Dødsulykkene

«Du tror det skjer alle andre – bare ikke deg.

Helt til det smeller.»

SKUP 2023

Sunnmørsposten

Innholdsfortegnelse

1 Bakgrunn 4
2 Målet 4
3 Innhenting 5
3.1 Statens Vegvesen 5
3.2 Skriftlige kilder 5
3.3 Muntlige kilder 6
3.4 De åpne kildene 6
3.5 Databaser 7
4 Vi er i gang 7
4.1 PDF-dokumenter som ikke var lesbare – slik ble opplysningene søkbare 7
4.2 Påfyll av folk 7
4.3 Data-arbeid og kaotiske Excel-filer 8
4.3 Visualisering i kart 9
4.4 Kildearbeidet 9
5 Presentasjon 10
5.1 Kartet 10
5.2 Ett kort til hver ulykke 10
5.3 Reportasjene 11
5.4 Design 11
5.5 En kommentar 11
6 Kildekritikk og etikk 11
6.1 Selvkritisk blikk på bruken av én, stor kilde 11
6.2 Statens vegvesen sin bruk av sladding 12
6.3 Kildesjekk 12
6.4 Faktasjekk 12
6.5 Sjekk av det planlagte publiserte materialet 13
6.6 Kontakt med pårørende 13
6.7. Anonyme omkomne? 13
6.8 Kravene til etikk er ikke som før 13
6.9. Dødsulykkene som ble strøket 14
7. Utfordringene 14
7.1 Statens vegvesen 14
7.2 Graving i liten redaksjon 14
7.3 Kildearbeid 15

8. Konsekvenser 15
9. Vegen videre 15
10. Lenker 16

Innsendere:
Karl-Petter Løvoll, frontsjef: karl.petter.lovoll@smp.no 900 27 211
Liv-Jorunn Håker, digital utviklingssjef: liv-jorunn.haker@smp.no 408 70 198

Takk til:
Dag-Arne Alnes (utvikler) for all datateknisk støtte og utvikling av det unike kartet i serien, Sindre Halkjelsvik (nyhetsredaktør) for ledelse av arbeidet, Linda Nygard-Sture (designer) for all designstøtte og utarbeiding av papiroppsalg, Staale Wattø (foto), Jan Erik Finsæther (foto) og Marius Simensen (foto) for flotte bilder, videoer og dronefoto, Torbjørn Eidhammer (frontsjef) for planlegging og oppfølging av saker på nett, og Senter for undersøkende journalistikk for gode råd undervegs i prosessen.

Publisert:
11. mars 2022. *Arbeidet med saken fortsetter.*

Kontaktperson:
Karl-Petter Løvoll, kpl@smp.no 90027211
Postboks 123
6001 Ålesund

Sunnmørsposten:
Postboks 123
6001 Ålesund

Besøksadresse:
Keiser Willhelmsgate 22
6003 ÅLESUND

Ansvarlig redaktør:
Hanna Relling Berg

1 Bakgrunn

118 mennesker ble trafikkdrept i 2022, en økning på 50 prosent fra året før. Bak hvert eneste tall ligger en ufattelig tragedie. Selv opplevde jeg å miste en av mine beste venner. Ulykken skjedde langt tilbake på 90-talet, men det har førte til at jeg tidlig i dette yrket bestemte meg for at jeg en dag skulle lage journalistikk på dødsulykkene.

Jeg jobber til daglig med de raske nyhetene, der dekning av de verste trafikkulykkene ofte skjer etter faste mønster. Vi rykker ut, lager saken og så blir det ofte stille. De viktigste spørsmålene knyttet til ulykker, blir som regel aldri stilt og svarene blir aldri offentlig kjent. Målet med prosjektet, i denne første fasen, har vært å vise omfanget og fortelle de hittil ufortalte historiene bak dødsulykkene. Det har vært viktig for oss å undersøke alle ulykkene innenfor vårt definerte dekningsområde, og ikke bare de som har størst omfang eller har fått mest omtale. Arbeidet har tatt fire år, men gevinsten er at vi har avdekket opplysninger, både enkeltvis og samlet, som aldri tidligere er blitt presentert for offentligheten. Dette er «Dødsulykkene».

Karl-Petter Løvoll, Ålesund, 05.01.2023

2 Målet

Prosjektet startet med en idé i 2018: *Kartlegge og undersøke dødsulykker i trafikken i vårt distrikt.* Regionen har - som ellers i landet - flere strekninger som er mer ulykkesbelastet enn andre, men målet var å gjøre kartleggingen så fullstendig som mulig.

Det er allment og offentlig kjent at Statens Vegvesen rykker ut og gransker alle dødsulykker i Norge. Siden 2005 har de laget en rapport i etterkant. Det ble derfor et mål for oss å få tak i rapportene, som også ville gi oversikt over alle ulykkene i vårt område. Sunnmørspostens dekningsområde er Sunnmøre og deler av Romsdal, avgrensingen vi valgte for ulykkene vi ville undersøke, speilet i stor grad dette. Vi valgte å legge til E136 i Romsdalen mot Bjorli fordi det er en hovedfartsåre for Nordvestlandet mot resten av Norge. E136 fra Ålesund til Dombås, også kalt Eksportvegen, er en svært ulykkesbelastet strekning hvor 27 mennesker har mistet livet i trafikkulykker i perioden 2005 til 2020. Dette er en strekning med stor trafikk, viktig for næringslivet i distriktet, og hvor det er politisk enighet om at vegen må utbedres, uten at problemene er løst.

