

SKUP 2008 – 44

Prosjekt:	Billettskandalen i Oslo
Medarbeider:	Einar Haakaas og Sverre Stenseng
Publikasjon:	Aftenposten
Publisert:	Fra mars 2008 – d.d
Medium:	Avis og nett
Tema:	Samfunn

Billett-skandalen i Oslo

Fire år til pynt. Denne maskinen er velkjent for alle kollektivreisende i Oslo. Høsten 2005 skulle det nye elektroniske billett-systemet vært i bruk. 450 millioner kroner er brukt, men skandaleprosjektet er så langt mislykket.

Aftenposten brukte den nye offentlighetsloven på forskudd for å få innsyn i det hermetisk lukkede kommunale selskapet Sporveiene.

(Foto: Signe Dons, Aftenposten)

Metoderapport til SKUP 2008

Einar Haakaas og Sverre Stenseng, Aftenposten

2

Grønt lys for ubrukelig system. Sporveienes egne folk godkjente høsten 2005 levering av billett-systemet fra Thales, som var ubrukelig. Ekstraregningen for

denne bommert er så langt på minst 100 millioner kroner, og viser at innføring

av systemet har vært fullstendig ute av styring.

Ensporet kontrakt. Leverandøren Thales lagde spillereglene for anbudskonkurransen ved å få formulere kravene til nytt billett-system, og seinere

fikk de også kontrakten på levering. I realiteten var det ingen konkurranse om

anbudet, da det egentlig bare var en reell leverandør. Thales fikk også et forsprang ved at Sporveiene studerte nettopp deres prosjekter spesielt før kontrakten ble inngått.

Advart om avsporing. Allerede i 2003 ble konsernsjef Trond Bjørgan i daværende Oslo sporveier advart av Vegdirektoratet om at hans prosjektlederens nærhet til leverandøren Thales bidro til trøbbel og forsinkelser. Først etter tre år,

våren 2006, tok han affære og skiftet ut ledelsen av billettprosjektet.

Kolliderte med instruks. Da Sporveiene i 2003 ba om lånegaranti fra Oslo kommune ble det stilt klare krav til innkjøpet. Det nye billettsystemet skulle være velprøvd hyllevare med velkjente teknologiske løsninger som var utprøvd

med gode erfaringer andre steder. Det Sporveiene kjøpte var ikke hyllevare, og

de brøt den klare instruks fra sine eiere i Oslo kommune.

Ikke på skinner. Utvikling av nytt billettsystem skulle skje i samarbeid mellom NSB, Stor-Oslo Lokaltrafikk og KTP. Samarbeidet har ikke gått på skinner, og

oppstart er fortsatt i det blå etter at testene nå har pågått i flere år.

3

Tittel på prosjektet: Billettskandalen i Oslo

Hvor og når publisert: Sakene direkte knyttet til prosjektet er publisert i Aftenpostens papiro

nettutgaver i 2008. Redaksjonen i Aftenposten har fulgt med på billettsystemet siden det

første forsøket dukket opp på 1980-tallet. Vi tok for alvor fatt i det i mars 2008. Dette arbeidet

fortsetter i 2009.

Redaksjon og redaksjonsadresse/tlf:

Aftenposten

Innenriksredaksjonen

Boks 1

0051 Oslo

Tlf: 22 86 30 00

Faks: 22 86 42 10

Journalistenes kontaktinformasjon:

Einar Haakaas: mobil 98 20 31 18, ainar.haakaas@aftenposten.no

Sverre Stenseng: mobil 90 92 51 16, sverre.stenseng@aftenposten.no

Mottar post på redaksjonens adresse.

Oslo, 20.01.2009

Einar Haakaas og Sverre Stenseng

Journalister

1. Innledning

Bare et par år etter at det første forsøket med å få et elektronisk billettsystem strandet, bestemte sporveissjef Trond Bjørgan seg i 1999. Nok en gang skulle man prøve å få til et

elektronisk billettsystem for Oslo. Da sa han følgende i et intervju med Aftenposten datert 15.

mars 1999:

”Denne gangen lover vi ikke noe ”fancy” for publikum. Jeg oppfattes nok som konservativ. Men hvis det er en flik av mulighet for å mislykkes, skal vi ikke satse på samme måte igjen. Jeg og Sporveiene tåler ikke dette én gang til.”

10 år seinere er man så godt som like langt etter at flere hundre millioner er brukt uten at

publikum har fått noe som helst. Utstyret har stått ubrukt på stasjonene i snart fire år.

Trond

Bjørgan sluttet som toppsjef i Sporveiene ved nyttår 08/09.

Drømmen om felles billett. Siden tidlig på 1970-tallet har det vært en politisk drøm i Oslo og

Akershus å få et enhetlig sonesystem og et enkelt billettsystem som fungerer for de reisende i

begge fylkene. Dette har vært viktig for Oslo Sporveier (Sporveiene), Stor-Oslo

Lokaltrafikk

(SL) og Norges statsbaner (NSB).

Første forsøk sprakk. De tre forsøkte å lage et elektronisk system fra midten av 1980-tallet.

Dette endte med billettskandale i Oslo, rettssaker og erstatninger på midten av 1990-tallet.

Her måtte Oslo Sporveier ut med over 100 millioner kroner til den valgte

leverandøren, uten å

oppnå noe som helst.

En halv milliard skatte kroner senere. Siden 2000 har de tre «billett kameratene» forsøkt å få

til et nytt system, blant annet ved valg av hver sin leverandør. Allerede våren 2005 begynte

Sporveienes leverandør, franske Thales, å sette opp automater og maskiner langs t-banelinjer,

på trikker, busser og båter i Oslo. Nå tidlig i 2009 er fortsatt mye av utstyret ute av drift, mens

hele systemet fortsatt er på forsøksstadiet. Nå sier man systemet skal i drift i 2009 eller 2010.

