

METODERAPPORT 2004 SKUP:

40 000 rammet av T-baneras

Navn på deltagerne:

Einar Haakaas, journalist

Pål Enghaug, journalist

Tittel på prosjektet:

40 000 rammet av T-baneras

Hvor og når publisert:

Artiklene er publisert i Aftenposten i tidsrommet juli 2004 til januar 2005

Redaksjon/adresse:

Aftenpostens innenriksavdeling

Pb.1 sentrum

0051 OSLO

tlf.22863000

Journalistenes adresse og telefonnummer:

Aftenposten

Pb. 1 sentrum

0051 OSLO

982 03118 (Haakaas)

91793918 (Enghaug)

1. Innledning:

Under arbeidet med artikler rundt raset i Hasletunnelen fant Aftenposten 47 år gammel dokumentasjon som påviste rasfaren på nøyaktig samme sted hvor raset som stengte Grorudbanen, gikk lørdag 17. juli 2004. Dokumentasjonen lå fullt tilgjengelig i et arkiv hos Oslo Sporveier, men var ukjent for dem som ledet prosjektet. Hvis T-baneprosjektet hadde gjort jobben med forundersøkelser skikkelig, kunne raset vært unngått. Bar flaks gjorde at liv ikke gikk tapt. Samtidig mistet 40 000 T-ban brukere i Groruddalen sitt daglige kollektivtilbud. Satt på spissen: En T-ban billett til Tøyen hadde vært nok for å spare samfunnet for rundt 70 millioner kroner. På bakgrunn av Aftenpostens funn har Arbeidstilsynet politianmeldt byggherre og entreprenør.

Historien startet mandag 19. juli 2004, da følgende melding kom på NTB:

Steinras stanser T-banen

Oslo (NTB): Et steinras etter sprengningsarbeid i T-banetunnelen ved Carl Berners plass gjør at Oslo Sporveier må sette opp busser på strekningen Tøyen - Vestli fra onsdag. Problemet for Sporveien er at de togene som går på strekningen Hasle - Vestli ikke får gått inn til Ryen verksted for rutinemessig ettersyn etter raset. Dermed velger de å sette inn busser fra onsdag morgen. Det er foreløpig uklart når tunnelen vil være forsvarlig ryddet slik at T-banen kan passere igjen. (©NTB)

Saken stod på trykk i noen få aviser, Aftenposten begynte å undersøke saken nærmere. Bak den forholdsvis uskyldige pressemeldingen lå det et dypt alvor. 600 kubikkmeter med stein og masse hadde rast rett ned i Hasletunnelen lørdag 16. juli. Ingen medier hadde brakt denne nyheten. Raset skjedde mens arbeidene med koblingen av den nye T-baneringen inn til den gamle Hasletunnelen pågikk. Til alt hell gikk ingen liv tapt, til tross for at det var flere arbeidere nede i tunnelen. En mann stod bare ti meter fra rasstedet. Raset kom fullstendig overraskende på prosjektledelsen i samferdselsetaten i Oslo kommune og entreprenøren Veidekke.

Nysgjerrigheten var vekket. Her måtte det ligge langt mer bak, men vi skjønnte også at dette arbeidet skulle bli svært tungt. Metodebruken har vært bredt anlagt, med erfaring fra tidligere prosjekter. Gamle arkiver har gitt aha-opplevelser journalister vanligvis bare kan drømme om. Et enkelt spørsmål til arkivpersonalet som: ”Men er det ikke mer enn dette?”, førte til at gamle arkivdører ble låst opp, støvete arkivskuffer åpnet og gamle rapporter kom til syne. Rett og slett journalistisk gull.

1.1 Konsekvenser og avsløringer

Aftenpostens avsløringer førte til at juristene i Arbeidstilsynet gjennomgikk alle artikler og skaffet seg trolig også deler av de funnene vi hadde gjort. Gjennomgangen førte til en politianmeldelse av Oslo kommune ved Samferdselsetaten og Veidekke AS. Dette skjedde 12. november 2004. Saken etterforskes nå ved Oslo politidistrikt. I artiklene har Aftenposten vist at:

