

Søkelysserien ”Helsetransport på helsa løs”

Publisert i Avisa Nordland. Selve søkelysserien er hovedsakelig publisert i mars 2010 med oppfølgingssaker sporadisk hele resten av 2010. I tillegg har det vært publisert en god del saker i forkant av søkelysserien da anbudet ble tildelt 23. januar 2008 med påfølgende reaksjoner og konsekvenser både i 2008 og 2009.

Kontaktinfo:

Redaksjon
Avisa Nordland AS
Nyhetsavdelingen
Storgata 38
8002 Bodø
Tlf. 75 50 00 00

www.an.no

Journalistene:



Iris Lyngmo
Mobil: 97706651
E-post: iris@barnehage.no



Inger Anne Lillebø
Mobil: 95881680
E-post: ial@an.no

Oversikt over samtlige publiseringer i Avisa Nordland i forbindelse med pasienttransporten i Salten.

2010:

20. mars: Dokumentar rundt pasienttransporten i Salten hvor blant annet fire tidligere sjåfører står fram og forteller hvordan transporten egentlig fungerer.

22. mars: Avsløringer om at Nordlandssykehuset "glemte" å fakturere Bodø Sightseeing for kjøp av bil og leie av to biler. Avdelingen som hadde ansvar for bilene som ble solgt og leid ut, ble ledet av blant annet kona til eieren av Bodø Sightseeing.

23. mars: Tidligere sjåfør i Bodø Sightseeing forteller hvordan hun ble lurt til å frakte pasienter uten formell godkjenning og at hun fikk utbetalt lønna svart.

24. mars: Pasient- og brukerombudet reagerer kraftig på avsløringene rundt pasienttransporten og ber Helsetilsynet i Nordland foreta en granskning.

25. mars: Ledelsen i Statens Vegvesen sier rett ut at de føler seg lurt av Bodø Sightseeing og sjåførene som kastet kjøreskiver for å skjule brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene slik AN kunne avdekke i dokumentaren.

26. mars: Politikerne på Nordlandsbenken på Stortinget er samstemte i at hele pasienttransporten må granskes.

27. mars: Samferdselsavdelingen i Nordland fylke forteller om stor klagestorm fra sjåfører i Nordland Taxi etter at disse mistet pasienttransporten. Sjåførene hevdet at løyvene som ble brukt i pasienttransport ikke ble fulgt i henhold til løyveforskriftene. De fleste klagen var grunnløse.

29. mars: Helse og omsorgsdepartementet (HOD) vil evaluere hele pasienttransporten og daværende statssekretær, Roger Ingebrigtsen, går langt i å antyde at Salten kunne bli valgt som evalueringssted på bakgrunn av all støyen som hadde vært.

19. april: Stortingsrepresentant Kenneth Svendsen (Frp) krever at pasienttransporten blir gransket for å få svar på hvor mange pasienter som velger andre løsninger enn det offentlige fordi tilbudet ikke fungerer.

25. september: Flere av sjåførene som sto fram i AN i mars 2010 vurderer å saksøke Bodø Sightseeing for å få ut lønn de mener å ha krav på. Norsk Transportarbeiderforbund støtter sjåførene i saken.

3. november: Evalueringen som HOD bestilte fra Helse Nord foreligger. For første gang innrømmer Helse Nord at pasienttransporten i Salten kunne vært bedre. Det blir også klart at pasienttransporten blir utlyst på nytt.

Helsetransport på helsa løs

4. desember: Omsider, etter å ha gransket de mangelfulle taksameterkvitteringene siden Avisa Nordland avdekket saken i mars i år, har sykehuset konkludert. Bodø Sightseeing har fått oppgjør for tusenvis av pasienter uten at det var levert kvittering for oppdraget. Bodø Sightseeing må betale tilbake nærmere én million kroner til Nordlandssykehuset.

2011

5. januar: Tre tidligere sjåførere i Bodø Sightseeing stevner sin tidligere arbeidsgiver for retten for mangelfulle lønnsutbetalinger.

Før publiseringen av søkelysserien hadde AN en rekke saker på trykk etter at Bodø Sightseeing overtok transporten. Vi nevner dem kort nedenfor fra starten i januar 2008 og ut 2009.

2008:

23. januar: Det blir kjent at det lille selskapet Bodø Sightseeing har vunnet anbudet om å frakte pasienter for Nordlandssykehuset i åtte kommuner i Salten.

6. februar: Nordland Taxi vurderer å saksøke Helse Nord for å utsette kontraktsinngåelse mellom HN og BS.

26. april: Nordlandssykehuset forsvarer valg av transportleverandør med at de vil spare mye penger som heller skal brukes på sykehuset.

10. mai: Full krig mellom drosjenæringen og Bodø Sightseeing.

15. mai: Sjåførene i Nordland Taxi vil ekskludere medlemmer som inngår avtale ned Bodø Sightseeing om pasientkjøring.

19. mai: Distriktdrosjene frykter at de må legge ned ettersom rundt 90 prosent av inntektsgrunnlaget har forsvunnet.

29. mai: Drosjene i Salten nekter å utføre en hver form for pasienttransport.

30. mai: Bodø Sightseeings sjåfører er så presset av situasjonen at det går på helsa løs.

31. mai: Leger i Fauske og Meløy slakter den nye pasienttransporten og mener ordningen setter liv og helse i fare.

3. juni: Aksjonen fra drosjenæringen tilspisses. Sykehusansatte får ikke en gang drosje.

5. juni: Bodødrosjene blir tvunget til å avblåse hele aksjonen i et møte med Nordland fylkeskommune.

Helsetransport på helsa løs

6. juni: Drosjenæringen i Hamarøy og Tysfjords vestsida inngår avtale med Bodø Sightseeing om pasienttransport.

6. juni: Skandalene rundt transporten topper seg da en sjåfør tok en 15-minutters pause for å be da han skulle kjøre en rekke pasienter hjem fra sykehuset.

6. juni: Assisterende direktør ved Nordlandssykehuset, Jørn Stemland går ut og lover at pasienttransporten skal bli mer forutsigbar.