SLs system virker på bussene, mens både Sporveienes og NSBs systemer humper.

Høring og granskning. I januar 2008 besluttet bystyret i Oslo at de skulle gå tettere på Sporveiene fordi prosjektet med å få levert et billettsystem tok tid og begynte å koste smertelig mange hundre millioner av skattebetalernes kroner. Kommunerevisjonen tok i første

omgang tak i innkjøpsrutinene i Sporveiene, og fant kritikkverdige forhold ved både

billettsystemkontraktene og andre innkjøp. De har i tillegg frem til nylig sett på oppfølgingen av kontrakten rundt billettsystemet. Etter Aftenpostens saker i fjor vår og sommer holdt bystyret i Oslo en offentlig høring av ledelsen i Sporveiene om prosjektet, 23. oktober 2008.

Konsernsjef Trond Bjørgan i Sporveiene fornyet ikke sitt åremål, og gikk av ved nyttår 2009.

Stor utfordring for Oslo. Oslo Sporveiers arbeid med å få til elektronisk billettsystem, er et av de mer ambisiøse, kostbare og synlige prosjekter som er gjennomført av et datterselskap i

Oslo kommune. Problemet var at noen helt få personer fikk ansvaret for et prosjekt som er så

komplisert at svært få andre hovedsteder i verden har fått til det samme – og ingen hadde klart

det da Sporveiene begynte sitt prosjekt. De to medarbeiderne lukket seg i stor grad inne, og

søkte lite hjelp i resten av organisasjonen Sporveiene. Det første forsøket til Sporveiene kostet

det kommunale selskapet 130 millioner kroner. Så langt har det andre forsøket kostet 320

millioner kroner.

Oslo kontra de andre. Selv om det er tre selskaper som skal bygge et system som fungerer sammen, forsto vi raskt at det egentlig var systemet til Sporveien som det hang mest på. Både

5

fordi dette var vanskelig å bygge, og fordi NSB og SL var helt avhengig av Oslo for at det

skulle være noe vits i å samarbeide tett med sine systemer. Også NSB sliter med sitt system,

mens SL sitt viser seg å ha vært brukbart siden 2004. Vi valgte å fokusere på Oslo Sporveiers

system, fordi dette var det største enkeltsystemet, og det som slet mest. De hadde også brukt

mest penger, og det var her vi hadde de heteste tipsene.

Ba om innsyn. Både vi og andre medier har vært interessert i hvorfor det kan ha gått så galt,

tatt så lang tid og kostet både mye penger. Skandalen var jo komplett. Fordi Sporveiene er et

AS, har det vært problematisk å få ut opplysninger. Flere har gjennom flere år krevd innsyn i

prosessen, VG, Aften og NRK for å nevne noen. Kunne vi klare å komme lenger denne gangen? I første omgang satte vi i gang mer aktivt i april/mai 2008, fordi vi allerede da hadde

en lekkasje av en e-post med temperatur i. Dette kunne gi tips og innspill, tenkte vi. Det ga

tips og innspill. Første krav om innsyn ga avslag. Deretter påpekte vi at ny offentlighetslov

skulle gjelde fra årsskiftet 2008/2009.

Fikk en åpning. Utslaget for oss var at vi fikk positivt svar på vår begjæring om innsyn med

henvisning til at offentlig eide selskaper ville bli omfattet av den nye offentlighetsloven fra

årsskiftet 2008/2009. Noen form for postlister hadde de selvsagt ikke organisert på et skikkelig, søkbart vis i Sporveiene. Vi fikk dem til å lete på saksnummer og tema i bedriftens

databaser. Deler av kontrakter og spesifiserte reiseregninger med underlag fikk vi også innsyn

i etter begjæring.

2. Problemstillinger

Alle som til daglig ferdes kollektivt i Oslo har siden våren 2005 sett nye

billettautomater og

annet utstyr på t-banestasjoner, trikker og busser. Alle kunne også se at det ikke var i bruk, og

mange leste i aviser at «nå skal det snart komme». Svært mange medier var villige til å bringe

ukritisk videre denne versjonen på vegne av Sporveiene.

Gjennom årene hadde vi begynt å bore i dette, og i 2006 ble det fastslått at det var brukt opp

mot en halv milliard kroner på elektronisk billettsystem i og rundt hovedstaden. Og at det

hadde gått 20 år siden det første forsøket uten resultat.

Pengene flommer. Den åpenbare problemstillingen er jo at pengene fortsatt sprøytes inn i et

nytt billettsystem. Systemet monteres og er synlig, men det fungerer rett og slett ikke.

En del

spørsmål er åpenbare.

- Hvorfor har det tatt så lang tid?
- Hvordan har det blitt slik – hva har skjedd?
- Hvor ligger bommerten?
- Hvem er ansvarlig?
- Hvorfor brukes det så mye offentlige penger uten resultat?
- Hvordan har prosjektet blitt styrt?
- Blir dette systemet noensinne realisert?
- Har politikerne fulgt med i timen?

Fokus på Oslo. Selv om det er tre aktører som jobber mot dette målet, er det naturlig for oss å

se på Oslo. Dette er det soleklart største enkeltprosjektet. Det har kostet mest, og vi kjente til

at det var denne delen som bremset de andre. Her berører kollektivtransporten langt de fleste

innbyggerne.

Underveis har hypotesen om at akilleshælen lå i Sporveiene blitt styrket.

