

SKUP 2000 – 58

Prosjekt: Åsta-ulykken
Medarbeider: TV2s nyhetsredaksjon
Publikasjon: TV2
Publisert: 2000
Medium: Fjernsyn
Tema: Ulykke/forvaltning

Metoderapport:

TV2-Nyhetenes dekning og oppfølging av Åsta-ulykken

TV2-Nyhetenes redaksjon foreslås med dette som kandidat til SKUP-prisen 2000. Den nedenstående metoderapporten viser at TV2-Nyhetene gjennom en bred, kritisk dekning av så vel selve Åsta-ulykken som i oppfølgingen av denne – ved dekningen av forskjellige granskningskommisjoner og politietterforskningen, og ved skapt søkelys på det senere arbeidet med togsikkerhet i Norge – har bidratt med fakta og analyser som har hatt betydelige konsekvenser for enkeltpersoner, store organisasjoner og for utviklingen av sikkerheten ved jernbanen i Norge.

Reportasjene og resultatene av disse er drevet frem gjennom grundig undersøkende og kritisk journalistikk, med stor vekt på og sterk bevissthet omkring den kildekritiske siden av journalistikken. Materialet er utviklet og presentert til tross for at mange kilder har ønsket å være anonyme, på tross av at både jernbaneselskapene og ansvarlige myndigheter har vært tilbakeholdne med informasjon og kommentarer, og til tross for at sentrale skriftlige kilder har vært hemmeligstempelt og unntatt fra offentlighet.

Redaksjonen har som et resultat av Åsta-dekningen også videreutviklet sin journalistiske metode for dekningen av store ulykker og katastrofer. Ved å bruke metodene fra Åsta-ulykken mener redaksjonen å kunne være faktafokuseret og analytisk – og unngå spekulasjoner, ”føleri” og følelsesladete utbrudd som ofte skaper presseetiske problemer og diskusjoner i kjølvannet av store ulykker/katastrofer.

Vi har også vist at det korte nyhetsformatet på TV på ingen måte er noen sperre for langsiktige, planlagte og kritiske nyhetsprosjekter.

Medvirkende

Asbjørn Øyhovden fra TV2s distriktskontor på Hamar er den som i hovedsak har stått for den fortløpende dekningen av Åsta-ulykken for TV2-Nyhetene. Sentrale i dekningen har også reportasjeleder på Åsta og reporter Niklas Lysvåg og krimreporter Per Asle Rustad i Oslo vært. Også en lang rekke andre journalister i TV2-Nyhetene, samt frilansjournalist Rolf Øvrum som researcher, har bidratt sterkt til den totale dekningen. Det samme gjelder en rekke fotografer i nyhetsavdelingen. Spesielt hovedfotograf på Hamar, Steinar Andsjøn, som har vært en viktig bidragsyter både på foto og idesiden.

Det er derfor TV2s Nyhetsredaksjon som foreslås til SKUP-prisen 2000.

Publisering

Dekningen har skjedd kontinuerlig fra selve Åsta-ulykken 4. januar 2000, fram til årsskiftet 2001. I denne perioden har arkivet vårt registrert rundt 270 saker om ulykken og jernbanesikkerhet.

Hele nyhetssøkelyset på ulykken foreslås til SKUP-prisen.

Materialet som helhet kan deles inn i fire ulike serier med kritiske nyhetssaker:

1. "Rot med mobiltelefoner – sikkerhetssvikt og mangelfull oppfølging"
2. "Lyset kan ha vært grønt"
3. "Granskningene – stridigheter og habilitetsproblemer"
4. "Ofrene glemt"

Som dokumentasjon har vi sendt inn en VHS-kassett for hver serie. Seriene er komplementære, de går opp i hverandre og må sees i sammenheng. Vi har også sendt inn nyhetssendingen 5. januar 2000 hvor sikkerhetsfokuset er svært tydelig.

