

Hanekleivskandalen

Metoderapport

Navn på journalister:

Ralf Haga og Bjørn Rønningen m.fl.

Tittel på prosjektet:

Hanekleivskandalen

Publisert:

I Tønsbergs Blad (papir) og tb.no (nett) i perioden 28.12.06 – 03.12.07

Kontaktinformasjon:

Mediehuset Tønsbergs Blad, pb. 2003, 3103 Tønsberg, tlf. 33 37 30 00
Haga 481 81 761, Rønningen 950 50 030

INNLEDNING:

"Hanekleivskandalen" har kostet 345 millioner skatte kroner, tvang veidirektør Olaf Søfteland til å gå av, ga veivesenet og andre ansvarlige veimyndigheter et stort tap av anseelse og troverdighet, rammet næringsdrivende i form av mange millioner kroner i tapt fortjeneste, og ikke minst rammet hundretusener av bilister med forsinkelser samt huseiere som plutselig fikk omkjøringstrafikken i nabolaget.

Tønsbergs Blad har gjennom papir, nett og tv publisert over 100 saker om emnet. Gjennom løpende nyhetsdekning, kildejakt og sammenstilling av fakta har vi avdekket viktige dokumenter og personlige beretninger som etter vår mening har bidratt til å belyse en av de største samferdselsskandalene i Norge.

"Hanekleivskandalen" har også tvunget veimyndighetene til en nødvendig revisjon av egen organisering ved store utbyggingsprosjekter, samt endret tekniske krav til hvordan slike tunneler skal bygges i framtiden.

TIDSLINJE:

Hovedpunkter i utviklingen:

Julen 2006: Det raser fra taket i sørgående løp i Hanekleivtunnelen på E18.

Januar 2007: Veivesenet stenger også nordgående løp i Hanekleivtunnelen etter frykt for flere ras. Det får store konsekvenser for næringsdrivende langs veien samt naboer langs omkjøringsveien (gamle E18).

Februar: Geologisk rapport med konklusjoner om årsaker til raset

April: Ved å finlese tidligere offentliggjorte dokumenter, for deretter å gå kilder nærmere på klingen, avslører Tønsbergs Blad at Statens vegvesen har kastet viktige sikkerhetsdokumenter. Det blir også kjent at samtlige tunneler på E18 i Vestfold kan ha feil og mangler. Det utløser politiske krav om at ansvarlige må gå.

Mai: Tønsbergs Blad avslører 12. mai at prosjektledelsen på E 18 ba om 11.000 bolter, men fikk bare 500. I det såkalte Høiland-brevet fortelles det også om en ødeleggende intern strid og munnkurv fra ledelsen. Brevet fra Karl Høiland, som Samferdselsdepartementet forsøker å holde hemmelig, forteller om sterk intern uenighet om tunnelsikring, og eskalerer presset på ansvarlige myndigheter.

Tønsbergs Blad avslører 30. mai at tunnelarbeidere kappet bolter for å spare tid.

Pinsen: Arbeidsulykke under reparasjon av Hanekleivtunnelen.

Juni: Den interne granskingsrapporten foreligger, men blir "slaktet" for mangel på svar. Vegdirektør Olaf Søfteland går av før tiden.

Juli: Motorveien åpner delvis igjen, akkurat i tide til å rekke ferietrafikken.

September: Sivilombudsmannen kritiserer Samferdselsdepartementet for å ha forsøkt å hemmeligholde Høiland-brevet – brevet som ble kjent gjennom Tønsbergs Blad.

Oktober: Den eksterne granskingsrapporten. Veimyndighetene endrer rutiner for organisering, oppfølging av prosjekter m.v.

Januar 2008: Veivesenet orienterer Samferdselsdepartementet om nye tiltak i etterkant av den eksterne granskningen.

PROBLEMSTILLING:

Den sentrale problemstillingen har fra første dag vært: Hvordan kunne det rase i en tilnærmet splitter ny veitunnel?

Ved å gå tilbake i historien og utbyggingsfasen, ved å studere ekspertuttalelser/rapporter, ved å hente fram og systematisere sentrale og mindre sentrale medarbeideres beretninger, og å avsløre informasjon vi mener neppe ville kommet offentligheten for øret uten vår innsats, har vi søkt å bidra til å skaffe våre lesere og andre svar på dette sentrale spørsmålet.

Saken har pågått over så lang tid, rundt ett år, at det selvsagt har oppstått grunnlag for å gjøre "avstikkere" fra hovedproblemstillingen.

I innledende fase av saken var det relativt åpenlyst at det var gjort for dårlig jobb under byggingen av tunnelen. Det var også en teori veivesenet selv framførte og støttet. Men HVORFOR jobben var svakt utført, var det vanskeligere å finne et svar på.

Undersøkelserapporten fra geologene i februar var nok den første som ga et tydelig hint om at svak organisering av oppfølgingsansvaret i veivesenet i tiden før og under tunnelbyggingen har ført til dårligere tunnelsikkerhet. Det var selvsagt en hypotese vi fulgte, vi også.

Men vi slo oss aldri til ro med at intern organisering kunne få skylda for tunnelraset. Som indirekte og medvirkende ja, men vi jobbet på denne tiden fram en hypotese om at regelrett slurv like gjerne var det som utløste problemene.

Dette satte vi inn mye arbeidskraft på for å undersøke nærmere. Med nye gjennomganger av rapporter og et bredt kildearbeid, avdekket vi blant annet en skremmende holdning blant enkelte tunnelarbeidere til å ta risikable snarveier.

At så veivesenet manglet kontrollfunksjoner og ansvarsorganisering til å fange opp dette slurvet, var grunnen til at problemet ikke ble fanget opp før raset og skandalen var et faktum.

ORGANISERING AV ARBEIDET

Redaksjonen innså raskt at raset i Hanekleivtunnelen krevde ekstra årvåkenhet fra vår side. I tillegg til løpende nyhetsdekning fra vakthavende journalister på papir og nett (inkludert desk) har vi to undertegnede hatt ansvar for å følge opp saken, som hos oss etter hvert fikk betegnelsen "Hanekleivskandalen".

