



SJØLVMORDA **SOM SKADAR ANDRE** SJØLVMORD I TRAFIKKEN

METODERAPPORT TIL SKUP 2016

Av Eirin Aardal og Ola Mjaaland, NRK



Natt til 15.oktober 2006 fekk politiet melding om at ein bil køyrde i feil felt på motorvegen. Det var 18 år gamle Daniel, på veg for å ta livet sitt. Han trefte Jon Martin.

Dette er metoderapporten om korleis NRK fann ut det norske styresmakter ikkje har hatt oversikt over. I tre månader jobba to journalistar med å finne omfanget av sjølv mord i trafikken.

Vi fann også ut at menneske som var på feil stad til feil tid blir drepne og skadde.

Tittel på prosjektet:

Sjølv mord i trafikken

Journalistar:

Eirin Aardal, telefon: 975 175 40, e-post: eirin.aardal@nrk.no

Ola Mjaaland, telefon: 415 70 081

Redaksjon:

NRK, Nyheitsdivisjonen, Innanriksredaksjonen . Adresse: NRK Marienlyst, Bjørnstjerne Bjørnsonsplass 1, 0340 Oslo

Innhaldsregister

1. Innleiing.....	3
1.1 Dette er nytt.....	3
1.2 Idè og problemstilling.....	4
1.3 Mål.....	4
1.4 Sjølv mord og mistenkte sjølv mord.....	5
2. Metode.....	5
2.1 Å finne omfanget.....	5
2.1.1 3650 datosøk.....	6
2.1.2 Lite å hente.....	7
2.1.3 Fleire hundre telefonsamtalar.....	8
2.1.4 Kjeldearbeid.....	8
2.1.5 Motstand frå styresmaktene.....	8
2.2 Tilfeldig drepne.....	10
2.2.1 Leiting.....	11
2.2.2 13 drepne.....	11
2.2.3 Skadde og involverte.....	13
2.2.4 Korleis møte dei ramma?.....	13
3. Etikk.....	14
3.1 Smitteeffekt.....	14
3.2 Kriterium.....	15
3.3 Identifisering.....	16
3.4 Tunge telefonar.....	17
3.5 Publisering	18
4. Konsekvensar.....	19

1. Innleiing

1.1 Dette er nytt

I Noreg veit ikkje styresmaktene kor mange som tar livet sitt i trafikken. Aldri før har noko medium eller norske etatar hatt ei samla oversikt over sjølv mord i trafikken som er så komplett som det NRK har kartlagt. Og aldri før har det vore kjend at sjølv mord i trafikken drep, skadar og traumatiserer mange menneske som tilfeldigvis var på feil stad til feil tid.

Rundt 500 tar sjølv mord kvart år, og NRK si kartlegging viser at 15-20 av dei gjer det på vegane. Det er lite relativt sett, men sjølv mord på veg rammar andre i ei heilt anna grad. Vi fann ut at 13 tilfeldige er drepne og 91 skadde dei siste ti åra, i det politi eller vegvesen mistenker er sjølv mord. Om ein tek med dei som kom frå det utan fysiske skader vart 258 menneske tilfeldig involverte.

NRK si kartlegging viser også at transportbransjen er hardt ramma. I godt over halvparten av sjølv morda på vegen var det ein yrkessjåfør som kom imot. NRK fann også ut at det er flest menn som tar livet sitt i trafikken. Mange unge.

For å førebygge må ein i alle fall vite om problemet og størrelsen på det, seier Trafikverket i Sverige. Dei har ein eigen kommisjon som undersøker sjølv mord på veg.

Vi fann også ut at det kan vere svakheiter i måten politi eller påtalemyndighet behandlar sakene på. 13 uskyldige har mista livet i det politi eller vegvesen mistenker er sjølv mord. Sju av sjåførane overlevde det styresmaktene mistenker var eit forsøk på å ta livet sitt, men ingen er dømde for å ha krasja med vilje. Foreininga Politijuristane meiner sakene blir for dårleg etterforska, og at det kan dreie seg om forsettleg drap. I minst tre av dei sju sakene veit NRK at lokalt politi eller statsadvokat ville ha tiltale for nettopp det.

Det er skriva lite om sjølv mord i media. Assisterande generalsekretær i Norsk Redaktørforeining Reidun Kjelling Nybø, helseminister Bent Høie og professor i

psykiatri Lars Mehlum har alle etterlyst at media skriv meir om sjølv mord. Så lenge ein ikkje romantiserer og skildrar metode, som begge delar kan ha smitteeffekt, kan omtale av sjølv mord virke førebyggjande.

1.2 Idé og problemstilling

Ideen vår var å sjå på det totale omfanget, og - kunne det vere slik at andre hadde mista livet i kollisjon med sjølv mordsjåførar? Vi fekk følgjande svar frå vegvesenet første gongen: “Eg kjenner ikkje til at vi har samanstillt denne kunnskapen. [...] Spørsmåla er interessante og kan vurderast som eit forskingsprosjekt”.

1.3 Mål

Vi visste at sjølv mord i trafikken blir fjerna frå statistikken over dødsulykker, og vi fann fort ut det ikkje fins noko samla oversikt, verken i Vegdirektoratet, Politidirektoratet eller Statistisk Sentralbyrå. Folkehelseinstituttet har ei oversikt basert på døds meldingar frå legane. Men hos Dødsårsakregisteret fortalde dei oss at informasjonen i døds meldingane ofte er mangelfull og difor vanskeleg å plassere i ein kategori. Dessutan har legane som skriv dei verken innsyn i politiet si etterforskning eller vegvesenet sine ulykkesrapportar.

Vi visste at ulik praksis frå eit lensmannskontor til eit anna førte til at nokre sjølv mord ikkje vart fjerna frå statistikken. Vi høyrde også at nokre politifolk karakteriserte sjølv mord som ulykker etter press frå pårørande. Difor ville vi også ta med dødsulykkene ulykkesgruppa til Statens Vegvesen mistenker er sjølv mord.

