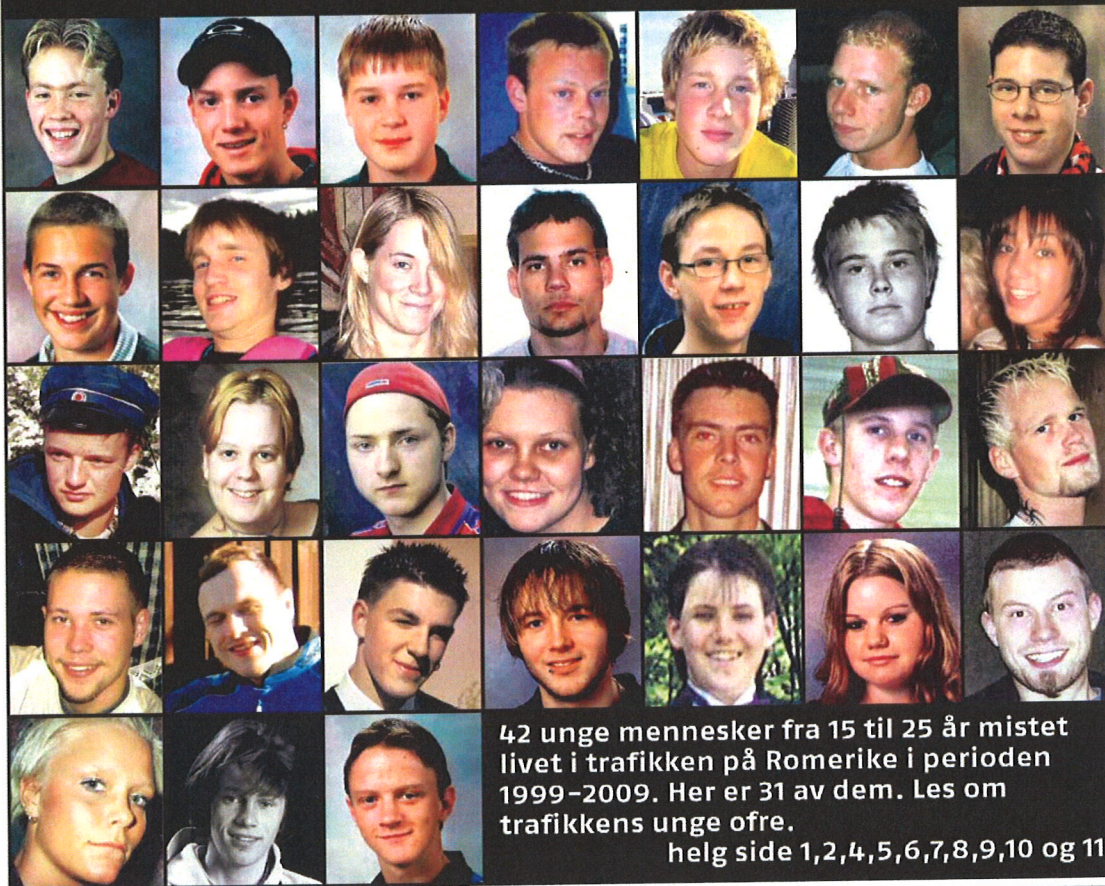


MISTET LIVET før de fylte 26 år



42 unge mennesker fra 15 til 25 år mistet livet i trafikken på Romerike i perioden 1999-2009. Her er 31 av dem. Les om trafikkenes unge ofre.
helg side 1,2,4,5,6,7,8,9,10 og 11

TRAFIKKENS UNGE OFRE

Metoderapport SKUP 2010

Metoderapport Skup 2010

Trafikkens unge ofre

Artikkelserie i to faser publisert i Romerikes Blad og på rb.no.

Fase 1 - Hvem er de døde?: Publisert i perioden 6. februar 2010 til 9. mars 2010.

Fase 2 - Norge vs. Sverige: Publisert 22. september til 27. oktober 2010.

Journalister:

Jon Theodor Hauger-Dalsgard

Brede Høgseth Wardrum

Elin Svendsen

Romerikes Blad

Postboks 235

2001 Lillestrøm

Telefon: 63 80 50 50

Liste over samlet publisering

Fase 1: Hvem er de døde?:

