

Metoderapport

Til artikkelserien om trafikkdøden på E18, publisert i Agderposten februar-april 2000

Journalister som jobbet med prosjektet:

Steen Steensen og Johs. Bjørkeli

i nyhetsredaksjonen i Agderposten

Arbeidet ble presentert over 12 helsider i Agderposten i perioden 22. februar – 3. april 2000.

Arbeidet hadde ingen tittel, men en logo – et E18-skilt rammet inn av et fareskilt.

Artikkelserien om E18 i Agderposten våren 2000 dokumenterte for første gang hvordan samferdselsministere – særlig Kjell Opseth – har prioritert sine hjemfylker i fordelingen av veimillioner i nasjonalregnskapene. Serien dokumenterte videre hvordan de landsdelene som prioriterer samferdselspolitikk på Stortinget, også er de landsdelene som har fått mest penger ut av statskassa til veiutbygging de siste 10-15 årene.

Seriene dokumenterte videre hvordan norsk samferdselspolitikk ikke har vært preget av trafiksikkerhet, men snarere av distriktspolitikk, når veiutbyggingsmidler har blitt utdelt de siste 15 årene. Den dokumenterte at høy ulykkesrisiko ikke har ført til økte bevilgninger – snarere tvert i mot. Og serien dokumenterte at E18 på Sørlandet er den farligste stamveistrekningen i Norge, med flest ulykker i forhold til trafikkmengde.

Serien dokumenterte også hvordan og hvorfor alvorlige ulykker skjer. Den dokumenterte arbeidsforhold og rutiner i tungtransportbransjen som setter trafiksikkerhet og dermed liv i fare. Og den dokumenterte hvordan tankeløshet blant veiingeniører skaper dødsfeller langs veiene.

Og ikke minst: Serien dokumenterte hvordan en dødsulykke påvirker mennesker.

1. Utgangspunktet

Mot slutten av år 1999 ble det klart: Aldri hadde så mange mennesker mistet livet på E18 i Aust-Agder som dette året – 22 i alt. Samtidig var antall dødsfall i Vest-Agder også svært høyt, og tallene representerte en kraftig økning fra foregående år. Utover i desember 1999 og januar 2000 ble trafikkdødstallene gjenstand for mye oppmerksomhet og frustrasjon. Særlig hadde flere stygge trailerulykker, der personbiler var blitt knust av trailere tilsynelatende ute av kontroll, skapt sterke følelser. Folk hadde fått nok. Det ble skapt en aksjonsgruppe der folk fra næringsliv og kristenliv hadde samlet seg med ett mål for øye: Å skape en folkeaksjon for å få en heving av veistandarden på E18 gjennom Sørlandet. I den offentlige debatten ble det slengt fram en rekke halv- eller udokumenterte påstander - som at E18 gjennom Aust-Agder var den farligste veistrekningen i landet, som at intet fylke hadde fått mindre veibeilgninger enn Aust-Agder.

1.1 Initiativet til serien

I midten av januar 2000 mente nyhetsredaktør Bjørn Atle Eide i Agderposten at redaksjonen måtte sette søkelys på alle dødsulykkene på E18. Han kalte sammen journalistene Steen Steensen og Johs. Bjørkeli og ville at de to skulle lage en artikkelserie om dette, på bakgrunn av det engasjement som var skapt i befolkningen. De tre hadde et idémøte der totalt 21 idéer til mulige saker ble satt, ideer som kom både ut fra det pågående engasjementet i folket, og utfra de to journalistenes arbeid med samferdselsspørsmål fra før. (Se vedlegg 1, idéliste)

1.2 Spørsmålene

De tre ble enige om at utgangspunktet for en slik serie måtte være å finne svar på om veivirkeligheten var så ille som alle påstod den var. Følgende spørsmål måtte besvares:

- Er det slik at E18 på Sørlandet er landets farligste veistrekningen?
- Er det slik at Aust-Agder har fått mindre penger til veiutbygging enn andre fylker?
- Hvem er det som i tilfelle har stukket av med alle de statlige veimilliardene?
- Er det bare en myte at vestlendingene har fått mest?
- Er det en myte at samferdselspolitikere på Stortinget og samferdselsministere (som Kjell Opseth) prioriterer sine hjemtrakter når samferdselsmillioner skal fordeles?
- Har sørlandspolitikere nedprioritert samferdsel?
- Er det slik at mer penger til veiutbygging fører til færre trafikkdødsfall?