Målet vårt vart difor å finne alle sjølv morda i trafikken dei siste ti åra. Vi ville leite etter andre involverte, og undersøke eventuelle hendingar der tilfeldige hadde mista livet eller blitt skadde. Vi ville også finne namn på desse og bilete, slik at vi kunne fortelje historiene.

1.4 Sjølv mord og mistenkte sjølv mord

Når det skjer ei dødsulykke hamnar den i den offisielle statistikken til Statens Vegvesen. Dersom styresmaktene er sikre på at det var sjølv mord blir den fjerna, eller aldri lagt inn i statistikken, fordi det ikkje er kategorisert som ei ulykke. Det er desse vi omtalar som sikre sjølv mord i denne metoderapporten. Kanskje ligg det til dømes att eit avskjedsbrev, eller spor på staden som gjer at dei er sikre. I nokre saker mistenker politi eller vegvesenet sjølv mord utan at det er hundre prosent slått fast. Då blir dei ein del av den offentlege statistikken. Det er desse vi omtalar som mistenkte sjølv mord i rapporten.

2. Metode

Vi begynte med å kartlegge omfanget av sjølv mord i trafikken. Del to av prosjektet vart å finne tilfeldig drepne eller skadde.

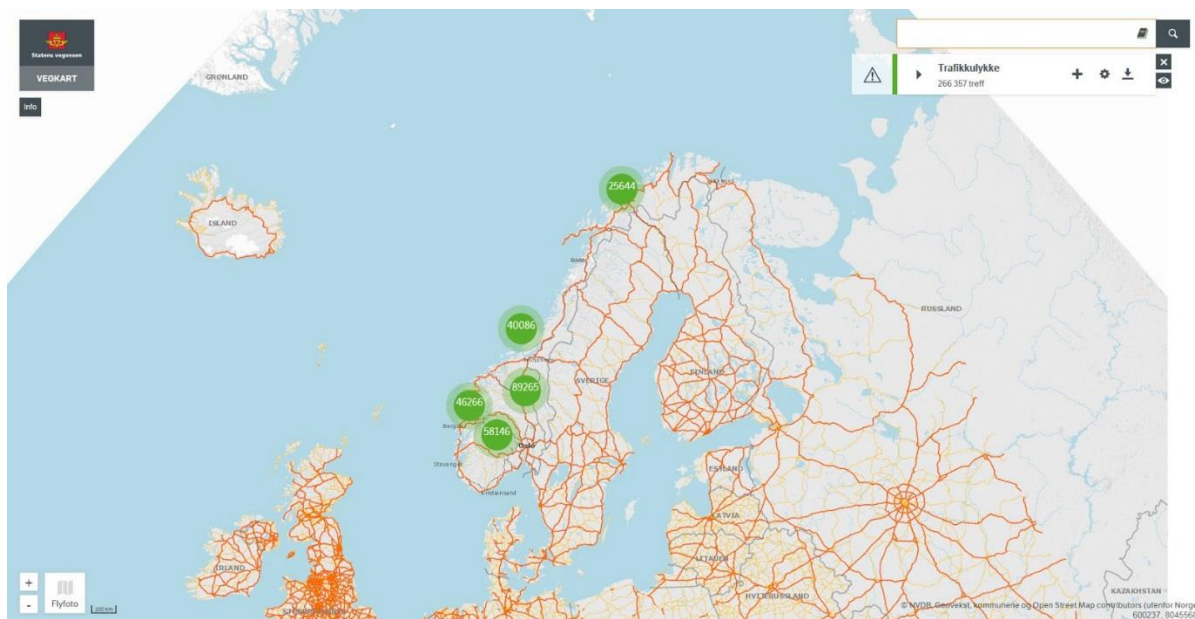
2.1 Å finne omfanget

Vi visste at nokre tar livet sitt ute på vegen, men måtte bruke fleire metodar for å finne ut kor mange. Det var upløgd mark. Vi ville kartlegge kor mange sjølv mord det var på norske vegar frå 2005 til 2014. Vi valde å konsentrere oss om dei siste ti åra fordi vegvesenet starta å analysere ulykker på vegane for ti år sidan. Frå 2005 vart politiet kikka i korta, og ulike kjelder fortalde oss at det difor var betre kvalitet på etterforskinga av trafikkulykker frå 2005.

I fleire veker søkte vi etter ulykkene det var få, eller ingen spor etter i den offisielle statistikken over dødsulykker. Vi tok fleire hundre telefonsamtalar, og leita igjennom fleire tusen datoar. Kvar dag i fire veker ringde vi trafikkoordinatorar, lensmenn, politiadvokatar og etterforskarar.

2.1.1 3650 datosøk

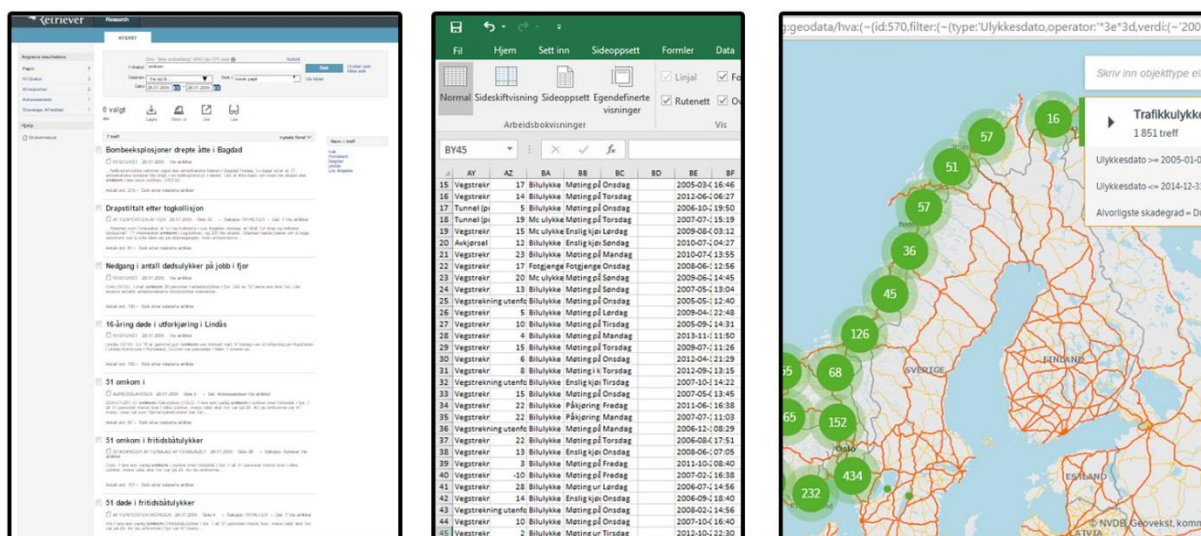
Statens Vegvesen har ein kartbase som ligg ute på internett. Der kan ein leite i den offisielle ulykkesstatistikken, og finne alle ulykker som har skjedd ved å søke på dato, stad osv. Men der er få eller ingen spor etter sjølv mord. Dei er ikkje ein del av offisielle ulykkesstatistikken fordi det ikkje er kategorisert som ei ulykke.



