

Merkur-skandalen

Hvordan Jernbaneverket brukte seks år og 600 millioner kroner på et signalanlegg som ikke virker.

Harald Birkevold, mobil 916 21 663
Knut Gjersest Olsen, mobil 48104728

Stavanger Aftenblad

Publisert i Stavanger Aftenblad, på papir, nett og tv i perioden november 2007 til dags dato.

Merkur-saken ble også innsendt til juryering i fjor, men den har utviklet seg sterkt i løpet av 2009 og blir derfor nominert på nytt.

Redaksjonens adresse:

Stavanger Aftenblad

Postboks 239

4001 Stavanger

Telefon: 92497746 (sentralbord)

Kontaktperson: Nyhetsredaktør Carl Gunnar Gundersen, mobil 41559360

1. Hvordan kom arbeidet i gang?

I oktober 2007 ble Harald Birkevold oppringt av en kilde som hadde opplysninger om at framdriften på arbeidet med den nye godsterminalen på Ganddal var rammet av problemer med signalanlegget. Kilden oppga navn, men ønsket å være anonym.

Ifølge kilden skyldtes problemene at de tekniske utfordringene med signalanlegget var mye større enn det som var kommet fram i rapportene fra prosjektledelsen, og kilden mente å vite at prosjektledelsen bevisst holdt opplysninger unna ledelsen i Jernbaneverket (JBV) og offentligheten for øvrig. Dermed var de øverste ansvarlige for prosjektet dårlig informert om de faktiske problemene.

Opplysningene til kilden var så troverdige, og de mulige konsekvensene så store, at det var åpenbart interessant å gå videre med saken for å forsøke å få verifisert kildens påstander.

2. Hva var problemstillingen?

I begynnelsen var problemstillingen veldig enkel: Hva er status for framdriften på Ganddal? Ville Norges mest moderne og avanserte godsterminal åpne som planlagt?

Etter hvert som saken har utviklet seg, ikke minst fordi den nå også gjelder en av landets mest trafikkerte togstrekninger mellom Stavanger og Sandnes, har problemstillingen endret seg. I dag handler den om flere ulike perspektiver: Hvordan rammes passasjerer og andre brukere? Hvem må betale regningen? Er det et uheldig og for tett forhold mellom JBV og leverandøren ABB? Har det skjedd lovbrudd? Får dette konsekvenser for de ansvarlige? Hvem er ansvarlige?

Genuint nytt i saken er at Jernbaneverket har blitt tvunget til å innrømme at Merkur-prosjektet var ute av kontroll, noe som hele tiden har blitt benektet av de prosjektansvarlige. Ikke før revisjonsrapporten fra Pricewaterhousecoopers ble overlevert i august 2009 innrømmet Jernbaneverket det som var kommet fram gjennom Aftenbladets dekning av saken. Da måtte to av topplederne gå fra jobbene sine.

3. Journalistisk metode

Sakene er i hovedsak skrevet som nyhetssaker til papiravisen og nettutgaven. Birkevold og Gjerseth Olsen har normalt hatt felles byline på sakene, uavhengig av hvem som faktisk har hatt jobben med å skrive ut den enkelte saken. Mens det i begynnelsen ble laget egne nettversjoner, har det etter hvert blitt mer vanlig at papir- og nettversjonene er like, i tråd med mediehusets nye publiseringsstrategi. Det er i tillegg laget tv-innslag med egne nyhetsreportere.

Aftenbladets redaksjon er organisert med en egen avdeling for undersøkende journalistikk. Avdelingen har for tiden tre journalister, som i hovedsak samarbeider med kolleger i hele mediehuset.

Saken har i hele perioden ligget hos denne avdelingen, hvor Birkevold er skrivende avdelingsleder. Gjerseth Olsen var i startfasen tilnyttet Sandnes-redaksjonen, men har siden november 2008 arbeidet i undersøkende avdeling.

4. Kilder

Som så mange saker oppsto denne på grunn av et tips. Utfordringen i startfasen var å opparbeide tillit hos hovedkilden, som av yrkesmessige grunner ikke kunne stå fram. Kilden er på mange måter en klassisk varslere, som først valgte å tipse oss om tilstanden etter at forsøk på å nå fram via tjenestevei var slått feil. Kilden hadde opplevd å bli fratatt arbeidsoppgaver etter å ha forsøkt å varsle sine nærmeste sjefer om uheldige sider ved Merkur-kontrakten. Fordi kilden var i ferd med å søke ny jobb, var vedkommende redd for at det ville kunne slå uheldig ut om den nye arbeidsgiveren fikk inntrykk av at kilden var en "bråkmaker".

(Dette støttes av forskningen som er gjort på varslere i næringslivet og det offentlige – som viser at varslere ofte må betale en høy pris for å stå opp mot sin egen arbeidsgiver. Ref *Skivenes og Trygstad, Fafo-rapport nr. 763*, samt boka *Varslere – om arbeidstakere som sier ifra* av samme forfattere (2007))

Dette har gjort det nødvendig å være ytterst varsomme med å basere arbeidet utelukkende på opplysninger fra varsleren, fordi dette ville kunnet identifisere vedkommende. Vi har derfor gjennomført samtaler med en lang rekke personer i og utenfor JBV. I disse samtalen har det kommet fram opplysninger som har underbygget kildens opplysninger på viktige punkter.