- ”Døde på vei til voksenlivet”, 06.02.2010 – vedlegg 1
- ”Brødreparet som aldri kom hjem”, 06.02.2010 – vedlegg 2
- ”Vi tenker på Thomas hver dag”, 06.02.2010 – vedlegg 3
- ”- Vår største katastrofe”, 06.02.2010 – vedlegg 4
- ”- Politikerne er for feige”, 08.02.2010 – vedlegg 5
- ”Fant død venn”, 08.02.2010 – vedlegg 6
- ”Kroppen tåler ikke bråstopp”, 09.02.2010 – vedlegg 7
- ”Med 21 års mellomrom gjorde Mette og sønnen Kristian to dumme valg. Det kostet to mennesker livet”, 10.02.2010 – vedlegg 8
- ”Holdningskampanjer til liten nytte”, 12.02.2010 – vedlegg 9
- ”Dødsveien forsvinner for seint for Øystein”, 13.02.2010 – vedlegg 10
- ”Unge MC-førere i faresonen”, 16.02.2010 – vedlegg 11
- ”Får førerkortet etter 30 kjøretimer”, 18.02.2010 – vedlegg 12
- ”Vil ha kjøreopplæring i skolen”, 19.02.2010 – vedlegg 13
- ”Felte treet som drepte datteren”, 20.02.2010 – vedlegg 14
- ”5 av 13 trafikkdrepte ofre for ruskjøring”, 23.02.2010 – vedlegg 15
- ”Ingen tenning med promille”, 27.02.2010 – vedlegg 16
- ”- Uten bilbelte ville de ha vært døde”, 01.03.2010 – vedlegg 17
- ”Umodne hjerner gir farlige sjåførere”, 05.03.2010 – vedlegg 18
- ”Få kontroller når ungdomsulykkene skjer”, 09.03.2010 – vedlegg 19

Fase 2: Norge vs. Sverige

- ”- Dette må vi finne svar på”, 22.09.2010 – vedlegg 20
- ”Dødstallene som overrasker”, 22.09.2010 – vedlegg 21
- ”- Vi må møte svenskene umiddelbart”, 23.09.2010 - vedlegg 22
- ”Ungdomsfavoritt slaktes i krasjtest”, 24.09.2010 – vedlegg 23
- ”Vil fjerne vektavgiften på bil”, 25.09.2010 – vedlegg 24
- ”Redder ett liv hver 5. mil”, 27.09.2010 – vedlegg 25
- ”- Umulig å bli bedre enn Sverige”, 02.10.2010 – vedlegg 26
- ”Skremt av norske bilister”, 02.10.2010 – vedlegg 27
- ”Svenskene tar lappen seinere”, 08.10.2010 – vedlegg 28
- ”Seks ganger lengre vei til lappen”, 12.10.2010 – vedlegg 29
- ”Svenskene slakter norsk førerprøve”, 20.10.2010 – vedlegg 30
- ”- Unge blir for hardt straffet”, 27.10.2010 – vedlegg 31

Ledere til artikkelserien:

- ”Investering mot lidelse”, 15.02.2010 – vedlegg 32
- ”Må øke antall kjøretimer”, 09.03.2010 – vedlegg 33
- ”Nullvisjonen må stå fast”, 30.08.2010 – vedlegg 34
- ”Økt kunnskap kan redde liv”, 25.09.2010 – vedlegg 35
- ”Mye å lære av svenskene”, 28.09.2010 – vedlegg 36

Nett:

- Tilnærmet samtlige artikler ble også publisert på nett, enten i hel form eller noe redigert. Alt stoffet finnes i denne nettspesialen: rb.no/bil/trafikkens_unge_ofre – vedlegg 37
- Interaktivt kart – vedlegg 38
- Teoritest – vedlegg 39

Andre vedlegg:

- Brev til pårørende – vedlegg 40

Fase 1: Hvem er de døde?

Ideen

Ungdommer mellom 18 og 24 år er involvert i 25 prosent av dødsulykkene i Norge, selv om de bare utgjør 10 prosent av befolkningen – og står for sju prosent av veitrafikken.

Hvorfor er det slik? Må det være slik? Og hvem er ofrene?

Dette var utgangspunktet for at vi ville se nærmere på unge sjåførere og døden på veiene. På Romerike ligger 4 av 100 veier som Statens vegvesen og Utrykningspolitiet betegner som "Norges farligste veier". Det var derfor naturlig å tro at mange av trafikkens unge ofre nettopp kommer fra Romerike.

På papir

Vi valgte lørdag 6. februar som første publiseringsdag. Det var viktig å bruke plass på artiklene og det ble bestemt at de skulle få plass i lørdagsmagasinet. Magasinet ble fylt med fire doble sider. Resten av artiklene i serien ble publisert i nyhetsdelen av avisen ved jevne mellomrom.

På nett

Vi ønsket at artikkelserien skulle nå ut til våre lesere både i papir og på nett. For nettet ble det laget et interaktivt kart som viste hvor ulykkene hadde skjedd. Ved å klikke på korsene (hvor ulykken hadde skjedd) fikk leserne opp bilde, navn og alder på de omkomne.

Nettleserne ble også invitert til å delta i debatter og ulike avstemninger. Spørsmålene var knyttet opp mot trafikkulykker og trafikkdød. Et av spørsmålene var for eksempel "Kjenner du noen som har blitt hardt skadd eller har mistet livet i trafikken?". Det var over 5000 avstemninger på dette spørsmålet. I alt 74 prosent kjente noen som hadde blitt skadd eller mistet livet på veiene.

