



Dødsulykkene

Metoderapport Dataskup 2022

Sunnørsposten

Innholdsfortegnelse

1 Sammendrag	4
2 Innledning	5
3 Metode	5
3.1 Etablere kontakt og be om innsyn	5
3.2 Mediesladding	5
3.3 Noen viktige vegvalg	5
3.4 Organisering av arbeidet	6
3.5 Innsyn i datasett	6
3.5.1 Strukturering av data for videre bruk	6
3.5.2 Samling, filtrering, eliminering og pivottabeller	6
3.5.3 Visualisering i kart	7
3.5.4 Kortene i kartet	7
3.5.5. Vis varsomhet	7
3.6 Design	7
4 Kildearbeidet	8
4.1 Tungbilmiljøet	8
4.2 Pårørende	8
4.3 Granskerne	8
5 Reportasjene	9
6 Kildekritikk	9
7 Utfordringer	9
8 Mottakelse	9

Innsendere:

Karl-Petter Løvoll, karl.petter.lovoll@smp.no, +4790027211
Liv-Jorunn Håker, Liv-Jorunn.haker@smp.no, +4740870198
Dag-Arne Alnes, dag-arne.ernes@smp.no, +4798849997
Jan Erik Finsæther, jan.erik.finsather@smp.no +4741660651
Linda Nygard-Sture, lns@smp.no, +4790796224

Kontaktperson:

Liv-Jorunn Håker, Liv-Jorunn.haker@smp.no, +4740870198

Redaksjon:

Sunnmørsposten, Keiser Wilhelmsgate 22, 6003 Ålesund
Ansvarlig redaktør: Hanna Relling Berg

Publisert:

12. mars 2022, arbeidet fortsetter utover 2022.

Saker:

[Dødsulykkene: Kapittel 1: De pårørende](#)

[Dødsulykkene: Kapittel 2: De involverte](#)

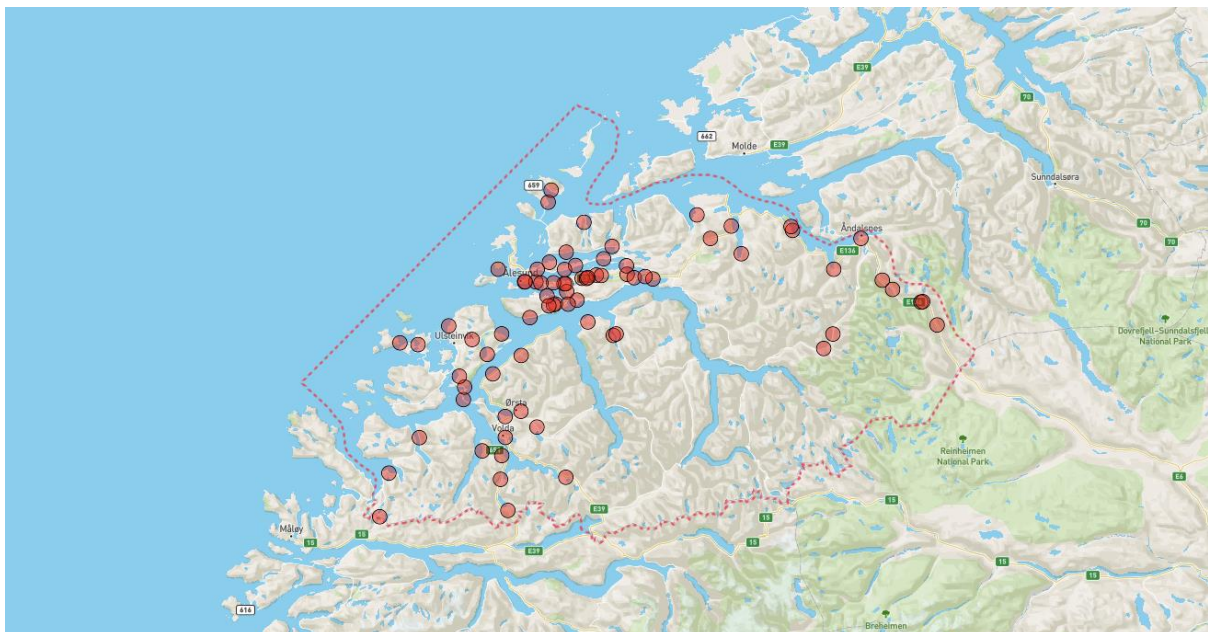
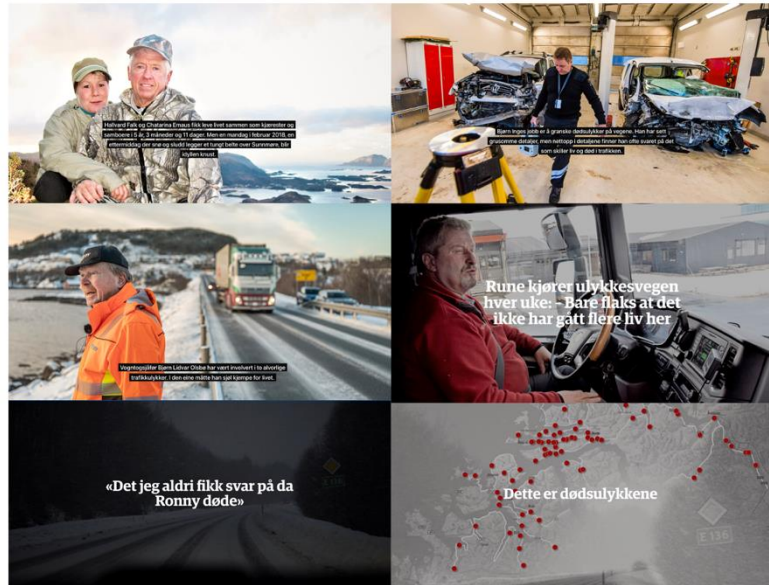
[Dødsulykkene: Kapittel 3: Granskerne](#)

