



METODERAPPORT

til SKUP 2014



DE HEMMELIGHOLDTE ULYKKESRAPPORTENE

Av Synnøve Åsebø, Ola Mjaaland og
Ingeborg Huse Amundsen

Innhold

INNSENDERE	4
TAKK TIL.....	4
PUBLISERT	4
KONTAKTPERSON.....	4
REDAKSJON	4
1. INNLEDNING.....	4
1.1 Hva er ulykkesanalysegruppen (UAG)?	5
2. HVA ER NYTT	6
2.1 De pårørende	6
2.2 De domfelte og rettsvesenet	6
2.3 Sladdet vesentlig informasjon da politiet ba om innsyn.....	6
2.4 Tiet om UAG-rapport i retten.....	6
2.5 Gikk imot egne juristers anbefalinger	7
2.6 Lagret svært sensitiv informasjon uten godkjenning.....	7
2.7 Utbedring av dødsveiene	7
2.8 Erstatningsansvar	7
2.9 Bevisst hemmelighold	8
3. ORGANISERING AV ARBEIDET	8
3.1 Journalistene.....	8
3.2 Informasjonsflyt og research	9
3.3 Organisering av det daglige arbeidet	9
4. METODEBRUK	10
4.1 Offentlighetsloven som brekkstang	10
4.2 Jakten på de døde og deres pårørende	11
4.3 I dialog med Statens vegvesen.....	12
4.4 Dybdeintervjuer med de pårørende	13
4.5 Det avgjørende møtet – hypotesen endres.....	15
4.6 Ny runde med de etterlatte	16
4.7 Identifisere alle bilrapssaker i tidsperioden.....	16
4.8 Finne ut om UAG var en del av bilrapssaken	17
4.9 Sammenligne dommer og UAG-rapporter.....	17
4.10 Sammenligne sladding på vår UAG-rapport og politiets UAG-rapport.....	17

4.11 Samtalene med de bilraptsdømt	18
4.12 Kartlegge intern praksis i UAG	18
4.13 Omfattende søk i OEP	20
4.14 Bruk av eksperter	20
4.15 Opptak og transkribering	20
4.16 Innsynsbegjæring hos Samferdselsdepartementet	21
4.17 Overvåke dommer og tiltalebeslutninger	21
4.18 Kildepleie	21
4.19 Offentliggjorde alle data i søkbar database	22
5. PRESENTASJON	23
6. ETIKK	23
6.1 Bilraptsdømt	23
6.2 Foreldrene til jente (12)	23
6.3 Veidirektør Terje Moe Gustavsen	24
6.4 Pårørende	24
6.5 Varsling	24
7. SPESIELLE ERFARINGER	24
7.1 Bare åpne kilder	24
7.2 Åpenhet	25
7.3 Møte med Statens vegvesen før publisering	25
7.4 Munnkurv	25
7.5 Fagdirektør ville ikke snakke med oss	25
7.6 Politiet videresendte vår henvendelse til Vegvesenet	25
7.7 Veidirektøren avbrøt intervju	26
7.8 Veidirektøren vil ikke la seg intervju av VG	26
7.9 Bruken av ordet «hemmelighold»	26
8. KONSEKVENSER	27
8.1 Statens vegvesen åpnet raskt for å endre praksis	27
8.2 Pårørende får innsyn	27
8.3 Graver-utvalget	27
8.4 Riksadvokaten 1- reagerer på VGs avsløring	27
8.5 Sa unnskyld	28
8.6 Riksadvokaten 2- UAG-rapporter blir obligatoriske i straffesaker	28
8.7 UAG-rapport lagt frem i retten - mann frifunnet for bilrap	28

8.8 Riksadvokaten 3 – Beordrer gjennomgang av alle bilrapssaker siste 10 år.....	29
8.9 Erstatningskrav – går til sak mot Statens vegvesen	30
8.10 Sak for kontroll- og konstitusjonskomiteen	30
8.11 Frifunnet for brudd på veitrafikkloven.....	30
9. KILDEBRUK	30
9.1 Skriftlige kilder	30
9.2 Muntlige kilder	31
10. SAKSLISTE	31
Saker publisert på vg.no.....	31
10.1 Saker publisert i VGs papirutgave	38
11. LISTE OVER VEDLEGG	38
12. VEDLEGG	38

INNSENDERE

Ola Mjaaland, Synnøve Åsebø og Ingeborg Huse Amundsen

TAKK TIL

Lars Joakim Skarvøy, Sondre Nilsen, Dan Kåre Engebretsen, Frithjof Jacobsen, Anders Sooth Knutsen og Lars Håkon Grønning

PUBLISERT

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/>

Publisert i VGs papirutgave og på vg.no fra 11/05/2014 til d.d. Arbeidet fortsetter i 2015. Utklipp og lenker til saker publisert på vg.no kommer tilslutt i rapporten.

KONTAKTPERSON

VG ved Synnøve Åsebø

Pb. 1185 Sentrum

0107 Oslo

TLF: 97103033

REDAKSJON

Verdens Gang

Pb. 1185 Sentrum, 0107 Oslo

Sentralbord: 22 000 000

1. INNLEDNING

Dette er historien om hvordan Statens vegvesen i nesten ti år gransket alle dødsulykker på norske veier, uten å dele ulykkesrapportene med de pårørende, politiet eller rettsvesenet.

I denne metoderapporten vil vi redegjøre for hvordan vi kom på sporet av saken, hvilke metoder som er brukt og valg som er tatt underveis i arbeidet.

Ideen om å se nærmere på sammenhengen mellom dødsulykker og dårlig veistandard oppsto på et morgenmøte i redaksjonen, 19. februar 2013. Journalist Ola Mjaaland ønsket å lage journalistikk basert på Statens vegvesens dybdeanalyse av dødsulykker, som hvert år presenteres på en egen pressekonferanse.

Men det som i utgangspunktet skulle være et skjebnedrevet dokument om mennesker som mistet livet i trafikken, endte opp i noe helt annet: Et stort graveprosjekt og en avsløring om omfattende hemmelighold i en offentlig etat med over 7000 ansatte.

Veien frem mot avsløringen var både lang og kronglete. Tre journalister uten spesiell graveerfaring jobbet i flere måneder, tok hundrevis av telefoner, innhentet dommer, søkte innsyn i et stort antall dokumenter og fordypet seg i detaljene i flere titalls dødsulykker.

Vi la bit for bit i et stort puslespill, og kunne tilslutt avdekke en praksis som var en trussel for rettssikkerheten og som kan ha ført til mulige justismord.

1.1 Hva er ulykkesanalysegruppen (UAG)?

Før vi går inn på selve arbeidet som vi har gjort, ønsker vi å gi en kort forklaring av hva UAG er og hvordan dette arbeidet var organisert før VGs avsløringer.

Ulykkesanalysearbeidet som gjøres i Statens vegvesen er viktig for trafikksikkerheten i Norge. Gjennom dybdeanalyser av dødsulykker får Statens vegvesen kunnskap om hvilke faktorer som er med på å forårsake ulykkene.

Når det skjer en dødsulykke rykker Statens vegvesen ut til ulykkesstedet sammen med politiet. Ulykkesgranskerne i regionveikontorene utarbeider en foreløpig rapport fra dødsulykken. Denne sendes til sentrale personer i Statens vegvesen, deriblant veidirektøren, innen 24 timer etter ulykken. Denne informasjonen tilflyter også politiet.

Deretter starter ulykkesanalysegruppene (heretter kalt UAG-gruppene), som også får ulykkesrapportene, sitt arbeid, og en UAG-rapport skal være utarbeidet innen tre måneder etter ulykken.

UAG-gruppene består av et tverrfaglig team med ekspertise innen vei, trafikant, kjøretøy og medisin. UAG-rapportene drøfter blant annet hendelsesforløpet, ulykkesårsakene, faktorer som medvirket til skadeomfanget, og forslag til tiltak som kan redusere sannsynligheten for at liknende ulykker skjer igjen. UAG-rapporten brukes i det videre trafikksikkerhetsarbeidet.

NB: UAG-databasen er en sammenstilling av alle UAG-rapportene, og denne var utgangspunktet for vårt prosjekt. UAG-tallene og rapportene må ikke forveksles med ulykkesregisteret «STRAKS», som omhandler politirapporterte ulykker. Bergens Tidene vant i 2011 et SKUP-diplom for sitt gode prosjekt basert på STRAKS-registeret.

UAG-rapportene fra hver enkelt ulykke har på sin side vært unntatt offentligheten som organinterne dokumenter, og heller ikke vært tilgjengelige for politiet.

I rapporten «Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2013» beskriver Statens vegvesen noe av forskjellen på UAG og «STRAKS» slik: *Ved hjelp av dybdeanalysene får man tilgang til mye mer detaljert informasjon enn det som tidligere har vært mulig gjennom ulykkesregisteret STRAKS. Regionale ulykkesanalysegrupper bidrar til forståelse og innsikt, regionalt og nasjonalt. På denne måten kan arbeidet bidra til å forebygge tilsvarende ulykker og forbedre trafikksikkerheten generelt.»*

2. HVA ER NYTT

2.1 De pårørende

VG avslørte i mai 2014 hvordan norske veimyndigheter gransket 1548 dødsulykker mellom 2005 og 2012- uten å dele de omfattende ulykkesrapportene og konklusjonene i disse med de pårørende. Dette var praksis frem til VGs avsløringer våren 2014.

Rapportene avdekket at veiforhold var *avgjørende* for at 15 menneskeliv gikk tapt i tidsperioden 2005 til 2012, men denne informasjonen ble aldri lagt frem for de som hadde mistet sine kjære på norske veier. I 166 av dødsulykkene mente Statens vegvesen at veiforhold var av *stor* betydning for at dødsulykken inntraff.

2.2 De domfelte og rettsvesenet

VG avdekket at politiet ikke hadde innsyn i UAG-rapportene, og at rapportene derfor ikke ble del av straffesaksdokumenter i bilrapssaker. En omfattende gransking av bilrapssdommer avdekket at minst 16 personer i perioden 2005 til 2012 har møtt i retten - tiltalt for bilrap - i saker hvor landets fremste eksperter på vei og kjøretøy mente at veiforholdene spilte en **stor eller avgjørende rolle** for at dødsulykken skjedde. Med ett unntak var UAG-rapporten ukjent for samtlige aktører i disse sakene.

2.3 Sladdet vesentlig informasjon da politiet ba om innsyn

VG avdekket at Statens vegvesen bevisst holdt tilbake informasjon fra politiet:

Asker og Bærum politidistrikt ønsket innsyn i en UAG-rapport da de etterforsket en sak der en lastebilsjåfør senere ble tiltalt for uaktsomt drap. Politiet ble først nektet innsyn, og da de påklaget dette fikk de tilsendt en gjennomsladdet UAG-rapport. Statens vegvesen hadde valgt å sladdet alle vurderinger av veiforholdene på stedet som ekspertgruppen hadde utarbeidet.

VG fikk tilgang til en versjon av den samme rapporten hvor disse vurderingene ikke var sladdet. Der kommer det frem opplysninger som åpenbart ville vært av interesse for domstolen:

«Ulykken skjedde på et anleggsområde. Det kommer frem at trafikkbildet var uryddig og siktforholdene dårlige». Ifølge veieksperterne var uoppmerksomhet og mangel på observasjon hos sjåføren avgjørende for ulykken. De mener også at det var av stor betydning at fotgjengeren trodde at hun ble sett. UAG-gruppen konkluderer med at uheldig trafikkregulering på anleggsområdet var en stor årsak til ulykken, og skriver at: «Planlegging av anleggsarbeid og informasjon om alternative løsninger for myke trafikanter er mangelfull».

Rapporten ble aldri lagt frem for retten.

2.4 Tiet om UAG-rapport i retten

I april 2014 møtte en 54 år gammel familiefar i Borgarting lagmannsrett, tiltalt for uaktsomt bilrap. En overingeniør i Statens vegvesen var innkalt som vitne i saken. VG avdekket at vitnet tiet om UAG-rapporten i retten, til tross for at han var kjent med UAG-arbeidet og hadde lest rapporten i forkant av at han vitnet i rettssaken.

Lagdommer i saken, Sveinung Koslung, samt den ene lekdommeren og tiltaltes advokat, bekreftet i etterkant av rettssaken at de ikke ble gjort kjent med at ekspertene mente en feil ved

et gangfelt var en «stor medvirkende årsak til at ulykken skjedde». Familiefaren ble dømt for bildrap.

2.5 Gikk imot egne juristers anbefalinger

VG avdekket at Statens vegvesen trosset egne juristers anbefalinger i hemmeligholdet av UAG-rapportene. I september 2013 påpekte juridisk avdeling i Vegdirektoratet at UAG-gruppene har utstrakt informasjonsplikt når politiet har åpnet etterforskning etter en dødsulykke.

«Dette betyr at Statens vegvesen er pliktig å forklare seg til politiet om forhold som fremgår i ulykkesrapporten. Rent praktisk vil det være enklere i dette tilfellet å gi politiet tilgang på rapportene», heter det i dokumentet som VG fikk innsyn i.

Det var direktør for trafiksikkerhet i etaten, Guro Raner, som hadde bestilt rapporten.

2.6 Lagret svært sensitiv informasjon uten godkjenning

UAG-rapportene inneholder sensitiv og personlig informasjon om de involverte i hver enkelt dødsulykke. De regionale UAG-gruppene får tilgang til politiavhør, obduksjonsrapporter og annen vesentlig informasjon om de involverte i en ulykke (Var sjåføren ruset? Hadde sjåføren en sykdomshistorie?), som danner et viktig grunnlag for UAG-gruppen som ønsker å analysere det totale bildet etter dødsulykken.

VG avdekket at Statens vegvesen gjennom ni år lagret store mengder data uten godkjenning fra datatilsynet. Dette kom frem gjennom en konsesjonssøknad som ble sendt fra Statens vegvesen til Datatilsynet kort tid etter at VG ba om innsyn i UAG-rapportene. I søknaden står det at etaten ble gjort oppmerksomme på den manglende godkjennelsen først da en journalist (VG) ba om innsyn i databasen. Vi fikk tilgang på dette dokumentet via postlistene.

2.7 Utbedring av dødsveiene

I tillegg til å analysere dødsulykkene, utarbeider UAG-gruppene også en rekke forslag til utbedringer på ulykkesstedet som de mener kan være med på å hindre at liknende ulykker skjer igjen. Da VG fikk innsyn i UAG-rapportene kunne vi avsløre at strakstiltakene som ble foreslått i UAG-rapportene i svært liten grad ble fulgt opp.

2.8 Erstatningsansvar

En rekke eksperter på erstatningsrett hevder at Statens vegvesen gjennom hemmeligholdet kan ha unndratt seg erstatningsansvar i saker der veiens beskaffenhet har hatt en stor eller avgjørende rolle i en dødsulykke.

I forkant av publisering kontaktet VG alle veieiere (kommuner/fylke/stat) i ulykkene der UAG-gruppene mente at veien var avgjørende for dødsulykken. Det var på det tidspunktet ikke fremmet noen erstatnings – eller regresskrav mot veieier.

2.9 Bevisst hemmelighet

– Det er ikke sånn at vi oppfatter at offentlighet er negativt, det er bare det at vi har forskjellige roller. Å beskytte våre intensjoner og interesser kan komme i konflikt med offentligheten.

Sitatet tilhører direktør for trafikksikkerhet i Statens vegvesen, Guro Ranes.

VG avdekket at etaten bevisst hemmeligholdt ulykkesrapportene, og at de lette etter paragrafer de best kunne bruke for å fortsette og hemmeligholde rapportene da den nye offentlighetsloven trådte i kraft. Ranes ba blant annet juridisk avdeling i Vegdirektoratet om å levere en redegjørelse for hvordan etaten best kunne fortsette å unnta rapporter fra offentligheten.

Fra juridisk skriv:

UAG-rapportene ble tidligere unntatt etter offentlighetsloven av 1970 § 5a om taushetsbelagte opplysninger. Denne bestemmelsen er i dag avløst av offentleglova § 13 første ledd. Ettersom offentleglova § 13 første ledd kun gir adgang til å unnta enkelte opplysninger, gir ikke § 13 mulighet til å unnta hele dokumentet. Mulighet til å unnta hele dokumentet etter §§ 12 jf. 13 er ikke mulig, siden mengden taushetsbelagte personopplysninger i UAG-rapporter neppe oppfyller vilkårene i § 12 bokstav a til c. Juridisk seksjon er forespurt hvilke unntakshjemlene i offentleglova som er aktuelt å anvende på ulykkesrapportene

I flere møter med ledelsen i Statens vegvesen ble det presisert at UAG-rapportene var laget til internt bruk og at de var skeptiske til offentliggjøring av rapportene fordi de da kunne måtte legge bånd på seg når de utarbeidet rapportene, noe som ville «kompromittere vårt arbeid»

3. ORGANISERING AV ARBEIDET

3.1 Journalistene

I den første fasen av arbeidet, fra første innsynsbegjæring i februar 2013 til arbeidet startet for fullt i januar 2014, var det journalist Ola Mjaaland som holdt i prosjektet – i tett dialog med nyhetsledelsen. Etter den første innsynsbegjæringen, ble det besluttet å avvente videre arbeid inntil ulykkestallene for 2012 forelå på vårparten 2013.

Fra sommeren 2013 og frem til jul gjorde Mjaaland undersøkelser knyttet til UAG-rapportene parallelt med andre arbeidsoppgaver.

Fra 1.januar 2014 ble journalist Synnøve Åsebø koblet på prosjektet sammen med Ola Mjaaland, og begge ble i de neste månedene i stor grad skjermet for andre oppgaver. Vi hadde da hatt ulykkestallene fra 2012 i hus i noen måneder, men ledelsen hadde bestemt at vi skulle vente til etter nyttår før vi startet prosjektet.

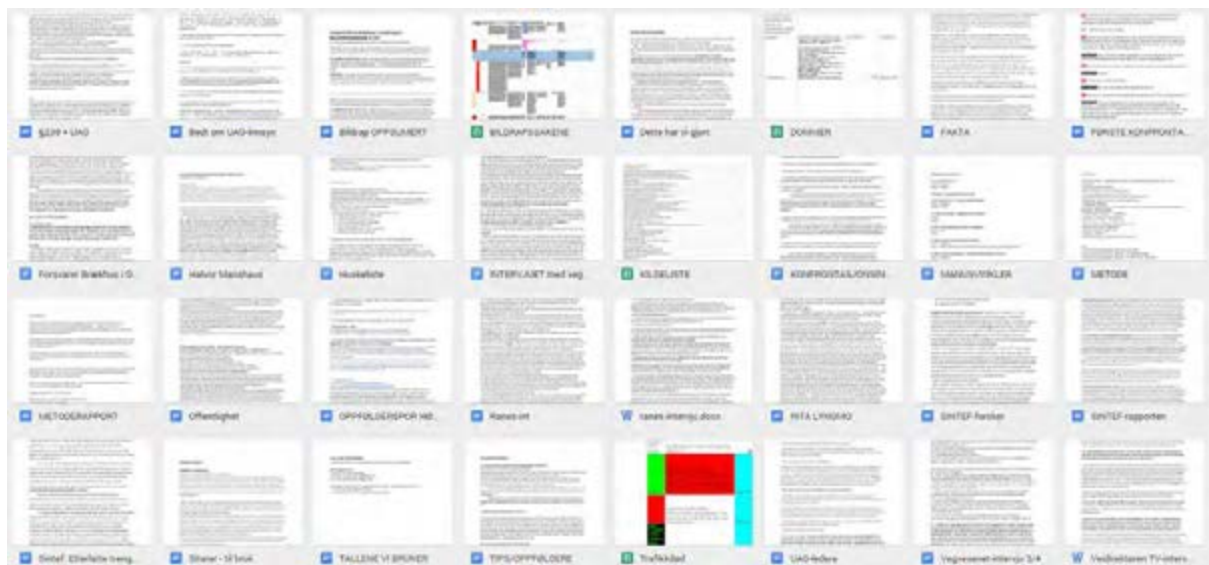
I mars snudde hele arbeidshypotesen, noe vi kommer tilbake til senere i metoderapporten. Vi så da raskt et behov for å koble på en person til. Journalist Ingeborg Huse Amundsen gikk inn i gruppen i slutten av mars, og vi var da tre journalister som jobbet på fulltid med prosjektet frem til publisering i mai.

Seksjonsleder ved samfunnsavdelingen i VG, Anders Sooth Knutsen, ledet prosjektet hele veien. Den siste måneden før publisering ble også nyhetsleder ved samfunnsavdelingen, Lars Håkon Grønning, påkoblet prosjektet på fulltid.

3.2 Informasjonsflyt og research

Noe av det mest krevende i dette prosjektet var å ha oversikt over den stadig økende mengden informasjon og dokumentasjon. I løpet av mars 2014 satt vi på store mengder kildeinformasjon, dommer, UAG-rapporter, forskjellige Excel-ark med tabeller over ulykker per år, samt en rekke transkriberte intervjuer.

Det var avgjørende for det videre arbeidet at alle til enhver tid var oppdatert på hverandres arbeidsoppgaver og planer for hver dag. Det første vi gjorde var derfor å opprette en felles dagbok i Google Drive der vi hver dag oppdaterte hverandre på hvem vi hadde snakket med, og kort om hva de sa. Lengre intervjuer ble lagret i egne filer. Fordelen med å bruke Google Drive er at alle journalistene til en hver tid har oversikt over de samme dokumentene – og kan jobbe i disse parallelt.



Vi brukte Excel-ark i Google Drive for å samle informasjon om hver enkelt straffesak. I kolonner lagret vi en kort sammenfatning av dommen, et sammendrag av UAG-rapporten og kommentarer/status fra forsvarer/domfelte/rettens aktører/politiet/vegvesenets kommentarer.

Alle dokumenter fra postlister, innhentede dommer og UAG-rapporter ble lastet opp på en intern server som alle i gruppen hadde enkelt tilgang til. Vi hadde også rapportene tilgjengelige i ringpermer.

3.3 Organisering av det daglige arbeidet

Vi fordelte i stor grad arbeidsoppgavene underveis, etter hvert som prosjektet utviklet seg. Det var likevel viktig for oss at alle tre skulle være ute og møte kilder og gjøre intervjuer underveis. Arbeidet gikk over flere måneder, og mye av jobben ble gjort inne i redaksjonen. Det var derfor viktig for gruppa at alle fikk komme seg ut når det var mulighet for det.

4. METODEBRUK

4.1 Offentlighetsloven som brekkstang

Dette prosjektet startet med en innsynsbegjæring. I Statens vegvesens rapport «Dybdeanalyser av dødsulykker 2011» var det vist til: *«Tabell 24: Andel av dødsulykkene i 2011 hvor forhold knyttet til veg og vegmiljø har vært medvirkende faktor – regionvise tall.»* - og disse tallene ønsket vi å få innsyn i.

Etter en telefon til daværende koordinator for UAG, Cecilie Waterloo Lindheim, i februar 2013, fikk vi beskjed om at vi måtte søke innsyn i UAG-tallene fra hver enkelt region – øst, sør, vest, midt og nord.

Vi sendte en innsynsbegjæring som omhandlet de rundt 40 ulykkene i 2011 der veiforhold hadde vært medvirkende til at dødsulykkene skjedde. Vi hadde per telefon fått fortalt at dette var unntatt offentlighet gjennom offentlighetsloven §13 (teieplikt), og ba derfor om innsyn gjennom offentlighetsloven §11 (meirinnsyn).

Da vi fikk vi avslag på innsynsbegjæringen, ble dette begrunnet i offentlighetsloven §14 – at dokumentene var organinterne.

Vi fikk følgende beskjed fra Ragnar Olsen, leder i Region Nord: *«Hensikten er at disse rapportene brukes internt i organisatorisk læringsøyemed. Jeg må bare rette meg etter det som er bestemt. Utover dette kan du kontakte Guro Ranes i Vegdirektoratet»*

Vi mente at Statens vegvesen ikke kunne unnta denne informasjonen som organintern, ettersom den allerede var delt med andre etater – blant annet Statens havarikommisjon – og påklaget avslaget til direktør for trafikksikkerhet i Statens vegvesen, Guro Ranes.

Vi presiserte videre i vår klage at: *«Dersom dokumentet faller inn under definisjonen av «organinternt», har forvaltningen uansett plikt til å praktisere merinnsyn. Dette innebærer plikt til å vurdere å gi helt eller delvis innsyn. Hvis hensynet til offentlig innsyn veier tyngre enn behovet for å verne den interne saksbehandling, bør dokumentet frigis, jf. offentleglova § 11.»*

Da vi fikk beskjed om at det kom til å gå noe tid før vi fikk svar på vår klage, sendte vi samtidig en klage på sen behandlingstid.

Kort tid etter fikk vi oversendt et Excel-ark med anonymisert informasjon om hver ulykke – med følgende bemerkning:

«Vedlagt følger et regneark med de opplysningene du har bedt om samt noen flere variable vi tenker kan være nyttige. Vi påpeker igjen at dataene i kolonne M (årsaksgrad vegforhold) og O (årsaksgrad ytre forhold) må tolkes og brukes med forsiktighet, da de ikke er objektive fakta men faglige vurderinger gjort av de som har analysert den enkelte ulykke. Alle ulykker har dessuten også andre medvirkende forhold.»

Vi fikk videre beskjed om at tallene for 2012 ville være klare først noen måneder senere. Prosjektet ble da satt på vent.

4.2 Jakten på de døde og deres pårørende

I slutten av januar 2014 tok vi tak i prosjektet på nytt. Vi hadde da fått innsyn i ulykkestallene fra 2005 til 2012. Vi ville se på dødsulykker over en femårsperiode, og konsentrerte oss derfor om tallene fra 2008 til 2012.

Fokuset var på ulykker der veiforhold hadde en medvirkende rolle. I Excel-arket som vi hadde fått innsyn i var veiforholdenes grad av medvirkning kategorisert fra 1 til 3 – i «liten grad», «stor grad» og «avgjørende».

Med Excel-arket i hånd startet vi i slutten av januar 2014 et omfattende søk etter de pårørende til de 15 menneskene som hadde omkommet i 14 ulykker der UAG-gruppene konkluderte med at veiforhold var «avgjørende» for at ulykken skjedde.

Vi hadde følgende informasjon tilgjengelig i Excel-arket:

- * Dato for når ulykken skjedde.
- * Kommunen ulykken skjedde i.
- * Stedsnavn på ulykkesstedet.
- * Antall omkomne.
- * Type ulykke (utforkjøring, møteulykke etc.)

Det første vi gjorde var naturlig nok vanlige søk i Google. Vi fant flere av sakene omtalt i lokalaviser, men ulykkene var stort sett omtalt anonymt, selv om politiet i noen av ulykkene hadde frigitt navnene på de omkomne på et senere tidspunkt.

Eksempel:

År	Årsaksgrad	Væiforhold	Årsaksgrad y	Delstat	Kommune	Uhellsggruppe	Dato	Ulykkessted	Ulykkessted	Ulykkessted	Stedsnavn	Lysforhold	Væiforhold	Vegbelysning	Vegdekke	Dekkevalitet	Kjønn a	Alder a	Skadegrad f	Kjønn b	Alder b	Skadegrad f	er
2007	1				Region Midt Aukra	70 - 89	Fotg	23.01.2007	Rettsbrekk i Høgbrekk	3-armed kryss Aukra, Nerbu	Tussummerke i God sikt, opp Ja	Asfalt, olje	Godt dekke	2	22	Uskadd	0	0	M/T				
2007	1				Region Midt Namss	30 - 39	Utkor	11.03.2007	Normal kurv flatt (Tilnær	Vegtrekkin	Gryta	Mørkt u/beh	God sikt, opp Nei	Asfalt, olje	Godt dekke	1	19	Hardt skadd	0	0	M/T		
2007	1				Region Midt Namss	30 - 39	Utkor	13.04.2007	Krapp kurv Stigning / fal	Vegtrekkin	Smålsan	Daglys	God sikt, opp Nei	Asfalt, olje	Setning	1	57	Drept	0	0	M/T		
2007	2				Region Midt Namss	50 - 59	Utkor	13.04.2007	Krapp kurv Stigning / fal	Vegtrekkin	Smålsan	Daglys	God sikt, opp Nei	Asfalt, olje	Setning	1	57	Drept	0	0	M/T		
2007	2				Region Midt Halså	20 - 29	Møte	15.07.2007	Sammensatt Stigning / fal	Vegtrekkin	Leivika	Daglys	God sikt, opp Nei	Asfalt, olje	Godt dekke	1	59	Drept	1	47	Uskadd		
2007	1				Region Midt Melhus	20 - 29	Møte	20.07.2007	Sammensatt flatt (Tilnær	Vegtrekkin	Kvål	Daglys	God sikt, opp	0	Asfalt, olje	Godt dekke	1	54	Hardt skadd	1	19	Hardt skadd	
2007	1				Region Midt Trondheim	70 - 89	Fotg	18.10.2007	Rettsbrekk i flatt (Tilnær	4-armed kryss	Prinsens gat	Daglys	God sikt, opp Ja	Asfalt, olje	Godt dekke	1	36	Uskadd	0	0	M/T		
2007	1				Region Midt Trondheim	70 - 89	Fotg	21.11.2007	Rettsbrekk i flatt (Tilnær	3-armed kryss	Rissvollan	Mørkt u/beh	God sikt, opp Ja, men uter	Asfalt, olje	Godt dekke	1	18	Uskadd	0	0	M/T		
2007	1	Glatt veg (is)			3 Region Vest Aurland	20 - 29	Møte	14.11.2007	Normal kurv Lavbrekk	Bro	Filam	Daglys	God sikt, opp Nei	Asfalt, olje	Setning	1	21	Hardt skadd	1	70	Hardt skadd		
2007	2				Region Øst Oslo	30 - 39	Kryss	25.05.2007	Rettsbrekk i Stigning / fal	4-armed kryss	Sognsvien	Daglys	God sikt, opp Ja	Asfalt, olje	Godt dekke	1	42	Drept	1	49	Uskadd		
2007	1	Glatt veg (is)			Region Midt Verdal	50 - 59	Utkor	24.11.2007	Krapp kurv flatt (Tilnær	Vegtrekkin	Inndalen	Mørkt u/beh	God sikt, opp Nei	Asfalt, olje	Godt dekke	1	51	Lettere skad	0	0	M/T		
2007	1	Glatt veg (is)			Region Midt Verdal	50 - 59	Utkor	24.11.2007	Krapp kurv flatt (Tilnær	Vegtrekkin	Inndalen	Mørkt u/beh	God sikt, opp Nei	Asfalt, olje	Godt dekke	1	51	Lettere skad	0	0	M/T		
2007	1				Region Midt Levanger	0 - 9	Andre	07.06.2007	Rettsbrekk i flatt (Tilnær	Vegtrekkin	Åsenfjord	Daglys	God sikt, opp Nei	Grua	Setning	1	46	Drept	0	0	M/T		
2007	1				Region Midt Halså	20 - 29	Møte	15.07.2007	Sammensatt Stigning / fal	Vegtrekkin	Leivika	Daglys	God sikt, opp Nei	Asfalt, olje	Godt dekke	1	59	Drept	1	47	Uskadd		
2007	1				Region Midt Aukra	70 - 89	Fotg	23.01.2007	Rettsbrekk i Høgbrekk	3-armed kryss Aukra, Nerbu	Tussummerke i God sikt, opp Ja	Asfalt, olje	Godt dekke	2	22	Uskadd	0	0	M/T				
2007	1				Region Midt Aukra	70 - 89	Fotg	23.01.2007	Rettsbrekk i Høgbrekk	3-armed kryss Aukra, Nerbu	Tussummerke i God sikt, opp Ja	Asfalt, olje	Godt dekke	2	22	Uskadd	0	0	M/T				
2007	1				Region Midt Trondheim	70 - 89	Fotg	20.03.2007	Rettsbrekk i flatt (Tilnær	3-armed kryss	Elgeseter gar	Daglys	God sikt, nec Ja	Asfalt, olje	Godt dekke	1	45	Uskadd	0	0	M/T		
2007	1				Region Midt Oppdal	70 - 89	Fotg	02.01.2007	Rettsbrekk i flatt (Tilnær	Annet kryss	Oppdal sentr	Mørkt u/beh	God sikt, nec Nei	Asfalt, olje	Godt dekke	1	22	Uskadd	0	0	M/T		

Ved å kjøpe papiraviser via buyandread.com – fra områdene der vi visste ulykkene hadde skjedd – fant vi frem til flere dødsannonser som stemte overens med dato for ulykkene.

I dødsannonsene fant vi da også fornavnet på de nærmeste pårørende, noe som gjorde at vi kunne søke videre i sosiale medier – eller ta kontakt direkte.

Vi fant navn på flere av de omkomne via søk i sosiale medier. Det var blant annet opprettet en minnegruppe for en 14-åring som omkom i en møteulykke i Moss. Via gruppen kunne vi kartlegge hvem som var søsken og foreldre til gutten.

Vi fikk også kontakt med en kvinne via sosiale medier som var vitne til den ene ulykken, og hun hjalp oss med navn på familien til en av de omkomne som var estisk statsborger.

Flere av de 15 omkomne i de 14 ulykkene som vi ønsket å omtale var utenlandske statsborgere. I disse tilfellene ba vi politiet om hjelp til å komme i kontakt med de pårørende. Vi fikk også noe hjelp fra politiet i ulykker som omhandlet barn.

Alle opplysningene om hver enkelt ulykke ble lagret i et eget dokument i Google Drive med forskjellige fargekoder. Slik kunne vi holde hverandre oppdatert på hva som var sjekket ut i hver enkelt ulykke.

I et par av dødsulykkene var politiet villig til å frigi navn på omkomne og andre detaljer i ulykkene.

Eksempel:

The image shows three screenshots of Google Drive spreadsheets, each representing a different accident. The columns are color-coded: green for 'Status', red for 'Pårørende', cyan for 'Ulykke', and white for 'Detaljer'. The data includes names of the deceased, dates, locations, and contact information for relatives.

Status	Pårørende	Ulykke	Detaljer
STILLES	STILLES	STILLES	STILLES
STILLES	STILLES	STILLES	STILLES
STILLES	STILLES	STILLES	STILLES

4.3 I dialog med Statens vegvesen

Vi hadde nå navn på 15 omkomne og deres pårørende, men for å kunne omtale hver enkelt ulykke måtte vi ha mer informasjon. Vi visste på dette tidspunktet at ingen andre medier hadde fått innsyn i selve UAG-rapportene – og skjønte at vi neppe ville komme langt med en vanlig innsynsbegjæring.

Men vi hadde et godt argument å ta med til Statens vegvesen: Vi kjente nå identiteten på de 15 menneskene som hadde mistet livet i 14 ulykker der veimyndighetene pekte på avgjørende feil ved veien. Vi ønsket å fortelle deres historier. Da måtte vi vite mer enn hva Excel-arket kunne fortelle oss, for her var årsakene til ulykkene beskrevet som «linjefall», «uryddig veimiljø» - etc.

I tillegg hadde veimyndighetene – da de ga oss innsyn i Excel-arkene - presisert at det var flere årsaker enn veiforhold som hadde spilt inn for dødsulykkene.

Nettopp derfor var det trolig viktig også for Statens vegvesen at vi fikk vite mer. Staten hadde i et møte med oss påpekt at det ville gi et unyansert bilde dersom vi publiserte noe bare utfra Excel-arket, fordi man da ikke ville få en forklaring om andre forhold. Dette minnet vi dem på i en epost.

Gjennom å gi oss rapportene kunne Statens vegvesen også vise til feil sjåførene hadde gjort, at en bil var i dårlig forfatning og andre årsaker som UAG-gruppene mente spilte en medvirkende

rolle for dødsulykkene. I møter med oss hadde etaten spesielt vektlagt at ruskjøring og høy fart ofte er en medvirkende faktor når noen mister livet i trafikken.

Dialogen endte til slutt med at Statens vegvesen ville gi oss rapportene - mot at vi møtte opp på deres kontorer på Brynseng for å gå gjennom hver enkelt rapport sammen med direktør for trafikksikkerhet Guro Ranes, og pressekontakt i etaten, Marte Spets.

I slutten av januar 2014 fikk vi utlevert de UAG-rapportene for dødsulykkene der Statens vegvesen mente veiforhold var avgjørende for at 15 liv gikk tapt.

4.4 Dybdeintervjuer med de pårørende

Da vi hadde fått tilgang til UAG-rapportene, startet arbeidet med å kontakte de etterlatte. Vi var i dialog med alle familiene, men satt til slutt igjen med seks familier som var villige til å fortelle såpass mye at vi kunne dra de ut som hovedcaser i prosjektet som vi nå hadde døpt «De døde på dårlige veier».

Vi møtte en rekke pårørende og dybdeintervjuet dem, samlet inn private bilder og skrev historiene om de som hadde omkommet på dårlige veier. De pårørende møtte vi på forskjellige steder på Østlandet, i Polen og på Helgelandskysten. De familiene som ikke ønsket å stå frem med navn og bilde var innforstått med at vi kom til å omtale alle de 14 avgjørende-ulykkene basert på UAG-rapportene, og vi satt da igjen med seks lengre og åtte kortere historier.

En redaksjonell utvikler i VG ble koblet på prosjektet, og tanken var å publisere de 14 casene, samt en total oversikt over alle ulykker der veimyndighetene mente at veiforhold hadde spilt inn for dødsulykkene mellom 2008 og 2012. Dette var samlet i en søkbar base med kart som skulle publiseres på VG Nett.

Den første uken i mars gjorde vi oss klare til å publisere prosjektet, som da så slik ut:

De døde på dårlige veier

Av Ola Mjåaland, Synnøve Åsebo, Dan Kåre Engebretsen og Sondre Nilsen

Tweet 0 Del 0



247 dødsulykker

der veien har hatt en medvirkende årsak

ANSVARSGRAD: **Vis alle** ■ Avgjørende grad ■ Stor grad ■ Liten grad

År: **Vis alle** 2008 2009 2010 2011 2012

GEOGRAFI: **Velg fylke**

TRANSPORTMIDDEL: **Vis alle** Bil Buss Campingbil Fotgjenger Lastebil/Tungtransport Minibuss Moped Motorsykkel Sykkel Taxi Tog Traktor Trikk Varebil Andre



4.5 Det avgjørende møtet – hypotesen endres

Tre dager før tenkt publisering hadde vi et fellesmøte der vi gikk gjennom saken og all informasjon som hadde kommet i intervjuene med de etterlatte.

I ettertid har det vist seg at dette møtet – og den grundige gjennomgangen vi hadde der - endret hele prosjektet vårt.

For da vi gikk gjennom sak for sak og intervjuene vi hadde gjort hver for oss med de etterlatte gikk det opp for oss at ingen av dem kjente til UAG-rapportene – eller konklusjonene om at veien var en avgjørende årsak da deres kjære døde.

Flere av de etterlatte ble overasket da vi kontaktet dem og fortalte at det forelå en rapport – mens andre reagerte ikke. De fleste av intervjuobjektene var naturlig nok svært preget av ulykkene der de hadde mistet sine kjære, og vi hadde derfor ikke reflektert så mye over dette underveis i intervjurundene.

Men nå satt vi med to store spørsmål:

Statens vegvesen pekte på feilene som «avgjørende». Kunne det være slik at disse menneskene hadde rett på erstatning fra Statens vegvesen?

Og hvorfor hadde ikke politiet – som er pårørendekontakt ved trafikkulykker – informert de pårørende om det som kom frem i rapporten?

Advokat Christian Lundin er en av de fremste på erstatningsrett i Norge. Etter en telefon til ham, fredag den 7.mars, så vi oss nødt til å jobbe videre med sakskomplekset. Den planlagte publiseringen ble derfor satt på vent. Lundin gikk med på å se over de rapportene vi hadde fått tilgang til, og møte oss over helgen.

Mandag 10. mars møtte vi Lundin på hans kontor i Oslo. Han var svært tydelig: Lundin mente veimyndighetene kunne ha unndratt seg store erstatningsbeløp ved ikke å offentliggjøre disse rapportene.

Vi skjønnte da at vi muligens satt på en betydelig større sak.

Dagen etter bestemte vi oss for å sjekke alle avgjørende-saker tilbake til 2005 – i Excel-arkene vi allerede hadde fått innsyn i. Det viste seg bare å være én ulykke til i «avgjørende»-kategorien – men denne ulykken satte oss på et nytt spor: Da vi sjekket ut saken fant vi ut sjåføren var dømt for bildrap i to instanser.

Vi tok kontakt med mannens forsvarer, Sigmund Øien. Han hadde aldri hørt om hverken UAG-gruppene eller denne type ulykkesrapporter, og ønsket et møte med oss.

Flere spørsmål meldte seg:

Hvor mange bildrapsdommer var det blant de 175 dødsulykkene hvor Statens vegvesen mente at veiforhold var av «stor» eller «avgjørende» betydning?

Og i hvor mange av sakene har rapportene blitt lagt frem i retten?

Vi trengte en «second opinion» både på erstatningshypotesen og straffesakshypotesen, og tok kontakt med advokat Øyvind Vidhammer. Han er leder for personskadeavdelingen i

advokatfirmaet SimonsenVogtWiig, og har spesialkompetanse innen personskadeerstatning og forsikringsrett. Han har også møterett i Høyesterett.

Vidhammer var av samme oppfatning som Lundin når det kom til erstatningsporet. Han var ukjent med UAG-rapportene, og mente at det som kom frem i disse kunne danne grunnlag for erstatningssaker. Da vi nevnte vår hypotese om at rapportene heller ikke hadde vært lagt frem i straffesaker, reagerte han med en gang: - Det er en skandale om dette stemmer, sa Vidhammer.

Vidhammer presiserte at en slik rapport kunne være av avgjørende betydning både for skyldspørsmål, straffeutmåling og erstatningssaker. «De døde på dårlige veier»-prosjektet, som vi hadde brukt to måneder på å lage, ble kastet. Vi måtte grave videre.

Vi hadde nå fire hypoteser som vi ville undersøke:

- 1. De etterlatte fikk aldri vite hva veimyndighetene mente var årsaken til at deres kjære omkom i trafikken.**
- 2. Flere kan ha blitt dømt for bilrap uten at rapportene er blitt lagt frem.**
- 3. Staten/veieier kan ha unndratt seg erstatningsansvar.**
- 4. Hele historien om UAG. Hva var hensikten med det – og hvorfor ble rapportene unntatt offentligheten.**

Sakskomplekset var da så stort at vi trengte en ekstra journalist, og Ingeborg Huse Amundsen ble koblet på prosjektet.

4.6 Ny runde med de etterlatte

Det første vi måtte gjøre var å ta hele runden med de 14 familiene i avgjørende-sakene på nytt. Vi måtte ha en endelig bekreftelse på at de ikke hadde tilgang til UAG-rapportene.

Det viste seg da at én av de etterlatte, enken etter Jardar Oma som omkom i et sykkelritt, hadde blitt gjort kjent med at rapporten fantes, men ikke fått innsyn i den. Enken ble kontaktet av Statens vegvesen da de utarbeidet rapporten og ønsket faktaopplysninger fra henne, men hun fikk samtidig beskjed om at pårørende ikke fikk innsyn i disse rapportene.

Etter denne runden kunne vi fastslå at ingen av de pårørende i de 14 avgjørende-sakene hadde blitt informert om UAG-rapportene eller konklusjonene i disse.

4.7 Identifisere alle bilrapssaker i tidsperioden

Deretter startet en omfattende kartlegging av alle bilrapssaker i perioden 2005 til 2012. Målet var å finne ut hvor mange av de 175 dødsulykkene - hvor Statens vegvesen mente veiforhold var av stor eller avgjørende betydning for at ulykken skjedde - som hadde endt i en bilrappsdom.

Vi brukte igjen Excel-arket med følgende parametere for våre søk:

- * Dato for når ulykken skjedde.
- * Kommunen ulykken skjedde i.
- * Stedsnavn på ulykkesstedet.
- * Antall omkomne.
- * Type ulykke (utforkjøring, møteulykke etc.)

Disse parameterne måtte sammenstilles med alle tilgjengelige kilder for dommer, tiltaler og saker som hadde gått for retten.

I UAG-databasen kunne vi se hvilke av de 175 ulykkene som var merket «fotgjengerpåkørsler» - saker som ofte ender i en bildrapstiltale – og vi sjekket derfor disse spesielt grundig.

Via søk i Lovdata, lokalaviser og henvendelser til domstolen klarte vi å identifisere 16 bildrapsdommer blant de 175 ulykkene som var utgangspunktet vårt. Vi vet i dag ikke om det finnes flere dommer enn dem vi klarte å identifisere, og har derfor omtalt de som «minst 16 bildrapstiltaler»

Vi innhentet samtlige dommer, og UAG-arbeidet var ikke nevnt i noen av dem.

4.8 Finne ut om UAG var en del av bildrapssaken

Så startet en ny kartlegging for å finne ut om UAG-rapportene hadde vært del av saksdokumentene i de 16 straffesakene.

Vi ba da først om ytterligere innsyn i UAG-rapporter hos Statens vegvesen, basert på samme metode som beskrevet før. Vi fikk – igjen ved personlig oppmøte hos Statens vegvesen – innsyn i flere UAG-rapporter, og etter noe tid hadde vi tilgang til alle UAG-rapportene som var utarbeidet i de 16 ulykkene som hadde endt i en tiltale for uaktsomt drap - § 239.

Vi måtte da ta fatt på en ny omfattende ringerunde: I de neste ukene kontaktet vi over 100 kilder – alle aktører i de 16 straffesakene. Vi ringte de som hadde stått tiltalt for bildrap, deres forsvarere, påtaleansvarlig i politiet og statsadvokater, dommere og lekdommere.

Et flertall av forsvarerne gikk tilbake i gamle saksdokumenter for å dobbeltsjekke at UAG-rapportene aldri hadde vært del av straffesaksdokumentene. De fleste forsvarerne ble opprørte og til dels sinte da vi fortalte dem om UAG-rapportene og innholdet i disse. Flere mente at dersom de hadde hatt tilgang til disse dokumentene, kunne de ha vært til stor hjelp for dem i straffesakene. Vi opplevde at forsvarerne i stor grad ønsket å samarbeide med oss.

Gjennom denne kartleggingen kunne vi til slutt få et bekreftende svar på vår egen hypotese: Minst 16 personer var tiltalt for bildrap uten at UAG-rapporten var kjent for politiet eller rettens aktører. Åtte av dem dømt.

I de største politidistriktene fikk vi også bekreftet at de som etterforsket trafikkulykker ikke hadde tilgang til UAG-rapportene.