7. juni: Ordførerne i Salten møtes Helse Nord for å ta opp konsekvensene for deres innbyggere etter at BS overtok transporten.

10. juni: Til tross for betydelige reaksjoner fra pasientene, frifinner statsråd Sylvia Brustad Helse Nord.

19. juli: Helse nord får kritikk fra KOFA for anbudsprosessen.

26. juli: En pasient som ble fraktet til sykehus for akutt legehjelp opplevde at sjåføren tok seg matpause midt under transporten. Lederen i Nordland Ap krever forandringer i pasienttransporten.

31. oktober. Drosjenæringen vil anmelde Bodø Sightseeing for det den mener er en rekke brudd på løyvene.

1. november: Etter nærmere et halvt års drift er det fortsatt ikke blitt orden på pasienttransporten i Meløy der legene rapporterer om daglige episoder. Samtidig melder Nordlandssykehuset at antall avvik går ned.

2009:

20. januar: Måtte ta privat transport til øyelegen

24. februar: Misbruk av TT-kort for å avhjelpe pasienttransporten

15. mai: Sjåførere i Bodø Sightseeing hevder de pålegges å jobbe overtid uten å få betalt for det.

16. mai: Sjåførene i BS organiserer seg for å få bedre arbeids- og lønnsvilkår.

23. mai: Bodø Sightseeing vil ikke svare på anklagene om flere brudd på arbeidsmiljøloven.

Helsetransport på helsa løs

Forord:

Våren 2007. Planene for en gigantisk utbygging av Nordlandssykehuset henger i en tynn tråd. Kravet fra myndighetene er balanse i regnskapet. Underskuddet nærmer seg svimlende 250 millioner kroner.

I Helse Nords lokaler i Sjøgata jobber man på spreng for å få utformet tilbudet for pasienttransport i hele Nord-Norge. Siden 2004 har pasienttransporten vært under det regionale helseforetakets ledelse. Det nye tilbudet har som mål å spare mye penger, samtidig som kvaliteten skal bevares.

Våren 2007 er det drosjenæringen som har tilbudet for pasienttransport de aller fleste stedene i fylket. I Salten er drosjene under Nordland Taxi enerådende. Pasienttransporten er god butikk. Spesielt ute i distriktene er det store penger å tjene. Faktisk utgjør pasienttransporten så mye som 90 prosent av inntektsgrunnlaget til drosjenæringa.

I Nordland Taxis lokaler jobbes det med å utforme tilbudet for de neste fire årene, som skal leveres innen 12.juni 2007. Ledelsen er opprørt over de nye kravene som de mener er umulig å innfri økonomisk. De er provosert og leverer en pris som er langt høyere enn det Helse Nord kan akseptere. På den måten mener drosjene at de kan forhandle seg fram til en bedre avtale enn det som er kommet fram i tilbudet.

Lite vet de om at de snart skal miste hele tilbudet til et lite sightseeingsselskap fra Bodø.

Helse Nord forkaster hele tilbudet på grunn av manglende konkurranse og lyser ut tilbudet i Salten på nytt. Bortsett fra i to kommuner, Steigen og Saltdal. Her er det andre aktører som har levert inn et tilbud som er rundt 95 prosent lavere i pris enn tilbudet Nordland Taxi har levert.

Helse Nord fatter interesse for det lille selskapet Bodø Sightseeing som har levert og fått tildelt kjøringen av pasienter i Saltdal. Når de kan levere en så god pris i en kommune må det kunne være mulig å ta flere kommuner i samme tilbudet. På den måten kan Helse Nord få stanset griske drosjeeiere og få pasienttransporten ned på det de mener er en akseptabel pris.

I det stille leverer daglig leder i Bodø Sightseeing, Svein Erik Spørck, et tilbud på kjøring i totalt åtte av kommunene i Salten: Bodø, Fauske, Sørfold, Hamarøy, Tysfjord Vest, Beiarn, Gildeskål og Meløy. Tilbudet er 95 prosent lavere enn det drosjenæringa har levert.

Forhandlingene mellom Nordland Taxi og Helse Nord fører heller ikke fram. De er uenige om flere punkter i kontrakten. Drosjene, som er skråsikre på at de er aleneaktør, nekter å fire på kravene sine.

21. januar 2008 smeller bomben. Nordland Taxi tapte tilbudet om pasienttransporten.

Så braket helvete løs!

Helsetransport på helsa løs

Prosesen:

Etter at Bodø Sightseeing overtok transporten i de åtte kommunene henholdsvis 1. mai og 1. juni 2008, skrev Avisa Nordland en rekke saker rundt misfornøyde pasienter som ikke ble hentet til avtalt tid, pasienter som aldri ble hentet og om en transport som for enkelte eldre og svake pasienter kunne innebære 6-8 timer i bil en vei. Det var innlysende at Bodø Sightseeing hadde for lite materiell til å kunne håndtere transporten.

Drosjenæringen bidro på sin side til å gjøre transporten vanskelig ettersom den nektet å bidra ved å frakte pasienter på kreditt.

Til tross for de mange sakene som ble skrevet var både Helse Nord og Nordlandssykehuset strålende fornøyd med pasienttransporten.

Etter hvert begynte sjåførene i Bodø Sightseeing å ta kontakt med redaksjonen i AN. De var fortvilte over at de ikke fikk betalt for overtid og at de jobbet ulovlig mye overtid for å få transporten til å gå rundt. En av sjåførene kunne vise til nærmere 250 timer overtidstimer på én måned og flere av dem jobbet opptil 16-18 timer på en dag. De mente Helse Nord hadde gjort en alvorlig feil da de ga anbudet til en aktør som ikke var i stand til å klare oppdraget.

Til tross for at vi skrev mange enkeltsaker følte vi hele tiden at vi bare ”pirket” i overflaten. Hvorfor hadde Helse Nord gitt transporten til Bodø Sightseeing? Hvorfor aksepterte de alle de negative sidene som kom fram ved transporten? Brudd på arbeidsmiljøloven, avvik i forhold til kontrakten, mangel på biler, alle pasientene som både ble glemt og hentet altfor seint.