Tidsperioden ble først avgrenset til 2013-2018, men det viste seg at det ga oss for lite data og for dårlig sammenligningsgrunnlag for å si noe om tendenser. Det ble derfor bestemt å utvide perioden til 2005-2019/2020 (tidspunktet ble utvidet ettersom tiden gikk før publisering av prosjektet).

De journalistiske målene ble også utformet litt etter litt, men endte til slutt opp med publisering av tre hovedreportasjer, en kommentar og en leder. Det var et viktig for oss å kartlegge og gjennomgå alle ulykkene. Vi ville også vise hvilke prosesser som ligger bak undersøkelse av trafikkulykkene, et tema som heller ikke var godt nok offentlig kjent. Vi skulle også fortelle historier som hittil ikke har kommet fram. Alt dette ledd i et mer langsiktig mål om å vise hvorfor ulykker skjer – og hva som kan gjøres bedre for at ulykker ikke skjer igjen. Funnene vi har gjort i denne første fasen har gitt oss et unikt grunnlag for vegen videre.

3 Innhenting

12. februar 2018 er en fæl dag i trafikken på Sunnmøre. Snøen legger seg som et teppe over regionen og skapte farlige situasjoner på vegene. På Eiksundbrua i Ulstein og ved Sulesund i Sula mistet to mennesker livet denne dagen. Veger ble stengt i flere timer og fikk konsekvenser for flere tusen mennesker. Sunnmørsposten rapporterte om hendelsen i nettsaker, videoreportasjer og saker i papiravisa. Deretter blir det stille. Og som vi har vært inne på allerede: I de aller fleste tilfeller ender det slik. I nesten alle ulykker blir hva som egentlig skjedde aldri offentlig kjent, slik kunne det endt opp også i dette tilfellet.

Det er et demokratisk misforhold ved at informasjon om et tema som angår oss – og berører oss - så sterkt, aldri kommer tydelig fram i offentligheten. Vi håper og tror vi med dette har gitt et første bidrag til endring – og mer allmenn kunnskap om dette.

3.1 Statens Vegvesen

Nøkkelen til informasjon er det Statens Vegvesen som har. Høsten 2018 etablerte vi kontakt med Anne Marit Øksenvåg Johansen, som da var kommunikasjonsrådgiver i Statens Vegvesen region Midt.

Det ble gitt en kort beskrivelse av prosjektet over telefon, og signalisert ønske fra oss om innsyn i alle dødsulykkerapporter i perioden 2013-2018 og senere 2005-2020. Tilbakemeldingen var at dette var noe de ville behandle, men at de ville ta noe tid, da ikke alle rapportene hadde blitt frigitt og/eller mediesladdet for presseinnsyn. Vi ba om innsyn i flere omganger, men første innsynsbegjæring ble sendt februar 2019. Statens Vegvesen signaliserte sommeren 2019 at de ville sette jurister på saken og komme tilbake til oss. Sladda versjoner av rapportene begynte å tikke inn hos oss i løpet av siste halvår av 2019. Rapportene ble levert på epost i pdf-format i flere omganger.

Våren 2019 fikk vi i stand et møte med alle involverte ressurser i Sunnmørsposten og hos Statens Vegvesen. Målet med møtet var å informere vegvesenet om hva våre intensjoner med prosjektet var, og hvorfor vi sendte så omfattende innsynskrav. Møtet var også viktig for oss for å forstå bedre hvordan ulykkesanalysegruppa jobber og for å etablere kontakt med flere kilder i Statens Vegvesen.

Undervegs i møtet kom det fram at vi også kunne be om å få innsyn i databasene rapportene er tuftet på. Vi ba om og fikk etter hvert tilsendt Excel-filer i flere omganger fra ulike tidsepoker. Disse måtte vi bearbeide mye for å bruke i prosjektet, noe vi beskriver senere i rapporten.

3.2 Skriftlige kilder

Sunnmørsposten sitt avisarkiv har vært viktig i arbeidet med dødsulykkene. Søk i nettsaker, e-avisarkiv og fysisk papiravisarkiv har hjulpet oss å finne informasjon vi trengte til prosjektet. Vi søkte etter dødsannonser på egne nettsider og i åpne kilder på nett, samt brukte digitalarkivet for å kryssjekke opplysninger.

Vi har selvsagt også tatt i bruk andre nettaviser, google-søk og A-tekst. Vi visste også at Statens Havarikommisjon, på selvstendig grunnlag lager rapporter fra enkeltulykker, alle relevante rapporter fra vårt område og dekningsområde er hentet ut, gjennomlest og arkivert.

3.3 Muntlige kilder

Det ble etablert kontakt med en rekke kilder i Statens Vegvesen. Samt etablert kontakt med helt sentrale og nødvendige kilder i politiet, fordi flere av sakene vi undersøkte var eller hadde vært gjenstand for politietterforskning.

Det ble ellers etablert kontakt med en rekke andre muntlige kilder i offentlige etater, som for eksempel Statens Havarikommisjon. Vi har også skaffet oss kontakter i privat næringsliv, som på en eller annen måte er knyttet til trafikk, som for eksempel firmaene *Vik Ørsta* og *Arvid Gjerde AS*.