[Dødsulykkene: Dette er Dødsulykkene](#)

[Dødsulykkene: Kommentar: Det jeg aldri fikk svar på da Ronny døde](#)

[Dødsulykkene: Bare flaks at det ikke går flere liv her](#)

[Dødsulykkene: Derfor skriver vi om dødsulykkene](#)



1 Sammen drag

Statens Vegvesen har siden 2005 gransket alle trafikulykker med dødelig utfall. Med erkjennelse om at vi skriver veldig lite om dette vanskelige temaet, ba vi i 2019 om innsyn i rapportene og tilhørende database. Målet var å forstå bedre hvorfor dødsulykker skjer på våre veier og se på ringvirkningene de har for menneskene rundt og samfunnet. Vi avgrenset prosjektet til perioden 2005-2019, og geografisk til Sunnmøre og sørlige deler av Romsdal.

2 Innledning

12. Februar 2018 er en særdeles fæl dag i trafikken på Sunnmøre. Snøen legger seg som et teppe over Sunnmøre og skapte farlige situasjoner på vegene. På Eiksundbrua i Ulstein og ved Sulesund i Sula mistet to mennesker livet denne dagen. Veger ble stengt i flere timer og fikk konsekvenser for flere tusen mennesker. Sunnmørsposten rapporterte om hendelsen, nettsak, videosnutt og papirsak ble laget. Deretter blir det stille. Og i de aller fleste tilfeller ender det slik. I nesten alle ulykker blir årsaken til at ulykken skjedde aldri offentlig kjent. Det er et demokratisk misforhold ved at informasjon om et tema som angår oss – og berører oss - så sterkt, aldri kommer tydelig fram. Dette ville vi utfordre.

3 Metode

3.1 Etablere kontakt og be om innsyn

Etter noe diskusjon og planlegging høsten 2018 ble det over nyttår 2019 etablert kontakt med informasjonsansatte i Statens Vegvesen, lokalt i Møre og Romsdal. Bakgrunnen er at det er offentlig kjent at Statens Vegvesen gransker dødsulykkene. Vi avgrenset først prosjektet til årene 2013-2018 og det første innsynskravet ble sendt 18.februar 2019. Det viste seg at tallmaterialet ikke var omfattende nok til å vise tendenser over tid, derfor ba vi seinere om innsyn i alle rapportene fra området Sunnmøre og sørlige deler av Romsdal fra 2005 og fram til 2020. Innsynskrav ble sendt på e-post og det ble etablert kontakt med arkivansvarlig. Vi fikk veldig god hjelp fra lokalt ansatte i Statens Vegvesen, i Ålesund og i Midt-Norge.

3.2 Mediesladding

I arbeidet med innsynshenvendelser ble vi gjort kjent med at flere av rapportene aldri tidligere hadde blitt sladdet. Statens Vegvesen var villige til å gi oss sladda versjonen, men signaliserte sommeren 2019 at dette kom til å ta tid, men at de ville sette jurister på saken og komme tilbake til oss. Sladda versjoner av rapportene begynte å tikke inn hos oss i løpet av siste halvår 2019. Rapportene ble levert i pdf-format i flere omganger som vi slo sammen til én lang PDF-fil.

