut på en webside – begravd i et hav av teknisk preget informasjon.

Gjennom dette prosjektet er jeg blitt ytterligere styrket i min bekymring over at vi i pressen i dag verken er dimensjonert ressursmessig eller organisert på en sånn måte at vi er i stand til å avdekke strukturelle årsakssammenhenger. I stedet videreformidler vi (som regel) en fragmentarisk verden av enkeltsaker, uten at vi evner å gå bak for å finne sammenhengene og årsakene. Og det er da ulykker som Åsta-ulykken får lov til å skje.

VG-huset 24. januar 2003

Kjetil Stormark