For å kunne fortelle de ukjente historiene bak dødsulykkene ble også pårørende og involverte i flere av ulykkene, kontaktet. Vi kommer tilbake til disse under temaet *«etiske vurderinger».*

3.4 De åpne kildene

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

Vi startet med å snakke med folk knyttet til Kollegahjelpen i Norges Lastebileierforbund som ga oss et overblikk av utfordringer. Vi var også i kontakt med mange firma lokalt, men ett av dem, *Veøy Møre*, pekte seg ut som ett av selskapene som hadde et bevisst forhold til forebygging av ulykker. De satte oss også i kontakt med sjåfører som hadde vært direkte involvert i dødsulykker. To av dem ble intervjuet i våre saker.

Bjørn Olsbø var selv nær ved å miste livet da han en maidag i 2014 ble påkjørt av en personbil på Ellingsøya. Sjåføren i den motgående personbilen fikk et illebefinnende og kjørte rett i sida på Bjørns vogntog. Begge kjøretøyene havnet i sjøen. Vannet fosset inn, men Bjørn klarte å komme seg ut og i sikkerhet. Mannen i personbilen omkom. Det utrolige med Bjørn er at det samme skjedde igjen, i 2020. Også denne gangen ble Bjørn påkjørt og denne gangen havnet vogntoget på sida. Bjørn – og sjåføren i personbilen – overlevde begge denne ulykka. Bjørn sa ja til å for første gang fortelle sin historie av det som skjedde.

Gjennom *Veøy* kom vi også i kontakt med vogntogsjåfør Terje Glomseth, en annen som har opplevd det som beskrives som en vogntogsjåførs verste mareritt: En personbil kom over i feil kjørefelt, kolliderte og sjåføren i personbilen omkom. Ulykka Terje var involvert i ble også nærmere beskrevet i en egen reportasje. Der fortalte samboeren til den omkomne kvinna om det som skjedde denne vinterdagen 12. februar 2018. Dette er ulykka som det blir referert til tidligere i denne metoderapporten og som gjorde sterkt inntrykk på mange, både berørte i trafikken og selvsagt også de pårørende.

En tredje ulykke har også fått fokus i vår reportasjeserie hittil, og det er en ulykke i Mauseidvågen 26. mars 2019. Her følger vi ulykkesgransker fra Statens Vegvesen, Bjørn Inge, gjennom hele løpet fra start til mål i arbeidet med rapporten. Vi gir svar på: Hva var det egentlig som skjedde? Og kunne noe blitt gjort for å hindre at nok et menneskeliv gikk tapt i trafikken denne morgenen?

3.5 Databaser

På fellesmøte mellom Sunnmørsposten og Statens Vegvesen våren 2019 kom det som sagt fram at vi også kunne be om, og få innsyn i databasene rapportene er tuftet på. Det fikk vi, og Excel-filer ble sendt på epost over flere omganger fra ulike tidsepoker. Det skulle vise seg å bli verdifullt.

Ved nærmere ettersyn viste det seg at Excel-filene inneholdt flere ulykker enn antall ulykkesrapporter som vi fikk tilgang på. Dermed måtte vi gjøre nye innsynsbegjæringer til Vegvesenet for å få tilgang til rapportene vi manglet.

4 Vi er i gang

4.1 PDF-dokumenter som ikke var lesbare – slik ble opplysningene søkbare

Vi fikk ulykkesanalyserapportene (UAG-rapportene) oversendt på epost i PDF-format, i mange omganger. Vi var flere involverte i prosjektet som måtte ha tilgang til filene og lagret derfor alle i én mappe på vårt felles område i Teams/SharePoint. I stedet for å forholde seg til 77 dokumenter, valgte vi å samle alle rapportene i én lang PDF-fil gjennom Acrobat sin «Kombiner filer»-funksjon.

Vi måtte ha en søkbar oversikt over ulykkene for å raskt finne sammenhenger. De eldste rapportene var produsert i 2005. Disse eksisterte antageligvis ikke digitalt, og ble derfor skrevet ut og scannet som PDF. Det betyr at de ikke var direkte søkbare i Acrobat, siden noe av teksten ikke blir oppfattet som tekst i programmet, og vi ble bekymret for at vi ikke kunne stole på resultatet av et søk i teksten.

Derfor skrev vi ut og leste vi alle 1069 sider, ord for ord og laget sammendrag av hver enkelt ulykke i et Word-dokumenter, én for hver ulykke. Vi lagret alle i en mappe på vårt felles område i Teams/SharePoint.

Hvert enkelt Word-dokument var strukturert på samme måte og inneholdt nøkkelinformasjon om ulykken, for eksempel dato og tidspunkt for ulykken, stedsnavn, en unik ID for ulykken (rapportnummer eller ulykkes-ID), detaljer om den omkomne (kjønn, alder, navn) og ulykkeskategori (møteulykke, utforkjøring etc.). Vi skrev en kort tekst med beskrivelse av ulykken, listet opp læringspunkt ulykkesanalysegruppa hadde vektlagt i rapportene, og la inn alle relevante søkeord (for eksempel rus, høy fart og lignende). Vi la også inn all annen relevant informasjon som dødsannonser, lenker til avisartikler både fra Sunnmørsposten og andre aviser og geolokasjon for hvor ulykken skjedde. Vi merket oss hva som kunne være relevant som en journalistisk oppfølging knyttet til hver enkelt ulykke.