Nasjonal vegdatabank. Her kan ein finne mykje informasjon om ulykker i Noreg.

Vi måtte komme på ein måte å finne ulykkene som ikkje låg i kartbasen. Nokre stod i ei slags liste ein privatperson hadde laga over dødsulykker på vegane. Men det var langt frå alle. Vi kom på ein metode vi ville prøve. Lokalaviser skriv som regel om dødsulykker i sine områder. Vi bestemte oss for å søke opp artikkelar om alle dødsulykkene på norske vegar dei siste ti åra. Då kunne vi finne dei som ikkje låg i vegvesenet sin kartbase.

Først brukte vi det digitale nyheitsarkivet ATEKST. Dato for dato søkte vi etter artikkelar som inneheldt ord som dødsulykke, møteulykke, trafikkulykke, frontkollisjon og liknande. Det vart over 3000 datoar å leite igjennom. Dessutan har det skjedd nesten 2000 dødsulykker i trafikken dei siste ti åra. Det står aldri i artikkane at det er sjølv mord, så vi sjekka dødsulykkene vi fann opp mot vegvesenet sin kartbase. Vi plotta stad og dato på dødsulykkene vi fann inn i databasen for å sjå om dei var der.



Vi søkte etter kvar dato over ein tidsperiode på ti år i ATEKST og såg om vi fann dei igjen i nasjonal vegdatabank. Vi samla informasjon i Excel.

Hendingar vi ikkje fann der samla vi i ei eiga liste i Excel. Der fylde vi inn all informasjonen vi fann. Tid, stad, kva som hadde skjedd, kjønn, alder, type ulykke og tal på involverte. Vi tok ikkje med året 2015 i kartlegginga. Året var ikkje omme då vi jobba med dette. Dessutan var det mange ulykker som ikkje var ferdig undersøkt og etterforska. Det kunne bli uklart og misvisande i tala våre.

Då vi var ferdige sat vi att med 130 dødsfall vi ikkje fann registrerte i kartbasen. Men det betydde ikkje at vi hadde svaret. Det kunne vere fleire årsaker til at dei var tatt ut. Ulykker som skjer på privat veg er ikkje med i statistikken. Det er heller ikkje dødsulykker som skjer på grunn av at sjåføren fekk eit illebefinnande. Desse måtte vi få luka ut så vi fekk riktige tal.

2.1.2 Lite å hente

For å finne ut kor mange på lista vår som var sjølv mord ringde vi trafikkoordinatorar i alle politidistrikta. Det med varierende hell. Mange viste til teieplikt og avviste oss. Nokre kunne ikkje svare fordi dei ikkje hadde oversikt. Vi fekk også høyre at dersom lokalt politi hadde konkludert med sjølv mord var det ikkje nødvendigvis informasjon

politidistrikta sat med. Etter å ha ringt til alle politidistrikta mangla vi framleis mange svar. Vi stod fast og måtte prøve noko anna.

2.1.3 Fleire hundre telefonsamtalar

Lokalt politi må vite, tenkte vi, og bestemte oss for å ringe rundt til dei. Den ringerunda var kronglete. Fleire stader måtte vi nøste for å finne riktig person. Vi prøvde lensmenn, politibetjentar og juristar. Og det var ikkje alltid dei som visste ville hjelpe. Nokre argumenterte med teieplikt, og nokre kvidde seg på å fortelje. Vi argumenterte med at det var viktig å få oversikt over kor mange sjølv mord som skjer på vegane. Vi forklarte også at dersom vi fekk illebefinnande inn i tala våre vart alt feil. Nokre trengde berre å gje oss eit dytt i riktig retning. Til slutt klarte vi å få svar også der det butta mot. På den andre sida var det mange som ville hjelpe, men nokre la til at dette var noko vi neppe klarte å få oversikt over. Etter rundt 250 telefonsamtalar hadde vi klart å rydde lista. 78 av dei vi hadde funne omtalt som dødsulykker i media var ikkje ulykker. For å vere heilt sikre sjekka vi alle mot vegvesenet sin database på nytt. No visste vi at det var 78 sjølv mord på vegane i perioden.

2.1.4 Kjeldearbeid

I tillegg til dei 78 sjølv morda vi no hadde visste vi at ulykker som vegvesenet mistenker eigentleg er sjølv mord skjulte seg i den offisielle statistikken. Vi jobba med å få informasjonen frå kjelder, og fekk tak i tal som viste at vegvesenet mistenker at 111 dødsulykker på vegane dei siste ti åra eigentleg var sjølv mord. Vi fekk også eit tal på kor mange mistenkte sjølv mord som hadde ført til at andre var drepne, men ikkje konkret informasjon om akkurat dei hendingane. Det var 11 hendingar.