Derfor blir målet å komme tettere inn på styret og ledelsen i Sporveiene, samt selve prosjektledelsen. Vi trengte mest mulig skriftlig dokumentasjon. Vi kjente til at mange var

kritiske til reisevirksomheten i prosjektledelsen, samt at flere kilder påpekte nærheten mellom

Sporveiene og den franske leverandøren Thales. Her lå det noe. Men hva?

Vedvarende tips. Fra innsiden i Sporveiene og i nærhet til prosjektet fikk vi underveis en haug med tips som var vedvarende. «Alle» skjønnte at noe var gått helt galt i dette prosjektet.

Flere mer enn antydte at prosjektet var bare surr og rot. Vi fikk vite om alle bommertene

underveis som for eksempel at utstyr ble liggende et halvt år på kaia, fordi de som skulle montere det trakk seg. Konflikter mellom leverandør Thales og Sporveiene ble mer og mer

tydelige. Men hva lå under?

Få det bekreftet. Problemet bestod i få dette bekreftet. Dokumentasjonen manglet for å kunne se helheten. Det vi fikk av informasjonsmedarbeidere underveis var jo bare tull og noen

ganger ren bløff. Dessuten var politikere fra ulike partier inhabile i saken. Flere hadde sittet i

sporveisstyret og samferdselskomiteen uten at de hadde tatt tak i saken. Dette gikk helt til

topps og inn i byrådet.

Et viktig moment ved saken var også at det var svært få som faktisk visste hva som egentlig foregikk.

3. Arbeidet underveis

Einar Haakaas jobbet med Oslo Sporveier i nesten fire år som journalist i Aften på 1990-tallet. Han fulgte tett oppgjøret etter den forrige billettskandalen, og hadde en stor

kildeflate innen feltet fra tidligere. Han hadde også vært innom stoffet i 2006. Sverre Stenseng

begynte å jobbe med dette da han startet som journalist i Innenriksavdelingen januar 2008.

Haakaas jobbet da i Økonomiavdelingen.

Sammen mente vi det var verdt å gå dypere i dette stoffet på våren 2008.

Reportasjeledelsen

for publisering har ligget hos Innenriksavdelingen. Det har til tider vært problemer å jobbe på

tvers av avdelinger samtidig som man jobber med andre saker. Prosjektet har vært tidkrevende uten at det alltid har kommet saker på trykk. Det gjelder særlig arbeidet med å

argumentere for offentlighet i Sporveiene. I utgangspunktet har vi møtt stengte dører både i

prosjektledelse, toppledelse og styre.

Samtidig har det vært en nøtt å sette seg inn i anbudsprosesser, kontraktsforhold og

kontraktsformalia. Det har også vært en utfordring å gjøre dette stoffet tilgjengelig for leseren.

4. Metode og kilder

Vi har begge jobbet med saker om det nye elektroniske billettsystemet i Oslo-området. Opplysninger om saken har vært samlet inn over flere år. Vi har i lengre tid hatt kontakt med

en rekke muntlige kilder internt i sporveissystemet eller i tilknytning til dette. Disse har bekreftet at våre mistanker om at dette billettprosjektet har fått surre og gå uten at de ansvarlige har tatt tak i det.

Men det har vært vanskelig å få dokumentert hva som var årsaken til misèren. Saken var overmoden da vi bestemte oss for å undersøke saken nærmere forsommeren 2008.

Frem til

dette tidspunkt hadde det vært skrevet en del, men man kom aldri inn i kjernen av billetterbøbelet og årsakene. Videre undersøkelser stoppet med mangel på offentlighet og innsyn.

Avslørende e-post. Utgangspunktet var at vi satt på en e-post til Sporveienes franske leverandør Thales, der en av lederne for billettsystemet sa innføringen av systemet hadde ført

til at det var brutt ut kamp mellom Sporveiene, NSB og SL. Samtidig visste vi at

7

Kommunerevisjonen i Oslo allerede hadde gransket innkjøpsrutinene i Sporveiene, og at de

refset Sporveiene blant annet knyttet til billettsystemet. Vi hadde derfor et lengre intervju med

konsernsjef Trond Bjørgan i Kollektivtransportproduksjon (tidligere Oslo Sporveier, og i vår

tekst kalt Sporveiene – se kapittel: 8 – Historisk bakgrunn). Intervjuet ble publisert over flere

dager, knyttet til forskjellige problemstillinger. Under intervjuet lovet Bjørgan innsyn i reiseregningene til de som ledet billettprosjektet fra starten samt en del andre sentrale personer i prosjektet.

Men vi ville ha mer.

Starter stormløp. For å komme videre og dypere i saken, måtte vi ha innsyn i dokumenter.

Stort tilfang av muntlige kilder og gjennomgang av offentlige dokumenter pekte alle i samme

retning. Hele saken var åpenbart en skandale hvor Sporveiene hadde gjort de samme bommertene som i det forrige billettprosjektet. Underveis har vi hatt gode kilder i det teknologisk miljøet, som nærmest har ledd av Sporveienes amatørmessige takling av saken.

Vi forberedte oss på et stormløp for krav om innsyn i prosessen med juridisk argumentasjon

og tidligere avgjørelser som ammunisjon.

Innsyn stoppet. Tidligere forsøk på innsyn hadde blitt gjort med henvisning til offentlighetsloven. Flere medier hadde forsøkt dette uten å lykkes. Fylkesmannen samt en

rekke eksperter mente Sporveiene var omfattet av Offentlighetsloven. Også lovavdelingen i Justisdepartementet har uttalt det samme. Det var nærmest bare Sporveiene selv som mente noe annet, og har brukt penger på advokater for å få slått fast dette. Samtidig har de brukt mye energi på å ikke gi innsyn noen sinne når noen spør.