Siden våren 2009 hadde en av journalistene jevnlig kontakt med to tidligere medarbeidere i selskapet. De kom med påstander om flere alvorlige brudd på forskriftene i selskapet:

- De ansatte jobbet altfor mye overtid.
- De ansatte fikk ikke betalt for overtiden.
- De kunne bevise at det ikke ble brukt taksameter i transporten – som var et krav i kontrakten.
- De dokumenterte bruk av gammelt materiell – stikk i strid med krav i kontrakten.
- De fortalte om omfattende brudd på kjøre- og hviletiden.
- Samtidig var det kommet inn et tips om at Bodø Sightseeing ved daglig leder Svein Erik Spørck hadde fått en utrangert ambulanse gratis av Nordlandssykehuset i Bodø – fra klinikken der hans kone, Randi Spørck, er en av lederne. I tillegg skal han ha fått lånt flere ambulanser gratis fra den samme klinikken.
- Det ble hevdet at ansatte hadde fått utbetalt lønn svart.

Som i mange andre redaksjoner ble det vanskelig å sette i gang det store arbeidet med å dykke inn i materien. Vi var lite folk og det var alltid andre oppgaver som måtte løses. Samtidig visste vi at her kunne det ligge mye godt stoff.

Hvor langt hadde egentlig Helse Nord vært villig til å strekke seg for å spare penger. Hvilket anbud hadde de gått med på?

Så lyste SKUP ut konkurransen om gravehjelp i redaksjonen i inntil 15 dager. Vi søkte, vant og gravehjelpen med Andre Verløy, Jens M. Johansson og Bjørn Olav Jahr kom til Bodø for å se på saken sammen med oss.

Helsetransport på helsa løs

Vi brukte to dager til å gå igjennom alt av dokumenter i saken. Alle sakene vi hadde skrevet ble gjennomgått for å se om det var ting vi kunne hente fram. Alle tipsene som var kommet inn ble systematisk sjekket. Både vi to i redaksjonen og de tre fra SKUP så at vi hadde en god sak

Vi bestemte oss for å lage en dokumentar for å belyse hele problemstillingen fra starten av ettersom dette er en komplisert sak som har pågått over en tid. Deretter ville vi kjøre på med oppfølgingssaker. Graveteamet ga oss råd på veien. Så reiste de tilbake til Oslo og vi startet prosessen med å hente inn dokumenter.

Taksameterkvitteringene:

Vi startet med å sjekke ut påstandene om manglende bruk av taksameter. Vi hadde ved hjelp av kilder fått tak i bilder som viste at flere biler ikke var utstyrt med taksameter. Men et bilde var ikke nok til å avsløre hva som foregikk. Vi måtte finne ut hvordan regningene ble sendt til sykehuset. Ble virkelig disse godkjent og utbetalt uten godkjent kvittering?

Via kilder fikk vi tak i en slik kjørekvittering for å se hvordan en pasienttur ble oppført. Etter hvert klarte vi å skaffe til veie flere slike gjennom kilder i næringen. Men det var langt fra nok til å bevise noe som helst.

Hver dag fikk sjåførene utlevert lister for hvor de skulle hente og frakte pasienter. Her sto også hver bil oppført, samt sted og tid for turen. Vi trengte derfor en liste over samtlige kjøretøy som ble brukt i pasienttransporten og få en oversikt over hvilke biler som hadde taksameter.

Vi kontaktet derfor Nordlandssykehuset der vi ba om en oversikt over samtlige kjøretøy. I tillegg ba vi om en oversikt over hvilke biler som hadde taksameter montert i bilene. Svaret fra sykehuset kom raskt. De skulle ordne en liste over kjøretøyene, men skjønnte ikke spørsmålet rundt taksametrene. Det var jo noe alle biler hadde montert... Listen fikk vi ut og ved hjelp av bildebeviser og kilder klarte vi å danne oss en liste over hvilke biler som mangler taksameter. Kjørelistene ble deretter gått igjennom og kryssjekket opp mot bilene uten taksameter. Slik avdekket vi se at det var mange kjøreturer som det umulig kunne vært levert kvittering for. Kun en signert kvittering fra sjåføren hvor han selv oppga antall kilometer.

Da vi hadde fått dokumentert påstandene om manglende taksameter i bilene ba vi sykehuset ved leder for pasienttransporten, Trond Solem, dokumentere at det stemte at bilene hadde taksameter. To dager senere ringte vi for å sjekke hvor saken sto. En noe overrasket Solem måtte innrømme at slett ikke alle biler hadde taksameter. Stikk i strid med kravet i kontrakten mellom partene. Slik avdekket vi at sykehuset i halvannet år utbetalt penger til Bodø Sightseeing for kjøreoppdrag uten at de hadde kvitteringene i orden.

Helsetransport på helse løs

Bilene som aldri ble betalt:

Ett av de mest interessante tipsene var påstandene om at Svein Erik Spørck hadde fått bilhjelp fra konas arbeidsplass, Prehospital klinikk på Nordlandssykehuset, der fru Spørck er nestleder og fungerende leder for ambulansenheten.

Påstanden om at Bodø Sightseeing hadde fått en gammel ambulanse for å bruke i pasienttransporten kom fra flere hold i sykehusmiljøet, men var blitt lagt i den berømte "tipsskuffa". Nå ble saken hentet fram igjen, men hvordan skulle vi kunne avdekke at en slik handel ikke var gjort opp for?

Vi hadde allerede listen over alle kjøretøyene som ble brukt. Denne ble gjennomgått bil for bil hvor registreringsnummeret ble sjekket opp mot motorvognregisteret. Til slutt fikk vi napp.

Blant bilene på lista sto en Mercedes Sprinter som tidligere var brukt som ambulanse. I registeret kunne vi også se at bilen var omregistrert fra Nordlandssykehuset til Bodø Sightseeing i juni 2009. I registeret kunne vi også se at bilen i dag var kondemnert.

Men hvordan skulle vi finne ut om bilen eventuelt var kjøpt og betalt eller var overdratt? Vi sendte en e-post til økonomisjefen i Nordlandssykehuset der vi ba om innsyn i fakturaene for kjøp og leie av ambulanser mellom sykehuset og Bodø Sightseeing.