De første månedene jobbet Haga med saken alene, Rønningen kom inn fra april, mens de siste månedene jobbet Rønningen med prosjektet alene. Hele tiden har vi hatt tett oppfølging fra redaksjonsledelsen. I intense perioder har vi kjørt egne redaksjonsmøter for vår lille "Hanekleiv-redaksjon".

Begge vi som har jobbet mest med prosjektet kjenner utbyggingsperioden av E18 og tunnelene relativt godt. Derfor har vi begge opparbeidet et stort kildenett innad i Veivesenet. Dette gjorde det enklere for oss å operere på egen hånd når dette var påkrevet, men også lettere å komme med gode innspill og kildeforslag til hverandre og til fellesprosjekter når vi sto fast.

I disse periodene, spesielt april og mai, har vi to hatt tilnærmet fullstilling med fokus på Hanekleiv-skandalen. På denne tiden "ofret" vi også en del fritid for å få ut informasjon. For øvrig har vi tatt grep når sakens utvikling har krevet det. Mer tidkrevende undersøkelser har blitt gjort innimellom andre journalistiske oppgaver. Vi kommer nærmere inn på kildebruk, metodebruk og problemer som oppsto underveis under beskrivelsen av sakens gang.

SAKENS GANG:

Julen 2006

Sent på kvelden 1. juledag 2006 går et ras ca. 50 meter inne i sydgående løp i Hanekleivtunnelen på E18 i nordre Vestfold. Som ved et lite under er det ingen biler og mennesker på stedet akkurat i det mange tonn løsmasser dundrer ned i veibanen.

Et stort ras av betong og stein i en tunnel på en av Norges mest trafikkerte hovedveier skaper raskt stor oppmerksomhet både i lokale og nasjonale medier. Selvsagt på grunn av det dramatiske i selve hendelsen og det skadeomfang den kunne fått. Men også fordi E18 i nordre Vestfold ikke er mer enn noen få år gammel; til stadighet blir omtalt som landets sikreste vei; og er blitt trukket fram som et stykke norsk ingeniørkunst.

Tb.no har den første nyhetsmeldingen ute sent kvelden 1. juledag, omtrent samtidig med riksdekkende nettsider. Den første avisdagen etter jul (3. juledag) er saken viet stor plass, inkludert førsteside, også i Tønsbergs Blads papiravis.

Gjennomgående for nyhetsdekningen i alle medier de første dagene er spørsmålet om "hvordan kunne dette skje". Ansvarlige myndigheter, med veivesenet og veidirektoratet i spissen, har ingen konkrete svar å komme med. Gjennomgangstonen er at "dette skulle ikke kunne skje".

Vakthavende journalister produserer de første artiklene for Tønsbergs Blad/tb.no. Snart blir Ralf Haga satt med spesielt ansvar for å følge saken videre:

Januar 2007

Vi jobber med å kartlegge og beskrive konsekvenser for nærmiljøet.

Like på nyåret viser veivesenets granskinger av det andre tunnellopet at det er usikkerhet rundt trykgheten også i det nordgående løpet. Begge løp i Hanekleivtunnelen stenges og trafikken føres over på gamle E18, også kalt "Dødsveien" på grunn av alle ulykkene. Næringsdrivende langs E18 blir brått uten næringsgrunnlag, mens beboere i og ved Holmestrand og Sande får sterkt økende belastning av trafikk og støy.

Eksempler på artikler (vi gjør oppmerksom på at lenkene aktiveres ved å trykke ctrl + museklikk):

[100 kan bli permittert](#)

HOLMESTRAND: Rundt 70 millioner kroner kan bedrifter langs E18 i nordfylket miste i omsetning dersom Hanekleivtunnelen holdes stengt fram til mai.

Nyheter, Publisert: 23.01.07

[E18-trøbbel gir bussforsinkelser](#)

TØNSBERG: Timekspresen setter inn en ekstra buss mellom Tjøme og Oslo for å blidgjøre kundene etter omkjøringskrøll de siste dagene.

Nyheter, Publisert: 25.01.07

En mer kuriøs sak om utslag av konsekvenser laget vi noe senere:

[Rikfolk kjøper seg unna køene](#)

TØNSBERG/FORNEBU: Millionærene har mistet tålmodigheten med E18-køene og leier stadig oftere sjøfly for å komme kjapt til og fra hytta på vestfoldkysten.

Nyheter, Publisert: 22.06.07,

Februar

Vi jobber mot veivesenet og Samferdselsdepartementet for å få svar på hvordan det kan rase i en ny tunnel. Tidlig blir en undersøkelsesgruppe oppnevnt av Samferdselsdepartementet.

Gruppen får som hovedoppgave å klarlegge mulige årsaker til raset, og å foreslå forbedringstiltak. Undersøkelsesgruppens viktigste konklusjoner er at de geologiske forundersøkelsene er vurdert å være tilfredsstillende; at den direkte årsaken til raset var en svakhetssone; at behovet for permanent sikring av denne sonen ble undervurdert; at organiseringen av prosjektet var uheldig; at det ikke var personell med nødvendig ingeniørgeologisk kompetanse på tunnelprosjektet.

Av rapporten går det også fram at byggingen av Hanekleivtunnelen ble stoppet flere uker høsten 1997 på grunn av to nestenulykker som følge av nedfall av stein. Rensing av fjell og tilleggssikring måtte til, og først i november kunne arbeidene gjenopptas. Undersøkelsesrapporten er den første som fra eksperthold bekrefter alvorlighetsgraden i interne forhold i veivesenet, og samferdselsminister Liv Signe Navarsete lover i Tønsbergs Blad at gruppens synspunkter skal bli tatt hensyn til ved bygging av nye tunneler.

Mars:

En tung måned for teamet. Tønsbergs Blad møter lokal misnøye, og slåss mot hemmelighold i Statens Vegvesen.

Arbeidet med å sette i gang utbedring av Hanekleivtunnelen drar ut i tid, i hovedsak på grunn av en relativt omfattende anbudsprosess.

I mellomtiden vokser den lokale misnøyen i takt med kostnadene som påløper. De næringsdrivende gir i Tønsbergs Blad uttrykk for at de føler seg glemte av veivesenet. Dette tar veivesenet konsekvensen av og inviterer både næringsdrivende og ordførere i de berørte kommunene til informasjonsmøte.

