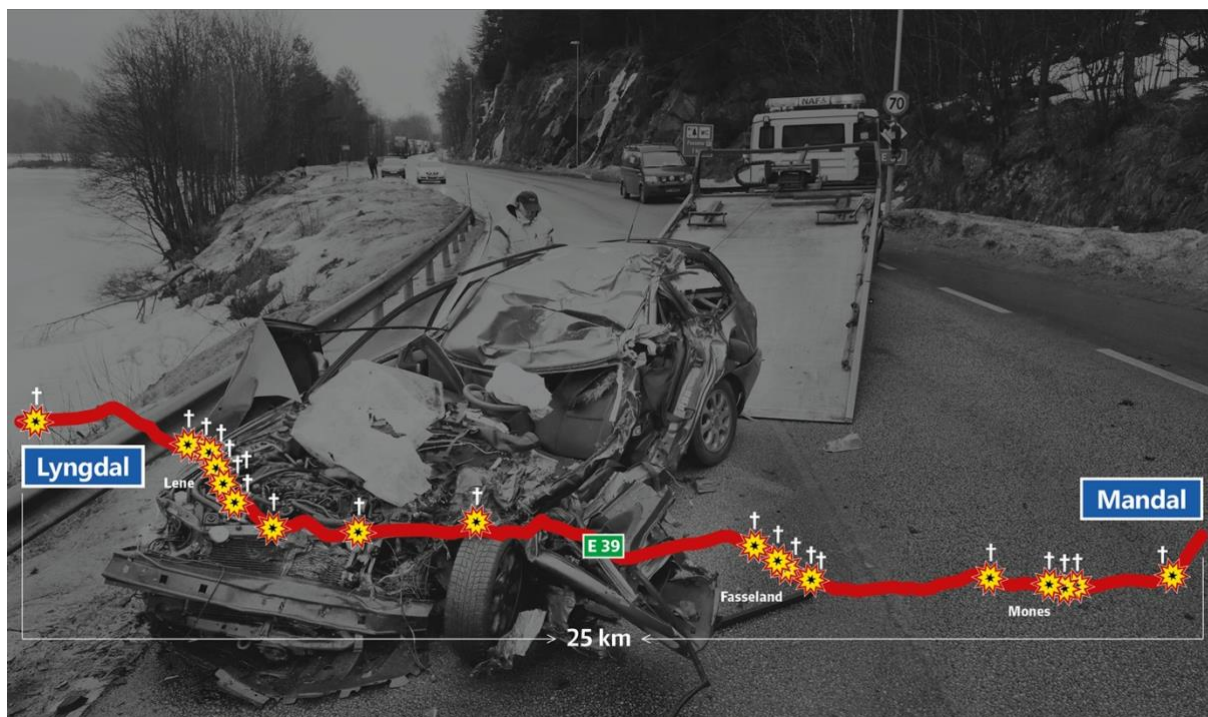


Dødsveien som ble satt på vent



Fædrelandsvennen.

Publisering: September 2022

Journalister: Hilde Wøhni Joakimsen og Sondre Zachariassen.

Foto og video: Jacob J Buchard

Datagrafikk: Frode Nordbø og Mads Ommundsen

Reportasjeleder: Jostein Ravnåsen

Takk til:

Trond B. Heitmann og Nicolai Olsen for å ha laget kart og layout til papiravis.

Ann Magritt Arnli for digital desking av sakene.

Bakgrunn:

Etter flere tiår med planlegging vedtok endelig Solberg-regjeringen i 2018 at hele den ulykkesbelastede motorveistrekningen på E 39 fra Kristiansand til Ålgård skal bygges ut til firefelts motorvei med fartsgrense på 110 km/t.

Utbyggingen av strekningen ble overført til det statlige utbyggerselskapet Nye Veier AS, og den første strekningen mellom Kristiansand vest-Mandal øst ble igangsatt høsten 2018. I desember 2021 åpnet strekningen Døle bru-Mandalskrysset som den første motorveistrekningen på E 39 i Agder. I 2022 skal strekningen Kristiansand vest-Døle bru stå ferdig som motorvei, og i løpet av 2026 var planen at motorveien skal være ferdig utbygget til Røyskår, nord for Lyngdal.

Hele den nye motorveistrekningen blir 62 kilometer lang, mot dagens 72 kilometer. Reisetiden blir halvert, og det forventes en kraftig nedgang i ulykker. Utbyggingskostnadene ble i 2017 anslått til 21,4 milliarder kroner.