Samtidig måtte vi tegne et bilde av hva en dødsulykke betyr og hva som kjennetegner dødsulykkene på E18. Vi måtte ha fram menneskene som blir involvert i en dødsulykke og vi måtte ha fram hva slags ulykker som dominerer.

Med andre ord: her måtte det gjøres et grundig forarbeid med mye bearbeiding av statistikk og tall, før vi kunne sette opp en klar disposisjon av hvilke artikler vi ønsket å lage.

2. Forberedelsene

Vi ble enige om følgende arbeidsfordeling innledningsvis:

Steen Steensen skulle:

- Forsøke å få oversikt over veibevilgninger til alle landets fylker de siste 10-15 årene, i håp om kunne dokumentere eventuell skjevheter i fordelingene.
- Forsøke å finne en god metode for å kunne regne ut ”ulykkesrisiko” ved stamveinettet i alle landets fylker.
- Forsøke å finne ut om det er noen sammenheng mellom hvem som har vært samferdselsminister de siste 15-20 årene og hvilke fylker/landssdeler som har fått mest veibevilgninger.
- Forsøke å finne ut om det er noen sammenheng mellom hvem som har sittet i Stortingets samferdselskomité og hvilke fylker/landssdeler som har fått mest veibevilgninger.

Samtidig ble vi enige om at Steen skulle delta på en trafikksikkerhetskonferanse arrangert av Transportøkonomisk institutt i Oslo.

Johs Bjørkeli skulle:

- Forsøke å få en oversikt over ulykkesutviklingen de siste 10-15 årene i Aust-Agder for å kunne finne ut hvor dødsulykkene skjer, når de skjer, under hvilke omstendigheter de skjer, etc.
- Forsøke å gjøre innledende framstøt for å få tak i folk som har vært i nærkontakt med dødsulykker.

2.1 Steens regneøvelser

I de nærmeste to, tre ukene jobbet Steen full tid med å skaffe statistikk over veibevilgningene til fylkene de siste 15 årene – både bevilgninger til vedlikehold og til nye prosjekter; statistikk over veilengder og hvor mye det kjøres på veiene i hvert enkelt fylke – det såkalte trafikkarbeidet. Dette materialet ble samlet inn fra Vegdirektoratet, Statistisk sentralbyrå (Nasjonalsregnskapene siste 15 år) og Opplysningskontoret for veitrafikk. Det viste seg at ingen – verken i media eller i de offentlige veimyndighetene - tidligere hadde forsøkt å foreta en nøktern sammenlikning av veibevilgninger til ulike fylker og landssdeler, for å se om fordelingen har vært rettferdig.

Steen samlet alt tallmaterialet og startet en omfattende bearbeidelses- og regneprosess i regneprogrammet Excel. Etter samtaler med Vegdirektoratet forslo Steen at den beste måten å sammenlikne veibevilgninger på var å se de i forhold til hvor mye det kjøres i hvert fylket – det vil si det såkalte trafikkarbeidet. Bare å sammenlikne pengesummene ville ikke gi særlig mening, siden fylkenes størrelse er forskjellig og siden trafikken og behovene er svært forskjellig fra fylke til fylke. Å sammenlikne i forhold til befolkningen i hvert fylke ville heller ikke gi et korrekt nok bilde, siden svært mange fylker har mye gjennomkjøring av andre enn de som bor der (særlig fylkene sør for Oslo). Ved å sette bevilgninger opp mot trafikkarbeidet i hvert fylket, ville man få et mål for mye hver kjørt kilometer i hvert fylke blir ”subsidiert” av staten.

Steen hadde i utgangspunktet problemer med å finne gode målinger av trafikkarbeidet fylkesvis så langt tilbake i tid. Men til slutt fant han en statistikkentusiast i Vegdirektoratet som hadde slike tall.

Deretter fant Steen en metode for å regne ut ulykkesrisiko for hvert fylke. Og til slutt sammenliknet han vegbevilgningene med sammensetningen av Stortingets Samferdselskomité siden 1986, for å se om det var noen sammenhenger mellom hvor politikerne kom fra og hvor pengene havnet. Han gjorde det samme i forhold til samferdselsministrene.