Men igjen forsøker ansvarlige myndigheter seg med hemmelighold fremfor åpenhet: "Dette er ikke et offentlig møte", sier veisjef Roar Gärtner på trykk i Tønsbergs Blad 2. mars. Han nekter pressen adgang. Tønsbergs Blad velger å bruke Arne Jensen, som blant annet er leder i offentlighetsutvalget i Norsk presseforbund, som brekkstang. Vi lar ham kommentere Gärtners uttalelse. Ikke uventet er Jensen både opprørt og overrasket over veivesenets beslutning om å lukke møtet, og han påpeker at dette er en sak som i høyeste grad angår offentligheten.

Tønsbergs Blad fortsetter da åpenhetskampen. Vi går på regionveisjef Andreas Setsaa, som gir uttrykk for at han er for åpenhet og lover å ta opp saken med veisjef Gärtner. Sistnevnte velger deretter å forhøre seg med møtedeltakerne. De har ingen motforestillinger mot at pressen er til stede, tvert imot, og veisjefen lar til slutt Tønsbergs Blad slippe inn.

På møtet, som man altså forsøker å holde lukket, kommer veivesenet med kraftige innrømmelser. "Vi hadde ikke begrep om hvor omfattende arbeidet kom til å bli", sa Tore Gomo, som leder prosjektet med å sette tunnelene i stand igjen. Han føyer til: "Hele tunnelen er tydeligvis en glipp".

Eksempler på artikler som publiseres i denne perioden:

[Ber veivesenet vise rausket](#)

TØNSBERG: De skadelidende langs E18 i nordfylket må få dekket sine tap. Det krever ordførerne i Holmestrand, Hof, Re og Sande.

Nyheter, Publisert: 03.03.07,

[Bommer 100.000 av veivesenet hver dag](#)

TØNSBERG: Hver eneste dag E18 i nordfylket er stengt må Statens vegvesen ut med penger til bomselskapet E18 Vestfold AS. Hittil er regningen på fem millioner kroner.

Nyheter, Publisert: 24.03.07,

April

I april smeller den første bomben, og dette blir en gjennombruddsmåned i vårt arbeid. Gjennom nitidig dokumentlesing, avslører vi en viktig grunn til at det er så vanskelig å finne ut hvorfor alt gikk galt i Hanekleiva. Samtidig øker åpenbart presset på kildene. Vi opplever frykt og informasjonstørke. Vi avdekker også at boltene i Hanekleiva er brukt feil. Men først:

Aftenposten får opplyst at samtlige E18-tunneler i Vestfold viser svakheter og trenger utbedringsarbeid. Vi irriterer oss over at ikke vi fikk saken først, men jobber videre....

[Alle tunnelene må stenges og sikres](#)

HOLMESTRAND: Vegdirektoratet har bestemt å stenge ytterligere fire tunneler på E18 i Vestfold, i tillegg til de tre som allerede er stengt. Årsaken er alvorlige svakheter som krever sikringsarbeid.

Nyheter, Publisert: 11.04.07

Tønsbergs Blad setter nå to journalister på saken (Haga og Rønningen). Vi har daglig egne planleggingsmøter med reportasjeledelsen for å diskutere aktuelle problemstillinger. Hovedproblemstillingen er der fortsatt – Hvordan kunne dette skje? – men med alle tunnelene i fokus er problemstillingen plutselig blitt enda mer omfattende.

Den videre E18-utbyggingen sørover i Vestfold inkluderer også flere tunneler. Det sporer oss til å undersøke hvilke selskaper som hadde vært involvert i denne seneste byggingen, i hvilken grad var ingeniørgeologer til stede under bygging av disse tunnelene. Formålet med våre undersøkelser er: Kan folk føle seg trygge når man skal kjøre gjennom de nye tunnelene?

Det gir oss blant annet denne saken:

[Ny sjekk av tre E18-tunneler](#)

RE: Til høsten åpner tre nye tunneler på E18 gjennom Re. Alle er bygget på samme måte som problemtunnelene i nordfylket.

Nyheter, Publisert: 12.04.07

Samtidig synes det klart at tiden uten en Hanekleivtunnel i drift kan bli lang. Det tærer på tålmodighet både i "folket" og i politiske kretser.

[Ett år uten firefelt](#)

TØNSBERG/OSLO: Tofelt forhåpentlig i løpet av sommeren, ja. Men verken veidirektør Søfteland eller veisjef Gärtner tør love at vi får tilbake firefelts motorvei gjennom nordre Vestfold før jul.

Nyheter, Publisert: 12.04.07

[Mener statsråden må gå](#)

TØNSBERG/RE: Både samferdselsministeren og veidirektøren bør finne seg annet å gjøre. Det mener sentrale Fremskrittsparti-politikere i Vestfold.

Nyheter, Publisert: 12.04.07

Veimyndighetene føler åpenbart presset. Nå møter vi for første gang problemer med å innhente info hos personer i veivesenet som til nå har vært viktige kilder for oss:

[Har fått munnkurv](#)

OSLO: Tunnelkaoset på E18 har ført til at veidirektør Olav Søfteland nå nekter de ansatte i veivesenet å snakke med pressen.

Nyheter, Publisert: 11.04.07

Vi søker stadig bredere i vår informasjonsinnhenting, da reaksjonen fra både lesere og kilder øker samt at alvorlighetsgraden i saken synes større.

Med stadig redusert tilgang på kilder på grunn av munnkurven som er gitt, beslutter vi oss for å gå grundigere inn i rapporten fra undersøkelsesgruppen fra februar, da vi føler at vi for vår del ikke har sett nok på den.

I den tørre rapporten finner vi ny, oppsiktsvekkende informasjon som alle, inkludert oss selv, har oversett. Som så ofte før, ligger djevelen begravd i detaljene: I en liten setning i oppsummeringen viser de undersøkende geologene til at det har vært vanskelig å innhente tilstrekkelig dokumentasjon på de påstander som har kommet fram under granskingen.