2.1.5 Motstand frå styresmaktene

Då vi starta arbeidet bad vi Statens Vegvesen om innsyn i dødsulykker som var tatt ut av statistikken. Altså dei sikre sjølv morda. Det vart ein del e-postar fram og tilbake med innsynsbejæringar, avslag og klager.

Vi starta med å be om innsyn i dødsulykker på norske vegar mellom 2005 og 2014 i STRAKS- registeret, som er vegvesenet sitt ulykkesregister. Vi forklarte at vi trengde informasjon om hendingar som blir tatt ut av statistikken på grunn av sjølv mord eller illebefinnande. Vi bad også om innsyn i ulykkesrapportar der det er mistanke om sjølv mord og andre er skadde eller drepne.

Vegvesenet peika på teieplikt i avslaget og brukte både offentleglova §13 og forvaltningslova §13. Dei viste til at opplysningar om sjølv mord i trafikken er sensitive personopplysningar, og at andre involverte ikkje endra på det. I etterkant lurte vi på om vi hadde fått innsyn i sladda versjonar om vi ikkje hadde nemnt sjølv mord i innsynsbegjæringa, men berre bedt om innsyn i ulykkesrapportane på dei sikre sjølv morda.

Vi fekk hjelp frå NRK sin advokat Ane Stokland, og fann fram fleire argument då vi skulle klage på avslaget. For det første kan offentleglova § 13 berre brukast til å unnta opplysningar, ikkje heile dokument. Vi meinte også at dei ikkje kunne unnta rapportane om dei sladda personopplysningar. Vi viste til departementet sin eigen rettleiar til offentleglova: "*Vidare må ein leggje vekt på kva interesse ålmenta har i å gjere seg kjent med opplysningane.*" Vi meiner at det har offentleg interesse fordi tilfeldige menneske blir drepne eller skadde. Ifølgje Den europeiske menneskerettskonvensjonen artikkel 10 har media ei spesielt sterk stilling når det gjeld innsyn i saker av allmenn interesse. For å fylle samfunnsrolla er det viktig at media får innsyn i slik informasjon. Vi viste også til praksis frå Den europeiske menneskerettsdomstolen og Høgsterett. På dette stadiet hadde vi klart å finne ut at 78 sjølv mord var fjerna frå ulykkesstatistikken. Vi sende dei lista og bad om innsyn i desse. Svaret var at dei berre hadde utarbeida rapportar på rundt 30 av dei 78. Igjen kom avslaget.

Opplysningar om selvmord i trafikken, eller mistanke om selvmord, er etter vårt syn taushetsbelagte opplysningar. Det at det bes om innsyn i UAG-rapporter som er tatt ut av ulykkesstatistikken og ikke bare opplysninger, - endrer ikke på dette utgangspunkt. Å utgi

UAG-rapporter hvor det er kjent at årsaken til ulykken er selvmord vil således falle inn under denne vurderingen.

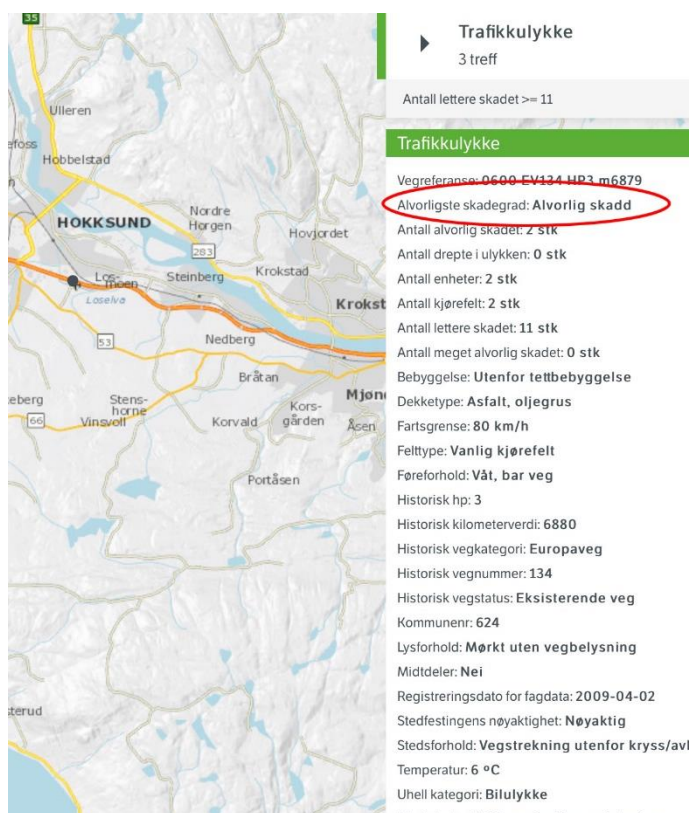
Igjen var det teieplikt som var årsaka. Dei la også ved ein rapport som viste kor lite som stod igjen når dei sladda alt som kunne identifisere direkte og indirekte. På den andre sida meinte dei også at vi kunne klare å identifisere involverte ved å samanstillе opplysningar i rapporten med andre tilgjengelege opplysningar. Dei meinte og at det var grunn til å tru at samfunnsinteressa vart ivareteken utan behov for innsyn i ulykkesrapportane.

Samferdselsdepartementet slutta seg til vurderingane Vegdirektoratet gjorde, men bad lovavdelinga til Justisdepartementet vurdere saka. Dei meinte at offentlegheit av Statens vegvesen sine ulykkesrapportar er eit krevjande tema, og at sakene reiser prinsipielle spørsmål knytt til reglane om teieplikt i forvaltningslova og offentleglova. I januar var innsynsbegjæringa framleis til behandling hos Justisdepartementet. Då var det fire månader sidan NRK først bad om innsyn.