Da jobben var gjort hadde vi et søkbart bibliotek og kunne raskt finne ulykker som hadde fellestrekk. Den enkleste måten å søke i dokumentene på, var å åpne Teams-kanalens filer i SharePoint og søke etter ord i dokumentene derfra.

Word-dokumentene er kun til internt bruk, og er lagret på passord-beskyttet område. Disse ble et godt oppslagsverk for oss videre i arbeidet.

4.2 Påfyll av folk

I starten journalist/publiseringsleder Karl-Petter Løvoll alene med saken. Det ble ganske raskt klart at omfanget var av en slik størrelse at det krevde mer ressurser. Det ble bestemt at vi måtte koble på kunnskap om data og visuell journalistikk.

Liv-Jorunn Håker, designer, digital utviklingssjef og leder i SMPLab, Sunnmørsposten sitt databord samt utvikler Dag-Arne Alnes ble koblet på prosjektet.

4.3 Data-arbeid og kaotiske Excel-filer

Statens Vegvesen sin ulykkesdatabase inneholder mye informasjon om hver enkelt ulykke. Vi ba om innsyn i de aktuelle ulykkene og fikk utdrag fra databasen tilsendt som Excel-filer på epost i flere omganger.

Når vi sammenlignet filene ble det fort tydelig at strukturen på databasen muligens har endret seg over tid. Noen av de nyere Excel-filene inneholdt langt flere kolonner og mer informasjon, enn de første. Noe av årsaken kan være at bilparken har blitt mer avansert og det dermed ble lagt inn flere parameter. Dessverre bar filene også preg av at ikke alle felter er nødvendig å fylle inn i systemet, så det var mange celler med mangelfulle data.

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

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

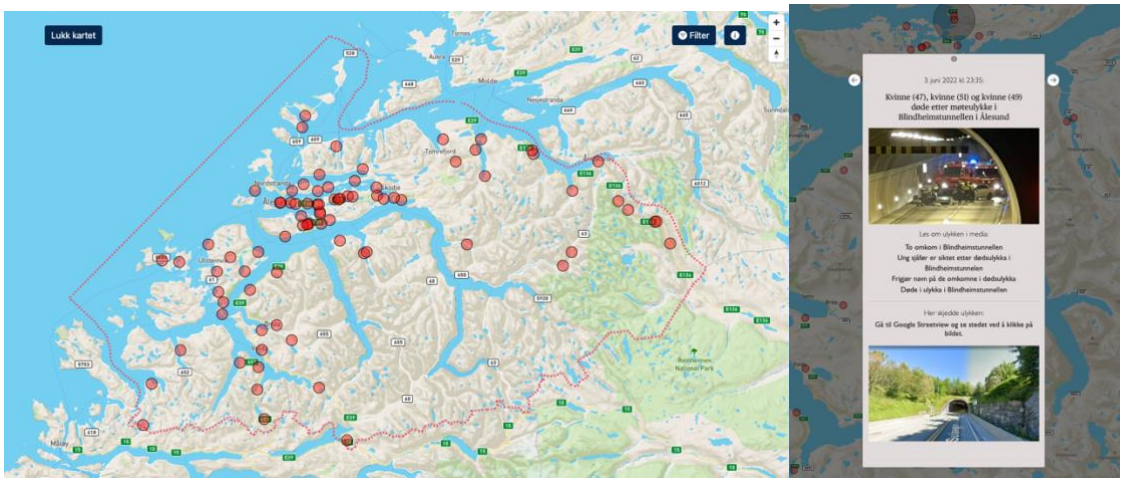
Det viste seg at kolonnene også hadde flytta seg i arkene gjennom årenes løp, så for å få riktig innhold på riktig sted i vår nye fil, gjorde vi manuelle flyttinger av data så de stemte overens med hverandre.

Nå hadde vi alle data samlet i én fil med kolonnene på riktig sted. Men filen inneholdt data fra ulykker som falt utenfor området vi hadde begrenset saken til (for eksempel Nordmøre og Trøndelag), derfor filtrerte vi bort alle steder som var irrelevant. Videre var svært mange kolonner dessverre ufullstendige, vi tok en vurdering om informasjonen i ufullstendige kolonner var så viktig at vi ville prøve å fremskaffe dataene, eller om det var greit å skjule disse.

Nå hadde vi riktig struktur og kunne starte å ta ut pivottabeller. Men for å sikre at informasjonen vi hadde filtrert bort ikke kom med i pivottabellene, valgte vi å legge inn en kolonne før første kolonne i alle ark, der vi la inn et et-tall. Dette ble en rask måte å filtrere inn ulykkene som var aktuelle i pivot-tabellene.

Vi laget også en egen kolonne for sidetall i PDF-oversikten av alle rapportene. Slik kunne vi enkelt kryss-sjekke informasjon mellom databasen og rapportene.

Her er fortsatt mye å hente, men vi startet med de grunnleggende funnene om hvor ulykkene skjedde, hvor mange ulykker som hadde skjedd over tid, kjønn, alder og skadegrad på involverte, typer ulykke, type kjøretøy og så videre.



4.3 Visualisering i kart

Vi undersøkte hvilke visualiseringsløsninger som finnes fra Statens Vegvesen og vurderte om disse kunne brukes. Statistikk-banken TRINE gjør det mulig å kjapt søke i og få tabeller over ulykker i Norge over tid. Men her var ingen kartfunksjon, og man kunne ikke gjenskape de geografiske avgrensningene vi ønsket å bruke. Vegkart fra Statens Vegvesen er et godt visualiseringsverktøy og inneholdt mye av det vi ønsket å oppnå med vårt kart. Men informasjonen om hver enkelt ulykke er uoversiktlig og for detaljert.