For strekningen Herdal i Lyngdal til Ime i Mandal (25 kilometer) hadde Nye Veier et opprinnelig mål om vedtatt reguleringsplan våren 2022, med byggestart 2023 og veiåpning i 2026.

Men i mai bestemte selskapet at prosjektet settes på vent inntil videre på grunn av økte kostnader i bygg- og anleggsbransjen.

Det skapte kraftige reaksjoner i lokalmiljøet. Blant annet gikk samtlige 25 ordførere sammen med fylkesordførere i Agder sammen om å forfatte et brev til samferdselsministeren. I brevet uttrykte de bekymring for veistandarden i Agder og krevde de at bygging av ny firefelts motorvei på denne strekningen startet opp igjen.

Sommeren 2022 skjedde to nye dødsulykker på strekningen Nye Veier nylig hadde satt på vent.

Da bestemte vi i Fædrelandsvennen oss for å finne ut hvor ulykkesbelastet denne 25 kilometer lange strekningen egentlig er. Vi omtaler stadig vekk dramatiske og tragiske ulykker, men omfanget er aldri dokumentert.

Vi valgte å gå 30 år tilbake i tid og ønsket svar på hvor mange ulykker, hva slags ulykker, årsaken til ulykkene og hvor ulykkene skjedde.

I tillegg ønsket vi at dette ikke bare skulle være en sak om tall og statistikk. Vi ville også se bak tallene og møte noen av menneskene som på en eller annen måte er berørt av ulykkene på denne strekningen.

Slik skaffet vi datagrunnlaget:

Da vi begynte arbeidet med dette prosjektet hadde vi et ønske å vise våre lesere på en informativ og pedagogisk måte hvor ulykkesbelastet strekningen faktisk er og har vært.

Vi startet med å diskutere hvilken strekning av E 39 som vi skulle undersøke. Det var to alternativer:

1. Inkludere den nye tilførselsveien fra Skoge til Ime og deretter videre til Herdal
2. Kun inkludere strekningen Ime til Herdal.

Vi besluttet ganske raskt å utelukke alternativ 1 siden dette inkluderte en helt ny vei med midtskille og fokusere på alternativ 2.

Tidsrom

Vi vurderte først å se på antall ulykker på strekningen over 10 år (2012-2022) eller 20 år (2002-2022) Til slutt falt vi ned på å undersøke antall ulykker over et 30 års perspektiv (1992-2022) for å få best mulig datagrunnlag.

Årsaken er at strekningen stort sett har vært uforandret siste 30 år, med unntak av en ny 3 kilometers trase ved siden av gammel E39 mellom Udland og Fardal. Denne ble åpnet i 2011. Valget var da å undersøke på antall ulykker over 10 år (identisk strekning) eller 30 år (tilnærmet identisk strekning).

Vi valgte alternativet med 30 år som ville resultere i best mulig datagrunnlag og valgte å inkludere den nye traseen på 3 kilometer i tallene våre.

Databehov:

For å kunne analysere og presentere ulykkesstrekningen hadde vi følgende minimum databehov om hver ulykke:

1. Tidspunkt
2. Posisjon

Med denne informasjonen kunne vi deretter identifisere dødsulykker og eventuelle alvorlige ulykker, for deretter å finne artikler og bilder som kunne brukes i det videre arbeidet.

