

Selvvalgte ulykker i veitrafikken:

Å definere et dødsønske

*En kvalitativ studie av ulykkesanalysegruppens klassifiseringer
av dødsulykker i veitrafikken*

Silje Sandberg



Innlevert som masteroppgave ved Psykologisk Institutt

UNIVERSITETET I OSLO

25.04.2016

Selvvalgte ulykker i veitrafikken: Å definere et dødsønske

En kvalitativ undersøkelse av ulykkesanalysegruppene i Statens vegvesen sine klassifiseringer av dødsulykker i veitrafikken

© Silje Sandberg

2016

Selvvalgte ulykker i veitrafikken: Å definere et dødsønske. En kvalitativ studie av ulykkesanalysegruppens klassifiseringer av dødsulykker i veitrafikken

Silje Sandberg

<http://www.duo.uio.no>

Trykk: Reprosentralen, Universitetet i Oslo

Sammendrag

Forfatter: Silje Sandberg

Tittel: Selvvalgte ulykker i veitrafikken: Å definere et dødsønske. En kvalitativ undersøkelse av ulykkesanalysegruppens klassifiseringer av dødsulykker i veitrafikken

Hovedveileder: Inger Skjelsbæk

Biveileder: Truls Vaa

Eksisterende internasjonal forskning på selvmord i veitrafikken indikerer at et betydelig antall dødsulykker kan ha vært skjulte selvmord. Det antas at det eksisterer mørketall i statistikken rundt selvvalgte ulykker i Norge. Målet med denne studien er å undersøke sammenhenger mellom ulike forståelser av selvmord og ulykkesanalysegruppens vurderinger av dødsulykker i veitrafikken. Forskningsspørsmålet for oppgaven er: *Hvordan kan ulykkesanalysegruppens klassifiseringer av trafikkdødsulykker ha ført til mørketall i statistikken rundt antall selvvalgte ulykker? Hvilke forståelser av selvmordet ligger til grunn og hvordan operasjonaliserer UAG dette i sine analyser?*

Studien omfatter seks semistrukturerte dybdeintervjuer, hvor fem av intervjuene er gjort av lederne av ulykkesanalysegruppene i Norge. Et intervju er gjennomført med en talsperson i politiet. Spørsmålene knyttes til det å definere en dødsulykke som et uhell eller som et selvmord, og hvilke prosesser som bidrar til å skape gråsoner. Funnene presenteres gjennom en tredeling i kategoriene ”sikker ulykke”, ”mistenkt selvvalgt ulykke” og ”sikker selvvalgt ulykke”, hvor undertemaene belyser ulike aspekter ved klassifiseringsarbeidet. Samlet bidrar denne kvalitative studien til å rette søkelyset mot selvmord som fenomen, men også mot de rutiner som eksisterer innenfor klassifiseringsarbeidet til UAG og politiet. Det hersker usikkerhet blant fagmiljøene rundt hvordan dødsulykker registreres i dag. Studien bidrar til økt bevisstgjøring rundt selvvalgte ulykker i trafikken, sammen med hvilke mekanismer som er med på å skape mørketall i statistikken. Arbeidet er et selvstendig forskningsprosjekt, og alle deler av undersøkelsen er gjennomført av undertegnende.

Nøkkelord: Selvmord, selvvalgte ulykker, selvmord i trafikken, ulykkesanalysegrupper, selvmordsatferd, trafikkdødsulykker, skjulte selvmord, interpersonlig teori

Summary

Author: Silje Sandberg

Title: Road Traffic Suicides: How To Define a Death Wish. A Qualitative Examination of the Classification System in Statens vegvesen

Main supervisor: Inger Skjelsbæk

Co-supervisor: Truls Vaa

International research on traffic-related suicides indicate that a considerable amount of fatalities in traffic can in fact have been suicides. Thus we can assume the existence of unrecorded suicides in road traffic statistics in Norway. The aim of this study is to investigate correlations between different understandings of suicide and the accident analysis groups' classifications of fatalities in road traffic. The research question is as follows: *How can the classifications by the accident-analysis groups of fatalities in road traffic have led to unrecorded suicides? Which understandings of suicidal behavior are being emphasized in the classifications, and how does the groups operationalize these in their analyses?*

The study involves six semi-structured interviews, whereof five of the interviewees are leaders of the accident-analysis groups in Statens vegvesen. One interviewee is a spokesperson for the police. The questions are based around the topic of defining a fatality as either an accident or as a suicide, and which processes that could contribute to the creation of unrecorded road traffic suicides. The findings are presented through a division into three categories: "Certain accident", "suspected suicide" and "certain suicide", where each subtheme presents different aspects of the classification process. This study contributes to shed light on suicide as a phenomenon. The study thus contributes to an increase in awareness around road traffic suicides, along with which mechanisms that contribute to unrecorded suicides in the statistics. The study is an independent research project, and the author has carried out all aspects of the study.

Key words: Suicide, disguised suicide, road traffic suicide, driver suicide, classification system, suicidal behavior, road traffic fatalities, interpersonal theory, intentional fatality

Forord

Arbeidet med denne oppgaven har vært en svært lærerik og spennende prosess, og i den anledning er det mange å takke. Oppgaven er skrevet i samarbeid med Transportøkonomisk institutt og Statens vegvesen. Jeg ønsker å rette en takk til TØI for god veiledning og utlån av kontor. Takk til Statens vegvesen for deres bidrag til prosjektet.

Takk til hovedveileder Inger Skjelsbæk for alle svar på e-poster, kvalitetssikring av tekst og oppmuntrende kommentarer. Det har hjulpet mye at du har gitt konstruktiv kritikk fra første dag. Videre takker jeg biveileder Truls Vaa, du har gjort en uvurderlig innsats helt siden vi startet med prosjektet i fjor. Takk for spennende diskusjoner, all korrespondanse og ditt kloke hode. Du har bidratt til å gjøre denne prosessen desto mer lærerik.

Følgelig vil jeg takke samtlige ledere av ulykkesanalysegruppene i Statens vegvesen som tok seg tid til å dele personlige meninger og erfaringer med meg. Takk også til ekstern kontaktperson i Vegdirektoratet, Anne Beate Budalen, for gode innspill og praktisk hjelp.

Takk til mine kjære foreldre som stiller opp for meg, og som har troen på meg uansett hva jeg står ovenfor i livet. Gode klemmer og gode råd har vært avgjørende i stressende perioder, og jeg hadde ikke klart dette uten dere. Takk til Simen for at du er en både en lillebror og storebror for meg, og for at du mener at jeg fortjener en ferie nå.

Takk til farmor for daglige oppmuntringer, fine ord og helt avgjørende støtte. Beste og du har vært min største heiagjeng siden jeg var liten jente, og det har hjulpet meg med å nå målene mine.

Takk til min samboer Aleksander, for all tålmodigheten og forståelsen du har vist gjennom en lang og intens tid. Takk for alle middagene, din tekniske innsikt og den store kjærligheten. Jeg er virkelig heldig som har deg.

Takk til vennene mine som oppmuntrer og heier på meg. Merethe og Hege: Dere er en heiagjeng tilsvarende hundre mennesker alene. Takk for at dere er dere.

Takk til resten av familien min, her spesielt morfar, som tross av egen vanskelige periode, tenker på meg før seg selv og stadig minner meg på at noen er stolt av meg.

Oslo, 25. april 2016

Silje Sandberg

Innholdsfortegnelse

Innledning	1
Selvvalgte ulykker i trafikken	2
Selvvalgte ulykker i Norge	4
Teoretisk rammeverk.....	6
Den interpersonlige teorien om selvmord.....	7
Metode.....	9
Innsamling av data	10
Ulykkesanalyserapporter (UAG-rapporter)	12
Etiske betraktninger	13
Gjennomføring av analyse.....	13
Analyse	16
Sikker ulykke.....	17
Tema 1: Vurderinger av politiets arbeid	19
Tema 2: Ubehag ved å stadfeste	20
Tema 3: Konsekvenser for omdømme og etterlatte	22
Tema 4: Empati for de pårørende.....	23
Tema 5: Minnemarkeringer.....	25
Oppsummering	26
Mistenkte selvvalgte ulykker	27
Tema 1: Mistanke om avskjed	29
Tema 2: Mangel på tilhørighet.....	30
Tema 3: Nære relasjoner	31
Tema 4: Mistanke om psykisk lidelse.....	33
Tema 5: Tidligere selvmordsforsøk.....	35
Tema 6: Tilleggsriterier.....	35
Oppsummering	37
Sikre selvvalgte ulykker	38
Tema 1: Avskjedsbrev	39
Tema 2: Bekreftede psykiske lidelser	41
Tema 3: Bekreftelser fra pårørende	43
Oppsummering	45
Diskusjon.....	46
Konklusjon og implikasjoner for videre forskning	50
Litteraturliste.....	51

Vedlegg

- Vedlegg 1: Informert samtykke
- Vedlegg 2: Intervjuguide UAG
- Vedlegg 3: Intervjuguide politi
- Vedlegg 4: Godkjennelse av NSD-søknad

Innledning

I Norge vet ikke myndighetene hvor mange som tar sitt eget liv på veien hvert år (Mjaaland & Aardal, 2015a). Likevel har antallet registrerte selvmord i trafikken økt fra 4 per år til 8 per år etter at ulykkesanalysegruppene ved Statens vegvesen i 2005 begynte å studere årsaker til trafikkdødsulykker. Disse tallene foreligger i dødsårsaksregisteret til Folkehelseinstituttet (STRAKS-registeret) (FHI, 2015). På oppdrag fra Samferdselsdepartementet skal nå Statens vegvesen, politiet og etater innenfor offentlig helsesektor undersøke selvmord på vei (Mjaaland & Aardal, 2015a). Det registreres om lag 550 selvmord i Norge hvert år (FHI, 2014) og med alle selvmordsmetoder tatt i betraktning, er henging den vanligste metoden, etterfulgt av forgiftning, skyting og drukning. Til sammen er disse metodene benyttet i 85% av alle selvmord i Norge, og det antas å være om lag 10 selvmordsforsøk for hvert selvmord (FHI, 2015). Selvmord tar livet av og skader ofre, traumatiserer pårørende og koster helsevesenet mye penger (Joiner, 2000:Forord). Selvmord er dermed et svært personlig, men også et samfunnsmessig problem som krever større oppmerksomhet. Denne oppgaven skal undersøke på hvilken måte ulykkesanalysegruppene (heretter kalt UAG) i Statens vegvesen fastsetter om en trafikkdødsulykke er en selvvalgt ulykke eller et uhell. I denne forbindelse anser jeg det som nyttig å tilegne seg kunnskap om årsaker til at selvmord begås. En hypotese er at UAG støtter seg på implisitte teorier rundt selvmordet i sine analyser. Det overordnede formålet er å se nærmere på hvilke faktorer som er tilstede ved en selvvalgt ulykke i trafikken. Dette baserer seg blant annet på at en betydelig del av dødsulykkene som skjer på vei, kan være skjulte selvmord eller selvmordsforsøk (Milner & De Leo, 2012:342). Det er kjent fra andre land, blant annet Sverige, at det kan være betydelige mørketall som dekker over at noen ulykker i veitrafikken egentlig er selvvalgte ulykker (Trafikverket, 2014). Det hører til studiens overordnede formål å forsøke og identifisere prosesser som er med på skape mørketallene i norsk statistikk.

Dersom noen blir drept i trafikken, varsler politiet vegtrafikksentralen (VTS) som videre melder i fra til UAG i Statens vegvesen. En ulykkesundersøker (UU) rykker ut for å gjennomføre datainnsamling på stedet. UAG gjennomfører så en analyse av ulykken og skriver en ulykkesrapport over hendelsene (Haldorsen, 2014). UAG-rapportene er uavhengige av politirapportene. Hvis politiet mener at det dreier seg om et selvmord, og bedømmer en dødsulykke som en *sikker selvvalgt ulykke* varsles ikke UAG, og det blir normalt ikke skrevet en UAG-rapport. I tilfeller hvor det er begått et selvmord i trafikken, tas ulykken ut av den

offisielle statistikken over veitrafikkulykker og overføres til FHI sitt dødsårsaksregister under *annen eller uoppgitt selvmordsmetode*. I 2014 ble 65 av alle gjennomførte selvmord i Norge plassert under denne kategorien (FHI, 2014). Hensikten med denne oppgaven er å undersøke nærmere hva UAG sitt grunnlag er for vurderingene de gjør av dødsulykker på vei. Mitt forskningsspørsmål for dette prosjektet har derfor vært: *Hvordan kan ulykkesanalysegruppene klassifisering av trafikkdødsulykker ha ført til mørketall i statistikken rundt antall selvvalgte ulykker? Hvilke forståelser av selvmordet ligger til grunn og hvordan operasjonaliserer UAG dette i sine analyser?*

Forskningsspørsmålet vil bli besvart ved å analysere intervjuer av lederne for de fem UAG-gruppene. I tillegg er en talsperson i politiet blitt intervjuet. Dette intervjuet regnes som sekundærdata og bidrar til å belyse UAG sine fortellinger om hvordan forholdet instansene imellom fungerer, da de besitter ulike mandat i klassifiseringsarbeidet. Jeg ønsker å fremme selvmord som et samfunnsmessig viktig område å utforske, samt tilføye ny kunnskap til feltet selvvalgte ulykker i trafikken. En korrekt klassifisering av selvmord kan være av betydning for pårørende, eventuelle forsikringssaker og offentlig helsevesen som skal kunne belage seg på en konkret statistikk over dødsårsaker (Lindqvist & Gustafsson, 2002:136). Jeg vil beskrive fenomenet selvmord og selvvalgte ulykker i trafikken, før jeg redegjør for det teoretiske rammeverket som er satt for oppgaven. Deretter presenteres og analyseres funnene fra den tematiske analysen gjennom anvendelse av psykologiske teorier rundt potensielle årsaker til selvmordsatferd. Det vil avslutningsvis bli diskutert til hvilken grad fenomenet selvvalgte ulykker blir synliggjort eller usynliggjort i samfunnet i dag. Funnenes betydning og implikasjoner for videre forskning vil bli diskutert før oppgaven oppsummeres.

Selvvalgte ulykker i trafikken

Selvmord i trafikken er trolig lite utbredt. En selvvalgt ulykke i veitrafikken kan karakteriseres ved at en person med vilje kjører over i motgående kjørefelt og kolliderer med et annet kjøretøy. Andre metoder kan være å kjøre inn i en fjellvegg eller et tre. For at en hendelse skal defineres som en trafikkulykke, må ulykken finne sted på en vei som er åpen for alminnelig ferdsel der et eller flere kjøretøy er innblandet (Høye, Elvik, Sørensen & Vaa, 2014:819). En selvvalgt ulykke i trafikken må på lik linje finne sted på offentlig vei, i et kjøretøy som har hatt motoren i gang, men her vil ulykken være et resultat av en intensjonell handling hos sjåfør. De som begår selvmord på veien, risikere å sette andres liv og helse i fare. Dette er med på å gjøre metoden unik sammenlignet med andre metoder. En karakteristikk er også at det kan være vanskelig å avdekke den eventuelle intensjonen til en

person som har omkommet i trafikken (Henderson & Joseph, 2012:20). Antagelser som dette anses som viktig å forske videre på, da en utvidet forståelse rundt årsaksfaktorer kan bidra til økt forebygging eller bevissthet rundt selvvalgte ulykker. Varierende resultater av forskning frem til i dag kan indikere at det er vanskelig å avdekke et nøyaktig tall på selvmord i trafikken (Hernetkoski & Keskinen, 1998:697). Det mangler utfyllende og forklarende forskning på feltet, noe som kan komme av de metodologiske utfordringene en møter på i vurderingene av dødsulykker. På tross av dette anslås det i eksisterende litteratur at minst 1 av 15 veiuulykker faktisk er gjennomført intensjonelt (Henderson & Joseph, 2012:20).

I Norge er det sjelden blitt skrevet saker i media rundt selvmord, og det samme gjelder de som blir begått i trafikken. Det er en nokså restriktiv politikk knyttet til offentliggjøringen av temaet. Likevel tok NRK i 2015 opp hvordan selvvalgte ulykker i trafikken kan ramme en uskyldig tredjepart. Arbeidet avdekket rundt 130 dødsfall som er blitt tatt ut av statistikken over antall drepte i veitrafikkulykker de siste ti årene, hvor lokalt politi i 78 av tilfellene opplyste til NRK at årsaken var selvmord. Disse ble dermed ikke meldt inn til UAG. Videre kom det frem at Statens vegvesen, som analyserer alle dødsulykker på vei, mistenker at ytterligere 111 dødsulykker er selvmord (Mjaaland & Aardal, 2015a). Årsaken til totalt 189 ulykker kan altså være selvvalgte hendelser. Oppdraget fra Samferdselsdepartementet er basert på det systematiske arbeidet Sverige allerede i noen år har gjort med selvmord på vei. Trafikverket, som tilsvarende Statens vegvesen i Sverige, har satt i gang grundige analyser av både vei og trafikkulykker og har en egen kommisjon for dette (Mjaaland & Aardal, 2015a). Analyser av dødsfall som følge av selvvalgte handlinger gjennomføres nå med tilgang på utvidet bakgrunnsmateriale rundt avdøde, noe som har resultert i mer eksakte og økte tall på selvvalgte ulykker i trafikken (Trafikverket, 2014). I Sverige har en egen arbeidsgruppe som skal kartlegge selvmordsproblematikkens omfang i veitrafikken, bidratt til å utforme ulike kriterier som er satt for å klassifisere dødsulykker (Trafikverket, 2012). I tillegg har sosionom/Md.Dr Anna Lena Andersson gjennomført et prosjekt vedrørende dybdestudier av dødsulykker med den hensikt å få et så komplett bilde som mulig av hva som har hendt før, under og etter en trafikkdødsulykke (Andersson, 2012). En hypotese har vært om psykososial informasjon om et menneske kan være med på å forklare hendelsesforløp og andre omstendigheter ved en ulykke som har resultert i døden. Studien har bestått av å gjennomføre dybdeintervjuer av etterlatte og nære familiemedlemmer til avdøde, i noen tilfeller også andre involverte trafikanter. Spørsmålene til pårørende har omhandlet sosioøkonomiske bakgrunnsfaktorer, dagshumøret til sjåføren og om personen har vært påvirket av alkohol eller medisiner, eller om vedkommende led av psykisk eller fysisk sykdom (Andersson, 2012).

Selvvalgte ulykker i Norge

Det har ikke blitt forsket på mørketallene i norsk statistikk hva angår selvvalgte ulykker i trafikken, annet enn da NRK tok fatt i dette i 2015. Spesielt interessant er det hvor lite vekt de *mistenkte selvvalgte ulykkene* er blitt tillagt frem til i dag. Dersom en ulykke ikke umiddelbart blir vurdert som et selvmord av politiet, vil et utvidet analysearbeid settes i gang av UAG. En ulykke kan som følge av analysen bli kategorisert som en dødsulykke eller som en mistenkt selvvalgt ulykke av UAG. Politiet vurderer et tilfelle som enten en dødsulykke eller som et selvmord. De mistenkte selvvalgte ulykkene registreres på lik linje med alle dødsulykker i UAG-databasen. Her blir de liggende med definisjonen mistanke om selvvalgt inntil politiet eventuelt klassifiserer de som sikre selvvalgte ulykker. De selvvalgte ulykkene tas ut av den offisielle dødsulykkestatistikken, og de blir heller ikke en del av UAG-statistikken. UAG-databasen inneholder derfor ulykker som er merket med mistanke om selvvalgt, uten at politiet har vurdert de for å være selvvalgt. Det vil være tilfeller hvor politiet klassifiserer et tilfelle som en dødsulykke, selv når UAG har mistanker om et selvmord. Politiet har ingen rutiner på å støtte seg på UAG sine vurderinger, og på grunnlag av dette kan det antas at mørketall eksisterer. At selvmord sjelden blir satt på dagsorden, kan indikere en mangel på kunnskap rundt fenomenet i seg selv, men også rundt hvordan det klassifiseres.