2.2 Johs' statistikkproblemer

Samtidig jobbet Johs. Bjørkeli disse innledende ukene med å framskaffe detaljer fra ulykkene på E18 i Aust-Agder de siste ti årene. Dette viste seg litt problematisk – statistikkene som Statens vegvesen i Aust-Agder opererte med var vanskelig tilgjengelig og vanskelig å tyde, men til slutt fikk han ut tall som kunne brukes. Han ville ha oversikter som viste hvor langs veien de alvorligste ulykkene skjedde (dødsulykker og ulykker med alvorlig personskade), når på året det skjedde, hva slags type ulykker det var (alene, personbil, tungtransport, møteulykker, utforkjøring etc), hvilke dager ulykkene skjer, når på dagene de skjer, hvem som er involvert (alder kjønn, etc), etc.

Johs. jobbet også med å komme i kontakt med ofre etter ulykker og med å finne den ”typiske” dødsulykken. Ut fra materialet han hadde jobbet med, fant han i Agderpostens arkiv en omtale av en ”typisk”

dødsulykke. Via lensmannen på det aktuelle ulykkesstedet, kom han etterhvert i kontakt med en av de overlevende etter ulykken – en kvinne fra Vågsbygd i Kristiansand.

Johs. jobbet ikke full tide med serien i disse ukene, men det var heller ikke planlagt.

3. Disposisjonen

Da all bearbeiding av tallmateriale var klar, satte Johs. og Steen opp et forslag til en disposisjon på serien, og diskuterte dette i et møte med nyhetsredaktør Bjørn Atle Eide. Etter dette møte ble det utarbeidet en endelig sidedisposisjon med et opplegg på 13 helsider (vedlegg 2, opprinnelig disposisjon). Vi ble enige om å fordele sidene mellom oss, slik at Johs. og Steen fikk ansvaret for hver sine sider.

På dette disposisjonsmøtet deltok også fotograf Erik Holand og grafiker Rolf Håheim. Vi var opptatt av å i en så tidlig fase som mulig tenke presentasjon – både bilder og grafikk. Vi skjønnte at mye av materiale i serien ville kreve gode, grafiske framstillinger for å framstå på en presentabel og pedagogisk måte.

3.1 Faste elementer

Vi ble i dette disposisjonsmøtet også enige om å etablere ett eller to faste elementer i serien – elementer som kunne gå som en rød tråd gjennom serien og binde den sammen. Disse to ideene var:

- *Møtet med ulykken.* Svært mange mennesker blir involvert i en dødsulykke – alt fra ambulanspersonell og bergingsmannskaper, til vitner og prester. Vi ønsket å presentere en ulykke gjennom alle menneskene som blir involvert i den. En person forteller sin historie, kort, om sitt møte med den samme ulykken, på hver av sidene.
- *Derfor skjer ulykkene.* Det finnes svært mange ulike forklaringer på hvorfor ulykker skjer. Vi presenterer en forklaring på hver side i serien.

3.2 En diskusjon om kampanje

Videre ble vi enige om å kjøre sidene med en frekvens på ca. to i uken, at vi skulle i så stor grad som mulig lage sidene god tid i forveien, og at vi skulle starte serien samtidig som den planlagte folkeaksjonen ”Bedre stamvei på Sørlandet nå” - ble lansert. Dette siste diskuterte vi i forhold til faren for å bli oppfattet som et kampanjeorgan for aksjonen, men vi kom til at det var viktig å bringe nøktern, gjennomarbeidet og avslørende journalistikk samtidig som aksjonen ble lansert – nettopp for *ikke* å bli en uselvstendig del av hylekoret i aksjonen. Vi ville sette dagsorden selv.

Like før serien skulle igangsettes gjorde vi også avtale med Radio P5, som Agderposten eier, om intervjuer med journalist Steen Steensen hver dag vi presenterte en side av serien i avisen – intervjuer om temaene for sidene og hva vi skulle ta opp neste gang. Denne avtalen kom i stand på Radio P5s initiativ.