Vi lurer selvfølgelig på hvorfor, og tar igjen kontakt med ansvarlig prosjektleder fra utbyggingstiden, Karl Høiland. Han gir oss en oppsiktsvekkende tilbakemelding:

[Ja, vi kastet dokumenter](#)

TØNSBERG: En rekke dokumenter som kunne gitt større klarhet i hvorfor Hanekleivtunnelen raste, ble kastet i søpla av veivesenet for flere år siden.

Nyheter, Publisert: 14.04.07

Blant annet er dokumenter som viste sikringsarbeidet i Hanekleivtunnelen borte – for alltid. Vi intervjuer to av geologene som var medvirkende til rapporten for å få bedre innsikt i problematikken. Geologen er svært kritiske til at viktige opplysninger rett og slett er kastet.

Vi følger sporet videre, og avdekker snart at mangelen på arkiveringsrutiner dessverre ikke er enestående for Hanekleiv-utbyggingen. Den nå pensjonerte overingeniøren i veivesenet, Audun Nordbotten, forteller at arkiveringsrutinene i veivesesenet har vært under enhver kritikk i lang tid. Han viser til flere utbyggingsprosjekter der viktige dokumenter har blitt kastet og at det har skjedd gjennom en årrekke.

[- Har kastet dokumenter lenge](#)

TØNSBERG: Det er ikke noe nytt at Statens vegvesen kaster viktige dokumenter, hevder Audun Nordbotten, som har 40 år bak seg i veivesenet.
Nyheter, Publisert: 28.04.07,

Vår gjennomgang av geolog-rapporten gir oss også andre viktige innganger. Samtidig med at veivesenet offentliggjør i hvilket omfang de nå skal ettersikre E18-tunnelene med ekstra bolter, kan vi bl.a. fortelle at tunnelbyggerne satte sikringsbolter rett i løst fjell.

[Brukte boltene feil](#)

HOLMESTRAND: Bruk av bolter i tunneler skal sørge for at løst fjell forankres i solid fjell, eller "friskt" fjell, som tunnelbyggerne kaller det. I Hanekleivtunnelen har tunnelbyggerne kjørt bolter rett inn i løsfjell.
Nyheter, Publisert: 25.04.07

Mai

Dette blir en ny måned med store gjennombrudd i vår graving. Lørdag 12. mai avdekker vi opplysninger samferdselsministeren ønsket å holde hemmelig, og som forteller om en livsfarlig tunnelbygging. Livsfarlig for alle som jobbet der, og livsfarlig for alle som bruker tunnelen.

Vår jobbing med Hanekleiva-saken er fortsatt omfattende, men av ulike grunner reduseres staben som til daglig jobber med Hanekleiv-saken reduseres fra to til én.

Etter mye lesing, og intens jakt på kilder, får Bjørn Rønningen kontakt med en person som forteller at det innad i veivesenet verserer rykter om at prosjektleder Karl Høiland skal ha skrevet et omfattende brev til Samferdselsdepartementet. Kilden vet lite eller ingenting om innholdet i brevet.
(Vi får senere vite at det var våre artikler i april som utløste dette brevet)

Et søk i departementenes elektroniske postjournal gir umiddelbart treff: Det foreligger et brev fra Karl Høiland, datert innkommet noen dager tidligere. (Påskrift på brevet viser at brevet må være registrert tidligere enn det er journalført.)

Brevet er imidlertid stemplet unntatt offentlighet som internt dokument, og på henvendelse til departementet får vi straks avslag på ønsket om utlevering.

Tønsbergs Blad får likevel tilgang på brevet, og i vår senere artikkel gjør vi det noe uvanlige å understreke at vår kilde til det hemmeligstemplede brevet ikke er Høiland selv.

Det fem sider lange brevet viser seg å være prosjektlederens personlige beretning om årelang maktkamp innad i veivesenet, om sterk intern uenighet om hvordan Hanekleivtunnelen skulle sikres, og om ulykker og nestenulykker under utbyggingen som kunne fått fatale konsekvenser. Vi forteller historien om en prosjektleder som ba om 11.000 sikringsbolter, men som bare fikk 500.

Tønsbergs Blad bruker fire sider på å presentere disse oppsiktsvekkende opplysningene fra en prosjektleder som til nå har vært bortimot taus om sine erfaringer fra utbyggingsperioden. Samtidig tar avisen på lederplass et kraftig oppgjør med Samferdselsdepartementets hemmelighold.

[E18-sjefens oppgjør med egne siefer](#)

TØNSBERG: Trakassert, kritisert og kneblet: Nå slår E18-sjefen Karl Høiland tilbake mot egen ledelse. I et personlig brev til samferdselsministeren forteller han om sterk uenighet og om maktkampen i Statens

vegvesen.

Nyheter, Publisert: 12.05.07

"Med bakgrunn i de siste dages mediedekning, der blant annet lederen i Stortingets samferdselskomité forlanger meg fjernet, føler jeg behov for å få fram det bildet jeg har av saken," skriver Høiland. Brevet er stilet direkte til samferdselsminister Liv Signe Navarsete, da Høiland lar det skinne gjennom at han ikke stoler på at disse opplysningene når fram om han går tjenestevei, det vil blant annet si via veidirektør Olav Søfteland. "Beklageligvis er jeg ikke overbevist om at du vil få tilgang til disse opplysningene fra andre kilder."

Med dette oppslaget i Tønsbergs Blad eksploderer fokuset på Hanekleiv-skandalen i nær sagt alle landets riksdekkende medier, og vi blir kontaktet av kolleger i en lang rekke medier med spørsmål om tilgang på de samme dokumentene som vi sitter på. Vi avviser dette, men ved lunsjtider samme dag som oppslaget legger vi en elektronisk versjon av Høiland-brevet ut på våre tb.no.

Nå skjønner både kolleger, interesseorganisasjoner, forskermiljøer, veivesen-ansatte og myndigheter at vi sitter inne med betydelig kunnskap om Hanekleiv-saken. En praktisk konsekvens av denne "forståelsen" er at sentrale kilder, så som i departementet, fra nå av raskt tar kontakt hvis vi har bedt om det. Til nå har vi hatt en følelse av å måtte stille bak i køen av rikspressen. Fra denne dagen tilflyter det oss også en mengde nye tips, som gjør oss i bedre stand enn mange andre medier å danne et bilde av Hanekleiv-skandalen og hva som ledet fram til den.