Vi har også gjennomført et omfattende elektronisk kildesøk, dels med assistanse fra Fakta-avdelingen i redaksjonen. En stort antall dokumenter av interesse (nærmere 400) er bestilt fra dokumentsenterne i JBV og SJT, samferdselsdepartementet (SD) og de berørte kommunene (Sandnes og Stavanger). Vi har flere ganger måttet anke avslag på innsyn, og har vunnet fram i noen av ankesakene.

Arbeidet med postjournalene i Jernbaneverket avdekket svakheter i rutineene for dokumentbehandling, og våre jevnlig klager har ført til at rutineene for journalføring nå er endret. Dette er bekreftet av postmottaket hos Jernbaneverket.

Etter hvert som saken har modnet, har vi også intervjuet de sentrale aktørene; prosjektledelsen lokalt og nasjonalt, jernbanedirektøren, direktøren for Statens jernbanetilsyn, de to samferdselsministrene (Navarsete og Kleppa) og lokale og nasjonale samferdselspolitikere, samt naturligvis brukerne av jernbanen (transportørene og passasjerer).

5. Valg av presentasjonsform

Vi har løpende vurdert å bruke nyhetsfeature-sjangeren på deler av materialet (det vurderes fortsatt), men har foreløpig ment at streite nyhetssaker har vært mest egnet. Saken har utviklet seg slik at det ville vært uforsvarlig å vente med publisering av de mest aktuelle hendelsene.

6. Tidsbruk

Det blir vrient å anslå tidsbruken nøyaktig, fordi vi begge har arbeidet med andre saker parallelt med Merkur-saken. Omregnet i timeverk er ca. 12-14 uker antakelig beste anslag. Saken har utviklet seg i "rykk og napp", dels avhengig av saksbehandlingstid hos ulike offentlige instanser og dels på grunn av at andre saker har hatt prioritet i redaksjonen.

7. Konsekvenser

JBV nektet lenge for at det var alvorlige problemer med framdriften på Ganddal, og avviste fullstendig at problemene på Ganddal ville få konsekvenser på dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes.

Etter hvert har det kommet fram at dette ikke var riktig. Jernbanetilsynets avslag på søknaden om godkjenning av Merkur kom 27. november 2008.

På bakgrunn av avslaget og det som hadde kommet fram i Aftenbladet besluttet den nye Jernbanedirektøren Elisabeth Enger å sette ned en ekstern granskningskommisjon for å finne ut hva som gikk galt. Samferdselsministeren (Navarsete, Sp) krevde en fullstendig gjennomgang av saken, som hun karakteriserte som "meget alvorlig". Elisabeth Enger har i ettertid bekreftet at Aftenbladets kritiske dekning av prosjektet har bidratt til å avdekke saken, som lenge var ukjent for henne.

Det dramatiske høydepunktet i Merkur-saken kom 25. august 2009. Da ble granskningsrapporten fra revisjons- og rådgivningsselskapet Pricewaterhousecoopers offentliggjort. Rapporten felte en knusende dom over anskaffelses- og utviklingsprosessen for Merkur.

Blant hovedfunnene til granskerne var alvorlig svikt i rutineene i prosjektgjennomføringen og alvorlige brudd på loven om offentlige anskaffelser. To av topplederene i Jernbaneverket mistet jobbene sine på grunn av de alvorlige feilene som ble avdekket, og jernbanedirektøren har satt i gang en stor intern omstilling for å gjøre organisasjonen mer profesjonell i kontraktsarbeidet. Jernbaneverket tok samtidig en strategisk beslutning om å droppe satsningen på å utvikle egenproduserte, "norske" signalanlegg.

Totalt har Jernbaneverket ifølge granskningsrapporten brukt 600 millioner kroner på Merkur, inkludert kostnadene til å kjøpe inn og drive erstatningsanlegg på Godsterminalen og dobbeltsporet Stavanger-Sandnes. Disse pengene er etter alt å dømme tapt, dersom det ikke lykkes å få plassert deler av det økonomiske ansvaret hos andre.

8. Hva vi ville gjort annerledes

Dersom vi hadde visst hvor alvorlig saken ville bli, ville vi satt inn mer krefter i løpet av våren og sommeren 2008. Saken lå "brakk" i nesten et halvt år mens vi ventet på avgjørelsen i Statens Jernbanetilsyn. Her kunne vi sannsynligvis ha gjort mer for å få ut info fra kilder i prosjektet. Samtidig var vi i slutfasen avhengige av å vente på resultatet av granskningen som ble iverksatt etter at Aftenbladet begynte å omtale saken.

Saken er ikke endelig avsluttet. Det skal kjøpes inn et nytt, permanent signalanlegg til dobbeltsporet, og det skal forhandles om hvem som har ansvaret for å dekke de store økonomiske tapene. Dette siste spørsmålet kan ende i en rettssak mellom Jernbaneverket og leverandøren ABB.

Stavanger, 12. januar 2010

Harald Birkevold
Knut Gjerseth Olsen