



De 11.440 ulykkene

Bergens Tidende, bt.no og bt.no/tv

Erlend Langeland Haugen, Øyvind Lefdal Eidsvik,
Lasse Lambrechts, Tove Knutsen, Sonja Ystaas

1. Navn på journalister

Erlend Langeland Haugen, Øyvind Lefdal Eidsvik, Lasse Lambrechts, Tove Knutsen, Sonja Ystaas

2. Navn på arbeidet

Døden på veiene II – de 11.440 ulykkene

3. Fullstendig liste over samlet publisering

- 21. januar: Ulykkeskartet (www.bt.no/ulykker)
- 21. januar: Her ser du hvor ulykkene skjer (bt.no)
- 22. januar: Tilgir sjåføren etter dødskrasj (førstesideoppslag, BT)
- 22. januar: Historien om en varslet ulykke (BT, nyhetsanalyse)
- 22. januar: Flåm-ulykken (BT)
- 22. januar: TV-dokumentar om Flåm-ulykken (bt.no/tv)
- 25. januar: Små kommuner på ulykkestoppen (bt.no)
- 25. januar: Vis oss hvor det er farlig (bt.no)
- 26. januar: Dette er veien som tar flest liv (førstesideoppslag, BT)
- 26. januar: Dødsveien som stadig tar liv langs kysten (BT)
- 26. januar: «Det er med livet som innsats vi går her» (BT)
- 27. januar: Skuffet over nei til trafikk-forlik (BT)
- 28. januar: Her er Norges verste veier (bt.no)
- 30. januar: Dette er lesernes verstingliste (bt.no)
- 2. februar: Dødstallene synker minst i Norge (BT)
- 2. februar: Risikoen mangedobles i helgene (bt.no)
- 3. februar: Ber sjåførene ta ansvar (BT)
- 3. februar: Krasjer mest i godt vær (bt.no)
- 4. februar: Tunnelene som lammer Bergen (BT)

- 4. februar: Kjør Vestlandets verste strekning (bt.no)
- 5. februar: Tre av fire lister etter ulykken (bt.no og bt.no/tv)
- 7. februar: Flere tar avstand fra grisekjøring (bt.no)
- 8. februar: Det tyngende ansvaret (BT, nyhetskommentar)
- 9. februar: Ulykkesveien mellom øst og vest (bt.no)
- 13. februar: - Er mulig å halvere dødstallene (bt.no)
- 16. februar: Flest fra bygdene dør i trafikken (førstesideoppslag, BT)
- 16. februar: - Bygdefolk dør for byenes sikkerhet (BT)
- 21. februar: 10.000 biler på skoleveien (bt.no)
- 22. februar: Lesernes dom: Her er den verste veien (førstesideoppslag, BT)
- 22. februar: Elevene må gå sikksakk mellom bilene (BT)
- 22. februar: Her er lesernes dom over veiene (BT)
- 22. februar: Lesernes dom over veiene (bt.no)
- 10. mars: Leserne advarte. I går smalt det. (bt.no)
- 15. april: Aksjonerer mot ukjente veifeller (førstesideoppslag, BT)
- 15. april: Sjekker 100 steder etter lesernes tips (BT)

Interaktivt:

Våre interaktive oversikter blir best sett ved å besøke dem i sitt rette miljø:

Ulykkeskartet: www.bt.no/ulykker

Lesernes tips med kommentarer fra Statens vegvesen: www.bt.no/1756513.htm

Ulykkesrisikoen på E16: www.bt.no/1755543.htm

4. Redaksjon og redaksjonsadresse

Bergens Tidende

Pb 7240, 5020 Bergen

Telefon: 05500

5. Journalistenes kontaktinformasjon

Erlend Langeland Haugen – erlend.haugen@bt.no, telefon 91723789

Øyvind Lefdal Eidsvik – oyvind.eidsvik@bt.no, telefon 48182656

Lasse Lambrechts – lasse.lambrechts@bt.no, telefon 93881805

Tove Knutsen – tove.knutsen@bt.no , telefon 99535511

Sonja Ystaas – sonja.ystaas@tv2.no, telefon 41208841

6. Redegjørelse for arbeidet

«De 11.440 ulykkene» var andre og siste del av BTs reportasjeserie om trafikkulykker. Del 2 ble publisert i januar og februar i 2011, et halvt år etter del 1. De to delene er derfor sendt inn hver for seg til Skup-prisen. De to delene har et felles utgangspunkt i datastøttet journalistikk og deler noe grunndata og research, men er i seg selv frittstående. Mens vi i den første delen omtalte de unge trafikkofrene, handlet del to om det store bildet: For første gang ble alle ulykker langs norske veier vist frem og undersøkt.