Ulykkesanalysegruppene

I Norge vedtok Stortinget i 1997 at det skulle opprettes regionale ulykkesanalysegrupper for analyse av veitrafikkulykker. I 2002 vedtok Vegdirektoratet at ordningen med ulykkesanalysegrupper skulle innføres permanent, og fra 2005 var arbeidet i gang i alle landets regioner (Haldorsen, 2014). UAG gransker alle dødsulykker på norske veier i forsøk på å avdekke årsakene til at de fant sted. Per dags dato finnes det en UAG-gruppe for hver region; nord, sør, øst, midt og vest, med datainnsamlingsgrupper på distrikts- og fylkesnivå. Hver gruppe består av et tverrfaglig panel med kompetanse knyttet til vei og kjøretøy. Ett av medlemmene har også medisinsk bakgrunn. Data fra UAG er lagt inn i en egen landsdekkende database for lagring, systematisering og analyse av datamateriale fra ulykkesanalysearbeidet (Haldorsen, 2014). Rapportene fra UAG gjennomgår resultater på landsbasis fra analysearbeidet og viser utviklingstrekk i ulykkes- og årsaksbildet i perioden 2005 og til det året rapporten skrives (Haldorsen, 2014).

Når det skjer en ulykke på veien rykker UU umiddelbart ut til dødsulykker som finner sted innenfor det området de har beredskap for (Haldorsen, 2014). Formålet med utrykningen er å samle inn informasjon om faktorer som kan ha vært medvirkende til ulykken. UU sikrer

tidskritiske data om føreforhold, dokumenterer bremsespor og inspiserer kjøretøy. UU utarbeider ”Melding om dødsulykke” innen 24 timer, som inneholder fakta rundt ulykken. Den lokale ulykkesgruppen (UG) skal herfra gjennomføre en ny befaringsav ulykkesstedet og skrive en foreløpig ulykkesrapport basert på funnene som gjøres. Her begynner UAG sitt analysearbeid, og de skriver så den endelige ulykkesanalyserapporten (Haldorsen, 2014). Formålet med analysene er å avdekke risikofaktorer, finne medvirkende årsaker til at ulykkene skjedde og forklare hvorfor skadeomfanget ble så omfattende (Haldorsen, 2014). Årsaksforklaringene som fremkommer graderes etter hvilken betydning de kan ha hatt for den spesifikke ulykken. For eksempel kan en hypotese være at høy fart har vært en medvirkende årsak til at dødsulykken fant sted. UAG-gruppen graderer etter hvor stor betydning de mener at den høye farten kan ha hatt som: ”ingen betydning”, ”liten betydning”, ”stor betydning” eller ”avgjørende betydning”. Årsaksforklaringene gis en kode som legges inn i UAG-databasen. Arbeidet skal bidra til at man får bedre grunnlag for å sette inn tiltak mot de alvorligste ulykkene, samt bidra til intern og ekstern læring, med den hensikt å forebygge og redusere konsekvensene av tilsvarende ulykker og effektivisere trafikksikkerhetsarbeidet (Haldorsen, 2014). I perioden 2005-2014 er det blitt analysert 1853 dødsulykker på vei med i alt 2022 omkomne personer. Ulykkesbildet domineres av møteulykker og utforkjøringsulykker, med mer enn 70 % av ulykkene og antall omkomne. Fotgjengerulykker utgjør den tredje største ulykkestypen. Disse tre ulykkestypene utgjør til sammen om lag 85 % av alle dødsulykker og omkomne i veitrafikken. I gjennomsnitt har mistenkte selvvalgte ulykker utgjort 6% fra 2005 til 2014 (Haldorsen, 2014). Mistenkte selvvalgte ulykker har ingen uhellskode i UAG-databasen, men årsaken til en møteulykke kan være flere ting, også en selvvalgt handling. Derfor vil noen mistenkte selvvalgte ulykker være en del av denne statistikken.

UAG får i sitt arbeid tilgang til politiets straffesaksdokumenter i forbindelse med en dødsulykke (Riksadvokatens publikasjoner, 2015). Politiet sitter som nevnt med det formelle ansvar for å kategorisere en dødsulykke, og sammen med SSB fjerner de ulykker fra den offentlige dødsårsaksstatistikken i selvmordstilfellene. UAG arbeider med å analysere de ulykkene som ikke tas ut av ulykkesstatistikken. Det er dog blitt avdekket underveis i prosjektet at noen regioner tilstreber å analysere alle dødsulykker. Det finnes lite informasjon om hva som legges til grunn for vurderingene, samt om UAG baserer seg på bestemte antagelser rundt selvvalgte ulykker. På bakgrunn av at det er blitt gjort lite forskning på området, ønsker jeg å undersøke hvilke faktorer som blir lagt vekt på ved klassifiseringen av

dødsulykker. Jeg har vurdert det som nyttig å se på hva som kjennetegner selvmordsatferd, samt hva tidligere forskning kan fortelle om risikoårsaker for selvmordsatferd.

Teoretisk rammeverk

Selv mord er et komplekst fenomen, og definering og klassifisering av ulike typer selvmord har vært, og er, en pågående debatt. Den mest anvendte definisjonen på selvmord her i Norge er Retterstøl (1995) sin: ”Selvmord er en bevisst og villet handling som individet har foretatt for å skade seg selv, og hvor skaden har ført til døden”. Et av spørsmålene tilknyttet utfordringene med å klassifisere selvmord har vært om noen typer selvmord er kategorisk ulike fra hverandre (Joiner, 2005:139). Det er blitt gjort forsøk på å beskrive risikofaktorer, utvikle behandlingstilnæringer og implementere forebyggingsstrategier, men likevel gjenstår selvmordsatferd som et viktig offentlig helseproblem. Blant de mulige årsakene til at forskningen har gitt lite resultater, kan være at prosessen som leder opp til selvmordsatferden ikke er tatt i betraktning (van Heeringen, 2001:Forord). I psykologien har ulike årsaksfaktorer blitt diskutert, heriblant genetik, nevrobiologiske variabler og mentale lidelser (Joiner, 2005). Blant annet har forskning vist at nedbrytingen av serotonin er forstyrret hos mange av pasientene som strever med å kontrollere suicidale impulser (Retterstøl et al., 2002:198). Serotonin er en viktig neurotransmittor for reguleringen av emosjoner som angst og depresjon (Retterstøl, Ekeberg & Mehlum, 2002:197), og knyttes derfor opp mot psykiske lidelser. Tvillingstudier har bekreftet at selvmord kan ha stor opphopning i visse familier, og i disse tilfellene er det blitt vist at tilbøyelighet til selvmordsatferd også kan utvikles uavhengig av psykiske lidelser (Retterstøl et al., 2002:200). I sosiologien er det blitt sett på utenforliggende variabler når en har undersøkt potensielle årsaksfaktorer, hvilket har omhandlet oppvekst, en tillært suicidal atferd eller faktorer knyttet til sosiale systemer (Lester, 1987). Emile Durkheim (1897) kom tidlig med sin teori om at hovedårsaken til selvmord lå i en forstyrret regulering av individet gjort av samfunnet. Han mente at integrasjon i et samfunn var viktig, men at både en for høy og for lav integrasjon kunne resultere i et selvmordsønske (Joiner, 2005:33). Dette kan ses på som en forståelse av at samfunnet, og relasjoner til mennesker innenfor det, kan ha stor betydning. Sosiale systemer er blitt vektlagt av flere, og i dag regnes sosial integrasjon eller mangelen på dette som en sentral faktor i selvmordsproblematikken. Her menes en tilhørighet til familie, arbeidslag eller religiøse og politiske grupperinger (Retterstøl et al., 2002:116).

Mangel på tilhørighet i en gruppe kan føre til negative følelser hos et individ. Dette kan igjen skape en følelse av ensomhet og håpløshet, og et ønske om å unnsnippe de vonde følelsene. En teori vektlegger en antagelse om at suicidale mennesker opplever en følelse for håpløshet, nemlig *hopelessness theory* (Abramson, Metalsky & Alloy, 1989), som tar utgangspunkt i at det er to faktorer som er med på å skape denne følelsen: Negative forventninger om at høyt ønskede situasjoner skal skje, og forventningen om at man ikke skal klare å endre mulighetene for at de verdsatte situasjonene skal kunne skje (Joiner, 2000:20). Følelsen av håpløshet og mangel på positive tanker kan predikere et selvmord. De kausale attribusjoner et individ gjør i forbindelse med negative livshendelser har noe å si for deres risiko rundt å utvikle en form for depresjon (Liu, Kleiman, Nestor & Cheeck, 2015:346). Videre handler det om følelsen av at man ikke får gjort noe med situasjonen man befinner seg i. Dette er også hva som forårsaker symptomer på depresjon, nærmere bestemt *hopelessness depression* (Joiner, 2000:20). En dyp depresjon og mangelen på håp om en bedring av egen livssituasjon kan lede opp til en alvorlig selvmordsatferd.

En annen teori vektlegger en følelse og et ønske om å unnsnippe, nemlig *escape theory* (Baumeister, 1990). Denne tar utgangspunkt i at seks ulike steg leder opp til selvmord eller selvmordsforsøk. For eksempel kan dette ramme en forretningsmann som forventer at en avtale skal gi godt utbytte, men som i stedet ender opp med å koste han mye penger. I etterkant kan han føle på skyld og at han har mislykkes i eget arbeid, fremfor at han har hatt uflaks. Dette kan føre til en følelse av å være nedbrutt og man får problemer med unngå å tenke på hva som har skjedd (Joiner, 2005:40). Den sentrale hypotesen innenfor *escape theory* er at selvdestruktiv atferd kan forklares av motivasjonen til å ville rømme fra negativ selvbevissthet og affekt (Baumeister, 1990), noe som kan anses som grunnleggende behov hos mennesker (Joiner, 2000:49). Gjør man interne attribusjoner rundt en negativ hendelse, altså at man skylder på seg selv for det negative utfallet, kan man utvikle motivasjon til å rømme fra tankene rundt et utilstrekkelig jeg (Joiner, 2000:50). Dette skjer gjennom en *kognitiv destruering*, når en person krymper verden ned til den ene negative hendelsen, og at man forsøker å unngå situasjoner hvor man må svare til egne forventninger, en prosess som kan ende med at man ikke ser noe håp om et positivt utfall (Baumeister, 1990:92).

Den interpersonlige teorien om selvmord

Hensikten med denne studien er å fortelle hvilke teoretiske tilnærminger som kan bidra til å forstå UAG sitt analysearbeid. Jeg har valgt å anvende Thomas Joiner sin interpersonlige modell rundt selvmord (2005) som et overordnet teoretisk rammeverk i oppgaven.

Hopelessness theory og escape theory anvendes for å støtte opp under ulike argumenter. Hovedfokuset vil ligge på den interpersonlige teorien, som understreker at relasjoner til andre mennesker er en viktig forutsetning for utviklingen av et selvmordsønske. Ifølge denne teorien er det tre faktorer som gir en høy risiko for selvmord, når de er tilstede samtidig: En opplevelse av å være en byrde for andre, manglende sosial tilhørighet og fryktløshet i møte med døden. Teorien argumenterer for at det å føle seg tilstrekkelig og som medlem av en gruppe er to grunnleggende behov hos mennesker. Opprettholdelse av minst ett av disse behovene opprettholder ønsket om å leve (Joiner, 2005:134). Alvorlig selvmordsatferd krever et ønske om å avslutte livet, som dannes av opplevd bryksomhet og mangel på tilhørighet (Joiner, 2005:136). Det å oppleve at man er til bry for noen, må bety at man også står i relasjon til andre i en eller annen grad, og derfor står faktorene opplevd bryksomhet og mangel på tilhørighet i relasjon til hverandre (Joiner, 2005:135). Et menneske som tar sitt eget liv har knyttet relasjoner til familie, venner og kollegaer. Disse menneskene vil påvirkes av et selvmord, og relasjonen til disse kan også ha vært en innvirkende faktor hos mennesket som begikk selvmord (Joiner, 2005).

Joiner mener at man basert på tidligere litteratur, kan si at mennesker får et ønske om å dø dersom man føler seg utilstrekkelig, og ved mangelen på å føle at man påvirker andre på en positiv måte. Selvmord blir mer fristende eller attraktivt når dette skjer, men ikke oppnåelig før en er *i stand* til å skade seg selv (Joiner, 2005:47). Han mener at ikke alle mennesker er i stand til å ta sitt eget liv, men at noen har større sjanse for å bli i stand til det, ved å ha tilegnet seg en evne til å takle smerte og frykt (Joiner, 2005:49). Denne evnen kreves for at et menneske skal begå selvmord, og kan være en blanding av et medfødt temperament og ulike livserfaringer. Det innebærer eksempelvis tidligere og mindre alvorlige selvmordsforsøk og selvskading (Joiner, 2005:69), noe som skaper en tilvenning til smerte.

Formålet ved å anvende den interpersonlige teorien er å skape innsikt i hvordan UAG gjør endelige klassifiseringer basert på antagelser rundt mellommenneskelige faktorer, og om personlige forhold blir knyttet til selvvalgte ulykker. Valg av den interpersonlige teorien innebærer også at den inkluderer flere sentrale og velkjente årsaksfaktorer, men knytter disse sammen med nye forslag rundt interpersonlige relasjoner. Jeg valgte bort teorier som omhandlet nevrobiologiske og genetiske variabler, da jeg på forhånd var kjent med at kun et av UAG-medlemmene i hver gruppe hadde bakgrunn som lege. I tillegg hadde jeg gjort meg kjent med UAG sin kriterieliste, som ikke inneholder noen konkrete punkter rundt slike teorier. UAG sitt mandat innebærer å fokusere på veitrafikksikkerhet og å identifisere hvilke årsaksfaktorer som kan knyttes til dødsulykker på veiene. I sitt arbeid har de blitt utfordret til

å analysere og klassifisere også de handlinger som viser seg å være selvmord. En antagelse som er satt for oppgaven er at denne utfordringen ved klassifiseringsarbeidet kan påvirkes av personlige tanker rundt hvilke faktorer eller hendelser som kan gjøre livet ekstra vanskelig for et menneske å leve. Jeg anser det som nyttig å undersøke mulige årsaker til at mennesker utvikler et selvmordsønske, for å komme nærmere en forståelse av de selvmord som blir gjennomført i trafikken. Videre har en antagelse vært at UAG støtter seg på implisitte teorier som omhandler risikofylt atferd, da hendelser som skjer i trafikken potensielt kan oppdages av andre trafikanter i øyeblikket det skjer. Dette knyttes opp mot en evne til å takle smerte og død, sammen med en fryktløshet hos et menneske. Den interpersonlige teorien kan bidra til å skape en større forståelse for hvorfor noen velger å ta sitt eget liv, gjennom måten den belyser et grunnleggende behov for tilhørighet og følelsen av å være tilstrekkelig. Hopelessness theory og escape theory vil vise hvordan livssituasjoner kan føre til en følelse av håpløshet og utilstrekkelighet, og mangelen på håpet om positive utfall. Teoriene vil være med på å undersøke om UAG støtter seg på eksisterende psykologiske teorier, eller om medlemmene i gruppene som enkeltindivider har noen andre forutinntatte antagelser rundt hvorfor selvvalgte ulykker finner sted.

Ved å legge sammen aspekter fra tidligere forskning, understrekes det at selvmordsatferd er kompleks. Dette viser hvilke utfordringer UAG kan stå ovenfor i deres analysearbeid. Jeg antok at deres ansvar for å avdekke en eventuell intensjon kan omhandle å basere seg på kunnskap rundt hvorfor noen velger å ta sitt eget liv, enten dette blir gjort bevisst eller ikke.

Metode

Oppgavens hensikt er å undersøke hvordan UAG klassifiserer dødsulykker i trafikken, og å avdekke personlige tanker rundt temaet selvvalgte ulykker. Jeg har undersøkt hvilke faktorer som blir argumentert for å være betydningsfulle i klassifiseringsarbeidet. Jeg har vært interessert i å avdekke hvilke prosesser som kan være med på å forklare mørketallene rundt selvvalgte ulykker i trafikken. For å gjøre dette har jeg tatt utgangspunkt i et sosialkonstruksjonistisk ståsted, som innebærer å tolke informantenes opplevelser som ulike beretninger, og ikke som mer eller mindre riktig (Willig, 2008:2). Det legges en forståelse til grunn om at menneskelig erfaring er kontekstbasert, og det erkjennes at det finnes flere kunnskaper om spesifikke fenomener (Willig, 2008:7). For å undersøke hvilke psykologiske teorier UAG støtter seg på i sine analyser, har semistrukturerte dybdeintervjuer vært en godt

egnet metode. Et semistrukturert livsverdenintervju brukes når temaer fra dagliglivet skal forstås ut fra intervjupersonens egne perspektiver. Denne typen intervju søker å innhente beskrivelser av intervjupersonens livsverden, og særlig fortolkninger av meningen med fenomenene som blir beskrevet (Kvale & Brinkmann, 2009:47). Jeg hadde noen spørsmål og temaer klare på forhånd av intervjuet, og stilte noen oppfølgingsspørsmål underveis. Jeg ønsket å undersøke hvordan informantene ser på verden omkring seg (Ryen, 2002:85), samt å få tak i følelser og subjektive vurderinger.

Det samme ståstedet lå til grunn i intervjuet med talspersonen i politiet. Personen ble valgt på bakgrunn av sin posisjon i politiet, og tidligere erfaring. Det har vært nyttig å høre politiets erfaringer for å kunne stille meg noe mer kritisk og analytisk til primærkildenes fortellinger. Jeg har vært interessert i å få vite hvordan konkrete situasjoner oppleves, samt betydningen av dette arbeidet for både samfunn og enkeltpersoner, eksempelvis pårørende eller andre trafikanter (Kvale & Brinkmann, 2009:34).

Innsamling av data

Ved utformingen av intervjuguiden (se vedlegg), dannet jeg et mindre antall overordnede spørsmål for å opprettholde en rød tråd i intervjuene. Dette ble også gjort med den hensikt å gi informantene mulighet til å komme med personlige tanker og refleksjoner innenfor en gitt ramme. Jeg startet med å presentere meg selv og forskningsspørsmålet for oppgaven, samt den generelle målsettingen med prosjektet. De første spørsmålene tok for seg generelle temaer som gikk på informantenes ansvarsområder, samt deres bakgrunn og erfaring med dødsulykker i veitrafikken (Willig, 2008:25), hvilket bidro til å skape en avslappet stemning i intervjusituasjonen. Hovedformålet var å få tak i personlige meninger, erfaringer og vurderinger av egne arbeidsoppgaver, samt utfordringer eller usikkerheter knyttet til selvvalgte ulykker i veitrafikken. Jeg tilegnet meg kunnskap rundt problematikken på forhånd, og stilte spørsmål rundt de tingene som virket uklare for meg, som for eksempel kategorien mistenkte selvvalgte ulykker. Jeg ønsket å la informantene komme med egne avsporinger, da det kunne avdekke kunnskap som kunne være nyttig for forskningsspørsmålet. Jeg passet på å ha noen oppfølgingsspørsmål for hvert hovedpunkt, for å åpne for utfyllende svar rundt samme tematikk. Jeg kom også med noen spontane spørsmål i tilfeller hvor vi kom inn på temaer som jeg anså som viktige for mitt formål. Å få konkrete eksempler var en god måte å oppnå detaljert og sammenhengende kunnskap om abstrakte konsepter på (Willig, 2008:25). Flere ga eksempler på spesifikke situasjoner hvor det hadde oppstått vanskeligheter eller uenigheter. Flere av mine spørsmål var både beskrivende,

strukturelle og evaluerende, noe som innebærer at jeg både har bedt informantene om å beskrive egne arbeidsoppgaver og ansvar, samt forklare hvordan de konkret fastslår at noe er en selvvalgt ulykke (Willig, 2008:25,26). Intervjuguiden ble ikke sendt til informantene i forkant, men det ble opplyst om studiens formål i en epost jeg sendte i oppstarten av prosjektet.