Kamp over et tiår. For mer enn ti år siden forsøkte Aften å få innsyn i én uke av postjournalen til Sporveiene. Avslaget havnet etter hvert som klage hos Fylkesmannen i Oslo

og Akershus. Fylkesmannen gikk til det skritt å få en uttalelse fra lovavdelingen i Justisdepartementet om hvorvidt Sporveiene var underlagt offentlighet eller ikke. Før uttalelsen var klar meldte også Østlandssendingen seg på, som hadde krevd innsyn i en kontrakt SL hadde inngått.

I 2001 sa Justisdepartementet, med virkning også for SL, at Sporveiene var underlagt offentlighet, noe Fylkesmannen ga formelt beskjed om til Sporveiene. Da trakk Sporveiene

inn advokatfirmaet BA-HR, som i sitt brev over 10 sider¹ nærmest raljerer over offentlighetens forsøk på å mene at Sporveiene er underlagt offentlighet. Det oppstår ordkrig

mellom BA-HR og Fylkesmannen, og det ble ikke gitt innsyn her. Men det juridiske arbeidet

har siden hjulpet Akershus Amtstidende til å få innsyn i en kontrakt SL inngikk med NORFerjer

om Nesodden-Vollen-sambandet med virkning fra 1. juli 2007².

Namsretten. Verdens Gang brakte sin innsynsklage inn for Namsretten i Oslo i 2001. De får

ikke medhold fordi avisen ikke kan vise til tap, skade eller ulempe, men dommeren vurderer

retten til innsyn og sier følgende:

*"Namsretten må, i anledning saksomkostningsspørsmålet, legge til grunn at VG har rettskrav på innsyn i Sporveienes journal og det offentlige innhold i særskilte angitte saker etter offentlighetslovens § 2 og at avisen - ved Sporveienes eventuelle fortsatte innsynsvegring - vil bli hørt med innsynskrav ved anleggelse av søksmål for byretten som senere kan tvangsfullbyrdes gjennom namsmyndighetene."*³

Klarere kan det neppe sies.

¹ Se vedlegg. Brev fra BA-HR til Fylkesmannen i Oslo og Akershus, av 30. april 2002

² Les om dette på www.offentlighet.no

³ Se vedlegg. Rettsbok for Oslo namsrett sak nr: 01-456 D, av 20. april 2001

Et skritt videre. Vi ville ha innsyn i innkjøpsprosessen. En rekke tips pekte i retning av at den franske leverandøren hadde blitt valgt på et tidlig tidspunkt i forhold til den reelle anbudsprosessen, og at de ble favorisert i forhold til andre som kom med tilbud.

Kommunerevisjonens rapport fra april 2008 viste at franske Thales både fikk være med å

legge til rette for hvordan systemet skulle se ut, de såkalte kravspesifikasjonene. I tillegg fikk

de delta i den siste anbudsrunderen, som de også fikk tilslaget på. Revisjonen mente at det ikke

var noen reell konkurranse mellom tilbyderne, og at den egentlig burde vært vurdert stoppet.

Da vi ba om innsyn i innkjøpsprosessen første gang, brukte også vi offentlighetsloven. I tillegg brukte vi lov og forskrift om offentlige innkjøp som brekkstang⁴.

Den første begjæringen vi sender omfatter blant annet følgende:

- Oversikt over reiser og reisekostnader knyttet til billettprosjektet fra 1999 fram til brevdato.
- Postjournaler fra 1999 for KTP og datterselskapet Sporveisbilletter AS fram til brevdato.
- Alle dokumenter knyttet til anskaffelsesprosessen.
- Innsyn i saksdokumenter og journaler fra selskapets styre.

I svaret benekter Sporveiene (nå KTP – se kapittel 8 - Bakgrunn) at de er omfattet av offentlighetsloven, men at de vil praktisere meroffentlighet⁵. Innsyn i kontrakten for detaljspesifisering av systemet, konkurransegrunnlaget og den endelige kontrakten ble avslått

med oppgitt grunn at Sporveiene var underlagt forsyningsforskriften ved innkjøp, og at de

dermed ikke var underlagt offentlighet i denne saken.

Vi sender en ny begjæring⁶ hvor vi høflig takker for imøtekommenheten.

I det nye brevet trekker vi også inn det faktum at det kommer ny offentlighetslov ved nyttår, samt at vi legger vekt på avgjørelsen fra Namsretten i Oslo som ikke etterlater tvil om at Sporveiene er omfattet av loven.

Det siste brevet ble sendt med kopi av begge brev, samt svaret fra KTP, til selskapets styre,

hvor også den første begjæringen om styredokumenter fortsatt ligger ubehandlet.

Døra på gløtt. Dette gjorde at vi til å begynne med fikk innsyn i:

- Tilbudet (tilbudsbrev, dokumentasjon for kvalifikasjonskrav og tilhørende vedlegg) for de tre kontraktene som lå bak innkjøpet.
- Kontrakten knyttet til verifikasjon av forretningskonsept/lønnsomhetsvurdering av nytt billetteringssystem datert 29.04.02.

Vi fikk muntlig avslag på innsyn i sluttkontrakten og dokumenter knyttet til denne, fordi Thales ikke ville at dette skulle ut. For et offentlig selskap er det imidlertid ikke lov å inngå

kontrakter som kan unntas offentlighet, men vi har foreløpig ikke lyktes med å knekke denne nøtten.