Vi samarbeidet også med Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund om en teoritest der nettleserne kunne sjekke kjøre- og trafikkkunnskapene.

Det ble også laget en nettvideo som viste hvordan en alkohol fungerer. En ung, frivillig sjåfør testet ut alkohol i en av Statens vegvesens biler.

Trafikkserien fikk mange lesere fra hele landet gjennom rb.no. Rb.nos mest leste sak i 2010 var nettopp en artikkel i serien om Trafikkens unge ofre: "Felte treet som drepte datteren".

Problemstilling ved starten av prosjektet

Vi ønsket å gi våre lesere en vekker. Og for å vekke, ville vi bruke et sterkt virkemiddel: Vise bilder av alle ungdommer som de siste årene har mistet livet på veiene i distriktet vårt. Og skulle vi klare det, måtte vi komme i kontakt med de nærmeste pårørende til de omkomne.

Hvordan skulle vi klare å finne fram til de omkomnes pårørende?

En annen problemstilling var: Trafikksikkerhet er et gjennomskrevet tema. Hvordan skulle vi klare å finne noe "nytt"?

Dette er nytt i saken

- Trafikkulykker blir som oftest omtalt når de finner sted. I den første artikkelen ble det for første gang vist en samlet oversikt over unge trafikkofre i vårt distrikt.
- Ifølge statistikken skjer de fleste ungdomsulykker i helger/kveld. En gjennomgang av ungdomsulykkene på Romerike i perioden 1999-2009 viste at 42 unge i alderen 15 til 25 hadde mistet livet på romeriksveiene. Over 60 prosent dem døde i ulykker som skjedde fredag, lørdag eller søndag. Halvparten av de omkomne ble drept i tidsrommet **kveld/natt** fredag, lørdag eller søndag.
- Av politiet på Romerike fikk vi en oversikt over dato og tidspunkt for samtlige fartskontroller i perioden 2004 -2009. Våre undersøkelser viste at det ikke finnes fellesrutiner for loggføring av kontrollvirksomheten ved de ulike politidistriktene her i landet. Romerike politidistrikt er det eneste politidistriktet som vi kjenner til, som fører logg over laserkontroller. Ved å møysommelig gå gjennom og systematisere tidspunktene for kontroller, avdekket vi at av totalt 1500 laserkontroller, ble kun 144 gjennomført når ungdomsdødeligheten er høyest.

Ved å samle og sammenligne informasjon fra ulike forskningsrapporter, undersøkelser og evalueringer, klarte vi å finne fram til nyheter som var ukjent for mange:

- Hvert år bruker staten millioner av kroner i holdningskampanjer som skal forebygge ungdomsulykker. Ved å lese evalueringer og forskningsrapporter om de ulike kampanjene, fant vi ut at kampanjene har liten eller ingen nytte.
- I stedet viser ny, internasjonal forskning at hjernens utvikling har betydning for hvordan unge oppfører seg i trafikken. De såkalte forntallappene som styrer dømmekraft og evnen til å beherske impulser er ikke ferdig utviklet før i 25 års alder. Forskere mener det er på tide at myndighetene også benytter denne kunnskapen i kjøreopplæringen.
- Vi kunne også fortelle at 18-åringen i dag får lappen etter ca. 30 timer bak rattet, det vil si under en arbeidsuke, og at til tross for at myndigheter og forskere er enig om at mengdekjøring er avgjørende for hvor trygg en ung bilist vil være bak rattet, finnes det i dag ingen oversikt over hvor mye tid kommende unge bilførere bruker på mengdekjøring.

Metode, kildebruk og kildekritikk

Personene:

Fra Statens vegvesen fikk vi oversendt informasjon om alle de 139 dødsulykkene i distriktet siden 1999. Statistikken viste at 42 personer mellom 15 og 25 år var døde. Men hvem var de, og hvem sto dem nærmest?

Arbeidet med å finne navnet til de omkomne og deres pårørende var krevende. Politiet ville ikke hjelpe oss med identifiseringen. Vi startet med å lete oss fram til dødsannonser i eget avisarkiv, basert på dato for selve dødsulykken. Ved hjelp av dødsannonsene klarte vi å finne navn på pårørende. I mange av tilfellene var ikke den omkomne bosatt på Romerike. Via omtale i vår egen avis etter ulykken, eller ved å finne omtale i andre lokalaviser i Norge, klarte vi å finne ut også hvor de bodde. Takket være velvillige og arkivkyndige ansatte i andre lokalaviser, landet over, klarte vi også å spore opp dødsannonsene deres.

Lokalkunnskap og god hukommelse hos ansatte i små lokalaviser andre steder i landet kom også til nytte. Det samme gjorde kontakten med utallige begravelsesbyråer, som gjennom sine arkiver fant dødsannonsene de bestilte for flere år tilbake. I to saker måtte vi også ty til et lokalt museum, og deres egenklippede dødsannonsarkiv.