3.3 Noen viktige vegvalg

Flere av pdf-dokumentene var i en slik forfatning at de ikke var enkelt søkbare. Vi trengte en søkbar oversikt over ulykkene. Vi printet derfor ut alle sidene, godt over 1000 til sammen, leste ord for ord og laget sammendrag av dem i word-dokumenter. Hvert enkelt word-dokument inneholdt alle kjennemerke, som for eksempel rapportnummer. Det ble også laget en kort tekst med beskrivelse av ulykken. Vi listet opp læringspunkt fra ulykka og relevante søkeord, som for eksempel front mot front, utforkjøring osv. Vi la også inn all annen relevant informasjon, som dødsannonser, lenker og navn. Vi merket oss også hva som kunne være relevant som en journalistisk oppfølging knyttet til

hver enkelt ulykke. Da jobben var gjort hadde vi et søkbare dokument for hver enkelt ulykke. Word-dokumentet er til internt bruk, og er passord-beskyttet.

3.4 Organisering av arbeidet

Hittil hadde bare journalist og publiseringsleder Karl-Petter Løvoll jobbet med saken. Det ble ganske raskt klart at omfanget var av en slik størrelse at det krevde mer ressurser. Det ble bestemt at vi måtte koble på kunnskap om data. Vi dannet gruppe på Teams og lagret bilde- og tekstfiler slik at de var tilgjengelig for alle i teamet.

Liv-Jorunn Håker, designer og leder i SMPLab, Sunnmørsposten sitt databord samt utvikler Dag-Arne Alnes ble hentet inn i prosjektet.

3.5 Innsyn i datasett

Under et fellesmøte med Sunnmørsposten og Statens Vegvesen våren 2019 kom det fram at vi også kunne be om og få innsyn i databasene rapportene er tuftet på. Vi fikk tilsendt excelfiler over flere omganger fra ulike tidsepoker.

3.5.1 Strukturering av data for videre bruk

Det ble tydelig at feltene for datainput har endret seg over tid, noen av de nyere excelfilene inneholdt langt flere kolonner enn de første. Dette blant annet på grunn av at bilparken har blitt mer avansert og ulykkesgranskere dermed legger inn flere parameter. Dessverre bar filene også preg av at ikke alle felter er påkrevd å fylle inn, så det var mange kolonner med mangelfulle data.

Hvert excelark var strukturert med hierarkiske objekter og sortert i ark. Første ark dreier seg om selve ulykken, hvor den skjedde, når etc. På neste ark ser man på enhetene som var involvert i ulykken, herunder biler, sykler, lastebil, MC etc. På tredje ark ligger de involverte sine data, en rad for hvert menneske som var involvert i alle enhetene.

3.5.2 Samling, filtrering, eliminering og pivottabeller

Det ble komplisert å forholde seg til flere excelfiler og ikke minst vanskelig å få gode pivottabeller på tvers av filer. Det finnes kanskje mer avanserte måter å løse dette på, men vi valgte å opprette et nytt ark der vi samlet all informasjon fra alle filene. Vi tok selvsagt godt vare på originalene urørt i egen mappe for senere å kunne sjekke at vi ikke gjorde noe feil.

Det viste seg at kolonnene også hadde flytta seg i arkene gjennom årenes løp, så for å få riktig innhold på riktig sted i arket gjorde vi manuelle flyttinger av data i radene så de stemte overens med hverandre.

Nå hadde vi alle data samlet i ett ark med kolonnene på riktig sted. Men arket inneholdt data fra ulykker som falt utenfor området vi hadde begrenset saken til, derfor filtrerte vi bort alle steder som var irrelevante.

Videre var svært mange kolonner dessverre ufullstendige, vi tok en vurdering om informasjonen i ufullstendige kolonner var så viktig at vi ville prøve å fremskaffe dataene, eller om det var greit å skjule disse.

Nå hadde vi riktig struktur og kunne starte å ta ut pivottabeller. Her er fortsatt mye å hente, men vi startet med de grunnleggende funnene om hvor mange ulykker over tid, hvor de skjedde, kjønn, alder og skadegrad på involverte etc.