Måste etter mer. Tross nye protester fikk vi etter diskusjoner også innsyn i dette:

⁴ Se vedlegg. Brev av 2. juli 2008

⁵ Se vedlegg. Brev av 14. juli 2008

⁶ Se vedlegg. Brev av 24. juli 2008

- Oversikt over hvem som reiste hvor og til hvilken kostnad i billettprosjektet.
- Underlaget og reiseregningene vi hadde bedt om, måtte riktignok leses på kontoret til Sporveiene, og vi fikk bare notere fakta. Men vi fikk se alle, eller en utfyllende oversikt, som de kalte det. Ikke minst fikk vi se nøyaktig når reisene ble foretatt,

begrunnelse for reisen og hvem som godkjente reisen på forhånd.

- En slags postjournal, som ble skaffet fram etter søk på tema og saksnummer som hadde med billettsystemet å gjøre. Dette ble hentet opp av databasen etter vår begjæring.

Mange års kamp for offentlighet i Sporveiene er dermed delvis vunnet. Sammenholdt med

muntlige kilder og andre skriftlige kilder var dette gull verdt. Den største jobben var å få dette

frem i en organisasjon som aldri hadde praktisert offentlighet tidligere.

Nytteverdien. Vi fikk en del enkelt dokumenter fra postjournalen. I seg selv var ikke bruk av

offentlighetsloven nok. Men sammen med det vell av dokumenter vi hadde samlet over år og

muntlige kilder vi hadde pleiet i lengre tid ga dette oss ganske god forståelse av helheten.

Sammenholdt med andre detaljer fikk vi bekreftelse på flere antagelser og tips.

Tilbudet, kontrakter og tidspunkter for inngåelse av kontrakter og avtaler var vesentlige opplysninger som vi kunne bruke videre.

Postjournalen viste oversikt over korrespondansen mellom Sporveienes datterselskap og leverandøren Thales. Selv om vi av hensyn til forretningshemmeligheter ikke fikk innsyn i alle brev, ga det oss datoer for korrespondansen og hva som var tema.

Oversikt over reiseregningene ga et ganske komplett bilde av den kontakten som hadde vært

mellom de to som ledet prosjektet og leverandøren Thales. Den avslørte for øvrig at reisevilligheten var relativt stor. Selv etter at kontrakt var inngått, ble det reist til fjerne himmelstrøk for fortsatte studier i elektronisk billettering.

Bryter kodene. Fra vårt kildenett fikk vi bekreftet at Magne Glomnes, som jobbet både med

det forrige mislykkede prosjektet og det siste, hadde skrevet under på en sluttkontrakt om

ferdiglevering av utstyret med Thales høsten 2005. Kilden kunne aldri stå fram med dette, og

vedkommende hadde interesser i saken. Kanskje var det også en avledningsmanøver? Vi kunne uansett ikke publisere dette tipset uten bekreftelse.

Men da vi fikk tak i Trond Bjørgans notat forut for høring om saken på Rådhuset i fjor høst

var denne skandalen sminket til en «kontraktuell godkjennelse» etter en «prøvedriftstest».

På bakgrunn av våre øvrige kilder, reiseruter osv, kunne vi slå fast at Glomnes hadde godkjent

et system som viste seg ubrukelig i praksis. Med sammenholdte opplysninger kunne vi se hva

denne skriftlige kilden egentlige betydde. Vi kunne bryte kodene som lå der for å skjule hvor

brutal sannheten egentlig var.

Annet materiale. Siden vi har fulgt saken tett gjennom mange år, har vi selvsagt også hatt brevveksling med departement og kommunale dokumenter til disposisjon. Det har vært nyttig

å se blant annet korrespondanse mellom prosjektet i Sporveiene og andre. Vi har saumfart alle postlister, og hentet ut mye. Etter hvert kom vi også over detaljer fra tester som er gjort av billettsystemet gjennom årene.

Et eksempel er testresultater fra juni 2006 som rimeligvis viste store svakheter. Den offisielle versjonen fra Sporveiene var at nå fungerte alt, og nye billetter var rett rundt hjørnet. **Kildekritiske knuter.** Et elektronisk billettsystem er teknologi på et ganske høyt plan. Mye av det skriftlige materialet er tungt å forstå. Det er laget et stort antall rapporter om innføring

10

av elektronisk billettering både nasjonalt, regionalt og lokalt. Mange av dem er laget av personer med egeninteresser.

Vi har en større kontaktflate i det teknologiske miljøet. Problemet er at mange har egne interesser eller er knyttet opp til selskaper som er involvert. Hva de sier må veies nøye. Det samme gjelder våre kilder internt i Sporveiene. Underveis har de fått vite lite om prosjektet, da to personer i starten drev dette mer eller mindre på egenhånd. Heller ikke den

nye prosjektledelsen etter 2006, delte mye informasjon med resten av organisasjonen. En slik situasjon gir grunnlag for mange rykter, og her gjaldt det å trå varsomt.

5. Avsløringer

Sporveiene har gått til anskaffelse av et svært komplisert elektronisk billettsystem der toppledelsen har latt to personer reise verden rundt, og blant annet besøkt den valgte leverandøren flere ganger i forkant av valget uten at andre leverandører fikk samme behandling. Toppledelsen ble advart i 2003 mot at prosjektledelsen var nært knyttet til leverandøren, og at dette ga forsinkelser.

Oslø kommunes arbeid med å få oversikt over hvorfor dette har tatt så lang tid og kostet så

mye penger, uten at det har blitt noe system som ennå virker fullt ut, munnet ut i en høring av

ledelsen i Sporveiene. Til høringen laget konsernsjef Trond Bjørgan et notat som var så lite

konkret, at vår undersøkende journalistikk ga oss muskler til å dechiffrere dette slik at vi blant

annet fikk bekreftet at Sporveiene hadde godkjent systemet før det faktisk virket.