Mailen ble sendt 2. februar 2010. To dager senere fikk vi svar om at vår henvendelsen var sendt videre til klinikkjef for prehospital klinikk hvor Randi Spørck sitter som nestleder.

18. februar kommer fakturaene til oss på e-post som viser at Bodø Sightseeing har betalt 15.000 kroner for kjøp av bilen, og at de har betalt en leie av to ambulanser på til sammen 30.000 kroner.

Ved nærmere kontroll av fakturaene oppdager vi at disse er datert 5. februar 2010 med forfall i mars samme år! Sykehuset skrev altså ut fakturaene tre dager etter at vi ba om innsyn, og over et halvt år etter at kjøpet av ambulansen ble gjort!

Sykehuset ved avdelingen hvor Svein Spørcks kone har en lederstillingen hadde altså gitt bort en bil, samt lånt ut to biler gratis til transporten!

Brudd på arbeidsmiljøloven:

Neste påstand var brudd på arbeidsmiljøloven i form av ulovlig mye overtid. I tillegg var det påstander fra sjåfører om at det hadde vært omfattende brudd på kjøre- og hviletiden.

Vi visste gjennom kilder at både Statens vegvesen og Arbeidstilsynet hadde gjennomført kontroller, men beskjeden fra tilsynene var at det ikke var funnet alvorlige brudd og saken var derfor henlagt.

Vi ville sjekke dokumentasjonen nærmere. Vi søkte gjennom dokumenter på internett og prøvde å finne korrespondansen Arbeidstilsynet og Statens vegvesen hadde med Bodø Sightseeing. I et brev fra Arbeidstilsynet til Bodø Sightseeing fant vi saksbehandleren i Statens vegvesen. Vi tok kontakt og etter en del jobbing fant vi at også Statens vegvesen hadde skrevet brev til selskapet. Dette brevet var unntatt offentligheten, noe vi klagde på og fikk medhold i.

Dette var betydelig mer interessant. Her stod det at kontrollen som var blitt utført hadde avdekket brudd på forskrift om arbeidstiden for sjåfører og kjøre- og hviletiden. Det sto også at bedriften ikke ble politianmeldt i denne omgang fordi den var nystartet.

Helsetransport på helsa løs

Men hvor omfattende var de bruddene som ble avdekket av vegvesenet? Ifølge våre kilder var bruddene så alvorlige at det ville være naturlig å tenke at det ville innebære anmeldelse. Vi måtte finne bevis for det sjåførene hevdet.

Vi satt på store bunker med kjørelister for hver enkelt sjåfør som viste samtlige kjøreoppdrag i løpet av en dag. Vi gikk igjennom samtlige lister og regne ut hvor langt de skulle kjøre ut fra forventet oppstart og retur. Vi fant en del dokumentasjon i disse, men følte samtidig at vi manglet noe vesentlig.

I bilene skulle det være såkalte kjøreskiver som skulle vise hvor mye en sjåfør hadde kjørt i løpet av en dag og om sjåføren hadde tatt sine pålagte pauser. Disse skivene var vi blitt fortalt at sjåførene kastet for å skjule bruddene. Vi måtte prøve å få tak i noen av disse skivene. Etter en del runder fram og tilbake fikk vi tak i en pose med kjøreskiver. Ikke alle hadde brudd, men samtlige ble gått igjennom og kryssjekket opp mot de kjørelistene vi hadde. En møysommelig jobb som til slutt ga resultat. Vi hadde bevis for at sjåførene brøt kjøre- og hviletiden. Skivene vi satt med var kastet for å skjule bevis. Det ble en vekkelse for Statens vegvesen.

Piratkjøring:

Avisa Nordland og andre medier hadde tidligere skrevet om et tilfelle av piratkjøring med pasienter i Meløy kommune hvor Bodø Sightseeing skal ha hyret inn en kvinnelig passasjer til å frakte pasienter – uten løyve. Da saken først kom ut i media benektet daglig leder i Bodø Sightseeing at han hadde hyret noen sjåfør eller hadde noen avtale med henne. Noen dager senere innrømmet han at det var gjort en avtale, etter at sjåføren i flere dager hadde vært beskyldt for å stå bak ulovlighetene.

Sjåføren som hadde kjørt transporten på vegne av Bodø Sightseeing hadde aldri snakket med media. For oss ble det viktig å få også hennes versjon av hele saken. I tillegg til påstandene om piratkjøring som var kommet ut i media, hadde vi fått vite at hun hadde fått lønn utbetalt svart og at hun følte seg lurt til å kjøre ettersom hun hadde blitt forespeilet at alt var i orden.

Vi tok kontakt med sjåføren, men hun var først ikke interessert i å stå fram i noen sak. Men samtidig var hun veldig bitter for at hun fikk skylda for å drive piratvirksomhet når hun selv hadde fått lovnader om at alt var i orden. Etter å ha gått noen runder med seg selv og familien stilte hun opp.

Ann Elisabeth Gjærde Kristensen bekreftet også at hun hadde fått lønn utbetalt svart fra selskapet. Hun fortalte at hun selv måtte skatte av pengene og levere lønns- og trekkoppgave. Påstandene om svart betaling fikk vi også bekreftet av det lokale skattekontoret etter at Kristensen fritok Skatt Nord fra taushetsplikten. Der kunne de bekrefte at det var Kristensen selv som hadde ordnet opp.

Habilitetsspørsmålet:

Mange har stilt spørsmål ved habiliteten til Svein Erik Spørck's kone, Randi Spørck. Det kom påstander om alt fra svært nære relasjoner mellom herr og fru Spørck til ledelsen i både Helse Nord og Nordlandssykehuset, til tipsene rundt ambulansene som ble gitt bort gratis.

Ved å sjekke listen over kjøretøy som ble brukt i pasienttransporten opp mot motorvognregisteret fant vi blant annet en bil som sto registrert på Randi Spørck.

Helsetransport på helsa løs

Hun står også registrert i Brønnøysundregisteret med et selskap som driver med drosjetransport.