Grunnlaget for forslaget er at TV2-Nyhetenes tidlige strategi om å sette inn ressurser på å avdekke sikkerhetsbristen på Rørosbanen, har ført til en rekke viktige nyhetssaker som har fått

konsekvenser. Ikke bare i forhold til at mange nå begynner å ta jernbanesikkerheten på alvor - men også fordi den enorme bredden og mengden av undersøkende reportasjer i TV2 har bidratt til å legge premissene for det viktige fokuset som er satt på sikkerheten, og for den almene samfunnsdebatten. TV2 s reportasjevirksomhet har lagt et enormt press på aktørene i saken og - ikke minst - bidratt til å gjøre oppmerksomheten rundt sikkerheten så stor at ingen bør kunne glemme den igjen. To forhold har vært avgjørende for vår redaksjons dekning av saken:

1. At det var vi selv som fant ut at den eneste "barrieren" mot kollisjon ved menneskelige eller tekniske svikt på Rørosbanen, var noen høyst tilfeldige og usikre telefonlister, og at kommunikasjonen mellom toglederne og lokomotivførerne var basert på et mobiltelefonnett med bare delvis dekning.

2. At vi tidlig bestemte oss for å ikke godta NSBs og Jernbaneverkets forklaring om at lokføreren på nordgående tog "måtte ha kjørt mot rødt lys" – og at han altså var ansvarlig for at 19 mennesker døde.

Rotet med mobiltelefoner – den generelle sikkerhetssvikten

TV2-Nyhetene hadde kort tid etter ulykken et stort team på plass på Åsta og Rena. Vi bestemte oss på kvelden, ulykkesdagen, for å leie inn reasearchbistand med jernbanekunnskap for å lete etter svar og teorier på hvorfor ulykken hadde skjedd. Morgenen etter katastrofen kunne vi avdekke at lokomotivene ikke var utstyrt med togradio, og at den eneste muligheten NSB og Jernbaneverket hadde for å stoppe tog på kollisjonskurs på Rørosbanen, var usikre mobiltelefoner. TV2-Nyhetene erfarte at mobiltelefonene som sikkerhetssystem hadde sviktet. Togledersentralen på Hamar skulle ha forsøkt å ringe mobiltelefonene på ulykkestogene. Men de hadde ikke funnet de riktige mobiltelefonnumrene på grunn av rot i telefonlistene og mangel på rutiner.

Morgenen etter ulykken kunne vi altså fortelle at sikkerhetssystemet var svært kritikkverdig og at grunnleggende sikkerhetsrutiner ikke fantes. Opplysningenes svært alvorlige karakter fikk oss til å anta at det sikkerhetsmessig generelt ikke var som det skulle være i NSB og Jernbaneverket.

Flere i redaksjonen på Åsta og i sentralredaksjonene ble satt til å granske sikkerhetssvikten. Og mobilsporet ble forfulgt og utdypet i kveldssendingene.

Andre karakteriserte TV2s avsløring som spekulasjoner. Men vi undersøkte videre og laget flere reportasjer om "mobilsikkerheten". Våre kilde-opplysninger ble etter hvert offisielt bekreftet.

**Vi kunne fortelle at det faktisk flere steder langs Rørosbanen ikke er dekning for mobiltelefoner.*

**At NSB ble advart mot rotet i mobiltelefonrutinene et og et halvt år før ulykken - uten at noe ble gjort.*

** At kommunikasjonen med mobiltelefonene er i strid med Jernbanelovens forskrifter om mulighetene for kontakt mellom togledere og lokførere i nødsituasjoner.*

Fra ulykkesdagen og noen dager framover kunne vi også fortelle om en andre sentrale sikkerhets-svikt på Rørosbanen:

a.) Automatisk Togstopp (ATC) ikke var utbygd på strekningen

b.) NSB/Jernbaneverket hadde endret avgangsrutinene sine (konduktørens plikt til å sjekke lysene ble fjernet) mot Jernbanetilsynets vilje

c) Det var ikke installert lydalarmer på Hamar Stasjon til tross for råd fra Sintef etter Nordstrand-ulykken.