Dessuten har vi avslørt at det underveis i oppbyggingen av et samlet billettsystem for hele

Oslø-regionen har oppstått stor uenighet og konflikter mellom de tre partene, NSB, SL og

Sporveiene.

Den 25. juni 2008 publiserte vi den første saken, «Billettsystemet nær endestasjonen».

Saken

er basert på muntlige og skriftlige kilder, og viser at det er såpass stor uenighet mellom NSB,

SL og Sporveiene om billettsystemet, og at dette dermed kan ha problemer med å bli ferdig.

Et problem er Sporveiene, som sammen med sin leverandør får skylden for de totale forsinkelsene. Krangelen mellom partene og erkjennelsen i Sporveiene om at de nå får skylden sammen med leverandøren Thales, går frem i en e-post fra Sporveiene til den franske

leverandøren Thales. Her skriver prosjektlederen at «Innføringen av et elektronisk billettsystem i Oslo og Akershus har utviklet seg til en kamp mellom de ulike selskapene», og

at «i denne mediesituasjonen er Thales og KTP i samme båt og vi får skylden for forsinkelsen

i billettprosjektet».

To dager senere, **den 27. juni 2008**, trekker vi frem at Kommunerevisjonen i en rapport fra

april samme år allerede der påpekte at anbudsprosessen hadde for lite reell konkurranse, og at

dette kunne være i strid med EUs regelverk. Rapporten var offentliggjort tidligere.⁷

Den 18. juli 2008 skriver vi at «Politikere føler seg lurt» i en sak som avslører at Sporveiene har bestilt et billettsystem som er så komplisert at det ikke kan kalles hyllevare. Dette er i strid

med instruksens Sporveiene fikk sommeren 2003 da de ønsket å få kommunen til å garantere

for et lån på nær 200 millioner kroner. Dette var penger Sporveiene selv ikke hadde på denne

tiden, og som var nødvendig betaling av systemet. I lånegarantien, som vi hadde fått tak i fra

⁷<http://www.kommunerevisjonen.oslo.kommune.no/getfile.php/kommunerevisjonen%20%28KRV%29/Internett>

[%20%28KRV%29/Dokumenter/dokument/forvxrevrapp/Rapport3-2008.pdf](http://www.kommunerevisjonen.oslo.kommune.no/getfile.php/kommunerevisjonen%20%28KRV%29/Dokumenter/dokument/forvxrevrapp/Rapport3-2008.pdf)

⁸ <http://www.bystyret.oslo.kommune.no/article15011-5096.html>

11

kommunens arkiver, ble det gjort klart at det nye systemet skulle bygge på kjente teknologiske løsninger og være utprøvd med gode erfaringer andre steder. Det vi viste var at

del for del var kanskje maskiner og automater hyllevare. Men satt sammen i et totalt system

med mange soner og på tvers av flere transportmidler, var det ikke hyllevare, og var egentlig

aldri prøvd ut noe sted.

– Hvis det viser seg at dette billettsystemet ikke var velprøvd hyllevare, er vi blitt ført bak

lyset, sier Rune Gerhardsen (Ap), leder av samferdsels- og miljøkomiteen i Oslo bystyre. Gjennom sommeren og tidlig høst hadde vi en rekke mindre saker som viste at det var mer

forsinkelser på vei, at Sporveiene var i pengekrangel med sin leverandør, og at politikerne var

lite fornøyde med det som hadde skjedd så langt. Dessuten blir det klart at

Kommunerevisjonen i Oslo nok en gang ønsker å gå inn i hva som har skjedd rundt anskaffelsen av systemet. Denne gangen skal de se på kontraktsinngåelsen om prosessen er fulgt opp godt nok fra Sporveienes side underveis. Den rapporten skal bli klar i slutten av januar 2009.

Tidlig på høsten 2008 viser det seg også at Sporveiene allerede så tidlig som i slutten av 2004 bestiller elektroniske billetter for over 40 millioner kroner, og at disse fortsatt lå på lager sist høst. Konsernsjefen i Sporveiene mener billettene ikke var innkjøpt så tidlig som i 2005, men det reelle tidspunktet for bestillingen har vi senere fått bekreftet etter å ha fått innsyn i postjournalene.

Den 15. oktober 2008 publiserer vi et stort gjennombrudd for oss. Artikkelen «Godkjent i test, ubrukelig i praksis» har kommet frem gjennom omfattende skriftlig dokumentasjon satt

opp mot samtaler med flere muntlige kilder.

Både reiseregninger og postlister gir oss bekreftelse på at prosjektledelsen for billettsystemet

har signert en såkalt «Trial Operation Test Protocol» høsten 2005. Dette innebærer at de har

godkjent at systemet virker etter en test. Problemet var at da systemet skulle settes i drift i

Norge tidlig i 2006, virket det ikke likevel. Gjennom et notat som konsernsjef Trond Bjørgan i

Sporveien sendt Oslo bystyre før høringen i oktober 2008, går dette også frem, men man må

vite det, slik vi gjorde, for å klare å slå det fast ut fra teksten. Resultatet av denne «fadesen»

gjorde at prosjektleder Magne Glomnes gikk ut i tidlig pensjon sommeren 2006

Den 16. oktober 2008 presenterer vi reiseregningene. De to prosjektlederne som jobber med

billettsystemet har reist for over en million kroner i løpet av noen få år, uten at det har blitt

noe billettsystem av det. Her er det reiseregninger med grunnlag som er kilden. De muntlige

kildene har i denne saken mest bidratt med å rette oppmerksomheten mot enkelte reiser som

vi burde legge mer vekt på enn andre.

Blant annet ser vi at en av reisene Glomnes tar alene og en de gjør sammen, er for å se på

billettsystemer i USA, ETTER at de hadde valgt seg sitt Thales som leverandør.