Derfor falt vi ned på at ingen av disse var helt det vi trengte og startet planlegging med å bygge en selv. Folk er opptatt av det som har skjedd der de bor, så vi fant fort ut at å vise ulykkene i et interaktivt kart var riktig utgangspunkt. Vi ville lage en markør for hver ulykke som åpnet et kort med informasjon utløst ved klikk.

Dag Arne Alnes bygget løsningen basert på Mapbox, som har et rikt API (Application Programming Interface) som gjør det enklere å lage interaktive kart med tilpasset design og funksjonalitet.

Liv-Jorunn Håker stod for design og innhold i kortene. All informasjon om ulykkespunktene er lagret i geojson og gjør det enkelt å legge til nye punkter.

Dataene i kortene ble lagret i json-filer, som vi skrev manuelt. Vi kunne brukt database til dette, men siden vi klarer tolke json, var det enklere å bruke det. Det gjør også appen enklere å drifte og vedlikeholde. Appen inneholder ingen serverkode og derfor kunne vi lagre dette på en intern server i Polaris som vi hadde tilgang til fra før.

Vi ønsket også at brukeren skulle bevege seg kronologisk gjennom kortene, derfor skrev Dag-Arne en egen funksjon i Javascript for dette.

4.4 Kildearbeidet

Det ble etablert kontakt med flere utvalgte pårørende. Vi sporet flere av de pårørende via dødsannonsene, som ligger søkbare.

Noen takket nei til å la seg intervjuet, av ulike grunner. Temaet er sensitivt, og det er viktig å gå fram varsomt. Det viste seg også vanskelig å få kvinner til å stille til intervju og vi har per i dag kun mannlige, åpne kilder i sakskomplekset. Vi jobber videre med kildene for å få en jevnere fordeling her.

Det er også flere av sporene, både enkeltsaker og tema, som ennå ikke er fullført i det som er et tidkrevende arbeid. Vi vil likevel trekke fram god tid som en avgjørende faktor for at kildearbeidet i en så krevende sak lykkes. I slike saker nærmer du deg kildene forsiktig, enkelte trenger en dag på å svare, andre uker eller måneder. Ett av intervjuene er gjort over et år før publisering.

Passordbeskytta kildelister ble opprettet, én for ordinære kilder og én for pårørende. I Excel ble det etter hver telefonsamtale gjort et lite notat, slik at vi visste siste status – og når kildene eventuelt skulle kontaktes på nytt. Alt i alt nyttig som oppslagsverk og påminning, for eksempel egne kolonner for siste kontakt og videre oppfølging. Flertallet av kildene vi kontaktet har avslått å fortelle sin historie, av ulike grunner.

5 Presentasjon

5.1 Kartet

Kartet som vi har laget kan vi med trygghet si er unikt. Statens vegvesen har flere nettsider som gir oversikt over ulykker, for eksempel vegkart.no, men ingen gir en fullstendig oversikt over dødsulykker i Sunnmørspostens nære geografiske område, slik vi nå har laget. Vår sammenstilling av fakta fra rapporter og database gir umiddelbart et visuelt inntrykk av hvor omfattende døden på vegene er, på den måten er ett av de viktigste målene for prosjektet nådd. Kartet fungerer godt på mobil og desktop og kan navigeres ved klikk eller piltaster. Man kan filtrere ulykkene per år, og lukke kartet for å navigere videre i saken uforstyrret.

5.2 Ett kort til hver ulykke

Det ble laget ett digitalt kort for hver enkelt ulykke. Vi ønsket at kortet skulle inneholde en overskrift/kort tekst, et foto fra ulykken, lenker til saker som ble skrevet da ulykken skjedde og en lenke til Google Streetview så folk kan se hvordan området ser ut i dag.

Det dreide seg om 77 ulykker og det ble litt av et detektivarbeid å finne alle bitene. Ikke alle saker kom på nett tidlig på 2000-tallet i Sunnmørsposten, så der måtte vi ty til papirarkiv eller e-avisa for å finne foto og lenker. Sunnmørsposten har flere ganger skiftet arkivsystemer og noen av utgavene var borte fra arkivet i enkelte tidsrom. Derfor supplerte vi med saker fra andre aviser for å gi leseren et bilde av hva som ble skrevet på den tiden ulykka skjedde.

Vi ville også være helt sikre på at vi fant riktig sted på kartet, folk reagerer fort dersom vi feilplasserer en ulykke. I UAG-rapportene finner man en stedsangivelse i kart og ofte var det tatt foto av stedet. Geolokasjonen var ikke notert digitalt, og det var mange kart som ikke var zoomet særlig langt inn, ikke langt nok til at vi med sikkerhet kunne slippe en pin i Google Maps og si at «her skjedde denne ulykken». Vi måtte være mer nøyaktig. Derfor brukte vi den omtrentlige stedsangivelsen krysset med bildene fra stedet og holdt det opp mot hva Google Streetview viste. Vi lette etter kjennetegn i bildene, som landskap, fjell, bygninger, veimønster og lignende for å finne nøyaktig sted. Dette var et møysommelig arbeid som tok mye tid, men var verdt innsatsen for å gi nøyaktig informasjon til leseren.