4.9 Sammenligne dommer og UAG-rapporter

Det neste steget var å sammenligne hver enkelt av de 16 bildrapsdommene med UAG-rapportene som forelå for de samme ulykkene. Vi fant ut at en rekke forhold som Statens vegvesen pekte på at hadde «stor» eller «avgjørende» betydning ikke var nevnt i dommene.

4.10 Sammenligne sladding på vår UAG-rapport og politiets UAG-rapport

Da vi kartla bildrapssakene fant vi – som tidligere nevnt – ut av politiet i Asker og Bærum hadde fått utlevert en gjennomsladdet UAG-rapport da de ba om innsyn hos Statens vegvesen i forbindelse med etterforskningen av en straffesak.

Vi hadde fått innsyn i UAG-rapporten fra den samme ulykken, men utfra det politiet fortalte muntlig om UAG-rapporten, hadde vi en mistanke om de hadde fått en versjon som var betraktelig mer sladdet enn den vi satt på. For å få dette bekreftet var vi avhengig av å få tilgang på den samme versjonen som politiet hadde fått utlevert, men politiet ønsket ikke å gi denne til oss.

I stedet forsøkte vi da å gå via Statens vegvesen, og vi viste til følgende punkter i vår innsynsbegjæring: Straffesaken, hensynet til meroffentlighet og dateringen av utsendelse.

Vi fikk innsyn i en eksakt kopi av UAG-rapporten som politiet hadde fått tilsendt, med den samme sladdingen. Da vi sammenlignet de to rapportene fra den samme ulykken kunne vi fastslå at Statens vegvesen hadde sladdet betraktelig mer i UAG-rapporten som politiet fikk innsyn i, enn i den vi hadde fått. Alle vurderinger som gikk på nettopp veiforholdene på ulykkesstedet var sladdet i politiets UAG-rapport. UAG-gruppen mente disse forholdene var av stor betydning for dødsulykken.

4.11 Samtalene med de bildrapsdømte

For å få vist frem konsekvensene av hemmeligholdet, var det viktig for oss å finne en eller flere bildrapsdømte som kunne stå frem med sin historie. Etter den omfattende researchen kjente vi nå til flere saker som ville fungere svært godt på trykk, og som ville gjøre det mulig å forklare dette litt tunge sakskomplekset for VG-leserne.

Men etter hvert som vi kom i dialog med de bildrapsdømte, innså vi at dette kom til å bli svært vanskelig. Mange av dem var veldig preget av det de hadde vært gjennom. Flere hadde mistet jobben som yrkessjåfører, andre hadde opplevd at ekteskapet hadde gått i grus. Noen hadde flyttet bort fra stedet der ulykken skjedde, én forklarte at han ble ropt «morder» etter på gaten.

Vi forsøkte så langt det lot seg gjøre å møte alle personlig. Vi inviterte oss selv på en kaffekopp og tok med rapportene slik at de bildrapsdømte kunne få se rapporten med egne øyne – for første gang. Det ble mange møter før vi skulle få napp.

En av de siste vi tok kontakt med var Rita Lyngmo. Hennes advokat Harald Stabell hadde i forkant varslet henne om at vi ønsket å snakke med henne. Lyngmo ble dømt i to instanser etter å ha kjørt ned og drept en tolv år gammel jente i Bamble i 2008. Også Rita Lyngmo var – og er – svært preget etter ulykken og rettsprosessen i etterkant. Hun var i utgangspunktet skeptisk til å la seg intervju, men gikk med på å ta oss imot på hytta i Bamble for en prat.

Vi møtte henne på hytta i påsken 2014. Rita Lyngmo gråt da hun fikk se rapporten fra Statens vegvesen.

Vi la frem hele sakskomplekset og hypotesene for henne, og i løpet av denne tiden bestemte hun seg for at hun ønsket å bidra til saken. Rita Lyngmo ville stå frem med fullt navn og bilde. Vi ble samtidig enige om at hun skulle få lese alt før det kom på trykk.

4.12 Kartlegge intern praksis i UAG

Vi fant lite om UAG gjennom vanlige nettsøk – utover Statens vegvesens egne og formelle beskrivelser av arbeidet, samt forskjellige saker fra etatens årlige fremleggelse av ulykkestillene.

For å finne ut mest mulig om UAG, bestemte vi oss for å starte på nok en omfattende ringerunde. Vi tok kontakt med et titalls nåværende og tidligere UAG-ledere, nåværende og tidligere samferdselspolitikere, samt tidligere topper i Statens vegvesen. Vi stilte så åpne spørsmål som mulig om UAG-arbeidet, om deres forhold til politi og påtalemyndighet – og om i hvilken grad de etterlatte ble informert om ulykkesanalysearbeidet som ble gjort i etaten.

Svarene vi fikk gjorde oss enda mer sikre på at vi var på sporet av en avsløring. UAG-lederne fortalte om etterlatte som ba om innsyn i UAG-rapportene uten å få det. Flere av svarene de ga var oppsiktsvekkende:

- Veldig mange av de pårørende vil ha innsyn, men det får de jo faktisk. Det er litt vanskelig for oss å si nei til dem, men vi er jo bundet av Offentlighetsloven, sa Roar Olsen, leder for UAG-gruppen i region nord.

På spørsmål fra oss om ikke politiet og rettsvesenet burde få rapportene, svarte Olsen:

- Jo, jeg er helt enig i det. Men i og med at de rapportene ikke har det formålet, kan vi ikke ta dem med i et rettssystem, selv om de selvfølgelig kunne ha gitt et annet utfall i straffeutmåling. Men det tør jeg ikke å si, for jeg driver ikke med juridiske problemstillinger. Det er en tanke.

Eivind Kvambe er senioringeniør i Statens vegvesen med ansvar for trafikksikkerhet i Oslo, og var i flere år leder i UAG region øst. Da vi ringte ham, fortalte han at han hadde oppsøkt bildrapsdømte i etterkant av rettssaker. Dette hadde han gjort for å få bekreftet sine antakelser rundt hendelsesforløpet.

- Jeg prøvde å kontakte fører i noen tilfeller. Jeg ville høre versjonen til den som faktisk gjør en juridisk feil. Men det kan være litt tøft. Det er tøft nok at de er blitt straffet for en hendelse de juridisk har skylden for, men der kanskje veien og omgivelsene er like mye grunn, sa Kvambe.

Kvambe fortalte videre at han hadde ventet med å ta kontakt med de bildrapstiltalte til saken var avgjort rettslig, fordi han trolig ikke ville fått «riktige» svar dersom den fremdeles var under behandling.

- Jeg vil ikke påvirke noen rettssak. Men det er klart at rapporten kunne utgjort en forskjell i retten, og at forsvarer ville benyttet seg av den. Jeg har reagert en del ganger på at bilførere har fått for streng straff, sa han.

En rekke andre vi snakket med fortalte tilsvarende historier.

Vi hadde også mange samtaler med ledelsen i Statens vegvesen underveis. Vi forsøkte – etter at prosjektet vårt hadde endret seg - å være bevisste på å stille åpne spørsmål uten å være konfronterende, slik at vi kunne få mest mulig informasjon om UAG-arbeidet og hva som var årsakene til at rapportene var hemmeligholdt.

Etter hvert som prosjektet utviklet seg måtte vi også rette spørsmålene inn på straffesakene. Vi oppdaget da at toppladelsen i Statens vegvesen ikke ante hvilke ulykker som hadde fått et rettslig etterspill.

Direktør for trafikksikkerhet, Guro Ranes, trakk blant annet frem Rita Lyngmos sak, og sa det «ville forundre henne» om denne saken hadde endt i retten. Lyngmo ble dømt for bildrap i to instanser og måtte sone 30 dager i fengsel.

4.13 Omfattende søk i OEP

Som en del av kartleggingen av UAG-arbeidet, gjorde vi søk langt tilbake i tid i postlister/OEP. Vi fant en rekke dokumenter som ble viktig for oss i det videre arbeidet – og flere av dokumentene resulterte i egne saker.

Viktigst var dokumentet «Retningslinjer for UAG – innsyn – juridiske vurderinger» (Saksnummer 2013/093569-001), som også er nevnt tidligere i rapporten.

Dette var en juridisk vurdering av hvilke unntaksbestemmelser i offentlighetsloven man kunne bruke for å fortsette å unnta UAG-rapportene fra offentligheten. Redegjørelsen var bestilt av direktør for trafikksikkerhet, Guro Raner – året før VG begynte arbeidet i denne saken.

Gjennom søk i OEP fant også dokumentet som avslørte at UAG-basen var etablert uten godkjenning fra Datatilsynet.

Vi har fra våren 2014 til i dag overvåket UAG-arbeidet gjennom OEP og jevnlig bestilt dokumenter.

4.14 Bruk av eksperter

I researchperioden fikk vi hjelp av eksterne eksperter til å vurdere de dokumentene vi satt på. Dette var et nytt og relativt komplisert sakskompleks for oss, og vi hadde behov for å sikre at vi var på rett vei – særlig når det kom til den juridiske biten.

Som tidligere nevnt i rapporten, var vi i kontakt med advokatene Christian Lundin og Øyvind Vidhammer for å få en vurdering av UAG-rapportene relativt tidlig i prosjektet. Vi fikk også en vurdering av dommene og rapportene av jusprofessor Asbjørn Strandbakken ved Universitetet i Bergen.

8. april – omtrent en måned før publisering – hadde vi også et møte med VGs jurist, Halvor Manshaus.

Vi presenterer funnene våre for ham så nøytralt som mulig, for å få en uhildet tilbakemelding. Vi diskuterer også hvorvidt vi kunne kalle dette for hemmelighold. Manshaus ga oss sin vurdering av det vi satt på, råd som vi tok med i det videre arbeidet, og han gjorde oss også oppmerksom på fallgruvne.

4.15 Opptak og transkribering

Alle telefonsamtaler og møter ble gjort med lydopptak. Vi brukte en del tid på å transkribere intervjuene i etterkant før de ble lastet opp i Google drive. Dette gjorde samarbeidet mellom oss tre journalister enklere, da alle hadde alt tilgjengelig til enhver tid.

I forkant av publisering ringte vi opp igjen de kildene vi hadde snakket med over telefon, gjentok hva de hadde sagt til oss – og sa at vi ønsket å sitere dem på dette. Vi opplevde aldri at noen protesterte på dette, og i flere tilfeller utdypet de sitatene sine.

Opptakene var også viktige for oss da ledelsen i Statens vegvesen forøkte å gå tilbake på tidligere – og gjentatte – uttalelser om at rapportene ikke hadde noe i retten å gjøre, at politiet fikk nok informasjon som det var, etc. Vi kommer tilbake til dette under «Spesielle erfaringer».

4.16 Innsynsbegjæring hos Samferdselsdepartementet

13. mai, noen dager etter at de første sakene hadde stått på trykk, sendte vi følgende innsynsbegjæring til Samferdselsdepartementet:

Til Postmottak, Samferdselsdepartementet

På vegne av Verdens Gang ønsker jeg innsyn i alle relevante dokumenter som omhandler ulykkesansvarsgruppene, UAG, i Statens Vegvesen, mellom departementet og Statens Vegvesen.

Begjæringen omfatter dokumenter som er relevante i forhold til utredninger og høringer, tilbakemeldinger og endringer som Statens Vegvesen har orientert departementet om, samt hvor departementet har gitt styringssignaler tilbake til Statens Vegvesen.

Vi ønsker også innsyn i korrespondanse som departementet har hatt vedrørende UAG, med Politidirektoratet, Riksadvokaten og Justisdepartementet.

Det er også av interesse å få innsyn i korrespondansen med SINTEF om evalueringen av ordningen, herunder oppdragsdokumentet.

Til slutt ønsker vi å ta rede på hvilke føringer som er lagt, både med hensyn til offentlighet og til deling med politiet og påtalemyndigheten om egenrapportering internt i de andre sektorene, som jernbane og luftfart.

Omtrent en og en halv uke senere fikk vi et hundretalls dokumenter levert på en minnepinne i resepsjonen i VG.

4.17 Overvåke dommer og tiltalebeslutninger

Fra april 2014 til d.d. har vi overvåket alle dommer og tiltalebeslutninger i saker på § 239 «uaktsomt drap». Dette har vi gjort via de elektroniske pressemappene i domstol.no. Det er imidlertid ikke alle domstolene i Norge som har elektroniske pressemapper, så de resterende har vi vært i kontakt med på telefon, både for å få oversikt over tiltaler, kommende rettssaker, samt fått oversendt avsagte dommer.

4.18 Kildepleie

Flere av advokatene vi snakket med i researchfasen hadde bilrapssaker som skulle opp høsten 2014. Vi holdt derfor jevnlig kontakt med disse utover høsten. Da det 25. november 2014 kom en frikjennelse i Eidsivating lagmannsrett, ble vi varslet om dette fra tiltaltes advokat.

Vi kommer tilbake til denne konkrete saken under «Konsekvenser».

4.19 Offentliggjorde alle data i søkbar database

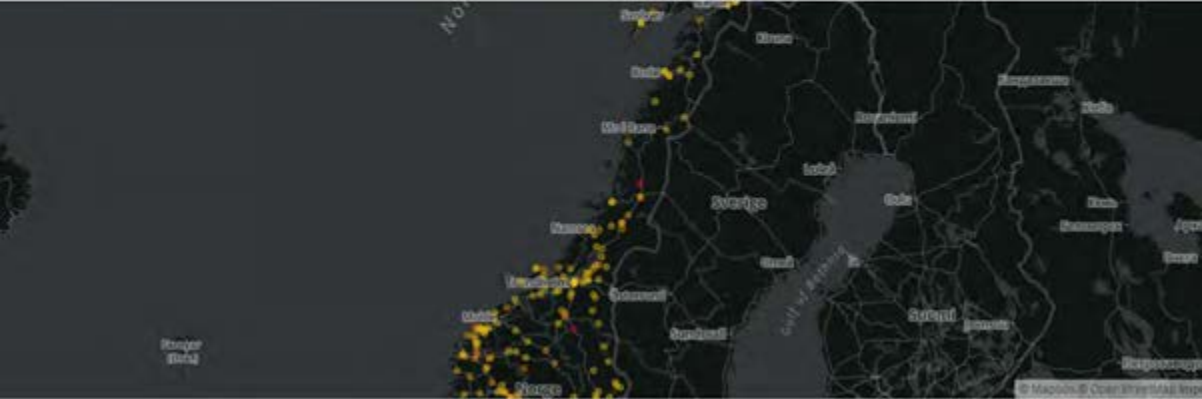
I desember 2014 valgte vi å publisere en oversikt over alle dødsulykker der Statens vegvesen pekte på veifeil som medvirkende eller avgjørende årsak.

Sondre Nilsen og Dan Kåre Engebretsen designet og utviklet en søkbar database som omfattet alle ulykkene. I ulykkesbasen kan man sortere på år, fylke og årsaksgrad. Vi har gjennom hele prosjektet fått en rekke henvendelser fra pårørende og andre som ønsker innsyn i UAG-rapporter, og ved å publisere den totale basen kunne vi gi offentligheten innsyn i hvilke konkrete ulykker der Statens vegvesen har pekt på veifeil.

Hele basen er tilgjengelig her: <http://www.vg.no/spesial/2014/trafikkulykkene/>

Her er Vegvesenets hemmeligholdte konklusjoner

Mellom 2005 og 2013 var det 1588 dødsulykker på norske veier. Statens vegvesen mener at forhold ved veien var medvirkende i 463 av ulykkene. Dette ble holdt hemmelig for etterlatte, politi og domstol. Se oversikten her.



FILTER

BRUK KONTROLLENE NEDENFOR FOR Å FILTERE

År: 2005-2013

ÅRSAKSGRAD

FYLKE

Vis alle

De hemmeligholdte ULYKKESRAPPORTENE

Klikk her for å gå til spesialen

FAKTA

Siden 2005 har Ulykkesanalysegruppen (UAG) i Statens vegvesen gransket alle dødsulykker på norske veier for å finne årsaken til ulykkene.

Ulykkesrapportene har vært uinndet offentlighet. VG har nå gjort alle rapportene tilgjengelige for offentligheten.

Les mer

TABELL

VISER VIDER 50 AV 463 ULYKKER

Dato	Fylke	Kommune	Årsaksgrad	Døde	
02.01.2013	Hedmark	Trysil	Liten grad	1	+
27.01.2013	Troms	Kåfjord	Stor grad	1	+
04.01.2013	Rogaland	Klepp	Liten grad	1	+

5. PRESENTASJON

I slutten av april og første uke i mai brukte vi mye tid på å arbeide med presentasjonen av prosjektet. Vi jobbet i flere uker med å skrive sammen alt vi hadde avdekket, historiene til de pårørende og bildrapssakene i en enkeltstående nyhetsfeature.

Men dette ble etter hvert utfordrende. Stoffet var i seg selv ikke spesielt lett å skrive på en lettfattelig måte, og prosjektet hadde flere store hovedspor. 8. mai noterte vi i dagboken vår i Google drive: «*Vanskelig å sette titler på saken vår nå, dette er litt bekymringsverdig*».

Tre dager før publisering bestemte vi oss for å kaste om på alt. Nyhetsfeaturen vi hadde laget, ble for komplisert. Vi fryktet at vi ikke kom til å få med oss leserne, og bestemte oss for å dele opp stoffet i flere lange saker.

11. mai publiserte vi den første saken, som omhandlet de etterlatte som ikke fikk innsyn i ulykkesrapportene. 12. mai publiserte vi sak nummer to som omhandlet bildrapssakene. Og deretter fortsatte vi gjennom uka med flere andre saker.

Konsekvensen av at vi gjorde om på planene var at vi kanskje ikke startet prosjektet med den beste saken. Vi mener likevel at vi gjorde det på en pedagogisk riktig måte, ettersom ingen av leserne var kjent med UAG-rapportene da vi publiserte den første saken.

Ved å gjøre det på denne måten kunne vi presentere selve UAG-arbeidet før vi omtalte bildrapssakene.

6. ETIKK

Vi har møtt på flere etiske problemstillinger i arbeidet med dette prosjektet, og vil gi en redegjørelse for dette i punktene under:

6.1 Bildrapsdømte

Som nevnt tidligere i rapporten var vi i kontakt med en rekke bildrapsdømte i researchfasen, og flere var svært preget av det de hadde opplevd. Vi var hele tiden bevisste på at vi møtte mennesker som hadde vært i en livskrise – og som ville få gamle sår rippet opp igjen da vi tok kontakt med ny informasjon om ulykkene de hadde vært involvert i. Vi møtte så mange som lot seg gjøre personlig.

Rita Lyngmo tok en stor belastning ved å stå frem i VG som bildrapsdømt. Hun var åpen på at hun slet psykisk etter ulykken der en tolv år gammel jente mistet livet. Samtidig ønsket hun å fortelle sin historie. Vi måtte da gjøre en vurdering på den totale belastningen for Rita Lyngmo.

Det var viktig for henne at vi holdt henne løpende oppdatert om prosjektet, publiseringsdato og form på saken. I forkant av publisering reiste vi til Bamble for å gå gjennom saken sammen med henne, og la henne få lese alt. Hun ble også varslet i forkant om at saken kom til å være på førstesiden av VG.

6.2 Foreldrene til jente (12)

For Rita Lyngmo var det viktig ikke å fremstå som et offer. Som hun selv sa det: «*En annen familie har mistet barnet sitt*». I forkant av publisering tok vi kontakt med foreldrene til jenta

som omkom i påkjørselen og varslet dem om at saken kom på trykk, og at eksponeringen av Rita Lyngmo ville være relativt stor.

De hadde aldri sett eller hørt om UAG-rapporten, og vi la til rette for at de kunne lese denne.

Mens de andre bildrapssakene ble omtalt i anonymisert form, ble Rita Lyngmo på mange måter ansiktet utad, og det var viktig for oss at familien til tolvåringen var forberedt på dette i forkant.

6.3 Veidirektør Terje Moe Gustavsen

Veidirektør Terje Moe Gustavsen innehar en posisjon som tilsier at han både skal tåle og akseptere et visst trykk fra mediene. Vi var likevel bevisste på at det ikke skulle være en heksejakt på Gustavsen.

Fra 25. november 2014 ble det på nytt et stort fokus på UAG-rapportene og hemmeligholdet. Gjennom den kommende uka ble hele avsløringen på nytt satt på dagsorden i forbindelse med frikjennelsen av en 20-åring i en bildrapssak som hadde vært behandlet av Eidsivating lagmannsrett.

Fredag 27. november ble vi gjort oppmerksomme på at Terje Moe Gustavsen var innlagt ved Rikshospitalet. Det var pressesjef i Statens vegvesen, Kjell Bjørn Vinje, som informerte redaksjonen, og meldingen var at Moe Gustavsen var alvorlig syk. Dette ble også lagt ut i en pressemelding på hjemmesidene til etaten. Det ble da gjort en vurdering av det totale trykket på fronten av VG.no, og spissede titler ble tatt noe ned, samtidig som dekningen fortsatte.

6.4 Pårørende

Vi har i dette prosjektet snakket med flere titalls etterlatte som har opplevd å få sine kjære revet bort i trafikkuulykker. Vi har vært i kontakt med flere foreldre som har mistet barna sine, mennesker som har mistet sine ektefeller og andre som har mistet nære slektninger. Vi har vært svært bevisste på å opptre varsomt. Informasjonen vi satt på var ny for dem, og vi visste at dette var tungt for mange.

6.5 Varsling

I tillegg til familien til tolvåringen ønsket vi å varsle flere som var i en spesielt sårbar situasjon – eller som hadde bedt om det selv – før publisering. Vi opprettet tidlig et eget dokument i Google drive der vi noterte fortløpende hvem vi mente vi burde varsle før publisering, og vi tok kontakt med samtlige av disse før sakene kom på trykk.

7. SPESIELLE ERFARINGER

7.1 Bare åpne kilder

Denne sakens kjerne er hemmelighold, men saken er løst utelukkende med åpne kilder. I motsetning til mange andre avsløringer, finnes det ingen «Deep throat» i vegvesenet som har foret oss med informasjon underveis.

Det er ledelsen i Statens vegvesen og UAG-lederne selv som har vært de viktigste kildene i saken. Informasjonen de har gitt oss underveis har vi undersøkt videre med kritisk blikk. Vi har stilt spørsmål rundt de påstandene de har kommet med, og vært kritiske til begrunnelsene de har gitt for å hemmeligholde dokumentene.

Da UAG-lederne i de forskjellige regionene snakket åpent om bildrapsdømte «som kanskje ikke hadde all skyld selv», trigget det alle journalistiske reflekser hos oss.

Vi har sammensatt informasjon, laget hypoteser, brukt eksterne kilder og lagt bit for bit i et stort puslespill. Slik kunne vi tilslutt avdekke hemmeligholdet og ikke minst: konsekvensene av dette.

7.2 Åpenhet

Vi hadde i starten av prosjektet en åpen og relativt hyppig dialog med ledelsen i Statens vegvesen. Da prosjektet endret form, i mars 2014, ble denne kontakten mer begrenset. Vi ønsket ikke at Statens vegvesen skulle vite hva våre hypoteser var, og å komme til bunns i disse tok lang tid.

I en periode var vi også usikre på om vi kom til å klare å besvare alle spørsmålene vi hadde. Da vi var i kontakt med Statens vegvesen gjorde vi det klart at vi ville komme tilbake til dem på et senere tidspunkt, og at vi kom til å informere de i god tid før publisering.

7.3 Møte med Statens vegvesen før publisering

Den siste tiden før publisering tok vi opp igjen dialogen, og gjennomførte to konfrontasjonsintervjuer. Vi gjorde det samtidig klart at vi ikke ønsket å føre noen bak lyset, at de ville få mulighet til å lese gjennom sakene i sin helhet før publisering, samt rette eventuelle faktafeil.

Dette skjedde i et eget møte mellom Statens vegvesen og VG 8.mai 2014. Fra etaten møtte direktør for trafikksikkerhet Guro Ranes og pressesjef Kjell Bjørn Vinje. De reagerte på bruken av ordet «hemmelighold», men hadde ingen ytterligere innvendinger, og kunne ikke peke på faktafeil i våre saker.

7.4 Munnkurv

Da vi nærmet oss publisering, merket vi at en del av de ansatte i Statens vegvesen ble langt mer tilbakeholdne. Dette ble enda mer tydelig da vi hadde publisert de første sakene.

Beskjeden vi fikk fra ansatte som tidligere hadde snakket åpent var at de hadde fått munnkurv. Alle uttalelser skulle komme gjennom direktør for trafikksikkerhet Guro Ranes eller veidirektøren selv.

7.5 Fagdirektør ville ikke snakke med oss

23. mai tok vi kontakt med fagdirektør Finn Harald Amundsen i Statens vegvesen. Vi hadde av flere blitt fortalt at han var involvert i etableringen av UAG-gruppene, og vi ønsket derfor å ta en uformell prat med ham om hva som hadde vært premissene for UAG-arbeidet da dette ble iverksatt. Direktøren ønsket overhodet ikke å snakke med VG og la på røret midt i samtalen.

7.6 Politiet videresendte vår henvendelse til Vegvesenet

I researchfasen var vi i kontakt med svært mange både via telefon og på epost. Vi ønsket å kartlegge hvordan forholdet mellom politiet og UAG-gruppene var, og i hvilken grad politiet hadde innsyn i UAG-rapportene.

På dette tidspunktet ønsket vi ikke å spørre Statens vegvesen om dette. Vi opplevde da at en epost med spørsmål til politiet ble videresendt til Guro Ranes i Statens vegvesen, og vi fikk da en

telefon fra henne kort tid etter. Fra da av bestemte vi oss for å være forsiktige med skriftlige henvendelser.

7.7 Veidirektøren avbrøt intervju

Som nevnt tidligere gjennomførte vi to konfrontasjonsintervjuer før sakene kom på trykk. Det første var 25. april – men ble avbrutt underveis. Veidirektør Terje Moe Gustavsen ønsket ikke å svare på spørsmål om offentlighet overhodet. Han mente det var urimelig av VG å stille ham spørsmål om hvorfor UAG-rapportene var hemmeligholdt, og at vi skulle ha orientert ham på forhånd at vi skulle snakke om offentligheten rundt rapportene, fordi han da ville rådført seg med juristene. Det endte med at han gikk fra møtet

Vi hadde et nytt konfrontasjonsintervju med Terje Moe Gustavsen 5. mai.

7.8 Veidirektøren vil ikke la seg intervju av VG

Veidirektør Terje Moe Gustavsen har siden september 2014 ikke ønsket å la seg intervju eller svare på noen spørsmål fra VG. Vi har lagt inn intervjuforespørsler flere ganger, men svaret er at han ikke ønsker å si noe så lenge Graver-utvalget jobber med en gjennomgang av hele UAG-arbeidet og praksis. Statens vegvesen mener dette er god forvaltningsskikk.

Veidirektøren – eller stedfortredende for veidirektøren i nevnte sykdomsperiode - har heller ikke ønsket å kommentere nyhetsutviklingen i sakskomplekset i november 2014. Vi mener det er uheldig at Gustavsen unnlater å kommentere saken.

Vi kommer tilbake til både Graver-utvalget og utviklingen i saken under «Konsekvenser».

7.9 Bruken av ordet «hemmeligholdt»

I forkant av publisering hadde vi mange og lange diskusjoner om begrepsbruk. Skulle vi kalle rapportene for hemmelige? Hadde vi dekning for dette? Eller skulle vi kalle det hemmeligholdt?

Vi endte på at vi ikke kunne skrive «de hemmelige rapportene», ettersom rapportenes eksistens tross alt var kjent for ganske mange. Vegvesenet presenterer også årlig tall som baserer seg på dybdeanalysene i UAG-rapportene. Men ordet «hemmeligholdt» mente vi var dekkende. Vi hadde dokumentert at UAG-rapportene var noe etaten ønsket å holde for seg selv. Selv ikke politiet fikk innsyn.

Som nevnt tidligere i rapporten fikk vi en vurdering av prosjektet av VGs advokat Halvor Manshaus underveis. Vi diskuterte også begrepsbruken med han, og Manshaus vurdering var at vi hadde dekning for å bruke dette ordet.

Ledelsen i Statens vegvesen var – og er fremdeles – svært kritiske til at vi har valgt å bruke denne beskrivelsen.

8. KONSEKVENSER

VGs avsløring av Statens vegvesens hemmelighold av UAG-rapportene har fått konsekvenser. Både da vi publiserte de første sakene i mai 2014, og senere i november og desember 2014.

Vi går gjennom konsekvensene kronologisk her:

8.1 Statens vegvesen åpnet raskt for å endre praksis

Allerede i det første intervjuet med Statens vegvesen, som sto på trykk i VG 11.mai, uttalte veidirektør Terje Moe Gustavsen at etaten hadde gått inn i en prosess hvor de vil vurdere å gjøre rapportene mer offentlige. Dette sa han etter å ha blitt konfrontert med hemmeligholdet av VG. Gustavsen viste da til at kravet om offentlighet i samfunnet er blitt større, og sa at han «regner med at vi kommer til en konklusjon der en vesentlig del av rapportene blir offentliggjort». Han ba om forståelse for at dette ville ta tid og at han ikke kunne være mer konkret.

8.2 Pårørende får innsyn

Dagen etter, 12.mai 2014, gikk samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen og statsminister Erna Solberg ut og sa at alle pårørende burde få innsyn i UAG-rapportene. Dette ble også praksis: Etter ni år med hemmelighold fikk de etterlatte nå innsyn i rapportene – to dager etter at VG hadde publisert første sak i dette omfattende sakskomplekset. Gjennom den neste uken tok en rekke advokater, pårørende og andre medier kontakt med Statens vegvesen for å be om innsyn i UAG-rapportene.

8.3 Graver-utvalget

Etter VGs avsløringer av hemmeligholdet, satte samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen 15. mai ned et regjeringsoppnevnt granskingsutvalg som skal gjennomgå hele UAG-arbeidet. Det hadde i dagene før vært et stort politisk press for å granske etaten. Både Arbeiderpartiet, Frp og Høyre stilte seg bak dette kravet.

Utvalget er i gang med sitt arbeid, og skal levere en rapport til Samferdselsdepartementet i mai 2015. Utvalget ledes av jusprofessor ved Universitetet i Oslo, Hans Petter Graver. Med seg har han advokat Berit Reiss-Andersen, lege og trafikkmedisiner Inggard Lereim og politiadvokat Kristin Bjelkemyr i Utrykningspolitiet.

Graver-utvalget skal blant annet vurdere spørsmålet om offentlighet av ulykkesrapportene og Statens vegvesens deling av informasjon fra disse, for eksempel til etterlatte, politiet, domstoler og parter i en eventuell rettssak.

Videre skal utvalget kartlegge om slike rapporter har vært etterspurt i rettssaker, og i hvilken grad ansatte i Statens vegvesen som har arbeidet med eller kjent til rapportene, har vitnet eller vært sakkyndige, og om det eventuelt har ligget føringer for deres vurderinger.

8.4 Riksadvokaten 1- reagerer på VGs avsløring

16.mai reagerte også Riksadvokaten på VGs avsløringer. Riksadvokat Tor-Aksel Busch sendte ut en pressemelding der han blant annet skriver at: «Den praksis som VG har avdekket, kan vanskelig fortsette».

Han skrev videre at det var nærliggende å tro at forsvarerne gjennom VG hadde fått innsyn i det aktuelle materialet, men om at så ikke var tilfelle ville riksadvokaten kunne være behjelpelig med å innhente rapportene fra Vegvesenet.

Riksadvokaten påpekte at den som mener seg uriktig dømt selv må be om gjenåpning av saken, men at alle kan søke veiledning hos Gjenopptakelseskommisjonen, som videre kan oppnevne offentlig forsvarer i de tilfellene der det foreligger en særlig grunn til dette.

– At Vegvesenets rapporter ikke er lagt frem i en straffesak, er følgelig ikke i seg selv ensbetydende med at relevante opplysninger mangler, skrev Busch.

8.5 Sa unnskyld

Veidirektør Terje Moe Gustavsen gikk 6.juni ut i Statens vegvesens internmagasin «Vegen og vi» og beklaget hvordan etaten hadde håndtert UAG-rapportene.

- I dag erkjenner jeg at vi burde delt mer og vært enda mer aktive, særlig overfor de pårørende og etterlatte. Vi burde sett klarere at dette kunne bidratt til å gjøre sorgen og savnet litt mindre vanskelig, i alle fall for mange av dem, skrev Gustavsen, og fortsatte:

- Her gir jeg en uforbeholden unnskyldning overfor de som ikke har fått det innsynet hadde ønsket.

8.6 Riksadvokaten 2- UAG-rapporter blir obligatoriske i straffesaker

30. juni 2014 sendte Riksadvokaten et brev til alle landets politimestre og statsadvokater der det ble presisert at UAG-rapportene fra nå av skulle være obligatoriske i alle straffesaker. I dokumentet som omhandler de nye midlertidige retningslinjene for bruk av UAG-rapporter heter det blant annet: *«I slike saker skal politiet innhente UAG-rapportene fra vegvesenet (og legge dem ved straffesakens dokumenter). Formålet med dette er primært å kontrollere at relevante opplysninger, i straffesakssammenheng, er sikret.»*

I forkant av at skrevet ble sendt ut, hadde riksadvokaten i et møte med veidirektør Terje Moe Gustavsen fått opplyst at etaten vil stille UAG-rapportene til rådighet.

8.7 UAG-rapport lagt frem i retten - mann frifunnet for bildrap

Noen uker etter VGs avsløringer i mai 2014, møtte en 20 år gammel mann i Øvre Romerike tingrett, tiltalt for bildrap. 20-åringen kom utfor veien og fikk skrens på bilen i forkant av møteulykken der en 16 år gammel mopedist mistet livet.

Saken var trolig den første der en UAG-rapport ble lagt frem som bevis i retten. Det skjedde etter at 20-åringens forsvarer Terje Skåland ble gjort oppmerksom på rapportene gjennom VGs dekning.

Øvre Romerike tingrett dømte mannen til 75 dagers fengsel. Saken ble anket videre til Eidsivating lagmannsrett. 25 november 2014 frikjente de 20-åringen for uaktsomt drap.

I dommen fra lagmannsretten vises det til UAG-rapporten, som avdekket en feil ved veien som ikke kom frem gjennom politiets etterforskning: Asfaltkanten på ulykkesstedet var fire ganger så høy som forskriftene tilsier.

Mens politiet tok ut tiltale for uaktsomt drap, mente UAG-gruppen at «farlig sideterreng» hadde stor betydning for at ulykken kunne skje.

I dommen heter det:

«Etter gjeldende regler – som vist til i ulykkesrapporten fra Statens vegvesen – skal høydeforskjellen mellom asfalt og grusskulder ikke overstige 3 cm. Høydeforskjellen var her mellom 8 og 12 cm, noe som – ifølge ulykkesrapporten – gjorde det vanskelig å få bilen tilbake i kjørebane i en kontrollert manøver.», heter det i dommen fra lagmannsretten.

«Ved straffeutmåling for uaktsom kjøring finner lagmannsretten at tiltalte ikke er mye å bebreide for at han havnet utenfor veien, at dette ligger nær opp til et hendelig uhell, og at det var andre årsaker – som tiltalte ikke kan lastes for – som gjorde at trafikkulykken fikk et slikt tragisk utfall.»

8.8 Riksadvokaten 3 – Beordrer gjennomgang av alle bilrapssaker siste 10 år

Etter saken der en 20-åring ble frikjent for bilrap, ble de hemmeligholdte UAG-rapportene på nytt høyaktuelle. Vi bestemte oss da for å se på nytt på de 16 sakene som hadde vært utgangspunktet vårt.

I dette materialet var det én sak som skilte seg spesielt ut: Kun én person har blitt dømt i to instanser i en bilrapssak, der Statens vegvesen i sin UAG-rapport har pekt på *avgjørende* feil på veien som årsak til dødsulykken. Vi tok på nytt kontakt med mannens forsvarer Sigmund Øien, samt påtaleansvarlig ved Follo politidistrikt, Marianne Børseth Hansen. – Jeg syns det som står i UAG-rapporten gjør det relevant å se på saken på nytt, uttalte Børseth Hansen, etter å ha blitt fortalt at det nylig hadde kommet en frifinnelse i Eidsivating lagmannsrett. Hun åpnet også for å gjøre en vurdering om hvorvidt det var grunnlag for å sende den aktuelle saken, som ligger tilbake til 2005, til ny vurdering hos Gjenopptakelseskommisjonen.

Dagen etter reagerte Riksadvokaten. Fredag 28.november 2014 beordret riksadvokat Tor-Aksel Busch full gjennomgang av alle bilrapssdommer siste ti år, på bakgrunn av VGs avsløringer og den siste utviklingen i saken. Innen 1.mars 2015 må alle landets politimestre ha gjennomgått samtlige saker i sitt distrikt.

Riksadvokaten skriver i sin beordring: *«Prinsippet om påtalemyndigheten skal opptre objektivt i hele sin virksomhet jf. straffeprosessloven §55 fjerde ledd, og det grunnleggende hensyn om likhet for loven, tilsier etter riksadvokatens vurdering at politiet og påtalemyndigheten nå på eget initiativ må undersøke om det er grunnlag for å begjære gjenåpning til gunst for noen som er domfelt for uaktsomt drap i forbindelse med en trafikkulykke.»*

På spørsmål fra VG om den relativt korte tidsfristen for arbeidet, svarte assisterende riksadvokat Knut Erik Sæther til VG:

- Vi mener at dette er av stor betydning for å sikre tilliten til politiet, påtalemyndighet og rettsvesenet.

I første omgang skal politidistriktet selv innhente rapportene og se nærmere hva som finnes der. De skal så sende sin innstilling til statsadvokaten som sender dette videre til riksadvokaten,

og så er det riksadvokaten som skal ta endelig stilling til om man skal begjære en gjenåpning. Sakene vil da bli sendt over til Gjenopptakelseskommisjonen for behandling der.

Det er per d.d. ukjent når dette arbeidet vil ferdigstilles.

8.9 Erstatningskrav – går til sak mot Statens vegvesen

Som nevnt tidligere i rapporten mener en rekke eksperter på erstatningsrett at Statens vegvesen og veieier (stat/fylke/kommune) kan ha unndratt seg erstatningskrav gjennom hemmeligholdet av UAG-rapportene.

Høsten 2014 stevnet en nederlandsk familie Statens vegvesen for retten, etter en dødsulykke på Stord i 2013 der Dave Gardian og hans 10 år gamle datter Anja mistet livet. UAG-rapporten ble ferdig sommeren 2014, og der avdekkes det en rekke feil og mangler på ulykkesstedet.

Familiens advokat, Stig Nilsen, mener det er tale om såpass mange feil at særlig summen av disse tilsier at det kan foreligge et erstatningsansvar. Han påpeker videre at UAG-rapporten har belyst saken langt utover det som kom frem i politirapporten og i den alminnelige rapport fra vegvesenet.

8.10 Sak for kontroll- og konstitusjonskomiteen

Torsdag 4. desember sendte Kontroll- og konstitusjonskomiteen brev til justisminister Anders Anundsen hvor de forlangte svar på hva justisministeren vil gjøre for å sikre rettssikkerheten for personer som er dømt for bildrap i Norge.

8.11 Frifunnet for brudd på veitrafikkloven

12. januar 2014 blir en 19 år gammel gutt i Øst-Finnmark tingrett frikjent for brudd på veitrafikkloven etter en dødsulykke. I dommen kommer det frem at Vegvesenets ulykkesrapport har vært et sentralt bevis i saken.

«Flertallet bemerker at konklusjonene også i vesentlig grad støttes av fremlagt ulykkesrapport utarbeidet av Statens vegvesen (UAG-rapport) i anledning saken. Der fremholdes nettopp høy asfaltkant, vanskeligheter med å se asfaltkanten, og glatt føre som vesentlige momenter i vurderingen av årsaken til ulykken», heter det i dommen.

9. KILDEBRUK

9.1 Skriftlige kilder

Skriftlige kilder inkluderer:

«Dybdeanalyser av dødsulykker i trafikken» - Statens vegvesens rapporter fra 2010 til 2013

«Nasjonal årsrapport for ulykkesanalysegruppenes arbeid» – Statens vegvesens rapporter fra 2005 til 2009

«Retningslinjer for UAG – innsyn – juridiske vurderinger» - utarbeidet av Vegdirektoratet, ligger som vedlegg

UAG-rapporter

Dommer/§239

«Leger tiden alle sår? Intervju med pårørende som har mistet ungdom i trafikken, "Vi er alle trafikkskadde, ikke bare den som er rammet i ulykken" - Sintef-rapport (2012) utarbeidet av Dagfinn Moe og Liv Øvstedal

«Ulykkesanalysegrupper i Statens vegvesen – forslag til organisering og arbeidsopplegg» - rapport fra april 2004

«Dybdeanalyse av 119 møte-og utforkjøringsulykker på rette strekninger i 80-90-soner med død eller alvorlig skade (1995-97)», Sintef 2002, ved Dagfinn Moe

«Nullvisjonen», Nasjonal transportplan (NTP) for 2002-2011

Sintef-rapport 2008: Evaluering av UAG-arbeidet, ved Kristian Sakshaug

Stortingsmelding fra 1997

Veitrafikkloven

Straffeloven

Forvaltningsloven

9.2 Muntlige kilder

Vi velger å levere en egen kildeliste for muntlige kilder. Denne ligger som vedlegg.