a) Når og hvordan kom arbeidet i gang, hva var ideen som startet det hele?

Våren 2010 hadde utviklingsmiljøet i Bergens Tidende et brennende ønske. De var inspirerte av blant andre Berlingske Tidendes serie «Forbrydelsen» (www.b.dk/forbrydelsen) og The Guardians Simon Rogers og hans datastøttede prosjekter (www.guardian.co.uk/data), og hadde lagt en plan: Å samle hele landets ulykkesdata. Målet var todelt: Å bruke informasjonen til å lage datastøttet journalistikk i toppklasse og å hente inn leserne («bring in the readers»).

Prosjektet ble BTs første nettbaserte graveprosjekt, og er det prosjektet som så langt i Bergens Tidendes historie har brakt inn desidert flest lesertilbakemeldinger.

b) Hva var den sentrale problemstilling ved starten av prosjektet?

I forkant av arbeidet var dette de tre bærende spørsmålene vi stilte oss:

- Hvor skjer ulykkene, og hva kjennetegner dem? Med andre ord: Sett ulykkene på kartet, og finn frem til forholdene som skiller seg ut.
- Kan vi finne ut hvor det er farligst? Nøyaktig hvor langs veiene det faktisk er størst risiko for å forulykke, basert på en type risikoindeks?
- Og ikke minst det som hele tiden var et bakenforliggende ønske: Å involvere leserne. Hvor opplever leserne at det er farlig å ferdes?

Opprinnelig var publisering for begge deler av prosjektet planlagt i løpet av siste halvåret av 2010. På grunn av sykdom måtte publiseringen av del 2 utsettes til januar 2011.

c) Genuint nytt i saken

FØRSTE GANG: Alle landets trafikkulykker ble for første gang presentert samlet, med både informasjon om hvem som var innblandet og data om blant annet føre, fartsgrense, involverte kjøretøy og tidspunkt. Statens vegvesens interne STRAKS-database har hittil vært unntatt offentligheten. Dette er første gang databasen er publisert offentlig i samlet form og med alle detaljer – ferdig organisert og søkbar. Dette er også i mengde en av de største presentasjoner og offentliggjøringer av norsk, offentlig data noensinne.

ORGANISERT LESERMEDVIRKNING: Det er også, etter hva vi vet, første gang i Norge at lesernes tilbakemeldinger er samlet inn i et grensesnitt der det allerede finnes andre data leserne kan vurdere. De kunne altså sende inn sine innspill basert ikke bare på egne oppfattelser, men gjøre mer kvalifiserte vurderinger fordi de fikk bakgrunnsinformasjon. De kunne kategorisere sine innspill og skrive begrunnelser. Det gjorde lesernes inndata kvalitativt bedre, og gjør det verre for myndigheter å se bort fra dem. Måten vi har samlet inn leserdata på, har også gitt inspirasjon til tilsvarende prosjekt i et av våre naboland. Så vidt vi har sett, er heller ikke slike leserdata tatt videre til ansvarlige myndigheter før, slik vi skal komme tilbake til under punktet om konsekvenser.

NYHETER: På bakgrunn av et datamateriale ingen andre norske media hadde, kunne vi også publisere en rekke genuine nyheter på systemnivå – blant annet at flest alvorlige ulykker det siste tiåret hadde skjedd nettopp i BTs kjernefylke, Hordaland. På grunn av kategoriseringen hos Statistisk sentralbyrå, er ikke dette informasjon som ligger tilgjengelig hos dem. Eksempler på andre nasjonale saker fra datamaterialet er at de fleste dødsulykker skjer på de beste veiene (publisert i desember 2010), at innbyggere på bygdene har høyere dødsrisiko enn innbyggere i byen og at antall trafikkdrepte sank merkbart mer i våre nordiske naboland enn i Norge.