4. Utførelsen

Av de 13 påtenkte sidene i den opprinnelige disposisjonen, skulle det vise seg at fire av de fem siste ble forkastet i løpet av den videre prosessen. Disse ble erstattet av tre andre sider som kom til som et resultat av den videre prosessen. Og en av de fem siste sidene i den opprinnelige disposisjonen ble kraftig omarbeidet og omprioritert – også dette som et resultat av den videre prosessen. Flere av de øvrige sidene ble også delvis omarbeidet, utfra plasshensyn og utfra at enkelte ideer ikke ble som man hadde tenkt. Med andre ord: Til tross for god planlegging, ble mye ganske annerledes enn vi hadde tenkt.

Likevel: Hoveddelen av serien ble slik vi hadde lagt opp.

4.1 Serien i serien

Av de to faste elementene bestemte vi bare å gjennomføre én – først og fremst av plasshensyn, men også fordi vi følte det bare var den første ideen som var god nok til å la seg gjennomføre. To uker før serien begynte skjedde det en dødsulykke på E18 ved Risør. To personer omkom. Vi bestemte oss for å bruke denne ulykken – den siste – som et gjennomgangstema i serien. Denne ”serien i serien” – *Møtet med ulykken* – skulle vise seg å bli en suksess. Den bandt serien sammen, samtidig som den hver gang brakte et sterkt og nært vitnesbyrd fra en dødsulykke. Og den ga totalt et bilde av hvor omfattende en slik ulykke er, hvor mange som blir involvert i den. Etter at tre, fire sider av serien var trykket, ble Steen Steensen også kontakt av de etterlatte av den ene omkomne i denne ulykken. De ville formidle hvor sterkt de syns det var å lese disse små historiene om alle som var involvert i ”deres” ulykke. Samtidig ønsket de å fortelle sin historie. Dette ble derfor en av sidene som kom til i prosessens gang. Og på tilbakemeldinger vi fikk fra leser, skjønnte vi at denne *møte med ulykken*-serien traff folk – derfor bestemte vi oss for å avslutte hele serien med en hel side *møte med ulykken: de etterlatte*.

4.2 De første syv sidene – som planlagt

22. februar 2000 stod den første siden på trykk. Vi fant det naturlig å begynne serien med en gjennomgang av ulykkesbildet i fylket, særlig siden den typiske dødsulykken skjer på forsommeren – tiden som stod foran oss. Den ene overlevende Johs. Bjørkeli hadde funnet etter en ”typisk” dødsulykke, var dessuten villig til å stå fram, så denne siden ble slik vi hadde planlagt og håpet.

De neste tre sidene gikk også som planlagt. Steen Steensen jobbet tett sammen med grafikere for å få et godt uttrykk og en god presentasjon av alt tallmateriale. På disse fire sidene var det også godt å ha *møte med ulykken*-serien, for å skape en kontinuitet av *human touch* og for ikke å miste fokus på hva dette egentlig handlet om – tap av liv.

De to neste sidene – *Flunkende ny, flott og farlig* og *Her er dødsfellene langs E18* hadde begge kommet i stand som et resultat av kontakter Steen knyttet på trafikksikkerhetskonferansen han var på i Oslo like etter at vi bestemte oss for å sette i gang med en serie.

4.3 Tungtransporten – sider forkastes

Vi hadde helt fra starten planlagt å sette et sterkt fokus på tungtransportens rolle i ulykkesbilde. Mange av ulykkene som hadde opprørt folk, involverte tungtransport. Vi var opptatt av å få en virkelighetsbeskrivelse fra begge sider, både fra en vogntogsjåfør som hadde opplevd en dødsulykke, og fra personbilistens synsvinkel. Gjennom Langtransportutvalget i Norsk transportarbeiderforbund, Kristiansand og ildsjel Geir Sundet, kom Johs. Bjørkeli i kontakt med vogntogsjåfør Kalle Jortveit, som hadde opplevd å få en personbil i fronten, med dødsfall som utgang.