d) Jernbanetilsynet avdekket sommeren 1999 at Jernbaneverket ikke følger opp en rekke sikkerhetskrav. Tilsynet mente at sikkerheten for de reisende i Norge ikke ble ivaretatt på en systematisk måte og med nødvendig kompetanse. NSB hadde ifølge rapporter fra tilsynet ikke etablert prosedyrer som loven krever når det gjelder sikkerheten. (Se VHS-bånd – Nyhetssendingen 5. januar)

Ulykkesdagen og de påfølgende dagene kunne altså TV2-Nyhetene gjennom en rekke saker dokumentere at dårlige sikkerhetsrutiner som NSB/Jernbaneverket var blitt advart mot - var en medvirkende årsak til ulykken.

Hele fokuset i nyhetsdekningen vår og samarbeidet mellom Hamar-kontoret og en rekke avdelinger ble rettet mot mistanken vi fikk første dag om at det var noe grunnleggende galt med sikkerhetstenkningen i hele Jernbane-Norge.

Dette har i nyhetene planmessig gitt seg utslag i en rekke kritiske saker og avsløringer om lovbrudd og mangelfull oppfølging av sikkerhetspålegg fra Jernbaneverkets side. Det hele utgjorde tilslutt et skremmende mønster. Vi satte et bredt søkelys på forskjellige saksområder og avdekket for eksempel Jernbaneverkets neglisjering av sikkerheten ved planovergangene, hvor det er mange dødsulykker.

Gjennom å følge Regjeringskommisjonens høringer tett, ble teorien om en omfattende sikkerhetsneglisjering i Jernbaneverket styrket. Og vi hadde ved å opparbeide kunnskaper og kildenett blant jernbaneeksperter på mange nivåer, fått kunnskaper til å hele tiden gjøre klare journalistiske veivalg i forhold til det som ble vår hovedstrategi: Å dokumentere den mangelfulle prioriteringen av sikkerheten i Jernbaneverket ved å sette opplysninger og forklaringer i sammenheng - og ved å sette disse opp mot lover og forskrifter som gjelder;

**Vi dokumenterte brudd på pålegg, lover og forskrifter av Jernbaneverket foran katastrofen.*

**At Jernbaneverket overkjørte både Statens Jernbanetilsyn og Samferdselsdepartementet da de i 1997 la om prosedyrene for tog-avganger. (altså da ordningen med at konduktøren sjekker lysene ble avvirket)*

**Vår dokumentasjon viste at den nye avgangsrutinen ble innført uten noensinne å ha blitt godkjent av Jernbanetilsynet - noe juridisk ekspertise fastslo kunne være straffbart.*

**Vi dokumenterte også at ledelsen i Jernbaneverket snakket mot bedre vitende da de hevdet at de opptrådte korrekt da avgangsrutinene ble endret, fordi de mente endringen var godkjent av Jernbanetilsynet. Vi kunne legge fram et dokument hvor lederen i Jernbaneverkets Uhellskommisjon (som la hovedansvaret på en lokfører) selv hadde skrevet at avgangsprosedyren faktisk ikke var godkjent.*

**Vi dokumenterte ulovlige arbeidsforhold på togledersentralen i Hamar – der togene på kollisjonskurs ble oppdaget for sent.*

**Vi kunne gjennom å offentliggjøre innholdet i politiets tekniske rapport (se kapittelet om "Lyset kan ha vært grønt – siste sak på VHS-tape nr. 2") fortelle at konstruksjonsmessige feil på signalanleggene langs Rørosbanen ikke var fulgt opp av Jernbaneverket foran ulykken.*

**Vi fortalte at sikkerhetsanbefalinger i årevis ikke har blitt fulgt opp når det gjelder Jernbaneverkets oppfølging av sikkerheten i tunneler. (Finsetunnellen)*