EGEN RISIKOINDEKS: Siden det ikke fantes andre muligheter, utviklet vi en egen risikoindeks for hvor trafikkuulykker skjedde. Indeksen kunne si noe om hvor på veiene det reelt sett skjedde flest ulykker over en tiårsperiode.

d) Kort beskrivelse av organiseringen av arbeidet, metodebruk, kildebruk, problemer underveis mv.

Kjernen i Døden på veiene 2 er et enestående datamateriale om 11.440 alvorlige trafikkuulykker i Norge siden 2000. Vi fikk tilgang til data fra Statens vegvesens Straks-database første gang sommeren 2010. De ansvarlige i Vegvesenet var skeptiske til å utlevere den. De mente databasen var til intern bruk, at den ikke var offentlig og at den inneholdt sensitive personopplysninger. I tillegg kom det jevnlig forespørsler fra mediene, og alle fikk nei. Vegvesenet hadde planer om å gjennomgå lovverket for å lage klare regler – men ingen visste helt når.

Oppsummeringen er enkel: De mente vi måtte vente, slik alle andre gjorde.

Vår redning ble den nye offentleglova. Med lovens paragraf 9 i hånd, kunne vi nå kreve «ei samstilling av opplysningar som er elektronisk lagra i databasane til organet dersom samstillinga kan gjerast med enkle framgangsmåtar». Etter både argumentering og

godsnaiking over e-post i over en uke, fikk vi til slutt innsyn i anonymiserte og begrensede data for 2000-2009.

Dette var et utgangspunkt for oss, men begrensingene var åpenbare: Vi fikk ikke skikkelige skadetall eller opplysninger om skadede. For vår del var de skadede sentrale for å kunne si noe om hvem som var i trafikkulykkene. Problemet var åpenbart: Vi hadde fått data som ikke var fullgode. Samtidig hadde Vegvesenet gjort sin plikt etter loven, noe de brukte som argumentasjon, fordi å gi enda mer data flere kompliserte prosesser som tok tid å kjøre ut.

På bakgrunn av dataene startet vår researchperiode i november 2010. Ufullstendige som de enn var, førte de til at vi hadde en søkbar, intern database på over 10.000 ulykker. Ved hjelp av den kunne vi nå lage sammenstillinger vi og andre medier aldri før har hatt mulighet til. Dermed startet også et tidkrevende arbeid for å finne de berørte personene for å lage journalistikken vi ønsket.

I researchperioden fant vi blant annet dette:

- Av Norges fylker, skjedde flest ulykker i Hordaland.
- Noen områder og veier, som E39 gjennom Stord og Lindås, pekte seg særlig ut.
- Norge var landet i Norden med minst reduksjon i trafikkdødeligheten.
- Vestlandet lå lavere på Vegvesenets indikatorer for veikvalitet.

Først da vi begynte å komme skremmende nær publisering i januar 2011, fikk vi et gjennombrudd: Via en annen kilde i Vegvesenet med tilgang til Straks-basen, fikk vi argumentert for hvorfor det vi ønsket var viktig. Kilden hadde forståelse for våre behov. 19. januar, tre dager før publisering, dumpet flere e-poster inn med tabeller over informasjonen vi spurte om, med data til og med 2010.

Det førte til arbeid til langt på natt for de to utviklerne. Mengdene med informasjon var flere titusen linjer stor. Alle dataene måtte vaskes, som det blir kalt. Det innebærer å sammenstille

tabeller, luke ut dobbeltføringer/dubletter og konvertere kartkoordinater. I tillegg manglet delvis data for noen av de nyeste ulykkene. Disse supplerte vi der vi hadde bekreftet informasjon.