Ved valget av foretrukne informanter, vurderte jeg det som nyttig å finne de fagpersonene som satt med mest mulig kunnskap og erfaring med selvvalgte ulykker i trafikken. Jeg så på dette som et konkret kriterium for å høyne kvaliteten på informasjonen jeg kom til å innhente. Jeg ville oppspore den eller de informantene som jeg antok hadde mest å bidra med (Ryen, 2002:87), og de mest studierelevante kildene (Miles & Huberman, 1984:42). Ut fra dette valgte jeg de fem lederne for UAG-gruppene ved Statens vegvesen og en talsperson i politiet. Gjennom analysen vil jeg ikke skille på kjønnene til informantene, og jeg har derfor utformet fiktive navn hvor samtlige kategoriseres som menn. Et lite antall informanter har resultert i lengre dybdeintervjuer, med mulighet for å innhente mer informasjon. Informantene fra UAG og politiet sitter med de største ansvarene når det kommer til å analysere og klassifisere dødsulykker på norske veier. Informantene kom jeg i kontakt med gjennom senioringeniør og seniorrådgiver i Trafikksikkerhetsseksjonen i Statens vegvesen, som bistod med kontaktinformasjon. Jeg har tatt hensyn til at informantenes betydning er stor, både direkte og indirekte: Direkte har de betydning gjennom hva de velger å fortelle, og ikke minst ved å velge bort bevisst eller ikke, og gjennom det perspektivet de legger på fenomenet som blir studert. Også denne informasjonen bør derfor ses som informantens versjon (Ryen, 2002:90). To av UAG-intervjuene, samt intervjuet med politiet, ble gjennomført ansikt til ansikt, mens de resterende ble gjort via videotelefon. Jeg oppdaget raskt at det opplevdes ulikt å intervju noen via videotelefon, sett i forhold til å møte noen ansikt til ansikt. Jeg erfarte at det ble mer utfordrende å komme med spontane oppfølgingsspørsmål når jeg ikke hadde personen fysisk foran meg. Det kunne virke som dette også gjaldt fra informantenes side under videotelefonintervjuene, da jeg opplevde det som enklere for de jeg møtte å komme på konkrete eksempler, å ta seg god tid til å tenke på svaret de skulle gi. Det var noe enklere å komme inn i en flyt i samtalen ved intervjuene som foregikk ansikt til ansikt. På bakgrunn av denne erfaringen dannet jeg meg noen flere oppfølgingsspørsmål til de siste videotelefonintervjuene.

Samtlige intervjuer ble tatt opp via båndopptaker for senere transkribering og analyse. Jeg lærte litt fra gang til gang, og gjorde små endringer på intervjuguiden etter det første intervjuet, basert på et par misforståelser som oppstod. Disse gikk på skillet mellom

ulykkesgruppene og ulykkesanalysegruppene sine arbeidsoppgaver. Jeg opplevde samtlige informanter som svært deltagende og engasjerte i intervjusituasjonen. De virket positivt innstilte, og fortalte inngående om daglige rutiner, personlige meninger og de problemområder som de mente er knyttet til klassifiseringsarbeidet. Etter hvert intervju spurte jeg informantene om det var noe de ville legge til, som de anså som spesielt viktig. Her hadde flere av informantene spesifikke ting de ønsket å understreke. Jeg fikk et inntrykk av at flere av UAG-lederne mente at prosjektet var nyttig for deres arbeidssituasjon, noe som kan ha bidratt til deres entusiasme og vilje til å dele personlige tanker og vurderinger. Etter intervjuene takket jeg for muligheten til å intervjuer de og for deres bidrag til mitt prosjekt.

Det er viktig å huske på at et intervju er et direkte sosialt samspill der stemmeleie og kroppsspråk fremtrer umiddelbart for deltakerne i samtalen, mens transkripsjon til skriftlig form innebærer tap av dette, samt åndedrett, intonasjon, gester og kroppsholdning (Kvale & Brinkmann, 2009:187). Ved transkribering av intervjuene, tok jeg stilling til hva jeg ønsket å vektlegge. Jeg valgte bevisst å ikke ta tonefall eller annen bruk av kroppsspråk i betraktning, da jeg i all hovedsak er ute etter essensen i svarene og meningen av innholdet (Willig, 2008:27). Jeg valgte å transkribere intervjuene ord for ord, samt å ta med eventuelle pauser eller lange opphold som kunne tyde på et behov for betenkningstid eller usikkerhet. Transkripsjonene er, i henhold til NSD sine retningslinjer, lagret trygt under hele prosessen og lydopptakene skal slettes etter endt skriveprosess. I følsomme tilfeller kan det være best å skjule intervjupersonenes identitet, så vel som hendelser og personer som nevnes i intervjuet og som lett kan kjennes igjen (Kvale & Brinkmann, 2009:195). I denne oppgaven kan ikke navn og intervjudata kobles, og i analysen er informantene gjort anonyme. Jeg har dannet fiktive navn på informantene, samt lagret datamaterialet på privat datamaskin med passord. Jeg har besluttet å fjerne spesifikke ord eller uttrykk i sitater som muligens kunne ha vært med på å identifisere personen bak.

Ulykkesanalyserapporter (UAG-rapporter)

Jeg har underveis i prosjektperioden gått systematisk gjennom et utvalg med ulykkesrapporter utviklet av UAG i etterkant av en dødsulykke. Ulykkesrapportene blir utformet på bakgrunn av de data som samles inn av UU og UG, som nevnt innledningsvis. UAG-rapporter inneholder svært sensitive opplysninger rundt enkeltulykker og enkeltpersoner, og er av den grunn ikke inkludert i oppgavens litteraturliste. Utvalget inneholder både tilfeller som er klassifisert som mistenkt selvvalgte ulykker og som sikre selvvalgte ulykker. I rapportene fremlegges hendelsesforløp, beskrivelser av ulykkens omfang og faktorer knyttet til

trafikksituasjon, kjøretøy og trafikant. Det ligger ved bilder i flere av rapportene, som viser skader på avdødes kjøretøy og eventuelle andre kjøretøy som har vært innblandet i ulykken. Ved en gjennomgang av UAG-rapportene har jeg fått et innblikk i hvordan UAG sitt praktiske arbeid foregår. Målet med gjennomgangen har vært å skape en økt forståelse rundt de utfordringer som UAG kan støte på i analysearbeidet. Å få se rapportene med egne øyne, og gå systematisk igjennom hvert punkt i en analyse, har forsterket fortellingene fra intervjuene. UAG-rapportene vil jeg anvende som støtte for ulike argumenter i analysen.

Etiske betraktninger

Prosjektbeskrivelsen for denne oppgaven ble registrert inn til NSD – Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste 02.12.2015, og ble godkjent 07.01.2016 (se vedlegg). Intervjuguiden og tilhørende dokumenter ble sendt 07.03.2016 når det gjaldt intervjuene med politiet. Dette var en idé som dukket opp underveis i prosessen, og jeg gjennomførte intervjuene i etterkant av intervjuene med UAG-lederne. Jeg sendte en søknad til Statens vegvesen 12.03.15, om å få innsyn i individuelle UAG-rapporter. Denne ble godkjent av Trafikksikkerhetsseksjonen 15.03.16. Denne oppgaven har et sensitivt tema, noe som har gjort at jeg har tatt hensyn til mulige etiske problemer gjennom hele prosessen. Det har vært svært viktig å forholde alt datamateriale fra UAG-rapportene anonymisert. Det er ikke blitt notert navn, registreringsnummer eller andre opplysninger som kan være med på å identifisere dødsulykkene. Rapportene kunne ikke medbringes fra Vegdirektoratet eller Transportøkonomisk institutt, da de inneholder sensitive personopplysninger. Det har vært helt avgjørende at jeg har behandlet dokumentene på forsvarlig måte, og jeg har både i arbeidet med intervjuene, og rapportene, holdt fast ved å beskytte mine informanternes privatliv og identitet (Ryen, 2002:209). På et generelt grunnlag skal forskere sikre seg om at informantene er informert fullt ut om prosjektets gang, at de skal få tilgang til oppgaven etter ferdigstilling og at de samtykker til å bli med før datainnsamlingen starter (Willig, 2008:19). Alle deltagere i forskningsprosjektet fikk beskjed ved intervjuenes start om at de kunne trekke seg når som helst, samt at svarene deres ville bli anonymiserte (Willig, 2008:19). Jeg sendte en e-post til informantene i etterkant og takket for deltagelsen.

Gjennomføring av analyse

Jeg valgte å gjennomføre en tematisk analyse for å identifisere, analysere og rapportere temaer eller mønstre i datamaterialet (Braun og Clarke, 2006). Metoden gjorde det enklere for meg å kartlegge temaer og problemstillinger som informantene snakket om, samt danne meg koder basert på dette. Jeg utviklet flere hovedkategorier i begynnelsen, basert på hva jeg fikk

av informasjon i intervjuene, før jeg dannet underkategorier for å systematisere dataene. Kodene har hjulpet meg med å finne frem i mye tekst, og ikke minst gjort at jeg har fått dobbeltsjekket eget arbeid og vurdert kategoriene flere ganger. Jeg så et mønster i at flere av UAG-informantene snakket om å få temaet selvvalgte ulykker frem i søkelyset, og at det mangler en nøyaktig statistikk over disse. Jeg fant også at flere mente dette burde endres, samt at metodikk og rutiner inneholder potensielle problemområder. Videre fant jeg at UAG mener det foregår en usynliggjøring av selvmord i samfunnet. Blant annet blir det nevnt at det ikke omtales i mediene, men også at selvvalgte ulykker tas ut av den offentlige statistikken, og at pårørende ofte ikke ønsker å gjøre det kjent at noen i deres familie har tatt sitt eget liv. Basert på dette forsøkte jeg å se på synliggjøring og usynliggjøring som overordnede temaer for analysen. Dette manifesterte seg i form av refleksjoner og vurderinger rundt eget arbeid, politiets arbeid, og sosiale stigma. Det har vært interessant å se om tabuet rundt selvmord kan være med på å forklare noe av problematikken rundt klassifiseringen av ulykkene. Jeg har forsøkt å analysere intervjuene med henblikk på usynliggjøringen av selvvalgte ulykker og på hvordan informantene vurderer fraværet av en åpenhet rundt dette i dag.

Ved hjelp av Braun og Clarke (2006) kan man følge seks ulike faser i en tematisk analyse. Disse punktene er fulgt underveis i arbeidet for å skape systematikk i datamaterialet. Jeg har vært opptatt av å fange opp ulike temaer som beskriver de ulike klassifiseringene og graderingene av dødsulykker, hvor skillene mellom disse går og hvilke antagelser UAG støtter seg på i den forbindelse. Dermed startet jeg med å bli godt kjent med datamaterialet jeg jobbet med (Braun & Clarke, 2006:87). Jeg har samlet dataene selv, så dette har pågått underveis i hele prosessen. Spesielt fikk jeg godt kjennskap til materialet ved transkribering, da jeg gjennomgikk intervjuene flere ganger. Jeg tok notater underveis og lagde tankekart over ulike temaer. På den måten kunne jeg gjøre meg opp noen tanker rundt mønster og meninger innenfor datasettet på et tidlig stadium (Braun & Clarke, 2006:87).

Fase 2 omhandler å utforme en liste over ting som kan være interessante å ta med videre inn i analysen, og danne seg koder ut i fra dette. En kode skal representere en del av datamaterialet som virker interessant for temaet, og skal identifisere egenskaper ved dataene som anses som interessante (Braun & Clarke, 2006:88). Jeg så på koder som hadde en klar sammenheng med mitt forskningsspørsmål, men også koder som var gjentakende eller overraskende. Dette førte til at jeg avdekket flere aspekter ved problematikken som jeg ikke hadde sett i forkant. Jeg gjennomførte utformingen av koder for det meste ved bruk av penn og papir, og dannet meg ulike fargekoder for å systematisere de.

Fase 3 handler om å finne temaer basert på kodene man har dannet seg i fase 2. Jeg prøvde å finne ut om noen koder kunne slås sammen, og om noen kunne utgjøre såkalte undertemaer. Noen av kodene lignet en del på hverandre. Jeg så et mønster i form av at UAG-lederne jeg intervjuet snakket om ulykker som var sikre dødsulykker, mistenkte selvvalgte eller sikre selvvalgte ulykker. Jeg plasserte kodene i system, hvor jeg lagde tre ulike dokumenter for hver kategori som inneholdt transkripsjonene fra intervjuene. På den måten fikk jeg bedre oversikt over hvordan synliggjøring og usynliggjøring ble snakket om av informantene, og det gjorde meg i stand til å se nærmere på hvordan de vurderte dette.

Fase 4 handler om å gjennomgå temaene. I denne fasen kan man komme til å se at noen temaer kan slås sammen, eller at noen ikke lenger kan fungere som et overordnet tema. Det kan også hende at noen temaer må splittes til flere mindre temaer (Braun & Clarke, 2006:91). Man må på en side undersøke om temaene passer med utdragene fra datasettet, og på den annen side undersøke om temaene sier noe om datasettet som en helhet (Braun & Clarke, 2006:91). I denne fasen spisset jeg enda mer på temaene mine, og det ble spesielt interessant å se nærmere på hva som kjennetegnet de mistenkte selvvalgte ulykkene og hva som gjør at noen dødsulykker havner i denne kategorien. Jeg fokuserte på hva informantene foreslo av endringer som kunne føre til økt synliggjøring av selvmord. Jeg undersøkte hvordan den interpersonlige teorien kunne hjelpe meg med å forstå hvordan informantene la vekt på ulike aspekter ved et trafikkuhell når de skulle klassifisere dem. Jeg så et mønster i datamaterialet av ting som kunne gjøre arbeidet til UAG spesielt utfordrende, og valgte å ta dette i betraktning i analysen. Dette gjaldt også for intervjuet med politiet.

Fase 5 handler om å navngi temaene og definere disse. Her inngår det å identifisere essensen innenfor hvert tema, og undersøke hvilke aspekter ved datasettet som blir fanget opp av disse. Det er viktig å passe på at temaene ikke overlapper i for stor grad, i tillegg til at navnene passer til hva temaene inneholder (Braun & Clarke, 2006:92). Jeg valgte å danne kategoriene *sikker ulykke*, *mistenkt selvvalgt ulykke* og *sikker selvvalgt ulykke*. I diskusjonsdelen vil jeg trekke frem fortellinger fra UAG om hva som gjør selvvalgte ulykker tabubelagt. Under usynliggjøring snakker UAG-lederne om at de selvvalgte ulykkene tas ut av dødsulykkestatistikken, og at de mistenkte tilfellene forblir usikre. Jeg har avdekket vurderinger av selvvalgte ulykker som potensielt skambelagt og at bakenforliggende faktorer kan være vanskelige å identifisere. Under ønsket om en synliggjøring av de selvvalgte ulykkene blir det nevnt et behov for økt kunnskap og korrekthet når det gjelder å foreta klassifiseringer. Jeg har ansett det som interessant å få UAG-lederne sine vurderinger av de

mistenkte selvvalgte ulykkene, som ikke får en egen plass i den offentlige statistikken; en faktor som kan være med på å skape mørketall.

Fase 6 handler om å produsere analysedelen. Hensikten har vært å skape en analysedel som er konsis, sammenhengende, interessant og ikke-repeterende. Det har vært viktig å få fremstilt de sitatene som fanget opp hva flest mulig informanter sa, samt de mest interessante og representative for utvalget (Kvale og Brinkmann, 2009:283). Å velge de sitater som fanger essensen ved argumentene, fungerer som bevis på at temaene er utformet (Braun & Clarke, 2006:93). Jeg har gjennom analysearbeidet sett på det som nødvendig å ta stilling til hvorvidt jeg skal anvende begrepet *selvvalgt ulykke* eller *selvmord*. På tross av at selvmord er den mest anvendte termen i dagligtalen, har jeg avgjort å bruke *selvvalgte ulykker* i denne oppgaven, da UAG arbeider etter denne termen i sitt arbeid. I tillegg anser jeg det som korrekt å snakke om selvvalgte ulykker i veitrafikken da begrepet omfavner en dødsulykke som har funnet sted på bakgrunn av en villet handling. Jeg vil i diskusjonen og analysedelen holde meg konsekvent til selvvalgte ulykker, da det er termen som blir brukt av både mine primær- og sekundærinformanter.

Analyse

I denne delen av oppgaven vil jeg presentere en tematisk analyse, og diskutere hvordan den interpersonlige teorien rundt selvmord kan være med på å forklare vurderingene UAG gjør av dødsulykker. Hopelessness theory og escape theory vil støtte noen av punktene ved diskusjonen rundt hvordan negative følelser kan utvikle en mangel på positiv tenkning. Hensikten er å se på om UAG sine klassifiseringer av trafikkdødsulykker har ført til mørketall i statistikken rundt antall selvvalgte ulykker og hvilke forståelser av selvmordet som ligger til grunn i deres analyser. Jeg har lagt hovedvekt på primærkildene mine, som er intervjuene med UAG-lederne. I tillegg har jeg undersøkt UAG-rapporter. Sekundærintervjuet med politiet kommer til å belyse ulike holdninger knyttet til problematikken. Overordnet består funnene av fortellinger gitt av UAG-lederne, vurderinger av arbeidet med dødsulykker og hva som er med på å vekke mistanke om en selvvalgt ulykke. Her fremgår det hvilke rutiner de har, og hvordan de forsøker å løse usikkerheter som kan oppstå rundt en trafikkdødsulykke. I denne forbindelse har jeg organisert analysen i henhold til tre kategorier av dødsulykker. De tre kategoriene er ”sikker ulykke”, ”mistenkt selvvalgt ulykke” og ”sikker selvvalgt ulykke”. De underliggende temaene vil belyse ulike aspekter ved klassifiseringsarbeidet. I analysen blir det undersøkt hvilke implisitte psykologiske teorier rundt selvmordet som de ulike UAG-

klassifiseringene bringer frem, og hva dette kan fortelle oss om ulike forståelser og implikasjoner av å bruke begrepet selvmordsatferd i trafikksammenheng.

Sikker ulykke

Dødsulykker i trafikken kan være vanskelige å definere og klassifisere. Man kan ikke vite med sikkerhet om en dødsulykke har vært en villet handling eller et uhell, da vedkommende kan ha sovnet og dermed svingt unna eller bremsset i siste sekund. På den annen side kan personen også ha ønsket å ta sitt eget liv, for så og ha angret rett før og dermed svingt unna på samme måte (Joiner, 2005:28). Disse eksemplene viser utfordringene knyttet til å avdekke en intensjon hos en person i etterkant av en ulykke. I de dødsulykkene som blir klassifisert som sikre ulykker, har det ikke vært et hendelsesforløp som avviker fra en alminnelig trafikkulykke. Det avdekkes dermed ingen tegn på en selvvalgt handling. Slike tegn kan for eksempel starte med at ulykken har vært en frontkollisjon mellom en personbil og et vogntog. I tilfellene som kategoriseres som en dødsulykke, tyder første befaring av ulykkessted, og analyser av vei og kjøretøy, på at hendelsen har vært et uhell, og mulige årsaksfaktorer kan være at veien har vært glatt, at sikten har vært dårlig eller at sjåføren har sovnet bak rattet (Haldorsen, 2014). Slike faktorer kan ofte avdekkes gjennom UU og UG sine befaringer på ulykkesstedet sammen med politi, og legger på denne måten føringer for UAG-gruppens videre analyser av saken.