Etter at alle dødsannonsene var i hus meldte nye vanskeligheter seg: Selv om avdøde ble omtalt med etternavn, sto de pårørende kun oppført med fornavn. Hva gjør vi dersom en pårørende har et annet etternavn enn avdøde eller heter noe "vanlig" som Per Larsen? Flere av dødsannonsene var åtte-ti år gamle. Sivilstand kan ha blitt endret eller de kan ha flyttet til nye adresser.

Ved hjelp av telefonkatalogen, Bizweb, Facebook, åpne Google-søk, telefonsamtaler i nabolag og "under hånden-hjelp" fra diverse instanser, klarte vi å få brikkene på plass. I noen tilfeller ble det foretatt utallige telefonsamtaler og nettsøk for å finne fram til rette vedkommende. Etter hvert satt vi med en oversikt over ulykkens tid og sted, navn på den omkomne og navn på pårørende. I de fleste tilfellene dreide det seg om foreldre. I noen saker var det ektefeller og samboere.

Det er alltid en fare for at pårørende vil reagere negativt i forbindelse med henvendelser om døde familiemedlemmer. Vi ønsket å vise menneskene bak de tragiske ulykkene, knytte ansikter til tall og statistikker. Det var viktig å få samlet inn så mange bilder som mulig. Kontakten med de pårørende skjedde også i tiden før jul, et tidspunkt som ofte er generelt sårbart for mange familier som har mistet sine kjære. Det var viktig å trå varsomt fram.

Vi hadde satt som krav til oss selv at de nærmeste pårørende skulle godkjenne bruk av navn og bilde. Vi ønsket å informere dem skikkelig om prosjektets bakgrunn og målsetting. Og vi ville la dem få tid til å tenke grundig gjennom vår henvendelse. Den beste måten vi kunne gjøre dette på, var gjennom å sende brev. Sammen med redaksjonsledelsen ble vi enige om at før brev ble sendt, skulle alle pårørende først kontaktes på telefon. Dette var også den tryggeste måten å forsikre oss om at vi hadde funnet fram til de rette pårørende. I mange av tilfellene var foreldrene til trafikkoftene skilt.

Sammen med redaksjonsledelsen diskuterte vi hvorvidt det var et behov å ringe begge pårørende i disse tilfellene. Hvem skulle vi kontakte i de tilfellene der de omkomne hadde samboer, samboeren eller foreldrene?

Redaksjonsledelsen og vi ble enige om at det var viktig med tillatelse fra begge pårørende der det var snakk om skillsmisse. Der vi visste at samboer hadde barn med den omkomne, ble

disse kontaktet. I noen tilfeller oppfordret foreldrene oss til også å ta kontakt med samboere eller kjærester. Det ble mange telefonsamtaler.

Den første kontakten med de pårørende var viktig. Dette var vanskelige telefoner å ta. Vi visste ikke hvordan de pårørende ville reagere. Vi ønsket ikke å framstå som "pushy". Vi ga en kort presentasjon av oss selv og den planlagte artikkelserien. Spørsmålet samtlige fikk var: "Får vi lov til å sende dere et brev?"

Redaksjonsledelsen ble involvert i ordlyden i brevet (se vedlegg 40).

I ett tilfelle fikk vi "nei", og i et annet tilfelle var dødsfallet så "ferskt" at vi gikk via presten. I alle de 40 andre sakene sendte vi personlige brev. I tilfeller der foreldrene var skilt, sendte vi to brev.

Snart begynte bilder og brev å fylle postboksen til Romerikes Blad. I brevet hadde vi oppgitt at vi ville ta kontakt igjen dersom vi ikke hørte noe. Etter en viss tid, tok vi på ny telefonkontakt med dem som ikke hadde latt høre fra seg. Disse telefonene var enda vanskeligere enn de første telefonsamtalene: Ville vi bli oppfattet som masete og dermed risikere å få et nei? Hva om alle de som hittil ikke hadde sendt bilde, sa nei? Hadde vi da nok grunnlag for å kunne presentere trafikkens unge ofre til våre lesere?

Til tross for at avisen "rippet" opp i vonde sår, var samtlige pårørende positive til at avisen ville ta opp temaet. Noen valgte likevel å si nei til å sende bilde av den omkomne.

Begrunnelsen var: "Vi orker rett og slett ikke". Resultatet ble 31 portretter av 42 omkomne på trykk. De øvrige valgte vi å portrettere med skygger/silhuetter, kjønn og alder.

Researchen for å finne fram til de pårørende og kontakten med disse var uten tvil den mest tidkrevende jobben i hele prosjektet. Et par av bildene mottok vi kun dager før artiklene skulle på trykk. Fra vi startet opp til den første saken sto på trykk, tok det tre måneder.