Vi sjekket også eiendomsregisteret for å se hva vi kunne finne av koblinger. På samme forretningsadresse som Randi Spørcks selskap var registrert, fant vi også fem sjåfører i Bodø Sightseeing. Vår journaljakt viser også at fru Spørck satt i styret i Bodø Sightseeing fram til 29. juni 2007. Hun gikk altså ut av styret fire dager etter at selskapet fikk kontrakten om pasientkjøringen i Salten.

Nordlandssykehuset og Helse Nord har habilitetssjekket Randi Spørck og avviser at hun på noe vis er inhabil. Når vi kunne avsløre at Svein Erik Spørck ikke fikk regningen for kjøp og leie av ambulansene fra avdelingen hvor Randi Spørck er nestleder, fant i alle fall vi grunn til å gjøre sak på det. Men sykehuset avviste at det var noe galt i det. Det var økonomiavdelingen sin feil at regningene aldri ble sendt. Ikke avdelingen der fru Spørck satt i ledelsen.

Veien videre:

Etter at vi hadde hentet inn mye av dokumentasjonen, finlest KOFA-rapporter og kontrakter, satt vi igjen med en stor bunke dokumenter, mange datoer og mange påstander som vi hadde funnet dokumentasjon for. Da kom graveteamet inn og tipset oss om hvordan vi skulle systematisere arbeidet ved å lage en tidslinje.

Vi brukte nesten en uke på å lage tidslinjen. Hver eneste dato fra Helse Nord la pasienttransporten ut på anbud og fram til dags dato ble tatt med. Alt vi hadde skrevet før ble satt inn i tidslinja. Til slutt satt vi igjen med en komplett oversikt over hele kaoset rundt pasienttransporten.

Samtidig som vi samlet inn dokumentasjon hadde vi en tett dialog med kildene våre. For å få en troverdig historie var det viktig for oss å få kildene til å stå fram i saken og fortelle hvordan de opplevde det å jobbe med pasienttransport for det statlige eide Nordlandssykehuset gjennom transportselskapet Bodø Sightseeing.

Tidlig i arbeidet koblet vi inn fotograf Tom Melby. Tom var aktiv part i diskusjonene underveis og kom også med gode innspill når det gjaldt vinkling og presentasjon. Dette gjorde igjen at vi hadde mulighet til å skaffe autentiske bilder av pasienttransport i en sak der mange av de øvrige bildene ble oppstilte. Tom plasserte seg strategisk utenfor sykehuset på tidspunkt da pasienter ble hentet og fikk dermed gode sjangerbilder som vi hadde god nytte av. Det var også helt nødvendig å ha med fotograf på møtet med Svein Erik Spørck og mange av de andre kildene. Det er viktig i slike tyngre saker å være flere enn en ute på jobb. Det forbedrer resultatet, pluss at fotografen også supplerer med spørsmål under intervjuene.

Tom var i tillegg en viktig sparringspartner når det gjaldt å folkeliggjøre stoffet. Det er lett at man får tunnelsyn og ikke klarer å se stoffet i en helhet når man jobber så lenge og tett med en gravesak. Da er det viktig at sakene blir sett med andre og friske øyne. På dette området fikk vi også god hjelp fra sjefredaktør Jan-Eirik Hanssen og redaktør Vibeke Madsen.

Det å jobbe minst to sammen på en så omfattende sak mener vi har vært veldig avgjørende for at vi kom i mål. Vi er i utgangspunktet to svært forskjellige journalister med ulik bakgrunn. Inger Anne Lillebø jobber mye med helse, mens Iris Lyngmo har hatt mye kontakt med kildene i tiden før vi startet på søkelysserien. Begge to hadde vi skrevet mye om anbudsprosessen og kjente godt til saken.

Når vi var ute på intervjuer opplevde vi ofte at intervjuobjektet stilte mannsterkt opp, spesielt hos Helse Nord og Nordlandssykehuset. Vi bestemte oss derfor for at vi også skulle stille sammen opp til samtlige intervjuer, slik at både Iris, Inger Anne og Tom var med. Vi stilte begge spørsmål og noterte slik at vi var dobbelt sikret i forhold til sitater i ettertid. Vi opplevde blant annet at sykehusdirektøren ville ha endret ett av sine sitater fordi han hevdet han ikke hadde sagt "flause", men "glipp". Ordet flause var notert i begge våre notater.

Da vi skulle skrive ut historien satt vi begge inne med mye informasjon som vi hadde hentet inn. Utfordringen ble å sammen skrive dette inn i en felles tekst. Det løste vi på, en etter vår mening, genial måte ved å opprette e-postkontoer på g-mail for så å opprette et dokument vi kunne skrive i samtidig. Vi satt rett ovenfor hverandre og skrev på samme dokumentet og kunne fortløpende se hva den andre skrev.

Presentasjon:

Dag 1 – 20. mars 2010

Vi valgte å kjøre historien over åtte sider i helgebilaget vårt for å fortelle historien fra begynnelsen og fram til i dag. For første gang sto sjåfører fram som åpne kilder og fortalte hvordan de systematisk kastet kjøreskivene sine for å skjule lovbruddene i selskapet som fraktet eldre og syke pasienter for Helse Nord. I tillegg hadde vi flere eksempler på pasienter som opplevde den nye ordningen som en katastrofe. De ble ikke hentet, de kom for sent til legetimene, de fikk en vanskelig transport som gjorde enkelte sykere etc. Vi hadde uttalelser fra leger som mente at transporten var uforsvarlig.

Ettersom vi for første gang fikk Svein Erik Spørck i tale satte vi av god spalteplass til hans versjon, i tillegg til at Helse Nord kom på banen for å forklare seg rundt anbudet. I dokumentaren kom det også fram at pasienter har sluttet å benytte seg av det offentlige transporttilbudet fordi bilen aldri kom.

Dag 2 – 21. mars 2010

Vi mente at avsløringene rundt fakturaene for kjøp og leie av ambulanser var så alvorlige at vi holdt dem utenfor selve dokumentaren og hadde egen sak på dette som oppfølging på dag 2. Sykehusdirektøren kaller hele saken en flause, men saken vil ikke få noen konsekvenser for de partene som er involverte. Han avviser at Randi Spørck har hatt noe med saken å gjøre. Avsløringene skaper til dels sterke reaksjoner blant leserne.