Dødsulykker som kategoriseres som dette, blir ikke undersøkt i henhold til kriterielisten som UAG besitter, da den er utarbeidet med det formål å skulle være avgjørende ved en mistanke om en selvvalgt ulykke. Kriterielisten inneholder ulike punkter rundt hendelsesforløp og bakenforliggende årsaker hos personen som har omkommet. Flere av UAG-lederne presenterer denne som et verktøy som skal hjelpe gruppen med å komme frem til en konkret vurdering. Punkter på denne listen omhandler blant annet: Har personen tatt avskjed i forkant, har personen forsøkt å ta livet sitt tidligere, har personen gått til behandling ved psykisk helsevern, er formålet med kjøreturen kjent for de pårørende, personens økonomisk situasjon, relasjonelle forhold, og kan alvorlig sykdom påvises. Disse punktene presenteres under helsemessige, medisinske og personlige forhold. I tillegg inneholder listen punkter som går på kjøreatferd: Brå rattbevegelse, bruk av bilbelte, bremsespor og om fører av tungt kjøretøy har oppnådd øyekontakt med fører i personbilen i de ulykkene hvor dette er tilfellet. Listen er med på å vise hvilke antagelser UAG legger til grunn ved sine vurderinger, da den anvendes i de dødsulykkene hvor det mistenkes en selvvalgt handling. Det nevnes i UAG-intervjuene at frontkollisjoner mot vogntog i motgående kjørefelt kan vekke mistanke

rundt en bestemt ulykke tidlig i prosessen. Informantene forteller at dette i seg selv ikke er tilstrekkelig med bevis til å kunne klassifisere det som en selvvalgt ulykke. I UAG sine analyser blir det gjort rede for antatt fart som kjøretøyet har holdt, samt for eventuelle tekniske feil eller mangler på kjøretøyet. Det blir innhentet etterforskningsmateriale fra politi som kan være med på å avgjøre årsaksfaktorer til at dødsulykken fant sted. Dette kan være vitneavhør eller tekniske spor som er funnet i kort tid etterpå.

Dersom det ikke foreligger avskjedsbrev eller informasjon knyttet til alvorlig sykdom, psykisk sykdom eller vanskelige livssituasjoner, vurderer politiet at en dødsulykke er forårsaket av et uhell. Dette kan basere seg på en blodprøve de har mulighet til å gjennomføre tidlig, og som kan avdekke eventuelle inntak av alkohol eller rusmidler. Politiet kan også avdekke bruk av mobiltelefon, og avhør av andre trafikanter kan være en betydningsfull del av etterforskningen. Dersom andre sjåfører kan forklare noe av hendelsesforløpet, kan det være med på å forsterke eller utelukke en mistanke om en selvvalgt handling. Dette kan også gi informasjon om farten kjøretøyet holdt, eller andre ting knyttet til kjøreatferden. UAG-gruppene sitter med en oppfatning av at for mange dødsulykker blir klassifisert som ulykker, og at for få blir klassifisert som selvvalgte ulykker. Dette baserer seg på antagelser rundt hvilke faktorer politiet velger å vektlegge ved en potensiell mistanke om et selvmord eller selvmordsforsøk. «Per» i UAG belyser dette: ”Vi har jo noen sånne ulykker som det er helt uforståelig at er med [*i statistikken*]. Det går bare ikke an å forstå. Så systemet er ikke konsekvent”. I dette sitatet legges det frem at UAG-gruppen ikke opplever en samstemthet med politiet i alle tilfellene. Per i UAG påpeker at det er knyttet problemer til at politiet ikke har klare rutiner i arbeidet med mulige selvvalgte ulykker. Et sitat fra politiet kan være med på å understreke uenighetene og de ulike synene på dagens rutiner, da «Are» påpeker en skjev statistikk i motsatt retning:

Jeg tror det er flere ulykker som er kategorisert som selvvalgt enn hva som faktisk er det. Man ser bare at her har det skjedd en ulykke, og du vet ikke årsaken. Da tenker jeg at hvis man er i tvil, så skal den ikke trekkes ut som selvvalgt. Da skal man se på det som en ordinær trafikkulykke (Are).

Politiet hevder de bør være helt sikre før de konkluderer, da klassifisering av tilfeller som selvvalgte ulykker er en alvorlig avgjørelse. Dette argumentet innebærer muligens en mening om at selvmord er et så sensitivt tema, at en skal være forsiktig med å gjøre seg opp mistanker rundt det. Det tyder på at politiet og UAG har et ulikt syn på klassifiseringsarbeidet, da UAG har en kategori for mistenkte selvvalgte ulykker, mens

politiet på sin side klassifiserer det som dødsulykke dersom de ikke har noen helt klare bevis på en selvvalgt handling. På bakgrunn av dette kan det oppstå muligheter for at dødsulykker kan bli klassifisert som en trafikkulykke, også der hvor politiet kan ha fattet en grad av mistanke hva gjelder en selvvalgt handling.

Tema 1: Vurderinger av politiets arbeid

Det fremkommer av UAG-intervjuene at det ofte oppstår tilfeller hvor UAG anser det som nyttig å etterforske en dødsulykke nærmere, basert på en mistanke om en eventuell intensjon. I mange av tilfellene klassifiserer politiet ulykkene som en dødsulykke. Det knyttes problemer til uenighetene fra UAG sin side. Mistanke om en intensjonell handling kan omhandle mistenkelig kjøreatferd i forkant av dødsulykken eller informasjon om at avdøde har en historie med tidligere selvmordsforsøk. Det oppfattes som at en diskrepans i vurderingene til UAG og politi er et problem som oppstår jevnlig, basert på intervjuene med UAG. På grunnlag av dette kan det hevdes at antallet drepte i ulykkesstatistikken blir noe usikkert. Dette er et poeng som «Pål» blant annet peker på:

Når jeg ser på den trenden som politiet har, så er det veldig mange av disse ulykkene hvor vi er helt sikre på at det må være selvvalgt, det er så mye dokumentasjon vi greier å hente opp i forhold til det. Politiet har en annen agenda, for de skal ta hensyn til veldig mange ting, som for eksempel økonomi eller rennommé til den avdøde. Det slipper vi. Så jeg vet ikke alltid agendaen til politiet, altså (Pål).

Pål mener at vurderingene som gjøres av politiet støtter seg på andre faktorer enn hos UAG. Han forklarer et skille mellom politiets og UAG sin rolle, og anser dette som uheldig i forhold til klassifiseringen. I tillegg tviler han på politiets endelige vurderinger av ulykker hvor det foreligger flere spor som kan skape mistanke om en selvvalgt handling. Sammen med flere av de andre lederne, mener Pål at politiet hviler seg på mer følelsesmessige faktorer enn bekreftende teorier rundt selvmordet. UAG betrakter det som en gjennomgående praksis hos politiet å skulle ta hensyn til omdømmet til avdøde eller den økonomiske situasjonen til pårørende. Det er uvisst fra informantenes side om en forsikringssak i etterkant av en dødsulykke vil påvirkes negativt dersom ulykken viser seg å ha vært selvvalgt, men flere fra UAG oppgir likevel dette som mulige faktorer som blir tatt hensyn til av politiet. Dette anses ikke som tilstrekkelig vurderingsgrunnlag hos UAG. Det fremkommer også av flere intervjuer med UAG-lederne at de mangler konkret kunnskap rundt hvordan politiet vurderer dødsulykker. Politiet og Statens vegvesen arbeider ut i fra ulike mandat hvor UAG har som ansvar å analysere dødsulykker med det formål å kunne avdekke årsaksfaktorer og skape

eventuelle forebyggende tiltak senere. Politiet sitter med et etterforskningsansvar, hvor det må avdekkes skyld dersom noen kan stilles til ansvar for at en ulykke har funnet sted. En samstemthet rundt vurderingsgrunnlaget til dødsulykker kan forebygge konflikt og uenighet. I intervjuet med politiet gikk et av spørsmålene ut på om det var noen faste rutiner politiet kunne vise til i arbeidet med ulykker som er mistenkt for å være selvvalgte:

Nei, det er jo ikke egentlig det. Man må etterforske hver sak, det gjelder uansett hvilken type sak det er. Så etterforsker man ut i fra de opplysningene man har. Man må jo vite litt hva du har å gripe fatt i [...] Det vil være naturlig å undersøke om det ligger noe brev i bilen, om det er noen meldinger på telefonen, har vi opplysninger i våre systemer om at dette er en suicidal person? Er det opplysninger fra familie og venner [...] Det er ikke alltid en forklaring på hvorfor noe skjer, men man må i hvert fall våge å stille spørsmålene og våge å ta de etterforskingsskritt som kan avdekke det (Are).

Dette sitatet viser at første politipatrulje på et ulykkessted er de som innhenter førstehåndsinformasjon. Dette har betydning for videre etterforskning og analyser, både hos politi og UAG. Likevel forteller Are at politiet støtter seg på implisitte psykologiske teorier rundt tidligere suicidale tendenser hos en person. Informasjon fra pårørende kan for eksempel inneholde informasjon om generell livssituasjon og sykdom hos avdøde, noe som kan være med på å avdekke flere mulige årsaker til at ulykken fant sted. Sitatet fra talspersonen i politiet tyder også på at han etterspør et tydeligere arbeid rundt tilfeller som kan ha vært selvvalgte, ved at politiet våger å innhente mer informasjon som kan resultere i en slik konklusjon. Et slikt sitat viser utfordringer knyttet til selvmord som tema, og at politiet kan vegre seg når det gjelder å avdekke og formidle det.

Tema 2: Ubehag ved å stadfeste

Jeg fant et mønster i intervjuene i forhold til at UAG opplever at en vegring hos politiet kan påvirke klassifiseringene av dødsulykker. I flere av intervjuene med UAG kom det frem at informantene opplever at politiet vegrer seg for å fortelle noen om et selvmord. Dette hviler på en felles oppfattelse blant UAG-lederne om at selvvalgte ulykker i trafikken er noe sensitivt og sårt som kan være vanskelig å snakke om. UAG-informantene forteller at de har et inntrykk av at politiet har vanskeligheter med å bestemme seg for hva de skal klassifisere en dødsulykke som. Per mener at vegring for å bestemme seg kan ha en stor betydning for statistikken:

Så sitter de og vegrer seg og vegrer seg, for det ene eller det andre, også blir det kanskje litt bingo om ulykken kommer med eller ikke. Det er en ledelse i politiet som sitter med dette, og jeg tror de ville vært tjent med å ha noen å støtte seg på. Det er ikke bare juridiske greier det her, det er mye rart (Per).

I dette sitatet kan det tyde på at UAG-lederen føler at tilfeldighetene rår ved klassifiseringene som blir gjort av politiet. Det kan tolkes som at UAG-lederen mener politiet hadde hatt nytte av en bistand i klassifiseringen, i arbeidet mot å oppnå større nøyaktighet. Lignende problematikk oppstår når flere UAG-informanter forteller om et statistikkoppgjør som skjer i januar hvert år, hvor det telles opp hvor mange dødsulykker som har vært selvvalgte året før. Samtlige av informantene mener at flere av utfordringene i denne forbindelse kommer av at politiet bruker for lang tid på sine avgjørelser:

Da kommer det noen sånne ”hva med den, skulle den vært med?” Jeg tror den skjedde i oktober eller noe sånt noe, og nå er det januar, og de har ikke bestemt seg... («Anders»).

Det tyder på at UAG-lederne er usikre på hva som er hovedårsaken til at klassifiseringer av ulykker tar lang tid. De opplever en uryddighet i hvilke ulykker som skal analyseres av UAG og ikke, basert på at avgjørelsene fra politiet kan ta lang tid:

Har jo eksempel på en ulykke som skjedde i mai måned. Der fikk vi en e-post av politiet i januar, året etterpå, om at ulykken skulle ut. Så det kan ta veldig lang tid...” (Per).

For å unngå slike tilfeller har «Ole» i UAG en tanke om hvordan en kan gå frem dersom UAG fatter mistanke der politiet vurderer det som en dødsulykke:

I noen tilfeller så er det sånn at vi skulle selvfølgelig gjerne, om det var vårt statistikkansvar, hatt et ekstra tydelig oppdrag eller mandat, så vi kunne sagt ”denne ulykken, stopp. Nå må vi gå tilbake, for der mangler det noe” (Ole).

Ole etterlyser et mandat hvor UAG får retten til å gå bakover i prosessen dersom politiet vurderer dødsulykker som forårsaket av uhell. På denne måten mener han det kunne ha ført til en annen klassifisering i noen tilfeller. Sitatet indikerer at UAG-lederen har erfart at dødsulykker er blitt klassifisert som en trafikkulykke, selv når det foreligger tegn på at handlingen kan ha vært selvvalgt. I disse tilfellene ville UAG gjerne sett at politiet la vekt på deres vurderinger. I disse argumentene ligger det også at UAG sitter med en evne til å distansere seg fra de pårørende og andre sosiale påtrykk ved at de analyserer sammensatte data i etterkant av dødsulykkene.

Tema 3: Konsekvenser for omdømme og etterlatte

En årsak til at en selvvalgt hendelse blir lagt til veitrafikken, kan være at avdøde har ønsket å skjule et selvmord. Dette skiller selvvalgte ulykker i trafikken fra andre selvmordsmetoder hvor det enklere kan avdekkes om den avdøde ønsket å ta sitt eget liv. Dersom det ikke eksisterer historie eller fortellinger fra pårørende rundt tidligere sykdom, psykiske lidelser eller andre antatte risikofaktorer for selvmord, vil det ved dødsulykker i trafikken være utfordrende å avdekke en intensjon (Henderson & Joseph, 2012:18). Uttalelsene fra UAG viser at de kunne ønsket seg en utvidet analyse av alle ulykker for å kunne utelukke en selvvalgt handling, fremfor å kalle det for en dødsulykke basert på manglende informasjon eller bevis. Are i politiet anser skjulte selvmord som et problem, og mener at en grunn til dette kan være at avdøde ikke ønsker at noen skulle vite deres selvmordsønske: ”Ja, det er jo kanskje derfor noen velger den løsningen, for da vil det være mindre skambelagt i ettertid”. I dette sitatet ser vi at politiet har en antagelse om at et selvmord kan ha virkninger i det sosiale rom (Retterstøl et al., 2002:257), og ser på det som en mulig årsak til at noen velger veien som arena. Per i UAG påpeker også en faktor knyttet til det sosiale aspektet når han vurderer mulighetene for skjulte selvmord i trafikken: ”Jeg tror det er, klart det er stigmatiserende å ha en som tar livet sitt”. Altså foreligger det forståelser blant begge instanser om at et menneske kan velge å skjule et selvmord ved å begå det i trafikken, hvilket kan antas å være av hensyn til pårørende eller til eget omdømme. De fleste undersøkelser viser at flertallet som tar livet av seg, på forhånd har gitt signaler til omgivelsene om hva som skal skje. Likevel kan signalene være lite spesifikke og vanskelige å tolke. Dermed vil en selvmordshandling ofte komme sterkt uventet på de nærmeste (Retterstøl et al., 2002:257). For mange vil det være vanskelig å være åpen om at dødsårsaken var selvmord. Ole i UAG understreker slike vanskeligheter:

Du vet, sånn rettferdiggjørende prosess som folk holder på med. Og det er jo mange grunner til det, en er at man vil lure seg selv, man vil tro at det var sånn, for det føles mye lettere for dem å leve med det (Ole).

Det tyder på at Ole har kjennskap til hvordan pårørende i etterkant av selvvalgte ulykker har uttrykt seg ovenfor politiet. Basert på erfaring kan også Ole gjøre antagelser rundt hva det er som gjør et selvmord vanskelig å takle for de som blir etterlatt. Som pårørende kan man kjenne på en følelse av skam, en mistanke eller en frykt for å ha blitt annerledes enn andre, og man vet ikke hvordan man skal forholde seg til situasjonen etter et selvmord (Retterstøl, et al., 2005:259). Forventninger om sosial isolasjon eller ubekvemheter kan ha en sammenheng med hvorfor pårørende opplever det som vanskelig å være ærlige om et

selvmordstilfelle. Pårørende kan av den årsak komme til å avskjære seg fra muligheter om hjelp og støtte fra venner og familie (Retterstøl et al., 2005:259). Det blir ofte gjentatt av flere UAG-informanter at de pårørende ofte har en formening om hva dødsulykken skal klassifiseres som. Pål belyser vanskelighetene med dette:

Jeg føler det er ganske komplisert det bildet her egentlig. Fordi du berører den siste reise til et menneske... Og menneskelige hensyn skal vi jo ta, men det spørs hvor mye man skal skåne de som er etterlatt (Pål).

UAG har en forståelse for at selvmord er et sensitivt tema og at det kan være vanskelig å hankses med. Likevel anser de det som viktig å opprettholde en ærlighet ovenfor de som sitter igjen, samtidig som at dødsulykkene blir klassifisert på en så nøyaktig måte som mulig. Flere av informantene uttrykker det samme og viser til eksempler hvor de har vært helt sikre på at politiet har gjort en skjev vurdering:

Hadde en som hadde prøvd å ta livet av seg og overlevde. Noen timer etterpå kjørte vedkommende inn i en trailer. Den tror jeg ble tatt ut til slutt, men da var det ikke snakk om å ta den ut i starten fordi kjæresten var så fortvilet. Da sa han [politij] ”hvorfors skal vi kalle det selvvalgt hvis det vil gjøre det bedre å...” (Anders).

I dette sitatet ligger det et tydelig bevis på en erfaring med at politiet tar hensyn til følelsesmessige aspekter i etterkant av en mistenkt selvvalgt ulykke. Anders i UAG betrakter ulykken som forårsaket av en intensjonell handling, og den ble også tatt ut av dødsulykkestatistikken etter en lengre periode. At politiet i lengre tid holdt seg til klassifiseringen dødsulykke, kan tyde på en vegring eller tilbakeholdenhet som resultat av en følelse av empati ovenfor familien.

Tema 4: Empati for de pårørende

UAG snakker om at politiet støtter seg på antagelser om at selvmord er vanskelig for de pårørende å takle. Å bli aktivt forlatt kan ofte føles provoserende og tungt å bære, og tapet som etterlatte ved selvmord påføres er mer sammensatt enn ved andre dødsfall (Retterstøl et al., 2002:258). Dette er en oppfatning som mange har, og et hensyn til det kan oppstå nærmest ubevisst i møtet med pårørende. UAG-lederne har en oppfatning av at politiet lar seg styre av de pårørende og muligens faktorer som knyttes til deres følelsesliv i etterkant av en traumatisk hendelse. Dette kan skje i form av at et tilfelle blir klassifisert som en dødsulykke som følge av hva de pårørende har ønsket. UAG-informantene mistenker at politiet kan klassifisere noe som en dødsulykke, selv når det foreligger mistanke om en intensjonell

handling i større eller mindre grad, og Per i UAG kommer med konkrete tanker om at vurderingene som gjøres hos UAG og politiet er ulike:

Jeg syns politiet varierer voldsomt i å ta ut og ikke ut. Vi har noen åpenbare ulykker som er med i materialet vårt som burde ha vært tatt ut. Jeg har følelsen av at familien til etterlatte har en stor innflytelse. De skal gjøre noe for at noen ikke skal ha tatt livet sitt... Og da styrer det resultatet (Per).