10. SAKSLISTE

Saker publisert på vg.no

11.mai 2014: Vegvesenet hemmeligholder ulykkesrapporter for de etterlatte

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/vegvesenet-hemmeligholder-ulykkesrapporter-for-de-etterlatte/a/10122814/>

11.mai 2014: Derfor holder han rapportene hemmelige

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/derfor-holder-han-rapportene-hemmelige/a/10122848/>

11.mai 2014: - Veisjefen viser veldig lite empati

** Høyre vil strippe Vegvesenet for granskingsansvar

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/hoeyre/veisjefen-viser-veldig-lite-empati/a/10122997/>

11.mai 2014: - Hemmeligholdet er forferdelig

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/hemmeligholdet-er-forferdelig/a/10122824/>

11.mai 2014: - De etterlatte trenger svar

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/de-etterlatte-trenger-svar/a/10123025/>

12.mai 2014: Samferdselsministeren: De pårørende bør få vite:

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/samferdselsministeren-de-paaroerende-boer-faa-vite/a/10122835/>

12.mai 2014: Ulykkesrapport nådde aldri retten – Rita (50) dømt for bildrap

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/ulykkesrapport-naadde-aldri-retten-rita-50-doemt-for-bildrap/a/10123013/>

12.mai 2014: Ulykkesgransker: Strengt å dømme Rita for bildrap

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/ulykkesgransker-strengt-aa-doemme-rita-for-bildrap/a/10123027/>

12.mai 2014: Internt notat: «Politiet lekker til media»

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/internt-notat-politiet-lekker-til-media/a/10123075/>

12.mai 2014: - Dommere kan ikke lenger være trygge

** Ber statsråden svare for Stortinget

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/dommere-kan-ikke-lenger-vaere-trygge/a/10123076/>

13.mai 2014: Elden om hemmeligholdte rapporter: Kan ha ført til justismord

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/elden-om-hemmeligholdte-rapporter-kan-ha-foert-til-justismord/a/10123136/>

13.mai 2014: Politiet ville se Vegvesenets rapport – dette var det de fikk

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/politiet-ville-se-vegvesenets-rapport-dette-var-det-de-fikk/a/10123130/>

13.mai 2014: Ber justisministeren vurdere gjenopptakelser

** Høyre: Setter rettssikkerheten i fare ** Ap-Tajik: Fare for at vesentlig og relevant informasjon ikke har nådd politiet ** Frp: Må få konsekvenser for noen

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/ulykkesrapportene-ber-justisministeren-vurdere-gjenopptakelser/a/10123172/>

13.mai 2014: Navarsete godtok hemmelighold av rapportene

** Eks-statsråden til VG: Det bare var sann

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/navarsete-godtok-hemmelighold-av-rapportene/a/10123128/>

13.mai 2014: Justisministeren om ulykkesrapportene: Riksadvokaten har ansvar for å følge opp

** Riksadvokaten: - Ingen grunn for oss til å ta initiativ i disse sakene

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/justisministeren-om-ulykkesrapportene-riksadvokaten-har-ansvar-for-aa-foelge-opp/a/10123205/>

13.mai 2014: Jusprofessor: Vegvesenet har plikt til å dele rapportene

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/jusprofessor-vegvesenet-har-plikt-til-aa-dele-rapportene/a/10123208/>

14.mai 2014: Per Sandberg om ulykkesrapportene: Veidirektøren må gå nå

** Krever full gransking av alle bildrapssaker siden 2005 ** Også Høyre åpner for gransking

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/per-sandberg-om-ulykkesrapportene-veidirektoeren-maa-gaa-naa/a/10123312/>

15.mai 2014: Ekspert fra Vegvesenet vitnet i retten: Tiet om ulykkesrapport

** Dommeren i rettssaken: - Uheldig ** Forsvareren: Det er veldig spesielt

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/ekspert-fra-vegvesenet-vitnet-i-retten-tiet-om-ulykkesrapport/a/10123340/>

15.mai 2014: - Brudd på vitneplikten

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/brudd-paa-vitneplikten/a/10123339/>

15.mai 2014: Geir Lippestad om vitnet som tiet om rapport: - Går på rettssikkerheten løs

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/geir-lippestad-om-vitnet-som-tiet-om-rapport-gaar-paa-rettsikkerheten-loes/a/10123409/>

15.mai 2014: Nå åpner Arbeiderpartiet også for vegvesen-gransking

** Hemmelighold blir tema for Kontrollkomiteen

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/naa-aapner-arbeiderpartiet-ogsaa-for-vegvesen-gransking/a/10123445/>

15.mai 2014: Regjeringen åpner ekstern gransking av Vegvesenet

** Kan gi grunnlag for gjenopptakelse av bildrapsdommer ** Gustavsen: Vil bidra med det vi kan

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/regjeringen-aapner-ekstern-gransking-av-vegvesenet/a/10123454/>

16.mai 2014: Ulykkesopplysninger kan ha blitt lagret ulovlig i ni år

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/ulykkesopplysninger-kan-ha-blitt-lagret-ulovlig-i-ni-aar/a/10123461/>

16.mai 2014: Mamma døde – fikk ikke se ulykkesrapporten

** Pårørende provosert av Gustavsen ** Vegdirektøren: - Sterkt beklagelig

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/mamma-doede-fikk-ikke-se-ulykkesrapporten/a/10123432/>

16.mai 2014: Riksadvokaten: - Den praksis som VG har avdekket, kan vanskelig fortsette

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/riksadvokaten-den-praksis-som-vg-har-avdekket-kan-vanskelig-fortsette/a/10123536/>

16.mai 2014: Bildrapsdømte Rita Lyngmo: - Håper på forandring for de som kommer etter meg

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/haaper-paa-forandring-for-de-som-kommer-etter-meg/a/10123540/>

16.mai 2014: Derfor er det satt i gang gransking

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/derfor-er-det-satt-i-gang-gransking/a/10123537/>

20.mai 2014: Vegvesenet endrer praksis: Ringte selv politiet for å gi ulykkesrapport

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/vegvesenet-endrer-praksis-ringte-selv-politiet-for-aa-gi-ulykkesrapport/a/10123787/>

21.mai 2014: Mange krav om ulykkesrapporter

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/mange-krav-om-ulykkesrapporter/a/10123937/>

22.mai 2014: Ulykkesrapport avdekket veifeil – lagt frem i retten

** Forsvarer: - Skal min klient betale prisen for asfaltkanten?

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/ulykkesrapport-avdekket-veifeil-lagt-frem-i-retten/a/10131212/>

28.mai 2014: Ulykkesrapport lagt frem i retten – mann (20) dømt for bildrap

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/ulykkesrapport-lagt-frem-i-retten-mann-20-doemt-for-bildrap/a/10124320/>

3.juni 2014: Veidirektøren sier unnskyld til de pårørende

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/veidirektøren-sier-unnskyld-til-de-paaroerende/a/10131764/>

6.juni 2014: Vegvesenet fulgte ikke opp egne strakstiltak på dødsveiene

** Ingen kontroll med forslag i ulykkesrapportene

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/vegvesenet-fulgte-ikke-opp-egne-strakstiltak-paa-doedsveiene/a/23223389/>

7.juni 2014: Høyre-topp: - Haster med uavhengig veitilsyn

** Hva er nytten med ulykkesrapportene uten tiltak, spør NAF

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/hoeyre-topp-haster-med-uavhengig-veitilsyn/a/23223522/>

16.juni 2014: Veidirektøren til VG: Mener han sitter trygt

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/mener-han-sitter-trygt/a/23232018/>

16.juni 2014: Ulykkesrapport lagt frem i retten: Anker bildrapsdom mot 20-åring

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/anker-bildrapsdom-mot-20-aaring/a/23232296/>

11.juli: Nå er ulykkesrapportene obligatoriske i retten

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/naa-er-ulykkesrapportene-obligatoriske-i-retten/a/23250868/>

2.september 2014: Disse skal granske Vegvesenet etter VG-avsløring

** Veidirektøren: - Ligger en viss spenning i utfallet

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/disse-skal-granske-vegvesenet-etter-vg-avsloring/a/23287118/>

4. september 2014: Rita ble dømt for bilrap: - Denne granskingen ser veldig lovende ut

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/rita-ble-doemt-for-bildrap-denne-granskingen-ser-veldig-lovende-ut/a/23287175/>

28. oktober 2014: Slik skal de granske Vegvesenet

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/slik-skal-de-granske-vegvesenet/a/23323891/>

25.november 2014: Hemmeligholdt ulykkesrapporter i ni år – I dag ble fører frikjent for bilrap

** Elden: - En meget viktig dom

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/i-dag-ble-foerer-frikjent-for-bildrap/a/23343250/>

26.november 2014: 20-åring frikjent for bilrap i går: Stabell: Domfelte bør vurdere gjenåpning

** Lippestad vil se på egne saker på nytt

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/stabell-domfelte-boer-vurdere-gjenaapning/a/23343517/>

26.november 2014: Ap om vegvesen-avsløringene: Rokker ved rettssikkerheten

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/ap-om-vegvesen-avsløringene-rokker-ved-rettssikkerheten/a/23343736/>

27.november: Frp-Anundsen vil ikke svare for rettssikkerheten

** Arbeiderpartiet, Høyre og Venstre frykter folk er uskyldig dømt

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/frp-anundsen-vil-ikke-svare-for-rettssikkerheten/a/23343773/>

27.november 2014: Rita Lyngmo: - Kan tyde på at andre er feilaktig dømt

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/rita-lyngmo-kan-tyde-paa-at-andre-er-feilaktig-doemt/a/23343631/>

27.november 2014: Lippestad: Riksadvokaten bør gjenoppta bilrapssaker

** Elden: Bør opprette et prosjekt for å gjennomgå slike saker

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/lippestad-riksadvokaten-boer-gjenoppta-bilrapssaker/a/23344253/>

27. november 2014: Politijuristene: Alle bilrapssaker bør gjennomgå

** Hadia Tajik peker på Riksadvokaten ** Krf: - Skandale

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/politijuristene-alle-bilrapssaker-boer-gjennomgaas/a/23344369/>

28. november 2014: Mann dømt for bilrap – politiet vil se på saken på nytt

** Forsvarer: - Man kan stå nært opp til et justismord ** Påtaleleder: - Uheldig

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/mann-doemt-for-bilrap-politiet-vil-se-paa-saken-paa-nytt/a/23344700/>

28.november 2014: Riksadvokaten beordrer gjennomgang av alle bilrapssaker siste 10 år

** - Vi mener at dette er av stor betydning for å sikre tilliten til politiet, påtalemyndighet og rettsvesenet

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/riksadvokaten-beordrer-gjennomgang-av-alle-bilrapssaker-siste-10-aar/a/23345430/>

28.november 2014: Venstre: Vegdirektøren må vurdere sin stilling

** Forsvarsadvokater roser Riksadvokaten: - En kraftig vekker for veimyndighetene

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/venstre-vegdirektoeren-maa-vurdere-sin-stilling/a/23345494/>

28.november 2014: Derfor holdt Statens vegvesen rapportene for seg selv

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/derfor-holdt-statens-vegvesen-rapportene-for-seg-selv/a/23345542/>

28.november 2014: Samferdselsministeren om vegdirektøren: - Har gjort de tingene han har fått beskjed om

** Justisministeren bryter tausheten: - Uhørt om jeg skulle blandet meg

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/samferdselsministeren-om-vegdirektoeren-har-gjort-de-tingene-han-har-faatt-beskjed-om/a/23345554/>

29.november 2014: 2005-2014: 300 bilrapssaker uten av ulykkesrapportene ble lagt frem

** Advokat Stabell: Får henvendelser fra tidligere bilrapssdomte

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/2005-2014-300-bilrapssaker-uten-at-ulykkesrapportene-ble-lagt-frem/a/23344624/>

4.desember 2014: Kontrollkomiteen ber justisministeren garantere at ulykkesrapportene legges frem i retten

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/kontrollkomiteen-ber-justisministeren-garantere-at-ulykkesrapportene-legges-frem-i-retten/a/23349360/>

16. desember 2014: De kjørte i døden: Nå går etterlatte til sak mot Vegvesenet

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/de-kjoerte-i-doeden-naa-gaar-etterlatte-til-sak-mot-vegvesenet/a/23354071/>

18. desember 2014: Dette kan bli konsekvensene av hemmeligholdte ulykkesrapporter

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/vegvesenets-ulykkesrapporter/dette-kan-bli-konsekvensene-av-hemmeligholdte-ulykkesrapporter/a/23353356/>

18. desember 2014: Her er Vegvesenets hemmeligholdte konklusjoner

<http://www.vg.no/spesial/2014/trafikkulykkene/>

19. desember 2014: Tregre-Anders har ikke svart Stortinget om trøbbel-sakene

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/solberg-regjeringen/tregre-anders-har-ikke-svart-stortinget-om-troebbel-sakene/a/23359418/>

10.1 Saker publisert i VGs papirutgave

Sakene ligger under punktet «Vedlegg».

11. LISTE OVER VEDLEGG

Dom fra Eidsivating lagmannsrett

Riksadvokaten: beordrer gjennomgang av alle bildrapssaker siste ti år

Riksadvokaten: UAG-rapporter gjøres obligatoriske i retten

Juridiske retningslinjer fra Vegdirektoratet

Kildeliste

Saker publisert i VGs papiravis

12. VEDLEGG



LE-2014-106292

Instans	Eidsivating lagmannsrett - Dom
Dato	2014-11-24
Publisert	LE-2014-106292
Stikkord	Strafferett. Uaktsomt bilrap. Straffeloven § 239 1. straffalternativ. Vegtrafikkloven § 3.
Sammendrag	Fører av personbil ble frifunnet for uaktsomt bilrap, men domfelt for uaktsom kjøring. Lagmannsretten fant at det ikke kunne utelukkes at årsaken til at bilen havnet utenfor veien skyldes et øyeblikks uoppmerksomhet hos bilføreren. Henvisninger: Straffeloven (1902) §239 Vegtrafikkloven (1965) §3
Saksgang	Øvre Romerike tingrett TOVRO-2014-14262 - Eidsivating lagmannsrett LE-2014-106292 (14-106292AST-ELAG).
Parter	A (advokat Terje Skåland) mot Oslo statsadvokatembeter (politadvokat Kåre Kalvå).
Forfatter	Lagdommer Terje Hoffmann, lagdommer Johannes Høy, ekstraordinær lagdommer Bernt Fredrik Moe. Meddommere: Eiendomsforvalter Pål Elden, tekniker (pensjonist) Jorun Heidi Lyshol, arbeidsledig Gunnar Andersen, bedriftslege Anne-Katrine Borander.
Henvisninger i teksten	Trafikkregler (1986) §5 Tapsforskriften (førerettforskriften) (2003) §2-4 Skiltforskriften (2005) §8 Straffeloven (1902) §52, §53, §54, §62, §63 Vegtrafikkloven (1965) §5, §31, §33 Skadeserstatningsloven (1969) §3-5 Straffeprosessloven (1981) §436

Oslo statsadvokatembeter satte den 12. desember 2013 A under tiltale for overtredelse av (etter rettelser foretatt av møtende aktor under ankeforhandlingen):

I. Straffeloven § 239 første straffalternativ

for ved uaktsomhet, ved bruk av motorvogn, å ha forvoldt en annens død

Grunnlag:

Torsdag 7. juni 2012 kl. 12.33 på rv 176 Gardermoveien ved krysset Birkelundveien førte han Opel Vectra KF 00000 med for høy hastighet og/eller uten å være tilstrekkelig oppmerksom, aktpågivende og varsom idet han mistet kontrollen over bilen og havner utenfor asfaltkanten med hjulene, for deretter å komme tilbake til kjørebane der han skrenset sidelengs over i motsatt kjørebane og traff mopedfører B som straks omkom pga skadene han pådro seg.

II Vegtrafikkloven § 31 første ledd jf § 3

for å ha overtrådt bestemmelsen om at enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret

Grunnlag:

Til tid og på sted som nevnt under post I førte han den der nevnte personbil, som der nærmere beskrevet, slik at mopedfører B omkom av skadene han ble påført i kollisjonen.

III Vegtrafikkloven § 31 første ledd jf § 5 jf skiltforskriftens § 8, skilt 362 «Fartsgrense»

for å ha overtrådt bestemmelsen om at enhver skal være oppmerksom på offentlig trafikkskilt, signal og oppmerking og skal rette seg etter de forbud og påbud som gis på denne måte. Skilt nr 362 'Fartsgrense' forbyr kjøring med høyere hastighet enn angitt antall km/t

Grunnlag:

Til tid og sted som beskrevet under post I, kjørte han den der nevnte personbil med en høyere hastighet enn 50 km/t som var høyeste tillatte hastighet.

Videre i tiltalebeslutningen angis:

Straffeloven § 62 får anvendelse

Straffeloven § 63 annet ledd kommer til anvendelse for post III.

Påstand om erstatning/oppreisning til fornærmede forbeholdes nedlagt.

Påstand om tap av føreretten, jf. vegtrafikkloven § 33 nr 1, forbeholdes nedlagt.

Øvre Romerike tingrett avsa dom i saken 28. mai 2014. Dommen hadde slik slutning:

1. A, født 0.0.1994, dømmes for overtredelse av straffeloven § 239 første straffalternativ, vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 3 og vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 5, sammenholdt med straffeloven § 62 første ledd og § 63 andre ledd, til fengsel i 75 -syttifem- dager. Fullbyrdelsen av 45 -fortifem- dager av straffen utsettes i medhold av straffeloven §§ 52-54 med en prøvetid på 2 -to- år.
2. A fradømmes i medhold av vegtrafikkloven § 33 nr. 1 retten til å føre førerkortpliktig motorvogn i 3 -tre- år. Til fradrag i tapstiden kommer tiden førerkortet har vært i beslag. Ved gjeninnlegg av førerrett må det avlegges full ny førerprøve.
3. A frifinnes for kravet om oppreisning.
4. A dømmes til å betale sakskostnader med 5 000 -femtusen- kroner.

A har anket tingrettens dom. Anken gjelder bevisvurderingen under skyldspørsmålet. Anken ble henvist til ankeforhandling ved lagmannsrettens beslutning av 27. juni 2014.

De etterlatte har den 7. juli 2014 fremsatt krav mot tiltalte om oppreisningserstatning.

Ankeforhandling ble avholdt 19.-20. november 2014 i lagmannsrettens hus på Eidsvoll. Tiltalte møtte sammen med sin forsvarer og avga forklaring. Det ble avhørt 19 vitner, foretatt åstedsbefaring og foretatt slik dokumentasjon som fremgår av rettsboka.

Aktor nedla påstand om at tiltalte dømmes til betinget fengsel i 75 dager med en prøvetid på to år, fradømmelse av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn i tre år og at sakskostnader ilegges etter rettens skjønn.

Bistandsadvokaten nedla påstand om at tiltalte dømmes til å betale oppreisning til C og til D med kr 125 000 til hver.

Forsvarer la ned påstand om at tiltalte frifinnes, subsidiaert at han anses på mildeste måte.

Lagmannsretten bemerker:

Torsdag 7. juni 2012 ca. kl. 12.30 kjørte 16 år gamle B moped østover fylkesveg 178 ved Sand i Ullensaker. Han var i følge med to andre ungdommer som kjørte etter hverandre på hver sin moped. B kjørte sist av de tre mopedene.

Tiltalte, som nettopp hadde fylt 18 år, kjørte sin Opel Vectra personbil vestover fra Jessheim i retning mot Gardermoen. Han var alene i bilen.

Det var gode kjøreforhold, sollys, delvis skyet oppholdsvær og tørr asfalt. Veien har ett kjørefelt i begge retninger, atskilt med gul stiplede varsellinje. Kjørebanelens ytterkanter er merket med hvite kantlinjer. Fartsgrensen på stedet er 50 km/t.

Ved krysset med Birkelundvegen kjørte B inn i personbilen, ført av tiltalte, som kom skrensende over i hans kjørefelt. I sammenstøtet ble B påført omfattende skader, blant annet i hodet, slik at han døde på stedet.

Eneste trafikk på stedet var bilen tiltalte kjørte og de tre mopedene. Intet tyder på at noen av mopedene kjørte irregulært slik at disse kan ha medvirket til ulykken. Ved undersøkelse av bilen er det ikke funnet tekniske mangler som kan ha medvirket til at skrens oppstod.

Tiltalens post III - fartsoverskridelse

Spørsmålet som lagmannsretten skal ta stilling til er om påtalemyndigheten har ført bevis utover enhver rimelig tvil for at tiltalte, da han kjørte ut av 60-sonen og inn i 50-sonen, kjørte fortere enn 50 km/t.

Det foreligger ingen hastighetsmålinger.

I den opprinnelige tiltalen av 12. desember 2013 var grunnlaget angitt til å kjøre med en hastighet på minst 75 km/t i 50-sonen. Møtende aktor rettet under ankeforhandlingen grunnlaget til å kjøre med en høyere hastighet enn 50 km/t.

Tingretten la til grunn at farten hadde vært minst 71 km/t, og begrunnet dette med henvisning til sakkyndig utredning fra Erik Aanerud i Ingeniørfirmaet Rekon.

Tiltalte har forklart at han mener å ha kjørt mellom 50 og 60 km/t i 50-sonen.

Førerne av de to mopedene som kom motsatt vei sammen med B, har forklart at de ikke reagerte på bilens hastighet, og at de antok at bilen hadde omtrent samme fart som mopedene, ca. 50 km/t. Heller ikke to fotgjengere som var på stedet reagerte på farten til bilen.

I sakkyndig rapport fra Statens vegvesen av 20. juni 2012 konkluderes det slik:

Når man sammenligner de forskjellige hastighetsberegninger så er det ikke noe entydig resultat. Så man kan anslå at hastigheten til kjøretøy A har vært minst fartsgrensen på stedet.

Erik Aanerud i Ingeniørfirmaet Rekon har i sin forklaring for lagmannsretten fastholdt at farten har vært minst 71 km/t. Sivilingeniør/forsker Arvid Aakre, NTNU, har anslått at farten sannsynligvis har vært 50-60 km/t før utforkjøringen. Han kan imidlertid ikke utelukke at hastigheten ikke har vært høyere enn 50 km/t.

Etter en samlet vurdering finner lagmannsretten trygt å kunne legge til grunn at tiltalte har kjørt med en hastighet på over 50 km/t ved begynnelsen av 50-sonen, men at fartsoverskridelsen neppe har vært særlig stor. Lagmannsretten bygger her blant annet på tiltaltes egen forklaring. Forklaringene fra de to mopedførerne og de to fotgjengerne står ikke i motstrid til at tiltalte kjørte litt fortere enn 50 km/t.

Tiltalte skal derfor dømmes etter tiltalens post III.

Tiltalens post II - vegtrafikkloven § 3

Tiltalte kjørte utfor veien rett etter at han hadde passert busslommene på begge sider av veien.

I den opprinnelige tiltalen av 12. desember 2013 var grunnlaget angitt ved at tiltalte *«mistet kontrollen over bilen, fikk skrens og havner utenfor asfaltkanten med hjulene»*. Møtende aktor frafalt under ankeforhandlingen grunnlaget om at bilen fikk skrens før bilen kjørte utfor veien.

Tingretten la til grunn at bilen fikk skrens på asfalten før den kjørte utfor veien, og begrunnet dette med henvisning til utredningen fra Rekon. Tingretten la videre til grunn at det bare var høyre bakhjul som hadde vært utenfor veien, og begrunnet dette med at sporet etter høyre forhjul viser at det ikke har vært utenfor asfaltkanten.

Tiltalte har forklart at han ikke husker noe av hendelsesforløpet etter at han kjørte utfor veien.

I sakkyndig rapport fra Statens vegvesen av 20. juni 2012 heter det:

Kjøretøy A kommer utfor veibanen med høyre forhjul av ukjent årsak og fortsetter 17,7 meter utenfor veien. Man antar at fører svinger brått med rattet for å komme opp på veien igjen og unngå sammenstøt med stolpe som sto i veikanten. Dette resulterer i at kjøretøy A får skrens og mister kontrollen over bilen. Når kjøretøyet passerer asfaltkanten med høyre forhjul vil dette virke i negativ retning på kjøreegenskaper til kjøretøy for fører. Sporavsetning i begge kjørefelt viser at kjøretøy A har kun skrenset og ikke bremsset når fører mistet kontrollen.

I ulykkesrapport UAG fra Statens vegvesen konkluderes det slik:

Ung uerfaren bilfører har av ukjent årsak kommet utenfor asfaltkanten med høyre hjulpar på en rett vegstrekning. Føreren har sagt at han gjenkjente den første mopedisten som kom i mot på lang avstand, og førerens oppmerksomhet kan ha vært fokusert på mopedistene. Vegen har en høyere asfaltkant enn hva som er beskrevet i Håndbok 018. Asfaltkanten gjør det vanskelig å få bilen tilbake til kjørebanelen i en kontrollert manøver. Erfaringer tilsier at en vanlig trafikkhandling er å forsøke å få kjøretøyet opp igjen i kjørebanelen uten først å bremse ned. Dette kan lede til en kraftig rattbevegelse, som idet kjøretøyet kommer opp i vegbanen, utløser skrens. Brå manøver kan også skyldes at føreren oppdaget en høyspentmast rett foran bilen.

Erik Aanerud i Ingeniørfirmaet Rekon har i sin forklaring for lagmannsretten fastholdt at tiltaltes bil fikk skrens på asfalten før han kjørte utfor veien, og at det bare var høyre bakhjul som har vært utenfor veibanen. Han begrunner sin konklusjon særlig med henvisning til bilde 21 i sin rapport til Romerike politidistrikt av 28. januar 2013, som etter hans mening viser at høyre forhjul ikke har vært utenfor veien. Bilens bakre del må derfor ha skrenset på asfalten før den havnet utenfor veien.

Etter lagmannsrettens syn er det ikke sannsynlig at bilen har fått skrens før den kjørte utfor veikanten.

De to mopedførerne og de to fotgjengerne har forklart at de ikke merket noe unormalt ved tiltaltes kjøring før bilen havnet utenfor veikanten. I rapport fra Børre Skiaker etter test med bilkjøring 11. november 2014, konkluderes det slik:

Ikke sannsynlig at ulykkesbilen har fått bakhjuls skrens før den kjørte utenfor asfaltkanten, med mindre føreren har benyttet deler av motgående kjørefelt i kombinasjon med kraftige rattbevegelser, først til venstre, så til høyre og sist mot venstre igjen. Sannsynlig hastighet må samtidig, etter vår vurdering, være 70 km/t eller mer for å oppnå betydelig bakhjuls skrens i en slik situasjon.

Det er således ikke holdepunkter for at bilen skal ha fått skrens før den kjørte utfor veikanten når man sammenholder de fire samsvarende vitneforklaringene med testen som ble utført av Børre Skiaker.

At bilen ikke har hatt skrens før den kjørte utfor veien understøttes også av at det ikke er påvist spor etter skrensende dekk verken på asfalten, eller på den hvite kantlinjen, der hvor bilen skal ha kjørt ut av veien.

Etter lagmannsrettens syn gir ikke bilde 21 i rapporten fra Rekon noe entydig svar på om det er høyre forhjul eller for eksempel venstre bakhjul som har avsatt skrensemerkene i asfalten etter at bilen kjørte opp på veien igjen, slik blant annet Erik Aakre har påpekt.

Etter lagmannsrettens syn er det videre mest sannsynlig at både høyre forhjul og høyre bakhjul har vært utenfor veikanten. Det vises til ulykkesrapporten fra Statens vegvesen.

Etter trafikkreglene § 5 nr. 1 annet ledd må kjøretøy holdes godt innenfor kjørefeltet. Det foreligger derfor brudd på denne bestemmelsen ved at personbilen havnet utenfor veibanen.

Det er nokså kort avstand fra den hvite kantstripen og ut til asfaltkanten der hvor utforkjøringen fant sted. Fører av motorvogn må derfor være ekstra påpasselig slik at bilen ikke krysser kantlinjen.

Aktsomhetsnormen er streng, men ikke så streng at det overhodet ikke er rom for feilmanøvrering, jf. Rt-1980-1638. Spørsmålet er om tiltalte kan bebreides, herunder for at han ikke var tilstrekkelig oppmerksom.

Kravet til oppmerksomhet er strengt for fører av motorvogn. Normen er i utgangspunktet lik for alle. Førere som er utrenet må innrette sin kjøring etter dette.

Det må legges til grunn at tiltalte var kjent på stedet, og at det ikke foreligger ytre forhold som kan ha påvirket kjøringen. Utforkjøringen må derfor enten skyldes at tiltalte var uoppmerksom eller at han uaktsomt feilbedømte situasjonen. Lagmannsretten finner således ikke å kunne anse utforkjøringen som et hendelig uhell.

Etter vegtrafikkloven § 3 er den straffbare handling angitt i tre alternativer, hvor alternativene «ikke voldes skade» og «kan oppstå fare» vil kunne være relevante her. Etter vegtrafikkloven § 3 er det et vilkår at det er årsakssammenheng mellom den uaktsomme handling og skaden eller faren.

Etter lagmannsrettens syn vil det kunne oppstå fare ved en utforkjøring som i dette tilfelle, slik at kravet til årsakssammenheng er oppfylt.

Tiltalte skal derfor dømmes etter tiltalens post II for overtredelse av vegtrafikkloven § 3.

Lagmannsretten finner imidlertid ikke å kunne bebreide tiltalte for måten han håndterte situasjonen, etter at bilen havnet utenfor veien. Det vises til uttalelsene i ulykkesrapporten fra Statens vegvesen om at tiltalte etter forholdene handlet adekvat.

Det ble lagt ny asfalt på den aktuelle veistrekningen to år før ulykken. Etter gjeldende regler - som vist til i ulykkesrapporten fra Statens vegvesen - skal høydeforskjellen mellom asfalt og grusskulder ikke overstige 3 cm. Høydeforskjellen var her mellom 8 og 12 cm, noe som - i følge ulykkesrapporten - gjorde det vanskelig å få bilen tilbake i kjørebane i en kontrollert manøver.

Begge de privatoppnevnte sakkyndige - Aanerud og Aakre - har forklart at ulykken neppe ville ha skjedd dersom høydeforskjellen mellom asfalt og grusskulder ikke hadde vært så høy. Lagmannsretten slutter seg til denne vurderingen.

Veistrekningen var heller ikke merket med skilt 117 «Farlig vegskulder», noe den skulle ha vært. Trond Holtvedt, Statens vegvesen, forklarte at det i kontrakter som har blitt inngått med asfaltentreprenører etter 2013 er tatt inn et punkt om at veien skal merkes med slikt fareskilt inntil kantpålegget er utført.

Etter lagmannsrettens syn kan det derfor ikke legges til grunn at det er årsakssammenheng mellom utforkjøringen som tiltalte kan bebreides for og dødsulykken.

Tiltalens post I - straffeloven § 239

Domfellelse etter straffeloven § 239 er betinget av at uaktsomheten også omfatter dødsfølgen.

Aktsomhetskravet i vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239 er heller ikke identisk. I Ot.prp.nr.46 (2000-2001) side 64 flg. uttales det at et «øyeblikks uoppmerksomhet bør etter departementets mening ikke uten videre føre til domfellelse for uaktsomt drap».

Lagmannsretten finner ikke å kunne utelukke at årsaken til at bilen havnet utenfor veien skyldes et øyeblikks uoppmerksomhet hos tiltalte.

Saksforholdet i vår sak er således annerledes enn i LB-2012-41819. Fører av en lastebil kjørte her inn i autovernet på høyre side, for deretter å bli kastet over i motgående kjørebane, hvor den traff en bil hvor sjåføren døde momentant, etter at lastebilen hadde vært uoppmerksom i minst to sekunder.

Lagmannsretten finner heller ikke at den beskjedne fartsoverskridelsen har medvirket til utforkjøringen i nevneverdig grad.

Etter lagmannsrettens syn er ikke den utviste uaktsomhet av en slik markant karakter at straffeloven § 239 får anvendelse. Tiltalte skal derfor frifinnes for tiltalens post I.

Straffutmåling

Det skal utmåles straff for uaktsom kjøring og for overtredelse av fartsgrensen.

Overtredelsen av fartsgrensen vil normalt bli avgjort i form av bøtelegging ved forenklet forelegg, og vil i utgangspunktet være en skjerpende omstendighet ved fastsettelse av fengselsstraff, jf. straffeloven § 63 annet ledd. Ettersom fartsoverskridelsen i dette tilfellet er såpass beskjedne får ikke denne betydning ved straffutmålingen.

Ved straffutmålingen for uaktsom kjøring finner lagmannsretten at tiltalte ikke er mye å bebreide for at han havnet utenfor veien, at dette ligger nær opp til et hendelig uhell, og at det var andre årsaker - som tiltalte ikke kan lastes for - som gjorde at trafikkulykken fikk et slikt tragisk utfall.

Saken er dessuten blitt gammel ved at den har ligget ubehandlet i lengre tid hos politiet, uten at dette skyldes tiltalte.

Lagmannsretten finner at straffen passende kan settes til fengsel i 24 dager som i sin helhet gjøres betinget med en prøvetid på to år.

Tapstid

Det følger av vegtrafikkloven § 33 nr. 1 første ledd at det sammen med straff for overtredelse av vegtrafikkloven kan «fastsettes tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn for en bestemt tid eller for alltid, dersom hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det». Nærmere regler er gitt i forskrift 19. desember 2003 nr. 1660 om tap av retten til å føre motorvogn mv. (tapsforskriften).

Etter tapsforskriften § 2-4 første ledd «bør tapsperioden for føreretten fastsettes fra minst ett år og opp mot 3 år i mer graverende tilfelle» hvor person med førerett blir «ilagt straff for en uaktsom føring av motorvogn som har medført dødsfall, jf. vegtrafikkloven § 3». Tapsperioden kan settes til under ett år «dersom motorvognføreren var lite å klandre».

Førerkortet har vært midlertidig beslaglagt i om lag ett år og seks måneder, og ble levert tilbake til tiltalte 13. desember 2013. Lagmannsretten er enig med møtende aktor i at tapstiden skal anses utholdt gjennom det midlertidige beslag som har funnet sted.

Sakskostnader

Tiltalte dømes for uaktsom kjøring og for å ha kjørt for fort, men frifinnes for uaktsomt drap. Tapstiden for retten til å føre førerkortpliktig motorvogn anses utholdt gjennom det midlertidige beslag som har funnet sted.

Med det resultat lagmannsretten har kommet til er det ikke grunnlag for å pålegge tiltalte å betale sakskostnader for lagmannsretten knyttet til kostnadene som refererer seg til tiltalen for uaktsomt drap og for tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn, jf. straffeprosessloven § 436 annet ledd.

Lagmannsretten finner etter omstendighetene at tiltalte heller ikke skal pålegges å betale sakskostnader verken for tingretten eller lagmannsretten for de øvrige forholdene som han dømmes for.

Oppreisningskravet

Etter skadeserstatningsloven § 3-5 annet ledd kan den som forsettlig eller grovt aktløst har voldt en annens død pålegges å betale avdødes foreldre *«en slik engangssum som retten finner rimelig til erstatning (oppreisning) for den voldte tort og smerte og for annen krenking av ikke-økonomisk art»*.

For at uaktsomheten skal være grov må det foreligge en *«kvalifisert klanderverdig opptreden som foranlediger sterke bebreidelser for mangel på aktsomhet»*, jf. Rt-1970-1235.

Lagmannsretten finner at tiltalte ikke har opptrådt grovt uaktsom. Det vises til redegjørelsen ovenfor.

Anken over tingrettens frifinnelse for oppreisningserstatning skal derfor forkastes.

Dommen er enstemmig.

Domsslutning:

1. A, født 0.0.1994, frifinnes for tiltalens post 1.
2. A, født 0.0.1994, dømmes for overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 3 og vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 5, jf. skiltforskriftens § 8 skilt 362 «Fartsgrense», sammenholdt med straffeloven § 63 annet ledd, til fengsel i 24 - tjuefire - dager. Fullbyrdelsen av straffen utsettes i medhold av straffeloven §§ 52-54 med en prøvetid på 2 - to - år.
3. I tingrettens dom, domsslutningen punkt 2, gjøres den endring at tapstiden anses utholdt gjennom det midlertidige beslag som har funnet sted.
4. Anken over tingrettens frifinnelse for kravet om oppreisningserstatning forkastes.
5. Sakskostnader idømmes ikke verken for tingretten eller lagmannsretten.



RIKSADVOKATEN

Statsadvokatene
Politimestrene

DERES REF.:

VÅR REF.:
2013/02338-012 KES/ggr
541.1

DATO:
28.11.2014

UNDERSØKELSE AV RETTSKRAFTIGE DOMMER OM OVERTREDELSE AV STRAFFELOVEN § 239 I TRAFIKKEN

En serie oppslag i media har satt søkelys på Vegvesenets ulykkesanalyserapporter (UAG-rapporter) og det forhold at disse ikke har vært lagt frem i retten i saker der personer har vært tiltalt for uaktsomt drap i forbindelse med trafikkulykker.

Som det fremgår av riksadvokatens brev til statsadvokatene og samtlige politimestre 30. juni d.å., ble det etter et møte mellom riksadvokaten og Statens vegvesen 26. mai d.å. besluttet at alle UAG-rapporter skal innhentes av politiet i saker der noen er under etterforskning eller tiltalt for overtredelse av straffeloven § 239 eller vegtrafikkloven § 3 med dødsfølge. Rapportene skulle også etter begjæring gjøres tilgjengelige for domfelte og deres advokater, og politiet ble pålagt å være behjelpelige med å innhente rapportene dersom henvendelsen om innsyn ble rettet til politiet. I tillegg ble betydningen av UAG-rapporter i etterforskning av dødsfall i trafikken gjort til en del av mandatet til en arbeidsgruppe som er nedsatt av Utrykningspolitiet i samarbeid med riksadvokaten for å undersøke kvaliteten ved etterforskning og påtalearbeid av dødsulykker i trafikken. Dette arbeidet er i gang, og skal avsluttes innen mai 2015. Rapporten som da foreligger vil kunne tilføre verdifulle erfaringer om hvilken betydning UAG-rapporter har hatt i etterforskning av straffesaker om dødsfall i trafikken.

Riksadvokaten er gjennom media nylig gjort kjent med at en person som ble domfelt i tingretten ble frifunnet i lagmannsretten etter at det der ble lagt frem en UAG-rapport. Det har også kommet frem at et politidistrikt i en annen sak har varslet at man vil vurdere om det er grunnlag for påtalemyndigheten å begjære gjenåpning av en rettskraftig dom til gunst for den domfelte. Det påhviler neppe påtalemyndigheten noen alminnelig aktivitetsplikt i denne situasjon, utover etter anmodning å bidra til at domfelte og deres advokater får tilgang til eventuelle UAG-rapporter og selv gjøres i stand til å vurdere om det er grunnlag for å begjære gjenåpning. Riksadvokaten har tillit til at advokater er seg sitt ansvar bevisst i en slik sammenheng. Men prinsippet om påtalemyndigheten skal opptre objektivt i hele sin virksomhet, jf. straffeprosessloven § 55 fjerde ledd, og det grunnleggende hensyn om likhet for loven, tilsier

Postadresse:
Postboks 8002 Dep
0030 Oslo

Kontoradresse:
Stortorvet 2
0155 Oslo

Telefon: +47 22 47 78 50
Telefaks: +47 22 33 31 12
E-post: postmottak@riksadvokaten.no

etter riksadvokatens vurdering at politiet og påtalemyndigheten nå på eget initiativ må undersøke om det er grunnlag for å begjære gjenåpning til gunst for noen som er domfelt for uaktsomt drap i forbindelse med en trafikkulykke.

Riksadvokaten ber i tråd med dette landets politimestre om innen 1. mars 2015 å gjennomgå samtlige saker i eget distrikt som i tidsrommet 2005-2014 har endt med domfellelse for uaktsomt drap i forbindelse med trafikkulykker med det formål å vurdere om det er grunnlag for påtalemyndigheten å begjære gjenåpning til gunst for den domfelte. I slike saker der det ikke er innhentet en UAG-rapport, må det avklares med Statens vegvesen om en slik finnes. Den må i så fall innhentes, og det må vurderes om den bør lede til at påtalemyndigheten begjærer gjenåpning av dommen, jf. straffeprosessloven § 390 jf. §§ 392 og 393. En begrunnet tilrådning skal sendes statsadvokaten, som i sin tur sender saken til riksadvokaten som er den i påtalemyndigheten som kan begjære gjenåpning til gunst for den domfelte. Det påhviler politiet å sende gjenpart av sin tilrådning til den domfelte og hans advokat, slik at den domfelte får et selvstendig grunnlag for å vurdere om det er grunnlag for å begjære gjenåpning.

For ordens skyld tillegges at i saker hvor det ikke er utarbeidet UAG-rapport i tilknytning til trafikkulykker iverksettes ingen tiltak.


Tor-Aksel Busch


Knut Erik Sæther
ass. riksadvokat

Gjenpart: 1. Justis- og beredskapsdepartementet, Politiavdelingen.
2. Politidirektoratet



RIKSADVOKATEN

Politimestrène
Statsadvokatene

DERES REF:

VÅR REF:

2013/02338-006 HST015/hba
541.1

DATO

30.06.2014

ETTERFORSKING OG PÅTALEBEHANDLING AV DØDSULYKKER I TRAFIKKEN - MIDLERTIDIGE RETNINGSLINJER FOR BRUK AV UAG-RAPPORTER

1. Innledning

En serie oppslag i media har satt søkelyset på Vegvesenets såkalte UAG-rapporter¹ og det forhold at disse ikke har vært lagt frem for retten i saker der personer har vært tiltalt for uaktsomt drap i forbindelse med trafikkuulykker. Det er varslet nedsatt et utvalg som skal vurdere hvordan Statens vegvesen har praktisert offentlighetsloven knyttet til ulykkesrapportene, herunder blant annet hvordan vegvesenets deling av informasjon fra disse, for eksempel til etterlatte, politiet, domstoler og parter i en eventuell rettssak.

Innledningsvis understrekes at politi og påtalemyndighet uavhengig av om det er etablert egne undersøkelsesorganer, som f.eks. vegvesenets ulykkesanalysegrupper, har et selvstendig ansvar for gjennom etterforskning å innhente all relevant informasjon av betydning for skyld- og straffespørsmål. Det omfatter opplysninger om vei- og kjøreforhold. At vegvesenets rapporter ikke er lagt frem i en straffesak, er følgelig ikke i seg selv ensbetydende med at relevante opplysninger mangler.

I et møte med vegdirektøren har riksadvokaten fått opplyst at vegvesenet vil stille UAG-rapportene til rådighet bl.a. ved henvendelser fra personer under etterforskning eller som er tiltalt for overtredelse av straffeloven § 239 eller vegtrafikkloven § 3 med dødsfølge. Opplysninger undergitt forvaltningsmessig taushetsplikt vil være anonymisert ("sladdet").

Det er likevel behov for noen retningslinjer for politiets og påtalemyndighetens håndtering av ulykkesrapportene i saker som gjelder dødsulykker i trafikken.

¹ UAG-rapporter er ulykkesanalyse rapporter som utarbeides av regionkontoret, i utgangspunktet innen tre måneder etter en ulykke med en eller flere drepte. I praksis kan det ta lenger tid. Rapportene drøfter bl.a. hendelsesforløpet, ulykkesårsakene, faktorer som medvirket til skadeomfanget og forslag til tiltak som kan redusere muligheten for at liknende ulykker skjer i fremtiden.

Postadresse:
Postboks 8002 Dep
0030 Oslo

Kontoradresse:
Stortorvet 2
0155 Oslo

Telefon: +47 22 47 78 50
Telefaks: +47 22 33 31 12
E-post: postmottak@riksadvokaten.no

2. Saker hvor det foreligger rettskraftig, fellende dom

Riksadvokaten kan ikke se at det for påtalemyndigheten er grunn til, av eget tiltak, å innhente ovennevnte. Vegvesenet opplyser at rapportene vil bli stilt til rådighet ved eventuell forespørsel fra domfelte eller deres advokater. Kommer slike henvendelser direkte til politiet skal politiet være behjelpelig med å innhente rapporter fra vegvesenet.

3. Fremtidige saker, saker alt under etterforskning og saker som skal pådømmes

I slike saker skal politiet innhente UAG-rapportene fra vegvesenet (og legge dem ved straffesakens dokumenter). Formålet med dette er primært å kontrollere at relevante opplysninger, i straffesakssammenheng, er sikret.

Skulle dette medføre unødig forsinkelse av straffesaken, kan kontakt med vegvesenet om eventuelle funn som derfra er gjort til bruk for utarbeidelse av rapportene tre i stedet for innhenting av rapportene. Det må i tilfelle sikres notoritet over slik kontakt.

Pålegget skal ikke innebære endringer i politiets samarbeid med Statens vegvesen ved etterforskning av de aktuelle saker eller i nødvendig og relevant bruk av sakkyndige i den sammenheng.

En er oppmerksom på at innhenting av UAG-rapportene, slik de er utformet, i praksis kan medføre enkelte utfordringer ved gjennomføring av aktoratene idet det kan stilles spørsmål om vurderinger som kommer til uttrykk i rapports form til dels vil være bevisvurderinger som det tilkommer retten å foreta. Denne problemstilling må imidlertid løses fra tilfelle til tilfelle.

4. Arbeidsgruppe

Utrykningspolitiet besluttet i vinter i samarbeid med riksadvokaten å undersøke kvaliteten ved etterforskning og påtalebehandling av dødsulykker i trafikken. Det er nedsatt en egen arbeidsgruppe utelukkende for dette formål. Et stort antall saker vil i denne forbindelse bli gjennomgått. Hensikten er å søke å finne forbedringspunkter. Forholdet til samarbeidende organer, som vegvesenet og ulykkesanalysegruppene, vil være en del av mandatet for arbeidsgruppen. Det samme gjør spørsmålet om bruk av sakkyndige og sakkyndige rapporter.

Når rapporten fra denne arbeidsgruppen foreligger, vil en vurdere om den gir grunn for nye retningslinjer.


Knut Erik Sæther
for


Harald Strand
førstestatsadvokat

Gjenpart: Justisdepartementet, Politiavdelingen
Politidirektoratet
Utrykningspolitiet
Samferdselsdepartementet
Vegdirektoratet



Statens vegvesen

Notat

Til: Yngvild Munch-Olsen, Hans Christian Østrem
Fra: Juridisk seksjon
Kopi:

Saksbehandler/innvelger:
Paal Bjørnarsa - 22073427
Vår dato: 20.09.2013
Vår referanse: 2013/093569-001

Retningslinjer for UAG - innsyn - juridiske vurderinger

Det skal utarbeides retningslinjer for innsyn og mediekontakt for ulykkesanalysegruppen (UAG) i Region øst. I den sammenheng er Juridisk seksjon på Vegdirektoratet forespurt å drøfte enkelte problemstillinger.

Temaene som ønskes vurdert er hvilke opplysninger i en ulykkesrapport som er taushetsbelagte, hvilke unntaksbestemmelser i offentleglova som er aktuelle å anvende på midlertidige ulykkesrapporter og UAG-rapporter, om familiemedlemmer har større rett til innsyn i rapportene enn andre, samt i hvilken grad politiet bør få tilgang på ulykkesrapportene.

1.0 Sakens bakgrunn

Ulykkesgranskere i regionvegkontorene utarbeider en foreløpig rapport etter hver dødsulykke. Denne rapporten sendes sentrale personer i Statens vegvesen, deriblant vegdirektøren, innen 24 timer etter ulykken. Formålet er å holde ledelsen i Vegvesenet orientert, samtidig som rapportene forbereder sentrale personer i tilfelle pågang fra media. De foreløpige rapportene blir ikke rettet dersom feil forekommer. Innen tre måneder blir de avløst av en såkalt UAG-rapport.

UAG-rapporter er ulykkesrapporter som blir utarbeidet av regionvegkontoret innen tre måneder etter en alvorlig ulykke. UAG-rapportene drøfter blant annet hendelsesforløpet, ulykkesårsakene, faktorer som medvirket til skadeomfanget, og forslag til tiltak som kan redusere sannsynligheten for at liknende ulykker skjer i fremtiden. UAG-rapportene lastes opp på Statens vegvesens sentrale server og benyttes blant annet i Vegdirektoratet i forbindelse med trafiksikkerhetsarbeid.

Ulykkesgruppene i regionene, som står for både de foreløpige ulykkesrapportene og UAG-rapportene, ønsker at begge rapportene skal unntas fra innsyn. Begrunnelsen er at rapportene inkluderer vurderinger som i utgangspunkt er tiltent intern bruk i Statens vegvesen. I tillegg forekommer det at UAG-rapportene kan inneholde taushetsbelagte personopplysninger.

Både de foreløpige rapportene og UAG-rapportene er anonymiserte. Likevel vil det i mange tilfeller være mulig å finne ut hvem som blir omtalt ved å samholde opplysninger i rapportene med opplysninger som er å finne andre steder (såkalt indirekte identifisering).

UAG-rapportene ble tidligere unntatt etter offentlighetsloven av 1970 § 5a om taushetsbelagte opplysninger. Denne bestemmelsen er i dag avløst av offentleglova § 13 første ledd. Ettersom offentleglova § 13 første ledd kun gir adgang til å unnta enkelte opplysninger, gir ikke § 13 mulighet

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmepost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengferiet 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfordalen 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

til å unnta hele dokumentet. Mulighet til å unnta hele dokumentet etter §§ 12 jf. 13 er ikke mulig, siden mengden taushetsbelagte personopplysninger i UAG-rapporter neppe oppfyller vilkårene i § 12 bokstav a til c.

Juridisk seksjon er forespurt hvilke unntakshjemlene i offentleglova som er aktuelt å anvende på ulykkesrapportene.

2.0 Utgangspunkt

Offentleglova bygger på det utgangspunkt at innsyn skal gis med mindre det foreligger hjemmel for unntak. Det er en forutsetning i loven at hvis det fremmes en innsynsbegjæring skal spørsmålet om innsyn vurderes i hvert enkelt tilfelle. Vurderingen foretas på det tidspunktet en innsynsbegjæring mottas av forvaltningsorganet.

Juridisk seksjon bemerker at vi med denne gjennomgangen ønsker å gi en veiledning som kan benyttes som utgangspunkt i spørsmål om innsyn i ulykkesrapporter. Gjennomgangen er *ikke* ment som en blankofullmakt til å unnta ulykkesrapporter etter de hjemlene vi konkluderer med kan anvendes. Avslag på innsynsbegjæring må begrunnes i faktiske forhold ved den konkrete ulykkesrapporten som det ønskes innsyn i.

De unntaksbestemmelser i offentleglova som er aktuelle å anvende på ulykkesrapportene er § 13 første ledd, § 15 første ledd og § 24 andre ledd. For ordens skyld poengteres det at flere unntaksbestemmelser kan anvendes samtidig på en ulykkesrapport. Avslag skal for øvrig være skriftlig.

3.0 Taushetsplikt

Den viktigste unntaksbestemmelsen i offentleglova er bestemmelsene i § 13 om unntatt innsyn for taushetsbelagte opplysninger. I motsetning til de øvrige unntakene i offentleglova, som oppstiller en *mulighet* til å unnta fra innsyn, oppstiller § 13 en *plikt* til å unnta fra innsyn.

Vurderingstemaet er hvilke opplysninger i ulykkesrapportene som er taushetsbelagte. Problemstillingen er hva som må sensureres for å tilfredsstille kravene § 13 oppstiller dersom det blir gitt innsyn i en UAG-rapport. Spørsmålet om hva som skal sensureres vil drøftes uavhengig av om ulykkesrapporten i tillegg kan unntas etter andre unntaksbestemmelser i offentleglova.