Det firesiders oppslaget i Tønsbergs Blad denne lørdagen presser de sentrale veimyndighetene på banen, myndigheter som har kjent til brevet en tid og som har valgt å legge lokk på opplysningene:

Alarmerende og viktige

TØNSBERG: Samferdselsministerens statssekretær, Steinulf Tungesvik, karakteriserer opplysningene som framkommer i lørdagens Tønsbergs Blad som alarmerende og viktige for den interne granskingen i veivesenet etter E18-skandalen.

Nyheter, Publisert: 12.05.07

Vegdirektør Olav Søfteland er foreløpig forsiktig med å kommentere den meget sterke kritikken som tilfaller hans etat og i stor grad også ham personlig:

Høiland kan ta feil

OSLO: Veidirektør Olav Søfteland avviser påstandene om at toppladelsen ville holde tilbake informasjon om problemene under byggingen av Hanekleivtunnelen.

Nyheter, Publisert: 16.05.07

... mens samferdselsminister Liv Signe Navarsete bekrefter at Høiland-brevet har gitt nye momenter til saken:

Navarsete stoler på Høiland

OSLO: Selv om Karl Høilands opplysninger ikke er ferdig gransket, sier samferdselsminister Liv Signe Navarsete at hun stoler på innholdet i kritikken fra prosjektlederen på E18. Hun bekrefter at en del av tunnelopplysningene fra Høiland var nye for...

Nyheter, Publisert: 16.05.07

Også stortingspolitikerne leser tydeligvis nå Tønsbergs Blad med ekstra interesse. Med det nye og voldsomme fokuset Hanekleivtunnelen får i alle større medier disse dagene, med mange avsløringer og utspill, kommer også det politiske kravet om bedre tilsyn med veiprosjekter:

Frp-krav om veitilsyn

TØNSBERG: Raset i Hanekleivtunnelen viser at Norge trenger et uavhengig veitilsyn, mener Fremskrittspartiet.

Nyheter, Publisert: 14.05.07

Skal vurdere eget veitilsyn

OSLO: Et offentlig utvalg skal innen utgangen av 2008 utrede om det er behov for et eget veitilsyn for veinettet i Norge, opplyste samferdselsminister Liv Signe Navarsete i går.

Nyheter, Publisert: 16.05.07,

Tønsbergs Blad jobber disse dagene hardt. Vi leser nye dokumenter vi får tilsendt, blir tipset om nye spor og om lignende saker som kan ha relevans. Det blir i denne perioden mange telefonsamtaler med kilder fra store deler av landet. Det gjør oss i stand til fortsatt å være nyhetsledende med flere viktige avsløringer, blant annet hvordan mangel på sikring under utbyggingen satte arbeidernes liv i fare:

Stein raste fra tak og vegger

HOLMESTRAND: Minst to ganger var anleggsarbeiderne i direkte fare under bygging av Hanekleivtunnelen. Da betonghvelvet skulle festes, raste stein fra tak og vegger.
Nyheter, Publisert: 15.05.07

Etter flere henvendelser går Søfteland med på å kommentere brevet fra Høiland:

Sannheten skal komme fram

TØNSBERG/OSLO: Hadde du på julaften spurt om jeg ventet meg et ras, hadde jeg selvsagt svart nei, sier veidirektør Olav Søfteland. Han forsikrer at han i alle år fra byggingen til raset var overbevist om at Hanekleivtunnelen var trygg.
Nyheter, Publisert: 18.05.07

Pinsen

Problemene for veivesenet ser ikke ut til å ha noen ende. I pinsen ramler betongelementer ned under reparasjonsarbeidet:

Flaks igjen

HOLMESTRAND: Bare flaks gjorde at to arbeidere kom fra det med livet i behold da en to tonn tung betongblokk løsnet fra veggen i Hanekleivtunnelen i går kveld. Nok en gang skal menneskelig svikt ha gjort tunnelen utrygg.
Nyheter, Publisert: 29.05.07

Ulykken gir en ny indikasjon på at sikringsarbeidet under tunnelbyggingen ikke var tilstrekkelig utført. Etterforskningen viser at boltene i elementet som raste, var montert 70 centimeter inn i fjellet. Minstedybden for disse boltene skulle være 100 centimeter.

Dette er for oss en ny bekreftelse på de antagelser vi har samlet gjennom rapporter (geologenes undersøkelsesrapport) og samtaler med ulike kilder. Problemstillingen er nå å avdekke om sikringarbeidet under byggingen av Hanekleiv-tunnelen ble slurve utført. En samtale med en tidligere tunnelarbeider har nemlig gitt oss relativt detaljert informasjon om dette. Hva vi finner, er sjokkerende.

I flere uker i forkant av pinse-ulykken har vi jobbet for å skaffe åpne kilder på at sikringarbeidet under byggingen av Hanekleiv-tunnelen ble slurve utført. Problemet vårt er nå som tidligere å få folk til å stå fram med troverdighet. Vi erfarer gjennom hele denne perioden at det er vanskelig å få arbeidere med direkte eller indirekte tilknytning til Veivesenet til å fortelle, og vi merker at problemet i stor grad er basert på frykt. For eksempel har vi denne saken på trykk dagen etter at veidirektør Søfteland lover å få hele sannheten på bordet:

Holder kjeft om E18-skandalen

TØNSBERG: En sentralt plassert anleggsarbeider tør ikke svare på spørsmål om Hanekleiv-tunnelen - av frykt for å miste jobben.
Nyheter, Publisert: 19.05.07

Tønsbergs Blad hadde over tid planlagt et intervju med en mann som var sentralt plassert og hadde innflytelse under byggingen av Hanekleiv-tunnelen på 1990-tallet. Men etter en betenkningstid fikk vi et høflig avslag på henvendelsen. Mannen jobber fortsatt i anleggsbransjen et annet sted i Norge.
– Det er mye jeg vet, og mye jeg kunne tenkt meg å fortelle. Men hvis jeg sier noe, har jeg ikke lenger noen jobb, sier mannen.