**Vi dokumenterte flere sikkerhetsmangler ved planoverganene og at viktige sikkerhetskrav ikke følges opp av Jernbaneverket.*

**Vi avdekket et mulig forsøk på sensur – da vi under høringene stilte kritiske spørsmål til en teknisk direktør i Jernbaneverket. Informasjonsdirektøren i JBV forstyrret TV2s reporter så voldsomt at det ikke var mulig å fortsette intervjuet. (Det hører med til historien at direktøren har vist liknende opptreden tidligere.)*

**Vi kunne i november fortelle at Jernbanetilsynet ti måneder etter ulykken fortsatt ikke får de pengene fra politiske myndigheter som skal til for å påse at sikkerheten blir bedre i Jernbane-Norge.*

**Og etter at regjeringens granskningskommisjon hadde lagt fram sin rapport satte vi nytt fokus på jernbanedirektør Steinar Killis ansvar. 10 måneder etter ulykken kunne vi fortelle at selskapet han leder må trues med dagbøter og politianmeldelse fordi det ikke følges opp*

sikkerhetskrav. 10 måneder etter ulykken var det ennå ikke installert lydalarm på Hamar stasjon. Og ATC-anlegget på strekningen var heller ikke i drift. Det ble montert før signalanlegget langs Rørosbanen var revet og gjennomgått – stikk i strid med råd fra regjeringsskissjonen, fortalte vi i en reportasje.

Vi mener våre saker og dekningens store omfang var med på å legge viktige premisser for fokuset som ble satt på jernbaneselskapene og sikkerheten og på den almene samfunnsdebatten

Vedlegg: Et utvalg av TV2s nyhetssaker fra 4. januar til 31. desember – VHS-tape nr. 1, (samt nyhetssendingen 5. januar, 21:00.)

Tema i debattprogrammer; 11. januar var jernbanesikkerheten og ansvaret for at ulykken kunne skje tema i debattprogrammet "Holmgang". Diskusjonsprogrammet "Tabloid" hadde sikkerheten og konsekvenser for jernbaneledelsen som tema 6. november.

Konsekvenser:

***Flere ledere i Jernbaneverket, NSB-direktør Osmund Ueland og en del av hans nærmeste underordnede har forlatt sine stillinger etter Åsta-ulykken. Vi mener TV2s kritiske reportasjevirkosomhet rundt lovbruddene og mangelen på sikkerhetskultur i Jernbaneverket (som også Ueland hadde vært ansvarlig for) har hatt betydning for noen av disse avgangene. Blant de som har gått er informasjonsdirektøren som forsøkte å stoppe et kritisk TV2-intervju under høringene.**

***Det ble umiddelbart satt i gang undersøkelser av mobilrotet etter TV2s reportasje morgenen 5. januar. Det tidlige fokuset på usikre mobiltelefoner som sikkerhetsbarriere bidro til at Jernbanetilsynet raskt grep fatt i denne sikkerhetsbristen i jernbanenorge.**

***Sakene om sikkerhetsmanglene ved planovergangene har ført til løfter fra Jernbaneverkets ledelse om opprydding. Og etter at vi tok opp Eidskog kommunes forslag for å bedre sikkerheten ved planovergangene (som i månedsvis ble neglisjert) ble det**

handlet fra Jernbaneverkets side. Kommunen er gjort til en forsøkskommune der nye metoder skal tas i bruk for å redde liv.