Et gjenvendende problem var at noen ulykker manglet eller hadde unøyaktige kartkoordinater. Vi prioriterte å få de mest alvorlige ulykkene - de med dødsfall - så riktig som mulig. Gjennom å spore opp ulykker i mediearkivene Retriever, BuyAndRead (som inneholder flere lokalaviser) og vårt eget arkiv, forsøkte vi å finne bilder fra ulykkene. Prosessen som fulgte var tidkrevende: Ved hjelp av Google Maps navigerte vi først til området vi visste ulykken hadde skjedd. Deretter gikk vi til Streetview-funksjonen Google Maps tilbyr. Der kunne vi lete oss frem til det nøyaktige stedet der ulykken hadde skjedd. Vi var klar over at mange pårørende ville lete etter sin ulykke. Erfaringene fra vår omfattende kontakt med pårørende til ungdommene som døde i trafikken (som vi skrev om i del 1), visste vi at mange reagerte på feil og unøyaktigheter. På grunn av at tiden ikke strakk til, fikk vi ikke korrigert så mange som vi ønsket før publiseringen.

En varslet ulykke

Hvordan kunne vi få formidlet vårt ønske om leser-tilbakemelding på en slik måte at de ville følge oppfordringen? Dette var et spørsmål vi stilte oss flere ganger. Det var en risiko å ta: Her skulle vi gå høyt ut – men hva om vi ikke fikk respons? Vi måtte sørge for å fortelle en historie som det gikk å assosiere seg med

I researchperioden i november ante vi konturene av en ulykke som skilte seg ut i mengden: I 2007 kolliderte en trailer med en personbil i Flåm. En eldre kvinne omkom. Timer før hadde det kommet inn flere bekymringsmeldinger om akkurat dette stedet. Meldingene kom fra yrkessjåfører. Ingenting ble gjort. Både Havarikommisjonen og politiet hadde gransket og etterforsket ulykken, noe som gjorde at det fantes et godt kildemateriale. De ansvarlige myndighetene, som først hadde nektet enhver skyld, ble sterkt kritisert.

I Flåm satt en familie igjen uten mor og bestemor. På et aldershjem satt hennes ektemann og opplevde å miste konen gang på gang fordi han glemte ulykken mellom hver gang noen snakket om den. Han ble aldri seg selv igjen. I Sverige satt en lastebilsjåfør med sterke ryggsmertor og et ikke akkurat velfungerende liv.

Et uttrykt mål var å bruke ulike måter å formidle journalistikken på, og utvide rammene for presentasjon og journalistikk på vår nettside. Vi valgte å konsentrere oss hardt om ulykken i Flåm både fordi den var så menneskelig i alle sine konsekvenser og fordi den inneholdt et sentralt poeng for oss: Noen hadde varslet om et problem - nøyaktig hva vi ville oppfordre våre lesere til å gjøre.

22. januar startet vi seriedelen med å publisere ulykkeskartet, en 16 minutter lang tv-dokumentar med historien om Flåm-ulykken fra flere sider, en nyhetsfeature om Flåm-ulykken og en nyhetsanalyse på kommentarplass. Analysen valgte vi å kalle «Historien om en varslet ulykke».

Vår oppfordring til leserne var at de nå hadde muligheten til å varsle om steder de mente var farlige. Responsen kom øyeblikkelig. Vårt mål var å få inn 100-200 seriøse tilbakemeldinger fra leserne. I stedet kom rett under 1000 innmeldinger i løpet av fire uker.