3.5.3 Visualisering i kart

Vi undersøkte hvilke visualiseringsløsninger som finnes fra Statens Vegvesen og vurderte om disse kunne brukes. Vi falt ned på at ingen av disse var helt det vi trengte og startet planlegging med å bygge en selv. Folk er opptatt av det som har skjedd der de bor, så vi fant fort ut at å vise ulykkene i et interaktivt kart var riktig utgangspunkt. Vi ville lage en prikk per ulykke og et kort med informasjon utløst ved klikk. Dag Arne Alnes bygget løsningen basert på Mapbox, som har et rikt API som gjør det enklere å lage interaktive kart med tilpasset design og funksjonalitet. Liv-Jorunn Håker stod for design og innhold i kortene. All informasjon om ulykkespunktene er lagret i geojson og gjør det enkelt å legge til nye punkter.

3.5.4 Kortene i kartet

Vi ønsket at kortet skulle inneholde en overskrift/kort tekst, et foto, lenker til saker fra da ulykken skjedde og en lenke til Google Streetview. Det dreier seg om 77 ulykker fra 2005-2019 og ble litt av et detektivarbeid å finne alle bitene. Ikke alle saker kom på nett tidlig på 2000-tallet i Sunnmørsposten, så vi måtte til papirarkiv eller e-avisa for å finne foto og lenker.

Vi ville også være helt sikre på at vi fant riktig sted på kartet, folk reagerer fort dersom vi feilplasserer en ulykke. Vi brukte mye tid på å gjøre research på hver ulykkesrapport der Statens Vegvesen røfflig angir hvor ulykken skjer på et tegnet kart. Det finnes en del foto i rapportene der vi sammenlignet kjennetegn i bildenes landskap som fjell, bygninger, veimønster etc .mot Google Streetview for å finne det nøyaktige stedet.

3.5.5. Vis varsomhet

Fotojournalistikken har endret seg over denne tidsepoken. Noen av fotoene vi har publisert tidligere inneholdt elementer vi ikke ville publisert i dag, så vi endte med å sladde noen av de. Vi hadde også rett i at vi ikke skriver så mye når det skjer ulykker, derfor var mange ulykker helt uten foto. Da valgte vi å bruke et oversiktsbilde fra Google over stedet ulykken skjedde.

I mange tilfeller har navnet på de omkomne blitt frigitt til pressen, og vi har publisert de tidligere. Likevel landet vi på at vi ikke ønsket å skrive «Ola Normann (17) omkom» i tittelen på kortet, men «Mann (17) omkom». Det kan være en stor påkjønning for pårørende at navnene til deres kjære blir brukt igjen i media, selv mange år senere.

3.6 Design

Vi tok i bruk ganske sterke virkemidler designmessig i selve sakene. I de to første kapitlene brukte vi video fra en kjøretur som introbilde for å sette leseren i riktig stemning. Videre skrev vi kapitteltitler i form av dødsannonser, et grep vi vurderte nøye før vi gikk for det. Kartet ble tidlig introdusert før selve innholdet i reportasjen starter. Vi la også inn grafer fra pivottabellene der det passet tematisk.

4 Kildearbeidet

4.1 Tungbilmiljøet

I tillegg til arbeidet opp mot Statens Vegvesen ble det jobbet parallelt med andre kilder. Det ble tidlig klart at tungbil hadde vært involvert i mange av ulykkene, det bildet dannet seg ganske raskt i forbindelse med den grundige gjennomgangen av rapportene. Selv før vi hadde summert alle tallene ble det regnet som sannsynlig at vi kom til å få bruk av kilder knyttet til tungbilsjåfør-miljøet og det viste seg senere å stemme.

Vi var i kontakt med mange firma, men ett av dem, Veøy Møre, pekte seg ut som ett av selskapene som hadde et bevisst forhold til forebygging av ulykker. De satte oss også i kontakt med sjåfører som hadde vært direkte involvert i dødsulykker. To av dem ble intervjuet i våre saker. Bjørn Olsbø var sjåfør nær ved å miste livet da han en maidaag i 2014 ble påkjørt av en personbil på Ellingsøya. Sjåføren i bilen fikk et illebefinnende og kjørte rett i sida på vogntoget. Begge kjøretøyene havnet i sjøen. Vannet fosset inn, men Bjørn klarte å komme seg ut og i sikkerhet. Det utrolige med Bjørn er at det samme skjedde igjen, i 2020. Også denne gangen ble Bjørn påkjørt og vogntoget havnet på sida. Bjørn – og sjåføren i personbilen – overlevde begge denne ulykka. Bjørn sa ja til å for første gang fortelle sin historie av det som skjedde.