- Samferdselsetaten i Oslo kommune aldri undersøkte Oslo sporveiers gamle arkiver for å finne arbeidsrapporter og geologiske rapporter som kunne gi opplysninger som kunne ha hindret raset. Et ras, som stoppet bruken av T-banen for 40 000 mennesker i Oslo. Slike undersøkelser blir av ekspertene ansett som grunnleggende i all tunnelbygging.
- Veidekke AS utførte ikke sikker jobbanalyse som skal sikre de ansatte og er påkrevd ifølge lovverket. Raset ble heller ikke meldt til Arbeidstilsynet.
- Samferdselsetaten hadde opprinnelig tenkt å kjøre T-banen gjennom tunnelen, mens sprenging og annet arbeid pågikk. Dette kunne gjøres med støtte i en rapport fra Det norske veritas, som hadde foretatt en sikkerhetsanalyse. Veritas hadde heller ikke sjekket gamle arkiver for å finne rapporter som kunne fortelle om forholdene i den gamle tunnelen.
- Oslo kommune har påført seg selv et gigantisk lån fra bomringen etter store budsjettsprekker. Et lån, som politikerne eller administrasjonen ennå ikke kan svare for konsekvensene av.

1.2 Problemstillinger

Hvordan kunne Oslo kommune og Veidekke bli overrasket over av dårlig fjell i et område hvor det var bygget mange kilometer med tunnel tidligere?

Hvilke andre forhold hadde Oslo kommune og Veidekke gjort for dårlig arbeid med?

Hvilke økonomiske konsekvenser hadde manglete forundersøkelser ført til?

1.3 Endring av problemstillinger

Problemstillingene ble ikke endret underveis.

1.4 Forberedelse til prosjektet

I den første perioden etter raset arbeidet Einar Haakaas alene med saken for Aften Aften. I denne perioden ble det etablert personlige kontakter med et stort antall anonyme kilder som ble pleid utover høsten. Noe som ga resultater senere. Saken ble liggende i bero en stund i perioden fra begynnelsen av august til slutten av september. Dette skyldtes blant annet at ledelsen for prosjektet tettet alle skott for informasjon, men også at Haakaas skiftet avdeling fra Oslonyhet i aftennummeret til Innenriks i morgennummeret. Da startet samarbeidet med Pål Enghaug.

Avdelingsledelsen ga klarsignal til å gå videre med et større arbeid. Begrunnelsen var at dette rammet 40. 000 mennesker i Aftenpostens kjerneområde.

2. Organisering av arbeidet

Vi har hele tiden arbeidet parallelt med andre saker i redaksjonen. I tillegg er vi begge på forskjellige vaktlag og har gjennomført våre kveldsvakter og helgevakter. Deler av arbeidet har også vært gjort på fritiden. I kortere perioder har vi kunnet arbeide flere dager i strekk, bare med disse sakene.

3. Metode

3. 1 Observasjon som metode

Vi var selv fysisk nede i tunnelen sammen med fotograf etter raset. Dette var fredag 23. juli. Det skjedde ved at vi gikk til fots fra Hasle stasjon ned til rasstedet. Med på turen var byggeleder Ole Fromreide. Det ble snakket lite, fordi han tydeligvis hadde fått beskjed om å holde munn. Signalet om at dette var en følsom sak var tydelig, og han ville ikke siteres. Men vi kunne, selv om vi ikke var faglærte, hvordan tunnelen så ut. Sementstøttene stod tett i tett hele veien. Hvorfor?

I taket mellom utstøpningene var det netting, som skulle hindre småstein å falle ned. Hvorfor?

Signalene om at det her var mye løst fjell da de bygde tunnelen på slutten av 50-tallet, var mer enn tydelige. Vi spurte byggeleder Fromreide om de kjente til hvordan tunnelen var bygget. Han svarte løst at de hadde helt andre metoder den gang, og at det ikke fantes dokumentasjon på byggingen av Hasletunnelen. Dette trodde vi ikke på.

Fra dette øyeblikket startet jakten på denne dokumentasjonen. Utfordringen var at selskapet som bygget Hasletunnelen for lengst var konkurs, og de fleste som hadde vært med på arbeidet var enten pensjonister eller døde. Men hypotesen om at det her var gjort for dårlige undersøkelser, var styrket.

3.2 Søk i arkiver

Vi bestemte oss for å gjøre søk i alle arkiver som kunne være sentrale for saken: Samferdselsetaten i Oslo kommune, Oslo brann- og redningsvesen, Samferdselsdepartementet og Oslo Sporveier. Vårt prosjekt var avgrenset. Vi ba derfor i første omgang om innsyn i alle dokumenter som hadde med saken å gjøre.