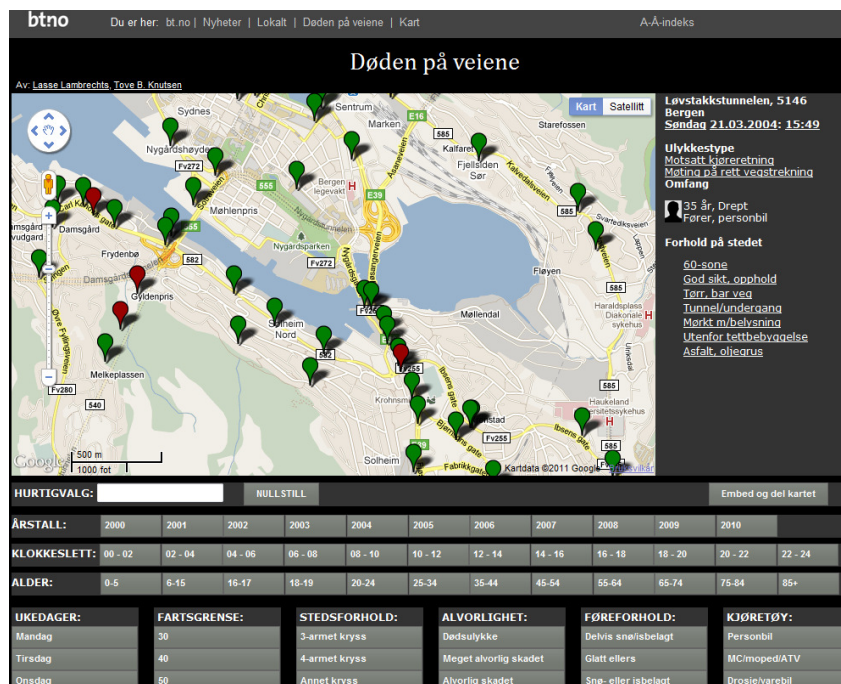
Ett av i underkant 1000 tips fra leserne

Hovedtyngden var på Vestlandet, men lesere fra hele landet meldte inn sine problemer. Resultatet ble at vi kunne fortelle om stedene som samlet flest slike bekymringsmeldinger. Det skulle vise seg at dét kartet ble en vekker for Statens vegvesen, som ikke hadde kjennskap til mange av disse risikostedene.

Kartet

Tradisjonell journalistikk handler oftest om å samle, sortere, filtrere og analysere informasjon – og spytte ut en ferdig tolket versjon av den. Vårt ønske var å tilby litt til. Leserne skulle selv få lage sine utvalg og gjøre sine analyser, basert på variablene vi satt på, og kunne slik få vite alt om ulykkesbildet for eksempel i sitt eget nabolag, langs ungenes skolevei eller på reiseruten til og fra jobb. I tillegg gjorde det vår journalistikk, våre tolkninger og analyser transparente for

leserne. Deres involvering fungerte som en kvalitetskontroll av kartet og statistikken. Det var hele tiden mulig å melde inn mulige feil, så vel som tips om ulykkespunkter og andre forhold de fant som pekte seg ut. Ved hjelp av vårt kart og våre løsninger, hadde offentligheten mulighet til å kontrollere hvilken informasjon det offentlige fører.



Ulykkeskartet på www.bt.no/ulykker

Et annet poeng med kartet var å dele vår informasjon. Noen få medier, som Guardian, er foregangsaviser på å dele grunndata. Vår løsning var å tilby ulykkeskartet fritt til alle, med en såkalt «embed»- eller «innbygg»-kode. Dermed kunne alle få vise frem og bruke dataene de selv var interesserte i – enten det var hele databasen eller fotgjengerulykker i Vestfold i 2010. Noen få medier – hovedsakelig de andre Media Norge-avisene – benyttet muligheten. Kartet finnes også i engelskspråklig versjon.

Risikoindeksen

Et av målene våre var å kunne gå lenger enn bare å gjøre hva vi og andre medier tradisjonelt gjør: Å si «i dette krysset var det da jammen mange ulykker». Vi ønsket en målbar størrelse.

Etter å ha undersøkt om forskningsmiljøet ved Transportøkonomisk institutt (TØI) kjente til en slik indeks, fant vi ut at det ikke fantes en anvendelig målestokk. Den ene metoden de kjente til ville bare delvis svare på vårt spørsmål, men involverte til gjengjeld lengre studier selv for korte strekninger.