3.1 Utgangspunkt:

Det fremgår av offentleglova § 13 første ledd at forvaltningen ikke skal gi *innsyn* i taushetsbelagte opplysninger. Det fremgår av forvaltningsloven § 13 første ledd at en tjenestemann ikke skal gi uvedkommende *tilgang* på taushetsbelagt opplysninger. Statens vegvesen er bundet av begge bestemmelsene. Dette innebærer at taushetsplikten gjelder både ved innsyn og ved enhver annen kommunikasjon til allmennheten. Hva som er taushetsbelagt fremgår av forvaltningsloven § 13.

Taushetsplikten i forvaltningsloven § 13 gjelder to typer opplysninger. Det er opplysninger om noens personlige forhold og opplysninger som inneholder forretningshemmeligheter. Av disse er det opplysninger om noens personlige forhold som forekommer i ulykkesrapporter.

Det er to vilkår som må være oppfylt for at opplysninger om noens personlige forhold skal være underlagt taushetsplikt. For det første må opplysningene ha et *innhold* som omfattes av taushetsplikten. For det andre må opplysningene kunne knyttes til en person det er mulig å *identifisere*.

Personlige forhold dreier seg blant annet om opplysninger om slektskaps-, familie- og hjemforhold, fysisk og psykisk helse, karakter og følelsesliv, lovbrudd mm. Taushetsplikten gjelder også ovenfor døde personer og deres minne.

Offentleglova § 13 samholdt med forvaltningsloven § 13 oppstiller en plikt til å sensurere de deler av en ulykkesrapport som er nødvendig for å hindre at en identifiserbar persons personlige forhold røpes ved innsyn.

3.2 Taushetsbelagte opplysninger i ulykkesrapportene:

I ulykkesrapporter kan det fremkomme opplysninger som har et innhold som angår noens personlige forhold. Samtidig er ulykkesrapportene anonymiserte. Anonymiserte ulykkesrapporter omfattes i utgangspunktet av forvaltningsloven § 13a første ledd nr. 2. Det fremgår av bestemmelsen at taushetsplikten ikke er til hinder for: «at opplysningene brukes når behovet for beskyttelse må anses varetatt ved at de gis i statistisk form eller ved at individualiserende kjennetegn utelates på annen måte».

Om anvendelse av forvaltningsloven § 13 a første ledd nr. 2 skriver Sivilombudsmannen:

«Videre er det helt nødvendig etter forvaltningsloven § 13 a første ledd nr. 2 å ta hensyn til hvorvidt det er «fare for at taushetsbelagte opplysninger røpes ved at opplysningene i dokumentet holdes opp mot opplysninger utenfor dokumentet som allerede er kjent», jf. Woxholth, Forvaltningsloven Kommentanutgave, 4. utgave 2006, side 246-247.»¹

Hvorvidt anonymiserte UAG-rapporter og forelopige ulykkesrapporter kan avsløre identiteten til dem opplysningene angår, må vurderes i hvert enkelt tilfelle. Det er derfor vanskelig å si konkret hva som bør sensureres i en ulykkesrapport. Men Juridisk seksjon kan komme med noen *generelle retningslinjer*:

Navn og personnummer på involverte i ulykken skal sensureres dersom det forekommer². Sensureres skal også registreringsnummer på kjøretøy (også der hvor registreringsnummer fremgår av fotografi), samt annet som direkte eller indirekte avslører identiteten til de involverte.

I ulykker som involverer næringskjøretøy bør navn på det aktuelle transportfirmaet etter omstendighetene sensureres. Dette er aktuelt dersom ulykkesrapporten inneholder opplysninger om sjåførens personlige forhold, samtidig som transportselskapet gjør det mulig å identifisere sjåføren.

Opplysninger om personskade på overlevende, samt andre helseopplysninger om involverte personer skal sensureres. Dette selv om ulykkesrapporten er anonymisert. Begrunnelsen er at ulykkesrapportene angir tid, sted og annen informasjon om ulykken som kan gjøre det mulig å identifisere de involverte ved å samholde opplysningene i rapporten med annen tilgjengelig informasjon.

Opplysninger om at noen har omkommet er ikke en taushetsbelagt opplysning. Dette selv om det er mulig å identifisere den døde utfra ulykkesrapporten. Men for forelopige ulykkesrapporter må man merke seg at dersom dødsfallet ikke er bekreftet, vil opplysninger om at en person er død likevel være taushetsbelagt.

Også døde personer nyter vern etter taushetsplikten, så det går en grense for hvor detaljerte opplysninger om dødsårsaken som kan gis ut. Dersom dødsårsaken/ulykkesårsaken er omtålig vil den være taushetsbelagt³. Dette vil være tilfelle ved selvmord, men også andre årsaker kan tenkes omtålige. Svært detaljerte mekaniske og medisinske beskrivelser av årsakssammenhengen ved dødsfallet bør sensureres.

Opplysninger om straffbare handlinger kan etter omstendighetene være taushetsbelagte. I sammenheng med ulykker kan opplysninger om lovbrudd handle om ruspåvirkning, brudd på trafikale bestemmelser, eller andre lovbrudd osv. Det fremgår av en uttalelse fra Sivilombudsmannen:

¹ Sivilombudsmannen sak 2009/544

² Personnummer sensureres etter offentliglova § 26.

³ Lovavdelingen sak 2005/00425.

«Det tradisjonelle utgangspunktet i norsk rett er at opplysninger om at en navngitt person har begått en straffbar handling er underlagt taushetsplikt»⁴

Juridisk seksjon poengterer at selv om ulykkesrapportene ikke angir personnavn så er faren for indirekte identifisering tilstede. Det fremgår videre i samme uttalelse:

«Etter hvert har det nok skjedd en viss utvikling og modifisering i synet på hva som bør være underlagt taushetsplikt. Det er blitt vanligere at opplysninger om brudd på lover og forskrifter som oppdages av offentlige kontrollinstanser offentliggjøres av vedkommende kontrollinstans... blant av preventive hensyn.»⁵

Av rettleiar til offentleglova fremgår det på side 81-82:

«Det er vanskeleg å seie eksakt kva opplysningar om straffbare handlingar eller andre lovbrøt som er underlagde teieplikt. Ein må ta omsyn både til karakteren av lovbrøtet og den offentlege interessa i at opplysningane blir kjende.»

I forhold til opplysninger om straffbare forhold bør det trekkes en grense mellom straffbare forhold som direkte angår ulykken, som rus og brudd på trafikale bestemmelser, og straffbare forhold som er mer indirekte i forhold til ulykken. Tenkte eksempler på det sistnevnte er at den forulykkede bilen var stjålet, rømte fra politiet o.l. Slike opplysninger skal sensureres. Opplysninger om ruspåvirkning og brudd på trafikale bestemmelser har imidlertid en viss offentlig interesse i form av preventiv effekt.

Statens havarikommisjon har ved et tilfelle avslørt i en ulykkesrapport at sjåføren til et navngitt transportfirma var ruspåvirket⁶. Men taushetspliktens grenser for opplysninger om lovbrudd praktiseres mindre strengt dersom saken dreier seg om lovbrudd foretatt i næringsvirksomhet⁷. Det er derfor begrenset hvor mye vekt man kan tillegge havarikommisjonens praksis.

Juridisk seksjon vurderer taushetsplikten slik at ved opplysninger om ruspåvirkning og brudd på trafikale bestemmelser er personvernet tilstrekkelig ivaretatt gjennom anonymisering av rapportene. Vi mener derfor det i utgangspunktet ikke er nødvendig å sensurere slike opplysninger ved innsyn. Begrunnelsen er en interesseavveining mellom faren for indirekte identifisering på den ene siden og den preventive effekten av offentliggjøring på den andre. Men interesseavveiningen må vurderes selvstendig i hvert enkelte tilfelle.

4.0 Unntakshjemmel for UAG-rapporter

De som utarbeider UAG-rapportene ønsker å unnta dem fra innsyn. Begrunnelsen er at rapportene inkluderer vurderinger som i utgangspunkt er tiltenkt intern bruk. Dersom det gis innsyn i rapportene kan det medføre at de som utarbeider rapportene blir mer tilbakeholdne i drøftelsene. Dette skyldes at rapportene i noe grad inneholder fagbaserte spekulasjoner, som ikke egner seg for allmenheten. I tillegg inneholder rapportene forslag til tiltak i etterkant av en ulykke. Disse forslagene er ment å være interne. Dette for å kunne diskutere åpent.

UAG-rapportene unntas i dag med hjemmel i § 14 første ledd, men anvendelse av § 14 første ledd kan problematiseres.

⁴ Sivilombudsmannen sak 2009/544

⁵ Sivilombudsmannen sak 2009/544

⁶ Rapport vei 2009/02

⁷ Sivilombudsmannen sak 2009/544

4.1 Offentleglova § 14:

Det fremgår av § 14 første ledd: «Eit organ kan gjere unntak frå innsyn for dokument som organet har utarbeidd for si eiga interne saksførebuing». Det er to vilkår som kreves for å anvende § 14 første ledd som hjemmel for unntak. For det første må dokumentet være laget internt i organet, for det andre må dokumentet benyttes internt i organet.

UAG-rapportene utarbeides og benyttes hovedsakelig på de enkelte regionvegkontorene. Rapportene lastes likevel opp på Statens vegvesens interne server. Det er personer også i Vegdirektoratet som har tilgang til og benytter UAG-rapportene i sitt arbeid. Dette er problematisk i forhold til § 14 første ledd ettersom hvert enkelt regionvegkontor og Vegdirektoratet er selvstendige organer etter reglene i offentliglova. Opplasting på Statens vegvesens interne server medfører at UAG-rapportene går ut av det organet de er laget i, noe som medfører at § 14 første ledd ikke kan anvendes som unntak. Det fremgår av rettleiar til offentliglova s. 95:

«For at det skal kunne gjerast unntak etter § 14 første ledd må dokumentet vere internt, noko som inneber at det som hovudregel ikkje kan vere sendt ut av organet. Dersom det blir sendt ut til utanforståande i original eller kopi vil høvet til å gjere unntak etter denne føresegna som hovudregel vere tapt. Dette vil gjelde uavhengig av kven dokumentet er oversendt til og på kva måte det er sendt.»

Det kan problematiseres hvorvidt det å lagre et dokument på en felles server med et annet organ, medfører at dokumentet i offentliglovas forstand blir sendt ut av organet. Reelt sett har det innidertid samme konsekvens, nemlig at personer i et annet organ får tilgang på dokumentet. Dette anses avgjørende for at § 14 første ledd ikke kan benyttes som unntakshjemmel for UAG-rapporter.

4.2 Offentleglova § 24 andre ledd:

Det fremgår av § 24 andre ledd andre punktum: «Andre dokument om lovbrutt, blant anna melding og tips frå offentlege organ, kan det gjerast unntak frå innsyn for inntil saka er avgjort». Bestemmelsen gir adgang å unnta dokument om lovbrudd til saken er avgjort. Dette er et tidsavgrenset unntak.

Med lovbrudd menes brudd på formell lov eller forskrift gitt med hjemmel i formell lov. Det minnes i denne sammenheng om at trafikklreglene er gitt i form av forskrift⁸. «Saka er avgjort» på det tidspunkt det fastsettes reaksjon, eller bestemmes at reaksjon ikke skal gis. Hvis ingen avgjørelse om reaksjon blir tatt i saken vil dokument unntatt etter § 24 andre ledd andre punktum åpnes for innsyn etter en viss tid.

Generelt er det stor sannsynlighet for at en trafikkulykke på et eller annet vis involverer et lovbrudd. Dette innebærer at det i mange tilfeller vil være mulig å unnta UAG-rapporter etter § 24 andre ledd andre punktum. Men ettersom dette er et tidsavgrenset unntak, oppfyller ikke unntaksadgangen behovet til de som utarbeider UAG-rapportene.

4.3 Offentleglova § 15 første ledd:

Bestemmelsen i § 15 første ledd gir mulighet til å unnta dokument som er innhentet fra underordnet organ. Situasjonen som § 15 første ledd tar sikte på å regulere er tilfeller hvor to organer samarbeider tett, noe som vil være tilfellet mellom regionvegkontorene og Vegdirektoratet. Ordlyden i § 15 første ledd er som følger:

«Når det er nødvendig for å sikre forsvarlege interne avgjerdsprosessar, kan organet gjere unntak frå innsyn for dokument som organet har innhenta frå eit underordna organ til bruk i den interne saksførebuinga si. Det same gjeld dokument som eit departement har innhenta frå eit anna departement til bruk i den interne saksførebuinga si.»

En tolkning av bestemmelsen er at det kan gjøres unntak fra innsyn for et helt dokument dersom vilkårene er oppfylt. Vilråene er: «nødvendig for å sikre forsvarlege interne avgjerdsprosessar», «innhenta fra underordna organ», «til bruk i den interne saksførebuinga».

⁸ FOR-1986-03-21-747

4.3.1 «Nødvendig for å sikre forsvarlege interne avgjerdsprosessar»:

Å unnta UAG-rapportene fra innsyn er motivert av ønsket om en fortrolig arbeidsprosess, hvor tiltak og årsaker i forbindelse med ulykker kan drøftes åpent. Dette passer med anvendelsesområdet i § 15 første ledd. Formålet med bestemmelsen er å sikre en fortrolig arbeidsprosess. Om innholdet av nødvendighetskravet fremgår det av Gyldendal Rettsdatas lovkommentarer:

«Det vil derfor...kunne legges avgjørende vekt på at innsyn vil kunne skade fremtidige interne beslutningsprosesser ved at organer som mottakerorganet samarbeider tett med, kan bli mer tilbakeholdne med å komme med frimodige råd og vurderinger».⁹

Juridisk seksjon vurderer det som at innsyn i UAG-rapportene kan medføre skadevirkninger i den fremtidige beslutningsprosessen. Dette fordi man risikerer at UAG-rapportene blir mer tilbakeholdne i drøftelse av årsak og tiltak, noe som på sikt kan skade arbeidet med trafiksikkerhet.

4.3.2 «Innhenta fra underordna organ»:

«Fra underordna organ» skal forstås som at dokumentet må være utarbeidet av det underordnede dokumentet. UAG-rapportene er utarbeidet av regionvegkontorene.

I tillegg må dokumentet være «innhenta» av det overordnede organet. Om «innhenta» fremgår det av rettleiar til offentleglova s. 101:

«For at dette vilkåret skal vere oppfylt, må det aktuelle dokumentet i utgangspunktet vere innsendt etter oppmoding eller direkte bestilling frå det overordna organet. I nokre situasjonar vil det likevel vere høve til å gjere unntak sjølv om det ikkje ligg føre noka uttrykkjuleg oppmoding eller bestilling frå det overordna organet. Til dømes vil det i tilfelle der to forvaltningsorgan har eit fast og tett samarbeid i enkelte tilfelle vere noko tilfeldig kor initiativet til å produsere eit dokument ligg. Etter omstenda vil det i slike tilfelle vere høve til å gjere unntak sjølv om det ikkje ligg føre noka oppmoding eller bestilling for det enkelte dokumentet. Ein ståande instruks om å sende inn dokument til bruk i intern saksførebuing i det overordna organet, vil vere tilstrekkeleg for å seie at slike dokument som er omfatta av instruksjonen er innhenta. Sjølv om det overordna organet ikkje har bedt om å få kvart enkelt dokument»

Som det fremgår av sitatet er ikke «innhenta» et absolutt vilkår. På bakgrunn av samarbeidsforholdet mellom regionvegkontoret og Vegdirektoratet vurderes vilkåret «innhenta» å være oppfylt. Det bemerkes dessuten at de personer i Vegdirektoratet som skal ha tilgang til en UAG-rapport må utvise en viss grad av initiativ ved å gå inn på serveren og aktivt hente ut rapporten.

4.3.3 «Til bruk i den interne saksførebuinga»:

Dette vilkåret innebærer i utgangspunktet at det dokumentet som er innhentet skal benyttes i saksforberedelsen til det overordnede organet.

Om «saksførebuinga» fremgår det av rettleiaren s. 102:

«Det er ikkje noko krav om at dokumentet reint faktisk blir brukt i saksførebuinga i det overordna organet. Det sentrale er om dokumentet er oversendt med sikte på slik bruk.»

Og

«Det er ikkje noko krav om at dokumentet gjeld ei bestemt sak i det overordna organet. Også utgreiingar o.l. som er utarbeidde for bruk i fleire saker kan vere omfatta av unntaket.»

Formålet med å utarbeide ulykkesrapporter er å dybdeanalysere forhold ved ulykker. Et delformål er å foreslå tiltak som kan iverksettes for å redusere ulykker av liknende art. Avgjørelsen av hvorvidt slike tiltak bør iverksettes involverer i tillegg til regionvegkontoret også Vegdirektoratet. Vurdering og eventuell gjennomføring av tiltak fra Vegdirektoratet kan oppfattes som saksbehandling etter § 15 første ledd. Dokumenter som inngår i dette vil nødvendigvis være en del av saksforberedelsen. I alle

⁹ Jan Fridthjof Bernt, «Gyldendal Rettsdata – Lovkommentarer»: Note 189 til offentleglova § 15 første ledd.

tilfeller oppstiller offentleglova ikke krav om at de dokumenter som unntas etter § 15 første ledd skal gjelde saksforberedelse i en bestemt sak, eller rent faktisk bli benyttet i det hele tatt.

Slik Juridisk seksjon forstår vilkåret om saksforberedelse er det tilstrekkelig at UAG-rapportene benyttes i trafikksikkerhetsarbeid i Vegdirektoratet.

4.4 Generelt om anvendelsen av § 15 første ledd:

Anvendelse av § 15 første ledd gir mulighet til å unnta et dokument både hos det underordnede avsenderorganet og det overordnede mottakerorganet. Bestemmelsen i § 15 første ledd er ved anvendelse unntakshjemmel både hos det underordnede og det overordnede organet, dvs. både hos regionvegkontoret og Vegdirektoratet.

Videre bemerkes det at dersom § 15 første ledd anvendes er det et vilkår at det aktuelle dokumentet dreier seg om et internt dokument. Det betyr at dersom andre enn det over- og underordnede organet har fått tilsendt dokumentet, kan man ikke lenger benytte § 15 første ledd som unntak.

Det fremgår av Ot.prp. nr. 102 (2004-2005): «Dokument som blir innhenta frå sideordna organ eller frå overordna organ til bruk i eit underordna organ, vil heller ikkje vere omfatta av unntakshovet etter § 15.» Dette medfører at dersom et annet regionvegkontor enn det som utarbeidet UAG-rapporten får tilgang til den, vil muligheten til å unnta rapporten etter § 15 første ledd falle bort.

Vilkåret om at dokumentet må være internt kan problematiseres i forhold til at ulykkesrapportene. Grunnen er at ulykkesrapportene som fast praksis utleveres til Transportøkonomisk institutt i forskningsøymed. Problemstillingen er om oversendelse til Transportøkonomisk institutt medfører at UAG-rapportene ikke lenger er interne.

Vilkåret om at et dokument må være internt er ikke absolutt. Det fremgår av Rettleiar til offentleglova side 95-96:

«Oversending av eit internt dokument til ein klageinstans i samband med handsaming av ei klagesak medfører ikkje at det ikkje lenger kan gjerast unntak frå innsyn i kraft av at dokumentet er internt. Det same gjeld oversending til andre klageinstansar, som Sivilombodsmannen eller offentleg oppnemnde klagenemnder, og til kontroll- og tilsynsorgan som Riksrevisjonen eller statlege ombod og tilsyn, som til domes Likestillings- og diskrimineringsombodet, Kredittilsynet eller Konkurransetilsynet i samband med desse organa si handsaming av kontroll- og tilsynssaker. Tilsvarande vil òg gjelde for meir spesielle kontrollorgan, som til domes eit granskingsutval. I desse tilfella vil det normalt vere plikt til å gi ut organinterne dokument, slik at det ikkje dreier seg om friviljug utsending. Omsyna som talar for at unntakshovet skal gå tapt ved utsending slår då ikkje til. Unntakshovet vil heller ikkje gå tapt dersom elles organinterne dokument blir sende til slike kontroll- og tilsynsorgan utan at det ligg føre nokon formell plikt til å oversende dokumenta. Grunngevinga for dette er at ei anna løysing ville kunne føre til at informasjonstilfanget til kontroll- og tilsynsorgan vart avgrensa.»

Som det fremgår av rettleiaren er ikke forskning omfattet av de eksemplene rettleiaren nevner. Spørsmålet om oversendelse til Transportøkonomisk institutt medfører at UAG-rapportene ikke lenger er interne må derfor avgjøres på bakgrunn av en konkret vurdering.

Begrunnelsen for å unnta UAG-rapportene etter offentleglova § 15 første ledd er at innsyn kan skade trafikksikkerhetsarbeidet. Dette fordi rapportene blir mer tilbakeholdne i sine drøftelser dersom innsyn gis. Begrunnelsen for at rapportene oversendes Transportøkonomisk institutt er for å øke kunnskapen om ulykker med tanke på forebyggende arbeid. Begge formål dreier seg om trafikksikkerhet.

Hvis reglene om internt dokument skal forstås slik at en ulykkesrapport ikke lenger er intern etter oversendelse til Transportøkonomisk institutt, vil det ha som konsekvens at trafikksikkerhetsarbeidet hemmes. Dette skjer enten ved at innsyn gis i rapportene med den konsekvens at drøftelsene blir mer tilbakeholdne, eller at man lar være å oversende rapportene til Transportøkonomisk institutt for å beholde deres interne status. Da vil Transportøkonomisk institutt få problemer med informasjonstilgangen og forskningen hemmes. I begge tilfeller blir trafikksikkerhetsarbeidet skadelidende.

Reelle hensyn taler for at bestemmelsene i offentleglova § 15 første ledd ikke skal forstås på den måten at de undergraver formålet med å lage UAG-rapportene. Selv om Transportøkonomisk institutt ikke er et kontroll- og tilsynsorgan som nevnt i rettleiaren på side 95-96, har instituttet såpass mye til felles med et kontroll- og tilsynsorgan i sammenheng med trafikkulykker, at instituttet bør behandles som et slikt organ hva gjelder reglene i § 15 første ledd. Avgjørende er at Transportøkonomisk institutt får problemer med tilgangen på empirisk materiale til forskning dersom reglene om interne dokument forstås snevert.

På bakgrunn av reelle hensyn vurderer Juridisk seksjon det som at en ulykkesrapport vil beholde sin status som internt dokument på tross av at ulykkesrapporten oversendes til Transportøkonomisk institutt.

Ettersom vilkårene for anvendelse av offentleglova § 15 første ledd er oppfylt mener Juridisk seksjon bestemmelsen kan benyttes som unntakshjemmel for UAG-rapporter. Dette forutsetter at nødvendighetsvilkåret for unntatt offentlighet er oppfylt for den konkrete rapporten, samt at rapporten ikke har blitt sendt til andre enn Vegdirektoratet (foruten Transportøkonomisk institutt). Det er også et vilkår for unntatt offentlighet at det vurderes merinnsyn for rapporten.

4.5 Merinnsyn:

Merinnsyn går ut på at det etter § 11 vurderes om det reelt sett er behov for å unnta et dokument fra offentlighet. Dette gjelder selv om et eller flere av unntaksvilkårene i §§ 14 til 26 formelt sett er oppfylt. Selv om § 15 første ledd gir adgang til å unnta hele dokumentet, må det vurderes om deler av dokumentet likevel kan gjøres offentlig.

Dersom det gis merinnsyn i deler av en ulykkesrapport i tilfeller hvor § 15 første ledd anvendes, må de delene som det vil skade saksbehandlingen å offentliggjøre, unntas. I tillegg må taushetsbelagte opplysninger unntas.

4.6 Konklusjon

Offentleglova § 15 første ledd kan som utgangspunkt benyttes til å unnta UAG-rapporter fra innsyn.

5.0 Foreløpige ulykkesrapporter

De som utarbeider de foreløpige ulykkesrapportene ønsker at de skal unntas fra innsyn. Dette begrunnes i faren for at det kan forekomme feil og unøyaktigheter i rapportene. Videre, siden rapportene utarbeides i løpet av 24 timer etter en ulykke, er de etter sin art ment å være foreløpige. Dersom innsyn gis vil rapportene bli mer tilbakeholdne. Forekommer det feil blir rapportene heller ikke rettet. De vil isteden bli avløst av en UAG-rapport i løpet av tre måneder.

Organisatorisk utarbeides de foreløpige rapportene i regionvegkontorene og sendes til sentrale personer i Vegdirektoratet. Foreløpige ulykkesrapporter sendes ikke til Transportøkonomisk institutt.

Vegdirektoratet er forespurt hvilke unntakshjemler i offentleglova som kan være aktuell å benytte på foreløpige ulykkesrapporter.

5.1 Offentleglova § 15 første ledd:

Offentleglova § 15 første ledd oppstiller en mulighet til å unnta fra innsyn dokument fra underordnet organ som benyttes i den interne saksforberedelsen hos overordnet organ. Flere av hensynene som gjør seg gjeldende ved anvendelsen av § 15 første ledd for unntatt innsyn i UAG-rapporter, gjør seg også gjeldende i forhold til de foreløpige rapportene. Det vises til gjennomgangen i avsnitt 4.0.

De foreløpige rapportene sendes som følge av instruks fra regionene til Vegdirektoratet (og Vegdirektøren). Vilåret om «*innhenta*» er oppfylt. Vegdirektoratet benytter rapportene til forberedelse av pressemeldinger, intervjuer, og/eller annen oppfølging kort tid etter en dødsulykke. Dette oppfyller vilåret om «*til bruk i den interne saksforebygging*».

Videre kan det, dersom innsyn gis, medføre at beslutningsprosessen svekkes. Dersom innsyn gis kan det medføre at de som utarbeider rapportene blir mer tilbakeholdne med opplysninger. Man kan også risikere at rapportene blir forsinket frem til det tidspunktet hvor usikre opplysningene er bekreftet. I begge tilfeller vil beslutningsprosessen svekkes hos sentrale personer i Vegdirektoratet i perioden kort tid etter en ulykke. Vilåret om «*nødvendig for å sikre forsvarlige interne avgjerdsprosesser*» anses oppfylt.

5.2 Konklusjon

Offentleglova § 15 første ledd kan som utgangspunkt benyttes til å unnta de foreløpige ulykkesrapportene fra innsyn. Dersom det forekommer taushetsbelagte opplysninger i foreløpige rapporter vil også reglene om taushetsplikt få anvendelse.

6.0 Rett til innsyn for involverte i ulykken

Vurderingstemaet er om involverte i en ulykke har større adgang til innsyn i en UAG-rapport enn allmennheten.

I forhold til problemstillingen er det nødvendig med en presisering. Aktuelle unntakshjemler for UAG-rapporter er offentliglova § 13 første ledd om taushetsplikt, § 15 første ledd om interne dokumenter og § 24 andre ledd om dokument om lovbrudd. Bestemmelsene i § 13 første ledd gjør unntak av hensyn til *involverte i ulykken*, mens § 15 første ledd gjør unntak av hensyn til *forvaltningen*. Dette innebærer at dersom involverte i ulykken ber om innsyn i ulykkesrapporten, vil deres innsynsrett avhenge av hvilken unntaksbestemmelse som får anvendelse på den konkrete rapporten.

Paragraf § 24 andre ledd gir kun en tidsavgrenset mulighet til unntatt innsyn og drøftes ikke i denne sammenheng.

6.1 Ulykkesrapporter unntatt på bakgrunn taushetsplikt jf. § 13:

Dersom offentliglova § 13 er unntakshjemmelen for enkelte opplysninger eller hele ulykkesrapporten, vil det forhold at involverte i ulykken ber om innsyn, være et moment som påvirker innsynsretten.

Det fremgår av forvaltningsloven § 13a første ledd nr. 1 at taushetsplikten ikke er til hinder for at opplysningene gjøres kjent for den som har krav på taushet. Det betyr at dersom den som har krav på taushet ber om innsyn i UAG-rapporten på bakgrunn av reglene i offentliglova, vil taushetsplikten ikke gjelde ovenfor vedkommende. Opplysningene vil i relasjon til ham ikke være taushetsbelagte og unntaksplikten etter offentliglova § 13 faller bort. Hovedregelen om innsynsrett etter offentliglova § 3 vil i dette tilfellet få gjennomslag.

Dette vil være aktuelt dersom en involvert i en ulykke ber om innsyn i ulykkesrapporten, og opplysninger i den aktuelle ulykkesrapporten er unntatt med hjemmel i offentliglova § 13. Med mindre andre unntak i offentliglova får anvendelse i tillegg til § 13, vil vedkommende da ha krav på innsyn etter § 3.

I dette tilfellet vil involverte i ulykken ha større rett til innsyn enn allmennheten.

6.1.1 Pårørendes rett på taushetsbelagte opplysninger:

Et videre spørsmål er hvordan reglene om taushetsplikt slår ut dersom den som har krav på taushet har omkommet i ulykken. Dette vil være aktuelt dersom pårørende ber om innsyn i en UAG-rapport hvor taushetsbelagte opplysninger om avdøde fremgår. Vurderingstemaet er hvem som opptrer på vegne av avdød person, dette sett i sammenheng med spørsmål om innsyn og taushetsplikt.

Svaret på dette er ikke regulert i forvaltningsloven.

I sin «Forvaltningsloven Kommentartutgave», Gyldendal 2011, skriver Woxholth på side 285 at man i juridisk teori hva gjelder mindreåriges samtykkekompetanse til deling av taushetsbelagte opplysninger etter forvaltningsloven § 13a første ledd nr. 1, har anvendt bestemmelser i helseretten analogisk. Hvis man kan anvende helseretten analogisk også i forhold til deling av taushetsbelagte opplysninger om avdøde personer, er den relevante bestemmelsen helsepersonelloven av 2. juli 1999 § 24.

Bestemmelsen lyder:

«Taushetsplikt etter § 21 er ikke til hinder for at opplysninger om en avdød person gis videre dersom vektige grunner taler for dette. I vurderingen av om opplysninger skal gis, skal det tas hensyn til avdødes antatte vilje, opplysningenes art og de pårørende og samfunnets interesser.

Nærmeste pårørende har rett til innsyn i journal etter en persons død hvis ikke særlige grunner taler mot det.»

En tolkning av helsepersonelloven § 24 andre ledd er at pårørende overtar avdødes posisjon i forhold til reglene om taushetsplikt. Juridisk seksjon vurderer problemstillingen slik at pårørende bør få innsyn i de taushetsbelagte opplysninger om avdøde som måtte fremgå av en UAG-rapport.

Hvem som regnes som pårørende defineres i pasient- og brukerrettighetsloven 2. juli av 1999 § 1-3 bokstav b:

«pasientens pårørende: den pasienten oppgir som pårørende og nærmeste pårørende. Dersom pasienten er ute av stand til å oppgi pårørende, skal nærmeste pårørende være den som i størst utstrekning har varig og løpende kontakt med pasienten, likevel slik at det tas utgangspunkt i følgende rekkefølge: ektefelle, registrert partner, personer som lever i ekteskapslignende eller partnerskapslignende samboerskap med pasienten, barn over 18 år, foreldre eller andre med foreldreansvaret, søsken over 18 år, besteforeldre, andre familiemedlemmer som står pasienten nær, verge eller fremtidsfullmektig med kompetanse på det personlige området. Ved tvungen observasjon eller tvungent psykisk helsevern har den som i størst utstrekning har hatt varig og løpende kontakt med pasienten tilsvarende rettigheter som den nærmeste pårørende etter psykisk helsevernloven og loven her, dersom ikke særlige grunner taler mot dette.»

For opplysninger i UAG-rapporter som er unntatt innsyn med hjemmel i offentliglova § 13 innebærer dette at avdødes ektefelle, samboer, barn over 18 år, foreldre eller andre med foreldreansvaret, søsken over 18 år og besteforeldre, etter omstendighetene vil overta avdødes posisjon i forhold til det som er sagt i avsnitt 6.1.

Pårørende vil i disse tilfellene ha rett til innsyn i UAG-rapporten. Dette er likevel forutsatt at det ikke foreligger særlige grunner i saken som taler mot at de pårørende får innsyn. Det presiseres også at pårørendes innsynsrett kun gjelder i forhold til taushetsbelagte opplysninger, ikke for dokumenter som er unntatt innsyn som interne.

6.2 Ulykkesrapporter unntatt som internt dokument:

For UAG-rapporter unntatt innsyn med hjemmel i offentleglova § 15 første ledd er imidlertid situasjonen en annen enn for rapporter unntatt med hjemmel i § 13 første ledd.

Paragraf 15 første ledd gjør unntak for interne dokumenter. Unntatt innsyn er i dette tilfellet begrunnet av hensyn til forvaltningens saksforberedelse. Det betyr at det ikke er relevant hvem som ber om innsyn. I dette tilfelle faller man tilbake på offentleglovas likebehandlingsprinsipp.

For UAG-rapporter unntatt med hjemmel i § 15 første ledd skal eventuelle pårørende og involverte i ulykken behandles likt som allmennheten. Ettersom bestemmelsens nødvendighetsvilkår formodes oppfylt ved anvendelse av § 15 første ledd, innebærer dette at innsynsbegjæring avslås.

6.3 Konklusjon:

Dersom enkelte opplysninger, eller hele UAG-rapporten, er unntatt etter offentleglova § 13 første ledd vil de involverte i ulykken samt pårørende i tilfelle død, ha rett til innsyn. I de tilfeller en UAG-rapport er unntatt etter offentleglova § 15 første ledd skal involverte og pårørende behandles likt som allmennheten. Innsyn skal i dette tilfelle avslås. Det samme vil være tilfelle dersom begge bestemmelsene får anvendelse parallelt på samme UAG-rapport.

7.0 Politiet

Vurderingstemaet er om politiet har rett til å få utlevert ulykkesrapportene. Utgangspunktet er at Statens vegvesen ikke har noen generell forklaringsplikt for politiet. Det foreligger imidlertid regler som i visse situasjoner gjør unntak fra taushetsplikten ovenfor politiet, og regler som i visse situasjoner gir politiet utstrakt mulighet til å innhente informasjon fra Statens vegvesen.

Statens vegvesen har som praksis vært forsiktige med å gi ulykkesrapportene til politiet. Dette gjelder både UAG-rapporter og foreløpige rapporter. Begrunnelsen er at politiet angivelig lekket opplysninger til media.

7.1 Utlevering av taushetsbelagte opplysninger til politiet:

Det finnes hjemmel som gir adgang til at Statens vegvesen på eget initiativ gir taushetsbelagte opplysninger til politiet. Det fremgår av forvaltningsloven § 13b første ledd nr. 5:

«Taushetsplikt etter § 13 er ikke til hinder for:

...

5. at forvaltningsorganet gir andre forvaltningsorganer opplysninger om en persons forbindelse med organet og om avgjørelser som er truffet og ellers slike opplysninger som det er nødvendig å gi for å fremme avgiverorganets oppgaver etter lov, instruks eller oppnevningssgrunnlag»

Avgiverorganet etter § 13b første ledd nr. 5 vil i forhold til ulykkesrapporter være regionvegkontoret. Regionvegkontorenes oppgave som vegstyresmakt er fastsatt i veglova kapittel 2. Det at politiet får utlevert taushetsbelagte opplysninger som er relevante for at politiet kan gjennomføre best mulige undersøkelser av ulykker, er innenfor det å fremme vegstyresmaktens oppgaver. Dette begrunnes med at trafikksikkerhet er en av Statens vegvesens viktigste målsetninger.

Forvaltningslovens § 13b første ledd nr. 6 er også relevant i forbindelse med utlevering av taushetsbelagte opplysninger til politiet, men bestemmelsen er mer snever i anvendelsesområdet enn nr. 5.

Det er adgang for Statens vegvesen på eget initiativ å dele taushetsbelagte opplysninger med politiet i form av ulykkesrapporter dersom vi mener dette er i vår interesse. Denne adgangen er en mulighet, ikke en plikt.

Dersom Statens vegvesen gir taushetsbelagte opplysninger til politiet vil tjenestemenn i politiet bli bundet av taushetsplikten i samme grad som tjenestemenn i Statens vegvesen. Hvis det skjer lekkasjer fra politiet til media, vil dette være politiets ansvar. Faren for lekkasjer fra politiet bør ikke påvirke Vegvesenets praksis i forhold til utlevering av ulykkesrapporter.

7.2 Politiets rett til informasjon i forbindelse med etterforskning

Dersom det foregår etterforskning utvides politiets rett til informasjon. Etterforskning skal forstås som en fase i politiets arbeid. Hvilket tidspunkt en etterforskning begynner er rettslig regulert. Det fremgår av straffeprosessloven § 224 første og fjerde ledd:

«Etterforskning foretas når det som følge av anmeldelse eller andre omstendigheter er rimelig grunn til å undersøke om det foreligger straffbart forhold som forfølges av det offentlige.

...

Ved brann og andre ulykker kan det foretas etterforskning om årsaken selv om det ikke er grunn til mistanke om straffbart forhold. Det samme gjelder når barn under 18 år dør plutselig og uventet.»

Etterforskningsfasen igangsettes ved at det skjer en anmeldelse til politiet. Etterforskning kan også begynne uten at det skjer anmeldelse dersom politiet mener det er rimelig grunn til å undersøke om det foreligger et straffbart forhold. Ved ulykker, herunder trafikkuulykker, kan politiet igangsette etterforskning uten anmeldelse også hvor det ikke mistenkes et straffbart forhold.

Det er politiet selv som avgjør om etterforskning skal igangsettes.

Etter etterforskning har begynt har Statens vegvesen utstrakt informasjonsplikt ovenfor politiet. Det fremgår av straffeprosessloven § 230 første ledd:

«Politiet kan la oppta forklaring av mistenkte, vitner og sakkyndige, men kan ikke pålegge noen å gi forklaring. Offentlige tjenestemenn og andre som handler på vegne av stat eller kommune, plikter likevel å gi forklaring om forhold de er blitt kjent med i sin stilling eller sitt verv, dersom dette kan skje uten å krenke taushetsplikt de har etter lov, forskrift eller instruks.»

Straffeprosessloven § 230 første ledd innebærer at ansatte i Statens vegvesen har plikt å gi all relevant informasjon til politiet som de blir kjent med i forbindelse med egne undersøkelser av ulykker. Dette er kun begrenset av taushetsbelagte opplysninger.

Dette betyr at Statens vegvesen er pliktig å forklare seg til politiet om forhold som fremgår i ulykkesrapporten. Rent praktisk vil det være enklere i dette tilfellet å gi politiet tilgang på rapportene. Ettersom forklaringsplikten ikke inkluderer taushetsbelagte opplysninger, har Statens vegvesen mulighet til å sensurere rapportene før politiet får dem. Men om dette bør gjøres må avgjøres i forhold til hva som best vil tjene arbeidet med trafiksikkerhet.

For øvrig vil det at politiet får tilgang på et internt dokument med hjemmel i straffeprosessloven § 230 ikke påvirke dokumentets interne status.

7.3 Politiets generelle rett til informasjon

Dette avsnittet vil omhandle politiets generelle rett til informasjon av Statens vegvesen. Med generelle rett menes situasjoner hvor det ikke foregår etterforskning.

Statens vegvesen har utenom etterforskning ikke forklaringsplikt for politiet. I hvilken grad Statens vegvesen velger å dele informasjon med politiet er derfor opp til Statens vegvesens selv å avgjøre. Det er likevel gode grunner for at Statens vegvesen og politiet bør samarbeide. Politiet er tillagt sentrale

oppgaver etter vegtrafikkloven, mens Statens vegvesen er vegstyresmakt. Begge representerer Staten og har felles interesse i trafikksikkerhet.

Politiet kan som alle andre be om innsyn i Statens vegvesens dokumenter etter offentleglova § 3. Utgangspunktet i offentleglova er at alle som ber om innsyn skal behandles likt. Likevel vil et ønske om dokument som kommer fra politiet skille seg på flere måter fra en alminnelig innsynsbegjæring.

I motsetning til de fleste innsynsbegjæringer, vil man i politiets tilfelle vite hvem som ønsker innsyn. Dessuten kan politiet ved å starte etterforskning få utstrakt tilgang på informasjon fra Statens vegvesen. I lys av dette kan det være unødvendig formalistisk å være restriktiv med deling på det tidspunkt det ikke foregår etterforskning.

Likevel bør likebehandlingsprinsippet i offentleglova følges. Dette betyr at dersom henvendelsen om å få et dokument ikke skjer i forbindelse med etterforskning, bør politiet behandles som enhver annen som ønsker innsyn i Statens vegvesens dokumenter. Begrunnelsen er at dersom politiet får tilgang på dokumenter utenom etterforskning vil det få konsekvenser i forhold til andre som ønsker innsyn.

For ulykkesrapporter er den aktuelle unntakshjemmelen i mange tilfeller reglene om internt dokument etter § 15 første ledd. Det er ikke noe i veien for å gi et dokument som i utgangspunktet kan unntas fra innsyn etter § 15 første ledd til politiet, men om det bør gjøres bør være underlagt en gjennomtenkt vurdering.

Begrunnelsen er at et vilkår for anvendelse av § 15 er at dokumentet er internt. Dersom et internt dokument gis politiet utenom etterforskning vil dokumentet ikke lenger være internt. Statens vegvesen vil da i fremtiden ikke kunne unnta dokumentet som internt når andre enn politiet ber om innsyn. Men dersom det er aktuelt vil offentleglova § 24 andre ledd likevel kunne anvendes hvis andre enn politiet ber om innsyn.

Juridisk seksjon vurderer det slik at utenom etterforskning bør politiet behandles som enhver annen som ønsker innsyn. Offentleglovas regler er da utgangspunktet for behandling av henvendelsen, dog med det unntak at taushetsbelagte opplysninger likevel kan gis politiet under visse omstendigheter. Ønsker politiet tilgang til ulykkesrapportene bør Statens vegvesen kreve at det skje i forbindelse med etterforskning.

7.4 Konklusjon

Utenom etterforskning skal politiet behandles som enhver annen som ønsker innsyn i ulykkesrapportene. Offentleglovas regler vil da utgjøre utgangspunktet for vurderingen.

I situasjoner hvor det foregår etterforskning plikter Statens vegvesen å bidra med all informasjon til politiet som ikke er taushetsbelagt. Dette betyr at Vegvesenet som et minimum er pliktig å gi ulykkesrapportene i sensurert form til politiet.

I alle tilfeller kan Statens vegvesen velge og på eget initiativ gi ulykkesrapporter i usensurert form til politiet dersom formålet med å gi den konkrete rapporten er innenfor Statens vegvesens formål som vegstyresmakt, herunder arbeidet med trafikksikkerhet.

8.0 Oppsummering

For hva som er å anse som taushetsbelagte opplysninger vises det til avsnitt 3.0.

UAG-rapporter kan unntas fra innsyn på bakgrunn av bestemmelsene § 13 første ledd, § 15 første ledd og § 24 andre ledd i offentleglova. Av disse er § 15 første ledd den eneste bestemmelsen som gir mulighet til å unnta et helt dokument fra innsyn uten tidsbegrensning.

Foreløpige ulykkesrapporter kan også unntas med hjemmel i offentleglova § 15 første ledd.

For begge typer rapporter gir ikke bestemmelsene i § 15 første ledd gir noe blankofullmakt til å unnta samtlige ulykkesrapporter fra innsyn. Unntatt innsyn kan bare bestemmes dersom forhold ved den konkrete rapporten gjør det nødvendig å unnta den fra innsyn.

Dersom involverte i en ulykke eller deres pårørende ber om innsyn i taushetsbelagte opplysninger har de rett til innsyn. Men dersom de ber om innsyn i en ulykkesrapport som er unntatt som internt dokument har de ikke rett på innsyn.

Ansatte i Statens vegvesen har i etterforskningsfasen utstrakt informasjonsplikt ovenfor politiet. I praksis inkluderer dette å gi politiet ulykkesrapportene. Statens vegvesen kan også gi politiet taushetsbelagte opplysninger av eget initiativ dersom dette fremmer de oppgaver Statens vegvesen er satt til å gjøre.

Utenom etterforskning har ikke Statens vegvesen noen spesiell informasjonsplikt ovenfor politiet.