Dette førte naturlig nok til et visst behov for å trekke pusten hos prosjektledelsen for T-baneringen i Oslo kommune. Vi modererte oss derfor og ba om å få utskrift av alle postlistene fra prosjektet. Også dette førte til en viss vegring. Vi fikk telefon fra samferdselsetaten med spørsmål som dette: ”Hva er dere egentlig ute etter?” Men til slutt ga de etter, selv om dette tok tid. Vi mottok så en eske med nærmere 1700 sider med postlister fra fire års arbeid. Disse ble lest og vi bestilte nærmere 900 dokumenter. Samtidig ble samtlige dokumenter om tunnelen hos Oslo brann- og redningsvesen gjennomgått.

Elektronisk postjournal ble brukt for å gå igjennom arkivet i Samferdselsdepartementet. Her var det svært lite å hente.

Via Odin hentet vi ut relevante opplysninger i statsbudsjettene fra år 2000 frem til i dag. Budsjettdokumenter fra Oslo kommune ble likeledes gjennomgått. Etter tolking av disse opplysningene kunne vi slå fast at her ville det bli store overskridelser, som måtte dekkes av bomringsfinansiering.

3.2 Anonyme kilder

Det var på et tidlig tidspunkt tydelig at mange i prosjektet gjerne skulle ha pratet med oss, og hadde mye på hjertet. De fleste sa de var bundet av taushetsløfter, og entreprenøren Veidekke hadde det sågar som en del av standardkontrakten sin at det ikke skulle snakke med media. Da det raskt kom til rettslig oppgjør med byggherren, ble dette forsterket.

Det ble viktig at vi pleiet de anonyme kildene som jobbet i og rundt T-baneringen. Her snakker vi om 15-20 personer som fikk tillit til oss over tid. Det var disse kildene som hjalp oss frem til de første artiklene på trykk i morgenummeret i slutten av september. Dette var et stort puslespill. Metoden var å skaffe seg mye kunnskap, snakke med nye kilder som forsto at vi visste osv. Når vi hadde nok kunnskap som vi konfronterte åpne kilder med, var det lettere å få dem til å snakke.

På dette tidspunktet var samarbeidsforholdet mellom byggherre og entreprenør ganske slitt, slik at vi måtte sikre opplysningene svært grundig. Begge sider i denne konflikten hadde åpenbart interesse av å sverte den andre (uten at vi på noen måte kan si at de gjorde det). Her fikk vi også mange opplysninger vi ikke har satt på trykk, fordi påstandene var håpløse å verifisere 100 prosent. Eksempler på dette er: Ryktene gikk rundt i Samferdselsetaten om at Veidekke hadde fjernet en sementstøtte som forårsaket raset uten at de hadde fått arbeidsordre om det. Håpløst å verifisere. I ettertid har det vist seg at Veidekke trolig kunne fremvise en undertegnet arbeidsordre på dette, men den ville de ikke gi oss. Håpløst å verifisere.

Slik var det med flere forhold knyttet til det pågående privatrettslige oppgjøret om ansvar for raset og hvem som skulle betale regningen. Partene hadde allerede skaffet seg sine geologiske eksperter. Norge er et lite land. Enten var de fremste tunnel-eksperter knyttet til en av partene, eller så hadde de så å si kontor ved siden av en som var partisk.

Det er ingen tvil om at flere av våre informanter har risikert å miste jobben ved å snakke med oss. Noen har sågar smuglet rapporter ut fra arkiver, latt oss lese dem under møter på kafeer, og satt rapportene tilbake i arkivet. Sjansen på å kopiere stoffet har de ikke tatt. Problemet er at svært få hadde disse og andre rapporter, og kilden til ”lekkasjer”avsender kunne raskt spores opp. Ingen av våre kilder har fått problemer.

3.3 Arkivet i Oslo Sporveier

Omslaget i arbeidet kom i slutten av september. Da hadde vi i lengre tid jobbet med å finne dokumentasjon på forholdene i den gamle Hasletunnelen. Dette var lenge siden. Tunnelen ble bygget på slutten av 50-tallet. T-baneringen sa at slik dokumentasjon var det lite eller ingenting av. Men vi var overbevist om at denne dokumentasjon måtte finnes et eller annet sted. Tunnelen ble bygget på slutten av 50-tallet og til slutt fikk vi en antydning fra en pensjonert sporveismann om at det fantes et arkiv om byggingen av T-banene. Dette var et arkiv som tidligere hadde tilhørt "Kontoret for by- og forstadsbaner". Kontoret ledet byggingen av Oslos T-banenett frem til åpningen på 60-tallet. På et tidspunkt ble arkivet flyttet inn i kjelleren til Oslo sporveier på Tøyen.