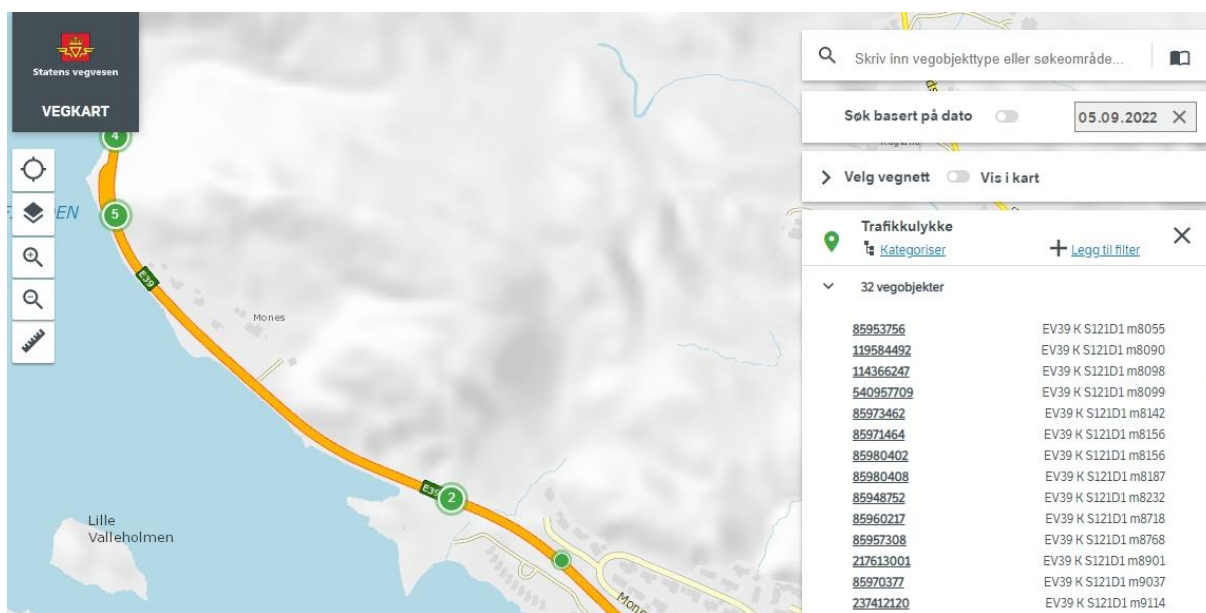
Vi kontaktet Statens vegvesen på epost for å få en oversikt som viser dødsulykker og ulykker med alvorlig skadde personer. Svaret var at taushetsplikten hindret dem i å identifisere disse ulykkene. Beslutningen kunne påklages til Vegdirektoratet, men vi valgte å ikke gjøre dette siden prosessen ville ta mer tid enn vi hadde tilgjengelig. Med mer tid til rådighet hadde vi påklaget avslaget.

Statens vegvesen kunne imidlertid oppgi nøyaktig antall drepte, meget alvorlig skadde og alvorlig skadde på strekningen for perioden. Dermed fikk vi en "fasit" for antall drepte som kunne brukes i det videre arbeidet.

Uthenting av datagrunnlag:

For å kunne identifisere hver ulykke på den 28 kilometer lange strekningen mellom Ime og Herdal benyttet vi verktøyet "Vegkart" <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/> som er et søkbart kartgrensesnitt fra Nasjonal vegdatabank (NVDB).

Ved bruk av søkefeltet og ulike søkebegrep søkte vi fram alle trafikkulykker som er registrert i NVDB for perioden 01.01.1992 - 31.12.2022 på Ime og Herdal. Hver ulykke vises i kartet og en fullstendig oversikt kan lastes ned i csv-format.



En svakhet med “Vegkart” er at data for 2022 ennå ikke er inkludert siden den ikke er kvalitetssikret. Vi valgte likevel å inkludere de to dødsulykke som har skjedd på strekningen i år i presentasjonen vår, men da uten utfyllende data.

Behandling av datagrunnlag:

I csv-filen vises en rekke datafelt om hver ulykke, for eksempel nøyaktig posisjon, dato, klokkeslett, type kjøretøy, fartsgrense, føreforhold, ulykkestype og vegnummer.

Etter at csv-filen ble lastet ned ble den først behandlet i programmet NoteTab Pro. Dette er en avansert teksteditor. Den fjerner “støy” som farger, tekst og kantlinjer. Deretter ble informasjonen kopiert til Google Sheets.

| | A | B | C | D | E | F | G | H |
|----|--------------|----------------------|--------------|------------|-------------|---------|-------|------|
| 1 | Vegobjekt-ID | Vegsystemreferanse | Sted | Dato | Klokkeslett | Ukedag | Måned | År |
| 61 | 85953763 | EV39 S119D1 m7250 | Lenefjorden | 01.05.1997 | 17:20:00 | Torsdag | 5 | 1997 |
| 62 | 85953756 | EV39 S121D1 m8055 | Skogsfjorden | 20.05.1997 | 13:15:00 | Tirsdag | 5 | 1997 |
| 63 | 85953531 | EV39 S119D1 m7738 SI | Lenefjorden | 22.06.1997 | 11:00:00 | Søndag | 6 | 1997 |
| 64 | 85953542 | EV39 S120D1 m6379 | Vigeland | 25.06.1997 | 13:30:00 | Onsdag | 6 | 1997 |
| 65 | 85953299 | EV39 S119D1 m6787 | Lenefjorden | 29.06.1997 | 06:15:00 | Søndag | 6 | 1997 |

Her ble dataene tilpasset vårt bruk. Datafelt vi ikke hadde behov for ble fjernet. Enkelte rader ble flyttet for å gjøre informasjonen mer brukervennlig. Kolonner med utfyllende informasjon (stedsnavn, lenke til bilder og nettsider, navn og alder på avdøde, etc) ble lagt til og gitt en blå bakgrunn. Dødsulykker ble markert med rød bakgrunn.