Vi ønsket å fortelle enkelthistoriene. Den direkte kontakten med de pårørende ga oss en uvurderlig innsikt i de enkelte sakene, og i sorgen de etterlatte sitter igjen med. Fortvilelsen, savnet, frustrasjonen, sinnet og oppgittheten. Familiemedlemmene fikk våre mobilnummer og sto fritt til å ta kontakt når de ønsket. Flere av de personlige sakene vi kunne presentere i løpet av serien, kom som et direkte resultat av denne kontakten:

Familien som mistet en sønn og en bror på en av Norges mest ulykkesutsatte veier, E6.

Kvinnen som fyllekjørte som tenåring og drepte en venninne, og som 20 år senere mistet sønnen i en trafikkulykke. Faren som mistet datteren på grunn av et tre i veikanten og unggutten som i dag sitter i rullestol på grunn av en motorsykkelykke.

Dette er alle eksempler på sterke historier vi kunne fortelle til våre lesere, takket være den personlige kontakten vi tok med alle de pårørende.

Der det var behov for dokumentasjon til enkelthistoriene, innhentet vi også dette. Som for eksempel artikkelen fra en annen lokalavis der kvinnen som fyllekjørte og drepte en venninne for 20 år siden ble omtalt, og dommen fra tingretten.

Vi fikk også låne et bilde av konkurrenten Eidsvoll/Ullensaker Blad som viser faren som i sin tid sagde ned treet som tok livet av datteren.

For å finne nyhetene intervjuet vi politiet, veimyndigheter, politikere, organisasjoner, forskningsinstitusjoner, kjøreskolene og ungdommen selv.

Vi pløyde vi gjennom forskningsrapporter, evalueringer og ulike undersøkelser. De mest naturlige stedene å lete etter dette var på nettsidene til Transportøkonomisk institutt (TØI), Sintef, Staten vegvesen, Samferdselsdepartementet, NAF, Trygg Trafikk, for å nevne noen. Det finnes utallige rapporter, evalueringer og undersøkelser. Ved å systematisere og sammenligne informasjonen, klarte vi å finne fram til flere nyheter som ikke var kjent for folk flest.

Fase 2: Norge vs. Sverige

Ideen

Etter en vellykket Fase 1 med stor respons fra leserne, bestemte vi oss for å dykke dypere ned i emnet. På jakt etter nye svar, utvidet vi perspektivet: Vi ville sammenligne situasjonen i Norge med virkeligheten i Sverige.

Egentlig var dette i utgangspunktet et skudd i blinde, for vi visste ingenting om ungdomsdødeligheten på de svenske veiene da arbeidet startet. Det er fra før allment kjent at svenske veier er ansett som tryggere enn norske. Det er også en kjensgjerning at svenske biler er billigere enn norske. Men det var stort sett alt vi visste.

Spørsmålene vi stilte oss var blant annet: Har Sverige et like stort – eller større/mindre – problem som Norge når det gjelder overdødelighet blant unge i trafikken? Hvis det er nasjonale forskjeller, hva er i så fall årsakene til dette? Og er det eventuelt forskjeller som kan utjevnes – har landene noe å lære av hverandre?

Problemstilling ved starten av prosjektet

Vi oppdaget fort at det forelå lite eller ingen forskning som sammenlignet ungdomsulykkene i Norge og Sverige. Tallmaterialet som var tilgjengelig var det heller ikke mulig å sammenstille uten videre, da innsamlingsmetodene og kriteriene viste seg å være forskjellige i de to landene.

Vi brukte mye tid på å saumfare nettet, hadde flere samtaler med framstående norske og svenske trafikksikkerhetsforskere, interesseorganisasjoner, veimyndigheter og politimyndigheter. Ingen av dem kunne vise til forskning på akkurat det området vi var ute etter – og ingen av dem kunne svare oss på i hvilket land flest ungdommer dør i trafikken i forhold til innbyggertallet.

Det eneste arbeidet vi kom over som var i nærheten av vår problemstilling var en undersøkelse trafiksäkerhetschef i svenske Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande, Nils-Petter Gregersen, hadde utført. Men det viste seg at undersøkelsen handlet mest om norske og svenske 15- og 16-åringers holdninger til refleksbruk, og ikke dødsulykker i trafikken.

Altså var heller ikke denne undersøkelsen veldig relevant, for å finne ut av det sentrale spørsmålet vi ville ha svar på: I hvilket av de to nabolandene – som sammenligner seg på de fleste områder i samfunnet – er trafikkdødeligheten høyest/lavest blant ungdommer i alderen 15-24 år?

Dette er nytt i saken

Da det etter hvert ble klart for oss at ingen tidligere hadde sammenlignet trafikkdødeligheten blant ungdom i alderen 15-24 år i de to landene, bestemte vi oss for å finne ut av tingenes tilstand selv.