Da elementene raste ut i pinsen, besluttet vi å intensivere fokuset på påstått slurv i anleggsfasen. Fortsatt er det ikke mulig å få noen til å stå fram, men flere kilder bekreftet samme inntrykk. Det ga oss denne alarmerende artikkelen:

"Skrøt av dårlig sikring"

TØNSBERG: På 1990-tallet var det ikke uvanlig at tunnelarbeidere kappet sikringsbolter for å spare tid. Etterpå puttet de på endestykket for å lure kontrollørene. Det forteller kilder som selv har sett og blitt informert om at tunnelbyggere tok...
Nyheter, Publisert: 30.05.07,

Tønsbergs Blads kilder, som jobber i forskjellige selskaper, forteller også om hvordan de opplevde at tunnelarbeidere skal ha lurt kontrollørene til å tro at tunnelfjellet var sikret bedre enn det virkelig var. Veidirektør Olav Søfteland svarer med å si at han har vondt for å tro at dette er sant, og at hvis det er det, så er det i så fall galskap.

Juni

I juni skjer det vi har ventet på lenge: En presset Søfteland må gå. Vi jobber videre internervisjonens rapport.

I juni legger Vegdirektoratet fram resultatet fra den interne granskingen av forhold rundt raset i Hanekleivtunnelen.

OSLO: Hanekleiv-rapporten inneholder totalslakt av E18-organisasjonen i Vestfold. Den hardeste kritikken rammer prosjektleder Karl Høiland.

Nyheter, Publisert:

Interntrevisjonens rapport beskriver sviktende kommunikasjon, dårlig samarbeidsklima, flere feilvurderinger, uavklarte ansvarsforhold, uklare roller og brudd på veivesenets egne regler for sikring av tunneler.

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete er likevel langt fra fornøyd med svarene, og krever en ekstern og uhildet gransking av skandalen.

Ekstern gransking av vegvesenet

OSLO: Samferdselsdepartementet vil ha ekstern gransking av rapporteringsrutinene i Statens vegvesen i den perioden da E 18 i nordre Vestfold ble prosjektert og bygd.

Nyheter, Publisert: 21.06.07,

Beslutningen innebærer også at ansvarlig for interntrevisjonen, vegdirektør Olav Søfteland, går av.

September

Verdens Gangs problemer med å få innsikt i viktige E18-dokumenter, og Tønsbergs Blads avsløringer rundt hemmelighold av det nå berømte Høiland-brevet, gjør at Miljøvernforbundet klager Samferdselsdepartementets behandling av Hanekleiv-raset inn for Sivilombudsmannen.

I september kommer uttalelsen fra Sivilombudsmannen:

Får kjeft for hemmeligholdet

TØNSBERG: Sivilombudsmannen har gitt Vegdirektoratet et rapp over fingrene fordi man lenge holdt Karl Høilands "brevbombe" om Hanekleiv-skandalen unna postjournalene.

Nyheter, Publisert: 18.09.07,

Nå etter sommerferien har ikke Tønsbergs Blad en journalist med fullt fokus på Hanekleiv-saken lenger, men Rønningen har ansvar for å følge med om det er utvikling i saken. "Alle" venter på den eksterne granskingen, som er ventet å foreligge i oktober.

På denne tiden begynner de økonomiske konsekvensene av skandalen virkelig å komme for dagen. Tønsbergs Blad lager denne saken, som blir sitert over hele landet:

Tunnelskandale til en halv milliard

HOLMESTRAND: Kostnader og tap knyttet til Hanekleiv-skandalen er kommet opp i anslagsvis 540 millioner kroner .

Nyheter, Publisert: 01.09.07,

Krever 1,5 millioner for tapt lønn

HOLMESTRAND: De ansatte som var permitterte under E18-stengningen, krever Statens vegvesen for over halvannen millioner kroner i tapte lønnsinntekter, mens bedriftene krever over ti millioner kroner.

Nyheter, Publisert: 05.09.07,

Selve rasulykken er nå også kommet på såpass avstand at ansvarlige myndigheter har fått tid til å vurdere og iverksette tiltak. En konkret konsekvens av de utredninger som er gjort og det fokus dette raset har fått, er blant annet krav om bredere tunneler sånn at det er nok plass til å gjennomføre inspeksjoner bak tunnelhvelvet i tunnelene som skal bygges.

Tunnelene skal bli bredere

VESTFOLD: Norske tunneler skal bli bredere. Det er en av konsekvensene av raset i Hanekleivtunnelen i Vestfold i fjor.

Nyheter, Publisert: 18.09.07

I januar 2008 blir også Samferdselsdepartementet orientert om hvordan Statens vegvesen vil følge opp innholdet i den eksterne granskingsrapporten (Agenda-rapporten). Blant tiltakene er et forskningsprosjekt på risikostyring av utbyggingsprosjekter, en egen intern tunnelskole og utvikling av rutinene for å oppnå et komplett teknisk kvalitetssystem

Kildekontakt

Etter hvert som denne saken har blitt mer omfattende, har selvsagt også kildematerialet blitt stadig mer utvidet.

Helt til å begynne med var ledere i veivesenet lokalt og regionalt de naturlige kildene. Disse hadde førstehånds tilgang på informasjon om selve rasulykken og den planlagte operasjonen for å få trafikken i gang igjen.

Etter hvert som undersøkelsene – både undersøkelsesgruppens og våre – viste at det nok kunne ligge mer bak enn "bare" en naturlig hendelse, og presset mot ansvarlige myndigheter økte, ble det etter hvert vanskeligere å hente ut informasjon direkte fra de samme kildene. Som beskrevet i andre kapitler ovenfor, har det i perioder vært vanskelig, noen ganger også nærmest umulig, å få svar på de spørsmål vi hadde. Som regel har vi fått svar, men blitt avvist på en høflig måte med "dette vil jeg ikke/kan jeg ikke si noe om" eller "vent til rapporten kommer" eller i tilsvarende vendinger. Problemet toppet seg da vi ble forsøkt holdt borte fra møter og da veidirektøren innførte munnkurv for alle sine ansatte.