Den åttende siden i serien kom til via et tips som kom som et resultat av de foregående sidene – om en dame, Helge Hvass, som hadde sluttet i jobben sin fordi hun følte seg forfulgt av vogntog på E18 etter å ha vært involvert i to ulykker. Vi omprioriterte raskt, hev ut en av de andre sidene vi hadde tenkt til å lage om tungtransport, en tyngre nyhetssak om en avslørende rapport om tekniske mangler i tungtransportbransjen – en rapport som aldri var blitt fulgt. Vi følte nå at serien hadde vært dominert av ganske tungt stoff, og ville i større grad ”lufte” den med en lettere historie med mennesker. Det var en vanskelig beslutning å hive ut noe vi i utgangspunktet følte var en god sak, men vi ble enige om at for helhetens skyld var det best.

4.4 Lengden blir et problem

Noe av den samme argumentasjonen lå bak å kutte ut tre øvrige sider, *Slik fjerner vi ulykkene*, *Næringslivet dør uten bedre vei* og *Miljøet dreper* (se vedlegg 2, opprinnelig sidedisposisjon). Den første ble også kuttet fordi vi følte den ordinære nyhetsdekningen i avisa av den pågående stamveiaksjonen hadde dekket opp dette aspektet mens serien vår pågikk, særlig gjennom et intervju med Johan Jørgen Ugland – et intervju vi egentlig hadde planlagt i serien fordi vi på forhånd visste at han mente ting som var kontroversielt, men som på grunn av kommunikasjonssvikt ble gjort i den ordinære nyhetsdekningen. Dermed falt noe av grunnlaget for denne siden vekk, og vi valgte å droppe den. Siden *Miljøet dreper* ble hovedsakelig droppet fordi vi følte serien var i ferd med å bli for lang, og at leserens tåleevne var i ferd med å bli nådd.

Den niende siden i serien - *Null betaling med nullvisjon* - ble kraftig omarbeidet ut fra den opprinnelige planlagte siden, *Slik fjerner vi ulykkene*. Dette skyldtes hovedsakelig at vegsjefen i Aust-Agder, Gunnar Lien under et intervju i forbindelse med en tidligere side i serien, hadde kommet med et utspill i forhold til nullvisjonen. Dette utspillet var så interessant at vi fikk han til å love å ikke si noe om det offentlig, før vi kunne bruke det i serien. Vi omprioriterte derfor denne siden og toppet den med Liens utspill.

5. Oppsummering og konsekvenser

Produksjonen av sidene ble langt mer hektisk og nær-deadline enn vi hadde håpet og planlagt. Som oftest hadde vi ikke skrevet ferdig stoffet til neste side, og langt laget ferdig et presentasjonsopplegg, i det øyeblikket en side stod på trykk. Dette ga oss imidlertid en fleksibilitet i serien til å ta hensyn til endringer, tips og andre ting som dukket opp etter hvert, og alt i alt var vi fornøyd med gjennomføringen av prosjektet.

Prosjektet ble avsluttet 3. april. Da hadde Steen Steensen jobbet full tid med det siden slutten av januar. Johs. hadde i snitt jobbet halv tid med det.

8 av de 12 sidene i serien ble forsideoppslag i Agderposten.

I ettertid og etter påtrykk fra lesere, bestemte avisledelsen, med Steensen og Bjørkelis samtykke, seg for å trykke opp serien i et særtrykk, som organisasjoner, skoler, politikere og alle avisens lesere ble tilbudt gratis.

Den nye veistrekningen med påtenkt fartsgrense 90 kilometer i timen mellom Arendal og Grimstad åpnet i oktober 2000 – med fartsgrense 80 kilometer i timen. Vegdirektoratet bestemte seg i etterkant av serien for å gjøre Aust-Agder til et prøvefylke for å rette opp byggetekniske blundere og dødsfeller langs E18. Og I statsbudsjettet for 2001 ble veibevilgningene til Aust-Agder kraftig økt.

Adresser:

Agderposten
postboks 8
4801 Arendal
Tlf: 37003700

Steen Steensen
Strømsbuneset 8
4839 Arendal
Direkte innvalg: 37003739
Mobiltelefon: 90919977
E-mail: steen@agderposten.no

Johs. Bjørkeli
Leite
4747 Valle
Direkte innvalg: 37937127
Mobiltelefon: 91624973
E-mail: johs@agderposten.no

Arendal, 17 januar 2001,

Steen Steensen
Journalist

Johs. Bjørkeli
Journalist

Bjørn Atle Eide
Nyhetsredaktør