5.3 Reportasjene

Vi har valgt å organisere reportasjene etter kapittel. Det var viktig for oss å bruke grep som hører til reportasje-sjangeren. Vi har vært ute på ulykkesstedene sammen med de involverte, ikke bare for å danne seg et bilde av hvordan det ser ut, men også ha muligheten til å bruke dette fortellerteknisk. Samtidig er ulykkesrapportene detaljerte, og gir store muligheter fortellerteknisk, for eksempel kan du sjekke ganske presist og hevet over rimelig tvil hvilken bil som kom over i feil kjørefelt, hvor og når ulykken skjedde.

5.4 Design

Vi tok i bruk ganske sterke virkemidler designmessig i selve sakene, etikken rundt dette er framlagt redaktørleddet i avisa og vurdert opp mot belastning på pårørende. I vurderingen er vi bevisst det inntrykket en slik sammenstilling etterlater. Hver for seg er ikke hvert element et etisk overtramp, men det er viktig å gjøre en samlet vurdering når du har å gjøre med dette temaet.

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

Designet ble overført til papiravisa, så hele serien holdt det samme uttrykket.

5.5 En kommentar

Det ble laget en leder i avisa og en kommentar. Kommentaren er forfattet av Karl-Petter Løvoll, og er svært personlig. Kommentaren var ikke en del av den langsiktige planen, men ble lansert som idé av ansatte i Senter for Undersøkende Journalistikk. SUJO bistod i arbeidet ved å få tilgang til å lese sakene og komme med innspill på både innhold og fortellerteknikk før vi var helt ferdige. Dette var verdifulle tilbakemeldinger og et blikk utenfra som påvirket hvordan sakene til slutt ble presentert.

6 Kildekritikk og etikk

6.1 Selvkritisk blikk på bruken av én, stor kilde

Prosjektet er i stor grad basert på skriftlige kilder, men mye av det kommer fra én aktør; Statens vegvesen. Det er i seg selv noe man bør være bevisst på i et så stort prosjekt.

Ingen politikilder er hittil med som åpne kilder i sakene, men det er brukt tid på å kryssjekke de opplysninger som kommer fram i Statens vegvesens rapporter opp mot andre kilder, og da helst skriftlige kilder så langt det lar seg gjøre.

Andre kilder som kan være med å på kaste lys over en ulykke finnes for eksempel i tingretts-dokumenter, dersom det i etterkant av dødsulykka har vært en rettssak.

Mens Statens vegvesen kun prøver å finne årsaken til at ulykka har skjedd, er det politiets oppgave å etterforske. I noen tilfeller ender saken med påtale og én eller flere runder i retten. Vi har tatt ut rettsdokumenter der vi vet dette foreligger og lagret dem i våre baser.

I tillegg er det, som tidligere nevnt, også etablert kontakt med politikilder, som kunne bekrefte opplysninger der dette var nødvendig, fordi det ikke forelå skriftlig dokumentasjon.

6.2 Statens vegvesen sin bruk av sladding

Statens vegvesen sladdet alle rapporter før de ble utlevert til pressen. Personopplysninger blir sladdet, så vidt vi forstår, av jurister etter en skjønnsmessig vurdering.

Fra vårt ståsted er det selvsagt problematisk fordi vesentlig informasjon kan ha blitt utelatt i et arbeid der det er et viktig mål å se hele bildet. Vi kan ikke vite hva som er sladdet, men har inntrykk av at det er mer enn personidentifiserende opplysninger. I noen ulykker er rapportene sladdet i så stor grad at det er umulig å forstå hva granskerne egentlig mener er årsak til ulykka. Det førte også til usikkerhet hos oss, vi kunne ikke være helt sikre på hva Vegvesenet mente var årsaken til flere av ulykkene. Det er problematisk at disse opplysningene ikke er offentlig kjent, også i det forebyggende arbeidet for å forhindre alvorlige trafikkulykker.

Løsningen er bruk av ordinær journalistisk metode i de tilfeller der det er nødvendig å finne svar på det som måtte finnes bak sladden. Det finnes andre kilder som kan være villige til å gi oss den informasjonen som trengs. Blant annet har pårørende tilgang til mer informasjon enn det Statens vegvesen er villige til å gi oss. Ett eksempel er obduksjonsrapporter, som ofte blir benyttet av politiet i sin etterforskning av ulykken. Andre kilder knyttet til ulykka kan også bidra her, både med muntlig verifiserbar informasjon og skriftlige kilder.

Vi fant også ut at informasjonen i rapportene og dataene i Excel-filene fra Statens vegvesen ikke alltid samsvarte, og at informasjon fra begge kilder ga oss et mer fullstendig bilde av enkelte ulykker. Det var opplysninger som for eksempel fart eller rus. Vi vet ikke hvorfor dette avviket er der, men vi fylte inn opplysninger i Excel-filen der vi fant det relevant.

Vi vurderte å utfordre Statens vegvesen på sladding av rapportene, men skjønte at dette ville bli svært tidkrevende. Vi valgte derfor å ikke gjøre det i denne omgang – i frykt for at det ville forsinke prosjektet.

6.3 Kildesjekk

Utvalget av åpne kilder ble gjort med bakgrunn av case knyttet til én pårørende, to involverte sjåfører og én gransker. Det ble gjort en bakgrunnssjekk av de åpne kildene, vi kan dessverre ikke være åpne på metodene her.