Her snakker Per om ulykker som burde blitt plukket ut av dødsulykkestatistikken over drepte i trafikken, da hans UAG-gruppe har mistenkt disse tilfellene for å være selvvalgte ulykker. Han påpeker at familie og pårørende kan ha en innvirkning på klassifiseringer som blir gjort av politiet. Flere av de andre UAG-informantene spekulerer også i at en skåning av de etterlatte legger føringer i noen sakene:

Hadde en ulykke hvor vi mente at det ikke engang var mistanke om at det var selvvalgt, vi var helt sikre. Likevel ville ikke politiet ta den ut. Og det kan jo være at på små steder, for eksempel, så kjenner politiet familien til den som har valgt å gjøre det her, og så syns dem at det er vanskelig sånn følelsesmessig. Å bekrefte at det her var en selvvalgt ulykke («Henrik»).

UAG-lederen vurderer politiets klassifiseringer som mer tynget av følelser eller empati enn deres egne, ved at politiet er de som kommer først til et ulykkessted, og de kan allerede her opprette en kontakt med pårørende eller vitner. UAG sine oppgaver går ut på å analysere sammensatte data, det vil si datamateriale som er innsamlet under og etter dødsulykken, men som bearbeides av UAG i etterkant. Det tyder på at UAG-lederne antar at politiet ikke hviler stor nok del av sine vurderinger på psykologiske bakenforliggende årsaker, men at de vektlegger et spørsmål om skyld eller følelsesmessige aspekter. Are fra politiet argumenterer for å ikke ha noen kjennskap til slike tilfeller, men nevner at de aldri kan være helt sikre på hvilken informasjon som er innhentet fra pårørende, da ikke alle samtaler blir dokumentert:

Noen ganger har du de pårørende på stedet, og du har kanskje snakka med de litt uformelt, uten at det fremgår så klart. Og man kan ha snakka med de på telefon. Også er det noe med at man ønsker vel å håndtere de med respekt, da, og for å imøtekomme det, så tar man kanskje ikke den praten (Are).

Dette sitatet påpeker utfordringene som oppstår ved mulige selvvalgte ulykker som innebærer følelser av empati som vekkes når en må overlevere en beskjed om et selvmord, eller en mistanke om det, dersom de pårørende befinner seg på stedet. Her ligger det muligens

en tanke om at det kan være vanskelig å få en bekreftelse på noe man frykter eller ikke har vært forberedt på, som vil være at en nærstående har tatt sitt eget liv. Det blir også nevnt gjennom intervjuene med UAG at politiet kan komme til å kjenne til den avdøde og deres familie, noe som kan gjøre det ekstra vanskelig å overgi en slik beskjed. I tilfeller som dette vil det dukke opp utfordringer knyttet til egne følelser og en opplevd medlidenhet. Flere av UAG-informantene tar opp dette som en barriere. UAG har ikke kontakt med pårørende i arbeidet med sine analyser og har dermed større mulighet til å forholde seg objektive til de bevisene som foreligger. Under intervjuet med politiet blir det bekreftet at slike situasjoner kan oppstå:

Du kan jo kjenne de privat, eller du har vært borti de i jobben. Og da tar du alltid en vurdering på om det er riktig at du håndterer saken. Men ofte så er det jo sånn at du må håndtere det der og da (Are).

Det eksisterer altså en sjanse for at en i politiet blir nødt til å sette føringer i en sak hvor han eller hun vet hvem vedkommende er. På denne måten kan arbeidet bli ekstra utfordrende for en i politiet, samtidig som at personlige vonde følelser kan spille inn. Dette kan igjen ha konsekvenser for videre behandling av sakene, og de pårørende kan gi uttrykk for at de ikke ønsker å dele den sanne årsaken til at dødsulykken fant sted.

Tema 5: Minnemarkeringer

Noe som raskt dukket opp i fortellingene til UAG-informantene var de årlige minnemarkeringene som blir holdt til minne for skadde og omkomne i trafikken. Disse minnemarkeringene gjennomføres i regi av Trygg Trafikk. Navnene til de som har omkommet ved selvvalgte ulykker i trafikken ikke vil bli lest opp på disse markeringene, da disse ikke betraktes som trafikkdødsulykker. Minnemarkeringen skal være med på å skape rom for sorg (Trygg Trafikk, 2014) og et sosialt samhold. UAG-lederne forteller at det er familier som har ønsket å få navnet på sitt familiemedlem opplest på samlingene, hvilket kan tolkes som et ønske om å skjule den selvvalgte handlingen.

Men de pårørende kommer, da. De vil være med de og. For selv om de kanskje veit at vedkommende tok livet av seg, så vil de være der. For de ønsker at utad så skal det være en trafikkulykke. At de ikke kommer, og alle de andre, da er de avslørt...[...] Jeg syns synd på dem (Anders).

Dette sitatet viser konkrete handlinger fra de pårørendes side, i et forsøk på å skjule selvmordet som en ulykke. UAG-lederen viser en medlidenhet for de pårørende, og har selv hatt erfaringer med slike situasjoner. I tillegg forklarer han at de pårørende til tider kan oppleve det som så vanskelig at de ikke ønsker å erkjenne det ovenfor verken seg selv eller andre. Flere av UAG-informantene kommer med lignende fortellinger rundt minnemarkeringene og sier at mange møter opp på minnemarkeringene til tross for at de er bevisste på en selvvalgt ulykke. UAG tror et slikt samhold i etterkant av et selvmord kan være av avgjørende karakter for mange pårørende. Menneskelige behov for å være en del av et fellesskap kan være med på å styre klassifiseringen, dersom en selvvalgt ulykke kan føre til en følelse av å bli utelatt.

Det kom en beskjed om akkurat dette på en ulykke. De skulle være med på minnemarkering, eller, de ville at navnet skulle bli lest opp på en minnemarkering på drepte for året, skrev politiet. Så det er jo kanskje litt... Alt tyder jo på at det er en selvvalgt ulykke (Per).

UAG-lederen har selv erfaring med å få forklaring fra politiet om at familien er tatt hensyn til ved klassifiseringen. Minnemarkeringene tas opp i forbindelse med politiets vurderinger av flere UAG-ledere. I dette konkrete tilfellet var UAG-lederen klar over at de bevis som ble fremlagt i saken i stor grad har vist mot en selvvalgt handling. Sitatet gir et konkret eksempel på at politiet har latt seg styre av påtrykk fra pårørende. Politiet har siste ordet hva angår kategorisering, og dermed vil en slik dødsulykke muligens havne som mistenkt selvvalgt ulykke i UAG-databasen, men som en dødsulykke i den offentlige statistikken over veitrafikkulykker.

Oppsummering

De ulike betraktningene rundt over- og underestimering på antall selvvalgte ulykker illustrerer barrierene tilknyttet selvmord i trafikken, og hvordan dette kan påvirke klassifiseringene til politiet. UAG-lederne opplever en diskrepans mellom egne vurderinger og politiets vurderinger, ved at de ulike instansene vektlegger vurderingsgrunnlag og årsaksfaktorer forskjellig. Fortellingene om empati knyttet til de pårørende, og minnemarkeringene, viser at selvmord i trafikken oppleves som ubehagelig å bekrefte eller snakke om for politiet. Stigmaet ved selvmord er fortsatt levende i vårt samfunn, selv om mye har endret seg de senere årene (Retterstøl et al., 2002:297). På denne måten kan offentlige instanser la seg styre av bestemte holdninger, hvor også de ansatte kan ha personlige tanker rundt temaet. Tabubelagte holdninger i samfunnet kan i noen grad gjøre problemene ytterligere vanskelig

for gjenlevende ektefeller og barn etter et selvmord, og kan medføre fare for sorgreaksjoner og traumeutløste stressreaksjoner (Retterstøl et al., 2002:312). Kanskje medfører dette en norm rundt hvordan en bør reagere på et selvmord, i tillegg til en fornemmelse om at en ærlighet rundt det fra familiens side kan føre til sosial utestengelse eller stigmatisering. Det foreslås at politiet lar seg styre i en todeling, både av det faktum at selvmord er vanskelig for de etterlatte, men også basert på en eksisterende norm i samfunnet knyttet til at temaet selvmord snakkes lite om. På den måten kan det oppleves som mer komfortabelt å kategorisere en ulykke som en dødsulykke. Fra intervjuene tyder det på at selv i ulykker hvor det foreligger flere sterke mistanker om en selvvalgt ulykke, har politiet brukt lang tid på å bestemme seg for den endelige klassifiseringen. Det blir stilt spørsmål fra UAG sin side rundt hva det er ved dødsulykker i trafikken som gjør politiet sikre på at de kan utelukke en selvvalgt handling, da de ofte har tatt mistanke om en selvvalgt handling i de samme tilfellene. Politiet mener på sin side at dødsulykker bør kategoriseres som dette, så fremt det ikke foreligger konkrete og flere bevis på at en selvvalgt handling har funnet sted. Dersom denne uenigheten oppstår, havner en dødsulykke i UAG-databasen under kategorien mistenkt selvvalgt ulykke, mens den ikke tas ut av den offisielle statistikken over drepte i trafikken. Dermed oppstår en skjev og uklar statistikk.

Mistenkte selvvalgte ulykker

Når UAG kategoriserer en dødsulykke som en mistenkt selvvalgt ulykke, foreligger det noen tegn som får gruppene til å mistenke at hendelsen ikke var forårsaket av et uhell. Likevel eksisterer det ikke tilstrekkelig med bevis på at det har vært en intensjonell handling, ei heller ikke på at ulykken har skjedd ved et uhell. I slike tilfeller har politiet enten valgt å klassifisere ulykken som en dødsulykke, eller så har de ikke gjort en endelig vurdering av hva den skal klassifiseres som. Det kommer frem av intervjuene med UAG at politiet kan ta ulykker ut som selvvalgte i etterkant av UAG sitt analysearbeid. Politiet kan ta denne beslutningen ved ytterligere etterforskning av saken, som blant annet kan involvere vitneavhør med pårørende eller andre trafikanter som kan ha vært tilstede ved ulykken. Det kan oppstå uklarheter rundt en konkret klassifisering av en dødsulykke, dersom politiet mener at noe annet har vært årsaken til den enn hva UAG mener. Dette kan føre til at en dødsulykke blir stående som en mistenkt selvvalgt ulykke i UAG sine databaser, hvilket skjer så lenge politiet ikke tar den ut av dødsulykkestatistikken som en selvvalgt ulykke. UAG og politi kan altså trekke ulike konklusjoner rundt de samme tilfellene.

Basert på spesifikke tegn ved hendelsesforløpet som kan tyde på en intensjon hos sjåfør, klassifiseres ulykker som mistenkt selvvilgt ulykke av UAG. Slike tegn kan være informasjon om tidligere selvmordsforsøk, psykisk sykdom, vanskelig livssituasjon eller at det er blitt gjort en brå rattbevegelse mot fronten av et vogntog. Bakgrunnsinformasjon om den avdøde vil være nyttig, da det kan fortelle om personen har vært medisinert eller påvirket av alkohol. Livssituasjoner eller hendelser som knyttes til negative følelser kan vekke en mistanke hos UAG. Dersom en ulykke mistenkes for å ha vært selvvilgt, skal punkter ved kriterielisten følges og utfylles. Graderingene legges sammen til slutt og gir grunnlag for en konklusjon om en mistenkt selvvilgt ulykke. Samtlige UAG-informanter trekker frem kriterielisten ved spørsmål om hva som karakteriserer en ulykke de tror kan være selvvilgt. Pål forteller hva som kan være med på å skape mistanke:

Når vi har fått innsyn i politiet sine rapporter eller er i gang med obduksjon, det kan være psykologiske rapporter, det kan være vitneforklaringer. Det er jo ofte på det grunnlaget at vi begynner å lure på ”oi, dette var et hendelsesforløp som peker mot en mistenkelig atferd hos den avdøde” (Pål).

Det tyder på at UAG-gruppen i all hovedsak baserer seg på antagelser rundt hva som avviker fra alminnelig atferd i trafikken. Et eksempel på dette kan være at en personbil har holdt en veldig høy fart eller at føreren har vinglet på veien. UAG tar kjøremønsteret til personen i betraktning, sammen med tidligere eller tilstedeværende psykisk sykdom hos avdøde, og eventuelle vitner som kommer med fortellinger på ulykkesstedet. Å få tilgang til informasjon rundt den avdøde og hans eller hennes helse- og livssituasjon forutsetter at politiet har samlet inn dette. UAG har ikke mandat til å innhente primærdata om avdødes helseopplysninger eller å gjennomføre avhør på ulykkesstedet. Dersom det foreligger datamateriale, setter UAG i gang en analytisk prosess rundt ulykkens forløp og karakteristikk.

Gjennom erfaringer med lignende dødsulykker og vurderingene av de, har både politiet og UAG tillært seg mønster som ofte forekommer i selvvilgte ulykker. Det blir beskrevet et mistenkelig kjøremønster i flere av UAG-rapportene som er kategorisert som mistanke om selvvilgt ulykke. Flere av UAG-informantene oppfatter det som lett å la seg farge av en mistanke om en selvvilgt ulykke dersom en trafikant har svingt brått mot et motgående vogntog. Dette er også en faktor som blir tatt opp når informantene blir bedt om å komme med eksempler på tilfeller hvor de har fått mistanke. Åre i politiet er av den samme oppfatningen: ”Og det er typisk... Hvis du kommer i motgående og treffer en trailer, så er det

veldig lett å tenke det”. Jeg kunne også lese av en UAG-rapport: ”Personbilfører svinger brått i motgående kjørefelt. Vogntogfører prøver å komme seg unna ulykken ved å varsle med lyshorn og horn, men klarer ikke å forhindre ulykken”. I rapporten vektlegges det at sjåføren av personbilen ikke har reagert på manøvrene fra trailersjåføren, og gruppen belager sine mistanker på dette. Jeg har også funnet at i samtlige ulykker hvor en personbil har kollidert med vogntog, så er dette noe som understrekes som et argument tidlig i rapporten. Videre er ikke dette tilstrekkelig bevis alene, og kriteriene som oppfylles må legges sammen og vurderes til slutt. Slike avvik fra alminnelig trafikkatferd er med på å forsterke en mistanke. Risikobringende atferd, og et ønske om å oppsøke farlige situasjoner anses av UAG for å skape mistanke. En oppøvd evne til å bli i stand til å skade seg selv innebærer blant annet å konfrontere frykt, selvskading, men også døden (Joiner, 2005:93). En antagelse om at mistenkelig atferd og en tilstand hos sjåfør er blitt lagt til grunn for flere klassifiseringer, men en hasardiøs kjøremåte er ikke tilstrekkelig bevis for at en selvvalgt handling har funnet sted.

Tema 1: Mistanke om avskjed

Som innledning til kategorien om mistenkte selvvalgte ulykker, snakket Pål fra UAG om prosessen fra han får beskjed om en dødsulykke til han eventuelt får en mistanke om en selvvalgt handling. Herunder faller ting som beskjeder sendt av avdøde i forkant, via sosiale medier eller tekstmeldinger. Eksempler på telefonbruk som en mulig medvirkende faktor har også kommet frem ved gjennomgang av UAG-rapportene. Ofte legges det like mye vekt på innholdet i telefonsamtalene, som det enkeltstående faktum at mobiltelefonen har vært i bruk uten at for eksempel handsfree eller annet utstyr har blitt benyttet:

Man kan jo ofte stå fast hvis man ikke får noe skriftlig, eller så lenge det ikke er spor som kan tyde på noe selvvalgt, så er det litt vanskelig. For eksempel så er det veldig ofte sms, facebook, alle sånne ting, det kan jo politiet ha gjort en research på og samlet inn. Og dermed så kan vi jo få sånn hint på at ”ja, her er det meget sannsynlig” (Pål).

Her ser vi at Pål har hatt erfaring med å analysere informasjon som er funnet på avdødes telefon eller facebookprofil. Politiet har mulighet til å innhente telefonlogger, og denne informasjonen får UAG innsyn i dersom de ønsker det. En eventuell bruk av sosiale medier i forkant av ulykken kan avdekkes ved for eksempel vitneavhør. Slike meldinger kan inneholde alt fra sangtekster, dikt og konkrete beskjeder, og opplysninger om disse meldingene kan være med på å skape en mistanke hos UAG og politi. Ved en gjennomgang av et utvalg UAG-rapporter, så jeg i flere tilfeller at mobiltelefonen til avdøde hadde vært i bruk kort tid før ulykken inntraff.

I en UAG-rapport fremkommer det gjennom avhør at den avdøde har sittet i en telefonsamtale rett før ulykken, hvor samtalen er blitt avsluttet på en måte som kan peke mot at hendelsen var intensjonell. Her har telefonlogg og avhør vist at avdøde har pratet med en nær venn. Videre kan det påvises lang tids sykdom hos avdøde, noe som i dette tilfellet forsterker antagelsene om en selvvalgt ulykke hos UAG. Her har gruppen kommet med følgende konklusjon:

Det er av gruppas klare oppfatning at det er fører som har utløst ulykken og at det er en eller flere av følgende momenter som er sentrale i denne sammenheng: Helsetilstand, fysisk og psykisk, fører valgte å avslutte sitt eget liv, fører har snakket i mobiltelefon.

I dette tilfellet har det vært nyttig med avhør av vennen til den avdøde. En antagelse UAG støtter seg på i dette tilfellet, er at personen etter all sannsynlighet har ringt for å ta farvel til en person avdøde hadde knyttet seg til i en vanskelig periode. Det fremkommer i avhør at dette er tilfellet, sammen med at avdøde også hadde gitt uttrykk for å ville ta sitt eget liv tidligere, basert på sine langvarige plager med fysisk sykdom. Det kan foreslås at UAG-gruppen støtter seg på en antagelse om at den selvvalgte handlingen kan ha vært en rømning fra psykiske og fysiske plager over lengre tid. Et ønske om å rømme fra livet kan utvikles ved at et menneske opplever situasjoner som avviker stort fra personlige standarder og de mål eller forventninger en har satt til seg selv (Baumeister, 1990:91). I dette tilfellet hadde avdøde funnet det vanskelig å leve livet som før, da smertene satte en stopper for å arbeide. For mange taper livet sin mening dersom de ikke lenger kan fortsette arbeidet sitt eller fylle en sosial funksjon (Retterstøl et al., 2002:157), og en følelse av å ville rømme dukker ofte opp på bakgrunn av en opplevelse av negativ affekt (Joiner, 2000:49). UAG-informantene har belyst et ønske om å rømme fra egen tilstand eller livssituasjon som betydningsfullt i de mistenkte selvvalgte ulykkene, noe som kan tyde på en felles antagelse om at tilstedeværelsen av somatiske lidelser, så vel som psykiske lidelser, har en betydning for et menneskes ønske om å leve.

Tema 2: Mangel på tilhørighet

Et av eksemplene som UAG tar opp i forbindelse med å rømme fra eget liv, er følelsen av å ikke passe inn i en bestemt gruppe. Personlige forhold er et av punktene som UAG arbeider etter ved bruk av kriterielisten, hvilket indikerer at de støtter seg på implisitte teorier rundt menneskets behov for nære relasjoner. Under punktet om personlige forhold faller også

opplysninger rundt vedkommende sin helse dersom det foreligger informasjon rundt dette. I en av UAG-rapportene hadde samboeren til avdøde gjennom vitneavhør fortalt at avdøde en tid før ulykken hadde vist en betydelig atferdsendring. Personen hadde hatt en følelse av å ikke mestre jobben sin, samt av å ikke bli verdsatt. Samboeren kunne fortelle at avdøde hadde hatt mye fravær på grunn av mistriivsel på arbeidsplassen, og skal også ha skubbet unna venner og sine nærmeste den siste tiden. Det er blitt innhentet informasjon om at avdøde hadde planlagt et møte med psykolog, og det tyder altså på at en psykisk lidelse har vært tilstede eller i utviklingsstadiet hos avdøde. Her hviler mistanken om en selvalgt ulykke fra UAG sin side på at avdøde har hatt en følelse av å mistrives på egen arbeidsplass. En slik situasjon kan knyttes til følelsen av mangel på sosial tilhørighet hos en gruppe man ønsker å være en del av, et av de tre behovene som i den interpersonlige teorien antas å kunne predisponere noen for selvmord, dersom de ikke oppfylles (Joiner, 2005). Jeg fant i denne UAG-rapporten at klassifiseringen er blitt gjort basert på faktorer som en potensiell følelse av å være til bry for sine nærmeste. En slik følelse kan være høyt korrelert med variabler som håpløshet, generell følelsesmessig smerte og sinne når det kommer til mellommenneskelige relasjoner (Joiner, Pettit, Voelz & Walker, 2002:533).