Dette tvang oss nokså tidlig i prosessen til å lete etter andre typer kilder. Selv om dette ofte var kilder som satt lenger fra ansvarlige posisjoner, viste seg snart at mange kunne fortelle historier som var viktige brikker i puslespillet vårt. Det som kanskje ikke ble en sak der og da, samlet vi tålmodig sammen og arkiverte notatene. Flere ganger kunne vi hente tilbake disse historiene og plassere dem inn i andre artikler vi jobbet med. Slik kunne vi for eksempel tilføre artikler om rapporter med akademisk språk mer levende øyenvitneskildringer. Selv om disse kildene ikke satt i ansvarlige posisjoner den gang tunnelen ble bygget, hadde de ofte mye viktig informasjon om hvordan ting ble gjort og om hvordan ting ble oppfattet nedover i organisasjonen (Veivesenet).

Beklageligvis strevde vi ofte med at disse kildene ikke ville snakke for åpen mikrofon. Dette ble – så vidt vi husker – uten unntak alltid forklart med redselen for å bli innblandet i noe man ikke visste konsekvensen av, eller redselen for å miste jobben eller arbeidsoppdrag for veivesenet. Men også denne observasjonen følte vi var viktig å få fram, da den sådde/sår tvil om de offentlig initierte granskningene av tunnelbyggingen og veivesenet/direktoratet noen gang vil få fram alle sider av saken.

Bruk av anonyme kilder er alltid problematisk, og det var også for oss vanskeligere å etterprøve informasjonen vi ble gitt fra disse. I noen tilfeller ble de likevel brukt, da det var eneste måte å få fram viktige sider av Hanekleivskandalen på. De anonyme kildenes beretninger ble da gjerne underbygd med informasjon vi hadde fra andre kilder, for eksempel fra andre personer og/eller notater vi hadde fått tilgang på fra byggeperioden.

Summa summarum har vi gjennom dette året forholdt oss til et stort antall kilder, både skriftlige og muntlige, åpne og anonyme. Mange av dem har vi hatt hyppig kontakt med over lang tid. Dette har vært spesielt viktig overfor enkelte, hvor bruk av tid har vært nødvendig for å vinne tillit og få innpass.

Multimedial publisering

Journalist Bjørn Rønningen har tidligere vært ansvarlig redaktør i TV Vestfold, og er derfor vant til å tenke multimedial publisering. Det ble gjort i utstrakt grad i denne saken. Hendelsene og fellesnyheter ble pumpet ut på tb.no og daværende TV Vestfold, nå VF24 (disse saken er ikke vedlagt).

Samtidig ble det jobbet systematisk med krysspromotering. Tønsbergs Blad promoterte TV og tb.no (samt tok inn debattartikler sakset fra tb.no), og fjernsynsankerne viste til Tønsbergs Blad i sine sendinger. Vi opplevde at dette fungerte godt. Det ga oss også mer støtte fra kollegene fra andre avdelinger i mediehuset. Ifølge ledelsen har dette også skapt en standard for mediehusets krysspromotering. Tidligere var denne promoteringen mer tilfeldig og tatt på sparket.

REAKSJONER

Raset i Hanekleivtunnelen har skapt et voldsomt engasjement lokalt. I motsetning til tidligere gravearbeider, hvor Tønsbergs Blad tidvis har fått mye juling for journalistikken, har vi denne gangen møtt liten motstand hos leserne og brukerne.

Dette merket vi som lokalmedium underveis gjennom økende grad av innspill og tips, men også i perioder relativt hissige debattinnlegg på våre nettsider og i leserbrevspaltene. Og innleggene har kommet i stort antall med til dels krasse innfall mot veimyndighetene. Kun et minimalt fåtall har kritisert vår journalistikk.

Desto sterkere har motstanden vært internt i Statens vegvesen og hos den politiske ledelsen i Samferdselsdepartementet (les mer under avsnitt "spesielle utfordringer og erfaringer").

SPESIELLE UTFORDRINGER OG ERFARINGER

Hanekleivskandalen var en nasjonal sak fra første stund, og ga oss derfor betydelige utfordringer. I motsetning til andre gravesaker vi har gjort i Tønsbergs Blad, var det denne gangen umulig å planlegge i ro og fred. Den knallharde konkurransen gjorde det vanskelig å planlegge hvert steg fremover, og tvang tidvis frem en slags hurtiggraving. Ekstra vanskelig blir det for en avis av Tønsbergs Blads rimelig beskjedne størrelse når de viktigste kildene sitter sentralt i Oslo.

I starten hadde vi mer enn nok arbeid med å henge med i konkurransen. Særlig Aftenposten med journalist Sveinung Bentzrød var "hissig på grøten". Noen dager bannet vi over tapte slag, andre ganger jublet vi over å ha slått tanta i hovedstaden.

Tross trøkket og tempoet i den løpende nyhetsdekningen, mener vi likevel at vi på Hanekleiv-teamet hadde nytte av at det i Tønsbergs Blad er skapt en kultur for graving. Den samfunnskritiske ryggraden er styrket, og systematikken og metodikken er bedre innarbeidet i flere ledd. Og ikke minst: Organisasjonen, fra topp til bunn, har den tålmodigheten som er nødvendig for å lykkes. Det finnes vilje til å bruke tid og penger på gravende journalistikk for at mediehuset skal sette dagsorden og få gjennomslagskraft.

Det var denne tålmodigheten, kombinert med systematisk gjennomgang av dokumenter og kilder, som ga oss gjennombruddet vi tidligere har diskutert (dokumenter som var kastet, den interne kranglingen, de 11.000 boltene som ble til 500, arbeidernes juks når de boltet fast betongen osv, osv).

Med ett ble vi en nasjonal aktør, med de ulemper og fordeler det fører med seg.