Ønsket fra vår side var at en slik indeks burde være relativt enkel, og inneholde informasjon som var tilgjengelig i allerede eksisterende databaser. Løsningen ble å lage vår egen målestokk, basert på tre kriterier: Antall kilometer, antall alvorlige ulykker og trafikkmengde. I en formel:

$$\text{risikoindeks} = \frac{\text{antall ulykker gjennom 11 år / distanse i kilometer}}{\text{antall passerte biler på distansen gjennom 11 år}}$$

... eller i tekst: ulykker pr. million passerte biler pr. kilometer. Ved å koble informasjonen i Vegvesenets STRAKS-database med trafikkmålingene i Nasjonal vegdatabank, kunne vi undersøke forholdet mellom ulykker og trafikkmengde på et hvilket som helst punkt langs alle veistrekninger i landet. Vi regnet på dette forholdet kilometervis, altså et slikt regnestykke pr. kilometer av veistrekningen.

Denne delen av arbeidet er utgjorde mye arbeid siden informasjonen for hvert eneste regnestykke måtte hentes manuelt. Av kapasitetshensyn begrenset vi oss derfor til å regne ut ulykkesrisikoen langs E39 i Hordaland og E16 gjennom Hordaland og Sogn og Fjordane. Vi valgte disse to veiene fordi vi i arbeidet hadde sett at de var veiene med desidert flest ulykker.

Vi testet gyldigheten av formelen hos TØI. Den er ikke feilfri, siden den går ut fra at veikvalitet og trafikkmengde er uforandret. I virkeligheten kan veien være forbedret i løpet av tiårsperioden, og trafikkmengden kan ha utviklet seg annerledes enn snittet for andre veier.

Fordelen med den, med disse to forbeholdene, er allmenngyldig. Med formelen kalkulerte vi hvor på E39 og E16 det skjedde *relativt sett* flest ulykker.

Løsningen vi valgte var muligens uortodoks og tungvint, men fungerte: Vi skrev ut kart over Hordaland fra Nasjonal vegdatabank i et utall A4-sider, limte de sammen og førte inn alle alvorlige ulykker langs veien vi undersøkte. Vi kunne ha gjort det enklere, men valgte å gjøre det på denne måten for å ha kontroll over at det vi gjorde var korrekt.

Mens vi publiserte den ene beregningen (E39) med tanke på papiravis, gjorde vi den andre med tanke på å bruke nettets fortrinn. Via Google Maps fargekodet vi E16 i Hordaland og Sogn og Fjordane etter risikonivå, der vi også la inn informasjon om hver enkelt ulykke.

Ressurser og presentasjon

Døden på veiene startet som et nettprosjekt. På grunn av de store datamengdene var bt.no den naturlige hovedkanalen. Vi satset på å presentere vårt stoff både som featuresaker, nyhetssaker, analyser og kommentarer, flere interaktive fremstillinger og ikke minst webtv. Gjennom den 16 minutters dokumentaren om Flåm-ulykken, gjorde BTs webtv-avdeling nybrottsarbeid for webtv-miljøene i de tradisjonelle avishusene.

I utgangspunktet var fem personer koblet av og på fra november til publisering, med alt fra jobb i en uke til to måneder. Tidsrammen til tross, var arbeidspresset høyt, blant annet på grunn av sykmeldinger blant nøkkelpersoner. Vi kom i mål takket være mye kvelds- og nattarbeid.

Metoder

Til Døden på veiene 2 har vi brukt en lang rekke metoder som spenner fra både tradisjonell research til nye muligheter på nett.