***Reportasjen om at Jernbanetilsynet ikke får pengene de trenger for å påse at sikkerheten bedres – ti måneder etter ulykken – førte til at samferdselsministeren umiddelbart ga løfter om penger.**

***De kritiske sakene og det voldsomme omfanget av saker har bidratt til å økt og styrket press mot jernbaneselskapene for bedret jernbanesikkerhet.**

LYSET KAN HA VÆRT GRØNT

Samtidig som vi rettet søkelyset mot jernbanebedriftene, hevdet de selv mer og mer hardnakket at nordgående tog hadde kjørt på rødt lys – noe vi raskt innså at vi sammen med en samlet norsk presse refererte for ukritisk. Vi bestemte oss derfor for nøye å undersøke ”rødt lys-konklusjonen”. Via grundig kildearbeid hentet vi inn informasjon om de to lokomotivførerne. De fikk overalt de beste skussmål. Lokføreren på nordgående tog, som det raskt ble klart at ville få skylda, ble av uavhengige kilder framstilt som et forbilde for samtlige ansatte på Hamar - en ordensmann som ingen hadde noen tro på at kunne ha kjørt på rødt lys. Likevel, fem dager etter ulykken, konkluderte Jernbaneverket med at han hadde kjørt på rødt signal. En mann fikk hovedansvaret for at 19 mennesker mistet livet - til tross for at både vi og andre medier hadde dokumentert at dårlige sikkerhetsrutiner, som det var advart mot, var en viktig årsak til at ulykken kunne skje. Vi la stor vekt på våre forutgående undersøkelser i da vi dekket pressekonferansen til Jernbaneverket – den 9. januar.

Gjennom kildearbeidet vårt hadde vi fått informasjon om hendelser hvor faktisk lysene hadde feilet langs jernbanelinjene våre. Vi undersøkte informasjonene, hentet inn dokumentasjon og kunne fortelle om oppsiktsvekkende lysfeil, som kunne kobles til Åsta-ulykken, allerede dagen etter at Jernbaneverket la fram sin rapport. Vi fulgte også alle høringene til Regjeringens

Granskningskommisjon og gjorde planlagte valg og vinklinger - ut fra vår klare teori om at Jernbaneverkets "rødt lys-konklusjon" ikke holdt mål. I påsken var vi først ute med å fortelle at to tog kom på kollisjonskurs på Dovrebanen på grunn av en mystisk lysfeil på Brumunddal stasjon. Og sakene våre kuliminerte med at vi kunne avdekke resultatene av politiets hemmelige og foreløpige etterforskningsrapport, og tidlige konklusjoner fra SINTEFs granskninger – som også var unntatt offentlighet. Ingen av rapportene kunne utelukke at begge togene faktisk fikk grønt signal. Politiet gikk langt i retning av å si at lyset trolig hadde blinket grønt. Politiets rapport er ennå ikke offentliggjort. SINTEF kunne heller ikke helt utelukke grønt lys. Rapporten herfra ble offentliggjort i november.

Vedlegg: De fleste sakene i serien. VHS-tape nr. 2

Tema i debattprogrammer; 10. januar hadde programmet "Sentrum" Jernbaneverkets lyskonklusjon som tema.

Konsekvenser:

***Etter svært mange bevisst vinklede reportasjer de første månedene kunne få eller ingen lenger med styrke påstå at lokomotivføreren på nordgående tog kjørte på rødt lys.**

***Fokuset på lysene la et formidabelt press på granskerne av togulykken – til å gjøre dyptpløyende undersøkelser.**

***Jernbanedirektør Steinar Killi ga etter nesten et års vedvarende press enken etter lokføreren på nordgående tog en beklagelse – gjennom TV2.**

GRANSKNINGENE

Gjennom det kildearbeidet vi hadde gjort fikk vi mange gode kontakter og det ble forholdsvis tidlig klart for oss at det hadde oppstått tøffe konflikter mellom politiet som etterforsket ulykken

og granskningskommisjonen regjeringen hadde nedsatt. Dette bestemte vi oss for å sette søkelyset på. Og etter en undersøkelsesperiode kunne vi fortelle hva striden dreide seg om – nemlig at politiet mente at den sentrale SINTEF-forskeren som skulle undersøke lysene (rødt/grønt) hadde jobbet for Jernbaneverket med sikkerhetsspørsmål. Politiet mente han kunne være inhabil og ikke hadde troverdighet nok i forhold til den viktige granskningsjobben han var satt til. Denne konflikten ble forsøkt holdt skjult av både politiet, granskningskommisjonen og Sintef.