4.2 Pårørende

Det ble etablert kontakt med flere utvalgte pårørende. Vi sporet flere av de pårørende via dødsannonsene, som ligger søkbare. Noen takket nei til å la seg intervjuet, av ulike grunner. Det viste seg også vanskelig å få kvinner til å stille til intervju og vi har per i dag kun mannlige, åpne kilder i sakskomplekset. Vi jobber videre med kildene for å få en jevnere fordeling her. Det er også flere av sporene, både enkeltsaker og tema, som ennå ikke er fullført i det som er tidkrevende arbeid.

Passordbeskytta kildelister ble opprettet, en for alle ordinære kilder knyttet til prosjektet og en for pårørende med beskrivelse av hvem hver enkelt var og kontaktinfo. Nyttig som oppslagsverk og påminning, for eksempel egne kolonner for siste kontakt og videre oppfølging.

4.3 Granskerne

Det ble et mål for oss å komme «bak» nyhetene, både når det gjaldt de som jobbet med oppfølging av ulykkene, de involverte og de pårørende.

Reportasjesjangerer krever som kjent at du skal ut og observere, og vi skaffet oss tillatelse både fra Statens Vegvesen og politiet, slik at vi kunne få bli med ut på et ulykkessted like etter at de hadde skjedd. Vi fikk lov til å bli med granskerne ut og følge tett det undersøkelsesarbeidet de gjør like etter at en dødsulykke har skjedd. Det er politiet som har ledelsen på et ulykkessted, så derfor var det nødvendig også med en godkjenning der.

5 Reportasjene

I Statens Vegvesen fikk vi følge Bjørn Kvalvåg, ulykkesgransker i Statens Vegvesen, tett på jobb i forbindelse med en dødsulykke og fikk et unikt innblikk i hvordan han – og andre granskere – jobber for å finne årsak og forbedringspunkter i forbindelse med en ulykke. Videre fortalte også tungbilsjåførene Bjørn Lidvar Olsbø og Terje Glomset, begge involverte i hver sin dødsulykke, om sine opplevelser. Det samme gjorde Hallvard Falk, som mistet samboeren sin i trafikkulykka på Sulesund 12.februar 2018, (tidligere omtalt i denne rapporten). Kildene ble utgangspunkt for tre ulike reportasjer, merket med kapitlene: «Granskerne», «De involverte» og «De pårørende». Vi publisert også kommentar og leder til stoffet.

Det er hittil også laget nyhetssaker, blant annet om den ulykkesbelasta strekinga E136 i Møre og Romsdal og en teknisk, lokalt utvikla teknisk nyvinning av Rauma-bedriften Isi som ved hjelp av kunstig intelligens kan avdekke feil og mangler på autorvern langs vegene.

6 Kildekritikk

Prosjektet er i stor grad basert på skriftlige kilder. Det er brukt mye tid på sammenstille og sjekke fakta. Skriftlige kilder ble behandlet etter ordinære etiske prinsipper. Reportasjer og bildebruk ble gjenstand for etterkontroll av ansatte redaktører. Det ble helt til slutt gjennomført en gjennomgang av sakene linje for linje. Hver enkelt sak ble lest linje for linje, der hver enkelt påstand ble faktasjekket og godkjent, blant annet med henblikk på behovet for samtidig imøtegåelse.

7 Utfordringer

Det ble en ekstra lang prosess fra start til mål i dette prosjektet av flere grunner. I en organisasjon som Sunnmørsposten kan vi ta ut publiseringsledere av turnus i perioder, men ikke hele tiden. Arbeidet med kildene tar tid, og arbeidet var derfor noe preget av stakkato.

Statens Vegvesen som organisasjon er stor og tung, og noe utfordrende å forholde seg til som journalist. Vi opplevde at vi fikk tett og god oppfølging av lokalt ansatte i Statens Vegvesen. En omorganisering i etaten førte til at arbeidet med ulykkesrapportene ble sentralisert i 2019, der arbeidet tidligere ble utført av ansatte i Midt-Norge. Avstanden til kildene ble lenger.

8 Mottakelse

Totalt sju reportasjer så langt har gitt ca. 110.000 sidevisninger. Vi har fått flere henvendelser, men særlig én skiller seg ut, der pårørende fra den ene ulykken ringte og takket oss for grundig arbeid med serien.