2.2 Tilfeldig drepne

No visste vi at det hadde vore 78 sjølv mord i trafikken dei siste ti åra, og 111 hendingar styresmaktene mistenkte var sjølv mord. Men vi ville også finne ut meir om dei som vart tilfeldig ramma. Under arbeidet med å kartlegge omfanget kom vi over ei hending frå 2006. Ein ung mann som skulle ta livet sitt tok også livet til sjåføren i bilen som kom imot. Del to av prosjektet vart å finne alle som var tilfeldig drepne av sjølv mordsbilistar.

2.2.1 Leiting



Altså, informasjon om den som tok livet sitt låg der ikkje, men det gjorde informasjonen om andre involverte. Vi fann berre hendinga frå 2006.

(Skjermumpen viser ei dødsulykke som berre er registrert med alvorleg skadde fordi det er eit sjølv mord)

2.2.2 13 drepne

Dette måtte bety at hendingane der andre mista livet måtte finnast blant dei mistenkte sjølv morda. Trass i at det var snakk om at menneske som tok livet sitt eller prøvde å ta livet sitt kunne ha drepe andre fekk NRK ikkje innsyn i kva ulykker det var. Vekene gjekk.

Vi måtte altså jobbe på ein annan måte for å finne desse sakene. Vi visste at det var 11 saker, men ingenting meir, og måtte prøve mange metodar for å finne dei. Vi fekk ikkje innsyn når vi berre bad om å få dei 11 rapportane, og vi måtte finne ut kva slags hendingar det var. Fleire kjelder i ulike offentlege etatar hadde kjennskap til nokre av dei, og gav oss tilslutt detaljar. Dei andre sakene fann vi ved hjelp av offentlege

Vi starta med å leite blant dei 78 sjølv morda vi hadde funne. I vegvesenet sin kartbase kan ein finne spor etter sjølv mord, sjølv om dei ikkje skal vere der. Det er slik at alle dødsulykkene i basen er registrerte med kor mange som var involverte, omkom eller vart skadde. Då vi søkte opp hendingane vi visste var tatt ut var dei nokre gongar registrerte, men ikkje fullstendig. Det stod til dømes ikkje at nokon mista livet, men om det var skadde var det registrert.

bildrapsdommar og telefonar til politiet. Då vi hadde lista fekk vi ein kollega i redaksjonen til å be om innsyn konkret i dei 11 ulykkesrapportane, utan å skrive noko om sjølv mord. Då fekk vi ei stadfesting på at vi hadde dei 11 riktige, fordi alt som dreia seg om årsakene til hendinga var sladda. Dei var heilt gjennomsensurerte, spesielt på "årsak til ulykke". Vegvesenet stadfesta til oss at det einaste dei generelt sladda vekk var sensitive opplysningar om sjåføren. Vi forstod at vi truleg hadde funne dei riktige 11 rapportane, men dobbeltsjekka med kjelder at det var mistanke om sjølv mord i desse. Det fekk vi seinare også stadfesta frå ulike partar.

Minst 13 menneske var drepne i kollisjonar med 11 sjåførar styresmaktene mistenkte skulle ta livet sitt. Vi ville finne ut alt vi kunne om desse sakene, og starta med å ringe politiet for å finne partane. Sju sjåførar hadde overlevd det som var eit mistenkt sjølv mordsforsøk, men tok livet av andre i kollisjonen. Ein hadde tatt livet sitt seinare. Vi stod altså att med seks sjåførar som overlevde hendingar der andre mista livet. Dersom det kan bevisast at sjåføren har forstått at andre kunne dø i sjølv mordsforsøket, og vel å gjere det likevel kan han eller ho tiltalast for forsettleg drap. Tre var dømde for aktlaust drap, tre stod tiltalt for aktlaust drap. Sjølv mordsforsøk var ein liten del av tiltalen, rettssaka og dommen, sjølv om det var mistanke om det.

Kvifor var det slik? Vi ringde alle partane i sakene. Politi, forsvararar, bistandsadvokatar, statsadvokatar og Riksadvokaten. Vi fann fram til pårørande og vitne. Vi fann sterke bevis som talte for sjølv mordsforsøk i fleire av sakene - og lurte på kvifor ingen var tiltalte for å ha krasja med vilje?

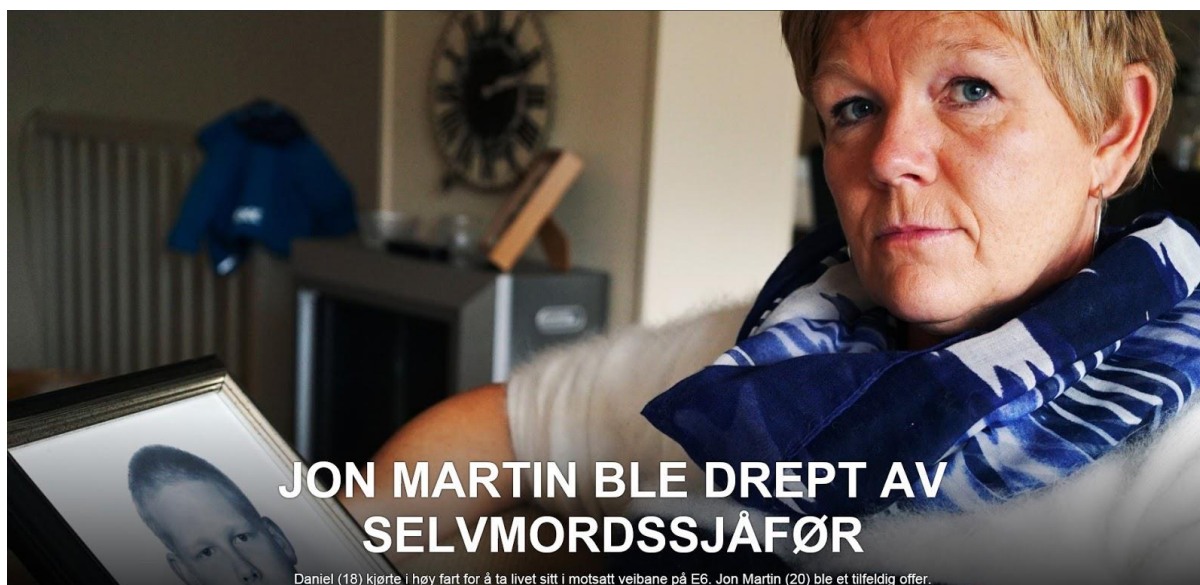
Intervju og bakgrunnsamtalar med partane viste at i minst tre av sakene bad påtalejuristar eller statsadvokat om at sjåføren skulle tiltalast for nettopp forsettleg drap. Men tiltalane vart endra til mildare tiltalar. Nokre kjelder fortalde oss om dårleg etterforsking. Andre sa at dette er saker ein unngår å løfte opp i rettssystemet fordi det er vanskeleg å bevis og eit ømfintleg tema. På den andre sida var det også bevis som talte mot.