Motvillig innrømmet SINTEF, etter å ha blitt konfrontert med vår dokumentasjon, at forskeren hadde hatt betalte sikkerhetsoppdrag for Jernbaneverket før han ble engasjert til å lage en rapport om lysene for regjeringens granskningskommisjon. Dette kunne vi gjennom våre kilder fortelle at hadde blitt forsøkt holdt skjult.

Etter videre arbeid fikk vi også kildeopplysninger om at forskeren faktisk hadde jobbet for Jernbaneverket, med sikkerhetsspørsmål, samtidig som han gransket Åsta-ulykken. Disse betalte oppdragene hadde SINTEF holdt skjult for kommisjonen – noe som vakte sterke reaksjoner. SINTEF innrømmet ikke forholdet før vi konfronterte ledelsen med detaljerte fakta-opplysninger som var bekreftet fra flere kilder.

TV2-nyhetenes saker førte til at det ble igangsatt en febrilsk kildejakt i politiet og i regjeringskommisjonen. Jussprofessor Carl August Fleischer konkluderte med at forskeren var inhabil og at hele SINTEF-granskningen trolig var ugyldig. Det kom krav fra Høyre om ny og uhildet lysgranskning.

Regjeringskommisjonen mente de hadde sitt på det tørre siden en internasjonal assessor skulle gjennomgå lysrapportene. Men også denne framgangsmåten ble sterkt kritisert.

Vi kunne også fortelle våre seere at ett av medlemmene av kommisjonen arbeidet for SINTEF – og også hadde hatt oppdrag for Jernbaneverket. Også han hadde et klart habilitetsproblem, siden han skulle vurdere sin egen, nære kollegas (SINTEF-forskerens) lysrapport).

Konfliktene mellom granskningskommisjonen og politiet endte med at etterforskerne nektet å bygge på SINTEFs resultater og laget en uavhengig teknisk rapport om lysene. Innholdet i denne (fortsett hemmeligstemplede rapporten som ligger hos riksadvokaten) kunne vi avdekke i detalj i desember. Her er grønt lys framsatt som den mest sannsynlige, direkte årsaken til ulykken. Og politiet konkluderer med at Jernbaneverket har kjent til konstruksjonsmessige feil ved siganlanleggene på Rørosbanen - uten at de har ryddet opp i disse. (se siste sak på VHS-kasset nr. 2) Det hører med til historien at politiet går lenger i retning av sannsynliggjøring av grønt lys for nordgående tog, enn den regjeringsoppnevnte kommisjonen gjør i sin rapport, som ble offentliggjort i november. (ligger på VHS-kasset nr. 1)

Vedlegg: Hovedsakene med fokus på konflikten og habilitetsproblemene i granskningskommisjonen – VHS-tape nr. 3

Konsekvenser:

***Våre reportasjer førte til en sterk og kritisk oppmerksomhet rundt habilitetsspørsmål i Regjeringens Undersøkelseskomisjon.**

***En ny uavhengig lys-ekspert fra Danmark ble hyret inn – da vi startet våre undersøkelser**

***Det ble en ytterligere og skjerpet oppmerksomhet rundt de kompliserte tekniske vurderingene kommisjonen skulle foreta.**

***Politiet ville tilslutt ikke bygge på Sintefs resultater og laget en egen rapport om lysene. Med andre ble det tilslutt gjort to ”uavhengige” tekniske undersøkelser av signalsystemene og ikke bare en, slik det var meningen i utgangspunktet. Vi bidro trolig til dette ved å sette et sterkt fokus på habilitetsproblemene og avsløre de skjulte konfliktene mellom politiet og granskningskommisjonen.**