Den 17. oktober 2008 slår vi fast at toppledelsen i Sporveiene ble advart i 4.11.2003 om at

prosjektledelsen var svært tett knyttet til leverandøren Thales, og at Thales hadde fått lov til å diktere mye av det som skjedde i oppbyggingen av systemet. Dette har senere blant annet Kommunerevisjonen også slått fast. Slik nærhet fører til forsinkelser, ble det sagt. Det går frem av en e-post som sjefen i Vegdirektoratet hadde sendt en rekke mennesker, inkludert Sporveiens sjef, Trond Bjørgan. Han hadde glemt at den eksisterte da vi konfronterte ham med den versjonen vi satt på, men klarte å hente opp at han hadde spurt prosjektledelsen om kommentarer. Hva som så skjedde, vet vi ikke, annet enn at de to fikk holde på ufortrødent videre frem til Glomnes ble tidligpensjonert i 2006.

12

Den 23. oktober 2008 avslører vi at den franske leverandøren Thales hadde fått særbehandling i forkant av at Sporveiene bestemte seg for hvilken leverandør de skulle velge.

Etter anbefaling fra Thales (det går frem av søknaden om å få reise, som er vedlagt reiseregningen), reiser Glomnes og Hanssen til Taipei for å se på Thales' referansesystem for

elektronisk billettering. Reisen går av stabelen i 2002. I tillegg er det flere reiser til Thales i

Paris frem mot september 2003, da valget tas, og kontrakt om totalleveransen blir signert.

Dette er tre år etter at noen av de andre tilbyderne fikk besøk av Sporveiene, og teknologi kan ha forandret seg på den tiden.

Allerede da Sporveiene var på besøk til referanseprosjektet til Thales i 2002 signerte partene

en avtale om at Thales skulle vurdere hvorvidt det ville være lønnsomt med et elektronisk

billettsystem i Oslo. Thales mente det var lønnsomt, og avla rapport med dato 29. april 2002.

Dette var en måned ETTER at Thales fikk i oppdrag å lage kravspesifikasjonene for billettsystemet, som ble signert 4. april samme år.

Da Thales senere får kontrakten med å levere systemet, har de dermed allerede vurdert om

systemet vil være lønnsomt å iverksette samt at de har fått være med å bestemme hvordan

systemet skal se ut.

I saken **den 24. oktober 2008** beskriver vi hvordan bystyret i Oslo hakker løs på Trond Bjørgan i Sporveiene under den offentlige høringen som bystyret hadde fått samlet seg om.

Trond Bjørgan varsler i saken **25. oktober 2008** at han ikke ønsker å fornye sitt åremål når det går ut ved årsskiftet 08/09.

6. Konsekvenser

Mye av historien rundt billettsystemet har allerede skjedd, og det vi gjør bærer preg av å «avsløre» ting som har ført til skandalen. At systemet ikke fungerer er jo åpenbart. Våre avsløringer går derfor i retning av å avsløre årsakene. Når vi skriver om saken, skaper det

atskillig røre blant politikere både i Akershus fylke, Oslo og på Stortinget. Flere har stilt spørsmål om saken i spørretimen.

Inn på teppet. En av de viktigste konsekvensene av våre avsløringer er at Oslo-politikerne våkner. Bystyrepolitikerne i Oslo bestemmer seg sommeren 2008 for å gjennomføre en offentlig høring der temaet er hvorfor prosjektet ikke er ferdig, og hvorfor det har blitt så dyrt.

De som må møte er ledelsen i Sporveiene, byråd for miljø og samferdsel, Peter N. Myhre,

som var eier av Sporveiene frem til våren 2008, samt finansbyråd Stian Berger Røsland, som

har stått som formell eier av Sporveiene siden våren 2008. Høringen finner sted midt i oktober 2008.

I forkant av høringen gjør Stian Berger Røsland det klart at hele prosjektet kan bli skrinlagt.

Ny granskning. En viktig konsekvens er også at kollektivreisende, skattebetalere, Kommunerevisjonen og kommunepolitikere har fått bedre oversikt over hva skattepenger og

billettinntekter har gått til i denne saken. I mars 2008 leverer kommunerevisjonen en rapport

om anskaffelser i Kollektivtransportproduksjon (Sporveiene). Konklusjonen er knusende i

forhold til innkjøp av billettsystemet. I august 2008 fortsetter de med arbeidet med en ny

rapport, som går dypere ned i pengebruken og billettskandalen. Rapporten er ventet offentliggjort i slutten av januar 2009.

13

Intern granskning. I løpet av sommeren 2008 bestemmer Sporveiene seg for sin egen interne

granskning. De vil blant annet ha en ny vurdering av lønnsomheten ved et nytt billettsystem.

Det er ikke kjent hva denne rapporten ender med.

Bjørgan går av. Administrerende direktør Trond Bjørgan i KTP (sporveiene) velger å annonsere sin avgang dagen etter at politikerne hadde sin høring om innkjøp. Hvorvidt våre

artikler har påvirket Trond Bjørgan i sitt valg om ikke å fornye sitt åremål, eller muligheten til

å få fornyet det, kan vi si lite om. Han sier selv at han orienterte sitt styre om saken allerede i

mai, men at han ville fullføre arbeidet med blant annet billettprosjektet før det ble overlevert

Ruter AS (Ruter AS forklares i kapittel 8).

Stillingsannonsen for ny administrerende direktør kom riktignok først rundt årsskiftet.