2.2.3 Skadde og involverte

Vi hadde funne 13 tilfeldige dødsoffer for det politi eller vegstyresmaktene i Noreg mistenkte var sjølv mord. Men kor mange var skadde og kor mange hadde fått traumer? Det siste var vanskeleg å måle, men vi avgrensa til "fysisk skadde" og "involverte". Ved å samanstille all informasjonen vi hadde, fann vi ut kor mange andre som var skadde og involverte. Vi spurte politiet i mange av dei, som nemnde, 250 telefonane, og fann mange i vegbasen til Statens Vegvesen. Som vi var inne på ovanfor går det an å finne informasjon om involverte i kartbasen. (Sjå side 11)

2.2.4 Korleis møte dei ramma?

No hadde vi 13 saker, men vi trengde historiene og ansikta for å vise korleis sjølv mord rammar. For å finne pårørande til tilfeldige offer leita vi etter dødsannonsar. Vi visste kvar ulykka hadde skjedd, dato og alder på den som tok livet sitt. I nokre nyheitsartiklar stod det også kvar vedkommande var frå. Vi dobbeltsjekka med politiet når vi hadde namnet, for å vere sikre. Vi ville ikkje ringe feil person og spørje om ein av deira hadde mista livet. To mødre sa ja til intervju. Dei var mødre til ein sjølv mordsbilist og ein som mista livet i den same kollisjonen.



Mor til Jon Martin, som mista livet i 2006, stilte til intervju.

For å komme i kontakt med menneske som hadde blitt skadde fekk vi hjelp frå politi som vidareformidla kontakt. Dei ringde vedkommande, og spurte om han eller ho ville snakke med oss. Vi brukte også dommar for å finne namn på partar i sakene som hadde vore oppe for retten.

3. Etikk - når sjølv mordsmetoden er saka

Sjølv mord er utfordrande å behandle journalistisk. Det er ømfintleg på fleire måtar. Men det betyr ikkje at ein ikkje skal røre det. Openheit om sjølv mord er viktig. Vi ville sette fokus på eit samfunnsproblem.

Vær Varsom-plakaten vart endra i 2006. Frå å ikkje skulle omtale sjølv mord som hovudregel til at journalistar må vere varsame med omtale av sjølv mord og sjølv mordsforsøk. Årsaka til endringa var at ein ønskte meir openheit også i media om eit stort samfunnsproblem, som det er behov for kunnskap om. Sjølv om det er ti år sidan har både Norsk Redaktørforeining og Norsk Presseforbund den siste tida etterlyst meir omtale av sjølv mord i norske medium. Dei meiner det er eit større problem at media ikkje omtalar sjølv mord enn at dei gjer det.

4.9. Vær varsom ved omtale av selvmord og selvmordsforsøk. Unngå omtale som ikke er nødvendig for å oppfylle allmenne informasjonsbehov. Unngå beskrivelse av metode eller andre forhold som kan bidra til å utløse flere selvmordshandlinger. (Vær Varsom-plakaten)

3.1 Smitteeffekt

I dette prosjektet var det sjølv mordsmetoden som var saka. At menneske tek livet sitt i trafikken. Vi tenkte mykje på korleis vi skulle presentere dette journalistisk.

Mange undersøkingar viser at medieomtale av sjølv mord kan føre til smitteeffekt. Vår tanke var at den faren vart mindre om vi valde å ha hovudfokus på korleis det rammar. At andre kan miste livet, at menneske får traume og at menneske blir fysisk skadde. Det er

lite glorifiserande. Vi trur det kan førebygge meir enn det skadar å omtale eit samfunnsproblem på denne måten. Det er også viktig å vite om omfanget om ein skal kunne førebygge at menneske tar livet sitt.

Meir openheit kan redusere stigmatisering og tabu. Det er også viktig for å kunne førebygge. Vi var opptekne av å få fram at dette er menneske som ikkje meiner å skade andre, og intervjuar fleire fagfolk om nettopp det.

Vi søkte tidleg råd hos nokre av landets fremste ekspertar. Ei av dei er Reidun Kjelling Nybø. Ho har skriva ei bok om sjølv mord i media, og er no assisterande generalsekretær i Norsk Redaktørforeining. Vi hadde også eit møte med Lars Mehlum i Nasjonalt senter for sjølv mordsforskning - og førebygging. Dei hadde klare og gode råd til oss. Vi las også fleire rettleiarar om omtale av sjølv mord i media og saker i PFU som har vore om temaet.

3.2 Kriterium

I sakene der tilfeldige mista livet varierte det kor sterke bevis det var for sjølv mord. Vi var usikre på om vi skulle ta med alle sakene. Kva kriterium skulle vi bruke? Vi ville ikkje leike domstol og slå fast kva saker som var sjølv mord/sjølv mordsforsøk og kva saker som ikkje var det. Vi valde å ta med alle sakene vi hadde funne fordi dei hadde til felles at vegvesenet hadde mistenkt at det var sjølv mord. I mange av sakene hadde også politiet mistenkt det same.