Ellers ble alle kildenes opplysninger selvsagt sjekket opp mot de skriftlige og ellers andre muntlige kilder. Ved flere tilfeller undervegs ble kildeutsagn fjernet fordi faktasjekken avdekket at det som ble sagt ikke var korrekt.

Vi har inntrykk av at vi totalt sett, har bygget en base som er lett å navigere i, og som vi med trygghet kan stole på når fakta skal sjekkes.

6.4 Faktasjekk

Det er brukt mye tid på å sammenstille og sjekke fakta. Skriftlige kilder ble behandlet etter ordinære etiske prinsipper. Reportasjer og bildebruk ble gjenstand for etterkontroll av ansatte redaktører.

6.5 Sjekk av det planlagte publiserte materialet

Det ble helt til slutt gjennomført en gjennomgang av sakene. Hver enkelt sak ble lest linje for linje, der hver enkelt påstand ble faktasjekket og godkjent, blant annet med henblikk på behovet for samtidig imøtegåelse.

6.6 Kontakt med pårørende

Kontakten med pårørende foregikk over flere år. Vi er bevisst på at omtalen av ulykkene kan ha innvirkning på pårørende. Vi har vært veldig bevisst på å vise hensyn, for sjøl om det er flere år siden ulykken skjedde er sorgen individuell og da må også tilnærmingen være individuell.

Det ble opprettet kontakt med pårørende på flere stadier, lenge før publisering for å orientere om at vi jobbet med «deres» sak og ga signal om at vi ville kontakte dem igjen før publisering. Det gjorde vi, før publisering kontaktet vi alle pårørende vi mente var relevante for saken. Varslerunden starter rundt ei uke før publisering, og alle var varslet innen tre dager før publisering av første sak.

6.7. Anonyme omkomne?

I kortene som beskriver enkelt ulykke i kartet, har vi valgt å anonymisere de omkomne. For eksempel skrev vi «Mann (45) omkom i møteulykke» i stedet for «Ola Nordmann (45) omkom i møteulykke». Vi vurderte lenge å bruke fullt navn, da dette kan skape en større nærhet til stoffet for lesere som ikke kjenner ulykken fra før. Ved gjennomgang av etikken i prosjektet ble problemstillingen luftet, og vi kom til at ofrene skulle anonymiseres.

I Vær Varsom 4.6 heter det: *«Identifiser ikke omkomne eller savnede personer uten at de nærmeste pårørende er underrettet».* Redaktørleddet i avisa konkluderte med at vi måtte ta hele runden med pårørende i alle de 77 ulykkene, der det i alt var 92 drepte. Vi fant at jobben ville bli for omfattende og i verste fall ikke var mulig å gjennomføre og kunne muligens sette en stopper for hele prosjektet.

Derfor kom vi til at vi ikke publiserte navn knyttet til kortene i vår presentasjon, selv om vi lenker til saker der navnene er offentliggjort, av typen *«Navnet på omkommet frigitt»*.

Men totalvurderingen handler om at vi ikke vil eksponere navnet direkte knyttet til ulykken, i den form som den her ville ha fått, av hensyn til pårørende.

6.8 Kravene til etikk er ikke som før

Fotojournalistikken har endret seg fra 2005 til i dag. Noen av bildene vi har publisert i avisa tidligere inneholdt elementer vi ikke ville publisert i dag. Det er stor forskjell på hvordan et bilde kan lagres og videredistribueres i dag, kontra 2005. Derfor valgte vi å sladde noen av dem, selv om de har stått på trykk før.

Vi hadde også rett i at vi ikke skriver så mye når det skjer ulykker, derfor var nemlig mange ulykker i våre saker helt uten foto. Noen var bare notiser. I de tilfellene valgte vi å bruke et oversiktsbilde fra Google maps over stedet ulykken skjedde, i kombinasjon med bildet fra Google Streetview som vi brukte på alle kort.

6.9. Dødsulykkene som ble strøket

Statens vegvesen lager rapporter etter alle dødsulykker, men tidvis blir rapporter i etterkant nappet ut av statistikken og databasen vi fikk tilgang til, av politiet. Dersom det gjennom politietterforskning kommer frem opplysninger som gjør at det mistenkes enten at den omkomne døde før sammenstøt (helseproblemer) eller at den omkomne selv valgte å utløse ulykken bevisst (selvmord), ble ulykkene fjernet fra databasen og falt utenfor vårt innsynskrav, ifølge Statens vegvesen.

7. Utfordringene

7.1 Statens vegvesen

Forventningene til det å skulle forholde seg til Statens vegvesen som «motpart» når du var avhengig av innsyn, var lave. Delvis basert på tidligere erfaringer med innsynskrav i etaten. Når det skal sies så opplevde vi at forståelsen og oppfølgingen vi fikk av lokalt ansatte i etaten, både i Ålesund og i Midt-Norge, var overraskende bra. Vi fikk raskt svar på våre innsynshenvendelser, og fikk også signal dersom etaten var klar over at det ville ta tid å gi oss det vi ba om.

I første fase var vi tålmodige, vi ba om et stort antall dokumenter, og Staten Vegvesen var åpne på at mange av disse rapportene aldri var mediesladdet – og da heller ikke frigitt.