***At det er gjort to undersøkelser av lysene har i sterk grad bidratt til å legge Jernbaneverkets beskyldninger mot lokføreren på nordgående tog, døde.**

OFRENE GLEMT

I hele dekningen vår har forholdet til ofrene, passasjerer og pårørende, vært svært viktige for oss. De har vært de riktige til å kommentere våre avsløringer. De har satt mange av våre kritiske saker i rett perspektiv. Vi har også avdekket store mangler ved Jernbaneselskapenes og forsikringsselskapet Vestas holdning til pårørende og passasjerer. Blant annet fortalte vi at de britiske togheltene, 20. mars – nær tre måneder etter ulykken – ikke hadde fått erstatning for eiendelene de hadde med seg på toget. Totalt dreiet det seg om 400.000 kroner og enkelte av britene hadde ikke råd til å kjøpe nye ytterklær og reparere sine ødelagte tenner på grunn av dette. Vi har satt søkelyset på erstatnings-oppgjøret for pårørende og passasjerne. Det har trukket ut og trukket ut – noe som har vært en stor ekstrabelastning for de pårørende. Vi har også fortalt at passasjerer og pårørende flere måneder etter ulykken ikke engang hadde fått tilbud om advokathjelp fra NSB eller forsikringsselskapet Vesta.

Våre saker om de pårørende og deres situasjon endte med at reporter Asbjørn Øyhovden ble tildelt en påskjønnelse fra Støttegruppen. Påskjønnelsen ble gitt for journalistisk jobbing med en mulig sak, som aldri kom på lufta.

Vedlegg: Et lite utvalg av alle sakene vi har hatt om og med pårørende og passasjerer. Påskjønnelsen fra Støttegruppa ligger også på VHS-tapen.

Konsekvenser:

* Samme dag som TV2 laget saken om de britiske togheltene lovet Vesta opprydning og sendte 400.000 kroner til togheltene i England.

* De pårørende og passasjerene fikk gjennomslag for sitt krav om innsyn i regjeringskommisjonens rapport før offentligheten. Men ikke før TV2 hadde arbeidet med en mulig sak og stilt justisdepartementet en rekke kritiske spørsmål. Saken ble løst før TV2-Nyhetene hadde laget sak om forholdet.

***Våre saker bidro til å legge et sterkt press på jernbaneselskapene og Vesta som lenge utsatte og utsatte forhandlinger om erstatninger og forsikringer til pårørende og passasjerer.**

ORGANISERING AV ARBEIDET – METODEBRUK, KILDEBRUK OG PROBLEMER UNDERVEIS

Ekstern research

En egen redaksjon med reportasjeleder ble opprettet på Åsta i innleid hytte. Her ble strategien for selve åsteddeknningen lagt i samråd med hovedredaksjonen. Beslutningen om å leie inn reasearchhjelp utenfra ble tatt av reportasjeleder, Niklar Lysvåg, allerede ulykkeskvelden. Frilansjournalist Rolf Øvrum (som bor i Østerdalen) ble kontaktet. Øvrum har gjennom mange år som journalist og redaktør opparbeidet seg gode kontakter innenfor jernbanen. Det ble også besluttet at Asbjørn Øyhovden, som var den av TV2s reportere med sterkest lokal tilknytning, skulle styre samarbeidet med reasearcheren og sammen med andre reportere presentere stoffet. Det lokale kildenettet til disse to ble avgjørende for TV2-Nyhetens tidlige gjennombrudd i forhold til avdekningen av dårlig sikkerhet. Undersøkelsene deres ga oss også tidlig innpass hos viktige kilder, og de to bidro også med viktige innspill i forhold til undersøkelsene som ble satt igang i Oslo og Bergensredaksjonen.