Dag 3 – 22. mars 2010

Endelig stod Ann Elisabeth Gjerde Kristensen fram med navn og bilde og fortalte at hun ble lurt til å kjøre pasienttransport privat. Fotograf og journalist dro til Meløy for å gjøre intervjuet med henne. Intervjuet var avtalt før vi publiserte dokumentaren i Endelig Helg.

Dag 4 – 23. mars 2010

Gjennom denne prosessen hadde vi ofte kontakt med pasient- og brukerombudet i Nordland. Vi fikk fort tilgang til alle klager hennes kontor hadde mottatt. Vi hadde førintervjuer med henne. Allerede før vi publiserte dokumentaren i Avisa Nordland hadde vi intervjuavtale om oppfølger med ombudet. Dette var en meget effektiv måte å jobbe på. Hele hennes kontor hadde da lest dokumentaren og oppfølger før vi tok det endelige intervjuet med ombudet.

Dag 5 – 24. mars 2010

Samme metode brukte vi overfor Statens vegvesen. Tidlig i prosessen gjorde vi det klart for dem at vi satt på informasjon som de nok ville finne interessant, og anbefalte dem å lese Avisa Nordland denne lørdagen. Vi skjønnte at avsløringene fra sjåførene om å kaste kjøreskivene for å skjule spor, ville være sterk kost.

Dag 6 – 25. mars 2010

Vi brukte mye tid på å tipse politikere om det vi holdt på med. Etter første publisering sendte vi dokumentaren på pdf-fil til samtlige stortingspolitikere fra Nordland. Dette for å skape reaksjoner fra det politiske miljøet og gi politikere tid til å sette seg inn i sakene. Dermed var politikerne klare da vi tok kontakt for å få kommentarer.

Dag 7 – 26. mars 2010

Vi har vært helt klar på at drosjenæringa har hatt en agenda for å tipse oss angående Bodø Sightseeing. En viktig del av dette har vært påstanden om at drosjeeiere har sendt flere meldinger til Nordland fylkeskommune med påstanden om brudd på løyvene i pasienttransporten. Drosjenæringen fortalte oss at det skal være avdekket alvorlige avvik. Vi sjekket dette. Det var altså riktig at det kom klager nesten daglig. Men alvorlig avvik ble aldri funnet. Dette syns vi var en så viktig del av serien at vi laget egen sak der vi spurte drosjenæringen om de hadde drevet ren heksejakt mot Bodø Sightseeing.

Dag 8 – 27. mars 2010

Vi har jobbet aktivt med å få reaksjoner på denne serien om pasienttransporten. Før første publisering sendte vi dokumentaren som pdf-fil på e-post til Helse- og omsorgsdepartementet. Vi mente at helseministeren burde komme på banen. Men her slet vi. Etter mye masing og purring fikk vi til slutt intervju med daværende statssekretær Roger Ingebrigtsen.

Utfordringer underveis:

Da vi bestemte oss for å kjøre en dokumentar der de tidligere ansatte skulle fortelle sin versjon, var vi opptatt av å få flest mulig åpne kilder til å stå fram med sin historie.

I de sakene vi tidligere hadde skrevet hadde vi stort sett bare hatt anonyme kilder. Vi ville at dem som kom med kritikken og påstandene skulle vise fram ansiktene. Det ville gi saken langt mer troverdighet.

Undervis i prosessen fikk vi fem-seks navn på blokka over personer som ville stille opp til dokumentaren. Vi snakket med dem på telefonen, noen av dem hadde vi inne til intervju på avishuset. Noen av dem intervjuet vi flere ganger og hver for seg. Til slutt satt vi med historien til dem alle sammen. Klare for å starte prosessen med å sy alt sammen.

Vi avtalte et tidspunkt hvor vi alle skulle møtes på avishuset til et felles intervju og fotografering. Bare to timer før avtalt møte begynte folk å trekke seg. Da vi skulle møtes var det bare de to hovedkildene våre som sto igjen.

Det holdt ikke!

Vi begynte jobben med å få kildene tilbake. De var uten tvil redde for å stå fram. Den ene av dem som i dag jobber som sjåfør i et annet selskap, ble frarådet av arbeidsgiveren å stå fram. Dermed trakk denne seg.

For oss var det viktig å få flest mulig til å fortelle sin historie. På den andre siden var vi opptatte av å ikke pushe dem for mye. De skulle ikke i ettertid kunne si at de ble presset til å stå fram. Vi understreket at de måtte gjøre det ut fra en egen overbevisning om at det var riktig å stå fram, men at det for troverdigheten var viktig å få flest mulig med.

Til slutt hadde vi fire personer på blokka. Nok til at vi følte saken fikk den tyngden kildemessig som vi trengte. I tillegg hadde vi flere kilder som anonymt bekreftet historien til de tidligere sjåførene.

Bare noen dager før deadline ble vi gjort oppmerksom på at de ansatte hadde underskrevet en taushetserklæring med selskapet som også gjaldt etter at de hadde avsluttet sitt arbeidsforhold. Hvordan ville den kunne slå tilbake på dem dersom de sto fram i media og fortalte om arbeidsforholdene?

Kontrakten ble vurdert internt både av redaksjonsledelsen og av administrerende direktør hos oss. Graveteamet som selv har erfaringer fra lignende saker kom med sine vurderinger. Den ble også sendt til en jurist i MBL for vurdering.

Til slutt konkluderte vi med at kildene våre sto rimelig trygt i forhold til tidligere arbeidsgiver ettersom de ikke fortalte om taushetsbelagte opplysninger, men om alvorlige brudd på forskriftene og regelverket i et selskap som fraktet eldre og syke pasienter for et offentlig helseforetak. Vi kunne likevel ikke garantere at våre kilder var 100 prosent trygge.

En annen etisk problemstilling som oppsto var at kildene våre fortalte om hvordan de systematisk skjulte regelbrudd ved blant annet å kaste kjøreskivene. Dette er straffbare

Helsetransport på helsa løs

forhold, ikke minst for sjåføren, ettersom han selv har et ansvar for å holde seg til kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Sjåførene hevdet overfor oss at de ble presset til å bryte kjøre- og hviletiden og at de ikke turte å gjøre noe annet av frykt for å miste jobben.