I en annen UAG-rapport, som ble klassifisert som sikker selvalgt ulykke av politiet, hadde avdøde tidligere vært medlem av et trossamfunn, men meldt seg ut av dette for en kort tid siden. Her drar UAG følgende konklusjon: ”Hadde valgt å gå ut av menigheten og det sies at man da blir helt utstøtt. Etterlot seg et brev hvor det blir sagt at vedkommende ville ta sitt eget liv”. Slike tilfeller hvor politiet også har vurdert ulykken som selvalgt, er med på å danne et vurderingsgrunnlag hos UAG i fremtidige analyser av dødsulykker. Det blir nødvendig for UAG å støtte seg på kunnskap som er blitt tilegnet gjennom tidligere erfaring, i tilfellene hvor de ikke får innsyn i nok opplysninger rundt den avdøde. I dødsulykken hvor avdøde hadde forlatt et trossamfunn, støtter UAG-gruppen seg på ting de har hørt, enten gjennom tidligere arbeid eller i private sammenhenger, da det ikke foreligger konkrete bevis på en sosial utestengelse. Antagelsene om at sosial utfrysing har funnet sted slås sammen med det faktum at avdøde har etterlatt seg et avskjedsbrev i forkant.

Tema 3: Nære relasjoner

Sosial tilhørighet oppstår ved at man knytter relasjoner til andre. Det kan tolkes av flere UAG-informanter at de støtter seg på en antagelse om at hvis et menneske opplever å være en byrde for andre, og i tillegg har en følelse av å mangle sosial tilhørighet til en høyt verdsatt gruppe, kan være utsatt for selvmord eller selvmordsforsøk (Joiner, 2005:137). Flere UAG-

informanter gir eksempler på skilsmisser, brudd med kjærester eller problemer knyttet til nære relasjoner. Disse antagelsene hviler på at menneskets forhold til andre vil være av avgjørende karakter for velvære og følelsen av å høre til en gruppe (Joiner, 2005:118). En kan tenke seg at en person som mister følelsen av å være knyttet til en ektefelle, kan komme til å føle seg ensom, spesielt om en har vært vant til å være i nær kontakt med et annet menneske i flere år. En følelse av håpløshet og frykt kan vekkes dersom man ikke lenger føler seg ønsket av den andre personen. Å føle at noen trenger en eller at man bidrar med noe, er noe som skaper positive følelser knyttet til følelsen av å være tilstrekkelig (Joiner, 2005:100). Det spekuleres i om skilsmisse kan anses som en risikofaktor for selvmord da det både vekker grunnleggende følelser av å være utilstrekkelig, samtidig som det berøver sosial kontakt med ektefelle, og kanskje også barn, svigerforeldre og venner (Joiner, 2005:124,125). I en av UAG rapportene jeg gjennomgikk ble det konkludert med mistanke om selvvilgt ulykke fra UAG-gruppen, da en person hadde tatt sitt eget liv kort tid etter at vedkommende hadde vært på besøk hos en tidligere ektefelle. Under personlige forhold blir det oppgitt at avdøde hadde gjennomgått en skilsmisse noen måneder før og at personen skulle flytte ut fra sin tidligere ektefelle kort tid etterpå. Det fremkommer også at avdøde har slitt med depresjon og psykiske problemer. I dette tilfellet har UAG lagt flere implisitte antagelser til grunn, hvor hovedvekten blir lagt på personlige relasjoner og psykiske problemer. Anders i UAG kommer med et annet eksempel basert på lignende antagelser:

Det var et forhold ingen visste om. Men personen hadde forlatt en fest. Der var det også sanne rykter... Personen var blitt observert veldig full, og hadde stått på en parkeringsplass før ulykken og snakket med denne kjæresten lenge. Ikke lenge etterpå kjører avdøde i en utrolig fart og... ja (Anders).

I dette sitatet kan det tyde på at UAG-lederen har hatt erfaringer med en eller flere ulykker hvor vedkommende har hatt kontakt med en nær relasjon rett før ulykken. Samtlige UAG-ledere forteller om lignende eksempler hvor en person har hatt kjærlighetssorg. I dødsulykker av denne karakteren vil det være avgjørende for UAG å få til tilgang på telefonlogg for å kunne bekrefte at samtalen enten var en form for avskjed, eller om de to hadde kranglet eller gjort det slutt over telefonen. Så fremt det ikke foreligger bevis av denne typen, belager gruppene seg på egne antagelser og andre eventuelle bevis på at ulykken har vært selvvilgt. Jeg fant flere UAG-rapporter hvor sosiale og personlige forhold ble lagt vekt på i klassifiseringen. Blant annet hadde en person kjørt inn i en tunnelvegg etter at kjæresten hadde gjort det slutt tidligere på kvelden. I forbindelse med bruddet og de følelser som

personen hadde gitt uttrykk for, hadde kjæresten ringt foreldrene i frykt for hva som kunne komme til å skje. Ulykken ble klassifisert som en sikker selvvalgt ulykke av politiet.

Tema 4: Mistanke om psykisk lidelse

Et funn jeg gjorde tidlig i UAG-intervjuene var at samtlige informanter tok opp psykiske lidelser som et eksisterende problem sett i forhold til kategorien mistenkte selvvalgte ulykker. Blant annet nevner UAG-lederne at flere sikre selvvalgte ulykker har involvert psykisk sykdom hos sjåfør. I flere av UAG-rapportene foreligger det også forslag om å forbedre psykisk helsevern og behandlingen av pasienter som har en økt risiko for å ta sitt eget liv. Dette tyder på en samstemthet hos UAG rundt at psykiske lidelser øker risikoen for selvmord, og at de anser dette som en årsak i mange av tilfellene hvor de mistenker en selvvalgt ulykke. I en av UAG-rapportene under denne kategorien lå et eksempel der det fremkommer at avdøde har lidd av depresjoner og tvangstanker, og vært medisinerert som følge av det. I rapporten konkluderer UAG med at det tyder på at ulykken har vært selvvalgt, selv om det mangler tilstrekkelig med bevis. Samtidig skriver de: ”Vi tillater oss å spørre om helsemyndighetene er flinke nok til å tilbakekalle førerretten i kortere eller lengre tid i forbindelse med pasienters psykiske helse”. Her gjøres det en helt konkret vurdering på at avdøde har tatt sitt eget liv på bakgrunn av sine psykiske lidelser, selv om rapporten også inneholder en alternativ hypotese om at personen har fått et illebefinnende. UAG-gruppen gjør seg opp tanker rundt rollen til helsevesenet og hvordan de aktivt kan jobbe for å forebygge lignende hendelser. Det er flere av UAG-informantene som nevner dette i intervjuene, hvor de viser til manglende erfaring rundt at psykisk syke mennesker får en aktiv oppfølging, eller et forbud om å kjøre bil. I denne rapporten kan man også se at en hypotese rundt at personen kan ha sovnet ikke blir gitt, enda det er en mulighet for at dette er årsaken til ulykken.

Dersom en får tilgang til helseopplysninger om en person, kan man bli kjent med deres medisinske historie hva gjelder legebeseøk, psykisk behandling og medisinbruk. Slik informasjon kan være av avgjørende karakter i tilfeller hvor en mistenker en selvvalgt ulykke, og flere av UAG-informantene argumenterer for psykiske lidelser i spørsmålene rundt hvorfor helseopplysninger er viktig:

Det mest vesentlige som vi ikke har lov til å få er legejournaler. Vi kommer ikke inn og ser, selv om det er et kriterium som sier ”går vedkommende til psykisk behandling”. Skal vi fylle ja der, så forutsetter det at politiet har spurt noen om det. Eller så må vi skrive vet ikke (Ole).

Dersom UAG blir nødt til å fylle inn ”vet ikke” på et eller flere punkter i kriterielisten, kan dette igjen føre til en ufullstendig vurdering av dødsulykker. I tilfeller hvor UAG ikke har noen konkrete bevis på psykiske lidelser, har det kommet frem av intervjuene at gruppen i visse tilfeller kan komme til å støtte seg på ting de har hørt, eller *ryktebørsen*, som flere refererer til det som. Det blir likevel påpekt at dette ikke skal fungere som tilstrekkelig bevis. Pål belyser problemet rundt mangelen på opplysninger som kan være med på å forsterke en mistanke:

Det som hadde letta en god del var at vår lege fikk innsyn i primærlegen sine notater om vedkommende som er drept eller har tatt selvsvalt. For der vil det skjule seg en hel masse ting som vi ikke får greie på. Og det er jo der antagelsene er størst [...] Vi hører jo bare mistanker som ”denne personen har gått mye til lege og har kanskje fått utskrevet medikament mot det ene og det andre”, noe vi ikke greier lokalisere andre steder enn på ryktebørsen. Og dette kan jo være avgjørende rundt om noe er selvsvalt eller ikke (Pål).

Her forklarer UAG-lederen at deres arbeid ofte kan belage seg på antagelser, det være seg personlige tanker rundt selvmord eller de implisitte teorier man har tilegnet seg gjennom utdanning og erfaring. Det understrekes likevel at UAG ikke kan belage seg på rykter man hører, for eksempel ved muntlig snakk på ulykkesstedet. Flere lignende tilfeller med antagelser rundt psykiske lidelser kan likevel indikere at slike faktorer spiller inn ved en klassifisering av mistenkte selvsvalgte ulykker. UAG etterlyser i den forbindelse noe som kan støtte opp under hva de tror i de spesifikke tilfellene. Jeg fant et klart eksempel på antagelser som ble gjort, i en UAG-rapport hvor det fremkommer at en person har gjort en brå sving mot en trailer. Dette tilfellet skiller seg fra de andre UAG-rapportene, i den forstand at det mangler mye informasjon rundt hendelsesforløp og bakenforliggende faktorer. Rapporten er forholdsvis kort i forhold til de andre jeg gikk gjennom, og uten videre begrunnelse konkluderer UAG-gruppen slik: ”Alt tyder på at dette var en selvsvalt handling. Vi er ikke kjent med fører sin psykiske helse, men vedkommende må ha vært i psykisk ubalanse”. Her vises det hvordan UAG kan komme til å støtte seg på implisitte psykologiske teorier om at et individ som velger å ta sitt eget liv, lider av en form for psykisk lidelse. I denne rapporten kan man ikke finne konkrete bevis på at handlingen har vært selvsvalt, annet enn troen på at føreren har styrt bilen brått og bevisst over i motgående kjørefelt, samt at han eller hun ikke har anvendt bilbeltet. En informasjon av denne sort betegnes ikke som tilstrekkelig informasjon for klassifisering som mistenkt selvsvalt ulykke, dersom det ikke kan

understøttes av flere punkter gitt av kriterielisten. Dersom listen har mangler, kan det også bidra til en økt usikkerhet rundt trafikkdødsulykker. Dette danner igjen barrierer for UAG og fører til at medlemmene i gruppen må ta vurderinger basert på hva man tror eller antar at kan ha skjedd.

Tema 5: Tidligere selvmordsforsøk

I tilfeller hvor UAG-informantene snakker om psykiske lidelser, blir det også av flere nevnt at tidligere selvmordsforsøk ofte kan danne en mistanke og gi indikasjon på en selvvalgt handling. UAG-gruppen ser på tidligere selvmordsforsøk som en betydningsfull årsaksfaktor, og det har oppstått uenigheter med politiet i tilfeller hvor dette har vært en av årsaksforklaringene til UAG. I et eksempel som ble tatt opp i intervjuene hadde den avdøde forsøkt å ta sitt eget liv tidligere samme dag, noe som kan ha skapt en oppøvd evne til å gjennomføre det neste gang personen fikk muligheten (Joiner, 2000:39). Denne teorien har også styrket UAG-lederen sin tro på at det var en selvvalgt handling i det bestemte tilfellet. Likevel har ikke politiet klassifisert ulykken som en selvvalgt ulykke.

Ved å eksponere seg for en type selvmordsatferd flere ganger, fjerner man *tabuet* ved denne typen atferd (Joiner, 2005:59), og på denne måten vil det være enklere for en person å gjennomføre det når en har utsatt seg for lignende smerte tidligere. Dette skaper også en tilvenning til å takle frykten for døden (Joiner, 2005). Tidligere forsøk kan være en av de klareste markørene for å gjøre seg selv i stand til å skade seg selv eller å ta sitt eget liv (Joiner, 2005:207), og det er blitt vist at de som tidligere har forsøkt flere ganger har tre ganger så sterke symptomer på selvmordsatferd som de med et forsøk eller ingen (Joiner, 2005:61). Jeg så tidlig et mønster i intervjuene med UAG at tidligere selvmordsforsøk også ble assosiert med psykiske lidelser. Det blir tydeliggjort av flere UAG-informanter at de mener at en person ikke kan være psykisk frisk dersom vedkommende er i stand til å kjøre inn i et tre eller et møtende vogntog. Slike fortellinger gjenspeiler personlige refleksjoner rundt en situasjon det er vanskelig å sette seg inn i. Selvmordsforsøk kan ofte ha noe med psykiske lidelser å gjøre, så ofte som i 95% av tilfellene, men det er i tillegg blitt bevist at flere selvmordsforsøk predisponerer et fremtidig selvmord, selv når variabelen psykisk lidelse holdes konstant (Joiner, 2005:61).

Tema 6: Tilleggsriterier

UAG sine antagelser omkring psykiske lidelser kan ha blitt dannet basert på tidligere erfaring, men også allmenne oppfatninger som man sitter med som enkeltmenneske. Det kan for eksempel være lett å tro at en person som opplever alvorlig sykdom, skader eller psykiske

lidelser kan utvikle en følelse av å være til byrde for andre mennesker. Dette kan igjen føre til at man føler seg lite knyttet til andre, og at man isolerer seg mer som en følge av dette (Joiner, 2005:24). Suicidale mennesker som har hatt følelsen av å være en byrde ovenfor andre, har ofte en oppfatning om at den negative følelsen er stabil og at døden er en løsning ut av det (Joiner, 2005:98). I tillegg til forutinntatte antagelser har også UAG tilføyd listen nye kriterier, som de anser som avgjørende for et menneskes lyst til å leve:

Vi fant en del ulykker der det var bagasjerommet fullt av regninger, det var sykdom som familien ikke kjente til, som HIV og AIDS. Dette kom fram av obduksjonsrapporter. Også tok vi med formålet med turen (Per).

Jeg ble oppmerksom på at dette muligens kan bunne i antagelser om psykiske lidelser, da UAG-informantene snakker om ”skjult sykdom for familie og venner”, hvor HIV og AIDS ble nevnt som eksempler, og økonomiske problemer som den avdøde hadde holdt hemmelig for andre. Å havne i økonomiske problemer, eller å oppleve et økonomisk tap, kan knyttes til en teori rundt følelser av håpløshet (Joiner, 2005:38). Følelsen av å ikke finne en utvei for problemene og en eventuell utvikling av depresjon på grunnlag av dette, har å gjøre med hvordan et menneske gjør slutninger rundt negative hendelser som skjer med dem (Liu et al., 2015:347). Slike antagelser kan UAG ha lagt til grunn i en mistenkt selvmordet hvor avdødes firma nylig hadde gått konkurs. Sammen med dette hadde ikke personen brukt bilbelte under kollisjonen, og vedkommende hadde gjort en brå sving mot møtende vogntog. Rapporten konkluderer med at de ovennevnte faktorer taler sterkt for en selvmordet ulykke. UAG understreker derimot også: ”Uten papirer på vedkommende sin helse, er det umulig å si noe om denne antagelsen kunne ha vært styrket eller svekket”.

UAG understreker en felles antagelse om at selvmordet handler om å unnsnippe pågående og potensielt langvarige vanskelige situasjoner. Et menneske kan i etterkant av et nederlag, enten det er i forbindelse med jobb eller i private sammenhenger, bli gående med en følelse av skyld eller skam over en lengre periode. Ofte kan økonomiske problemer forbli en hemmelighet, i en persons frykt for å skuffe mennesker som står en nær eller for at andre skal oppfatte en som utilstrekkelig (Joiner, 2005:97). Dette kan bli svært tungt psykisk dersom en ikke ser en utvei fra problemene på egen hånd. Å føle at man er en byrde for andre mennesker, og da spesielt sine nærmeste, er en type misoppfatning som blant annet depressive mennesker er sårbare for å utvikle (Joiner, 2005). I tillegg er følelsen av håpløshet blitt omtalt som variabelen som knytter depresjon til selvmordsatferd (Beck, Kovacs & Weissman, 1975). Det kan tyde på at UAG støtter seg på en lignende antagelse.

Oppsummering

UAG-gruppene støtter seg på tidligere erfaringer med selvvalgte ulykker når de skal analysere og vurdere nye dødsulykker. Gjennom gjentatte analyser av ulike dødsulykker har de tilegnet seg kunnskap som kan være med på å vekke tidlig mistanke. UAG-lederne knytter ulike barrierer opp mot å kategorisere noe som en mistenkt selvvalgt ulykke, som blant annet innebærer usikkerhetene ved mangel på bevis. Samtidig nevner samtlige frustrasjonen over at de som gruppe kan fatte mistanke i tilfeller som blir kategorisert som sikre dødsulykker av politiet. Politiet kategoriserer ofte ulykker som dødsulykker dersom de er usikre på årsaken til at den fant sted. Det tyder på at det eksisterer en form for uenighet mellom politi og UAG når det kommer til hvilke kriterier som bør foreligge for en klassifisering, men også angående hvilke etterforskningskritt som bør igangsettes i disse tilfellene. Flere av UAG-informantene forteller om problemer knyttet til arbeidet med de mistenkte selvvalgte ulykkene, og det blir presisert av flere at de første på stedet fra Statens vegvesen kan la seg farge av hva politiet forteller etter en dødsulykke. Jeg vurderer det som at i tilfeller hvor UAG-medlemmene har personlige antagelser eller mistanker, kan det eksistere for lite datamateriale til å få gjort en faglig vurdering som ender i en fastslått klassifisering. Dette kan også ha å gjøre med den generelle forståelsen av at politiet sitter med siste ord i alle sakene. Dette kan forklare tendensen til å klassifisere dødsulykker basert på hintene som peker mot det, eller på rykter man hører av pårørende eller vitner. Litt av samme problematikk som ved klassifisering av sikre dødsulykker oppstår her, da politiets mandat spiller en stor rolle. Ved mangelfull bruk av kriterielisten kan det også antas at UAG ender opp med for lite informasjon til senere analyser. På bakgrunn av uenighetene som oppstår, kan det vurderes som at prosessene blir unøyaktige og at ulykkene ikke blir etterforsket grundig. UAG-lederne kommer med personlige meninger rundt at en utvidet etterforskning og økt innhenting av relevant informasjon ville resultert i en mer nøyaktig statistikk.