Informasjonen vi senere presenterte, etter lang tid med blant annet systematisering av statistiske data, risikoberegninger og sammenligninger, var ny og unik:

- Romerikes Blad kunne påvise at norsk ungdom mellom 15 og 24 år den siste elleveårsperioden har hatt 30 prosent høyere dødelighet i trafikken enn svenske jevnaldrende. Vi hadde også sammenlignet tallene fra hvert enkelt år i perioden, som viste varierende forskjeller, men valgte å vinkle på forskjellen over tid – for mest mulig å utelukke ”tilfeldige” utslag.
- I påfølgende artikler lanserte vi noen av teoriene fra forskere, andre eksperter og politikere om *hvorfor* det er en slik forskjell mellom landene som RB hadde påvist. Noen av teoriene var etterprøvbare, blant annet påstanden om at ”svenske ungdommers bilpark er nyere og tryggere enn bilparken til norske ungdommer”. Ved å innhente informasjon fra bilregistreringsdatabaser hos svenske og norske veimyndigheter, samt oversikter fra de statistiske sentralbyråene i landene, om hvor gamle og hva slags biler ungdommene selv eier, kunne vi regne oss fram til den typiske ungdomsbilen i hvert land. Med egne beregninger kunne vi videre kartlegge og etter hvert presentere de mest typiske bilene for ungdom i de to landene i den aktuelle aldersgruppa, og sammenligne disse. Blant annet viste det seg at bilparken til svenske ungdommer var nyere, og vi fant kollisjonstester som ga ”grønt lys” til den typiske ungdomsbilen i Sverige og slakt til den norske ungdomsbilen. En slik kartlegging og sammenligning var ikke gjort tidligere.
- En annen teori forskere, eksperter og politikere kom med var at det er tryggere veier i Sverige, med en langt større andel midtskiller på veinettet enn vi har i Norge. Vi mente dette fra før var en allment kjent oppfatning, men gikk likevel til svenske myndigheter og ekspertkilder for å lete etter nye faktaopplysninger. Det viste seg at svenskene har konkrete beregninger på hvor mange liv de sparer med midtdeler på veien. RB presenterte de svenske beregningene som viser at de sparer ett liv i året per 50 kilometer med midtrekkverk de bygger. Dette var ikke en nyhet som gikk direkte på ungdomsdødeligheten, men vi mente de nye faktaopplysningene var en viktig del av helhetsbildet. Forskere vi snakket med mente dessuten, uten tvil, at midtskillene på svenske veier medvirker til lavere ungdomsdødelighet i trafikken.

Metode, kildebruk og kildekritikk

Arbeidet med fase 2 startet opp i mai 2010, og pågikk ved siden av ordinær turnusjobbing og ferieavvikling fram til publisering. Det ble også satt av perioder der vi kun jobbet med prosjektet.

Antallet trafikkdrepte svinger fra år til år. For å få en mest mulig korrekt beskrivelse av situasjonen, valgte vi å ta for oss alle årene fra 1999 og fram til 2009 – den samme perioden vi forholdt oss til i fase 1. Som i den første fasen, valgte vi også å ta for oss aldersgruppa 15-24 år.

Fra Statistisk sentralbyrå og Statistiska centralbyrån bestilte vi detaljerte tall som kunne fortelle oss hvor mange innbyggere det var i de to landene i årene 1999-2009. På bakgrunn av disse tallene fant vi den såkalte middelbefolkningen for den aktuelle perioden.

Fra Statens vegvesen og Vägverket fikk vi tall over trafikkdrepte personer i aldersgruppen 15-25 år, for årene 1999-2009. Vi innhentet samtidig tilsvarende tall for alle aldersgrupper. Det var tid for å regne.

I perioden 1999-2009 ble det drept 1.117 i Sverige og 745 i Norge i aldersgruppa. Vi delte antallet drepte med det gjennomsnittlige befolkningstallet (middelbefolkningen) for aldersgruppa. Middelbefolkningen er det gjennomsnittlige folketallet i en periode. I Sverige var middelbefolkningen 1.104.419, mens tallet for Norge var 568.556. Dermed døde 1,01 promille av ungdomsgruppa i Sverige, mens 1,31 promille av ungdommene i Norge mistet livet. Den nøyaktige forskjellen er 29,55 prosent.

Tallmaterialet vi hadde innhentet ga oss tre hovedfunn:

1) Norske ungdommer har betydelig større sannsynlighet for å dø på veien enn svenske ungdommer.

Norske ungdommer mellom 15 og 24 år hadde 29,55 prosent større sannsynlighet for å dø i trafikken enn jevnaldrende i Sverige i årene 1999-2009.

	Sverige	Norge
Antall personer (15-24) i snitt 1999-2009	1104419	568556
Drept 15-24 1999-2009	1117	745
Dødelighet_trafikkulykker_15_24	1,01	1,31

1,29557847 Dvs 29,55 % høyere dødelighet

2) Nordmenn generelt har noe større sannsynlighet for å dø på veien enn svensker.

Nordmenn i alle aldersgrupper hadde 5,6 prosent større sannsynlighet for å dø i trafikken enn svensker i årene 1999-2009.