En omorganisering i etaten førte til at arbeidet med UAG-rapportene ble sentralisert i 2019, der arbeidet tidligere ble utført av ansatte i Midt-Norge. Avstanden til Statens vegvesens kilder har blitt større og vi har en opplevelse av at det tar mye lenger tid fra ulykkene skjer til rapportene blir sluppet til media.

Når det gjelder frigivelse av ulykkesrapporter er vi dag blitt henvist til å følge elektronisk postjournaler eller innsyn.no. Det er blitt forsøkt å søke innsyn i hver enkelt rapport, men det er vårt inntrykk at arbeidet med mediesladding/frigivelse av rapporter tar lenger tid nå enn før, uvisst av grunn.

Tidligere var det vår erfaring at dette arbeidet normalt tok rundt seks måneder. Vi vet at rapporter er blitt frigitt internt og til politiet på langt tidligere tidspunkt.

Med strengere krav til personvern forsvant noen viktige innsynspunkter for media. Det er ikke lengre mulig å få opplysninger om kjønn, alder eller skadegrad på de involverte i ulykkene. Man kan få antall døde, men skadegrad på de overlevende er holdt tilbake. Dette gjør det vanskelig for media å gjennomføre egne analyser av forhold rundt ulykker og se tendenser åpent og klart.

I 2022 ba vi om innsyn i de samme opplysningene for hele landet i perioden 2005-2021, men fikk avslag på dette innsynskravet. Vi opplevde dermed at Statens vegvesen har endret praksis og vil ikke dele opplysninger som det var mulig å få ut noen år tidligere. Statens vegvesen har også fjernet disse opplysningene fra vegkart.no.

7.2 Graving i liten redaksjon

Prosjektet startet med én journalist, supplert med redaktører som medspillere. Det ble helt fra starten sagt at vi skulle publisere *når vi var klar.* Det hadde trolig vært smart å sette oss noen delmål med tidsfrist, allerede den gangen.

Det er ikke alene årsaken til at det har tatt lang tid. Prosjektet er omfattende, både i mengde data og ikke minst den jobben som her kreves for å sammenstille data. Materialet er fragmentert og det kreves at det gjøres grundig – og blir dobbeltsjekket.

Journalisten som startet prosjektet har hele tiden gått vakter i fast turnus, og måtte erstattes hver gang det ble satt av tid til graveprosjektet. Selv om det ble satt av hele uker til graving om gangen, var det ikke nok til å gi prosjektet god nok framdrift.

Det ble etter hvert satt på mer folk, som sjølsagt var nyttig for prosjektet – også for framdrift. Det ga også mulighet til å gjøre nødvendig arbeid fra dag til dag.

Å holde tråden i arbeidet med databasene og produksjon av kartet med innhold er krevende og nitidig. Vi førte derfor arbeidslogg over de fleste økter med interne notater om hva vi skal gjøre i neste steg. Dette var svært viktig for å holde kontinuiteten i metodikken og gjennomføringen av arbeidet.

7.3 Kildearbeid

Kildearbeidet har vært tidkrevende, og utfordrende. Det har vært en utfordring å få folk til å stille til intervju, av ulike årsaker. Spesielt vanskelig har det vært å få kvinner til å stille opp i serien. Vi jobber videre med å få bedre kjønnsbalanse i reportasjeserien.

8. Konsekvenser

- Vi har avdekket og undersøkt materiale som aldri tidligere har vært gjort kjent for offentligheten.
- Sammenstillingen som er jobbet fram har aldri tidligere blitt presentert for dette geografiske området.
- Vi har bidratt med kunnskap om gransking av dødsulykkene på vegene, et tema som har aktualisert seg i år.
- Vi har fortalt historier som aldri tidligere har blitt fortalt i offentligheten.
- Vi har et verktøy som gjør oss umiddelbart i stand til å sette nye ulykker i en større sammenheng og kan raskere avdekke tendenser og se på organisatorisk aktivitet i Statens vegvesen, samt politisk aktivitet som kan påvirke dette.

9. Vegen videre

Vi jobber videre med prosjektet. Basen vi har opparbeidet oss ligger tilgjengelig og blir stadig bygget ut når det dessverre skjer nye dødsulykker på veger innenfor det geografiske dekningsområdet vi har rammet inn. Det unike kartet og databasen er verdifulle for journalisten som skal skrive – eller følge opp saker knyttet til de siste dødsulykkene i vårt distrikt, og sette de i en større sammenheng. Et eksempel er denne ulykka fra 5. januar 2023, der første sak etter registrering var denne: «Dødsulykke nummer fire i samme område».

Det er lettere å utøve samfunnsrolla vår når det gjelder informasjon, men også vår rolle som kritisk organ med dette verktøyet for hånd.

10. Lenker

Nettsaker:

Dødsulykkene: Kapittel 1: De pårørende

Dødsulykkene: Kapittel 2: De involverte

Dødsulykkene: Kapittel 3: Granskerne

Dødsulykkene: Dette er Dødsulykkene

Dødsulykkene: Kommentar: Det jeg aldri fikk svar på da Ronny døde

Dødsulykkene: Bare flaks at det ikke går flere liv her

Dødsulykkene: Derfor skriver vi om dødsulykkene

Papiroppslag:

Artiklene var på trykk i papiravisa i Sunnmørsposten 11., 14. og 18. mars 2022. Her finner du eavisarkivet til Sunnmørsposten: https://smp.alda.no/eavis?2&aviskode=SPO

Påloggingsinformasjon sendes direkte til juryen.