Juridisk seksjon
Med hilsen

Anton Ths. Lein

Paal Bjørnaraa

KILDELISTE, UAG-PROSJEKT
Abid Raja, jurist og Venstre-politiker
Alexandra Bech Gjerv, Advokat og leder av 22.juli-kommisjonen
Anders Mandal Funnemark, aktor i sak der syklist ble tiltalt for bildrap
André Kolve, politisk rådgiver for justisminister Anders Anundsen
Ann Helen Aarø, advokat - forsvarer for mann som ble frikjent for bildrap etter ulykke i Oslo (2011)
Anne Beate Budalen, Statens vegvesen
Anne Haabeth Rygg, direktør for samferdsel i Forbrukerrådet
Anne Helsing, sekretær for UAG-utvalget
Anne Lisbeth Hjelte, politiadvokat
Anton Ths. Lein, seksjonsleder for juridisk avdeling i Vegdirektoratet, skrev retningslinjer om UAG-åpenhet i 2013
Arild Engebretsen, Vegvesenet
Arild Humlen, leder av Advokatforeningens rettssikkerhetsutvalg
Asbjørn Strandbakken, jusprofessor Universitetet i Bergen
Bård Øien, UAG-leder i region midt, 2005-2011
Bente Hedum, rådmann i Moss
Bente Olufsen, sekretær politiet i Romerike, sjekket sak i Nittedal
Bente Vengstad, Oslo politidistrikt
Berit Reiss-Andersen, advokat og medlem av UAG-utvalget
Bjørn Bunkholt Sæter, politiadvokat
Bjørn Ryssdal, informasjonssjef i Gjensidige
Bjørn Sandnes, kommunikasjons- og utredningsansvarlig i Norsk transportarbeiderforbund
Børge Enoksen, politiadvokat i Asker og Bærum politidistrikt, fikk sladdet UAG-rapport
Børge Kjetil Folden, mistet sin mor – fikk ikke se rapporten
Bror til Lykke Irene Gerdsdatter Gutubakken
Cecilie Waterloo Lindheim, tidligere koordinator for UAG
Christian Lundin, Lundin og co - advokat og ekspert på erstatningsrett
Dagfinn Moe, seniorforsker i Sintef
Datter til Rita Lyngmo
Eirin Sund (Ap), første nestleder i transportkomiteen på Stortinget
Eivind Kambe, UAG-leder i region øst, 2005-2008 – nå senioringeniør i SVV
Elisabeth Longva, UAG-leder i region sør, 2005-2006
Enken etter Jardar Oma som omkom i sykkelrittet Vestfold Rundt
Erik Keiserud, advokat - forsvarer for bilrapsfrikjent etter ulykke i Moss (2011)
Erik Keiserund, advokat - forsvarer for mann () dømt i tingretten og frikjent i lagmannsretten
Erling Hjelmeng, professor ved institutt for privatrett ved Universitetet i Oslo.
Esben Kyhring, politiadvokat
Eva Mastian, kona til Marek Mastian som omkom i en utforkjøring i Lærdal
Eva Sjøholt-Sandvik, politiadvokat i Telemark
Far til gutt (5) som omkom i sykkelulykke i Ole Brumms vei, Oslo
Finn Harald Amundsen, fagdirektør i Statens vegvesen
Frank Egil Holm, seniorrådgiver Domstoladministrasjonen
Fredrik Neumann, forsvarer i sak i Bærum (2010)
Frode Andreassen, etterforskningsleder Oslo politidistrikt
Frode Sulland, advokat - forsvarer i sak der kvinne ble frikjent for bildrap (2014)
Geir Lippestad, advokat
Gottfried Heinzerling, samferdselssjef i Rogaland fylkeskommune
Guro Ranes, direktør for trafikksikkerhet i Statens vegvesen
Hadia Tajik (Ap), leder av justiskomiteen på Stortinget
Håkon Brækhus, advokatt - forsvarer for bilrapsdømt, ulykke i Nittedal (2006)
Hallvard Gardshol Bjørndal, politiadvokat, Haugesund
Halvor Manshaus, advokat i Schjøtt - VGs advokat
Hans Heier, advokat - forsvarer for bilrapsdømt etter ulykke i Oslo (2008)
Hans Olav Hellesø, UAG-leder i region vest 2005-d.d
Hans Petter Graver, jusprofessor og leder i den uavhengige regjeringsoppnevnte UAG-granskingskommisjonen
Harald Aspheim, Vegvesenets beredskapsgruppe
Harald Jervell, politiet
Harald Kvarme, advokat - forsvarer for bilrapsdømt mann (54)
Harald Ottersad, advokat - forsvarer for 23-åring som frikjennes for bildrap
Harald Stabell, advokat - forsvarer for Rita Lyngmo
Harald Strand, førstestatsadvokat

Helen Sæter, leder i Gjenopptakelseskommisjonen
Hildegunn Teigen Bråten, politiadvokat i Nordre Buskerud
Hussain, Hero asylmottak i Trondheim
Ingeniør i Statens vegvesen, tiet om UAG-rapport som sakkyndigvitne i bildrapssak i Oslo tingrett (2014)
Inger Elisabeth Sagedal, kommunikasjonssjef i NAF
Inger Marie Berg Papworth, politiadvokat i Østfold politidistrikt
Inggard Lereim, trafikkmedisiner og medlem av UAG-utvalget
Ivar Torvik, statssekretær Samferdselsdepartementet
Iwar Arnstad, seniorrådgiver Domstoladministrasjonen
Jan Arild Ellingsen (Frp)
Jan Fridthjof Bernt, jussprofessor ved Universitetet i Bergen
Jan Grahll-Madsen, aktor i bildrapssak i Meland (2006)
Jan T. Brodtkorb, privat trafikketterforsker, engasjert i saken der mann (20) ble dømt - så frikjent
Jette Christensen (Ap), medlem av Storingets kontroll- og konstitusjonskomité
Jo Martin Stigen, strafferettsprofessor ved UiO
John Christian Elden, forsvarsadvokat
Jon Wessel-Aas, advokat og personverneksper
Jostein Haug, samferdselssjef i Østfold fylkeskommune
Justisminister Anders Anundsen (Frp)
Kåre Kalvå, aktor i saken der 20-åring ble dømt
Ketil Solvik-Olsen, samferdselsminister
Kim Ellertsen, juridisk direktør i Datatilsynet
Kirsti Huserbråten, ansatt i Statens vegvesen, skrev rapporten etter ulykken i Vestfold Rundt
Kjell Bjørn Vinje, pressesjef i Statens vegvesen
Kjell Ingolf Ropstad (KrF)
Kjell Johan Vigane, veisjef i Mesta
Knut Erik Evju, politiadvokat i Østfold politidistrikt
Knut Erik Sæther, assisterende riksadvokat
Kristian Lorentzen, Borgarting lagmannsrett
Kristin Bjelkemyr, politiadvokat i Utrykningspolitiet (UP) og medlem av UAG-utvalget
Kvinne, datter til eldre kvinne som omkom etter påkjørsel i Moss
Kvinne, kone til Gundro Pedersen
Kvinne, søster til kvinne som omkom etter sykkelpåkjørsel
Kvinne, søster til mann som omkom i ulykke i Enebakk
Kvinne, vitne til sykkelulykke ved Anette Thomassens plass
Lars Gundro Pedersen, sønn av Gundro Pedersen som omkom i motorsyккеulykke
Lars Meling, advokat - forsvarer for bildrapsdømt mann i Haugesund (2008)
Lasse Kristiansen, trafikkkoordinator i Østfold politidistrikt
Leif Olav Holten, politiførstebetjent, ang. sak i Enebakk (2005)
Lensmann på Tynset
Linda Hofstad Helleland (H), leder for transportkomiteen på Stortinget
Line Nyvoll Nygaard, konstituert statsadvokat
Liv Signe Navarsete, samferdselsminister 2005-2009
Lykke Irene Gerdsdatter Gutubakken, datter av Ivar Gutubakken som omkom da bilen hans ble tatt av ras ved Tysdalsvatnet i Rogaland.
Magne Holthe, lokal fotograf som var på stedet da mann i bil ble tatt av ras
Magnhild Meltveit Kleppa, samferdselsminister 2009-2012
Magnus Larsson, UAG-leder region øst
Mann (20), dømt for bilrap i Eiker, Modum og Sigdal tingrett etter ulykke i Modum (2013)
Mann (20), dømt for bilrap i Øvre Romerike tingrett
Mann (36), bilrapsdømt etter ulykke i Nittedal (2006)
Mann (54), bilrapsdømt etter ulykke (2012) med behandling i Oslo tingrett
Mann (54), pårørende til mann som omkom i påkjørsel i Ullevålsveien
Mann som ble dømt for bilrap i ulykke der toåring omkom
Mann, bilrapsdømt i sak på Enebakk (2005)
Mann, bror til kvinne som omkom etter sykkelpåkjørsel
Mann, dømt for bilrap i Haugesund
Mann, frikjent for uaktsomt rap §239 etter sykkelpåkjørsel
Mann, frikjent i lagmannsretten
Mann, sønn 1 av mann som omkom i ulykke på Lekevoll
Mann, sønn 2 av mann som omkom i ulykke på Lekevoll
Mari Diesen Øvre, sekretær Vegvesenet region øst
Marianne Børseth-Hansen, nestleder for påtaleenheten i Follo politidistrikt

Marit Arnstad, samferdselsminister 2012-2013
Merete Smith, generalsekretær i Advokatforeningen
Michael Tetzschner (H), nestleder i Kontroll- og konstitusjonskomiteen
Mona Sletten, kommunikasjonsrådgiver i Romerike politidistrikt
Monica Knoff, kommunikasjonsrådgiver Statens vegvesen
Mor til 14-åring som omkom i påkjørsel i Moss
Mor til jente (12) som ble påkjørt av Rita Lyngmo
Nils Fredrik Lysebo, Statens Vegvesen
Nils Schaug, tidligere rådmann, i forbindelse med ulykke på Enebakk (2005)
Nina Sundgård, påtaleleder Oslo politidistrikt
Odd Lunde, Ulykkesundersøker i Bamble
Øivind Sterri, advokat - bistandsadvokat for pårørende til kvinne som omkom etter sykkelpåkjørsel
Olav Søfteland, veidirektør 1992-2007
Ole Irgens, informasjonssjef i Tryg
Ove Skåra, kommunikasjosdirektør i Datatilsynet
Overingeniør Frode Johansen i Statens vegvesen, var på ulykkesstedet i Grande kommune
Øystein Skjønnsborg, Oslo politidistrikt
Øyvind Solberg Thorsen, leder i Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV)
Øyvind Vidhammer, SimonsenVogtWiig, advokat og ekspert på erstatningsrett
Påtaleleder Nina Sundgaard, Oslo politidistrikt
Pelage Musao Ilunga, søster til Folet som omkom i en utforkjøring ved Tynset
Per Magne Solvoll, UAG-leder region nord, 2005-2010
Per Oretorp, personskadeforbundet
Per Steinar Bungum, politiadvokat
Per Thomas Klingenberg, lensmann i Lærdal
Per Thomas Omholt, politiadvokat i Buskerud politidistrikt
Peter Christian Frølich, jurist og Høyre-politiker
Rafal Mastian, sønn av Marek Mastian som omkom i en utforkjøring i Lærdal
Ragnar Masdal, UAG-leder region midt, 2011-d.d
Reynir Jóhannesson, politisk rådgiver for samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen
Rita Lyngmo, dømt for bilrap
Roar Olsen, UAG-leder region nord
Robert Dyrnes Hovland, forsvarer for mann som ble frikjent for §239 i to instanser
Robert Hofstad, avdelingsdirektør i bymiljøetaten i Oslo kommune
Rolf Mellum, leder i Havarikommusjonens veiseksjon
Sabine Wittens, mistet datter og mann i ulykke
Samboer til Rita Lyngmo
Sigmund Øien, advokat - forsvarer for mann dømt i bilrapssak på Enebakk (2005)
Siri Kristin Karlsen, tidligere politiadvokat
Siw Tone Sjø Pedersen, søster og tante til Hildegunn Rita Synnøve Sjø Grande (49) og datteren Christina Jeanette Sjø (29) som omkom i møteulykke i Grande kommune
Søster til estisk mann (25) som omkom i sykkelulykke ved Annette Thomassens plass
Statsminister Erna Solberg (H)
Stein Ove Songstad, sekretær for UAG-utvalget
Stein Plogvoll, Gjensidige
Stig Nilsen, advokat til Sabine Wittens
Svein Holden, forsvarsadvokat og tidligere statsadvokat
Svein Midtskog, lensmann i Rakkestad
Sven Ivar Sanstøl, advokat - forsvarer for kvinne i bilrapssak etter ulykke på Nes (2007)
Sverre Bromander, leder i Politijuristene
Terje Moe Gustavsen, veidirektør
Terje Skåland, advokat - forsvarer for 20-åringen som ble frifunnet i Borgarting lagmannsrett
Thomas Randby, advokat - forsvarer for syklist som ble frikjent for bilrap etter ulykke i 2012
Thor Anders Smith Hoen, forsvarer i sak fra Sarpsborg i 2005
Thore Berg, far til Thormod Berg som omkom i ulykke ved Hemsedal
Tom Vik, dommer som dømte mann (20) for bilrap i Øvre Romerike tingrett (2014)
Tor-Aksel Busch, riksadvokat
Torgeir Haugen, seksjonsleder i avdeling for trafikant og kjøretøy i Region øst i Vegvesenet
Torgeir Ødegård, politiet
Trine Staff, koordinator for UAG i Vegdirektoratet
Trond Øvstedal, kommunikasjonsrådgiver i Justis- og beredskapsdepartemente
Vegard Furdal Bråstein, Statens Vegvesen
Vibeke Grimstad, Statens vegvesen



Ungdommen **REDDET NORLING**

• SPORTEM



BARE NESTEN Carl Espen

• SIDE 36, 37 og 38



Nr. 128
Søndag
11. mai
2014
Uke 19

avslører

Kr. 20,00
Dørsalg kr. 20,00

Vegvesenet gransket 1548 dødsulykker:



**Dårlige veier
avgjørende
i 14 ulykker**

Holder rapportene HEMMELIGE for de etterlatte



• SIDE 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 og 13

ULYKKESRAPPORTENE

**HJELPEMANNSKAPER:**

Hildegunn Rita Synnøve Sjø Grande (49) og datteren Christina Jeanette Sjø (29) omkom i en møteulykke med en trailer ved Majavatnet i Grane kommune.

Foto: JØRN KVANNLI

HOLDER RAPPORTEN HEMMELIG FOR DE ETTERLATTE

■ Vegvesenet kan ha unndratt seg millionerstatning





I SORG: Siw Tone Sjø Pedersen mistet sin søster og niece i en frontkollisjon i 2010. Hun reagerer sterkt på at familien ikke fikk all informasjon om ulykken fra Vegvesenet i etterkant. Foto: ØYVIND NORDAHL NÆSS

Hildegunn (49) og Christina (29) døde i en frontkollisjon. Først tre år senere fikk familien deres vite at veiforhold var en avgjørende faktor for ulykken.

Omstendighetene kunne ikke ha vært mer tragiske:

Hildegunn Rita Synnøve Sjø Grande (49) og datteren Christina Jeanette Sjø (29) skulle hjem for å begrave sin far og bestefar.

De var på vei nordover fra Trondheim mot Leirfjord på Helgelandskysten, da bilen fikk sleng og frontkolliderte med en møtende trailer.

Begge døde momentant.

VG kan i dag fortelle historien om hvordan veimyndighetene siden 2005 har hemmeligholdt 1548 rapporter som omhandler dødsulykker på norske veier.

Ikke fått innsyn

Etterlatte som har mistet sine kjære har ikke fått se rapportene. De fleste vet ikke engang at dødsulykkene er blitt gransket. Ifølge eksperter kan flere av dem ha krav på erstatning.

Året er 2005. Statens vegvesen starter å granske alle dødsfall på norske veier. De har ett mål for øye: Å finne ut hvordan dødsulykken kunne skje – og lære av det.

Fem regionale grupper, sammensatt av de fremste ekspertene på vei, trafikant og kjøretøy, ble nedsatt – og døpt ulykkesanalysegrupper (UAG).

For hver dødsulykke har ekspertene utarbeidet en omfattende rapport, en såkalt UAG-rapport, om hva som gjorde at liv gikk tapt.

Var det bare førerens skyld? Var det hull i asfalten? Dårlig skilting? Rus eller høy fart?

I vinter fikk VG innsyn i rapportene fra 2005 til 2012 som til da hadde vært hemmeligholdt som interne dokumenter.

Rapportene avdekket at ekspertene etter 14 ulykker siden 2005 har konkludert med at veiforholdene var en avgjørende faktor for at 15 menneskeliv gikk tapt.

Hildegunn og Christina var to av dem.

Ringte flere ganger

Hele familien var samlet hjemme hos Hildegunns søster, Siw Tone Sjø Pedersen, denne dagen. De ventet på de to som var på vei i bil nordover. Den første snøen hadde nettopp falt, kalenderen viste oktober 2010.

– Vi visste at det var glatt og dårlig føre, derfor ringte vi jo til dem flere ganger, sier Siw Tone.

– Det begynte etter hvert å bli sent, og vi hadde ikke hørt noe mer. Vi tenkte at de kanskje kunne ha stoppet i Mosjøen for å spise, men det var jo rart at de ikke tok telefonen.

Hun visste ikke da at det skulle stå to kister til i kapellet under farens begravelse.

– Tre år er gått siden ulykken, men fremdeles er det det siste som går gjennom hodet før jeg legger meg, sier Siw Tone.

Først i januar i år, da VG kontaktet Siw Tone, fikk hun vite at Statens vegvesen hadde gransket ulykken der hun mistet sin søster



Dødsofrenes pårørende opprørte over hemmelighold

ULYKKESRAPPORTENE

og niese. I den endelige UAG-rapporten konkluderte veiekspertene med at bilen fikk sleng etter å ha kjørt utfor en for høy asfaltkant.

Over i feil kjørefelt

Denne ble målt til mellom syv og tolv centimeter, mens kravet var maks tre centimeter. Dette var avgjørende for at ulykken skjedde, mener ekspertene.

Da sjåføren forsøkte å få kontroll på bilen og få den inn igjen på veien, skrenset den over i feil kjørefelt.

Trailerer som kom imot rakk aldri å stanse.

– At Vegvesenet holder tilbake informasjon som jeg mener de pårørende har krav på å få vite, er helt forferdelig, sier Siw Tone til VG.

Hun reagerer sterkt på at hun aldri har fått se rapporten.

– Vi burde få alle opplysninger som finnes i denne saken, i og med at det er våre familiemedlemmer det gjelder. Det sier seg selv.

Overingeniør Frode Johansen i Vegvesenet var én av tre som rykket ut til ulykkesstedet.

– Man glemmer ikke disse ulykkene. Det var snø og kaotisk. Både brannvesen, politi og ambulanse var på stedet, men det ble fort slått fast at de to var omkommet, sier han til VG.

– Hva tenker du om at de pårørende reagerer på at de ikke fikk se rapporten?

– Det skjønner jeg godt, men det er jo policyen til Vegvesenet at dette er et internt dokument, så det må nesten noen over meg svare på.

Siw Tone og hennes familie er langt fra de eneste som har sittet igjen med spørsmål de kunne ha funnet svar på i rapportene fra Statens vegvesen.

«På hennes side»

VG har vært i kontakt med de etterlatte i de 14 dødsulykkene hvor Vegvesenet mener veiforholdene var en avgjørende faktor.

Kun én av disse, enken etter Jardar Oma som døde etter en massevelt forårsaket av hull i veien under et sykkelritt i 2009, var kjent med at det forelå en rapport fra Vegvesenet.

Hun ønsker ikke å stå frem i denne reportasjen, men har gitt VG tilgang til en e-post hun fikk fra Kirsti Huserbråten, som er leder i ulykkesgruppen i Vestfold:

«Jeg sitter nå og korrigerer ulykkesrapporten. Denne er ikke offentlig, derfor kan jeg ikke sende den til dere, selv om jeg gjerne skulle gjort det».

– Som medmenneske var jeg veldig på hennes side. Men som tjenestemann kunne jeg ikke sende den til henne, sier Huserbråten i dag, og viser til personopplysninger i rapporten.

Hun sier at enken fikk vite at hullet var avgjørende for ulykken, og at hun også ble informert om at det skulle gjøres forbedringer.

– For meg var det viktig å vite at det ble jobbet videre med å forbedre offentlige veier der det arrangeres sykkelritt. Samt at det skulle iverksettes flere tiltak for å forbedre sikkerheten i ritt slik at dette ikke skjer igjen, sier enken etter Jardar Oma til VG.

– Hun tok jo kontakt med meg for at hun skulle skrive en rapport. Jeg ante ikke at den allerede eksisterte, sier hun.

Få mennesker får innsyn

Familien har ikke ønsket å ta belastningen det er å gå videre med saken i ettertid.

– Du er inne i et traume og et slikt sjokk, at du nesten ikke klarer å puste. Så jeg klarte ikke helt å se sammenhengene den gang, sier hun.

«En alvorlig trafikkulykke er en tragedie

ALENE: Pelagie Musao Ilunga fra Kongo mistet sin eneste familie i Norge da broren Folet omkom i en bilulykke ved Tynset. Hun har aldri fått svar.

Foto: MATTIS SANDBLAD

TIPS OSS

TELFON: 22 00 00 00



Ola Mjaaland



Synnove Asebo



Ingeborg Huse Amundsen

• ola.mjaaland@vg.no • synnove.asebo@vg.no • ingeborg.huse.amundsen@vg.no

for dem som rammes. Også av respekt for de berørte føler vi et særskilt ansvar for å finne ut mest mulig om hva som skjedde før, under og etter ulykken».

Slik beskriver Statens vegvesen selv UAG-arbeidet på sine hjemmesider. Likevel er det kun et lite antall mennesker som får se innholdet i rapportene.

– I utgangspunktet kun de som jobber med det. Rapportene ligger på skjermede områder som noen få har tilgang til, sier Gro Raner, direktør for trafiksikkerhet i Statens vegvesen.

I fjor bestilte Raner en redegjørelse fra juridisk avdeling i Vegdirektoratet. Hun ville vite om de kunne fortsette å unnta dokumentene fra offentligheten.

– Over tid har vi sett at det er ulike paragrafer å velge mellom, så det er noe med å finne den paragrafen som best reflekterer denne problemstillingen, sier Guro Raner.

– Det er ikke sånn at vi oppfatter at offentlighet er negativt, det er bare det at vi har forskjellige roller. Å beskytte våre intensjoner og interesser kan

komme i konflikt med et ønske om offentlighet.

– Vanskelig å si nei

Hun mener det er stor forskjell på hvor mye informasjon de forskjellige pårørende ønsker, og at dette gjør det krevende for Vegvesenet å informere hver enkelt.

– Vi går ikke aktivt ut med rapportene til pårørende, men det hender pårørende ønsker å se dem, og da legger vi til rette for at de får den informasjonen



SAVNER BROREN: Pelagie Musao Ilunga hadde bare broren Folet i Norge. De to kom som flyktninger fra Kongo.

Foto: MATTIS SANDBLAD



UVITENDE: Rafal Mastian og Eva Mastian har aldri hørt noe fra norske veimyndigheter etter faren og ektemannens ulykke. De reagerer kraftig på at det har foreligget en rapport som peker på veiforholdene som avgjørende for dødsulykken.

Foto: ULRIKA WALMARK



DØDSULYKKE: Traileren veltet like ved Lærdal i Sogn og Fjordane. Marek Mastian omkom.

Foto: JANNE KARIN SKJÆR

de ønsker, sier Raner.

Men de pårørende får altså ikke rapporten utlevert i sin helhet.

– Noen vil ha en usladdet versjon med alle personopplysninger som vi ikke har lov til å gi fra oss, mens andre vil for all del ikke ha rapporten. Så vi kan ikke gjøre blanko på å sende det ut hvis pårørende ikke vil ha det, sier Raner.

Roar Olsen er leder for UAG region nord. Han sier til VG at veldig mange pårørende etter dødsulykker ønsker innsyn i rapportene:

– Og det får de jo faktisk ikke, sier Olsen til VG.

– Det er litt vanskelig for oss å si nei til dem, men vi er jo bundet av Offentlighetsloven, påpeker Olsen.

I en liten leilighet som ligger omtrent midt i Rakkestad, i andre etasje over en kafé, sitter Pelagie Musao Ilunga med gråten i halsen.

Hun holder frem en gammel avisartikkel fra Adresseavisen og et papir hun har fått fra politiet.

Papiret er en dødsattest, som bekrefter at hennes bror Folet, han som

var Pelagies nærmeste venn og eneste familie i Norge, er død.

– Det er dette jeg vet, sier hun.

Pelagie kom som flyktning fra Kongo sammen med broren. De skulle starte et nytt liv i Norge, men en kald og mørk januardag i 2011 omkom han i en trafikkulykke ved Tynset.

Pelagie har aldri fått svar på hva som skjedde.

Hun har aldri visst om rapporten som inngående beskriver hendelsesforløpet og årsaken til ulykken.

UAG-rapporten, som VG har fått

innsyn i, gir henne svar:

Bilen var på vei sørover fra Trondheim da den frontkolliderte med et vogntog etter å ha fått sleng. Bilen var i svært dårlig stand og sjåføren var trolig ikke vant med norsk vinterføre. Det var mørkt og glatt på stedet.

Selv om føreren var uerfaren, peker UAG-rapporten på følgende veiforhold som avgjørende for at ulykken skjedde:

«Veien endret karakter. Den snevret inn idet man skulle over en bro der det ikke var mulig for to biler å passere samtidig. Bilen

ULYKKESRAPPORTENE

med den omkomne har trolig lagt seg ut høyre, forsøkt å redusere farten og dermed fått skrens».

– Jeg visste ikke at veien på stedet var så dårlig, og jeg vil ha flere svar, sier Pelagie.

– Kan utvikle seg traume

Seniorforsker Dagfinn Moe i Sintef har forsket på foreldre som har mistet barna sine i trafikkuulykker. Han sier at det er helt vesentlig at pårørende får all tilgjengelig informasjon etter en ulykke.

– Hvis de ikke får det, kan det utvikle seg til et traume, sier Moe.

– **Det er den kjæreste du har som har dødd, og da vil du vite hvorfor. Det finnes ikke noe viktigere enn det. Det er brutalt, og så nakent som det kan bli.**

Tiden leger ikke alle sår for de etterlatte. Informasjon om hva som egentlig skjedde med deres kjære i det fatale øyeblikket en bilulykke inntreffer, virker imidlertid helende, sier han.

Av den grunn mener trafikkforskeren at Vegvesenet alltid må gi etterlatte alle svar. Dette har Moe formidlet tydelig til veimyndighetene da han ved to anledninger evaluerte arbeidet i ulykkesanalysegruppene.

– Jeg ga klart uttrykk for at jeg mener at Statens vegvesen er forpliktet til å fortelle hvorfor folk dør i trafikken.

Taket ble knust

Store mengder is og snø raste nedover den stupbratte fjellsiden da Ivar Gutubakken (69) kjørte langs Tysdalsvatnet i Rogaland.

Han var bare syv minutter hjemmefra da massene traff bilen hans. Taket på sjåførsiden ble knust, og Ivar ble sittende fastklemt. Noen timer senere døde han.

Samme dag som Ivar omkom i dødsraset, skrev lokalavisen Strandbuen at det daglig gikk ras på strekningen:

– Det er en hel del is oppe i fjellsiden som skal ned, men så vidt vi kan se er det lite som tyder på dramatiske ras, uttalte Kjell Johan Vigane, veisjef i Mesta.

I den hemmeligholdte rapporten påpekes det at veien burde ha vært stengt eller regulert på grunn av snøsmeltingen:

«Det var tre vesentlige forutsetninger for at denne ulykken kunne skje. Det raste over veien, veien var åpen, og bilføreren valgte å kjøre under de rådende forholdene».

I rapporten kommer det frem at det ble gjort en feilvurdering av rasfaren. For å kunne se ismassene før raset gikk, måtte man ha vært oppe i helikopter.

– Når vi ser faren, så stenger vi alltid veien. Vi er ikke interessert i å lokke trafikantene inn i en faresone, sier Vigane til VG i dag.

– **Burde de pårørende ha fått se innholdet i denne rapporten?**

– Vi har ingenting å skjule, så det får stå for Vegvesenets regning at de holder det internt. De er vår arbeidsgiver og vi forholder oss bare til det arbeidsgiveren sier. Vil Vegvesenet ha det slik, så må vi vel bare godta det, sier Mesta-sjefen.

Ivar Gutubakkens datter visste ikke om feilvurderingene som ble gjort før ulykken.

– Om noen har holdt tilbake informasjon med vilje, så er det forferdelig, sier Lykke Irene Gerdsdatter Gutubakken til VG. For Lykke Irene har

tapet av faren vært svært vanskelig å takle. Etter begravelsen måtte hun få profesjonell hjelp.

– Jeg ringte telefonen hans i et halvår etter han døde, bare for å høre stemmen hans. Jeg gikk helt i kjelleren, taklet ikke tapet. Det var måten det skjedde på, hele sjokket, forteller hun.

I dag er det tunnel på stedet. Den ble bestemt bygget for pappaen til Lykke Irene mistet livet.

VG har vist ulykkesrapportene til advokatene Christian Lundin i advo-

katfirmaet Ness Lundin og Øyvind Vidhammer i Simonsen Vogt Wiig, som er to av Norges fremste eksperter på erstatningsrett.

– Må gjøres offentlig

Begge mener veimyndighetene kan ha unndratt seg et erstatningsansvar gjennom å hemmeligholde rapportene.

– I sakene der Statens vegvesen selv konkluderer med at veiforhold – i stor eller avgjørende grad – har vært med-

virkende til en ulykke, så vil det offentlige fort ha et erstatningsansvar, sier Vidhammer til VG.

– Jeg er svært forundret over at veimyndighetene holder tilbake så viktige og sentrale opplysninger. I min verden er det helt opplagt at slike dokumenter må gjøres offentlige. Det er svært viktig at partene i en sak blir gjort kjent med disse rapportene, da de kan være av stor betydning både i straffesaker og erstatningssaker.

Christian Lundin mener også at



VG
avslører


MISTET FAREN:
 Lykke Irene Gerdsdatter Gutubakken viser frem avisklipp fra da det ble åpnet ny tunnel ved Tysdalsvatnet. Hun mistet faren sin i en rasulykke på strekningen.

Foto: GEIR OLSEN



DEMONSTRERTE: Lokalbefolkningen hadde lenge kjempet for nye vei langs den rasutsatte strekningen ved Tysdalsvatnet der Ivar Gutubakken mistet livet.

Foto: MAGNE HOLTHE



TATT AV RAS: Ivar Gutubakken omkom da store mengder is raste ned fra fjellsider ved Tysdalsvatnet i 2010.

Foto: MAGNE HOLTHE

rapportene bør legges frem for alle involverte parter.

– At disse sakene dreier seg om mange millioner kroner, er ikke noe å lure på, sier Lundin.

– Ikke rettferdig

Han er ikke i tvil om UAG-rapportenes verdi.

– Eksempelvis kan det vises til en sak fra Sollihøgda der Vegvesenet ikke hadde skiltet et asfaltarbeid godt. En motorsyklist veltet og omkom.

Forsikringsselskapet gikk inn i saken og sa at det var staten som hadde begått en feil, og vant frem i Høyesterett, påpeker Lundin.

– Når det er et ekstraordinært faremoment som ikke er varslet om, slik at trafikantene faktisk kan innrette seg etter faremomentene, så er man over terskelen for erstatningsansvar, sier professor Erling Hjelmeng ved institutt for privatrett ved Universitetet i Oslo.

Den erfarne trailersjåføren Marek

Mastian omkom da han kjørte utfor en for dårlig merket vei ved Lærdal.

I over to år etter dødsulykken har Marek Mastians kone og sønner stilt seg de samme spørsmålene – om og om igjen: «Hva var det egentlig som skjedde, hvorfor døde pappa?».

Sønnen Rafal reagerer svært sterkt på VGs avsløring om at det gjennom disse to årene har foreligget en rapport hos Statens vegvesen som beskriver hendelsesforløpet til farens ulykke.

– For å si det på en forsiktig måte: Å skjule at forhold rundt veien kan ha vært avgjørende for at ulykken skjedde, er ikke rettferdig mot oss, sier sønnen Rafal Mastian til VG.

– Nå åpner det seg en rekke andre spørsmål for oss. Kunne han fremdeles ha vært i live om veien var merket skikkelig? Kunne han ha vært her for å se sine barnebarn, se sine sønner gifte seg, feire jul sammen med oss? Vi har aldri hørt noe som helst fra myndighetene i Norge.

ULYKKESRAPPORTENE

DERFOR HOLDER HAR RAPPORTENE HEMMELIG

ANSVARLIG: Terje Moe Gustavsen, vegdirektør i Statens vegvesen, har gjennom sine syv år som øverste hode i veietaten vernet om dødsulykkerapportene slik ingen andre enn hans

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen holdt ulykkesrapportene borte fra offentligheten. Nå lover han mer åpenhet.

Mellom 2005 og 2012 har Statens vegvesen brukt drøye 200 000 timer på å granske over 1548 dødsulykker. I mer enn hver fjerde ulykke har veiekspertene konkludert med at veien var en medvirkende faktor til at ulykken skjedde.

Uten at de etterlatte har fått rapportene.

VG har hatt flere møter med Vegvesenet i denne saken.

Som arbeiderpartimann var Gustavsen samferdselsminister da det

... men nå snur veisjefen

ved millenniumsskiftet ble satt i gang en forsøksordning med UAG-arbeidet. Gustavsen sier at han ikke husker dette.

Nå begrunner han hvorfor rapportene holdes innenfor Vegvesenets vegger:

Vil ha usminket versjon

– Det er først og fremst for å få en usminket fremstilling, slik at vi skal kunne lære mest mulig. Vi har vurdert det dithen at det har hatt stor verdi å kunne håndtere dette internt for på den måten å være enda mer hudløs og ærlig med oss selv, for eksempel når det gjelder veiforhold.

– *Tror du de etterlatte i disse dødsulykkene kunne fått en enklere sorgprosess*

dersom de hadde fått lese rapporten om hva Vegvesenet mener skjedde?

– Kanskje. Jeg vet ikke. Kanskje, sier Gustavsen.

– *Har du forståelse for at de ønsker å se dem?*

– Ja. Det er ikke vanskelig å skjønne. Når det gjelder etterlatte etter ulykker er det nær sagt ikke noe du ikke kan forstå.

Stadig færre dør i trafikken. Gustavsen er overbevist om at analysearbeidet har bidratt til dette, og at nedgangen i antall drepte «må få lov til å overskygge» spørsmålet om offentlighet.

– Vårt formål har vært læring internt og å sørge for å bedre trafikksikkerheten. Det har vært vårt viktigste

anliggende, og heldigvis har vi også lyktes med det i en grad.

VG konfronterer ham med at etterlatte, deriblant Lykke Iren Gutubakken som mistet faren sin i et isras, kritiserer Vegvesenet for ikke å gi dem alle svar.

Forstår de etterlatte

– Etterlatte kommer jeg til å forstå nesten alltid. De har en forferdelig situasjon og ønsker ofte veldig mye informasjon. Nå er det ingen som har holdt tilbake noe her. Det er ingen som har ønsket å begrense noe på den måten, sier Gustavsen, til tross for at Vegvesenet siden 2005 har hatt en policy om ikke å gi ut ulykkesrapportene til de etterlatte.





Vi skulle bare visst

Vegdirektøren har skjult avgjørende informasjon. For ofre, for pårørende og for samfunnet.

Norske veier dreper. Det er den brutale konklusjonen i 14 av de hemmeligholdte rapportene som nå endelig blir kjent. En nådeløs dom over samferdselspolitikken i Norge. Og fakta som ville vært farlige for samferdselsministere med ansvar for den nedkjørte norske veinettet.

Den etablerte forklaringen på dødsulykker i trafikken, er svikt hos føreren. For høy fart, uoppmerksomhet, rus eller biler og vogntog i så dårlig stand at de ikke skulle fått lov å kjøre. Tidligere rødgrønn samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa (Sp), møtte de fleste anklager om livsfarlig veistandard med å mane til lavere fart og større forsiktighet hos bilførerne. En direkte årsaks-sammenheng mellom veistandard og dødsulykker har vært vanskelig å etablere. Dermed har staten, og samferdselsministrene, kunnet plassere ansvaret for ulykkene på bilførerne, og gått fri for det selv.

Mens denne debatten pågikk,

lå det stadig flere rapporter i skuffene hos Vegdirektoratet. Rapporter ingen utenforstående fikk se. Rapporter som plasserte store deler av ansvaret for dødsulykker på veiene selv, ikke hos dem som kjørte. En asfaltkant som var langt høyere enn den skulle, som sendte bilen i skrens og ut av kontroll, og var en avgjørende faktor for at to kvinner mistet livet. Et hull i asfalten som var livsfarlig for syklistene. En innsnevring før en bro, som ikke var lett å forstå, var medvirkende til dødelig utfall. En vei som skulle vært stengt fordi det var rasfare, men ble holdt åpen og endte med å kreve liv.

For dem som mister noen i en trafikkulykke, er det selvfølgelig viktig å få vite hva som skjedde. Det er nesten ufatteleg kaldt at Vegdirektoratet aktivt har holdt informasjon tilbake fra pårørende. Direktoratet må jo ha forstått hvor viktig det de visste kunne være for de etterlattes videre liv. Ikke minst i de tilfellene der rapportene viste at de som ble drept ikke hadde hovedansvaret for det selv.

At veimyndighetene gjør en så grundig jobb med hver eneste alvorlige trafikkulykke, er bra. Samferdselspolitikken trenger fakta. Skal vi få ned antallet dødsfall, må vi vite hva som dreper. Men denne kunnskapen skal selvfølgelig være offentlig. Også når den ikke stemmer med den etablerte politiske forklaringen. At vegdirektøren har holdt dette skjult, vitner om en særdeles svak forståelse av egen rolle, men en tilsvarende sterk forståelse av hva som holder en vegdirektørs popularitet intakt hos statsråden.

Tygg litt på dette: Den norske vegdirektøren har fått vite, fra sine egne eksperter, at norske veier enkelte steder er i så elendig stand at de dreper mennesker. Det er avgjørende informasjon, den bør endre hele veidebatten. Den informasjonen har Terje Moe Gustavsen og hans underordnede skjult for oss. I det øyeblikket dette skandaløse hemmeligholdet er i ferd med å bli kjent, snur vegdirektøren og mener nå at informasjonen bør bli offentlig. Men sier at alle avgjørelser som han fattet i sitt hode er riktige når de blir fattet.

Litt av et hode du har, Terje Moe Gustavsen.



ANNE

„Beslutningene som treffes i mitt hode er riktige i sin tid.“

egne ansatte har fått lese dem.

Foto: ROGER NEUMANN

FAKTA SLIK FIKK VG INNSYN

● VG ba om innsyn i hvilke dødsulykker som skyldes veiforhold, og fikk avslag med begrunnelse i Offentlighetsloven paragraf 14, at dette var et internt dokument som også inneholdt opplysninger underlagt taushetsplikten, paragraf 13.

● Etter klage på avslag, fikk VG en liste over alle ulykker der vei var en medvirkende årsak. Vegvesenet mente de selv kunne ha nytte av fokus på trafiksikkerhet og bedre veier. Listen beskrev også i hvilken grad veien hadde en årsak: «avgjørende», «stor» og «litt eller liten». Listen er bygd på ulykkesrapporter som beskriver hver enkelt dødsulykke.

Vegdirektøren hevder at etterlatte har hatt «ganske store» innsynsrettigheter – med unntak i det han kaller personsensitive opplysninger. Problemet er derimot at de etterlatte ikke har visst at UAG-rapportene finnes, mener han.

– Vi har en e-post der dere nekter innsyn i en ulykkesrapport til en familie som mistet sin far og mann under et sykkelritt der det var et hull i veien.

– Det er helt umulig å kommentere en sak jeg ikke kjenner, svarer vegdirektøren.

– Men slik skal ikke praksisen være, altså?

– Nei, de etterlatte og pårørende er involverte, og har relativt sterke innsynsrettigheter.

– På hvilken måte da?

– De har innsynsrettigheter i den enkelte rapport. Men problemet er kunnskapen om at de eksisterer.

«Skal mye til»

På spørsmål om veimyndighetene kan ha unndratt seg et erstatningsansvar ved å holde UAG-rapportene skjult, svarer han at det skal «svært mye til» å bli idømt dette.

Gustavsen mener det er «helt umulig» å kommentere erstatningsjuriste-

nes anklage uten å vite hvilke saker de viser til.

Konfrontert med VGs undersøkelser sier Gustavsen at Statens vegvesen nå er inne i en prosess hvor de vil vurdere å gjøre rapportene mer tilgjengelige.

Arsaken er ifølge vegdirektøren at kravet om offentlighet i samfunnet er blitt større.

– Jeg regner med at vi kommer til en konklusjon der en vesentlig del av rapportene blir offentliggjort, sier han.

Han ber om forståelse for at dette vil ta tid og at han ikke kan være mer konkret.

– Det at dere nå endrer praksis, betyr det at praksisen dere har hatt var for dårlig?

– Det betyr at vi tar konsekvensene av de endringene som har vært i Offentlighetsloven, som gjør det relevant å gjøre en ny vurdering. De beslutningene som treffes i mitt hode er riktige i sin tid. Så kommer det en ny tid, og så treffer man en ny beslutning.



Stor pris-børs

**BILLIG
HAGE-
DRØM**

● SIDE 18 og 19



Foto: AFP

Solskjær om

**FREMTIDEN
I ENGLAND**

● SPORTEM

Ulykkes-rapporten holdt **hemmelig:**

**Rita (50) ble
DØMT FOR
BILDRAP**

Foto: ROGER NEUMANN

Vegvesenet: Veien stor betydning for ulykken

● SIDE 10, 11, 12, 13, 14 og 15

ANNONSE



**Bli NAF-medlem før du får
problemer i sommer!**

- ✓ Vei hjelp i hele Europa
- ✓ Splitter ny utgave av NAF Veibok
- ✓ Juridisk hjelp 24 timer i døgnet
- ✓ Rabatter NAF-tester og EU-kontroll
- ✓ Rabatt på drivstoff, reise mm.

Meld deg inn på naf.no eller 08505

Velkomstgave

Boken "Norges vakreste bilturer"
i tillegg til splitter ny NAF veibok



Din sak er vår sak

ULYKKESRAPPORTENE

RITAS

■ Vegvesenet mener veien hadde stor eller avgjørende betydning for 175 dødsulykker.

■ 16 personer tiltalt for bildrap uten at ulykkesrapportene nådde domstolen.

BILDRAPSDØMT: Rita Lyngmo (50) ble dømt etter ulykken der en 12 år gammel jente omkom. Hun fikk ikke vite om Statens vegvesens ulykkesgransking før VG kontaktet henne.

Rita Lyngmo (50) ble dømt for bildrap etter å ha kjørt ned og drept en 12 år gammel jente. Statens vegvesen konkluderte med at veien var en stor årsak til at ulykken skjedde. Det fikk aldri dommerne i lagmannsretten vite.

I går kunne VG avsløre at Statens vegvesen har hemmeligholdt 1548 granskeringsrapporter etter dødsulykker på norske veier de siste åtte årene.

Etterlatte reagerer sterkt på at de ikke fikk tilgang til rapportene hvor landets fremste veieksperter konkluderer med at forhold ved veien var avgjørende for at de mistet sine kjære.

De er ikke alene om ikke å ha fått vite. En omfattende gransking VG har gjort viser at minst 16 personer har blitt tiltalt for bildrap i saker hvor ekspertene mente at veien spilte en stor eller avgjørende rolle for dødsulykken.

Statens vegvesen har ikke gitt UAG-rapportene til politiet. Det betyr at de 16 personene fikk saken sin prøvd for retten uten at ekspertenes vurdering nådde politi, forsvarere eller domstolen.

En av dem er Rita Lyngmo.

Hun vil for alltid måtte leve med at hun har tatt livet til et barn.

Jenta hadde nettopp gått av skolebussen i Bamble, rett over veien for der hun bodde. Kalenderen viste 22. mai 2008.

Rita var så lykkelig da hun satte seg i bilen. Hun hadde ringt søsteren sin og fortalt at livet føltes så bra, før hun gratulerte henne med dagen.

Smal og svingete

Vallevegen er smal og svingete. Det er ikke så uvanlig at skolebussen stopper i veikanten for å slippe av elevene der de bor – slik bussen gjorde også denne dagen.

I retten skulle Rita senere forklare

at hun slakket ned farten da hun så bussen stoppe. Hun sjekket om det var noen barn der, men så ingen før det var for sent.

Rita husker fremdeles barneansiktet.

– Jeg hev meg på bremsen, selvfølgelig. Mobilen min lå i setet ved siden av meg, og jeg husker at jeg hadde kontakt med 113 allerede før jeg hadde åpnet døren. Og så løp jeg opp, og da lå hun på veien der.

Rita tar imot VG på hytta si i Bamble, noen hundre meter fra ulykkesstedet.

Hun setter seg i hagen bak hytta og blar sakte gjennom dokumentene fra Statens vegvesen for første gang – seks år etter ulykken. Hun visste ikke at



ARERITTT



VG i går.

FAKTA DETTE ER SAKEN

- Siden 2005 har Ulykkesanalysegruppene (UAG) i Statens vegvesen gransket alle dødsulykker på norske veier for å finne årsaken til ulykkene.
- Ulykkesrapportene har vært unntatt offentlighet. VG kan avsløre at rapportene i ni år også har vært hemmeligholdt for etterlatte, politi og domstol.
- Fra 2005 til 2012 var det 1548 dødsulykker i Norge. I hver fjerde ulykke var veiforholdene på ulykkesstedet en av årsakene til ulykken, konkluderer veiekspertene.
- I 14 av ulykkene var veiforholdene avgjørende for at 15 mennesker mistet livet, og i 161 av ulykkene var veien av stor betydning.
- Norges fremste eksperter på erstatningsrett mener veimyndighetene kan ha unndratt seg erstatningsansvar gjennom å hemmeligholde rapportene.

Foto: ROGER NEUMANN

TIPS OSS
TELFON: 22 00 00 00

Ola Mjaaland Synnøve Asebo Ingeborg Huse Amundsen

• ola.mjaaland@vg.no • synnove.asebo@vg.no • ingeborg.huse.amundsen@vg.no

rapporten eksisterte før VG tok kontakt noen dager tidligere.

– Jeg vet ikke om jeg skal være mest trist eller mest forbanna. Det burde være straffbart ikke å offentliggjøre slike rapporter, sier Rita.

Det var ulykkesundersøkerne Odd Lunde og Harald Aspheim som hadde beredskapsvakt hos Statens vegvesen denne dagen. De rykket ut til ulykken i Vallevegen.

De to lette etter bremsespor, gjorde målinger og fotograferte.

Mens politiet gjorde sin etterforskning og senere siktet Rita Lyngmo for bilbrap, brukte Vegvesenet funnene på ulykkesstedet i sin gransking.

Noen måneder senere konkluderte de i UAG-rapporten med at det var en rekke forhold ved veien som kunne forklare hvorfor og hvordan den tragiske ulykken skjedde.

Fordi veien var så smal, var det svært dårlig sikt både for fotgjengeren og føreren. I tillegg hadde bussen stop-

pet i en svak høyresving, noe som forverret sikten ytterligere. Dette mener Vegvesenet var av stor betydning.

Bussen stoppet heller ikke i busslommen, men langs veien.

Også Ritass ansvar påpekes i rapporten. Det er tillagt stor betydning at hun ikke hadde riktig risikoforståelse av situasjonen og ikke reduserte farten tilstrekkelig.

– Det var strengt

Ulykkesgranskeren synes det er rart at politiet aldri fikk se den endelige analysen:

– Den rapporten burde gått videre til politiet. Jeg hadde veldig vondt av hun som kjørte på jenta, sier ulykkesgrans-

ker Odd Lunde.

– Hva tenker du om at hun ble dømt for bilbrap?

– Jeg synes det var strengt da, og det mener jeg fremdeles.

Odd Lunde ble aldri innkalt som vitne i rettssaken mot Rita.

– Det forundret meg litt, sier han.

Politiinspektør i Telemark politidistrikt, Eva Sjøholt-Sandvik, mener UAG-rapporten ikke ville brakt noe nytt inn i saken mot Rita Lyngmo.

– Prinsipielt kan vi si at en slik rapport bør sendes til politiet uansett, slik at den blir en del av saken. Selv om den normalt ikke vil tilføre noe nytt, siden politiet selv innhenter sakkyndige rapporter fra Statens vegvesen ved behov, sier Sjøholt-Sandvik.

ULYKKESRAPPORTENE



Hun kan ikke få noen unnskyldning for at vi har fulgt den praksisen vi alltid har gjort.

Veidirektør, Terje Moe Gustavsen

– Hvorfor ble ikke Lunde innkalt som vitne?

– Siden politiet ikke hadde rapporten, var det heller ikke grunnlag for å innkalle den som har utformet rapporten som vitne i saken.

Advokat Harald Stabell var Ritas forsvarer. Han mener det ble stilt for sterke krav til aktsomhet i dommen mot henne, og at hun burde vært frikjent for bildrap.

– Og denne UAG-rapporten styrker min argumentasjon, sier Stabell.