Ofte blir en god mental helse knyttet til tilfredshet innenfor kjærlighet og jobb (Joiner, 2005:137), noe det kan tyde på at UAG-gruppene legger til grunn ved sine mistanker. Det blir ofte argumentert for at skilsmisser, en mangel på tilhørighet i bestemte grupper og brudd med kjærester kan føre til en psykisk lidelse som muligens ikke fanges opp på en god nok måte. Ofte ble det gitt eksempler som ”det bare går i svart, tenker jeg” og ”da er man så sikker på hva man vil at man ikke tenker på andre” når informantene illustrerer hvordan de tror suicidale mennesker tenker. Det er blitt funnet at rett før en handling som innebærer selvskading så oppstår en akutt tilstand av engstelige emosjonelle forstyrrelser som et individ opplever som uutholdelig (van Heeringen: 2001:242). Det tyder på at UAG sitter med en

felles oppfattelse om at selvmord fungerer som en måte å rømme fra vanskelige situasjoner på, og situasjoner som oppfattes som håpløse. Dette er med på å gjenspeile de argumenter de kommer med hva angår økonomiske problemer, samlivsbrudd og brudd med grupper som anses som viktige for personen det gjelder.

Sikre selvvalgte ulykker

De dødsulykkene som blir klassifisert som sikre selvvalgte ulykker er de tilfellene hvor politiet mener det foreligger tilstrekkelig bevis på at ulykken er resultat av en intensjonell handling. Dersom politiet klassifiserer en dødsulykke som en selvvalgt ulykke, blir den tatt ut av den offisielle dødsulykkestatistikken. UAG klassifiserer dødsulykker i sin database som mistenkte selvvalgte ulykker, og ikke som sikre selvvalgte ulykker. Dersom politiet på et tidlig stadium tar ulykken ut som en selvvalgt ulykke, blir den heller ikke sendt inn til UAG for analyse. I kategorien mistenkte selvvalgte ulykker vil det også ligge ulykker som UAG personlig mener at helt sikkert er selvvalgte, basert på analysene som er gjort av for eksempel vitneavhør, kjøreatferd, veibane og lignende. En kan likevel ikke gå inn i UAG-databasen og skille mellom hvilke ulykker som gruppen har mistenkt som selvvalgt og hvilke de mener helt sikkert er det. I noen tilfeller fremkommer det av rapportenes konklusjoner hvor sikre gruppen har vært i sin klassifisering.

Gjennom fortellingene til UAG-informantene kunne jeg finne at de graderer årsaksfaktorer etter hvor stor betydning de mener det kan ha hatt for utfallet. *Selvvalgt* er en av årsaksfaktorene de har muligheten til å gradere. I de fleste UAG-rapportene jeg gjennomgikk, som var kategorisert som mistanke om selvvalgt, fant jeg at det i de aller fleste tilfeller var blitt gradert som ”stor betydning” eller ”avgjørende betydning”. En av regionene opererer også etter hvor sannsynlig de mener det er for at ulykken har vært selvvalgt. Gjennom intervjuene kunne en av UAG-lederne understreke litt av vanskeligheten med denne arbeidsmåten: ”Vi kaller det mistanke, vi har ikke lov til å si noe annet når politiet... Men vi kan jo si når vi er sikre på at det er mistanke om, og det er det ofte vi er, altså” (Anders). I dette sitatet kan vi se at UAG-lederen gjør seg opp noen tanker rundt hvorfor de ikke kaller noen ulykker for sikre selvvalgte. Dersom de skal være veldig sikre, skal flere av punktene i kriterielisten bli fylt ut, på bakgrunn av innhentet datamateriale og informasjon. Dette krever at politiet i første omgang innhenter denne informasjonen. Politiet kan komme til å klassifisere noe som sikkert selvvalgt, noe som kan resultere i at UAG ikke får tilgang til tilstrekkelig datamateriale som kunne vært med på å gjøre dem sikre på en klassifisering.

I tillegg til dette problemet, belyser Are fra politiet viktigheten av å ha et bestemt mandat rundt hvem som tar avgjørelsene:

Jeg tror det er tilfeldig hvem i politiet som tar avgjørelsene. Jeg vet ikke om det er noen bevisst holdning til hva som skal foreligge før en kommer til den beslutningen heller. Og jeg tenker at det er helt feil. Blir ikke saken godt nok etterforska så har man heller ikke noe grunnlag for å ta den beslutningen [...] Og det tenker jeg er punkt nummer en, at det er bestemt hvem som skal gi den beskjeden. For da vil du kunne drille den gruppa i hva de skal være oppmerksom på. For det er jo ikke sånn nå (Are).

Jeg tolker det som at talspersonen for politiet er usikker på hvilke rutiner som følges og hva som kreves når politiet skal klassifisere en ulykke som en selvvalgt ulykke. Her påpekes det betydningsfulle mangler rundt en metodikk som tar for seg svært alvorlige hendelser. I tillegg bekreftes det at det i tilfeller rundt dødsulykker kan gjøres klassifiseringer av personer i politiet som muligens ikke sitter med tilstrekkelig kompetanse rundt selvvalgte ulykker. Det anses som nyttig å undersøke nærmere hva det er som gjør politiet sikre når det kommer til å klassifisere noe som selvvalgte ulykker, og hvilke implisitte teorier de støtter seg på sammenlignet med UAG. Gjennom intervjuene med UAG tyder det på at tilfeldigheter styrer de vurderinger som blir tatt i noen tilfeller. Dette kan være med på å danne unøyaktig statistikk. Det kan også være noe som bidrar til mørketall rundt selvvalgte ulykker.

Tema 1: Avskjedsbrev

Et funn jeg gjorde var at både politiet og UAG anser avskjedsbrev som et sikkert bevis på en selvvalgt ulykke. Ved å finne et avskjedsbrev før eller etter en ulykke, viser det at avdøde har gått med en plan om å gjennomføre handlingen, men ønsker å si farvel til en eller flere man har stått nær i livet. På i UAG beskriver det slik: ”Og i alle fall, ligger det et avskjedsbrev på kjøkkenbordet, så vet vi jo det at det må være selvvalgt. Når testamentet ligger der.” Man snakker her om *suicidal ideation*, eller tanker og ideer en person har gjort seg opp rundt en gjennomførelse av et selvmord (Joiner, 2005:79). En lyst og en idé om å ta sitt eget liv blir av Joiner kategorisert som det ene domenet av symptomer på et selvmord, som potensielt kan føre til det andre domenet, nemlig *planlegging og forberedelser* til å gjennomføre det (Joiner, 2005: 78). Forberedelser og utviklede planer rundt selvmord inkluderer følgende symptomer: En følelse av mot til å skulle gjennomføre et forsøk; en følelse av kompetanse til å gjennomføre et forsøk; se muligheter for å kunne gjennomføre det; spesifisere en plan rundt hvordan en skal gjøre det; varighet rundt selvmordstanker og intensiteten av denne. Selvmordstanker inkluderer et annet sett med symptomer: Grunner til å leve, et ønske om å dø, frekvenser av selvmordstanker, et ønske om å ikke leve lengre, passive forsøk, et ønske

om å gjennomføre det og snakk om død eller selvmord (Joiner, 2005:207). Talspersonen i politiet benevner avskjed som noe både politi og UAG bør se etter i tilfeller hvor en skal klassifisere dødsulykker, og understreker viktigheten av analysering av konkrete bevis eller datamateriale:

Du har ikke noe avskjedsbrev, du har ikke noe på telefon, du har ikke opplysninger fra pårørende, hvordan kan du da si at det at vedkommende har kommet over i motgående er en bevisst handling? (Are).

Dette sitatet understreker utfordringene med klassifisering dersom politiet og UAG ikke finner noen bevis som peker konkret mot en selvvalgt ulykke. Samtidig understreker det hva politiet mener er tilstrekkelig med bevis. Noen av disse vanskelighetene kan knyttes til det å avdekke en intensjon hos sjåføren, som kan være tilnærmet umulig dersom det ikke finnes klare tegn på dette. Det er grunn til å tro at både politiet og UAG har et ønske om å belage seg på faktorer hvor en kan være helt trygg på klassifiseringen av ulykker. UAG-informantene kommer med argumenter for at slike avskjedsbrev er av avgjørende karakter i deres arbeid, og disse kan komme i flere former, som Anders ga et eksempel på:

Vi har sett en lapp på en benk med ”jeg elsker dere” og leser i politidokumentene at de har fått en melding av avdøde i forkant. Også ringte personen hjem eller til en slektning. Vi har noen eksempler hvor vi har vært veldig sikre... på at det har vært mistanke (Anders).

Her er det to konkrete hendelser som peker mot et uttrykk om avskjed, og forberedelse på at vedkommende skal gjennomføre selvmordet. Å forberede og legge en plan for å ta sitt eget liv er bevis på at en person er i stand til å skade seg selv så alvorlig at det kan føre til døden, fordi symptomene på dette krever en fryktløshet. Dette sammen med en evne til å formulere klare og gjennomførbare planer rundt døden (Joiner, 2005:207). En atferd som dette anses som en klar risikofaktor hva gjelder et selvmord. Å bli i stand til å leve ut dødelig selvskading innebærer to faktorer som Joiner mener bør tillegges mer vekt: En historie med flere selvmordsforsøk og de spesifikke og tilstedeværende symptomer på selvmordsatferd, som å planlegge et selvmord og et ønske om å dø (Joiner, 2005:2007). I omtrent 80% av selvmordene ser man at medmennesker direkte eller indirekte er varslet om at det kommer til å skje, og enkelte ganger er det gjort rede for tidspunkt og sted (Retterstøl et al., 2002:180). De fleste selvmordsforsøk blir utført med indeterminante metoder som gir en viss mulighet for redning (Retterstøl et al, 2002:181), noe som kan forsterke en antagelse om et rop om

hjelp i noen tilfeller. Et avskjedsbrev kan på denne måten også tolkes som en aller siste mulighet for å bli reddet fra en håpløs og vanskelig situasjon. Dette er likevel spørsmål en må stille seg i hvert enkelt tilfelle, da det også her vil være vanskelig å avdekke den virkelige intensjonen til vedkommende.

Tema 2: Bekreftede psykiske lidelser

Som illustrert i kategorien mistenkte selvvalgte ulykker, hviler en del av mistankene til UAG på antagelser om at psykiske lidelser kan føre til selvmordsatferd. Jeg så raskt et mønster hva angikk psykiske lidelser og tilstedeværelsen av det hos suicidale mennesker gjennom intervjuene med UAG. Også i intervjuet med politiet ble psykiske lidelser tatt opp som et klart hint om en selvvalgt handling. Samtlige informanter fra UAG diskuterer blant annet hvorvidt noen av de avdøde med en påvist psykisk lidelse burde blitt fanget opp av helsevesenet på et tidligere tidspunkt. En rekke studier har entydig vist at psykiske lidelser er en betydelig årsaksfaktor for selvmord (Retterstøl et al., 2002:164), og det er av flere av informantene sin oppfatning at dette har en sammenheng i flertallet av sakene. I flere av eksemplene som UAG-lederne kom med, og fra UAG-rapportene, finner jeg tilfeller hvor avdøde enten nettopp har utviklet en psykisk lidelse, eller har levd med en lidelse over lengre tid. I andre tilfeller er dette antagelser som det ikke finnes tilstrekkelig med bevis for, av hva som er fremlagt i rapporten. Psykisk helse benevnes av UAG-lederne som svært avgjørende, og argumentene bunner ofte i at ved å få avdekket eller utelukket andre årsaksfaktorer, kan en komme enklere frem til en psykisk lidelse. Å avdekke en psykisk lidelse hos et menneske er ikke alltid enkelt for verken politiet eller UAG, da det fremkommer av samtlige intervjuer at innhenting av informasjon er en langtekkelig prosess. Jeg så et mønster i intervjuene når det kom til at flere savnet å få innsyn i helseopplysninger rundt en person, dersom UAG fattet mistanke om en selvvalgt handling. I tillegg tok samtlige informanter opp obduksjon som en medvirkende rutine når det kommer til å avdekke årsaksfaktorer hos en som har omkommet:

Og det er jo sånn at hvis politiet mener at obduksjon ikke er verdifullt for deres etterforskning, så blir de heller ikke obdusert. Finner man for eksempel et stoff som går på beroligende så kan det jo ha sammenheng med psykiske lidelser. Også kan man trekke konklusjoner om at det her har vært en person som generelt er ustabil (Henrik).

I tilfeller hvor UAG sitter med en mistanke, men ikke kan få det bekreftet, kan det resultere i at tallene på selvvalgte ulykker blir underrapportert. I disse sakene kan ikke UAG konkludere med sikkerhet rundt at en person har tatt sitt eget liv. Dersom politiet velger å kategorisere de samme ulykkene som dødsulykker, vil ikke UAG sin mistanke spille inn ved

føringen av statistikk over dødsårsaker. UAG-informantene mener praksisen rundt obduksjoner er mangelfull i flere av regionene, og forklarer at dette kan utelukke en del årsaksfaktorer, samtidig som en kan påvise sykdom eller påvirkning av alkohol og andre rusmidler. I tillegg har UAG-lederne ved tidligere erfaringer sett at obduksjon har vært nyttig, og det blir understreket hvilken betydning det kan ha for UAG:

Da får ikke UAG de opplysningene vi trenger for vårt analyseformål. Ved en ulykke hvor ingen kan straffes i ettertid, har vi erfart at obduksjon ikke tas. Det er svært uheldig for oss som skal drive med trafikksikkerhet og analyse. Jeg mener at alle trafikkdrepte burde ha blitt obdusert (Henrik).

En av årsakene som blir oppgitt av UAG og politi når det kommer til en lav obduksjonsrate, er at det er dyrt å gjennomføre. Are i politiet forteller også at avgjørelsen rundt når dette skal gjøres kan falle i hendene på første politipatrulje. Etter spørsmål om det eksisterer noen faste rutiner på dette, svarer han:

Ja, det er jo for så vidt det... Vi har instruksjoner som sier noe om hvordan det skal være, men der er det også rom for skjønn. Noen sender inn 80% av sakene, og andre 20%. Så det er nok ulike interninstruksjoner som ligger til grunn. Og har du en veldig lang vei til rettsmedisinsk institutt, så kan det være at det er med i grunnlaget for den vurderingen (Are).

I dette sitat kan det tyde på at praksisen er mangelfull og varierende i dag. Sammen med obduksjon etterlyser samtlige UAG-informanter en økt tilgang til generelle helseopplysninger i forbindelse med sine analyser. På bakgrunn av dette mener de det vil være enkelt å avdekke psykiske lidelser eller somatiske lidelser som har vært tilstede hos avdøde i forkant av dødsulykken. UAG sitter ikke med mandat til å kunne hente ut legejournaler, på tross av at et av medlemmene har medisinsk bakgrunn. UAG-gruppene får tilgang til, og muligheten til å analysere, det materialet som politiet anser som nyttig i forbindelse med etterforskningen. Her kan vurderingene av hva som er nødvendig være ulike hos politiet enn hva de er hos UAG. Basert på intervjuene fikk jeg en forståelse av at tilgang på helseopplysninger kunne bidratt til minsket mistanke og til en økt pålitelighet av kategoriseringene som gjøres. UAG-lederne er av den oppfatning at slike opplysninger ville gjort arbeidet enklere.

I en UAG-rapport hvor det konkluderes med en selvvalgt handling, legges det vekt på at førertilstanden har vært av avgjørende betydning for utfallet. UAG-gruppen skriver: "Lege har i skjemaet *erklæring om dødsfall* avkrysset *tidligere depresjon* og *selvvalgt* som mulig

årsak. Fremkommet i vitneavhør og opplysninger gitt av fastlege: Konfliktsky, økonomiske problemer, depresjoner”. En stor andel av de som tar sitt eget liv lider av store depresjoner eller bipolare lidelser (Joiner, 2005:199). En av årsakene til dette kan være at humørlidelser ofte inkluderer akutte følelser av å ikke være tilstrekkelig og av å være sosialt isolert (Joiner, 2005:199). I tillegg så er mennesker med humørlidelser ekstra sensitive når det gjelder de tre dimensjoner i den interpersonlige modellen; oppøvd evne til å ta sitt eget liv, opplevelse av å være til bry og mangel på tilhørighet (Joiner, 2005:199). På bakgrunn av faglig kompetanse, og fremlagt legejournal, ble det i dette tilfellet enklere for UAG å klassifisere dødsulykken. Det fremkommer av flere intervjuer med UAG at de opplever det som trygt å ha en lege å støtte seg på ved mistanke, men mener også at denne personen burde fått innsyn i flere dokumenter. I denne forbindelse nevner også Are fra politiet at helseopplysninger ville vært nyttig, men at det også for politiet er en langtekkelig prosess. Blant annet blir det nevnt at papirarbeid må gjøres i forbindelse med fritak fra taushetsplikten, samt en fullmakt fra de pårørende. Politiet bemerker også hvor komplisert det er å få tak i opplysninger fra helsevesenet, uansett om man er lege eller politi.

Tema 3: Bekreftelser fra pårørende

I sammenheng med psykiske og somatiske lidelser vektla UAG-lederne bekreftelser fra pårørende som betydningsfullt, i den forstand at det vil omgjøre en mistanke til en sikker vurdering. Det blir også argumentert for å innføre lignende rutiner som i Sverige, hvor dybdeintervjuer med pårørende har gitt gode resultater. For at UAG skal få tilgang til informasjon fra pårørende krever det at politiet innhenter logger fra telefonsamtaler, avskjedsbrev eller gjennomfører avhør. Are i politiet argumenterte for en fastere rutine på dette:

I de sakene hvor det ikke er noe sånn åpenbart, så syns jo jeg også at man i større grad også bør snakke med de pårørende for å få opplysninger som kan bringe oss nærmere mot hvorfor det skjedde (Are).

I dette sitatet ligger det at de pårørende kan sitte med informasjon om den avdøde som både går på enkle ting rundt søvnmønster og dagshumor. Alle opplysninger som kan være med på å peke mot årsaker til at ulykken skjedde er relevant å få tak i, da det i en analyse og i politiets etterforskning kan legges sammen med andre faktorer. Henrik i UAG sier også at dette kan lede dem nærmere personen som har tatt sitt eget liv:

Da kommer man dypere inn i materien. Dette kunne hatt sitt utspring i psykiske lidelser. Jeg synes det er alfa omega å få intervju personer, enten det er om mistanke om selvvalgte ulykker eller på et generelt grunnlag. Akkurat nå er jeg provosert for at vi ikke gjør det. Det er masse som går tapt, eller som kan gå tapt (Henrik).

Dette sitatet indikerer at det handler om å finne ut mer rundt hva som kan ha ført til at et menneske har valgt å avslutte sitt eget liv, og det tyder på at UAG savner en rutine som kan bidra til å kvalitetssikre klassifiseringen, og ikke minst omgjøre en mistanke til en sikker vurdering av en dødsulykke:

Jeg vil bare ha så gode analyser som mulig. Det skulle vært mer data for at vi skal være trygge, men det er andre som sitter på de kildene, først og fremst helsevesenet. Men med det sagt, så tror jeg at mange ganger kunne det fylt inn i hverandre. At man leste noe, pluss at man tok et intervju med pårørende, for da kan du få de siste puslespillbitene på plass. Selv om vi har rett til å gjøre intervjuer (Ole).

Mye tyder på at dødsulykkene som havner under mistanke om selvvalgt ulykke, er noe usikre, og at det blir vanskelig å bevise noe ved mangel på opplysninger rundt avdøde. Ved mistenkte selvvalgte ulykker sitter man med informasjon nok til at man blir usikker, samtidig som det blir utfordrende for UAG å avgjøre. Ole og flere av de andre UAG-lederne opplyser at de kan gjennomføre intervjuer med pårørende dersom de ønsker det. Likevel forteller samtlige av disse informantene at denne praksisen ikke gjennomføres:

Vi spør politiet for å sjekke at vi ikke klusser til noe med en rettsprosess. Og ofte får vi da den beskjeden som ”de sliter, de pårørende, de har det veldig tøft. Trenger de det virkelig, eller er dere nødt til å gjøre det?” og da blir det sånn nei.. (Ole).