Dødsulykker:

Vi ønsket å identifisere alle dødsulykkene på strekningen. Dette måtte gjøres med manuelt søk siden Statens vegvesen ikke ønsket å identifisere dem (I “Vegkart” er informasjonen tilgjengelig, men det er ikke synlig for ordinære brukere).

Vi benyttet fire ulike søkeverktøy for å identifisere dødsulykkene:

1. Vårt søkbare avisarkiv, <https://spesial.fvn.no/arkiv/index.html>
2. Retriever, <https://app.retriever-info.com/>
3. Google, <https://www.google.com>
4. Nasjonalbiblioteket, <https://www.nb.no/search?mediatype=aviser>

Søkebegrepene som ble benyttet var “årstall” (f.eks. 1995), “dødsulykke”, “trafikkulykke”, “e18”, “e39”, “mandal”, “lindesnes” og “lyngdal”.

Vår erfaring er Google er best på nyere hendelser (fra ca 2010), mens søkeverktøyet hos Nasjonalbiblioteket gir flest og mest nøyaktige treff på eldre hendelser (før ca 2010).

The screenshot shows the search results page for 'dødsulykke' on the Nasjonalbiblioteket website. The search bar at the top contains 'dødsulykke' and the search button is labeled 'Søk'. The page displays a list of search results with filters and sorting options.

Filter 95 Treff i aviser **Sortering: Relevans**

Vis alle objekter **?**

Søk etter avisnavn **Q**

Søk etter by/fylke **Q**

DATO **← Tilbake**

Fra dato: 01.01.1998 **Q**

dd.mm.åååå

Til dato: 31.12.1998 **Q**

dd.mm.åååå **Søk**

Januar 3

Februar 7

Lindesnes
Onsdag 07.10.1998
Tilgjengelig etter bestemte vilkår

Grimstad Adressetidende
Torsdag 15.10.1998
Tilgang for alle

Tvedestrandsposten
Tirsdag 28.07.1998
Tilgang for alle

Grimstad Adressetidende
Lørdag 14.11.1998
Tilgang for alle

Side 1 «...dag uten at det skjer et eller annet her. Noe må gjøres før det skjer en dødsulykke, fastslår Arvid Jonassen ved Lindesnes Bygg. net - Bent Rune Skeibrok fra Lindesnes...» **Flere treff**

Side 1 «...Aktor la i går ettermiddag ned påstand om fengsel i åtte måneder. SIDE 5 INVOLVERT I DØDSULYKKE ? En Grimstadsjåfør kunne lite gjøre da en motgående bil kjørte rett inn i fronten...» **Flere treff**

Vi identifiserte da 19 ulykker med 21 dødsfall for perioden 1992 til 2022.

I etterkant ser vi at vi burde ha tenkt på at datagrunnlaget til Statens vegvesen kunne inneholde feilkilder og benyttet mer tid på å søke etter dødsulykker. Vi har fått tilbakemelding på at vi har oversett en dødsulykke (vi har bedt Statens vegvesen om innspill på dette, men ikke fått svar per 4. september).

Statistikk

Siden all informasjon var tilgjengelig i Google Sheets var det enkelt å hente ut statistikk som viser hvilke tidspunkter ulykkene skjer, hvem som er involvert, føreforhold, værforhold og så videre. Denne ble så benyttet i vår presentasjon.

E4 fx =ANTALL.HVIS('Oversikt 18.08.2022'!AF\$2:AF\$289;D4)

| | A | B | C | D | E |
|----|------------------|---------------|---|-------------------------|---------------|
| 3 | Sted | Antall | | Lysforhold | Antall |
| 4 | Fardal | 17 | | Dagslys | 209 |
| 5 | Fasselund | 26 | | Tussmørke, skumring | 11 |
| 6 | Geiskedal | 7 | | Mørkt med vegbelysning | 42 |
| 7 | Halse | 15 | | Mørkt uten vegbelysning | 17 |
| 8 | Herdal | 13 | | Ukjent | 2 |
| 9 | Kirkeheitunnelen | 1 | | Sum | 281 |
| 10 | Kleiv | 18 | | | |

Vi kunne også ha utviklet mer avansert statistikk ved å kombinere flere data, for eksempel vise hvor ofte ulike lysforhold, føreforhold og tidspunkt på døgnet påvirker antall ulykker. Men på grunn av manglende tid valgte vi å ikke gjøre dette.