En påstand som ble bekreftet da vi gikk igjennom mange av kjørelistene for hele perioden fra mai 2008 til midten av 2009. Kjørelistene viste samtlige bestillinger for hver enkelt sjåfør på en dag. Det viste seg at det var umulig å rekke å ta pauser med de altfor korte fristene fra sjåføren skulle være på et sted før han skulle være på neste sted. For å unngå støy og bråk ble sjåførene nødt til la være å ta pauser, alternativet var at pasienten ikke rakk legetimen sin.

Det er ikke tvil om at det har vært mange kilder som har kommet med ulike tips i saken. Ikke alle tipsene har vist seg å være like mye hold i, men alt har blitt sjekket grundig opp da vi jobbet med innhentingsfasen.

Det vi likevel hele tiden måtte ha i bakhodet når vi jobbet med saken var at det satt personer også i drosjenæringen som hadde en stor egeninteresse i at vi gjorde denne saken. De hadde tapt et anbud og var i krig med Bodø Sightseeing. Vi var derfor veldig på vakt overfor næringen. De hadde helt klart en agenda.

Det var viktig å få fram at drosjenæringen ikke har hatt rent mel i posen i denne prosessen. De prøvde å sko seg på et lukrativt anbud, men tapte. Da ble de gretne og gjorde seg vanskelig.

Siden Avisa Nordland for alvor begynte å skrive om pasienttransporten da det ble klart at Bodø Sightseeing vant anbudet i januar 2008, har daglig leder i selskapet, Svein Erik Spørck, aldri snakket med Avisa Nordland om transporten.

Dette har i stor grad ført til en journalistikk uten tilsvar, noe som har gjort at vi kan ha blitt oppfattet som et mikrofonstativ for drosjenæringen.

Vi bestemte oss tidlig i prosessen for å ta kontakt med Spørck. Vi sendte en e-post og inviterte han inn i spaltene. Han svarte oss ganske raskt og vi hadde en dialog fram og tilbake. Han fikk spørsmålene på mail og åpnet endelig opp dørene for oss.

Vi bestemte oss da for å rydde plass slik at han fikk komme i spaltene med sin versjon. Det gjorde at vi fikk en langt mer balansert sak enn det vi tidligere har hatt.

Vi var tidlig ute med å kontakte alle som skulle ha tilsvar i denne saken, men også her møtte vi på store utfordringer. Helse Nord krevde ti dager før de kunne stille til intervju. Det kunne vi ikke akseptere. Vi koblet til slutt inn sjefredaktøren og fikk ordnet avtale slik at vi rakk deadline.

Randi Spørck ville først ikke svare på spørsmålene rundt hennes habilitet, etter å ha fått munnkurv fra administrerende direktør i Nordlandssykehuset. Men også her kom det til slutt svar via e-post etter at direktøren ikke klarte å redegjøre for alle våre spørsmål.

Etter at vi begynte å kjøre ut sakene våre med mange alvorlige påstander, fikk familien Spørck noen tøffe dager. Svein Erik Spørck ga uttrykk for at hele søkelysserien gikk hardt ut over familien hans og han ba oss ta hensyn til dette. Spesielt hans barn fikk merke trykket på skolen. Vi fikk også advarsler om dette fra personer som kjenner Svein Erik Spørck om at presset var hardt å bære. Da problemene for alvor kom på banen hadde vi allerede begynt å dreie vinklingene inn mot Helse Nord, som tross alt er den parten som har gitt anbudet til Bodø Sightseeing.

Helsetransport på helsa løs

Vi husker alle Tønne-saken fra 2002 og var opptatt av at vi – selv om vi måtte stille de nødvendige kritiske spørsmålene overfor både Randi og Svein Erik Spørck - ikke gikk for langt i forhold til presset vi utsatte familien for. Dette diskuterte vi med redaksjonsledelsen ved flere anledninger.

Etter hvert som saken utviklet seg var det naturlig at Helse Nord's ansvar i saken kom tydeligere fram. Det er tross alt det regionale helseforetaket som har tildelt anbudet til Bodø Sightseeing. Det var viktig for oss at ikke et lite transportfirma som åpenbart hadde påtatt seg for store oppgaver, ble tildelt hele skylda og ansvaret for det som hadde skjedd.

Vi inviterte Spørck til å på nytt komme på banen og fortelle om hvordan han opplevde all kritikken som kom mot han og at hans sjåfører kunne fortelle hvordan de opplevde det å jobbe i et så utskjelt selskap. Spørck var først positiv til å la seg intervju, men trakk seg etter noen dager.

Spørck svarte imidlertid underveis på alle påstander om hans selskap slik at han hadde tilsvar samtidig som de ulike påstandene sto på trykk.

Vi ba tidlig om innsyn i alle anbud rundt pasienttransporten som var kommet inn til Helse Nord. Vi fikk ordnet avtale for å gå igjennom dokumentene. Men enhetsprisene, altså detaljprisene de ulike tilbyderne leverte, fikk vi ikke innsyn i. Vi klagde først skriftlig på et muntlig avslag. Dette ble avvist av Helse Nord. Vi klagde videre til Helse- og omsorgsdepartementet. Også der ble klagen avvist. Vi klagde så departementets avslag til Sivilombudsmannen.

Vi viste til offentlighetsloven § 23,3 ledd og mente at vi hadde innsyn siden valg av leverandør var gjort og at prisene fra de ulike tilbyderne var av vesentlig interesse. 26.mai 2010 får vi avslag på klagen fra Sivilombudsmannen. De mener en offentliggjøring av enhetsprisene kan skade de berørte parter økonomisk selv om valg av leverandør var gjort.

Helse Nord har hele tiden sagt at pris er avgjørende for hvilket selskap som fikk pasienttransporten. Siden Avisa Nordland ble nektet innsyn i detaljprisene har vi ikke hatt muligheter for å etterkontrollere om Helse Nord har gjort jobben sin.