– Det blir spennende å se hvordan dette blir håndtert i fremtiden. Forsvarere vil åpenbart be om å se en slik rapport.

Ingen rapport eller dom kan forandre det som skjedde den fatale sommerdagen. Rita klarte ikke å stoppe i tide.

– **Jeg skjønte at det var alvorlig. Jeg så ambulansen komme, jeg hørte luftambulansen. Jeg var totalt i sjokk, sier hun.**

12-åringen døde samme kveld.

For Rita er det viktig ikke å fremstå som et offer. En annen familie har mistet et barn, det verste en familie kan oppleve, sier hun.

Traumediagnose

Men ulykken endret også alt for Rita. Hun har i dag en traumediagnose og kan ikke jobbe hundre prosent lengre. Det har vært mange ubesvarte spørsmål i ettertid.

Derfor er det tøft å få vite at det har foreligget en rapport som gir noen svar på hvordan ulykken kunne skje, uten at denne ble gitt til politiet – eller til henne.

Rita måtte gjennom to rettssaker. For henne var disse en større belastning enn selve dommen på 30 dager som hun måtte sone. Det gikk over ett år fra ulykken til dommen falt. Hun husker bare bruddstykker av ankesaken i lagmannsretten.

I Vegvesenets lokaler på Brynseng i Oslo sitter direktør for trafikksikkerhet i Statens vegvesen, Guro Ranese, og går gjennom samtlige rapporter som VG har bedt om innsyn i. Hun ser også på den som tar for seg ulykken som Rita Lyngmo var involvert i.

– Det ville forundre meg om denne ulykken fikk et rettslig etterspill, sier Ranese til VG.

Hun visste ikke at Rita Lyngmo ble dømt for bil-drapp.

– Tragisk

– Jeg syns det var et ekstremt tragisk tilfelle. Det var maks uheldige forhold. Jeg sa det ikke ut fra et juridisk ståsted, men basert på min kunnskap og måte å tenke trafikkulykker på. Denne er åpenbart annerledes enn juristenes, sier Ranese noen uker senere.

I flere møter med VG har direktøren påpekt at det blir feil å bruke ulykkesrapportene i en rettslig sammenheng.

Selv om Vegvesenet bistår politiet i en rekke oppgaver når en ulykke skjer, mener Ranese det er helt naturlig at de ikke får UAG-rapportene.

Det til tross for at juridisk avdeling i Vegdirektoratet så sent som i september i fjor påpekte at Vegvesenet har en utstrakt informasjonsplikt når politiet har åpnet etterforskning etter en dødsulykke.

«Dette betyr at Statens vegvesen er

FAKTA ULYKKESANALYSEGRUPPENE

● I 2005 opprettet Statens vegvesen en ulykkesanalysegruppe (UAG) i hver region som består av noen av Norges fremste eksperter på vei.

● UAG analyserer hver dødsulykke på norske veier for å avdekke hva som var årsaken til ulykken og skadeomfanget. Hensikten med dette er å forebygge at det skjer flere ulykker.

● Veieksperter foreslår hva som bør bedres med veien. Ansvaret for å gjennomføre tiltakene ligger hos Vegdirektoratet.

● Ekspertene bruker om lag 150 timer på å granske hver ulykke. Statens vegvesen anslår at de bruker mellom syv og ni millioner kroner på dybdeanalysene årlig.

pliktig å forklare seg til politiet om forhold som fremgår i ulykkesrapporten. Rent praktisk vil det være enklere i dette tilfellet å gi politiet tilgang på rapportene», heter det i dokumentet.

Det var Ranese selv som bestilte den juridiske rapporten. Hun ønsket en redegjørelse for om hvorvidt rapportene kunne unntas offentlighet.

Veidirektør Terje Moe Gustavsen ble ikke informert om de juridiske vurderingene før VG tok kontakt tidlig i mai.

– Det sier seg selv; veidirektøren kan ikke lese alle notater i en bedrift med 7000 ansatte. Så det var mitt valg at inntil videre er dette et internt arbeidsdokument, sier Ranese.

– **Men dette med informasjonsplikten dere har overfor politiet?**

– Nei, jeg tror jeg leser dette helt annerledes enn deg. Jeg kjenner meg ikke igjen på at vi ikke i dag praktiserer informasjonsplikt, sier Ranese.

– Politiet får alt de ber om, men har til nå ikke fått UAG-rapportene våre.

Der har vi følt at vi har hatt jussen på vår side.

– Upassende

Roar Olsen er leder for UAG i region nord. Han mener veiforhold kan ha noe å si for utfallet i en rettssak.

– Jo, jeg er helt enig i det. Men i og med at de rapportene ikke har det formålet, kan vi ikke ta dem med i et rettssystem, selv om de selvfølgelig kunne ha gitt et annet utfall i straffutmåling.

– **Det kunne blitt mildere straff, eller kanskje ikke straff i det hele tatt?**

– Ja, akkurat.

Eivind Kvambe er senioringeniør i Statens vegvesen med ansvar for trafikksikkerhet i Oslo, og var i flere år leder i UAG region øst.

Kvambe sier til VG at han har oppsøkt bildrapsdømte i etterkant av rettssaker for å få bekreftet sine antagelser rundt hendelsesforløpet.

– Jeg prøvde å kontakte fører i noen tilfeller. Men det kan være litt tøft. Det er toft nok at de er blitt straffet for en hendelse de juridisk har skylden for, men der kanskje veien og omgivelsene er like mye grunn, sier Kvambe.

En av gangene var det moren til den dømte som tok telefonen.

– **Hun syntes det var litt upassende at jeg ringte, for hun mente det var en stor nok belastning for datteren å bli dømt.**

Kvambe sier han ventet med å ta kontakt til saken var avgjort fordi han ikke ville fått riktige svar dersom den



STATENS VEGVESEN PÅ Plass: Ulykkesundersøker Odd Lunde (t. v.) rykkes ut til stedet

fremdeles var under behandling.

– Jeg vil ikke påvirke noen rettssak. Men det er klart at rapporten kunne utgjort en forskjell i retten, og at forsvarer ville benyttet seg av den, sier han.

– Jeg har reagert en del ganger på at bilfører har fått for streng straff.

Så hvorfor får ikke politiet disse opplysningene om veien og omgivelsene? I samme dokument fra juridisk avdeling i Vegdirektoratet gis det en oppsiktsvekkende begrunnelse for hemmeligholdet:

«Statens vegvesen har som praksis vært forsiktige med å gi ulykkesrapportene til politiet. Dette gjelder både UAG-rapporter og foreløpige rapporter. Begrunnelsen er at politiet angivelig lekker opplysninger til media.»

– **Hva menes egentlig med dette?**

– Vi har erfaring med at det har

skjedde, og det er vel juristen kjent med. Hvorfor han har skrevet det kan jeg ikke svare på, men det er vel helt sikkert basert på konkrete hendelser som bekymrer oss, sier Guro Ranese til VG.

– Nesten skandale

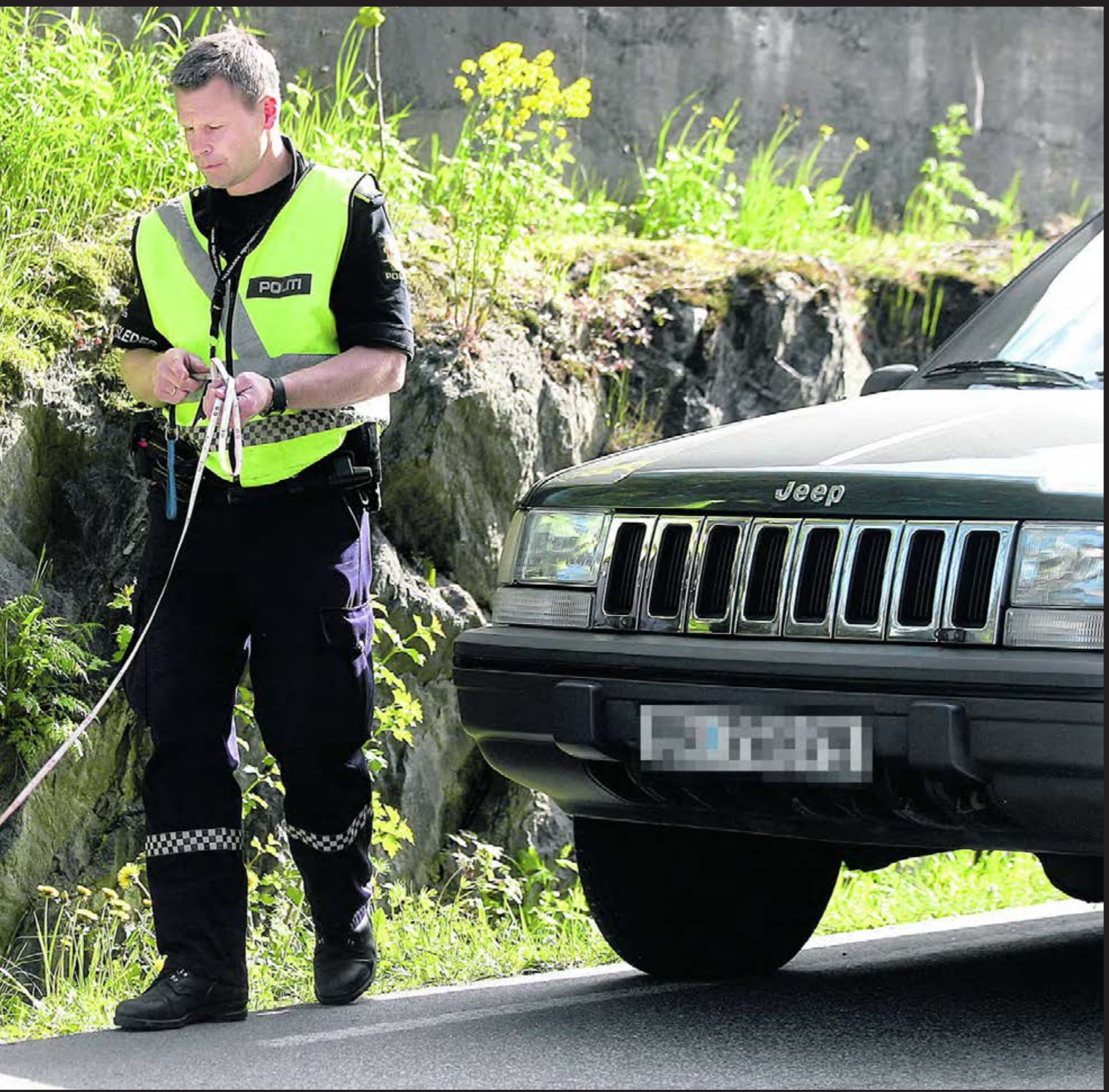
– Jeg vet at det har havnet ting i mediene som kanskje ikke burde være der.

– **Er dét et argument for ikke å gi UAG-rapportene til politiet?**

– Nei, det vil jeg ikke mene noe om, det er en vurdering fra juristens side, sier Ranese.

Juristene som skrev notatet er ikke enig i at det er en god nok begrunnelse for ikke å gi rapportene til politiet.

– Dette er ikke noe vi ved juridisk enhet mener, sier seksjonsleder for juridisk avdeling i Vegdirektoratet, An-



der Rita Lyngmo kjørte på ei 12 år gammel jente. Jenta døde av skadene hun fikk i påkjørselen.

Foto: PRIVAT

ton Ths. Lein.

– Vi mener det motsatte; at politiet bør få mest mulig informasjon. Dette er en ren og skjær faktumbeskrivelse vi har fått. Hvorvidt faktum er bevismessig riktig, vet jeg ikke noe om, sier seksjonsleder Lein.

En rekke forsvarere VG har vært i kontakt med mener UAG-rapportene ville ha vært av svært stor betydning for dem.

– Om noen dømmes feil, eller for noe de ikke har gjort, er det ikke feil å kalle det et justismord, sier forsvarer Håkon Brækhus.

– Jeg synes nesten dette er en skandale, sier advokat Sigmund Øien til VG.

Begge har vært forsvarere i saker der Vegvesenet har pekt på store eller avgjørende feil ved veien. Ingen av dem er kjent med UAG-rapportene.

Veidirektør Terje Moe Gustavsen ser ikke det store problemet. Han mener politiet får nok informasjon fra Vegvesenet slik praksisen er i dag.

Får ikke unnskyldning

– Hvis politiet hadde sett dette som et svært problem, er jeg helt sikker på at de ville ha tatt det opp, sier Moe Gustavsen.

Veidirektøren sier at det ikke er noen hemmelighet at veiforhold spiller inn i trafikkulykker – uavhengig av hvem som får lese ulykkesanalysegruppens rapport.

– Å ha en hypotese om at her er det svært viktige ting som ikke er kjent som kunne ha bevirket en helt annen bedømmelse ... Ærlig talt. Jeg har begrenset tro på det.

– Hva tenker du om at forsvarerne til

bildrapstdømte mener det er kritikkverdig at dere ikke la frem rapportene?

– Hvis de mener at de kan sannsynliggjøre at vei og veiforhold var viktig, er jeg helt sikker på at de kan jobben sin så godt at de vet hvor vitnene er å finne.

– Forstår du at det betyr noe at Statens vegvesen som veieier selv skriver svart på hvitt at veien var en av årsakene til ulykken?

– Selvfølgelig gjør det det. Det er mye av poenget her, selvfølgelig.

– Er du trygg på at ingen av bildrapssakene siden 2005 kunne ha blitt bedre opplyst dersom disse ulykkesrapportene hadde blitt lagt frem?

– Det kunne de helt sikkert. For nå stiller du følgende spørsmål: «Er du sikker på at de fleste rettssaker i Norge er blitt riktige siden 2005?»

– Nei, nå tenker vi konkret opp mot ulykkesrapportene?

– Ja da, mulig, det vet vi ikke.

Bildrapstdømte Rita Lyngmo i Bamble vil aldri få vite hvordan ulykkesrapporten ville blitt tatt imot i retten. Saken er for lengst avsluttet, men hun spør seg om hun nå vil få en unnskyldning fra Statens vegvesen.

– Hun kan ikke få noen unnskyldning for at vi har fulgt den praksisen vi alltid har gjort. Jeg er lei meg for at hun tar det sånn. Men en generell unnskyldning ... Det som hun og flere får se er at vi eventuelt endrer praksisen, sier Terje Moe Gustavsen.

PS. VG har vært i kontakt med foreldrene til 12-åringen som ble påkjørt og omkom, og har informert de om innholdet i denne reportasjen.

ULYKKESRAPPORTENE

HER ER RA

VEIEN
AVGJØRENDE
BETYDNING

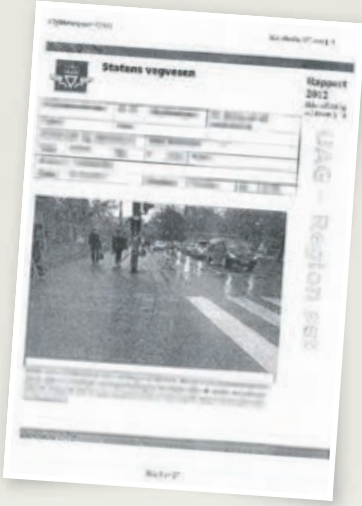
ULYKKEN

18.10.2012, KIRKEVEIEN, OSLO:
En 34 år gammel mann sykler ned en kvinnelig syklist (46) på et fortau. Kvinnen faller ut i veien og blir påkjørt av en buss. **Hun dør senere av skadene.** Mannen blir tiltalt og møter i Oslo tingrett hvor han blir frikjent for uaktsomt drap – men dømt etter vegtrafikkloven til betinget fengsel i 60 dager.

RAPPORTEN

Statens vegvesen konkluderer med at **uryddig veimiljø** var avgjørende for at ulykken kunne skje. I rapporten vises det til at: «Fortauet bør deles så det blir ett felt for gående og ett felt for syklende». «Portene inn/ut av sykehuset bør flyttes (...)». Da blir det bedre plass på fortauet», heter det.

I rapporten vises det samtidig til at en feil beslutning hos den mannlige syklisten hadde stor betydning for at ulykken inntraff.



VEIEN
AVGJØRENDE
BETYDNING

ULYKKEN

06.11.2005, ENEBAKK:
Mannlig bilist (39) kjører på en mann (33) i et gangfelt. **Fotgjengeren omkommer**, og 39-åringen blir i to instanser dømt for uaktsomt drap og må sone 45 dager i fengsel, en halvering fra 90 dager i tingretten.

RAPPORTEN

Statens vegvesen konkluderer med at feil ved gangfelt var avgjørende for at ulykken kunne skje. I rapporten kommer det frem at «Gangfelt er etablert på et sted med lite biltrafikk og lite fotgjengertrafikk». **«Gangfelt-skilt på venstre side var snudd 90 grader». Det var «dårlig og ensidig belysning».** At fotgjenger var lite synlig hadde stor betydning, mener vegvesenet.



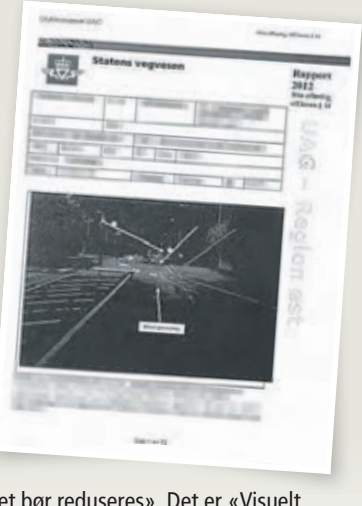
VEIEN
STOR
BETYDNING

ULYKKEN

23.09.2012, ULLERNCHAUSSEEN, OSLO:
Mann (64) ble **påkjørt i gangfelt og omkom.** Mann (53) ble dømt for paragraf 239, uaktsomt drap til fengsel i 60 dager av Borgarting lagmannsrett.

RAPPORTEN

Statens vegvesen konkluderer med at feil ved gangfelt er av stor betydning for at ulykken kunne skje. Det påpekes flere feil ved gangfeltet: «Vegetasjon skjuler delvis belysning i gangfeltet», og det er **«ikke godkjent belysning iht. dagens krav».** «Det konkluderes fra TØI (Transportøkonomisk institutt, red.anm.) at farten forbi gangfeltet bør reduseres». Det er «Visuelt konkurrerende elementer». Elementene det vises til er **«refleksjon fra flere skilt, skyggevirkninger og lys fra motgående trafikk som medførte store kontraster mellom opplyste og mørke områder, i kombinasjon med fotgjengerens mørke klær (...)».** Den avgjørende årsaken var uoppmerksomhet hos fører. Det hadde stor betydning at fotgjenger ikke brukte refleks.



FORSVAREREN

FORSVARER THOMAS RANDBY:



– Jeg reagerer på at UAG-rapporten ikke ble oversendt til politiet og gjort til en del av etterforskningsdokumentene. Jeg tviler på om det ville vært reist tiltale for uaktsomt drap dersom rapporten hadde vært kjent for påtalemyndigheten. Det er også svært uheldig at ikke jeg som offentlig oppnevnt forsvarer fikk innsyn i rapporten, slik at jeg kunne ha fremlagt den som bevis i retten.

FORSVAREREN

FORSVARER SIGMUND ØIEN:



– Jeg synes nesten dette er en skandale, og i alle fall veldig bekymringsverdig. Jeg tror nok at hadde vi hatt denne rapporten her, hadde den veid tungt for å få frem våre argumenter. Den kunne hjulpet oss til å få frem den riktige fremstillingen av faktum som vi ikke fikk hverken i tingretten eller lagmannsretten. Jeg synes jo uttalelsene som de kommer med i rapporten er fra fagpersonell som har langt høyere kompetanse på dette enn dommerne og politiet. Det er en objektiv beskrivelse som kan ha betydning, og underbygger forklaringer. I saken her står det blant annet at fotgjengeren kan føle en falsk trygghet i gangfeltet. Det var det ingen eksperter i retten som sa noe om.

FORSVAREREN

FORSVARER HARALD KVARME:

– Rapporten ville nok ikke hatt betydning for om han har overholdt veitrafikkloven, men kanskje straffelovens paragraf 239 om uaktsomt drap. For der skal det en større grad av uaktsomhet til for å bli dømt. Det var en fra veivesenet i retten. Og jeg ser at han har vært med på å lage rapporten. Det er jo veldig spesielt at han ikke forteller om det når han er i retten da! Du skal fortelle den hele og fulle sannheten og ikke legge skjul på noe. Du kan ikke tilbakeholde informasjon som du vet har betydning for saken.

Av INGEBOG HUSE AMUNDSEN, OLA MJAALAND og SYNNØVE ÅSEBØ

Vegvesenets hemmeligholdte granskingsrapporter kan være nye bevis i bildrapssaker. Det mener lederen for Gjenopptakelseskommisjonen.

– Hvis det kommer frem rapporter i den enkelte sak som gjør at skyldspørsmålet kan stille seg annerledes, er det klart at det er noe som kan være relevant for oss, sier Helen Sæter, leder i Gjenopptakelseskommisjonen.

– Den type rapport kan helt klart være et nytt bevis i en sak. For vår del blir spørsmålet om den er egnet til frifinnelse eller mildere straff.

Det er ingen regler i norsk rett som sier at noe er eller ikke er et bevis, poengterer hun.

Kan belyse saken

– I retten og for vår del vil vi se på hvilken måte en ny rapport eller annet type bevis kan belyse den konkrete saken, svarer Sæter, som ikke har lest Vegvesenets granskingsrapporter, men uttaler seg på generelt grunnlag.

– Sånn jeg ser det kan opplysninger i slike rapporter, som man nå i ettertid har blitt gjort kjent med, føre til gjenopptak av straffedom, sier advokat og ekspert på erstat-



PPORTTENE

VEIEN
STOR
BETYDNING

ULYKKEN

06.12.06, NITTEDAL:

En mann (36) kjører på en kvinnelig fotgjenger (75) i et gangfelt. Hun er mørkkledd under en mørk paraply i regnværet på kvelden. **Kvinnen dør av skadene.** Bilisten blir i tingretten dømt for uaktsomt drap til 45 dager i fengsel. I ankesaken frikjennes han for bildrap, men dømmes for brudd på vegtrafikkloven.

RAPPORTEN

Statens vegvesen mener feil ved veibelysningen var av stor betydning for at ulykken kunne skje. **Kun motsatt side av krysset der kvinnen befant seg var belyst, noe som ga dårlig og ujevnt lys i gangfeltet.** Til tross for at sikten inn mot gangfeltet var relativt god, var det flere elementer som hindret sikten i noe grad. Master og skilt der kvinnen befant seg virket distraherende, og en tremast skjulte sikten der fotgjengeren kom fra, samtidig som den kan ha gjort det vanskelig for henne å se bilen. Det var avgjørende for ulykken at sjåføren ikke innhentet nok informasjon. Videre var det av stor betydning at fotgjengeren var lite synlig og uten refleks.



VEIEN
STOR
BETYDNING

ULYKKEN

18.11.2008, KARMSUNDGATA, HAUGESUND:

En mannlig bilist (47) kjører ned en kvinne (57) i et gangfelt i Haugesund. **Kvinnen omkommer** på sykehus en måned senere. Mannen blir i Gulatings lagmannsrett dømt til fengsel i 30 dager for uaktsomt drap.

RAPPORTEN

Statens vegvesen konkluderer med at feil ved gangfeltet hadde stor betydning for at ulykken kunne skje. I rapporten foreslås det derfor å utbedre belysning og å anlegge et saksegerde eller ledegjerde i midtrabatten slik at myke trafikanter kommer i en vinkel hvor man ser bilene. Uoppmerksomhet hos bilfører og fotgjenger var avgjørende for at ulykken skjedde. Det var av stor betydning at fotgjenger ikke brukte refleks.



VEIEN
STOR
BETYDNING

ULYKKEN

31.10.2011, HOLMENVEIEN, OSLO:

En mannlig lastebilsjåfør (26) fra Litauen kjører i en saktegående kø, og idet han skal passere et gangfelt, går en mann (94) inntil fronten på lastebilen. **Han blir dratt under bilen og dør samme dag.** Lastebilsjåføren frifinnes i tingretten.

RAPPORTEN

Statens vegvesen konkluderer med at feil ved gangfeltet var av stor betydning for at ulykken kunne skje. For å komme over på andre siden av veien, må fotgjenger krysse to filer i samme kjøretning før han kommer til en trafikkøymellom de neste to filene som går motsatt vei. Dette gir en lang vei å krysse, og risikoen for påkjøring blir stor. Det foreslås å snevre inn til ett kjørefelt ved gangfeltet, eller å legge en trafikkøymidten der fotgjenger kan stoppe. **Gangfeltet kunne med fordel ha vært opphøyd.** Det er mye trafikk i området med både biler, gående, syklende og en kryssende T-bane. **Tidligere har det vært elleve ulykker her.** Det var avgjørende for ulykken at fotgjengeren befant seg i lastebilsjåførens blindsoner, og det var av stor betydning at både sjåfør og fotgjenger tok feil beslutning ved å bevege seg ut i gangfeltet.



FORSVAREREN

FORSVARER HÅKON BRÆKHUS:

– UAG-rapporten kunne hatt stor verdi i min klients sak, fordi den viser at kyndige mennesker mener det samme som vi hevdet. Jeg kan ikke se bort fra at rapporten ville utgjort en forskjell, enten ved uttak av tiltale eller i behandlingen i tingretten. Vegvesenet har en serie ekstremt dårlige begrunnelser for å unnta analysene. Jeg ser ingen grunn til å holde rapportene hemmelig hverken for forsvarer eller politi. UAG-rapportene kan ha stor betydning for utfallet i en straffesak. Det kan tenkes at noen ville blitt frifunnet – eller at det blir verre for den tiltalte. Hvis det ikke å bruke UAG-rapportene kan føre til at noen som ikke burde bli dømt, blir dømt, er det ikke helt feil å sette justismord-stempelet på det.



FORSVAREREN

FORSVARER LARS MELING:

– Hvis denne rapporten hadde blitt lagt frem, så ville den underbygget en rekke faktorer som ville vist at klienten min ikke handlet uaktsomt. Med tanke på den vekten lagmannsrettens dom legger på den rapporten som ble lagt frem, så ville UAG-rapporten underbygget en frifinnelse. Dommen er jo åpenbar på at det ikke er noe å beklage ved fotgjengerens atferd, men det står jo i rapporten at manglende informasjon innhentning gjaldt både fører og fotgjenger.



FORSVAREREN

FORSVARER ANN HELEN AARØ:

– Hvis man hadde trukket sakkyndighet på tidligere tidspunkt, ville vi fått mer sikker info om faktum som bygget under at min klient ikke burde dømmes. Det er krittikkverdige at UAG-rapporten ikke var en del av straffesaken. Rapporten har direkte bevisverdi for vurdering av uaktsomhet hos sjåfør, og det er åpenbart at en slik rapport ville blitt lagt frem for politiet med anmodning at de tok stilling til dette. Politiet burde i alle fall konfronteres med opplysningene. Jo mer komplekst og sammensatt trafikkbildet er, desto mindre skal til for å feilfordelle oppmerksomheten. Analysen er åpenbart av stor interesse og har relevans for å bedømme uaktsomhet.



ningsrett, Øyvind Vidhamer, som har fått fremlagt rapportene av VG.

– Det er svært betenkelig at de kan sitte på opplysninger som kan være av stor betydning for skyldspørsmål og straffansvar uten å bringe dette videre, sier han.

Også Asbjørn Strandbakken, professor i strafferett

mener både de etterlatte og partene i en rettssak bør få tilgang til Vegvesenets rapporter. Han har vurdert ni bildrapsdommer opp mot UAG-rapportene for VG.

– **Marginal betydning**

– Rapportene ville hatt ingen eller en marginal betydning i

disse konkrete rettssakene, oppsummerer han.

Likevel mener strafferettseksperten det er prinsipielt viktig at ulykkesanalysene legges frem.

– **Jeg reagerer på at man har en offentlig etat som analyserer og gransker dødsulykene, men at det ikke blir kjent at det finnes en slik rap-**

port, sier Strandbakken.

Riksadvokaten har nå kontaktet Vegvesenet for å diskutere problemstillingen nærmere.

– Vi vet at opplysningene om veiforhold vil være med i politiets undersøkelser. Selv om ikke konklusjonene til Vegvesenets analysegruppe og den formelle rapporten

foreligger, har vi lagt til grunn at det inngår tilstrekkelig informasjon om veibane, kjøreforhold, kjøretøyets tilstand og hastighet i politidokumentene, sier førstestatsadvokat Harald Strand.

E-post: ingeborg.huse.amundsen@vg.no
ola.mjaland@vg.no
synnove.asebo@vg.no

Politiet ba om å få innsyn



FIKK SENSU

Politiet i Bærum ville se Statens vegvesens ulykkesrapport for å belyse dødsulykken best mulig. Dette var hva de fikk: En sladdet rapport – uten veiekspertens konklusjoner.

I versjonen som politietforskerne fikk oversendt var blant annet Vegvesenets vurderinger av «faktorer som kan ha medvirket til at ulykken skjedde» strøket over.

– Dette er hårreisende, sier advokat Fredrik Neumann. Han forsvarte en lastebil-sjåfør som ble dømt til 30 dagers fengsel for uaktsom drap i saken.

VG har de siste dagene avslørt at Statens vegvesen har hemmeligholdt 1548 granskingsrapporter etter døds-

ulykker på norske veier fra 2005 til 2012.

I 175 av disse rapportene konkluderte ekspertene med at veien var en avgjørende eller stor faktor for at ulykken skjedde.

Fikk avslag

En gransking VG har foretatt viser at i disse 175 ulykkene har minst 16 personer møtt i retten tiltalt for bildrap.

Vegvesenet har ikke ønsket å utlevere rapportene til politiet. Det betyr at disse 16 personene fikk saken sin behand-

let uten at ekspertenes vurdering nådde domstolen.

I en av sakene forsøkte politiet aktivt å innhente rapporten – med begrenset hell.

Etter at en lastebilsjåfør i august 2010 kjørte på en fotgjenger, fattet etterforskerne i Asker og Bærum politidistrikt interesse for UAG-gruppen i Statens vegvesen.

– Navnet på gruppen i seg selv var interessant for oss. Vi var opptatt av å få saken best mulig opplyst, og da det kom meg for øre at det fantes en rapport, ba vi om denne, sier politiadvokat Børge Enoksen.

Politiet fikk først avslag. Etter å ha klaget på vedtaket, fikk de oversendt en versjon. Men i dokumentet politiet fikk, var store mengder informasjon strøket over.

Dømt for bildrap

– Når rapporten først blir laget, bør den kunne være offentlig. Vi ønsket å belyse saken best mulig, og i så måte hadde det vært greit at det var mest mulig åpent. Jeg hadde foretrukket at rapporten hadde vært usladdet, sier politiadvokaten.

[illegible]

Medvirkende faktorer til ulykken:	0 Uten betydning	1 Litt betydning	2 Stor betydning	3 Avgjørende betydning
Observasjon				
Uoppmerksomhet				
Fotgjengeren tror at lastebilføreren ser henne				
Planlegging av anleggsarbeid				

• ~~Rundtanger med vogning (dyner over ende og overkøje)~~

Medvirkende faktorer til skadeomfanget:	0 Uten betydning	1 Litt betydning	2 Stor betydning	3 Veldig stor betydning
Fotgjengerulykker				

Ola Mjaaland Synnøve Asebo Ingeborg Huse Amundsen

• ola.mjaaland@vg.no • synnove.asebo@vg.no • ingeborg.huse.amundsen@vg.no

URET SVAR

- Det å lese en UAG-rapport krever kunnskap og kompetanse om metodebruk og hypotesebygging som er unik for dette arbeidet. For å sikre at våre analyser og vurderinger når det gjelder medvirkende faktorer og forslag til tiltak ikke skulle misforstås eller feiltolkes, er de derfor sladdet.

ULYKKESRAPPORTENE

VG avslører

John Christian Elden:

KAN HA FØRT TIL JUSTIS-MORD

Advokat John Christian Elden mener de hemmeligholdte ulykkesrapportene kan danne grunnlag for gjenopptagelse av straffesaker.

– Man kan ha fått en del overlagte justismord fordi staten har villet beskytte seg selv. Noe av det viktigste i disse bilrapssakene er å få kartlagt en årsakssammenheng og en grad av uaktsomhet hos sjåføren. Og hvis ikke du kan belaste sjåføren, så skal vedkommende heller ikke ha noe straff, sier Elden.

Han er overrasket over omfanget av rapportene og at sakkyndige fra Vegvesenet ikke har lagt frem alt i retten.

Grensetilfeller

– Det kan danne grunnlag for gjenopptagelse av saker. Ut fra hva VG har belyst om innholdet i disse rapportene, tror jeg vi kan se gjenopptagelser fordi det er flere grensetilfeller. I bilrapssakene er det jo veldig ofte det. Veldig ofte er det snakk om man har utvist simpel uaktsomhet eller ikke. I sakene som er grove, der noen har kjørt i fylla, spiller ikke Vegvesenet noe stor rolle, men i de øyeblikksuaktsomme sakene som medfører straffansvar, så har det stor betydning, sier Elden.

I Advokatforeningen mener de Statens vegvesen har en opplysningsplikt for å hindre at uskyldige blir dømt.

– Det er åpenbart at rapportene burde vært fremlagt. Faste innretninger på veien og rundt veien, skylder direkte inn på selve forholdet, og kan påvirke straffutmålingen, sier leder Arild Humlen av Advokatforeningens Rettssikkerhetsutvalg.

Plikt

Elden mener flere av sakene som er omtalt, er så tvilsomme at rapporter kunne veid tungt.

– Som alle andre personer i Norge har de en plikt til å si fra hvis de sitter med opplysninger som kan ha betydning for en rettsak og at noen skal bli dømt for mindre enn det de egentlig belastes for. Den plikten er absolutt, og det kan de ikke komme seg unna selv om de sier det er internt. Straffeloven er helt klar, sier Elden.

– Mener du at Vegvesenet kan ha brutt straffeloven?

– Ja, det er tenkelig. Foretaket Statens vegvesen kan eventuelt straffes dersom det ikke påvises hvem i veivesenet som er ansvarlig for å holde tilbake opplysningene og noen er straffet feil, sier Elden.

Han mener Statens vegvesen må legge frem rapportene med en gang i de sakene som er avgjort.

Hypoteser

Ledelsen i Statens vegvesen har i flere intervjuer med VG sagt at rapportene inneholder hypoteser som ikke har noe i en rettsak å gjøre. Veidirektør Terje Moe Gustavsen har følgende begrunnelse for at rapportene ikke er offentlige:

– Det er først og fremst for å få en usminnet fremstilling, slik at vi skal kunne lære mest mulig. Vi har vurdert det dit hen at det har hatt stor verdi å kunne håndtere dette internt for på den måten å være enda mer hudløs og ærlig med oss selv, for eksempel når det gjelder veiforhold, sier Gustavsen.

Lederen for rettssikkerhetsutvalget reagerer kraftig på dette.

– I en etterforskning er det ingenting som heter interne dokumenter. Vegvesenet har en plikt til å fremlegge det som kan ha noe å si for etterforskningen. Hvis politiet bare har akseptert dette, så har ikke politiet gjort jobben, sier Humlen.

– En ting til som jeg reagerer på: At vegvesenet kaller det hypoteser. All bevisvurderingen baserer seg på slutninger av vurderinger og hypoteser som man bygger opp, sier han.

Uhørt

Advokat Humlen presiserer at han ikke kjenner til de konkrete dommene som VG har omtalt, men mener ulykkesrapporter kan være viktige beviser.

– Hvis man sitter på informasjon, uansett i hvilken anledning, så er det uhørt at det legges lokk på det, om det kan påvirke en rettsak. Det kan føre til uriktige domfellelser. Det er jo alvorlig. Det må være åpenhet, sier Humlen.

– UAG-rapportene er ikke laget for å være elementer knyttet til en rettsprosess. Vi arbeider nå for å innrette rapportene og UAG-arbeidet fremover med tanke på å kunne utøve mer offentlighet, sier Kjell Bjørn Vinje, pressesjef i Statens vegvesen.

– Vi tar til etterretning det Humlen og Elden sier, sier Vinje.



VG søndag



VG i går

REAGERER:

Advokat John Christian Elden.

Foto: LISE ÅSERUD, NTB SCANPIX

ULYKKESRAPPORTENE

At ulykkesrapportene til Statens vegvesen skulle deles med pårørende og politi ble ifølge Liv Signe Navarsete (Sp) aldri diskutert.

– Det bare var sånn.

Det er forklaringen Liv Signe Navarsete (Sp), samferdselsminister fra 2005 til 2009, gir på hvorfor Statens vegvesens ulykkesanalyser er blitt unntatt offentlighet i ni år.

– Jeg kan ikke huske at det ble tatt noen politisk avgjørelse på det. Det var administrativt bestemt at lovverket var sånn, sier Navarsete.

– Var det kjent for deg at rapportene ikke var offentlige?

– Ja, men jeg kan ikke erindre at det var noe spørsmål om de skulle være offentlige. Vi godkjente på ett eller annet tidspunkt at de skulle unntas offentlighet. Det som det ikke er konflikt omkring, fester seg ikke på samme måte. Derfor vet jeg at det ikke var noen stor politisk debatt om dette, sier hun.

Sittende samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen (Frp) kritiserte i går Navarsete for at hun ikke tok tak i problemstillingen da Frp stilte spørsmål om dette i 2007. Han mener saken ikke ble fulgt godt nok opp.

Kan ikke huske

Årsaken til at rapportene ikke ble delt utenfor Vegvesenet, var ifølge Navarsete hensynet til personvern.

– Hverken etterlatte, politi eller domstol har fått tilgang til UAG-rapportene. Var det kjent for deg?

– Nei. Jeg kan ikke huske at det noensinne har vært et tema at rapportene skulle være etterspurt. Men jeg skjønner godt at etterlatte og andre vil ha innsyn i dem.

– Slo det deg aldri at rapporten om den enkelte ulykken kunne være av verdi for andre enn Vegvesenet?

– Egentlig ikke. Det var så tydelig uttrykt at det skulle være for intern læring i Statens vegvesen. Jeg har hele tiden skilt mellom det politiet har ansvar for – å finne ut om noen har gjort noe straffbart, og det å finne ut mest mulig om årsakssammenheng for å bruke det i forebyggende arbeid, sier hun.

Men Navarsete har forståelse for at partene i en trafikkulykke kan ha interesse av å lese rapporten.

– Hvis du står tiltalt for et bildrap, skjønner jeg at du gjerne vil se alt. På den andre siden; hvis dette blir offentlig, vil det få konsekvenser for personvernet og andre ting. Det er pluss og minus i dette regnskapet. Det viktigste med disse rapportene er at de involverte uttaler seg med 100 prosent trygghet om at det de sier ikke kommer frem i andre sammenhenger, mener hun.

Slik Navarsete ser det, har politiet den informasjonen de trenger for at det skal fattes en rettferdig dom.

– Det er veldig rart hvis politiet vil vite mer, og ikke får svar når de retter et spørsmål til Vegvesenet. Det virker søkt for meg, sier hun.

Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) arvet statsrådsstolen etter Navarsete. Hun var samferdselsminister fra 2009 til 2012, og kan heller ikke minnes at det var noen debatt om offentliggjøring.

– Dette var et gruppearbeid som skjedde i regi av Statens vegvesen, og vi brukte rapportene til å se hvordan vi kunne redusere trafikkulykkesne, sier Kleppa til VG.

Den tidligere statsråden mener det ikke var noen problemstilling hvorvidt rapportene kunne være av betydning for de involverte i enkeltulykkene.

Hun husker heller ikke klart hvorfor rapportene ble unntatt offentlighet.

Kleppa ønsker ikke å kommentere hva hun tenker om UAG-arbeidet i dag, og henviser til Statens vegvesen og sittende samferdselsminister.

– Unnfallenhet

Abid Raja (V), andre nestleder i transportkomiteen på Stortinget, mener Navarsete og Kleppa burde ha agert annerledes når de kjente til at rapportene ble holdt innenfor Vegvesenets vegger.

– Enten har de vært så kunnskapsløse at de ikke har skjont hva dette betyr – men det tror jeg de må ha skjont. Da er det evneløst at de har latt være å gjøre noe. Det vitner om en unnfallenhet og manglende evne til å ta politiske grep, mener Raja.

Han forventer at en statsråd ser verdien av slike dokumenter.

– Når de begge har visst uten å gjøre noe med det, har de virkelig ikke gjort jobben sin. De burde ha visst bedre, og de burde ha handlet.

– Sterkt engasjert

– Det er en karakteristikk som får stå for Abid Rajas regning, sier Magnhild Meltveit Kleppa til VG.

– Jeg engasjerte meg sterkt i min statsrådsperiode for å få ned tallet på drepte og skadede i trafikken, og det ble en markert nedgang, sier hun.

Kleppa sier hun aldri tenkte på at det kunne finnes opplysninger om veiforhold i rapportene som ikke var kjent for politi og påtalemyndighet.

På spørsmål om hun burde ha gjort noe annerledes, svarer Kleppa:

– Jeg kjente meg nok trygg på at det var andre rapporter og annet arbeid som ivaretok det som skal være grunnlag for rettsapparatet. Nå ser jeg at Sta-

tens vegvesen og samferdselsministeren drøfter om rapportene i hvert enkelt tilfelle skal gjøres tilgjengelig, og det en vurdering de må ta.

Det lyktes ikke VG i går å komme i kontakt med Navarsete for å få en kommentar til kritikken fra Solvik-Olsen og Raja. VGs intervju med den tidligere samferdselsministeren ble gjort i forrige uke.

Det var

Tidligere samferdselsminister Liv Signe Navarsete





Bortforklaringer og desinformasjon

Veidirektør Terje Moe Gustavsen og hans stab bagatelliserer og bortforklarer hemmeligholdet av ulykkesrapportene. De snakker heller ikke helt sant om egen rolle.

Samme dag som VG avslørte det årelange hemmeligholdet av ulykkesrapportene i Statens vegvesen, publiserte etaten et forsvar på sin egen hjemmeside. Der er følgende uttalelse fra avdelingsdirektør Guro Ranæs gjengitt: «Vi har åpenhet i vårt ulykkesanalyse-arbeid. Politi- og påtalemyndighet får all den hjelp, bistand og informasjon de trenger i sin etterforskning, mens alle aktører kan bruke oss som sakkyndige.»

Da politiet i Bærum i 2010 ba om innsyn i en rapport i forbindelse med en etterforskning, fikk de først avslag. Etter en ny runde fikk de en rapport som var så sladdet at de viktige momentene om veiens beskaffenhet ikke kunne leses. Er dette «... all den hjelp, bistand og informasjon ...» de trengte? Politiet mener ikke det.

Statens vegvesen har så langt vist svak forståelse av sine egne feil i saken. Det skinner gjennom at veidirektøren og hans ledelse mener de var (og er?) i sin fulle rett til å holde viktig informasjon skjult. Grunnen de oppgir er at andre ikke kan forvalte denne informasjonen på en skikkelig måte. I en intern rapport ble hemmeligholdet begrunnet med at man mente politiet lakk opplysninger til pressen. En begrunnelse avdelingsdirektør Ranæs fortsatt holder frem.

I Norge har vi altså ikke bare en veidirektør som tjener mer enn statsministeren (Moe Gustavsen fikk oppjustert lønnen solid da han tiltrådte), men også veidirektører på flere nivåer som mener de står over politi, dommere og advokater. Som bruker millioner på å fremskaffe viktig informasjon om alvorlige trafikkulykker, men så holder informasjonen hemmelig. Informasjon som i flere tilfeller er ubehagelig for Statens vegvesen selv, og for politiske ledere over dem.

At hemmeligholdet var bevisst, er det ingen tvil om. Det har ledelsen i Statens vegvesen bekreftet og begrunnet ved flere anledninger etter at saken ble kjent.

Idet saken blir kjent har vi også en ledelse i Statens vegvesen som kommer med tynne bortforklaringer og tvilsomme påstander om egen oppførsel. En ting er at de ikke evner å forstå at hemmeligholdet er og var galt. En annen ting er forsøkene på å dekke over sine feil, med omskrivninger og usannheter. At politiet alltid skal ha fått all mulig hjelp, slik Statens vegvesen hevder, er rett og slett ikke sant.

For de involverte, både de som har mistet familiemedlemmer eller andre som står dem nær, er det viktig at det blir ryddet opp i ukulturen i Statens vegvesen. At norske myndigheter har hatt detaljert informasjon om hvordan deres kjære mistet livet, og har nektet å dele den, viser en statlig etat med forakt for befolkningen som eier den og betaler lønningene deres.

En etat som i tillegg setter seg over politi og domstoler, er en etat med et selvbylde som trenger en alvorlig irttesettelse og en helt ny kurs. Den praksisen og den selvforståelsen som er avdekket under dagens ledelse i Statens vegvesen må det tas et oppgjør med.

Hvis ikke veidirektør Terje Moe Gustavsen forstår dette selv, så må noen fortelle ham det. Skal man dømme etter veidirektørens

reaksjon på VGs avsløringer må budskapet fremføres langsomt og t-y-d-e-l-i-g for å bli oppfattet. Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen (Frp) bør ta noen konkrete grep for å gjenopprette tilliten til en av sine største og viktigste etater.



KJENTE TIL RAPPORTENE: Liv Signe Navarsete (Sp) og Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) styrte Norges samferdselspolitikk fra 2005 til 2012. Her er de avbildet i 2011 ved Otterdal.

Foto: BENGT FLATEN, FJORDINGEN, NTB SCANPIX

bare sånn



ULYKKESRAPPORTENE

VG
 avslører

Alvorlig

BEKYMRET: Leder av Justiskomiteen Hadia Tajik (Ap) mener hemmeligholdet kan ha fått svært alvorlige konsekvenser for veldig mange mennesker.

BEKYMRET: Høyre-politiker og jurist Peter Christian Frølich mener rettssikkerheten er i fare.

VIL IKKE KONKLUDERE: Justisminister Anders Anundsen (Frp) mener politiet og rettsvesen kan ha gått glipp av viktig informasjon.

Foto: NTB SCANPIX

Foto: HØYRE

Foto: ROBERT S. EIK

Justispolitikere reagerer på VGs avsløringer

Av LARS JOAKIM SKARVØY, ALF BJARNE JOHNSEN, INGEBORG HUSE AMUNDSEN, SYNNØVE ÅSEBØ og OLA MJÅALAND

Flere i Stortingets justiskomite frykter at uskyldige mennesker kan ha blitt dømt fordi Statens vegvesen har holdt sine ulykkesrapporter hemmelige.