Etter mye strev fant vi frem til personen som hadde nøkkel og et slags ansvar for arkivet. Der møtte vi opp personlig, og fremførte vårt ærend. Etter litt frem og tilbake fikk vi gå ned i arkivet selv. Straks kunne hun finne frem kart og tegninger over tunnelen, fordi dette var opplysninger som allerede var bestilt av T-baneringen.

Da var det de vi stilte det banale spørsmålet til arkivpersonalet: "Men er det ikke mer enn dette?". Svaret var et vagt nei. Det var riktignok litt rot i systemet i dette arkivet. Arkivnøkklene var ikke helt til å stole på. Vi forsøkte flere nøkler, og jobbet oss gjennom bunker med umerkede mapper med dokumenter. Da var det de dukket opp – arbeidsrapportene fra slutten av 50-tallet. Og det var mange av dem der de lå mellom timelister, kostnadsoverslag og tilbud fra leverandører 47 år tilbake. Innholdet var overraskende, og følelsene over funnet var som å felle storbukken i fjellheimen. Rapportene fortalte om store problemer under bygging av Hasletunnelen, og flere ras mens arbeidet pågikk. En fremstående geolog hadde vært på befarings og beskrev de vanskelige fjellforholdene i detalj.

3.3.1 Tolking av funn

Dermed startet jobb nummer to med denne dokumentasjon. At fjellforholdene generelt var trøblete, var nå ett forhold. Men vi måtte komme videre. At fjellforholdene i området var svært sammensatt, visste vi fra før. Nå skulle vi sjekke om raset i 2004 hadde skjedd der hvor de 47 år gamle rapportene advarte mot rasfare. Vi måtte slå fast akkurat hvor på strekningen rapporten pekte ut de mest problematiske feltene. Tanken om å bruke GPS (satelittnavigasjon) måtte vi slå fra oss. Da måtte vi først finne det nøyaktige punktet for kobling av de to tunnelene over bakken. I tunnelen ville GPS være ubrukelig. Målebånd var tungvint.

Et gammelt ingeniørkart fra byggetiden på 50-tallet ble til slutt løsningen. Det lå også i arkivet hos Oslo sporveier. Men først måtte vi knekke kodene på kartet. Men vi fant til slutt ut at tall på kartet var meterangivelser regnet fra Jernbanetorget stasjon. Meterangivelsene i rapportene var nøyaktige og vi fant ut at de forholdt seg til meterangivelsen på ingeniørkartet.

Vi visste også hvor innslaget fra T-baneringen kom inn i Hasletunnelen. Etter flere runder var det liten tvil. Sammenfallet var klart. Advarslene om dårlig fjell fra 47 år tilbake var akkurat på samme stedet hvor raset nå hadde gått (teknikere i Veidekke har i ettertid beregnet at dette stemte på meteren).

Vi ante jo tidlig at T-baneringen ikke satt på disse opplysningene, men vi fikk ikke tilgang til deres geologiske rapporter. Fortsatt var det en bitteliten tvil, idet det ikke kunne påvises at

ingen i prosjektet kjente rapportene. Men det resulterte i artikkelen som stod på trykk 2.oktober. Den levnet liten tvil om at de hadde gjort for dårlig jobb i forkant. Vår hypotese var bekreftet.

I ettertid har vi sett deler av materialet T-baneringen hadde før arbeidet startet, blant annet et kart som viser rasfarlig fjell. Disse markeringene for rasfare lå langt unna rasstedet. Vi har fått bekreftet at det ble foretatt en befaring i den gamle tunnelen. Dette var så langt vi vet alt de hadde som grunnlag før de startet arbeidet, og trodde alt var trygt.

3.3.2 Arkivet i Oslo Sporveier – del 2

Etter den artikkelen kom det noen reaksjoner, blant annet fra en pensjonert geolog som hadde vært med på befaringer i T-banetunnelene på begynnelsen av 70-tallet. Her fikk vi antydningen om at man også tidlig på 70-tallet gjorde omfattende utbedringer av de den gang nylig bygde T-banetunnelene. Gjaldt dette også ”vår” tunnel?