Bilder:

I forbindelse med dødsulykkene gjennomførte vi bildesøk i vårt interne bildearkiv og det søkbare avisarkivet vårt. Bildene ble publisert i vårt publiseringssystem for å være tilgjengelig i presentasjonen.

Presentasjon:

Dette arbeidet ble så overlevert til utviklingsavdelingen for å finne en god måte vi kunne presentere dette på.

Vi har tidligere utviklet en løsning for å bygge kart og lister basert på regneark til prosjekter som farlige skoleveier og kunstgressbaner, og identifiserte ganske raskt at vi kunne benytte samme mal i dette prosjektet her, med noen tilpasninger.

Så med bakgrunn i datagrunnlaget i Google Sheets, gjorde vi det det mulig å identifisere hver ulykke i kartet, samt presentere hver ulykke med en mengde informasjon (enten med tekst eller symbol). Informasjonen som vises er:

- Bilde (kun dødsulykke) eller satellittbilde (url)
- Kjønn/alder (kolonne P og R)
- Sted (kolonne C)
- Kommune (kolonne I)
- Beskrivelse (kun dødsulykke) (kolonne M)
- Antall døde (kun dødsulykke) (kolonne N)
- Ukedag (kolonne F)
- Klokkeslett (kolonne E)
- Dato (kolonne D)
- År (kolonne H)
- Involvert i ulykke (kolonne T - AC)
- Ulykkestype (kolonne AK)
- Fartsgrense (kolonne AD)
- Føreforhold (kolonne AE)

- Lysforhold (kolonne AF)
- Værforhold (kolonne AG)
- Stedsforhold (kolonne AH)

En side med dødsulykke inneholder bilde av ulykken, mens en ordinær ulykke viser satellittbilde fra Google Maps.

Navn på avdøde ble ikke benyttet i presentasjonen siden flere pårørende ikke har ønsket å offentliggjøre navn.

Så for lesernes del betyr det at de blir møtt av et interaktivt kart hvor hver ulykke er markert ut. En «vanlig nål» er en ulykke, mens et rødt kors indikerer en dødsulykke. Alle disse elementene er gjort klikkbare slik at leseren selv kan scrolle og zoome seg rundt i kartet.

Leserne kan også velge å klikke seg videre inn i en liste der man kan bla seg gjennom alle ulykkene. Denne listen kan sorteres på alvorlighetsgrad/dato/sted/fartsgrense/type ulykke. Det er også mulig å gjøre direktesøk dersom man ønsker det.

I tillegg har kartet en fane som heter statistikk. Her valgte vi å bruke dataen i regnearket for å vise frem diverse unike ulykkesstatistikker, ingen ting av dette hadde vært mulig uten det gode forarbeidet som ble gjort i forbindelse med innsamlingen av datagrunnlaget.

Saker:

Ut fra dette omfattende og svært detaljerte tallmaterialet lagde vi også tradisjonell journalistikk. Hvorfor er denne veien satt på vent, og hvem er berørt av denne strekningen, med tanke på ulykker og merbelastning som følge av disse?

I første artikkel var det naturlig å ta med hoved-essensen for artikkelserien: [den svært ulykkesbelastede stekningen er satt på vent](#).

Hvorfor?

Og når "alle vet" at det har skjedd mange ulykker der, hvorfor er ikke denne veistrekningen prioritert først?

Nye Veier ble aller først forelagt Fædrelandsvennens tallmateriale. Disse tallene gjorde sterkt inntrykk på direktør for samfunn og utvikling i Nye Veier, Finn Aasmund Hobbesland. – Dette går innpå oss. Det er voldsomme tall, uttaler han i avisen

Til Fædrelandsvennens journalist uttrykte han også at han var imponert over hvor omfattende og hvor detaljert Fædrelandsvennens tallmateriale var. De har selv prøvd å få ut samlet lignende informasjon til sine kalkyler og utregninger, men har ikke lyktes i like stor grad med dette.

I denne saken uttaler også samferdselsminister Jon-Ivar Nygård seg. Disse uttalelsene er skriftlige, via kommunikasjonsrådgivere, og er etter vår mening for generelle. Det tok også nesten to uker fra forespørsel ble sendt, og til vi, etter gjentatte purringer, fikk svar.