– Dette er veldig alvorlig. Vi har helt åpenbart et system hvor svært sentral informasjon ikke tilflyter politiet. Det gjør igjen at vi har fått rettsaker hvor avgjørelsene potensielt tas på sviktende grunnlag. Dette setter rettssikkerheten i fare, sier Høyre-politiker og jurist Peter Christian Frølich.

Han får støtte av justiskomiteens leder, Hadia Tajik (Ap).

– Påtalemyndigheten må nå selv vurdere om disse av-



VG søndag 11. mai



VG mandag 12. mai

sløringene gir grunnlag for å se på om det er grunnlag for å vurdere gjenopptagelse av sakene. Det er svært alvorlige tilfeller hvis vesentlig og relevant informasjon ikke har nådd politiet, sier Tajik.

– Alvorlige konsekvenser

VG har de siste dagene avslørt at Statens vegvesen har hemmeligholdt 1548 granskingsrapporter etter døds-

ulykker på norske veier.

I 175 av disse rapportene konkluderte ekspertene med at veien var en avgjørende eller stor faktor for at ulykken skjedde, og minst 16 personer har møtt i retten tiltalt for bil-drapp etter disse ulykkene.

Sakene gjør Tajik bekymret for norsk forvaltning.

– Det kan ha fått svært alvorlige konsekvenser for veldig mange mennesker, både de som er direkte berørt, men også familie, venner og lokalsamfunn, sier Tajik.

Justisminister Anders Anundsen (Frp) sier han reagerer på at det fremstår som om politiet ikke har fått den informasjonen som er relevant.

– Jeg kan ikke vite i hvor stor grad disse rapportene hadde påvirket resultatet. Det er veldig vanskelig å si at resultatet ville ha blitt annerledes dersom disse rapportene hadde nådd retten, sier justisministeren.

Han erkjenner likevel at det kan ha skjedd feil, men han vil ikke støtte opp om sine kolleger i justiskomiteen som mener rettssikkerheten er satt i fare.

– Relevant informasjon kan muligens ikke ha kommet påtalemyndigheten og politiet til del.

– Og kan det påvirke rettssikkerheten?

– Det er veldig store ord, synes jeg. Jeg synes det er vanskelig å konkludere på den måten fordi man måtte ta utgangspunkt i hver enkelt sak, sier Anundsen.

Justisministeren sier han ikke kan instruere eller gi et signal til Riksadvokaten om at de bør gå inn og vurdere

straffesakene på nytt.

– Ikke trygge

– Riksadvokaten ser ingen grunn til å ta initiativ i disse sakene, sier førstestatsadvokat Harald Strand hos Riksadvokaten.

Samtidig erkjenner han at de ikke er sikre på at politiet har fått fullstendig informasjon.

– Vi vet at det er samarbeid mellom Vegvesenet og politiet på dette området. Vi kan ikke svare med sikkerhet på om informasjonen som politiet selv har innhentet er fullstendig eller ikke, sier Strand, og legger til: – Det er sentralt at politiet innhenter de opplysninger som er relevante for straffesaken og gjør bruk av den ekspertise som finnes til rådighet. Det er for så vidt ikke avgjørende hvorvidt man har rapporten eller ikke.

– Uten den, hvordan kan dere være trygge på at dere vet alt som står i rapporten?

– Vi kan ikke være trygge på at vi vet alt, men politiet må ta stilling til hva man trenger å vite, sier han.

RASENDE HÅNDBALLSPILLER:



**ANGREP
TILSKUER**

ELVERUM-SPILLER: Nacor M. Perez
● SE SPORTE!

Foto: ANDERS MØLLERSEN, ØSTLENDINGEN

**ADVOKATER FIKK OPPTIL
440 000 KRONER EKSTRA:**

**LØNNS-
FEST I
LO-FORBUND**



LEDER: Mette Nord

● SIDE 4

**Se 17. mai-været
BY FOR
BY**



● SIDE 18, 19 og 20

VG

Nr. 132
Torsdag
15. mai
2014
Uke 20
Kr. 20,00

**FAMILIEFAR DØMT FOR BILDRAP
VEGVESENET VITNET I RETTEN:**

Ulykkesrapport UAG

Statens vegvesen

Ulykkesnummer:	38-12	Ulykketype:	74: Fotgjenger kjørebanen i g utenfor kryss
Fylke:	Oslo		
Kommune og stedsnavn:	Oslo, Ullernchaussen ved Blok		
Veg:	Kv150	Hp:	92 Km: 12404
Anm.nr.: 12263884			
Dato:	23.09.2012	Ukedag:	Søndag Kl: 2



Bildet viser ulykkesstedet sett sør-vest
Vækerøveien. Hvit pil viser hvor fotgjeng
kjøretrening. Rød pil viser hvor
hvor fotgjengeren ble liggende
kollisjonen.

**TIL ET OM
ULYKKES-
RAPPORT**

DOMMEREN: Uheldig

● SIDE 6, 7, 8 og 9



ULYKKESRAPPORTENE

Ekspert fra Statens

TILTAK OM



For fire uker siden ble familiefaren (54) dømt til fengsel for bilrap. I rettssaken vitnet en ekspert fra Statens vegvesen – uten å fortelle om den hemmeligholdte ulykkesrapporten.

Lagdommer i saken, Sveinung Kossung, bekrefter overfor VG at han ikke ble gjort kjent med at ekspertene mente en feil ved gangfeltet var en «stor medvirkende årsak til at ulykken skjedde», i saken der familiefaren ble dømt for bilrap etter å ha kjørt ned en fotgjenger.

– Det hadde vært nyttig å ha best mulig avgjørelsesgrunnlag, og jeg kan si at det er uheldig at vi ikke hadde det, sier Kossung til VG.

Dommen ble avsagt med dissens – som betyr at den ikke var enstemmig. En av lekdommerne mente han burde

frifinnes. Flertallet mente at sjåføren opptrådte uaktsomt og var skyldig i bilrap. Retten la til grunn at fotgjengeren var synlig i god tid før sjåføren kjørte ham ned, og at fotgjengerfeltet var godt opplyst.

DOMMEREN: DET KOM IKKE FREM

I rapporten som Vegvesenets ulykkesanalysegruppe (UAG) utarbeidet etter dødsulykken, kommer det imidlertid frem flere nye elementer som den sakkyndige fra Statens vegvesen ikke fortalte om, ifølge lagdommeren og den tiltalte forsvarer.

■ **BELYSNING:** Gangfeltets belysning var ikke i henhold til dagens krav.

■ **FART:** Transportøkonomisk institutt (TØI) mente at farten på stedet burde reduseres, og at gangfeltet burde være mer direkte opplyst.

■ **TILTAK:** Det ble også foreslått flere strakstiltak på ulykkesstedet, blant

annet å bygge et opphøyd gangfelt.

■ **ÅRSAK:** Ekspertvurderingene om hva som var en stor eller avgjørende årsak for at ulykken skjedde.

– Jeg kan bekrefte at dette ikke var fremme i retten. Jeg kan ikke si noe mer enn at det hadde vært interessant å ha disse opplysningene, men om det hadde endret resultatet, kan jeg ikke si, sier lagdommer Sveinung Kossung.

FORSVARER: SKAL FORTELLE

VG har gitt den dømte mannens forsvarer, advokat Harald Kvarme, tilgang til UAG-rapporten.

Han reagerer kraftig.

– Det er jo veldig spesielt at det sakkyndige vitnet ikke forteller om dette når han er i retten. Du skal fortelle den hele og fulle sannheten, og ikke legge skjul på noe. Du kan ikke tilbakeholde informasjon som du vet har betydning for saken, sier Kvarme.

VG har de siste dagene avslørt at

Statens vegvesen har hemmeligholdt 1548 granskingsrapporter etter dødsulykker på norske veier fra 2005 til 2012. Hverken etterlatte eller politiet som har etterforsket ulykkene har fått innsyn i rapportene.

Minst 16 personer er tiltalt for bilrap i saker der Vegvesenet mente veien var en avgjørende eller stor medvirkende årsak til dødsulykken.

VITNET: IKKE TRADISJON

Det var i april i år at den 54 år gamle familiefaren møtte i Borgarting lagmannsrett. Han var tiltalt for bilrap etter å ha kjørt ned og drept en 65 år gammel mann i et gangfelt i Ullernchausseen i Oslo en kveld i september 2012.

Overingeniøren i Statens vegvesen var sakkyndig vitne i rettssaken. Han kjente dødsulykken godt. Som representant fra Vegvesenet rykket han ut til ulykkesstedet og dro på befarings etterkant. Han leverte sine undersøkelsesfunn til UAG og ga dem råd om

■ Dommeren: Uheldig ■ Forsvareren: Det er veldig



vegvesen vitnet i retten

RAPPORT



DØDSULYKKE: Det var en høstkveld i september 2012 at ulykken skjedde. En 65 år gammel mann ble påkjørt i et gangfelt i Ullernchausseen i Oslo og døde av skadene. Nylig ble den 54 år gamle sjåføren dømt for bildrap.

Foto: NRK ØSTLANDSSENDINGEN

TIPS OSS

TELEFON: 22 00 00 00



Ola Mjaaland



Synnøve Åsebo



Ingeborg Huse Amundsen

ola.mjaaland@vg.no • synnove.asebo@vg.no • ingeborg.huse.amundsen@vg.no

hva han mente burde utbedres ved veien, men satt ikke i UAG-gruppen selv.

– **Hadde du lest UAG-rapporten før du var sakkyndig i lagmannsretten?**

– Jeg leste den én gang, eller skummet gjennom, sier han til VG.

Sakkyndigvitnet sier det eneste som var av interesse for ham i rapporten var fakta fra obduksjonen som kunne underbygge hastighetsberegningen han gjorde på ulykkesstedet.

Videre sier han at han ikke husker om han leste at UAG-rapporten konkluderer med at feil ved gangfelt var en stor medvirkende faktor til ulykken.

– **Mener du det er relevant at UAG konkluderte slik?**

– Jeg kan ikke svare på det, for jeg er ikke med på å utarbeide UAG-rapporten.

– **Ville det vært relevant å gjengi konklusjonen som sakkyndig i retten?**

– Jeg har på tro og ære sagt alt som er av relevante opplysninger i denne saken i retten.

– **Nevnte du UAG-rapporten?**

– Nei, fordi jeg aldri fikk spørsmål om det. Slik jeg har oppfattet det, hadde den ingen betydning. Det som er relevant er min rapport, som jeg har skrevet til politiet.

– **Burde du ha lest UAG-rapporten nøye?**

– Nei.

– **Hvorfor ikke?**

– Jeg har mer enn nok med de opplysninger jeg har fra åstedet. Jeg føler jeg at jeg har gjort en god jobb, ved å gi svar på alt det retten krevde; både fra dommer, forsvarer og aktor. De har fått all informasjon.

– **Du hadde UAG-rapporten i forkant av rettssaken. Er det ikke ditt ansvar å opplyse om alt Vegvesenet har kommet frem til?**

– Det var ikke relevant noe av det, for jeg fikk aldri spørsmål om det. Jeg svarer på det jeg får spørsmål om. Jeg har sagt alt som er relevant. Så vidt jeg har oppfattet har vi ikke hatt tradisjon for å bruke UAG-rapporten i retten, og slik jeg har forstått det er hensikten med UAG-rapporten å fore-

slå tiltak som kan bidra til at tilsvarende ulykker ikke skjer igjen, sier overingeniøren.

LEKDOMMER: VISTE BILDER

Den ene lekdommeren bekrefter også overfor VG at opplysningene fra UAG-rapporten ikke nådde retten. Utover dette ga vitnet fra Statens vegvesen en god fremstilling av saken, mener hun.

– Han nevnte blant annet vegetasjonen og viste bilder av dette, og så viste han bilder av lyset og stedet på natten, slik at retten kunne vurdere det, sier lekdommeren.

Politiet forsøkte ikke å innhente UAG-rapporten underveis i etterforskningen i denne saken.

– Det er fordi vi har veldig stor kompetanse på trafikketterforskning i Oslo, sier politiadvokat Øystein Skjønberg i Oslo politidistrikt.

DEN DØMTE: ORKET IKKE ANKE

Den bildrapsdømte familiefaren må nå sone i fengsel. Han omtaler rettsprosessen som tung, men sier han tar dommen til etterretning.

– **Hva tenker du om at UAG-rapporten ikke var en del av rettssaken?**

– At det er en grov feilvurdering fra Vegvesenet sin side. Denne typen rapporter burde det vært automatikk i å innlemme som en del av saksdokumentene i en rettssak – som potensielt kan få store konsekvenser for den som er tiltalt, sier 54-åringen til VG.

Han mener likevel at nå som han er kjent med innholdet UAG-rapporten, vil det bli litt mindre belastende å sone.

– Den underbygger det som har vært min egen vurdering om at denne hendelsen var et uhell som kunne ha rammet hvem som helst.

Mannen orket ikke belastningen med å anke saken videre.

– Rapporten ville nok ikke hatt be-

spesielt ■ Elden: Han har brutt vitneplikten >>>

ULYKKESRAPPORTENE

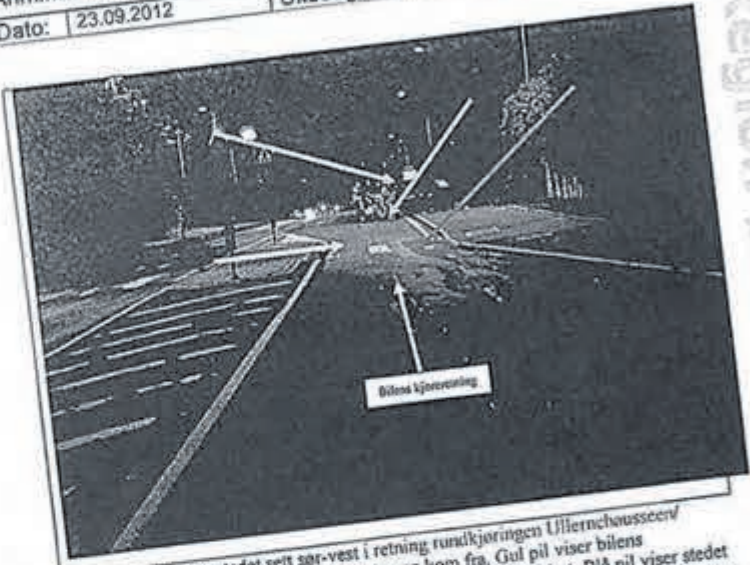
Ulykkesrapport UAG

Statens vegvesen

Rapport 2012
Ikke offentlig, off.loven § 14

UAG - Region vest

Ulykkesnummer:	38-12	Ulykkestype:	74: Følger krysset kjørebane i gangfelt utenfor kryss
Fylke:	Oslo		
Kommune og stedsnavn:	Oslo, Ullernchaussen ved Blokkajordet		
Veg:	Kv150	Hp:	92 Km: 12404
Anm.nr.: 12263884			
Dato:	23.09.2012	Ukedag:	Søndag Kl: 20:10



Bildet viser ulykkesstedet sett sør-vest i retning rundkjøringen Ullernchaussen/Vækerøveien. Hvit pil viser hvor fotgjengeren kom fra. Gul pil viser bilens kjøretning. Rød pil viser hvor fotgjenger ble påkjørt i gangfeltet. Blå pil viser stedet hvor fotgjengeren ble liggende etter ulykken. Grønn pil viser hvor Saaben stoppet etter kollisjonen.

Side 1 av 32

BLE IKKE NEVNT: Det sakkyndige vitnet fortalte ikke retten om denne UAG-rapporten fra Statens vegvesen.



DOMTE: Fagdommer i Borgarting lagmannsrett, Sveinung Koslung.
Foto: HEIKO JUNGE, NTB SCANPIX

tydning for om han har overholdt Vegtrafikkloven, men kanskje Straffelovens paragraf 239 om uaktsomt drap. For der skal det en større grad av uaktsomhet til for å bli dømt, sier mannens forsvarer, advokat Harald Kvarme.

ELDEN: GRUNNLAG FOR GJENÅPNING

At en sakkyndig gir en ufullstendig forklaring, kan føre til at saken blir gjenopptatt, sier advokat John Christian Elden.

- Han har brutt vitneplikten. Det er så strengt at hvis du sitter på opplysninger som er relevante for saken, plikter du til å melde deg. Hvis du dessuten er kalt inn i retten, har du absolutt vitneplikt til å fortelle alt du vet som kan ha betydning for saken.

Det burde være helt elementært for en som jobber i Vegvesenet at dette var informasjon av slik karakter, sier advokat John Christian Elden til VG.

Den sakkyndige må først og fremst legge frem innholdet, men bør også vise til hvor informasjonen kommer fra, mener advokaten.

- Hvis det foreligger et dokument, er det helt naturlig å si at «dette fremgår av rapporten vi lagde etter ulykken». Da vil oppfølgingen fra en hvilken som helst dommer være: «Ja takk, jeg vil gjerne ha denne rapporten nå».

På spørsmål om hva det innebærer å bryte vitneplikten, svarer Elden:

- Det er straffbart. I tillegg kan det danne grunnlag for gjenåpning av en sak. Det at et vitne har forklart seg uriktig og ufullstendig, regnes som falsk forklaring i lovens forstand. Den sakkyndige fra Vegvesenet kan ende i

fengsel for å ha holdt det som sannsynlig at rapporten har betydning, men likevel valgt ikke å forklare seg fordi han tror den er taushetsbelagt eller at han ikke kan gjengi den. Det er en rettslig unndragelse som er hans ansvar, ikke rettens.

VEGVESENET: LEIT OG UHELDIG

Ledelsen i Vegvesenet har i flere møter med VG presisert at UAG-rapportene ikke har noe i en rettsak å gjøre, fordi de er ment som interne dokumenter.

- De sakkyndige er jo der med bakgrunn i det oppdraget de har fått fra politi eller advokat. Den fagkunnskapen de besitter og som er relevant for saken er grunnen til at de er bedt om å være sakkyndige. Om det er relevant å

nevne at det finnes en UAG-rapport, må eventuelt de som vet om at den finnes og har lest den, vurdere, sier direktør for trafikksikkerhet i Statens vegvesen, Guro Ranæs.

Hun presiserer at de forventer at Vegvesenets representanter gjør sitt ytterste for å forklare sin befatning med saken og bidra med å belyse den så godt som mulig.

- På generelt grunnlag kan jeg si at vi synes det er leit og uheldig om de som er inne i rettsprosessen mener at ting ikke er blitt belyst på en god nok måte etter at de har satt seg inn i saken. Det er ikke noe vi ønsker. Vi ønsker at det vi gjør skal bidra til at det blir en god og sikker rettsprosess.





Per Sandberg om vegdirektøren:

VEGDIREKTØR:
Terje Moe Gustavsen.

MÅ GÅ NÅ



FRP-NESTLEDER:
Per Sandberg

Av LARS JOAKIM SKARVØY og ALF BJARNE JOHNSEN

Frp-nestleder Per Sandberg mener veivesenets hemmelighold er så alvorlig at det må nedsettes et uavhengig granskingsutvalg og at «hoder må rulle».

– Jeg er rystet. Dette er en komplett skandale, sier Sandberg. Frp-nestlederen var leder for Stortingets transportkomité fra 2005 til 2009. Og fra 2009 til i fjor høst var han leder av justiskomiteen.

– At disse rapportene har blitt holdt hemmelige og ikke blitt tilgjengeliggjort for politi, advokater og pårørende er ikke til å begripe. Her har det etter alt å dømme skjedd flere justismord, sier en opprørt Sandberg.

Han mener ansvaret for hemmeligholdet nå hviler på direktøren for Statens vegvesen, Terje Moe Gustavsen.

– Statsråder og veidirektøren har visst om rapporter som viser det motsatte av det de selv hevdet hele tiden. Det har fått konsekvenser for hvordan vi bygger veier i dette landet og for bevisførselen i flere rettssaker.

– **Hva slags konsekvenser bør dette få?**

– Det er åpenbart: Vegdirektøren må gå. Det er det ingen tvil om. Det er sikkert flere ledere i Vegdirektoratet som har sittet på disse rapportene som også bør gå. Dessverre er det for sent å gå etter statsrådene som nå har gått av, sier Sandberg, og legger til:

– Her må hoder rulle.

Vil ha granskingsutvalg

Nå ønsker han en full gransking av veidirektøren og Statens vegvesen.

– Det må nedsettes et uavhengig granskingsutvalg snarest. De må granske alle bildrappssaker som Statens vegvesen har undersøkt og laget rapport om, sier nestlederen i Frp.

Den andre nestlederen i Frp er sam-

ferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.

Han sier at hans departement gjør enkelte undersøkelser overfor veivesenet, men at han ikke oppfatter omfanget som stort.

– Når politiet ikke har bedt om mer innsyn enn de har, så er det trolig fordi politiet vet at veivesenets rapport ikke har noe å tilføye utover det politiet vet fra sin etterforskning. Denne praksisen er jeg blitt opplyst om fra Vegdirektoratet.

– **Har du tillit til veidirektøren?**

– Så lenge han gjør det jeg ber ham om, så har jeg tillit til han.

– **Så du har tillit til han nå?**

– Så langt har han gjort det jeg har bedt ham om.

VG har vært i kontakt med presse-sjef Kjell Bjørn Vinje i Statens vegvesen for en kommentar til reaksjonene fra Sandberg.

«Dette ønsker ikke veidirektøren å kommentere» skriver Vinje i en e-post til VG.

Nå handler det om Moe Gustavsen

Per Sandberg er den første topp-politikeren som krever veidirektørens avgang. Blir han den siste?

Statens vegvesens forakt for det samfunnet det skal tjene, virker nesten grenseløs. Selv i lagmannsretten, under ed som vitne, holdt Statens vegvesen tett om sine egne funn i UAG-undersøkelsene. Funn som åpenbart kunne påvirket utfallet av rettssaken der en mann ble dømt for uaktsomt bilrap.

For den tiltalte handlet det om fengsel eller ikke, for Statens vegvesen handlet det om forstokkede prinsipper, og en inngrodd motvilje mot å dele informasjon om hvor dårlig et fotgjengerfelt var utformet. Mannen må i fengsel, mot én stemme blant dommerne. Statens vegvesen kunne fortsette med sitt.

Den siste uken har gjort det stadig klarere at veidirektør Terje Moe Gustavsen og hans ledere på ingen måte har noen egentlig forståelse av sin egen rolle i samfunnet. De behandler offentlig informasjon som sin egen eiendom, særlig informasjon som omhandler alvorlige svikt og mangler ved den infrastrukturen de har ansvar for. Politi og advokater får ikke vite. Selv når dommere tar veivesenet under ed, fortsetter hemmeligholdet.

Per Sandberg (Frp) har fått nok. Han sier det mange tenker, en slik veidirektør kan ikke Norge ha. Med Sandbergs klare uttalelse, er veidirektørens skjebne på bordet. Samferdselsminister og partifelle Ketil Solvik-Olsen har to valg. Han kan la Moe Gustavsen bli sittende, eller han kan la ham gå. Han må velge, det finnes ingen mellomløsning.

Dette fyller kanskje Solvik-Olsen med en viss angst. Så langt i denne saken har den tidligere så frittalende samferdselsministeren mest av alt hørt ut som en forsvarer av det bestående systemet.

Slik er kanskje det nye regjeringspartiet Frp. I valget mellom mannen som står tiltalt for bilrap og får viktige opplysninger om sin sak holdt borte fra rettssaken, og systemet som tviholder på egen kunnskap, velger Frp systemet. I valget mellom de som har mistet en søster, en kone eller en venn fordi bilen fikk dødelig skrens på en asfaltkant som var for høy og veivesenets nidkjære hemmelighold, forsvarer Frp-statsråden helst sine byråkrater. Selv for de største politiske værhaner og opportunistene, er dette en piruett man kun kan gjøre med buksene godt nede på knærne.



Frithjof JACOBSEN
Politisk kommentator
frithjof.jacobsen@vg.no



ULYKKESRAPPORTENE

Kan ha blitt lagret ulovlig i ni år



Statens vegvesen lagrer svært sensitive personopplysninger i sin egen database, uten konsesjon fra Datatilsynet.

Vegvesenet har – først ni år etter at ulykkesanalysegruppene (UAG) ble etablert – oppdaget at de mangler tillatelse til å lagre svært sensitive personopplysninger i sin interne database.

Veidirektør Terje Moe Gustavsen innrømmer at de ikke har konsesjon.

– Det er en kjensgjerning at det ikke ble søkt om konsesjon for behandlingen av ulykkesopplysningene da dette arbeidet ble igangsatt i 2005, sier Gustavsen til VG.

GUSTAVSEN: REGNET MED DET IKKE VAR KRAV

I tillegg til obduksjonsrapporter og

opplysninger fra politi, inneholder UAG-rapportene også en rekke andre personopplysninger, beskrivelser av fysiske skader, opplysninger om hvorvidt føreren var ruset og eventuelle mistanker om selvmord.

Da rapportene ble samlet i en egen database i 2009 ble det heller ikke søkt konsesjon.

– Slik jeg har fått det forklart har man hittil regnet med at det ikke har vært krav om konsesjon, siden all informasjon og databasen har vært skjermet fra internt innsyn i Vegvesenet og plassert på en adgangsregulert server, sier Gustavsen.

For drøye to uker siden – 30. april 2014 – ble endelig søknaden om å opprette et slikt register for den ni år gamle databasen sendt inn.

Ifølge veidirektøren var det personvernombudet som stilte spørsmål om konsesjon etter at VG ba om innsyn i materialet i vinter.

«Vi vil med det første gå gjennom hele arbeidsprosessen med ulykkesarbeidet, slik at vi kan drive dette videre innenfor rammene av det personopplysningsloven

og offentlighetsloven stiller krav til. Dette inkluderer søknad om konsesjon til Datatilsynet» skrev Anne-Marie Østgård, Vegvesenets personvernombud, i brevet til tilsynet i januar.

– Har du hatt tilstrekkelig kontroll med UAG-arbeidet og hvordan dette er forvaltet internt?

– Jeg føler at jeg generelt har en god kontroll med arbeidet i Statens vegvesen – også trafiksikkerhetsarbeidet, sier veidirektør Gustavsen.

DATATILSYNET: SKULLE HA SØKT

Datatilsynet på sin side mener at Statens vegvesen ikke har gjort jobben sin:

– Vegvesenet skulle ha søkt før de startet registreringen, fastslår Kim Ellertsen, juridisk direktør i Datatilsynet.

«Både i enkeltrapportene og i UAG databasen lagres data på personnivå som indirekte identifiserbare opplysninger», heter det i konsesjonssøknaden som ble sendt for to uker siden.

– Her er det snakk om svært sensitive opplysninger om liv og helse, og jeg er overrasket over at det har gått så langt. Dette er noe som de umiddelbart burde fått en ryggmargsrefleks på at var galt, sier advokat og personvernexpert Jon Wessel-Aas til VG, etter å ha lest den ferske konsesjonssøknaden.

– Her har det i tillegg blitt brukt opplysninger fra andre registre, som politiets, helt utenfor den kontroll personopplysningsloven krever. Og så ser vi jo at dette er ikke fanget opp i systemet, men er noe man har oppdaget først etter at journalister har bedt om innsyn, sier Wessel-Aas.

Juridisk direktør Kim Ellertsen i Datatilsynet sier til VG at det kan komme en reaksjon mot Statens vegvesen – avhengig av hvor alvorlig den manglende tillatelsen til slutt fremstår.

– Statens vegvesen har innrømmet overfor oss at de har et register, at de har lagret sensitive personopplysninger, og at de ikke har søkt tidligere. Så er det opp til oss å undersøke hvilken hjemmel de har, og hvordan opplys-

Hemmelige registre er det i praksis bare E-tjenesten og PST som får lov å holde på med

Jon Wessel-Aas, advokat

LEDELSEN: Veidirektor Terje Moe Gustavsen, pressesjef Kjell Bjørn Vinje og direktør for trafikksikkerhet, Guro Ranes. Bildet er tatt under ett av flere møter som VG har hatt med Vegvesenet i denne saken.

Foto: ROGER NEUMANN



I forbindelse med krav om innsyn i UAG-rapportene fra en journalist, har vi blitt oppmerksomme på at det ikke er søkt konsesjon for databasen er basert på rapportene.

ningene håndteres, sier han.

– Kan Datatilsynet legge Statens vegvesen et gebyr for overtredelsen?

– Vi reagerer normalt ikke med gebyr hvis det kun er en formalfeil, og loven ellers er fulgt. Et sentralt spørsmål for oss nå, er hvordan opplysningene har vært håndtert underveis, sier Kim Ellertsen.

I konsesjonssøknaden kommer det frem at det ikke er lagt planer for sletting av innsamlede data, fordi målet med UAG-databasen er å gjøre analyser av det som samles inn.

– Vi erfarer at offentlige etater iblant lager slike registre uten konsesjon, når de har fått beskjed om det fra overordnet myndighet. Men nå må vi inn i saken og undersøke dette hjemmelsgrunnlaget, sier Ellertsen.

ADVOKAT: DETTE ER ALVORLIG

Jon Wessel-Aas presiserer at alle personer i utgangspunktet har rett på innsyn i registrerte opplysninger om seg selv – og om hvordan disse er lagret.

Man har også mulighet til å kreve informasjonen slettet.

– Hemmelige registre er det i praksis bare E-tjenesten og PST som får lov å holde på med. Jeg syns dette er alvorlig. Ikke bare på grunn av at det er en formell overtredelse, men på grunn av typen opplysninger det er snakk om og det tilsynelatende lemfeldige forholdet til loven, presiserer Wessel-Aas.

– Det er ikke nødvendigvis slik

at de har ment at registeret skal være så hemmelig, men det er en faktisk konsekvens av at de etablerer det uten om alle lover og regler.

VG har de siste dagene fortalt hvordan Statens vegvesen har hemmeligholdt 1548 granskingsrapporter etter dødsulykker på norske veier fra 2005 til 2012.

– Dette er en del av det større bildet, og illustrerer hvor viktig det er med offentlighet om at registerne finnes, sier Wessel-Aas.

– Er dette et lovbrudd?

– Ja, det er det. Det er et lovbrudd å opprette personregistre og behandle personopplysninger uten hjemmel i personopplysningsloven. Selv om datatilsynet skulle komme til at de nå skal få en konsesjon, betyr ikke at det var lovlig før, sier han.

Datatilsynet opplyser at de normalt bruker fire til åtte uker på å behandle slike søknader.

– Vi avventer Datatilsynets avgjørelse, som vi selvsagt vil rette oss etter, sier veidirektør Gustavsen.

SISTE: ÅPNER GRANSKING

Regjeringen setter ned et granskingsutvalg etter VGs avsløringer om de hemmeligholdt ulykkesrapportene.

Det ble kjent sent i går kveld.

– Jeg ønsker å få vite om Statens vegvesen har overholdt sin informasjonsplikt om opplysninger i disse rapportene, også i møte med domstolene, sier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen til VG.

– Dette er alvorlig, derfor setter jeg nå ned et uavhengig utvalg som skal gjennomføre en bred vurdering av relevante sider av saken, blant annet av hvordan Statens vegvesen har praktisert deling av informasjon fra disse rapportene.

Solvik-Olsen sier granskingsutvalgets arbeidsoppgaver blir omfattende.

TIPS OSS
TELEFON: 22 00 00 00

Ola Mjaaland Synnøve Aasebø Ingeborg Huse Amundsen

• ola.mjaaland@vg.no • synnove.aasebo@vg.no • ingeborg.huse.amundsen@vg.no

ULYKKESRAPPORTENE



ULYKKEN: Påkjørselen skjedde på Gratangsfjellet i Troms.



LA NED ROSER: Bare timer før dødsulykken på Gratangsfjellet, la Anna Folden og hennes ektemann ned blomster på stedet hvor sønnen omkom i 1996 – 15 år tidligere.

MOR DØ SØNNEN NEKTE INNSYN

Av SYNNØVE ÅSEBØ,
INGEBORG HUSE AMUNDSEN
og OLA MJAALAND

Børge Kjetil Folden ville ha alle svar etter ulykken der moren mistet livet. Han sier han fikk blankt avslag da han ba Statens vegvesen om ulykkesrapporten i mars i år.

Beskjeden fra Ulykkesanalysegruppen (UAG) i region nord var ifølge Folden klinkende klar:

- Den var kun til internt bruk. Ikke engang politiet fikk den, sier Børge Kjetil Folden til VG.
- Jeg forklarte at jeg var nærmeste pårørende og at jeg ville ha rapporten tilsendt, men når ikke engang politiet fikk den, så følte jeg at det ikke var noe mer jeg kunne gjøre.

- Fikk ikke se noe

VG har i en rekke artikler avdekket hvordan Statens vegvesen gransker alle dødsulykker i Norge – uten å dele rapportene med hverken de etterlatte, politi eller domstol.

Børge Kjetil Folden er kraftig provosert over at veidirektør Terje Moe Gustavsen ved flere anledninger har hevdet at pårørende har «store innsynsrettigheter» i disse dokumentene.

- Det jeg har opplevd harmoniserer ikke akkurat med uttalelsene til veidirektøren. Det er først nå når noen har begynt å grave i det at pipen har fått en annen lyd, sier Folden.
- Jeg fikk ikke se noe som helst. Jeg syns ikke det er riktig at de skal komme nå i etterkant og servere en helt annen historie.

Dobbel tragedie

Dagen for det som skulle bli en fatal biltur var ikke tilfeldig valgt.

Den 16. februar 2011 var Anna Folden (66), ektemannen og søsteren hennes på vei fra Risøyhamn på Andøya mot Tromsø. På veien passerte de stedet hvor sønnen Arnstein (29) omkom i en møteulykke med en brøytebil på dagen 15 år tidligere.

De la ned roser på ulykkesstedet, og fortsatte videre i det vindfulle vinterværet. Etter om lag 14 mil, på Gratangsfjellet i Troms, ble familien rammet av en ny, ufattelig tragedie.

I sterk vind og svært dårlig sikt mellom brøytekanterne på E6 stoppet bilen i en snøfonn på veien. Anna Folden og ektemannen befant seg på utsiden av bilen, da den ble truffet bakfra av en brøytebil.

Anna omkom. Ektemannen ble hardt skadet.

De var fire søsken og en mamma og en pappa. Nå er både broren og moren borte. Han legger ikke skjul på hvor tøft det har vært.

- Hun hadde vært på kirkegården på graven til broren min. Det er klart at dette har vært tungt, med to slike dødsulykker, sier Folden.

Overrasket og skuffet

Terje Moe Gustavsen skrev denne uken et eget innlegg på Statens vegvesens hjemmesider der han gjentar sitt budskap:

«Jeg er redd for at det de siste dagene har blitt skapt et inntrykk av at vi bevisst har skjult potensielt viktig informasjon for etterlatte og pårørende, at vi bevisst har umlatt å gi dem mulighet til å få et sannferdig bilde av hva som skjedde i den aktuelle ulykken (...) Vi hemmeligholder ikke rapportene. Det vi imidlertid ser er at mange etterlatte ikke kjenner til arbeidet vårt, og dermed rapportene», skriver Gustavsen.

- Det var min mor som døde og min far ble alvorlig skadet. Og så ringer jeg en statlig instans, som lever av min skatt og har gransket ulykken der jeg mistet min mor. Og så får jeg nei, sier Folden oppgitt.

- Hva tenkte du da du fikk nei?



OMKOM:
Anna Folden.
Foto: PRIVAT

- Jeg må si at jeg både ble overrasket og svært skuffet. Dette var så nært pårørende som det går an.

Gustavsen: Forstår inderlig vel

VG har vært i kontakt med leder for UAG region nord, Roar Olsen, som viser videre til Vegdirektoratet.

Veidirektør Terje Moe Gustavsen legger seg helt flat:

- Dette er sterkt beklagelig – og gjør meg nedstemt. At pårørende har sterke følelser og blir provosert når de føler at de ikke får en god behandling forstår jeg inderlig vel, sier Gustavsen til VG.
- Han presiserer at Vegvesenet skal gi alle pårørende den informasjonen og tilgang til de rapportene de måtte ønske.
- Jeg forutsetter at disse blir møtt med all den forståelse og hjelp som vi kan bidra med når vi får slike henvendelser. Dessverre kan feil skje. Det er sterkt beklagelig.
- Gustavsen mener dette er et eksempel på at rutinene ikke har vært gode nok.**
- For å sikre en enhetlig behandling av innsynsbegjæringer – fram til ny praksis er satt – blir nå alle krav samlet i Vegdirektoratet og behandles fortløpende herfra.

■ Pårørende: Jeg synes ikke det er riktig



ØDE - BLE T N

SOKER SVAR: Børge Kjetil Folden i Risøyhamn i Vesterålen hevder han ikke fikk utlevert UAG-rapporten da han kontaktet Vegvesenet. For ham og familien har det vært svært tungt å takle ulykken der hans mor omkom.

Foto: MARIUS BIRKELAND



■ Veidirektøren: Det er sterkt beklagelig



ULYKKESRAPPORTENE



Derfor er det satt i gang gransking



Trafikkdød, ulykkes- rapporter og domfellelser

VG har satt søkelyset på Vegvesenets såkalte UAG-rapporter og det faktum at disse ikke har vært lagt frem for retten i saker der personer har vært tiltalt for uaktsomt drap i trafikken. På spørsmål fra avisen om riksadvokaten vil undersøke de dommene som VG har omtalt, har en fra dette embetet uttalt at en ikke vil ta et særskilt initiativ i den retning. Det kan, slik saken ble vinklet på overskriftsnivå, etterlate et inntrykk av en passiv påtalemyndighet, hvilket ikke er dekkende. Riksadvokaten og Utrykningspolitiet har allerede – forut for VGs grundige artikkelserie – tatt skritt for å bedre kvaliteten og rettssikkerheten i alvorlige veitrafikksaker.



Innlegg Riksadvokat Tor-Aksel Busch

Foto: NTB SCANPIX

Utrykningspolitiet besluttet i vinter i samarbeid med riksadvokaten å undersøke kvaliteten ved etterforskning og påtalebehandling av dødsulykker i trafikken. Det er nedsatt en egen arbeidsgruppe utelukkende for dette formålet. Et stort antall saker vil bli gjennomgått. Hensikten er å søke å finne forbedringspunkter. Forholdet til samarbeidende organer, som Vegvesenet og ulykkesanalysegruppene, er en del av mandatet for arbeidsgruppen. Det samme gjør spørsmålet om bruk av sakkyndige og sakkyndige rapporter. Den praksis som VG har avdekket, kan vanskelig fortsette.

VG har innhentet kommentarer fra domfeltes forsvarere om hvilken betydning de mener det ville hatt for rettens avgjørelser om rapportene var blitt fremlagt. Det er følgende nærliggende å slutte at forsvarerne gjennom VG nå har fått innsyn i det aktuelle materialet. Skulle så ikke være tilfelle, vil riksadvokaten kunne være behjelpelig med å innhente rapportene fra Vegvesenet. Med andre ord synes sakene identifisert og domfeltes forsvarere har i dag kjennskap til ulykkesanalyse rapportene, slik at de kan vurdere å begjære gjenåpning.

Det normale utgangspunkt er at det er den som mener seg uriktig dømt som selv må ta stilling til om vedkommende ønsker gjenåpning og nærmere begrunne hvorfor vilkårene er til stede. Gjenopptakelseskommisjonen har en veiledningsplikt overfor den som søker gjenåpning og kan oppnevne offentlig forsvarer «når særlige grunner tilsier det». Vår prosessordning er en partsprosess, og det hører til unntakene at påtalemyndigheten fremmer begjæring på en domsfelts vegne (selv om det forekommer).

For ordens skyld bemerkes at professor dr. juris Asbjørn Strandbakken, som skal ha vurdert ni bildrapssaker opp mot UAG-rapportene for VG har ifølge avisen konkludert med at Vegvesenets rapporter ville hatt «ingen eller marginal betydning» i de konkrete straffesakene. I et intervju med VG uttaler han: «Jeg er veldig trygg på at det ikke er blitt begått justismord i de sakene jeg har lest, og at rapportene ikke ville hatt betydning for de strafferettslige vurderingene.» Det har heller ikke kommet frem andre opplysninger som tilsier at påtalemyndigheten begjærer gjenåpning til gunst for den domfelte i disse sakene. Normal saksgang bør her følges.

Vi understreker at politi og påtalemyndighet uavhengig av om det er etablert egne undersøkellesorganer, så som Vegvesenets ulykkesanalysegrupper eller Havarikommisjonen, har et selvstendig ansvar for gjennom etterforskning å innhente all relevant informasjon av betydning for skyld- og straffespørsmål. Det omfatter opplysninger om vei- og føreforhold. At Vegvesenets rapporter ikke er lagt frem i en straffesak, er følgelig ikke i seg selv ensbetydende med at relevante opplysninger mangler.

Påtalemyndigheten vil holde seg orientert om resultatet av den gransking av Vegvesenets rolle som samferdselsministeren nå har bebudet.

Av OLA MJAALAND, INGEBORG HUSE AMUNDSEN og SYNNØVE ÅSEBØ

Alexandra Bech Gjörv sier regjeringen har et krevende arbeid foran seg når de skal stake ut kursen for veivesen-granskingen.

Lederen for 22. juli-kommisjonen, en av norgeshistoriens mest omfattende granskinger, mener regjeringen må tenke nøye gjennom mandatet for det uavhengige utvalget som skal oppnevnes.

– Det blir krevende å lage et mandat for utvalget i denne saken, sier advokat Gjörv.

– For her er det snakk om å ta stilling til spørsmål som er sentrale fakta i mange enkeltsaker som allerede er avgjort ved domstolene og som kan få konsekvenser i form av gjenopptagelse av saker og avledede erstatningssøksmål, sier hun.

Det var sent torsdag kveld samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen varslet at han vil sette i gang gransking av etaten med 7000 ansatte. Da hadde også Arbeiderpartiet åpnet for gransking.

Veivesen-granskingen skjer etter en serie avsløringer i VG om hemmeligholdte ulykkesrapporter siden 2005.

Nektet innsyn

En av tingene regjeringen må ta stilling til, ifølge Gjörv, er om det også skal bes om å ta stilling til rettslig ansvar.



«KREVENDE»: Advokat Alexandra Bech Gjörv mener regjeringen har en stor jobb foran seg.

– Selv om rettslig ansvar normalt anses som spørsmål best egnet for påtalemyndigheten og domstolene, har også offentlige utvalg blitt gitt slike oppgaver, sier Gjörv.

Søndag avslørte VG at etterlatte ikke har fått innsyn i rapporter fra Statens vegvesen. I tidsrommet 2005 og 2012 har ulykkesrapporter i 1548 dødsulykker vært unntatt

offentligheten. Familier forteller at de ikke fikk se ulykkesrapportene der deres aller nærmeste døde. Enkelte forsøkte å få innsyn, men ble nektet.

Bildrapssaker er ført for retten uten at ulykkesrapportene har blitt saken. På tross av at Vegvesenets egne jurister har gitt råd om å gi politiet all informasjon, har rapportene også vært unntatt politiet. VG har også avslørt at en sakkyndig tiet om ulykkesrapporten i en rettssak. Det sakkyndige vitnet i Statens vegvesen sier til VG at «så

vidt jeg har oppfattet har vi ikke hatt tradisjon for å bruke UAG-rapporten i retten».

Tilfreds direktør

Veidirektør Terje Moe Gustavsen sier han er tilfreds med at det nå blir en uavhengig gjennomgang av alle aktuelle sider av deres ulykkesundersøkelsearbeid.

– Vegvesenet stiller alle våre ressurser til disposisjon i dette arbeidet. Jeg håper og tror at gjennomgangen vil vise til at Statens vegvesen ikke fortjener stempelen vi har fått som en etat som hemmeligholder og underslår viktige opplysninger, sier veidirektøren.

Justisminister Anders Anundsen (Frp) påpekte tidligere denne uken at det er Riksadvokatens ansvar å avgjøre om bildrapssakene bør gjenopptas.

Riksadvokat Tor-Aksel Busch kom i går på banen for å rydde opp dersom etterlatte har fått inntrykk av «en passiv påtalemyndighet».

Busch har satt ned en arbeidsgruppe som skal gjennomgå et stort antall bildrapssaker for å undersøke rollen til Vegvesenets ulykkesrapporter og sakkyndige i retten. – Den praksis som VG har avdekket, kan vanskelig fortsette, skriver Busch i en kronikk til VG (se egen sak på denne siden).

ULYKKESRAPPORTENE



For første gang legges en ulykkesrapport fra Vegvesenet frem i retten

Av INGEBORG HUSE AMUNDSEN, SYNNOVE ÅSEBØ og OLA MJAALAND

Etter ni år med hemmelighold, slo Statens vegvesen på tråden til politiet for å si at ulykkesrapporten var på vei.

I morgen legges etter alt overmål en rapport fra Ulykkesanalysegruppen (UAG) i Statens vegvesen frem for domstolen for første gang.

I Øvre Romerike tingrett står en mann tiltalt for bil-drapp etter straffelovens § 239.

VG har den siste uken avslørt at Vegvesenet har hemmeligholdt 1548 granskingsrapporter etter dødsulykker på norske veier fra 2005 til 2012. Hverken etterlatte eller politiet som har etterforsket ulykkene har fått innsyn i rapportene.

Minst 16 personer er tiltalt for bil-drapp i saker der Vegvesenet mente veien var en avgjørende eller stor medvirkende årsak til dødsulykken.

Ba om innsyn

Regjeringen kunngjorde torsdag at et uavhengig granskingsutvalg skal vurdere om Vegvesenet har overholdt informasjonsplikten.

I mellomtiden har Vegvesenet endret praksis.

Det startet med at den bil-drappstiltalte mannens forsvarer, Terje Skåland i advokatfirmaet Nicolaisen & Co, ba om innsyn i UAG-rapporten etter å ha lest VGs oppslag. Etter få dager fikk han rapporten i sin helhet.

– Min klient erkjenner ikke straffskyld, og jeg som forsvarer mener at veiens beskaffenhet har hatt en stor betydning for at ulykken skjedde – og for utfallet av den. Dette underbygges av opplysninger som fremkommer i UAG-rapporten, sier Skåland, som ikke ønsker å gå nærmere inn på saken før den skal opp i retten.

Kursendring

Men det var ikke bare forsvareren som fikk se veiekspertens vurdering av dødsulykken.

Politidvokat Kåre Kalvå i Øvre Romerike politidistrikt ble oppringt av Statens vegvesen etter at Skåland hadde fått ulykkesrapporten.

– De sa at nå hadde forsvareren fått den, og da skulle også påtalemyndigheten få det samme, sier Kalvå til VG.