Det å ta i bruk ekstern research baserte seg på to idéer:

1. Å ha en egen reasearcher sittende et godt stykke unna åstedet og med avstand til selve ulykken, ville gi hele reportasjeteamet på ulykkesstedet, samt de som drev arbeid i hovedredaksjonene, viktige innspill til problemstillinger og reportasjevinkler det ikke er mulig å finne og overskue på et ulykkessted. Reportere som i utgangspunktet ikke har peiling på jernbane, får på den måten anledning til å sette seg inn i en rekke kompliserte forhold – som f.eks. hva en sporveksel er og hvordan den virker.

2. Vi visste av erfaring at et åsted – selv ved en katastrofe av det omfanget det her var snakk om – nyhetsmessig forholdsvis raskt "tørker ut. Og at det som oftest er i det nyhetsvakuumet som oppstår i det et ulykkessted er i ferd med "å kjølnes" at reportasjen preges av presseetisk vanskelige innslag som mer og mindre relevante vitneobservasjoner, spekulasjoner og følelsesladete intervjuer med overlevende og pårørende, etc. TV2-Nyhetene håpet ved ekstern researchhjelp å kunne holde det faktaorienterte og kritiske nyhetstrykket oppe selv etter at åstedet begynte å bli uinteressant. Vi ønsket på den måten også å kunne få konkrete spor å forfølge og opparbeide et faktamessig forsprang på de andre mediene.

Vi har i TV2-nyhetene trukket viktig lærdom av organiseringen av nyhetsdekningen av Åsta-ulykken – og den har senere lært oss mye om hvordan vi tenker og organiserer oss ved store ulykker. Å trekke veksler på ekstern research med avstand til åstedet og bred kunnskap, samt kildenett innenfor "ulykkestemaet", er en fornuftig arbeidsmåte.

Vi har også opplevd at kortformatet i nyhetene egner seg godt for langsiktige og planlagte kritiske prosjekter - når arbeidet planlegges godt og det gis plass og tid også for vanskelige og kompliserte saker og oppfølginger av disse. Her har nyhetsledelsen spilt en viktig rolle ved og konsekvent oppmuntre oss og støtte oss i arbeidet for å komme videre. De har turt å satse på materiale og faktasaker som i utgangspunktet er "umulige" fjernsynshistorier – men som faktisk har vist seg og kunne bli fortalt godt også på TV.

Gjennom hele vår Åsta-dekning har vi lagt vekt på å ha klare målsettinger for dekningen. (skildret overfor). Ingenting har vært skriftlig formulert i forhold til totaldekningen. Men flere av delprosjektene er planlagt i detalj. Det har vært en underliggende forståelse mellom de forskjellige reporterne om målene. Helt ordinære journalistiske metoder er stort sett benyttet, men sjelden har vel så mange ønsket seg kildevern for å åpne seg som i Åsta-saken. Og sjelden har partene i en sak vært så tilbakeholdne med å ville kommentere våre opplysninger.

Vi har fått mye gratis ved å ha et distriktskontor på Hamar. Gjennom tidligere opparbeidete kilderelasjoner til mange av de som har vært berørt av tragedien, har vi hatt fordeler i jakten på de

viktige sakene. Men har også vært en svært tidkrevende prosess å utvide kildenettet og få kvalitet på dette.

Vanskelighetene har i flere saker vært at vi kun har vært nødt til å basere oss på kilder som ikke har vært villige til å stå fram. Og uten at de forskjellige partene har ønsket å kommentere våre opplysninger. Her har oppmerksomhet rundt det kildekritiske vært svært viktig. Og vi har hele veien forsøkt å belage oss på flere kilder – og på grundige og tidkrevende undersøkelser.

Hamar, 2001-01-31

Asbjørn Øyhovden

Jeg er kontaktperson for TV2-Nyhetene. Og kan nås på telefon 946 87761 eller priv: 625 29771

Vår adresse er; TV2, Hamar, Postboks 294, 2300 Hamar

(PS: VHS-kassetten med dokumentasjon er sendt pr. post i dag)