	Sverige	Norge
Middelbefolkning 1999-2009	9025473	4613463
Drept 1999-2009	5434	2935
Dødelighet_trafikkulykker	0,60	0,64

1,05665059 Dvs 5,6 % høyere dødelighet i Norge

3) Ungdomsulykker er et større problem i Norge enn i Sverige.

- I Norge var 25,38 prosent av alle trafikkdrepte i alderen 15-24 år.
- I Sverige var 20,56 prosent av alle trafikkdrepte i alderen 15-24 år.

Nå skjønnte vi at vi var inne på rett spor. For første gang var det dokumentert at det er en betydelig forskjell på ungdomsdødeligheten i de to landene.

For å kvalitetssikre jobben vi hadde gjort, møtte vi forskningslederne Rune Elvik og Torkel Bjørnskau ved Transportøkonomisk institutt. Etter møtet var vi noe forvirret: Forskerne trodde ikke på regnestykkene. I tillegg mente de det måtte ligge naturlige forklaringer bak den store forskjellen og uttrykte at det ikke var mulig å sammenligne to land på den måten vi hadde gjort.

Hovedutfordringen ved vår framgangsmåte, var at tallene ikke tok høyde for hvor mye ungdommene i de to land faktisk er ute på veiene. Hvis norske ungdommer kjører 30 prosent mer enn svenske, ville jo det forklare det aller meste av forskjellen, påpekte forskerne.

Vi måtte derfor tilbake i redaksjonen og hente fram flere tall. Denne gangen tall som kunne fortelle oss noe om hvor mye ungdommene i Norge kjører, og hvor mye de jevnaldrende i Sverige kjører.

Eksakte, faktiske tall på hvor mye ungdommer kjører i Norge og Sverige finnes ikke, ifølge TØI-forskere. Det nærmeste man kommer er såkalte reisevaneundersøkelser, som tidvis gjennomføres i begge land. Disse er basert på spørreundersøkelser som sendes til et representativt utvalg. Respondentene blir blant annet bedt om å svare på hvilke transportmidler de reiser med, hvor ofte de reiser, hvor langt de reiser og hvorfor de reiser. Som med resultatene fra alle spørreundersøkelser, gir disse dataene oss kun en indikasjon – i dette tilfellet på hvor mye ungdommene kjører i de to landene. Ifølge Torkel Bjørnskau er dette de best sammenlignbare tallene som finnes på området.

Derfor fikk vi skaffet en svensk reisevaneundersøkelse fra Maria Melkersson ved Trafikanalys i Sverige. Bjørnskau fremskaffet tilsvarende opplysninger fra Norge. Nyeste sammenlignbare tall var fra perioden 2004-2006.

Med disse nye opplysningene, fikk vi Bjørnskau til å gjøre en grundig sammenligning. Svaret han fant overrasket:

Norske personbilførere mellom 18 og 24 år har 2,5 ganger større sannsynlighet for å dø i trafikken enn svenske. Dette er et uttrykk for den såkalte «Trafikkrisikoen», og er et forholdstall som tar høyde for drepte personbilførere per kjørte kilometer i de to landene. Heller ikke en slik sammenligning var tidligere blitt gjort mellom ungdomsgruppene i Norge og Sverige, fikk Romerikes Blad opplyst.

En norsk personbilfører i alderen 18-24 år har over dobbelt så stor risiko for å bli drept per kjørte kilometer enn en svensk, konkluderte Bjørnskau.

Bjørnskau mener det ble gjort «et interessant funn».

– Det er sjelden vi har tid eller anledning til å gjøre slike sammenligninger. Resultatet er interessant, sa han til Romerikes Blad.

Forskningsleder Rune Elvik ved TØI mener Bjørnskaus beregninger av risiko for *bilførere* samsvarer godt med regnestykket vi selv hadde gjort, som viste en faktisk overdødelighet på 30 prosent i Norge – i *alle trafikantergrupper*, for ungdom i alderen 15-24 år i perioden 1999-2009.

Dermed gikk også forskerne god for vår utregningsmodell og vår framgangsmåte. Arbeidet med å finne mulige forklaringer på den store forskjellen var utfordrende. Først og fremst fordi ingen av de naturlige kildene kunne komme med noen forklaringer. Siden dette er et område ingen tidligere har forsket på, ble det mye teorier, mange antakelser og gjetninger. Dette er også noe dekningsbæringen bærer preg av: Vi stiller spørsmål, peker mot forskjeller og mulige forklaringer. I tillegg har vi så langt det lar seg gjøre forsøkt å ettergå teoriene ekspertkildene presenterte, for å underbygge eller problematisere disse med så mye fakta som mulig. Nevnte kartlegging av ungdommens bilpark og svenskenes beregning av midtdeleers betydning, er eksempler på dette.