Kalvå fikk også beskjed om å ta kontakt underveis i retts-



BLE OPPRINGT: Politidvokat Kåre Kalvå i Øvre Romerike politidistrikt ble kontaktet av Statens vegvesen, som ville sende ham ulykkesrapporten fra en dødsulykke i 2012. Her er han avbildet i forbindelse med en retts sak i 2002.

Foto: HELGE MIKALSEN

saken dersom noe skulle være uklart.

– Jeg vil gi honnør til Vegvesenet for at de følger opp overfor påtalemyndigheten, sier politidvokaten.

Han har lest ulykkesrapporten, men ønsker ikke på nåværende tidspunkt å kommentere hvorvidt den vil få betydning for skyldspørsmålet.

– Jeg kommer til å ta med meg UAG-rapporten til retten. Innledningsvis vil jeg gjøre det klart for dommer at denne finnes. Dette er den første bil-drappssaken der jeg bruker en slik rapport, sier Kalvå, som ikke kjente til Vegvesenets dybdeanalyser før VG omtalte dem.

Samferdselsministeren har bedt Vegvesenet om å endre

kurs slik at de oppfyller kravene til meroffentlighet i påvente av at granskingsutvalget kommer med sine konklusjoner.

Usladdede rapporter

Den midlertidige praksisen i veietaten er nå at politiet får tilsendt usladdede rapporter når de ber om innsyn.

Guro Ranæs, direktør for trafikk sikkerhet i Vegvesenet, sier at det ikke har gått ut noen instruks om at

rapportene skal sendes ut uten at noen har bedt om dem.

Torgeir Haugen, seksjonsleder i avdeling for trafikant og

kjøretøy i Region øst, var den som tok kontakt med politiet.

Dette gjorde han slik at begge parter skulle sitte på samme informasjon.

– Jeg ringte for å informere om at jeg sendte rapporten også til politiet og samtidig få en bekreftelse fra politiet om at forsvarer hadde øvrige dokumenter i saken, slik at begge parter kunne få tilsendt fullstendig rapport, forklarer Haugen.

TIPS OSS

TELEFON: 22 00 00 00

Ola Mjaaland

Synnove Asebo

Ingeborg Huse Amundsen

• ola.mjaaland@vg.no • synnove.asebo@vg.no • ingeborg.huse.amundsen@vg.no

ULYKKESRAPPORTENE

Fra nå er rapportene obligatoriske i retten

Av INGEBOURG HUSE
AMUNDSEN

Nye regler fra Riksadvokaten forutsetter at Vegvesenets ulykkesrapporter legges frem i alle bildrapssaker.

I ni år har Statens vegvesen gransket samtlige dødsulykker på norske veier for å finne årsaken til hvorfor ulykken kunne skje. Veiekspertene har konkludert med at veiforholdene var en medvirkende faktor i hver fjerde ulykke.

I like mange år har rapportene til Ulykkesanalysegruppen (UAG) blitt holdt internt; hverken etterlatte, politi eller domstol har hatt tilgang til veiekspertenes analyser. Det kunne VG avdekke gjennom en serie artikler i vår.

Tilgjengelige

I mai uttalte riksadvokat Tor-Aksel Busch at «den praksis som VG har avdekket, kan vanskelig fortsette».

Nå har Riksadvokaten vedtatt at UAG-rapportene regelmessig skal inngå i straffesaksdokumentene i bildrapssaker. Det kommer frem i et skriv om midlertidige retningslinjer som ble sendt til landets politimestre og statsadvokaten i slutten av juni.

ENDRER PRAKSIS: Siden 2005 har politiet bedt om innsyn i en ulykkesrapport hos Vegvesenet kun i ett tilfelle, etter det VG er kjent med. Førstestatsadvokat Harald Strand varsler nye tider.

Foto: JAN PETTER LYNAU



«Det kan legges til grunn at rapportene under enhver omstendighet vil være tilgjengelig for sakens aktører», skriver Riksadvokaten.

Politiet skal selv ta ansvar for å innhente UAG-rapportene. Formålet er ifølge Riksadvokaten å kontrollere at alle relevante opplysninger kommer for en dag.

Regjeringen har bedt om en uavhengig granskning av Vegvesenets ulykkesanalyser. Hvem som skal sitte i kommi-

sjonen og hva mandatet blir, er foreløpig ikke klart.

Arbeidsgruppe

Parallelt har Riksadvokaten i samarbeid med Utrykningspolitiet (UP) satt ned en egen arbeidsgruppe som skal undersøke hvordan politidistriktene håndterer dødsulykker i trafikken.

Arbeidsgruppen skal se nærmere på betydningen av UAG-rapportene. Vi vil ha en

kvalifisert vurdering gjort av fagfolk. Inntil den foreligger, anser vi det som naturlig at man nå innhenter rapportene, sier førstestatsadvokat Harald Strand.

Arbeidet vil pågå frem til mai 2015.

Inntil videre må vi leve med at noe i rapportene kan være problematisk; spesielt når det gis uttrykk for bevisvurderingen, som det heller hører under retten å gjøre. Det er ikke gitt at alle vurde-

SAKEN

I 2005 opprettet Statens vegvesen fem regionale ulykkesanalysegrupper (UAG) som i snitt bruker 150 timer på å analysere hver dødsulykke.

I vinter fikk VG innsyn i et utvalg av rapportene mellom 2005 og 2012 - som frem til da hadde vært unntatt offentlighet. I denne perioden ble det laget 1548 ulykkesrapporter.

Rapportene avdekket at veimyndighetene i 14 ulykker i denne perioden konkluderte med at veiforholdene var avgjørende for at 15 menneskeliv gikk tapt.

I 161 tilfeller var veiforhold en stor medvirkende årsak til dødsulykken.

VG har avslørt av Vegvesenet gransket dødsulykkene, uten å dele de omfattende ulykkesrapportene med de pårørende, politi eller domstol.

Regjeringen har varslet en ekstern granskning av Vegvesenet etter VGs avsløringer.

ringer i rapporten er sakkyn-digvurderinger, påpeker Strand.

– Burde påtalemyndigheten ha bedt om UAG-rapporten i de ni foregående årene?

Det har ikke vært et tema. Vårt embete har ikke reflektert over at disse rapportene skulle inneholde opplysninger som ikke er en del av straffesaken.

E-post: ingeborg.huse.amundsen@vg.no

TILBUD I UKE 27-31

Rimi



**Kjøp valgfri
Royal småis,
få VG med på
kjøpet!**



SYSE NOMINERT TIL NOBEL-KOMITEEN

Høyres stortingsgruppe nominerer filosof og forsker Henrik Syse (bildet) til Nobelkomiteen, melder Dagens Næringsliv. Gruppestyret i stortingsgruppa la i går morges kabalen over hvem som får sitte i den prestisjetunge komiteen som utpeker fredsprisvinneren, skriver avisen.

Ifølge Dagens Næringsliv vil Høyre renominere Kaci Kullmann Five. (NTB)



STØRSTE SIGARETTBESLAG I NORGE PÅ FEM ÅR

Tollerne på Kongsvinger gjorde natt til fredag det største beslaget av sigaretter i Norge på fem år, da de fant over 640 000 sigaretter gjemt i en lastebilhenger.

– Sigarettene utgjør avgiftsunndragelser for to millioner kroner, opplyser kontorsjef Morten Nystu-

en ved grensekontrollen i Kongsvinger.

Sjåføren forklarte at trekkvogna var tom og at han skulle hente last i Oslo, da tollerne kontrollerte den latviske trekkvogna på riksvei 2 ved Magnormoen, melder Tollvesenet.

Da tollerne sjekket vognen så de at flere av skruene var så løse at de kunne skrues ut med fingrene. Tollerne avdekket da et hulrom som var fylt med sigaretter. Opp-tellingen viste beslag av 640 180 sigaretter av tre forskjellige sigarettmerker. (NTB)

ULYKKESRAPPORTENE

Veivesenet hemmeligholdt ulykkesrapporter

FRIKJENT

Av SYNNOVE ÅSEBØ, OLA MJAALAND og INGEBORG HUSE AMUNDSEN

VGs avsløring førte til at en ulykkesrapport ble fremlagt i retten. Nå er en 20-åring frikjent for bildrap.

I mai avslørte VG at Statens vegvesen i ni år har holdt ulykkesrapporter hemmelig for etterlatte, politi og domstol.

I går la lagmannsretten vekt på konklusjonene i en slik rapport da de frikjente en ung mann for bildrap. Bildrapssaken er trolig den første i norgeshistorien hvor en såkalt UAG-rapport har blitt lagt frem som bevis i retten.

Det skjedde etter 20-åringens forsvarer Terje Skåland ble oppmerksom på at rapportene fantes gjennom VGs avsløringer.

Kun dager før rettssaken skulle opp i tingretten i mai i år, ba han om innsyn i UAG-rapporten og sørget for at den ble en del av saksdokumentene.

Øvre Romerike tingrett dømte imidlertid 20-åringen til 75 dagers fengsel, men saken ble anket. I går frikjente Eidsivating lagmannsrett 20-åringen for uaktsomt drap. Mannen ble imidlertid dømt for brudd på veitrafikkloven – for å ha kjørt for fort.

– Deilig å få dommen

– Dommen var veldig deilig å få. Det er dette vi har prøvd å komme frem til hele tiden, fordi det er det riktige, og nå har vi nådd målet vårt, sier den 20 år gamle mannen til VG.

UAG-rapporten fra Statens vegvesen avdekket en feil ved veien som ikke kom frem gjennom politiets etterforskning:

Asfaltkanten på ulykkesstedet var fire ganger så høy som forskriftene tilsier.

20-åringen kom utfor veien og fikk skrens på bilen i forkant av møteulykken der en 16 år gammel mopedist mistet livet.



BEVIS: Forsvarer Terje Skåland la frem bilder som viste den høye asfaltkanten på ulykkesstedet.

Mens politiet tok ut tiltale for uaktsomt drap, mente UAG-gruppen – som består av landets fremste eksperter på vei og kjøretøy – at «farlig sideterreng» hadde stor betydning for at ulykken kunne skje.

Det er dommerne i lagmannsretten enige i:

«Etter gjeldende regler – som vist til i ulykkesrapporten fra Statens vegvesen – skal høydeforskjellen mellom asfalt og grusskulder ikke overstige 3 cm. Høydeforskjellen var her mellom 8 og 12 cm, noe som – ifølge ulykkesrapporten – gjorde det vanskelig å få bilen tilbake i kjørebanelen i en kontrollert manøver,» heter det i den ferske dommen fra lagmannsretten.

«Ved straffeutmåling for uaktsom kjøring finner lagmannsretten at tiltalte ikke er mye å bebreide for at han havnet utenfor veien, at dette ligger nær opp til et hendelig uhell, og at det var andre årsaker – som tiltalte ikke kan lastes for – som gjorde at trafikkulykken fikk et slikt tragisk utfall.»

– Han er lettet over å bli frikjent for en uriktig tiltale for uaktsomt drap. Det er helt andre årsaker til ulykken, blant annet asfaltkanten som ble beskrevet i UAG-rapporten. Retten beskriver hendel-

sen som på grensen til et hendelig uhell. Han er lettet over å bli trodd og over ikke å bli bebreidet for uaktsomt drap, sier mannens forsvarer Terje Skåland i Advokatfirmaet Nicolaisen & Co til VG.

Skåland var selv på ulykkesstedet kort tid etter dødsulykken for å ta bilder av asfaltkanten:

– Uten bildene fra asfaltkanten som ble tatt før den ble utbedret til godkjente krav, og dersom ikke UAG-rapporten hadde vært en del av rettssaken, så er det ikke sikkert at dette hadde kommet frem i saken – ettersom det ikke fremkom i de øvrige dokumentene.

Advokat John Christian Elden var en av flere som reagerte sterkt på VGs avsløringer om hemmeligholdt i Statens vegvesen. Om den ferske dommen fra Eidsivating lagmannsrett sier Elden:

– Det er en meget viktig dom som gir håp for dem som er domfelt på sviktende grunnlag, og vil måtte tas i betraktning for dem som begjærer gjenåpning av sakene sine.

Granskes

Et regjeringsoppnevnt utvalg gransker nå hvordan Statens vegvesen har praktisert offentlighet knyttet til dybdeanalyser av dødsulykker i veitrafikken.

Utvalget skal levere en rapport til Samferdselsdepartementet våren 2015.

Veidirektør Terje Moe Gustavsen ønsker ikke å kommentere saken.

Pressesjef i Statens vegvesen, Kjell Bjørn Vinje, opplyser at så lenge ulykkesanalysepraksisen blir gjennomgått av Graver-utvalget, føler de det er i strid med god forvaltningsskikk å kommentere saken.



BILDER: Forsvarer Terje Skåland (t.v.) og privat trafikketterforsker Jan T. Brodtkorp studerer billedbevis i Øvre Romerike tingrett. Foto: HELGE MIKALSEN

Elden: En meget viktig dom

PFU: NRKS FLYSENDING BRØT IKKE MED GOD PRESSESKIKK

Pressens Faglige Utvalg mener NRK ikke brøt god presseskikk under direktesendingen fra en nødlanding på Gardermoen i august.

Det var en privatperson som hadde klaget til utvalget på NRKS

ekstra nyhetssending 31. august i år. Klageren argumenterte med at sendingen kunne minne mer om underholdning enn informasjon om en hendelse som kunne fått et tragisk utfall.

Pressens faglige utvalg vektla

blant annet samfunnets behov for informasjon i sin vurdering, skriver Norsk Presseforbund på Twitter.

NØDLANDING: Novoair landet på direkten. Foto: NTB SCANPIX



Det er utbetalt over 400 millioner kroner i båterstatninger så langt i år. Finans Norge tror årets varme sommertid utgjør mye av årsaken. Fritidsbåterstatningene på 406 millioner kroner er 38 prosent høyere i enn tilsvarende periode i fjor.

i ni år. I går ble en ung sjåfør

NT!



LAGT FREM I RETTEN: Ulykkesrapporten fra Statens Vegvesen.

Grotesk av Statens vegvesen

Hemmeligholdet av ulykkesrapportene kunne gjort at en ung mann fikk skylden for en annens død. Mens Statens vegvesen gikk fri.

En ung bilfører med ferskt førerkort mister kontrollen over bilen sin, og havner med hjulene utenfor veiskulderen. I det han skal inn på veien igjen mister han kontrollen, skrenser over i motsatt kjørefelt, treffer en annen ung mann på moped. Han på mopeden overlever ikke.

Det er tragisk, det er meningsløst, det er trafikkdøden slik mange dessverre opplever den.

I Statens vegvesens hemmelige arkiver, ligger det en rapport om dødsulykken. En rapport som peker på betydelige feil med veien der det skjedde.

En asfaltkant på veiskulderen som er altfor høy. Så høy at den vil sende biler i skrens når bilførere gjør det som er vanlig å gjøre hvis ett eller to hjul havner utenfor asfalten. Kanten er så høy at den skulle være skiltet. Det er den ikke. Veiens tilstand hadde en avgjørende innvirkning på ulykken, er konklusjonen.

Dette skulle ingen få vite, mente Statens vegvesen. Ingen andre enn Statens vegvesen skulle få vite at veien var farlig. At den høye asfaltkanten gjorde en vanlig oppretting av bilen til en livsfarlig oppretting.

Politiet som etterforsket saken skulle ikke få vite det. De etterlatte etter han som mistet livet skulle ikke få vite det. Vegvesenet så ingen grunn til å fortelle det de visste om hva som kostet en ung mann livet. Ikke at veien var farlig.

Domstolen skulle heller ikke få vite noe. Og han som i noen få kaotiske tidels sekunder mistet kontrollen over bilen idet han forsøkte å få den inn på veien over den altfor høye og med det farlige asfaltkanten, han som måtte stå i rettssalen og høre dommeren si at han med sin uaktsomhet hadde kostet en annen livet, han skulle heller ikke få vite noe. Statens vegvesen ville ikke dele det de hadde funnet ut.

Da hemmeligholdet ble avslørt i VG, måtte vegvesenet dele kunnskapen. I lagmannsrettens dom, der skyldspørsmålet ble endelig avgjort, ble den unge mannen frifunnet for uaktsomt drap. Opplysningen i den hemmelige rapporten om den høye asfaltkanten var avgjørende for frifinnelsen, går det frem i dommens premisser.

For tiden er Statens vegvesen og de hemmelige rapportene under granskning. At sentrale opplysninger i en straffesak, innhentet og bekostet av en offentlig etat, holdes hemmelig for retten trenger man ikke å være spesielt granskende for å se at er helt galt.

At Statens vegvesen tenkte å la en ung mann gå i fengsel for en ulykke der man visste at veiens tilstand spilte en avgjørende rolle, men ønsket å holde det hemmelig, det er grotesk.

Det vitner om en offentlig etat uten grunnleggende forståelse av sin plass i samfunnet.



75 prosent av dem som velger delvis uttak av foreldrepenger, er menn.
● Totalt 51 514 menn og 75 259 kvinner mottok foreldrepenger i løpet av første til tredje kvartal i år, viser tall fra Nav.
Av disse benyttet 16 768 personer gradert uttak av foreldrepenger. Dette gir foreldre blant annet mulighet til å forlenge foreldrepengerperioden ved å kombinere denne med jobb. En av fire menn benyttet denne muligheten, mens én av tjue kvinner gjorde det samme. (NTB)

HELOMVEN-DING: Klima- og miljøminister Tine Sundtoft (H).
Foto: NTB
SCANPIX



SUNDTOFT SNUR I GENMAISSAKEN
Klima- og miljøminister Tine Sundtoft (H) sier at én av to omstridte genmodifiserte maistyper ikke kan importeres til Norge likevel. I oktober sa hun at begge kunne importeres.
Spørsmålet står om EU-godkjenningen av de modifiserte maistypene med navn T25 og NK603 betyr at de kan importeres til Norge, selv om Miljødepartementet ikke aktivt har godkjent dem. Nå viser det seg at T25 er godkjent etter en forordning som ikke omfattes av EØS-avtalen. Dermed kan den ikke importeres til Norge likevel.

ULYKKESRAPPORTENE

Rapport lagt frem i retten – 20-åring frikjent for bildrap:



VIL HA HANDLING: Arbeiderpartiets Jette Christensen og Ventres Abid Raja (t. h.) krever at justisminister Anders Anundsen ordner opp i veivesenets hemmelighold av ulykkesrapporter.
Foto: FRODE HANSEN, THERESE ALICE SANNE, FREDRIK SOLSTAD

Av LARS JOAKIM SKARVØY, SYNNOVE ÅSEBØ, OLA MJAALAND og MARIA MIKKELSEN

Jette Christensen (Ap) og Abid Raja (V) frykter folk kan være uriktig dømt på grunn av veivesenets hemmelighold. Nå krever de at justisminister Anders Anundsen (Frp) rydder opp.

Etter avsløringene om hemmeligholdet i Statens vegvesen krever Arbeiderpartiet og Venstre at regjeringen nå ettergår en rekke bildrapsdommer.

Tirsdag ble en 20 år gammel mann frikjent i lagmannsretten for bildrap. Dommerne la avgjørende vekt på en ulykkesrapport fra Statens vegvesen.

Skal granskes

I mai avslørte VG at veivesenet hadde hemmeligholdt ulykkesrapporter fra en rekke saker. I etterkant av avsløringene valgte samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen å nedsette et utvalg som skal

KREVER AT ANUNDSEN GRIPER INN

granske Statens vegvesen. Justisminister Anders Anundsen var derimot taus. Nå forlanger Arbeiderpartiet at det blir ryddet opp.

– Det er helt utålelig at det skal være opp til tilfeldigheter om folk får en rettferdig rettergang eller ikke, sier Jette Christensen. Hun representerer Arbeiderpartiet i Stortingets kontrollkomité.

Christensen mener VGs avsløring i vår settes i et nytt lys etter tirsdagens dom.

– Når det er slik at disse rapportene kan avgjøre en sak og de ikke er blitt lagt frem i retten, så er det klart at det røkter ved muligheten til å ha en rettferdig rettergang, sier Christensen.

Bildrapsdømt

Bildrapsdømte Rita Lyngmo fortalte sin historie da VG avslørte det omfattende hemmeligholdet i Statens vegvesen i mai.

Hun stiller seg bak kravet om at justisministeren må komme på banen.

– Dette støtter jeg. Jeg kjenner at jeg har ventet på at noen skal gripe inn og ta ansvar, sier Lyngmo til VG.

– Jeg syns det er rart at det ikke har skjedd tidligere.

Også Venstres kontrollmedlem Abid Raja reagerer kraftig på tirsdagens dom.

– Det er grunn til å tro at han hadde blitt dømt hvis denne rapporten ikke hadde blitt

lagt frem i retten. Hadde det ikke vært for avsløringene i våres, så hadde disse rapportene fortsatt blitt holdt hemmelig.

– Det gir også grunn til å tro at flere andre har blitt uriktig dømt. Det kan være flere personer der ute som har sonet dommer og fått sine liv ødelagt på feilaktig grunnlag. Det er svært alvorlig og kan være grunnlag for erstatningssaker, sier Raja.

– Grelt lys

Han mener rettssikkerheten er satt i fare på grunn av hemmeligholdet av rapportene.

– Vi kan ikke leve med at folk i Norge kan være feilaktig dømt fordi en offentlig etat har holdt skjult dokumenter som kunne bidratt til at de hadde blitt frifunnet. De som har blitt dømt kan ha fått ødelagt livene sine, noe de kanskje kunne sluppet hvis rapportene hadde blitt lagt frem i retten.

– Det stiller rettsstaten Norge i et grelt lys, sier Raja.

Justisminister Anders Anundsen vil ikke kommentere saken.

ULYKKESRAPPORTENE



Mann dømt for bilrap

NÅ VIL POLITI PÅ SAKEN PÅ

● Hemmeligholdt rapport peker på avgjørende feil ved veien ● Ikke

PÅ ULYKKESSTEDET: Mannens forsvarer Sigmund Øien mener han gikk glipp av avgjørende informasjon under rettssaken, der ulykkesrapporten ikke ble lagt frem.



SKJEDDE HER: UAG-rapporten (t.h.) avdekket flere mangler ved gangfeltet i Enebakk der ulykken skjedde. Veien er nå bygget om.

Av SYNNOVE ÅSEBØ, OLA MJAALAND, MARIA MIKKELSEN, LARS JOAKIM SKARVØY og HELGE MIKALSEN (foto)

Mannen i 40-årene ble dømt for uaktsomt drap etter å ha kjørt ned en 33-åring i et gangfelt. Statens vegvesen mente veiforhold var avgjørende for at dødsulykken skjedde.

Først i mai i år – ni år etter dødsulykken – ble aktørene gjort kjent med at rapporten fantes, gjennom VGs avsløringer av de hemmeligholdte ulykkesrapportene.

Nå vil politiet gå inn i saken igjen.

– Jeg synes de opplysningene som står i UAG-rapporten gjør det relevant å se på denne saken på nytt, sier nestleder for påtaleenheten i Follo politidistrikt, Marianne Børseth-Hansen til VG.

– Vi vil vurdere premissene i dommen opp mot de nye opplysningene i rapporten fra veivesenet, for å se om det er grunnlag for å sende over til gjenopptagelseskommisjonen.

Den fatale ulykken skjedde en novemberkveld i 2005 i Enebakk. I et fotgjengerfelt kjørte mannen i 40-årene ned en 33-åring, som døde av skadene.

Mannen ble senere dømt for uaktsomt drap både i tingretten og i lagmannsretten, og måtte sone 45 dager i fengsel.

Børseth-Hansen mener det er uheldig at politiet ikke fikk kjennskap til rapporten før saken kom opp for domstolen.

– Saken skal være så godt opplyst som mulig, og det kan jo hende at denne rapporten ville vært et viktig element i bevisvurderingen før tiltale ble tatt ut, påpeker Børseth-Hansen.

Flere feil ved veien

Ulykkesrapporten var laget i 2005, det første året UAG eksisterte, og manglet derfor konklusjonen på i hvor stor grad forholdene ved vei, kjøretøy og sjåfør hadde betydning for at ulykken skjedde. Noen år senere gjennomgikk etaten rapporten på nytt. Konklusjonen ble at veiforholdene var av «avgjørende betydning» for ulykken.

Det pekes i rapporten spesielt på feil ved gangfeltet:

■ Gangfelt var etablert på et sted med lite biltrafikk og lite fotgjengertrafikk.

■ Gangfeltskilt på venstre side var snudd 90 grader.

■ Det var «dårlig og ensidig belysning» på stedet

Videre viser rapporten til en rekke faktorer som medvirker til ulykken:

■ Nedbør og mørkt vær ga dårlig sikt som veivesenet mener kan ha hatt litt betydning for utfallet.

■ Noe skitne frontlykter og lysutstyret kan også ha hatt stor betydning.

■ At fotgjenger var lite synlig kan også ha hatt litt betydning, mener veivesenet.

■ Manglende informasjonsinnhentning fra sjåføren.

Noe av dette var kjent for retten, men dommerne i Borgarting lagmannsrett fikk ikke vite at eksperter vurderte veiforholdene som avgjørende for at dødsulykken skjedde.

Orker ikke stå frem

Mannen i 40-årene er fremdeles svært preget av dødsulykken, og orker ikke å stå frem med sin historie.

– Det er ille både med rettsak og etterforskning, men den desidert verste straffen får du når du kjører på et menneske, og det går så galt. Tiden leger likevel en del av sårene, sier han.

– Selv om jeg mener jeg var uskyldig og ikke kunne forhindre ulykken, så tenkte jeg «hva om jeg satte meg i bilen fem sekunder tidligere eller senere». Det er så mange tilfeldigheter, og du blir sprø i hodet av å tenke på det.

Selv om han jobber med å legge ulykken bak seg, er han fortvilet over at ulykkesrapporten har dukket opp så lenge i etterkant.

– Det kan ikke være opp til

veidirektøren å bestemme hvilke dokumenter som skal legges frem i en rettssak, sier han.

Advokat Sigmund Øien var forsvarer for mannen da saken gikk for retten. Han mener han gikk glipp av avgjørende informasjon ved at ulykkesrapporten aldri ble lagt frem.

– En slik rapport ville kunne forklart oss med tydelighet at her var det forhold retten måtte ta hensyn til. Dette er utarbeidet av en etat og et organ som blir hørt på, sier Sigmund Øien.

– Det sier meg at man her står i en situasjon hvor vi ikke har fått med all relevant informasjon som kan ha betydning for skyldspørsmål, og i alle fall for straffeutmåling. Man kan stå nært opp til et justismord – eller man kan ha risikert at saken er avgjort på et ufullstendig faktum.

– Sårene blir ferske

Mannen i 40-årene orker ikke å begjære sin sak gjenopptatt. Til det er belastningen for stor.

– Min klient har sonet straffen og vil ikke ha en ny runde, og jeg tror nok flere kan se det på samme måten, sier Øien.

– Tiden leger alle sår heter det. Hvis man rører opp i dette igjen så blir sårene ferske igjen.

Tidligere denne uken ble en 20-åring frikjent for bilrap etter at en slik rapport – trolig for første gang – ble lagt frem som bevis i retten.

I den saken konkluderte ulykkesgruppen med at veiforhold var av «stor betydning» for dødsulykken.

Pressesjef i Statens vegvesen, Kjell Bjørn Vinje, har opplyst at etaten mener det er i strid med god forvaltnings-skikk å kommentere ulykkesanalysepraksisen, så lenge den blir gjennomgått av Graverutvalget.

POLITIJURISTENE: BILDRAPSSAKENE BØR GJENNOMGÅS

Advokat John Christian Elden tok i går til orde for at politiet bør opprette et prosjekt for å gjennomgå bilrapssakene mellom 2005 og 2014, i lys av at VG har avdekket at 16 personer er tiltalt for uaktsomt bilrap i saker der Statens vegvesen mente veiforhold var av «stor» eller «avgjørende» betydning for at dødsulykken skjedde.

Lederen av Politijuristene er langt på vei enig.

– Det er vanskelig å si at vi bør gå gjennom alle bilrapssakene, men vi bør se på alle hvor rapporten kan

ha hatt en betydning, sier leder av politijuristene, Sverre Bromander.

– Hvilke tidligere bilrapssaker bør prioriteres?

– Generelt mener jeg at alle bilrapssakene bør ses på, men det har ikke påtalemyndigheten ressurser til. Jeg kjenner ikke sakene godt nok til å si hva som bør prioriteres, sier Bromander.

Det har foreløpig ikke lyktes VG å få en uttalelse fra Riksadvokaten i saken. Justisminister



Anders Anundsen (Frp) vil ikke kommentere saken.

lagt frem i retten ● Forsvarer: Kan stå nært opp til et justismord

ULYKKESRAPPORTENE

GRANSKAL

VGs artikler om de hemmeligholdte ulykkesrapportene fra 11. mai til i dag



Av OLA MJAALAND, SYNNØVE ÅSEBØ, MARIA MIKKELSEN og INGEBORG HUSE AMUNDSEN

Over 300 bilrapssaker har gått for retten siden Statens vegvesen startet å granske dødsulykkene på veiene. Nå skal politiet på nytt se på sakene til de som ble dømt for bilrap.

Det beordret Riksadvokaten i et brev til alle landets politimestere i går. Bakgrunnen for brevet er «en serie medieoppslag» i VG.

– Vi føler et sterkt behov

for å få undersøkt om ulykkesanalyserapportene kan tilføre sakene noe, og om dette tilsier at man skal begjære gjenåpning, sier assisterende riksadvokat Knut Erik Sæther til VG.

Det var 1. januar 2005 at Statens vegvesen startet å granske alle dødsulykkene på veiene. Hver ulykke blir analysert i rundt 150 timer der ingeniører, leger og veieksperter konkluderer med årsaken til ulykken.

– En skandale

I mai kunne VG avsløre at ulykkesrapportene var hemmeligholdt av Vegvesenet.

1548 rapporter er skrevet i perioden 2005-2012, men hverken etterlatte, politiet eller bilrapssdomte har fått inn-syn.

Vegvesenet forklarte hemmeligholdet med at det først

Beordrer politiet til å gjennomgå bilrapssdomfellelser

og fremst var for å få en usminket fremstilling slik at de kunne lære mest mulig.

– Vi har vurdert det dit hen at det har hatt stor verdi å kunne håndtere dette internt for på den måten å være enda mer hudløs og ærlig med oss selv, for eksempel når det gjelder veiforhold, sa veidirektør Terje Moe Gustavsen til VG i mai.

Politikere og forsvarsadvokater kalte allerede i mai saken for en skandale. I som-

mer bestemte Riksadvokaten at rapportene skal være en del av bevisene i alle saker.

Minst 16 saker der ulykkesrapporten kunne fortalt at veien var en avgjørende eller stor årsak til ulykken, har gått for retten. Mange av de 300 sakene har imidlertid endt med frifinnelse, og de skal ikke gjennomgås av politiet.

En 20 år gammel mann ble ikke frikjent. Øvre Romerike tingrett dømte ham til 75 da-

gers fengsel i sommer, men saken ble anket. Eidsivating lagmannsrett frikjente denne uken 20-åringen for uaktsomt drap. Det ble lagt avgjørende vekt på ulykkesrapporten.

– Dommen var veldig deilig å få. Det er dette vi har prøvd å komme frem til hele tiden, fordi det er det riktige, og nå har vi nådd målet vårt, sier mannen til VG.

Granskes

I gårssdagens brev viser Riksadvokaten til frikjennelsen av 20-åringen. Han viser også til at Follo politidistrikt etter VGs avsløring har besluttet å se på en sak på nytt; der en mann i 40-årene ble dømt for uaktsomt drap etter å ha kjørt ned en 33-åring i et overgangsfelt.

– Man kan stå nært opp til et justismord – eller man kan ha risikert at saker er avgjort

IT PÅ NYTT!

Riksadvokaten:



på et ufullstendig faktum, sier Sigmund Øien, forsvarer for mannen i 40-årene.

Et regjeringsoppnevnt utvalg ledet av juristen Hans Petter Graver, gransker nå Vegvesenet.

Statsråden bør i dette opprydningsarbeidet vurdere hvem som er den riktige personen for denne jobben, sier Abid Raja (V) i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité.

Ketil Solvik-Olsen sa i går kveld at han fortsatt har tillit til veidirektør Terje Moe Gustavsen.

Gustavsen er for tiden sykemeldet og innlagt på sykehus. Sykemeldingen henger sammen med forverring av en revmatisk lidelse, opplyser Statens vegvesen. I Gustavsens fravær ledes etaten av Lars Aksnes.

Vi er positive til at Riksadvokaten skal gå gjennom

sakene. Utover det, ønsker vi ikke å kommentere saken når Graver-utvalget undersøker, sier Aksnes, som er direktør for styringsstab.

– Gammeldags

Politikerne krever også å få et svar fra justisministeren:

Når det er slik at disse rapportene kan avgjøre en sak, og de ikke er blitt lagt frem i retten, så er det klart at det røkkes ved muligheten til å ha en rettfærdig rettergang, sier Jette Christensen, som representerer Arbeiderpartiet i Stortingets kontrollkomité.

Det er en fullstendig tragedie dersom folk skal bli dømt for bilrap uten at det er grunnlag for det, sier justisminister Anders Anundsen (Frp).

Kjell Ingolf Ropstad sitter i justiskomiteen for Kristelig

Folkeparti og er glad for at sakene nå skal gjennomgås på nytt. Han mener Vegvesenets håndtering av saken er en skandale.

For oss som sitter på utsiden virker det veldig rart at en offentlig etat kan sitte med bevis som kunne bidratt til frifinnelser i rettsvesenet uten å melde fra. Det å sitte og se på at noen blir dømt når de skulle vært frikjent, det er en skandale, sier han.

Forsvarsadvokatene er fornøyd med at Riksadvokaten tar grep:

Det er en fornuftig avgjørelse, og vi får håpe at dette luker ut uriktige domfellelser, og er en kraftig vekker for veimyndighetene som har holdt tilbake bevis, sier John Christian Elden.

Dette er en veldig viktig og klok avgjørelse av Riksadvokaten. Jeg er overrasket over at en offentlig etat ten-

SETTER KRAV: Norges riksadvokat Tor-Aksel Busch.

ker så gammeldags som man gjør, og jeg regner at man tar en runde i Vegvesenet på dette, sier Geir Lippestad.

– Hva skal til for å få gjenåpnet en sak?

Det er veldig lite. Er det rimelig grunn til tvil så skal en person frikjennes, sier Lippestad.

E-post: ola.mjaaland@vg.no

SAKEN

Siden 2005 har Ulykkesanalysegruppen (UAG) i Statens vegvesen gransket alle dødsulykker på norske veier for å finne årsaken.

Ulykkesrapportene har vært unntatt offentlighet. VG kunne i mai avsløre at rapportene har vært hemmeligholdt for etterlatte, politi og domstol. Det ble bestemt at rapportene fra da av skulle utleveres til politiet.

Fra 2005 til 2012 var det 1548 dødsulykker i Norge. I hver fjerde ulykke var veiforholdene på ulykkesstedet en medvirkende faktor til ulykken. **I minst 16 dødsulykker** hvor veien var en avgjørende eller stor årsak til ulykken, ble det tatt ut bilrapstiltale. 8 av disse førerne ble dømt for bilrap, uten at rapporten var i retten.

Denne uken ble en mann frikjent i en ankesak der dommen som la vekt på ulykkesrapporten. Politiet i Follo varslet at de ville gjennomgå på nytt en bilrapssak fra 2005 som VG omtalte.

28. november: I går, på bakgrunn av VGs saker, beordret Riksadvokaten politimestere i Norge til å gå gjennom alle bilrapssaker de siste ti årene som har endt med domfellelse for uaktsomt drap. Fristen deres er satt til 1. mars 2015.

3 DREPT
I GISSEL-
DRAMA I
SYDNEY:

Terroristens
**RYSTENDE
FORTID**

● SIDE 2, 3, 6, 7 og 8



SCORET **11** MOT POLEN:

**- Ingen kan
stoppe Nora!**

● SPORTE

VINN REISE OG BIL!

Finn koden i dagens VG!

SNART NYE BIL-REGLER:

**UNNGÅ
DYRERE
LEASING**

● SIDE 20 og 21

VG

Nr. 347
Tirsdag
16. desember
2014
Uke 51
Kr. 20,00

HEMMELIGHOLDTE ULYKKESRAPPORTER



Familien til Dave og Anja saksøker Statens Vegvesen:

**DE DØDE
på isglattt vei**

● SIDE 10 og 11

Foto: PRIVAT

Foto: EPA



ULYKKESRAPPORTENE

VIL

Faren og søsteren kjørte i døden – etterlatte går til sak mot Vegvesenet

Av OLA MJAALAND, HARALD BERG SÆVEREID, INGEBORG HUSE AMUNDSEN, SYNNOVE ÅSEBØ og KRISTOFER SANDBERG (foto)

ROTTERDAM/OSLO (VG) Anja (10) og pappa Dave (47) omkom da traileren de satt i dundret utfor en bro på Stord i fjor. Nå vil Sabine (47) og Bas (13) ha erstatning fra Vegvesenet.

I mai avdekket VG at Statens vegvesen i nesten ti år har analysert alle dødsulykker på norske veier, uten å dele ulykkesrapportene med de etterlatte, politiet eller domstolen. I etterkant av avsløringene har en rekke privatpersoner fått innsyn i rapportene. Nå går en nederlandsk familie til erstatningssak mot Statens vegvesen, med en ulykkesrapport som peker på en rekke veifeil på stedet der en far og hans datter mistet livet.

Var med pappa

– Jeg trodde det var noe med Dave og traileren, men da jeg spurte om min datter var i live og de ba meg sette meg ned, skjønte jeg at det verste hadde skjedd. Jeg hadde mistet min ti år gamle datter, Anja, og min mann som jeg nettopp var skilt fra, sier Sabine.

Anja fikk fornøyd være med pappa på jobb i Norge. Men traileren kjørte av veien på det glatte underlaget denne natten.

Familien hyret en advokat fordi de mente at tilstanden på veien hadde forårsaket ulykken. Ulykkesrapporten var først klar i juli i år. Den er nå familiens hovedbevis mot Statens vegvesen.

I mai avslørte VG at ulykkesrapportene har vært hemmeligholdt for etterlatte og at de ikke ble en del av saksdokumentene i bilrapssaker.

– Rapporten i denne saken har avdekket en rekke feil og mangler på ulykkesstedet. Det er tale om såpass mange feil at summen av disse tilsier at det kan foreligge et erstatningsansvar, sier familiens advokat Stig Nilsen i Preto og co.

Totalt nevnes flere vei- og foreforhold:

Grundig rapport

Det svært glatte foret med usynlig og gjennomsliktig «black ice» var avgjørende årsak til ulykken, ifølge ulykkesanalysegruppen. Det skulle ikke være slik. Rapporten viser til en logg der veitrafikk-sentralen ble varslet av politiet om den glatte veien klokken 02.01. Ulykken skjedde 03.40.

I rapporten tillegges det stor betydning at oppmerkingen var svært dårlig, og at kantlinjen ikke var merket på nytt etter asfaltering. Broen var heller ikke opplyst, veinormalens krav til stoppsikt var ikke oppfylt, og asfalt-skjøten ved reasfaltering var ugunstig plassert. Rapporten peker også på at doseringen på svingen kan ha hatt betydning for grepet på veien.

– Ulykkesrapporten er svært grundig og god. Den har belyst saken langt utover det den er blitt belyst i politirapport og alminnelig rapport fra Vegvesenet. Etter min oppfatning er rapporten et sentralt og viktig bevis i saken, som vil ha stor verdi, sier advokat Nilsen.

Dave Gardian hadde vært trailersjåfør helt siden han hadde tatt sertifikatet. Det var også i trailermiljøet han traff Sabine Wittens. Hun kjørte også langtransport i samme firma og hadde i hovedsak turer til Skandinavia. Ofte leverte de varer i Norge. De ble kjærester, giftet seg og fikk barna Bas og Anja med et drøyt års mellomrom.

Trailer-familien elsket å kjøre. De kombinerte jobb og ferie.

Mange spørsmål

– Vi hadde ungene med oss fra de var babyer, og Dave og jeg byttet på å kjøre. Det var en veldig fin tid, sier Sabine og tar fram latteren hun møtte oss med da vi kom.

Hun har lett for å le, men ofte virker latteren oppgitt. Hun er sliten fordi sorgen nekter å slippe taket.

– Det verste er at jeg ikke vet hvordan det skjedde. Hvordan Anja døde. Var hun våken da traileren kjørte ut av veien, eller sov hun? Hva hadde hun på seg? Pyjamas eller vanlige klær? Da jeg kom til Norge noen dager etter, var det ingen som kunne gi meg svar.

– Senere sa de at de ikke husket hva hun hadde på seg. Ingen kunne gi de svarene jeg ønsket. Jeg ville vite hvordan de siste øyeblikkene i hennes ti år gamle liv var. Jeg fødte henne, nå ville jeg vite hvor de



STYRTET I DØDEN: Den etterlatte familien mener veien var så glatt ved Ådland bro på Stord at traileren ulykkesrapporten bremsset 47-åringen i 50 meter før traileren gikk utfor autovernet ved inngangen til broen. Den

fant henne og hvordan hun døde, sier Sabine.

Sendte brev

I dag er Bas Gardian 13 år. For to år siden hadde han sin spesielle måte å takle sorgen over farens og søsterens død. Han handlet. Skrev, helt på egen hånd, brev til Kong Harald og ba ham sørge for at veiene i Norge ble sikre å kjøre på, slik at andre kunne slippe å oppleve en slik tragedie han og moren måtte igjennom.

– Brevet sendte jeg to uker etter at Anja og pappa ble drept, sier gutten.

– Han fikk svar fra Slottet i Oslo hvor det sto at dette ikke var noe Kongen hadde innflytelse på, men at brevet ble oversendt Samferdselsdepartementet. De skrev også tilbake med beskjed om at de gjorde det de kunne for å sikre veiene, forteller Sabine Wittens.

Også Vegvesenet har avvist ansvaret i et svarbrev til advokat Nilsen, der de argumenterer med at de ikke kan klandres med mindre veien er en regelrett trafikkfelle. Sjøføren bærer risikoen selv, mener de.

Etaten mener at man må ta

veien via forliksrådet.

– Det mener jeg blir en unødvendig og forlengende behandling, og ekstra belastning på min klient. Jeg vil argumentere for at sakens kompleksitet fører til at den bør henvises til retten, sier Nilsen.

Han er klar over at det er svært sjelden at staten rettslig er blitt belastet for ansvaret etter en ulykke.

– Vi er innforstått med at det skal en del til for å sannsynliggjøre at staten har utvist uaktsomhet, likevel, mener vi det kan være oppfylt i dette tilfellet, sier Nilsen.

Ved kjøkkenbordet i det lille

ALLE SVAR



OMKOM: Far Dave og datter Anja døde i ulykken natt til 28. januar 2013.

Foto: PRIVAT



STØTTER HVERANDRE: Bas Gardian (13) er glad for at lillesøster Anja (bildet på veggen) er sammen med faren, Dave, i himmelen. – Så er vi to sammen her på jorden, sier han til mamma, Sabine.

VEGVESENET: – ULYKKEN GJØR STERKT INNTRYKK PÅ OSS

– Den tragiske bilulykken ved Ådland bro i februar 2013 gjør fortsatt et sterkt inntrykk på oss i Statens vegvesen. Siden saken nå er under en rettslig behandling og kan havne i retten, føler vi det er vanskelig å kommentere enkeltdele av denne saken, skriver pressesjef Kjell Bjørn Vinje til VG i en e-post.

Etaten har tidligere uttalt seg om ulykken til NRK. Avdelingsdirektør Olav Finne sa da veien er bygget i en annen tid og har en kurvatur som ikke er i samsvar med dagens standard.

– Vi arbeider stadig for å få bedre forhold på veien på vinteren. Det er en kjensgjerning at en ikke alltid greier å treffe helt med strøingen når det er spesielle forhold, særlig når det er kaldt i asfalten og regn på veien, sa Finne.

Bernt Norvalls var lensmann i

Stord da ulykken skjedde. Han sier til VG at entreprenøren ikke kan lastes.

– Vår patrulje meldte inn til veitrafikksentralen at det var glatt på veien og vi ba dem om å salte. Veitrafikksentralen hadde Risa som entreprenør og de skulle salte, noe de også gjorde. Men så var vi så forbasket uheldig og det tragiske skjedde i mellomtiden. Det er vanskelig å kritisere noen, det er en viss treghet i systemet midt på natten og Risa måtte etablere en bil. Alt ble satt i verk, sier Norvalls.

– Veiens beskaffenhet var slik at det ble overvann og saltet rant bort. Dette er spilt inn til Statens vegvesen som jobber for ombygging, legger lensmannen til.

Entreprenøren Risa ønsker ikke å kommentere og henviser til oppdragsgiver Statens vegvesen.

ikke hadde mulighet til å få feste. Ifølge havnet i elva under broen.

Foto: HENRIK MUNDAL ANDREASSEN

huset utenfor Rotterdam, sitter familien med et håp om erstatning og svar.

– Gjennom å gå til søksmål om erstatning håper jeg at jeg kan bli i stand til å gi Bas en utdanning og at jeg slipper å måtte låne penger av andre mennesker for å overleve. Men kanskje er det viktigste at jeg får alle de svarene jeg trenger for å kunne gå videre i livet og være en god mor for Bas, sier hun.

E-post: ola.mjaaland@vg.no
harald.berg.saevereid@vg.no
ingeborg.huse.amundsen@vg.no
synnove.asebo@vg.no

SAKEN

- Siden 2005 har Ulykkesanalysegruppene (UAG) i Statens vegvesen gransket alle dødsulykker på norske veier for å finne årsaken til ulykkene.
- Ulykkesrapportene har vært unntatt offentlighet. VG kunne i mai avsløre at rapportene har vært hemmeligholdt for etterlatte, politi og domstol. Det ble bestemt at rapportene fra da av skulle utleveres til politiet.
- Fra 2005 til 2012 var det 1548 dødsulykker i Norge. I hver fjerde ulykke var veiforholdene på ulykkesstedet en medvirkende faktor til ulykken.
- I minst 16 dødsulykker hvor veien var en avgjørende eller stor årsak til ulykken, ble det tatt ut bildrapstiltale. 8 av disse førerne ble dømt for bildrap, uten at rapporten var i retten.
- 25. november ble en mann frikjent i en ankesak der dommen la vekt på ulykkesrapporten. Politiet i Follo varslet dagen etter at de ville gjennomgå på nytt en bildrapssak fra 2005 som VG omtalte.
- 28. november, på bakgrunn av VGs saker, beordret Riksadvokaten politimestre i Norge til å gå gjennom alle bildrapssaker de siste ti årene som har endt med domfellelse for uaktsomt drap.