Det bar ned i arkivet igjen. Denne gangen hadde arkivet samlet en del av papirene i mapper, som vi fikk se gjennom. Men det var nye prosedyrer. For hvert ark vi ville kopiere, ble det laget en ekstra kopi! Noen hadde skjønt alvoret i dokumentasjonen – uten at de ville innrømme det overfor oss.

Det nye søket gav resultater, men av generell art. Dokumentene viste at tunnelen ble renoveret og sikkerheten bedret for totalt 70 millioner kroner i årene 1969-1974. Årsakene var at stein falt ned i skinnegangen. Heller ikke dette arbeidet synes kjent for T-baneringen da de startet arbeidet inn mot den gamle tunnelen. .

3.4 Postlister og offentlige dokumenter

T-baneringens postlister fra de fire årene anleggsarbeidet hadde vært i gang ble bestilt rundt 20. august. Det var stor vegring. Etter over fjorten dager kom en kasse med nærmere 1700 sider (A4). Etter et par dagers arbeid med gjennomgang bestilte vi nærmere 900 dokumenter.

Det drøydde fortsatt minst tre uker før de første dokumentene kom, og de kommer fortsatt i skrivende stund. Vi har brukt svært lite direkte, men samlet sett har det gitt oss bakgrunnskunnskap og et helhetlig bilde. Tregheten i utleveringen har vært påfallende. Uansett: Dokumentene har i ettertid bekreftet forhold vi allerede kjente på forhånd, og har styrket oss i troen på dette arbeidet. Mange dokumenter har blitt unntatt offentlighet etter at vi ba om å få dem.

3.5 Konfrontasjon om gamle dokumenter

Før saken om de 47 år gamle rapportene ble trykket, ble samferdselsetaten i Oslo kommune (Byggherre) konfrontert med opplysningene. Alle relevante rapporter og gamle kart ble tatt med opp til direktøren for etaten og vist frem. Siden vi ikke trodde etaten selv hadde sett rapportene, var det viktig for oss at direktøren skulle kunne se anvisningene mellom gamle kart og rapporter selv - før han kommenterte. Vi mente dette var viktig ut fra flere forhold; vår troverdighet, for unngå misforståelser og sjansen til å få en kvalifisert kommentar.

3.6 Reaksjoner og fortsettelse

Reaksjonene vi har fått fra politikere og ansvarlige har vært begrenset til nå. En årsak er selvsagt at kommunen og direktør i samferdselsetaten Knut Gabestad er politianmeldt. En annen er den pågående rettstvisten om ansvaret mellom byggherre og entreprenør. Rettssaken er berammet til tidlig på høsten 2005.

Det er svært vanskelig for politisk ansvarlige å reagere overfor de organisatorisk ansvarlige i en slik situasjon. De er bundet fordi oppsigelse under rettstvisten vil være å innrømme ansvar. Denne pressede situasjonen Oslo kommune befinner seg i, preger også politikerne fra opposisjonen. Men en viktig grunn til at det ikke har blitt et politisk oppgjør om dette, er det faktum at det var bred tverrpolitisk støtte for bygging av T-baneringen i Oslo.

Manglende kritikk preger også fagmiljøet hvor alle kjenner hverandre, og svært mange er involvert som partiske i saken. Miljøet rundt NTNU/SINTEF i Trondheim velger stort sett å være tause når vi kontakter dem. Årsaken er blant annet at de erklærer seg inhabile fordi SINTEF har levert en rapport på oppdrag fra en av partene i rettsoppgjøret – Veidekke.

Politiet har i skrivende stund ikke tatt stilling til tiltale eller andre reaksjoner. Arbeidet med saken fortsetter.

4. Publiserte artikler

26.05.2004 T-banen stenges på Carl Berner

26.07.2004 Tusener mister T-banen – må ta buss i hele høst

27.07.2004 T-baneraset ikke meldt til Arbeidstilsynet

04.08.2004 Kan rase ut igjen.

28.09.2004 Ingen vil betale for T-banetabbe

29.09.2004 Rettslig oppgjør om T-baneringen

02.10.2004 Rasfaren kjent i 47 år

03.10.2004 Rystet over at rasfaren kunne vært kjent.

05.10.2005 Arbeidstilsynet: - Burde kjent til rasfaren

07.10.2004 Ga grønt lys for trafikk i rastunnelen

31.10.2004 T-bane overkjører blokk

01.11.2004 Måtte sikres rett etter start

12.11.2004 Anmeldes etter ras i Hasletunnelen

14.11.2004 Bilistene må punge ut for T-banetabbe