Det var en spesiell erfaring for oss at Tønsbergs Blad opparbeidet seg en posisjon som "viktig medium" også for Oslo-plasserte myndigheter. Gjennom publiseringen av Høiland-brevet fikk vi langt mer oppmerksomhet fra både kolleger, interesseorganisasjoner, forskermiljøer, veivesen-ansatte og myndigheter. En praktisk konsekvens (slik vi allerede har beskrevet i kapitlet om sakens gang) er at sentrale kilder, så som i departementet, begynte å prioritere våre henvendelser på linje med rikspressens. Fra denne dagen tilflyter det oss også en mengde nye tips, som gjorde oss i bedre stand enn mange andre medier å danne et bilde av Hanekleiv-skandalen og hva som ledet fram til den.

Med den nasjonale oppmerksomheten, kom selvfølgelig også det nasjonale politiske presset. Lørdag 12. mai skriver Tønsbergs Blad en leder der vi refser Samferdselsdepartementet for å holde Høilands brev hemmelig. Det fører til at en rasende statssekretær Steinulf Tungesvik legger voldsomt press på redaktørene i Tønsbergs Blad for å få lederen beklaget. Det skjer ikke. I stedet skriver avisa nok en leder, hvor vi holder fast på vårt syn og uttrykker vår skuffelse over Tungesviks reaksjoner. Avisen etterlyser åpenhet i departementet rundt tabbene som er gjort i Hanekleivskandalen. Tungesvik slipper selvfølgelig til på kommentar plass med sine synspunkter.

Tønsbergs Blads tunnelsyn

"Det er (...) ingen grunn til å bli kjepphøg i omtalen av dei aktørane som no ordnar opp i det som har vore for dårleg tunnelbygging i eit vegvesen under omorganisering for 10 år sidan"

Kommentarogdebatt, Publisert: 22.05.07, Steinulf Tungesvik statssekretær i Samferdselsdepartementet (Sp)

Sivilombudsmannen har senere kritisert Samferdselsdepartementet for den samme hemmeligholdelsen Tønsbergs Blad var, og er, kritisk til.

Etter den eksterne granskingsrapporten ble lagt fram i oktober, har den offentlige interessen rundt Hanekleivskandalen i stor grad lagt seg.

Tønsbergs Blad dekker selvsagt momenter som kommer fram videre framover. Men i et forsøk på å oppsummere det siste året siden raset 1. juledag 2006, brakte vi i desember et stort intervju med Karl Høiland. Prosjektlederen er den personen som lokalt er mest assosiert med Hanekleivskandalen.

[Derfor holdt Karl Høiland kjeft](#)

TØNSBERG: For første gang utleverer E18s prosjektleder Karl Høiland sine tanker om Hanekleiv-skandalen, om hvordan det dukket opp folk med "skjulte motiver", om det belastende mediekjøret, urettferdigheten og de mange tunge dagene.

Nyheter, Publisert: 03.12.07,

I intervjuet utdyper Høiland den personlige belastningen med å stå i dette fokuset over så lang tid, og den frustrasjonen som bygget seg opp hos ham og hans stab over å være (selvpålagt tause) vitner til mediestormen som herjet. Og selv om han ikke selv var medvirkende til at Høiland-brevet ble offentlig kjent, erkjenner han at det var en lettelse for både ham og medarbeiderne at innholdet med deres versjon endelig ble offentlig kjent.

Vi tror det fortsatt gjenstår kapitler i historien om Hanekleivtunnelen. Og Tønsbergs Blad jobber videre for å få ut disse....

KILDEOVERSIKT

Veivesenet:

Karl Høiland, prosjektleder
Roar Gärtner, distriktsveisjef
Prosjektleder utbedringsarbeidene, Tore Gomo
Tidligere tunnelarbeidere
Informasjonssjef Ivar Jon Tunheim

Vegdirektoratet:

Vegdirektør Olaf Søfteland
Kontorsjef/revisor ...
Utbyggingsdirektør Lars Aksnes
Informasjonssjef Kjell Bjørn Vinje
Informasjonsdirektør Sissel Faller

Samferdselsdepartementet

Statssekretær Steinulf Tungesvik
Statsråd Liv Signe Navarsete

Andre:

Bergingeniør Per Bollingmo
Ingeniørgeolog Øystein Nordgulen (NGU)
Siv.ing. Jan Rohde, Sweco Grøner
Tidligere tunnelarbeidere
Tidligere underleverandører av veivesenet
Nåværende underleverandører av veivesenet
Pensjonert distriktsveisjef i Vestfold, Johan Lepperød
Pensjonert veiingeniør Audun Nordbotten
Advokat Morten Stenstrup (repr. de næringsdrivende langs E18)
Ledelsen i Shell/Bilbjørn
Ledelsen i Statoil Grelland
Ledelsen i veigrillene i Sande
Ledelsen i By the Way/Marcè
Olav Brein, daglig leder Bastø Fosen
Miljøvernforbundet
Sivilombudsmannen
Veidekke AS
PEAB AS
Politiet

Skriftlige kilder:

Offentlige postjournaler
Egne arkiver
Brev fra prosjektleder Karl Høiland til Samf.deptet
Ulike notater, brev

Nettsider:

www.vegvesen.no

www.vegenogvi.no

www.regjeringen.no/nb.dep.sd

www.ngi.no (Norges geotekniske Institutt)

www.rif.no (Rådgivende ingeniørers forening)

www.ngu.no (Norges Geologiske Undersøkelse)

Rapporter

Hanekleivtunnelen – rapport fra undersøkelsesgruppen 14.feb 2007

Konsulentrapporten fra SINTEF etter arbeidsulykken 28. mai.

Vegdirektoratets interne granskingsrapport "Revisjonsrapport vedrørende mangelfull sikring av

Hanekleivtunnelen på E-18 i nordre Vestfold. Ettersikring av de øvrige tunnelene" 13.06.2007

"Tunnelsikkerhet" Rapport utarbeidet av bransjesammensatt arbeidsgruppe bestående av Rådgivende ingeniørers forening (RIF),

Maskinentreprenørenes forening (MEF), Entreprenørforeningen bygg og anlegg (EBA) og Statens vegvesen.

Den eksterne granskingsrapporten: "Statens vegvesens systemer for rapportering og formidling av styringsinformasjon. Perioden med utbygging av E18 i nordre Vestfold og i dag" av Agenda Utredning og Utvikling AS, 15.10.07

Tønsberg januar 2008

Ralf Haga

Bjørn Rønningen