- **RAPPORTLESING:** En vesentlig del av vår grunnresearch var å lese seg opp på i overkant av 50 forskningsrapporter om trafikkulykker. Lesingen av denne var en felles research med del 1 av prosjektet – og dannet grunnlaget for hva vi ville konsentrere oss om i de to delene. I denne fasen måtte vi gå inn med et svært åpent sinn for å fange opp flest mulige potensielle poenger.
- **ARKIVSØK:** For å finne fortellinger og historier, måtte vi gjøre talløse arkivsøk både i vårt eget arkiv, hos Retriever og Buyandread. I tillegg til elektroniske arkiv, brukte vi også mikrofilmarkivet til BT for å finne tilbake til sakene som preget år 2000,
- **ULYKKESSØK:** Vi opprettet en intern, nettbasert database vi kunne bruke til research. På denne måten kunne vi undersøke blant annet hvilke veier, hvilke kommuner eller hvilke tider som skilte seg ut.
- **KJØRE ULYKKESSVEIEN:** Til sakene om de verste strekningene langs E39, tok vi i bruk en annen metode for å visualisere hvor ulykkene skjedde: Vi filmet hele kjøreturen langs E39 på Stord, der leserne kunne se hvor ulykkene skjedde.
- **MAPS:** Google Maps ble brukt både til research og til presentasjon. Google maps blir hyppig brukt av alle nettaviser til å plote ulykker i hverdagen. Vi tok det et steg videre ved å bruke mulighetene Google gir med både Charts (grafer og kurver) og Maps sin mulighet for fargekoding. På den måten kunne vi for eksempel kode veiene på en intuitiv måte for leserne.
- **OPPSØKENDE JOURNALISTIKK:** Til våre featuresaker ville vi være flue på veggen gjennom flere hendelser, også kalt «the art of hanging around». Vi tilbrakte flere dager i Flåm, i tillegg til å oppsøke intervjuobjekt både hjemme i Sverige, på sykehusbehandling, i Bergen og i Flåm.

Konsekvenser og etterbruk

Rett etter at vi hadde publisert våre saker om lesernes tilbakemeldinger, ringte telefonen. Det var Statens vegvesen, som hadde fulgt nøye med på vår serie.

Nå var tonen en annen. Mens de tidligere hadde vært skeptiske til å i det hele tatt gi oss data, var de nå interesserte. For det første, ble vi fortalt, brukte Vegvesenet selv vår presentasjon i sitt arbeid. Og for det andre ønsket de seg databasen med de 1000 lesertipsene. Vår plan var å ta lesernes tips til dem på en mer konfronterende måte. I stedet kom de til oss.

De fikk databasen i anonymisert form. To måneder etter, i april, tok Vegvesenet igjen kontakt. Da hadde de gått gjennom tipsene. De hadde funnet i overkant av 100 steder de ikke var klar over ble betegnet som et problem. Disse skulle sjekkes opp for å vurdere hva som kunne bli gjort. Vi skal følge med på hva som blir gjort i fremtiden.

Vi har også kunnet bruke vår ulykkesbase når det har skjedd nye ulykker. Minst en gang har det skjedd ulykker nettopp på et sted leserne advarte mot. En annen etterbruk er hvordan både innbyggere eller andre journalister kan bruke ulykkeskartet når en ulykke skjer for å finne ut historikken på det stedet.

7. Spesielle erfaringer

Tross den opprinnelige skepsisen ble Vegdirektoratet svært glade i vårt kart, og bruker det internt i sitt arbeid. At de måtte gi ut informasjonen, førte direkte til at de fikk ny og viktig informasjon fra innbyggerne, i dette tilfellet BTs lesere. Leserne styrket ikke bare vår dekning, de påvirket direkte myndighetenes arbeid. Tusenvis av innbyggere har fått kontrollert og utbedret de områdene de var bekymret nok til å si fra om.

Kartet kommer til å bli oppdatert jevnlig – trolig to ganger i året. Vegdirektoratet har i løpet av prosjektet fått et annet syn på det å offentliggjøre ulykkesdatabasen sin og er nå i seg selv

positive til våre innsynsbegjæringer. Vi har høsten 2011 bedt om nye data flere ganger. I januar 2012 fikk vi tilsendt en ladning. Den viste seg å inneholde samme type ufullstendige data som vi fikk i 2010. Forhåpentligvis får vi ordnet dette i løpet av kort tid.

De jevnlige oppdateringene vil gi oss nye statistikker å se nærmere på, for å spore tendenser og forhold som peker seg ut på et helt annet detaljnivå enn SSBs tall gir anledning til. En annen form for etterbruk, er hvordan kartene utgjør en kunnskapsbase når nye ulykker skjer. Både medier og publikum kan raskt finne ut om området er ulykkesbelastet fra før, og ikke minst om leserne tidligere har advart mot stedet.

Bergen, 12. jan 2012

Erlend Langeland Haugen, Øyvind Lefdal Eidsvik, Lasse Lambrechts, Tove Knutsen, Sonja Ystaas