I det første utkastet skreiv vi om kvar enkelt sak, som ei oppsummering utan å skriva tid, stad, alder på dei involverte. Men vi var usikre. Kva fekk lesaren ut av det? Og var det mogleg for folk å forstå kven vi skreiv om? Det ville vi ikkje. Då vi hadde samla meir informasjon og såg at det var sterke bevis i fleire av sakene og at det hadde vore ueinigheit om tiltale fann vi ein annan inngang: At ingen er dømde for å ha krasja med vilje, sjølv om det var mistanke om sjølv mordsforsøk i alle sakene.

Selv mordssjåfører kan ha drept 13 uskyldige

Vegvesenet mistenker at 11 selvmordssjåfører har tatt livet til 13 uskyldige trafikanter. Syv av sjåførene overlevde, men ingen av dem er dømt for å ha krasjet med vilje.



To unge menn omkom på E6. En av mennene tok sitt eget liv, og en mann i en bil i motgående veibane ble tilfeldigvis påkjørt og drept.

FOTO: CHRISTIAN CLAUSEN



Journalist
Ola Mjaaland
@olamjaaland



Journalist
Eirin Aardal

Publisert 24.11.2015, kl. 17:02

3.3 Identifisering

I 10 av disse 11 sakene valde vi å ikkje identifisere. Dei som overlevde det som var eit mistenkt sjølv mordsforsøk var dømde for aktaust drap, ikkje forsettleg drap. Nokre var til dømes dømde for å ha køyrd aktaust og sovna bak rattet. Det hadde vore urimeleg belastande for dei å identifisere desse hendingane. I sakene der bilisten styresmaktene mistenkte skulle ta sjølv mord døydde var det heller ikkje slått sikkert fast at det var sjølv mord. Det var også bevis som talte imot sjølv mord i fleirtalet av sakene. Sjølv om vi tok forbehold i teksten kunne det ført til at lesarane fekk inntrykk av at det var sikkert at personen hadde gjort dette med vilje. Vårt fokus var å sjå på systemet. Vi ville spørje kvifor det ikkje blir prøvd for retten når det er mistanke om sjølv mord. Vi ville også vise at sjølv mord i trafikken kan ramme andre i stor grad.

4.7. Vær varsom med bruk av navn og bilde og andre klare identifikasjonstegn på personer som omtales i forbindelse med klanderverdige eller straffbare forhold. Vis særlig varsomhet ved omtale av saker på tidlig stadium av etterforskning, i saker som gjelder

unge lovovertredere, og der identifiserende omtale kan føre til urimelig belastning for tredjeperson.

I den 11.saka valde vi å legge oss på ei anna linje. Det var saka frå 2006. Då døydde to unge menn på vegen. Den eine skulle ta livet sitt. Han tok også livet av sjåføren i bilen han kolliderte med. Mødrene til begge dei to gutane ville stille opent til intervju. Når det ikkje var strid om at sjølv mord var årsaka, og når begge familieane ville vere opne meinte vi at det var riktig å identifisere. Vi brukte både namn og bilete på begge mennene. Vi tenkte også på ettermæle. Det er ikkje automatisk skadeleg for nokon sitt ettermæle at årsaka blir kjent. Kanskje kan det føre til forståelse. Det har også PFU påpeika tidlegare.

I saka om kor mange sjølv mord det er på norske vegar ville vi heller ikkje omtale hendingane med tid og stad. Då kunne mange forstått kven som hadde tatt livet sitt. Det er langt inn i det private rom, og oppfyller ikkje noko allment informasjonsbehov. Det var omfanget vi ville få fram. Vi hadde fleire møte med grafikarar om korleis vi skulle kunne framstille omfanget. Vi samla inn kor mange som køyrde på alle strekningane nokon hadde tatt livet sitt. Då måtte vi gå igjennom trafikken strekning for strekning i vegvesenet sin statistikk. Vi måtte også finne ut korleis trafikken var då hendinga skjedde. Mange vegar har langt meir trafikk no enn i 2007 til dømes. Vi kunne slå fast at mange av sjølv morda skjer på veldig trafikkerte vegar. Dette lurte vi på å vise i grafikken, men fann ut at det vart for identifiserande. Vi enda opp med eit kart der vi viste talet på sjølv mord fylkesvis. Sidan det skjer mange dødsulykker i eit fylke i løp av ti år vurderte vi det slik at det ikkje var mogleg for folk flest å finne ut kva hending det var snakk om.

3.4 Tunge telefonar

Vi visste at sakene kunne legge stein til byrda for mange. Det var viktig for oss å ta omsyn til dette. Kontakt med pårørande og involverte vart ein viktig del av arbeidet.

13 familiar hadde mista sine i møte med det som kunne vere ein sjølv mordsbilist. Vi tok kontakt med alle desse. Først og fremst for å varsle om at sakene kom. Sjølv om vi ikkje

hadde med detaljar som kunne identifisere sakene kunne det tenkast at dei forstod eller lurte på om sakene handla om deira nære. Vi ville at dei skulle vite kva som kom, og spørje om dei hadde innvendingar som vi burde ta omsyn til. Det var også etterlatne etter menneska vegvesenet mistenkte att tok livet sitt. Vi snakka med dei også, av dei same grunnane. Det er tungt å ringe menneske som har opplevd så vonde ting for å varsle om at vi lagar saker om det.

I sju av sakene hadde det vore mistanke om sjølv mordsforsøk. Nokre saker hadde vore oppe i retten, nokre skulle opp. Vi gav alle forsvararane sjansen til å gje tilsvar i anonymisert form, og varsla om at sakene kom. Nokre valde å gje eit svar, andre ikkje. Vi gjorde også eit intervju med ei som vart alvorleg skadd då ein mann tok livet sitt mot ein buss. Også der var vi i kontakt med dei etterlatne.

Eit intervju valde vi å ikkje bruke fordi det vart for belastande for pårørande. Det var med ein mann som opplevde ein kollisjon ein mistenkte var sjølv mord, men saka var ikkje ferdig etterforska. Vi skjønnte at lokalmiljøet kunne kjenne att kven det var snakk om dersom vi brukte intervjuet. Personen som tok livet sitt hadde barn i skulealder. Vi vurderte det slik at påkjenninga vart for stor for dei pårørande.