7. Artikler i Aftenposten

25. juni 2008 – Billettsystemet nær endestasjonen

26. juni 2008 – Må levere innen oktober

27. juni 2008 – Formulerte kravene, fikk kontrakten

28. juni 2008 – Byrådet presser billettkamerater

18. juli 2008 – Politikere føler seg lurt

19. juli 2008 – Billettskandalen får følger

21. juli 2008 – Holder igjen penger

30. august 2008 – Billettkontroll av Flexus

05. september 2008 – Billettsystemet i Oslo kan bli stoppet

06. september 2008 – Resten av Norge venter på Oslo

07. september 2008 – Mener byrådet burde ha reagert før

11. september 2008 – Billetter for 43. mill kan bli kastet

21. september 2008 – Krangler om regningen

15. oktober 2008 – Godkjent i test, ubrukelig i praksis

16. oktober 2008 – Reiste verden rundt

17. oktober 2008 – Sporveissjefen ble advart

18. oktober 2008 – Soner skaper trøbbel

23. oktober 2008 – Leverandøren fikk forsprang

24. oktober 2008 – Hardkjør mot Bjørgan og byråd

25. oktober 2008 – Trond Bjørgan går av

8. Historisk bakgrunn

En grunn til alle forsinkelsene har i seg selv vært omlegging av driften og endringer av organisasjon og navn på Oslo Sporveier. Gjennom hele teksten har vi forholdt oss til at selskapet gjerne går under navnet Sporveiene, uten til enhver tid å knytte dette opp til det

reelle navnet på tidspunktet, fordi det er forvirrende nok som det er – også for de som jobber

der.

Fra Oslo Sporveier til Ruter. Oslo Sporveier var gjennom en rekke år et selskap som selv drev kollektivtransport av trikker, busser, t-bane og båter i Oslo kommune, eid av kommunen.

For få år siden ville kommunen skille de som drev de forskjellige transportenhetene fra den

delen som koordinerte transportbehovet, en del de ser på som en såkalt bestillerenhet.

Den ene

delen skulle bestille transport, mens den andre skulle levere transport.

Bestillerenheten fikk navnet Oslo Sporveier, mens de som drev kollektivtilbudet fikk det omfattende navnet Kollektivtransportproduksjon AS. Dette er det samme som det opprinnelige Oslo Sporveier, og vi bruker forkortelsen KTP.

14

Senere har bestillerenheten blitt slått sammen med Stor-Oslo Lokaltrafikk (SL) inkludert alle

busser og eiendommer til det som er kalt Ruter AS. Dette selskapet er eid av både Oslo

kommune og Akershus fylke. KTP står fortsatt for seg selv, eid av Oslo kommune. Det er i KTP at billettprosjektet hele tiden har ligget, og de står også som eiere av jernbanelinjer for trikk og bane. Dette var en så stor og verdifull eiendel at Oslo ikke ville

legge det inn i Ruter.

Dermed står Ruter nå som bestiller av transportmidler for Oslo og Akershus, samt at de drifter

busser og det som måtte være av båter i Akershus. KTP driver fortsatt som leverandør av

transport.

Billettssystemet som Ruters kunder skal forholde seg til blir levert i tre deler: Ett fra NSB, ett

fra SL og ett fra Sporveiene (KTP). Vi har sett på det fra Sporveiene. Dette betyr også at

Ruter er «bestiller» av dette billettssystemet, og dersom de aldri får det til å fungere, vil det gå

utover Ruter foruten Sporveiene selv.

Tidslinje. Flexus- skandalen har kostet NSB, SL og Sporveiene 620 millioner kroner over 25 år.

1984: En utredningsgruppe konkluderte med at NSB, Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk

trengte et bedre samarbeid for kollektivtrafikken.

1985: Planer om magnetkort på trikk, buss og T-bane i Oslo. Da var målet 1987.

1987: Planer om et moderne elektronisk billettssystem i Osloområdet tar form.

1989: Gjennomførte forsøk med tre løsninger.

1992: Billettssystemer AS blir etablert av NSB, SL og Sporveiene. Systemet skulle stå klart tre år etter.

1999: Resultatet var fortsatt lik null, mens over 130 millioner offentlige kroner var brukt.

2001: Oslo Sporveier vil prøve seg med elektronisk billettssystem igjen. NSB og SL følger opp. Målet er et samkjørt system, men de tre velger ulike leverandører.

2002: Konkrete planer for å avregne billettinntekter mellom partene blir laget, men dette blir

forsinket med en gang.

2003: Oslo Sporveier lover at systemet skal være på plass året etter - i 2004.

2004: Lite å se av systemet. Nå sies det klart at elektronisk billettssystem skal innføres høsten

2005. Det tekniske utstyret blir liggende på lager i månedsvis fordi installatøren trekker seg.

Også billetter kjøpes inn.

2005: Utstyr for bruk av systemet installeres i trikker, busser og på stasjoner. Frist utsatt til

januar 2006. Løftene gis mot bedre vitende. Internt er datoen 2007. Avtalen som skal sikre at

de siste bitene kommer på plass, blir inngått sent på høsten 2005.

2006: Sporveiens system fungerer ikke. Alle startdatoer trekkes. Man ser mot 2007.

2007: Stadig nye startdatoer presenteres, men de tekniske problemene fortsetter for dem som

tester systemet. Lansering utsettes til våren 2008.

2008: Rykk tilbake til start. Krangelen mellom de tre involverte partene fortsetter og utstyr

må skiftes ut. Levering til Ruter 17. oktober, men Ruter lover til å begynne med ikke full bruk

før i løpet av 2009.

2009: Nå utelukker ikke Ruter at systemet først er i full bruk i 2010.

Vedlegg 1: Avisartiklene i rekkefølgen fra rapporten

Vedlegg 2: Dokumenter vi viser til og nevner