Journalister blir ofte betegnet som en yrkesgruppe som må kunne litt om alt. Nå krevdes det at vi måtte skaffe oss kunnskap på et detaljnivå rundt anbudsprosesser og transportnæringen.

- Vi måtte sette oss inn i løyveforskriftene som i seg selv er et omfattende verk av regler.
- Vi måtte sette oss inn i anbudsregler generelt og dette anbudet spesielt.
- Kjøreskivene var ikke helt enkle å forstå. For oss var det et diagram med masse flekker på.
- Forskriften om arbeidstid og hviletid for yrkessjåfører er et omfattende regelverk hvor det er ulike regler ut fra hvilken bil du kjører.
- Bestillingslistene for pasientreisene – de såkalte kjørelistene måtte vi også sette oss inn i for å kunne lese av og forstå tidsbruken.

Helsetransport på helsa løs

- Vi pløyde internett for alt av dokumenter som omhandlet Helse Nord og pasienttransport. Deriblant møtereferater mellom eiere og Helse Nord/Nordlandssykehuset.
- Vi måtte sette oss inn i var taksametrene og hvordan disse fungerte. Det er koder for turene og ulike priser alt etter hvilken tur det er. Er det flere i bilen er det en annen pris enn dersom en pasient er alene.
- Sistnevnte gjorde at vi også måtte sette oss inn i prisingen i drosjenæringen for i det hele tatt forstå anbudene. Hvilket takstsystem var det næringen brukte? Denne jobben var omfattende og tidkrevende, men helt nødvendig for å kunne forstå og avdekke det vi til slutt kunne avdekke.

Konsekvenser av søkelysserien:

- Flertallet av stortingspolitikere fra Nordland har krevd at Helse Nord granskes for hele anbudsprosessen.
- I etterkant av søkelysserien plukket Helse- og omsorgsdepartementet ut Helse Nord som evalueringsområdet for pasienttransporten i Nord-Norge. Evalueringen var klar høsten 2010. Der påpeker Helse Nord selv at de ikke er fornøyd med det tilbudet som ble gitt i Salten.
- Nordlandssykehuset har måtte sende ut regning og ta seg betalt for salg og utleie av ambulanser til Bodø Sightseeing. Sykehusdirektøren kaller hele episoden en flause. Det var etter at AN stilte spørsmål rundt kjøpene at regningene ble sendt.
- Nordlandssykehuset iverksatte granskning etter at AN avslørte at bilene som ble brukt i pasienttransport ikke hadde taksameter. Helseforetakets konklusjon etter taksametergranskningen er at selskapet har fått utbetalt penger for pasientkjøringen uten at det forelå taksameterslipper. Uten Avisa Nordlands graving i saken kan man spørre seg om dette noen gang ville blitt oppdaget og hvor lenge bilene ville kjørt uten nødvendig dokumentasjon.
- Statens vegvesen gjennomførte nytt tilsyn, men fordi transportselskapet kun plikter å oppbevare kjøreskiver i ett år, var det umulig for vegvesenet å etterkontrollere 2008 og deler av 2009 på nytt - altså det tidspunktet sjåførene hevder at de jobbet altfor mye og kastet kjøreskiver for å skjule dette.
- Pasient- og brukerombudet i Nordland har hatt møter med administrerende direktør i Helse Nord og med Helsetilsynet i Nordland. Helsetilsynet i Nordland har hevdet at det ikke skal granske transporten fordi dette ikke er et helsetilbud, noe Statens Helsetilsyn hevder er feil.
- Riksrevisjonen skal revidere pasienttransporten i Helse Nord. Revideringen er ennå ikke ferdig.
- Helse Nord har endret sine anbudsregler da det 5. januar 2011 ble lagt ut nytt tilbud på pasienttransporten i Salten. I kunngjøringsteksten skriver Helse Nord at laveste pris ikke lenger er det viktigste tildelingskriteriet slik det var ved forrige anbudsrunde.
- 4. mai 2011 settes Salten tingrett. Tre tidligere sjåførere har saksøkt Bodø Service AS for manglende utbetalinger av lønn, overtid og feriepengene. Kravet dreier seg fra sommeren 2008, da de tre kjørte pasienttransport for Svein Erik Spørck. Totalt krever

Helsetransport på helsa løs

de 164.000 kroner. Det er Norsk Transportarbeiderforbund som kjører saken for de tre tidligere ansatte.

Takk:

Vi vil rette en stor takk til våre kolleger i Avisa Nordland som gjorde det mulig for oss å jobbe med denne saken over så lang tid. I nærmere fire uker satt vi på et møterom nedlesset i papirer for å grave oss ned i en omfattende materie som vi kunne så lite om fra før. I en liten lokalavis betyr det at andre må ta i ikke bare ett, men mange ekstra tak, for det merkes i en liten redaksjon når to blir borte over så lang tid.

Vi vil også sende en takk til SKUP som med sitt bidrag i form av gravehjelp gjorde det mulig for oss å sette i gang dette store og omfattende arbeidet. Selv om det er vi som har stått for alt gravearbeidet, har vi fått god veiledning underveis. Og ikke minst har det vært viktig i redaksjonen å få en bekreftelse fra folk utenfra at vi hadde en god sak.

Sist men ikke minst vil vi takke de mange kildene vi har hatt i denne saken. Ikke minst tidligere ansatte i Bodø Sightseeing som valgte å stå fram for å fortelle hvordan pasienttransporten har fungert etter at Bodø Sightseeing overtok kontrakten i mai og juni 2008.

Bodø 13. januar 2010

Inger Anne Lillebø og Iris Lyngmo

Kilder:

Muntlige kilder i form av tidligere og nåværende ansatte i Bodø Sightseeing

Kjørelister

Kjøreskiver

Kjøretøylistene

Kontrakten om pasienttransport

Anbudsprosessen med alle tilbud

Fakturaene

Kontroll fra Arbeidstilsynet

Kontroll fra Statens vegvesen

KOFA

Div. dokumenter fra Helse- og omsorgsdepartementet og samferdselsdepartementet

Referat fra foretaksmøter både i Nordlandssykehuset og Helse Nord

Søk på nett og i registre, deriblant motorvognregister, ravninfo, breg.no og profforvalt.