3.5 Publisering

Det var viktig for oss å ikkje romantisere eller glorifisere sjølv mord i sakene. Vi valde eit nøkternt språk. Formuleringar som “valde å ta sitt eige liv” heldt vi oss unna. - Det er ikkje eit val, fortalde ekspertar oss. Vi sa heller tok livet sitt. Avskjedsbrev skreiv vi ikkje om. Det kunne verke glorifiserande.

Vi skildra aldri metoden detaljert. Først og fremst for å unngå smitteeffekt. Vi brukte heller ikkje bilete av bilvrak. Å vise fram slike bilete kunne gje inntrykk av at dette var ein sikker metode for å avslutte livet. Reidun Kjelling Nybø, generalsekretær i Norsk Redaktørforeining, råda oss til å unngå slike bilete. Først og fremst med tanke på smitteeffekt, men også at det kunne vere veldig belastande for pårørande.

I alle artiklar hadde vi ein eigen faktaboks med ulike stader ein kan få hjelp. Vi hadde også forklarande artiklar om at det er samansette årsaker til at menneske tek livet sitt og at det er mogleg å få hjelp. Det var viktig å ikkje framstille sjølv mord som ei løysing. Vi heldt oss unna å skrive om eventuelle problem som hadde vore før ein person valde å ta livet sitt. Forsking viser at unge personar er spesielt utsette for smitteeffekt. Difor valde vi å ikkje publisere alle saker i sosiale medium. Vi hadde også ei eiga sak der reportasjeredaktør Anders Børringbo forklarte kvifor vi valde å setje fokus på sjølv mord i trafikken. Det for å vere opne.

I tida etter at vi publiserte sakene har mellom anna Norsk Presseforbund ved generalsekretær Kjersti Løken Stavrum brukt serien som døme på godt journalistisk arbeid om sjølv mord i ein artikkel i media. - Det er imponerende korleis NRK-journalistane her har presentert eit særdeles krevjande tema på ein varsam og klok måte og samtidig også vore opne om metodane sine og dei vanskelege etiske vala dei har stått overfor, seier Reidun Kjelling Nybø, assisterande generalsekretær i Norsk Redaktørforeining.

Og nokre ekspertar som hadde som vore kritiske til fleire mediesaker om sjølv mord tidlegare synes at det var viktig å skrive om sjølv mord i trafikken, og at måten NRK gjorde det på var grundig og riktig.

4. Konsekvensar

- Arbeidet med å belyse denne problematikken var viktig, seier Rita Aarvold i Statens Vegvesen. Norske styresmakter ligg langt bak naboane i Sverige, og har lenge skulla undersøke sjølv mord i trafikken. No er dei i gong. Dei ser på korleis ulike etatar jobbar med dette. Det skal vere grunnlaget for arbeidet vidare.

Vi håper at NRK sine saker om sjølv mord har vore med på å bidra til meir openheit rundt sjølv mord. Det kan redusere stigmatisering og tabu. Vi håper også at sakene kan bidra til å førebygge. Å spreie riktig informasjon om sjølv mord og bevisstgjere befolkninga er heilt avgjerande for at dei sjølv mordsførebyggande programma skal lukkast, skriv

Verdas Helseorganisasjon (WHO) i rapporten ”*Preventing suicide: a resource for media professionals*”. Kanskje kan berre det at ein viser korleis sjølv mord rammar førebygge i seg sjølv.

For første gong fins det ei oversikt over omfanget av sjølv mord på norske vegar. Det er truleg viktig på vegen vidare. Korleis kan ein førebygge og redusere om ein ikkje kjenner problemet?

Eirin Aardal og Ola Mjaaland, Oslo 18.01.2016

Publiserte saker 25.11 og 26.11, 2015

NRK.no:

<http://www.nrk.no/norge/tror-182-trafikkdodsfall-er-selvord-1.12665353>

<http://www.nrk.no/norge/selvordssjaforer-kan-ha-drept-13-uskyldige-1.12657860>

http://www.nrk.no/norge/forskere_-selvordsbilister-vil-ikke-skade-andre-1.12668934

<http://www.nrk.no/dokumentar/xl/jon-martin-ble-drept-av-selvordssjafor-1.12656602>

http://www.nrk.no/norge/258-truffet-av-mistenkte-selvordsbilister_-jorunn-ble-hardt-skadet-1.12650755

http://www.nrk.no/nyheter/steinar-var-pa-jobb_-fekk-sjolvordsbilist-i-fronten-1.12650775

http://www.nrk.no/norge/lastebilforbundet_-viktig-a-snakke-om-selvord-pa-vei-1.12671799

<http://www.nrk.no/norge/derfor-skriver-vi-om-selvord-i-trafikken-1.12669657>

<http://www.nrk.no/norge/na-skal-selvord-pa-vei-undersokes-1.12650912>

http://www.nrk.no/norge/flest-unge-menn-tar-livet-sitt-i-trafikken_-lillian-mista-lillebroren-1.12650901

Dagsrevyen

<https://tv.nrk.no/serie/dagsrevyen/NNFA19112415/24-11-2015#t=12m35s>

Timesnyheitene:

<https://tv.nrk.no/serie/nyheter/NNFA41032815/25-11-2015>

(tidskode 05:10)

Dagsnytt og Nyheitsmorgon

<https://radio.nrk.no/serie/nyhetsmorgen/NPUB50023415/25-11-2015#t=27m45s>

<https://radio.nrk.no/serie/dagsnytt/NPUB12023515/25-11-2015#>

Her og nå:

<https://radio.nrk.no/serie/her-og-naa-hovedsending/DMNH01023315/25-11-2015#t=12m54s>

Nyheitsettermiddag:

<https://radio.nrk.no/serie/nyhetsettermiddag/NPUB51023415/25-11-2015>

(tidskode 12:35)