To berørte ordførere er også en del av første sak, og de har vært klare i sin tale om denne utsettelsen fra dag en. De har blitt intervjuet ved flere anledninger, men er også her en viktig stemme i arbeidet med ny E 39. De er i denne sammenhengen de to nærmest berørte, av i alt 25 ordførere i Agder, som har sendt et bekymringsbrev til samferdselsministeren om veistandarden i Agder.

I sak nummer to valgte vi å skrive om de som er blitt berørt sterkest av ulykken. Her intervjuet vi en [kvinne som mistet samboeren i en dødsulykke på E 39 i 2013](#). Hun forteller om sjokket, og om livet etterpå. Hun er sterkt engasjert i at byggingen av veien må tas opp igjen, og hun forteller at hun er opprørt over at veien er satt på vent. Døtrene hennes er redde for å miste henne. - Vi vil ikke at du skal dø, mamma, sier de.

På grunn av så mange ulykker på vegstrekningen har det seg slik at [Brannvesenet i Mandal faktisk rykker ut på flere trafikkulykker enn de gjør på branner](#). Dette var fokus i sak nummer tre. For brannmannskapene der har ulykker på E 39 blitt en del av hverdagen. Det samme har debriefing etter ulykkene. I denne artikkelen forteller de også at den dårlige veistandarden gjør at de frykter at det kan skje ulykker på vei til ulykker. I denne saken informeres det også om den såkalte Mandalsmodellen: Politi, brannvesen og ambulanse øver sammen fire ganger i året, og dette gjør at de samarbeider godt på ulykkesstedet. De har klare rollefordelinger, men kan også bidra for en annen etat ved behov.

Sak nummer fire handler om en [pensjonert politimann som har jobbet tett på E 39 i 44 år](#), og sporene som det har satt. Han har opplevd i hvert fall 50 ulykker, flere av dem dødsulykker. Han forteller om inntrykkene, og hvordan dødsulykker preger de etterlatte og samfunnet lenge etterpå.

I sak nummer fire møter vi en [langtransportsjåfør som har E 39 som arbeidssted](#). Han har kjørt Stavanger – Oslo i 28 år, og kjører alltid Lyngdal – Mandal med hjertet i halsen. Han forteller om kolleger som har vært involvert i dødsulykker, og det siste blikket som kommer fra personen i ulykkesbilen. Han forteller at han snakker med barna sine hver dag, slik at de alltid vet hvor han er.

Neste sak handler om en nabo til E 39. [Hun bodde ved E 39, og opplevde tre ganger at biler krasjet inn på tunet hennes](#). Hun flyttet til Mandal, rett ved E 39 - veien hun var forespeilet skulle forsvinne. — Jeg fatter ikke at de ikke kan fullføre noe de har begynt på. Hvor mye skal til? Hvor mange må dø før de forstår at denne veien må bort?

Den foreløpig siste saken i serien er en klassisk sak med reaksjoner fra politikere. Politikerne på Agder-benken på Stortinget er klare i sin sak: [byggingen av E 39 mellom Mandal og Lyngdal må komme i gang](#).

Første publisering E-avis for 1. september, publisert kvelden 31.august 2022

<https://fvn.e-pages.pub/titles//NaN/publications/40922>

Oversikt over publisering print/eavis:

[Fædrelandsvennens papirutgave 1. september](#): Publisert som e-avis: 31.08.22

[Fædrelandsvennens papirutgave 2. september](#): Publisert som e-avis: 01.09.22

[Fædrelandsvennens papirutgave 3. september](#): Publisert som e-avis: 02.09.22

[Fædrelandsvennens papirutgave 5. september](#): Publisert som e-avis: 04.09.22

Liste over nettsaker:

[290 ulykker på 30 år](#) : 1. 09. 2022

[Dette er alle de 290 ulykkene](#): 1.09.2022

[Få minutter etter at Ronny sa farvel til samboeren og de to døtrene, var han død](#): 1.09.22

[Brannvesenet krever at utbygging av nye E 39 gjenopptas](#): 1.09.22

- Det verste er alle gangene jeg måtte si: «Dessverre gikk det alvorlig galt»: 1.09.22

[«Jeg er redd for å bli drapsmann»](#): 1.09.22

[Byggingen av E 39 mellom Mandal og Lyngdal må komme i gang](#): 5.09.22

Kristiansand 05. september 2022