Før vi publiserte nyheten om den store forskjellen i overdødelighet, var det naturlig å konfrontere veidirektør Terje Moe Gustavsen med våre funn. I likhet med forskingsmiljøene, uttrykte han stor overraskelse. Han bebudet i møtet med oss at han ville ta initiativet til å justere innholdet i et allerede igangsatt forskingsprosjekt i regi av TØI. Dette er senere blitt endret til at Vegdirektoratet vil se på RBs funn isolert. Resultatene fra disse undersøkelsene er foreløpig ikke klare.

Leder av Stortingets Transportkomité, Knut Arild Hareide (KrF), har også tatt kontakt med svenske samferdselspolitikere, med initiativ til å få i stand et møte der de kan utveksle erfaringer om ungdomsulykker og trafikksikkerhetstiltak. Dette som et resultat av RBs funn.

Som en avslutning på serien arrangerer Romerikes Blad 7. februar 2011 seminaret ”Trafikkens unge ofre” i Lillestrøm kultursenter. Hit kommer pårørende til unge trafikkofre, ledende norske politikere, representanter fra veimyndigheter, interesseorganisasjoner og andre med interesse for temaet. Det blir innlegg fra pårørende, samferdselsministeren, forskere og paneldebatt. Målet med arrangementet er det samme som vi har hatt med hele reportasjeserien: Å bidra til færre ulykker på norske veier, gjennom økt kunnskap og engasjement.

Spesielle erfaringer

Artikkelserien har fått stor oppmerksomhet lokalt, men også utenfor Romerikes grenser. Vi mottok mange e-poster fra trafikkofer rundt om i hele landet som hadde kommet over artiklene via nettet. Også fra veimyndigheter, politi, organisasjoner, skoler og politikere har vi mottatt mange positive tilbakemeldinger. Også andre medier har plukket opp ideen og laget egne, tilsvarende saker fra deres region.

De fleste artiklene er også blitt publisert i vår nettspesial: rb.no/bil/trafikkens_unge_ofre. Her har vi blant annet laget et interaktivt ulykkeskart. I utgangspunktet hadde vi tenkt å linke nyhetsartiklene fra de første omtalene av de ulike ulykkene, til det interaktive kartet. Vi oppdaget imidlertid underveis at de første opplysningene rundt en ulykke ikke alltid stemmer overens med sannheten som gjerne kommer fram etter hvert.

Blant annet oppga politiet for høy fart som årsak i en ulykke der en ung mann omkom. Da vi snakket med pårørende fikk vi vite at den egentlige grunnen til ulykken var at den andre sjåføren som var innblandet i ulykken, ikke hadde overholdt vikeplikten (forsikringsoppgjør). I et annet tilfelle oppga politiet rus som mest sannsynlig årsak til en dødsulykke der en ung gutt omkom etter å ha kjørt vinglete på veien, mens foreldrene kunne fortelle oss at obduksjonen ikke viste tegn til verken promille eller andre stoffer i blodet og at ulykken mest sannsynlig skyldes et smerteanfall som førte til at han mistet kontrollen.

Med bakgrunn i denne informasjonen, valgte vi derfor å ikke linke artiklene til det interaktive kartet.

Vi jobbet lenge og nøye med å opprette kontakt med de pårørende. Måten vi opprettet kontakt og brevet vi sendte, viste seg å være en riktig tilnærming. Vi oppga også mobilnumre slik at pårørende kunne ta kontakt dersom de hadde spørsmål eller om de hadde andre ting på hjertet. Vi mener denne nitide jobbingen og tillitten vi opprettet til de pårørende, gjorde det lettere for pårørende å si ja til å sende bilder av sine familiemedlemmer og fortelle sine personlige historier til våre lesere.

I Fase 2 av serien jaktet vi lenge på forskningsarbeider og andre kilder for å få vite om det var noen forskjell mellom ungdommers overdødelighet i trafikken i Norge og Sverige. Men noe slikt fantes ikke. Med offentlig tilgjengelig tallmateriale og statistikker skulle det imidlertid "kun et regnestykke" til for å avsløre at det var en betydelig forskjell. Forskere og andre eksperter rynket imidlertid på nesa og stilte seg tvilende til funnene våre i begynnelsen, før funnene ble kontrollregnet hos TØI.

Etter dette kunne vi, basert på vårt eget regnestykke, avsløre den store dødsforskjellen og belyse trafiksikkerhetssituasjonen for ungdom i de to landene gjennom en rekke reportasjer og artikler. Erfaringen vi tar med oss videre fra dette er at man ikke skal gi seg for lett, selv om ingen har gjort dokumentasjonsjobben for det man vil dokumentere. Og at man heller ikke må stoppe opp, bare fordi forskere, ekspertkilder eller myndighetspersoner mener at man ikke har noen sak.

Lillestrøm, 14. januar 2011

Jon Theodor Hauger-Dalsgard

Elin Svendsen

Brede Høgseth Wardrum