Det viser seg at politiet legger føringer både når det gjelder etterforskingsskritt, men også i forhold til UAG sine rutiner. Selv om de to etatene i stor grad er uavhengig av hverandre i klassifiseringsarbeidet, lar UAG seg påvirke dersom politiet ikke mener de bør gjennomføre intervjuer med pårørende. Spesielt var dette funnet interessant, da flere av UAG-lederne påpekte intervjuer som et interessant forslag angående endring av metodikk. Flere var kjent med praksisen i Sverige, og hvilke resultater det har gitt for statistikken. At politiet legger føringer for en potensielt nyttig rutine kan gjenspeile tabuet knyttet til selvmord i samfunnet, og det kan understreke vegringen til politiet som en følge av dette. Av sitatet ovenfor kan det tolkes som at politiet synes det er vanskelig å skulle kontakte de pårørende, og at dette er et resultat av deres empati ovenfor dem. Denne empatien kan ha konsekvenser

for både egen og andre etater sin metodikk i tillegg til en uklar definering av de årsaksforhold som faktisk lå til grunn for dødsulykken.

Oppsummering

Det er politiet som kategoriserer dødsulykker som sikre selvvalgte ulykker. UAG kan plassere dødsulykker under kategorien mistenkt selvvalgt ulykke, og dette gjøres også når de er helt sikre i sin sak. Av noen UAG-intervjuer opplever jeg det som at de ofte føler seg sikre. Det oppstår noen usikkerheter rundt både defineringen og selve kategoriseringen av dødsulykkene, som er med på å gjøre prosessene mer komplisert. Mye tyder på at UAG-lederne har en samstemt oppfatning rundt hva som skal til for å øke kvaliteten på analysene de utarbeider. Flere av UAG-informantene forteller at kategorien med mistenkte selvvalgte ulykker baseres på usikkerheter knyttet til potensielle årsaksfaktorer ved en hendelse. Det fremlegges at de mistenkte selvvalgte ulykkene kan forstås som en illustrasjon på uenigheten med politiet, og UAG sitter med en oppfatning om at ytterligere informasjon rundt den avdøde ville bidratt til klarere avgjørelse i mange av tilfellene. Dette hviler på en antagelse om at størsteparten av de som begår selvmord lider av en form for psykisk lidelse, som er blitt utviklet på grunnlag av en vanskelig livssituasjon og følelsen av at det ikke er noen utvei fra vonde følelser. Det er blitt vist at mer enn 90% av dem som tar sitt eget liv har en behandlingstrengende psykisk lidelse på dødstidspunktet (Henriksson et al., 1993). Gjennom å anvende den interpersonlige teorien kan det argumenteres for at to psykologiske tilstander er nødvendig for å opprettholde et ønske om å leve, nemlig det å føle seg tilstrekkelig ovenfor seg selv og andre, og det å ha en relasjon til andre. Ønsket om å høre til et sted eller i en gruppe er et grunnleggende behov hos mennesker, og mangelen eller berøvelsen av det kan føre til dårligere helse (Joiner, 2005:118). Dette kan knyttes til Durkheim sin teori rundt selvmordet, som antok at sosial regulering av individet var avgjørende for utvikling av suicidal atferd. Det å høre til en gruppe kan anses som så viktig, at dersom behovet oppfylles, kan det forhindre et selvmordønske, selv hos en person som har en oppøvd evne til å ta livet sitt, og som sitter med en følelse av å være en byrde for andre (Joiner, 2005:118). Slike tanker kan blant annet oppstå hos mennesker med depresjon, og det er blitt vist at depresjon har forekommet hos 60% av de mennesker som har tatt sitt eget liv, mens 40% av disse hadde i tillegg vært innlagt for lidelsen (Qin & Nordentoft, 2005). Depresjon og angst er de lidelsene som UAG-lederne nevner flest ganger.

Ved å anvende den interpersonlige teorien ser man at psykiske lidelser ofte kan være en årsak til at et menneske begår selvmord, men også at det oppstår en mangel på sosial

tilhørighet og følelsen av å være utilstrekkelig. En psykisk lidelse kan føre til at menneske utvikler suicidale tanker, og Joiner argumenterer for at bedre behandling av psykiske lidelser er avgjørende for å kunne forebygge selvmord mer effektivt (Siqueland, 2012). Denne påstanden stemmer overens med hva UAG foreslår hva angår fremtidige tiltak rundt å forbedre helsevesenet og forebygge lignende hendelser i fremtiden. Her handler det også om å fange opp mennesker med tendenser til selvmordsatferd. UAG antar at familie og venner ofte vil sitte på informasjon tilknyttet den avdødes helse. Mangelen på informasjon skaper usikkerhet, og antagelser blir dermed gjort av UAG uten at det foreligger konkrete bevis. Det har vist seg at UAG lar seg styre av påtrykk fra politiet når det kommer til intervjuer med pårørende, selv om flere av UAG-lederne ser på dette som viktig. Her fremgår det at UAG har tillit til politiet og at det ligger en felles oppfattelse i bunn om politiets siste ord i sakene.

Diskusjon

Formålet med denne studien har vært å undersøke UAG sine analyser av dødsulykker i veitrafikken, med den hensikt å forstå noe av bakgrunnen for de antatte mørketallene i statistikken. Ved hjelp av teorier som tar for seg potensielle årsaker til selvmordsatferd, har jeg forsøkt å kartlegge hvilke årsaksfaktorer gruppene støtter seg på i sine analyser. Det er blitt lagt vekt på de mistenkte selvvalgte ulykkene, og hva som gjør at disse ikke blir klassifisert som sikre dødsulykker eller sikre selvvalgte ulykker. En tredeling kom tydelig frem gjennom analysen: Sikker dødsulykke, mistenkt selvvalgt ulykke og sikker selvvalgt ulykke. Undertemaene representerer ulike barrierer tilknyttet klassifiseringsarbeidet, samt hvilke forståelser av selvmordet som blir lagt til grunn i UAG sine analyser. UAG støter på flest vanskeligheter når det ikke foreligger tilstrekkelig med informasjon eller bevis ved en dødsulykke. Flere av UAG-informantene etterlyser faste rutiner og føring av statistikk, og det ble raskt avdekket at deres analyseprosesser blir påvirket av politiets vurderinger og grad av etterforskning. UAG-lederne peker på politiets klassifiseringer som varierende, og påvirket av en empati ovenfor pårørende og et ubehag ved å avgi beskjed om et selvmord.

Det avtegnet seg et mønster i intervjutemaene som omhandlet usynliggjøring og synliggjøring av selvmord i Norge. UAG-informantene ga uttrykk for et behov for økt kunnskap og bevisstgjøring rundt selvvalgte ulykker i samfunnet, og oppga dette som en årsak til hvorfor arbeidet med denne type ulykker kan resultere i varierende praksis og unøyaktig statistikk. Flere av UAG-lederne påpekte mangelen på diskusjon og kunnskap rundt temaet, både i media og innenfor de etatene som har hovedansvaret for klassifiseringene

av dødsulykker. Et av de største problemene som ble knyttet til de mistenkte selvvalgte ulykkene, var at UAG ofte følte seg uenige med politiet sine vurderinger, eller at de manglet tilgang på datamateriale for å gjøre en grundig analyse. Det ble også trukket frem av flere, at alle dødsulykker bør analyseres av UAG, også de som politiet kategoriserer som sikre selvvalgte ulykker. En slik rutine ville ført til økt kunnskap rundt konkrete mønster og årsaksfaktorer ved selvmordsatferd. Jeg fikk et inntrykk av at UAG sitt arbeid påvirkes av mangelen på kunnskap om selvmord. Ole i UAG forklarte blant annet:

Vi vil ikke snakke om det, vi tror ikke vi skal snakke om det, og vi har hørt at man ikke skal snakke om det. Så har vi rotet oss inn i masse... Kall det myter (Ole).

Det blir belyst hvordan selvmord som et tabubelagt tema kan være med på å skape misoppfatninger i et samfunn. Det fremkom ofte av intervjuene at selvmord anses som skambelagt av mange. UAG anser det som nyttig å avlive mytene, eller normen, om at selvmord ikke skal snakkes om offentlig. Måten et tema blir snakket om i offentligheten kan ha mye å si for hvordan det blir behandlet av både fagpersoner, men også privatpersoner. En tilbakeholdenhet rundt spesifikke temaer kan føre til usynliggjøring av noe som ellers er svært viktig. Joiner presenterer i forbindelse med sin teori, noen myter rundt selvmordet som han mener kan påvirke synet på det i samfunnet (Joiner, 2010). Blant annet mener han at det strider mot all menneskelig natur at en så alvorlig handling kan skje plutselig uten mentale forberedelser over lang tid, og at selvmord sjeldent er impulsive handlinger som skjer ut av det blå. Samtidig argumenterer han for at alkohol og rus sjeldent er innblandet når en person velger å ta sitt eget liv (Joiner, 2010). En antagelse om dette kan hvile på at andre mennesker ikke forstår hvilke tanker eller følelser som vekkes hos en suicidal person når de begår handlingen i trafikken. Leder for Nasjonalt senter for selvmordsforskning- og forebygging, Lars Mehlum, har forklart at når mennesker er i nærheten av å ta sitt eget liv, er de ofte i en tilstand der alle perspektiv er innsnevret. De blir dermed ute av stand til å ta i betraktning hva selvmordet kan føre til for andre mennesker (Mjaaland & Aardal, 2015b). Dette argumentet knyttes til kognitiv destruering som nevnes i escape theory (Baumeister, 1990), og en slik prosess kan pågå over en lengre periode. Joiner sin forskning peker også mot at selvmord skjer etter lang tids planlegging (Siqueland, 2012). På dette hviler antagelsene til UAG om at avskjedsbrev eller tidligere selvmordsforsøk fungerer som bevis eller forsterkninger av en mistanke.

En usynliggjøring av selvvalgte ulykker i trafikken kan ha ført til forekomsten av mørketall. UAG-lederne mener at politiet klassifiserer dødsulykker med en påvirkning av

empati og andre følelsesmessige aspekter. Dette påvirker UAG sitt arbeid da de belager mye av sine analyser på den informasjonen som politiet henter inn. Usynliggjøring skjer når tallene blir uklare og statistikken ikke kan fremstilles som nøyaktig. Dette er et blant annet et resultat av de mulige prosessene en dødsulykke kan innblandes i ved analysering, før det blir tatt en endelig avgjørelse. Selvmord snakkes sjeldent om i offentligheten, og en grunn til det kan være muligheten for å skape smitteeffekter. Samtidig nevner talspersonen i politiet at det kan omhandle å vise respekt ovenfor de pårørende. Det tyder på at slike holdninger kan overføres til politiet som instans og dermed til deres praksis ved en mulig selvvalgt ulykke. Dette gjenspeiles også i pressens vær varsom-plakat: Vær varsom med omtale av selvmord og selvmordsforsøk. Unngå omtale som ikke er nødvendig for å oppfylle allmenne informasjonsbehov (Journalisten, 2015).

For noen år tilbake førte Statens vegvesen en offentlig statistikk over antall mistenkte selvvalgte ulykker, og disse ble fremstilt sammen med politiets vurderinger i årsrapportene. Dette arbeidet ble etter en tid avsluttet, og Ole i UAG svarer følgende til hvorfor: ”Nei, grunnen var der at... Det var at det var en herskende tro om at selvvalgt skulle vi snakke så lite om som mulig” (Ole). Å komme frem til mer nøyaktige definisjoner og klassifiseringer vil kunne minske mulighetene for at mørketall oppstår. Dette krever blant annet at UAG analyserer et større omfang av datamateriale. Det kan foreslås at dersom det ble et mindre tall på de mistenkte selvvalgte ulykkene i Norge, ville også mørketallene ha sunket. Jeg har vurdert kategorien mistenkte selvvalgte ulykker som en konkret kilde til mørketall, da flere funn indikerer at prosessene som omkranser denne kategorien er varierende. Det oppstår jevnlig uenigheter mellom politiet og UAG, og på denne måten kan dødsulykker havne i feil kategori. UAG opplever det som utfordrende å skille selvvalgte ulykker fra alminnelige dødsulykker dersom det ikke foreligger informasjon om psykiske lidelser, vanskelige livssituasjoner eller tidligere selvmordsforsøk. Disse funnene indikerer at UAG støtter seg på en felles oppfattelse om at psykiske lidelser ofte er årsaken til at mennesker utvikler et ønske om å ta sitt eget liv. I tillegg har jeg funnet at UAG-lederne ofte trekker frem eksempler som omhandler sosiale relasjoner. Gjennom bruk av den interpersonlige teorien kan man se at følelsen av å være til bry for nærstående mennesker, og mangelen på tilhørighet i grupper, er sentrale årsaksfaktorer ved utviklingen av et selvmordsønske (Joiner, 2005). Mye tyder på at UAG-lederne støtter seg på lignende antagelser når de analyserer, hvilket illustreres ved deres vektlegging av økonomiske problemer, fysisk sykdom og arbeidssituasjoner som oppleves som vanskelige for et menneske. Det å føle at man er til bry for andre kan føre til at man distanserer seg, også fra de som står en nærmest. Som et resultat kan et menneske utvikle en

følelse av å mangle sosial tilhørighet, og det å mangle følelsen av nærhet og kjærlighet fra andre.

I Sverige har det siden 2012 blitt arbeidet med å systematisk samle inn psykososial bakgrunnsinformasjon om en person som har tatt sitt eget liv i veitrafikken. Fra en andel selvmord i veitrafikken på 7% i 2012, økte dette til 11% samme år, som et resultat av økt innhenting av psykososial bakgrunnsinformasjon om de avdøde (Trafikverket, 2014). Samtaler med de etterlatte har vært metoden for å innhente informasjon knyttet til avdødes helse, livssituasjon, tidligere selvmordsatferd eller kommunikasjon gjort omkring selvmord (Andersson, 2012). Gjennom å holde intervjuer med de pårørende, kan dette også føre til at man som etterlatt ikke opplever et selvmord som like skremmende eller tabubelagt. De selvmordene i trafikken som havner i den offisielle trafikkdødsårsaksstatistikken i Sverige er de som enten blir kategorisert som ”(1) viser at dødsulykken var selvmord” eller ”(2) taler sterkt for at dødsulykken var et selvmord” (Andersson, 2011). Ved å inkludere selvvalgte ulykker i trafikken i den offentlige statistikken, skjer det også en økt synliggjøring av fenomenet selvmord. På denne måten gjøres det enkelt å finne tallene på de sikre selvvalgte ulykkene. Lars Mehlum påpeker også at bestemte myter om selvmord må fjernes, da de kan hindre oss fra å gripe inn dersom vi mistenker at noen sliter (Stakkestad, 2012). En økt synliggjøring kan i det lange løp være med på å forebygge forekomsten av det. En tendens til å hvile på mytene rundt selvmordet kan det tyde på at politiet også har, ved at de kan komme til å unnlate og definere noe som et selvmord dersom familien opplever det som vanskelig. Funnene fra denne masteroppgaven er med på å fremme temaet og viktigheten ved å sette selvmord på dagsorden. Samtidig indikerer funnene at UAG-gruppene i Statens vegvesen påvirkes av en tilbakeholdenhet og tabubelagt holdning hos politiet, så vel som i samfunnet. På bakgrunn av dette kan studien fungere som springbrett for videre forskning innenfor selvmordsatferd, men også til å synliggjøre selvvalgte ulykker mer. Funnene tydeliggjør et behov for kvalitetssikring av metodikk hos politi og UAG, samtidig som det vises at større kunnskap om selvmord kan være nyttig for klassifiseringsarbeidet. Det anses som nyttig å tilegne seg ytterligere kunnskap om fenomenet selvmord på et generelt grunnlag, men også mer spesifikt rundt hvorfor noen velger å sette en potensiell tredjepart i fare ved å begå selvmordet i trafikken. I denne forbindelse må eksempelvis mediene som formidler være oppmerksom på måten man omtaler et slikt tema på, da det kan gi en mulig smitteeffekt. En må også være oppmerksom på at man behandler et svært sensitivt tema som kan påvirke mange.

Konklusjon og implikasjoner for videre forskning

Det har ikke blitt forsket på mørketallene rundt selvvalgte ulykker i veitrafikken i Norge tidligere, og det hersker en usikkerhet blant fagmiljøene rundt hvordan dødsulykkene blir registrert. Ved en mistanke om en selvvalgt ulykke står UAG ovenfor etiske dilemmaer, samtidig som det ved uenighet med politiet kan foreligge for lite datamateriale til å gjøre en konkret klassifisering. Slike avveininger hvor politiet og UAG trekker ulike konklusjoner er i seg selv en mekanisme som danner mørketall. Studien indikerer en mangel på tilstrekkelig etterforskning i flere av sakene, og finner mangler tilknyttet klassifiseringer av dødsulykker i veitrafikken. Masteroppgaven kan bidra med empiriske funn som vil være nyttig i en eventuell revidering av rutiner og metodikk hos UAG i Statens vegvesen. Økt kunnskap rundt risiko- og årsaksfaktorer knyttet til selvmordsatferd, kan bidra til økt synliggjøring av fenomenet i samfunnet, hvilket vil være et viktig forskningsområde fremover. Økt kunnskap rundt risikofaktorer anses som nyttig i forhold til UAG sitt arbeid med klassifisering, med det formål å minske mørketallene, samt å unngå klassifiseringer basert på antagelser. Tilknyttet dette kan det også foreslås en nytteverdi av å kvalitetssikre kriterielisten som anvendes. Basert på studiens funn kan det foreslås at UAG kan ha god nytte av en økt kommunikasjon med politiet. Det vurderes som positivt for klassifiseringsarbeidet at politiet innhenter UAG-rapporter ved etterforskning, noe som kan ha betydning for pårørende, eventuelle rettssaker og uskyldige som er blitt innblandet i trafikkulykker. Selvmord er blitt diskutert som et samfunnsmessig problem som kan forebygges ved en omgjøring av tabubelagte holdninger hos de som har ansvar for klassifiseringene. Det vises at en restriktiv politikk tilknyttet selvmord i Norge kan ha ringvirkninger for politiet og UAG sitt arbeid, hvilket understrekes som nyttig å endre, med det formål å tilstrebe en nøyaktig statistikk. Et sentralt funn er at UAG spesielt vektlegger psykiske lidelser i sine analyser. Det foreslås at en minsket tabubelagt holdning knyttet til psykisk helse kan medvirke til en økt forståelse og aksept rundt å omtale selvmord i offentligheten. Igjen vil dette ha betydning for de pårørende etter selvmord. Oppgaven peker fremover mot en prosess i samfunnet som kan øke åpenheten rundt selvmord generelt og spesielt selvvalgte ulykker i trafikken. Det er pekt på en mulig smittefare ved å omtale selvmord i mediene, hvilket kan skape grunnlag for et prosjekt som kan gi svar på hvilke effekter som kan forventes ved større åpenhet om selvmord i offentligheten.

Litteraturliste

- Abramson, L.Y., Metalsky, G.J., & Alloy, L.B. (1989). Hopelessness Depression: a Theory-Based Subtype of Depression. *Psychological Review*, 96 (2), 358-372.
- Andersson, A-L. (2011). *Psykosociala djupstudier vid suicidklassning i transportsystemet*. (Skyltfondsprosjekt TRV 2011/13351). Sverige: Skyltfondet/Trafikverket.
- Andersson, A-L. (2012). *Psykosociala djupstudier*. (Skyltfondsprosjekt TRV2010/17272A). Sverige: Skyltfondet/Trafikverket.
- Baumeister, R. F. (1990). Suicide as Escape From Self. *Psychological Review*, 97(1), 90.
- Beck, A. T., Kovacs, M., & Weissman, A. (1975). Hopelessness and Suicidal Behavior: An Overview. *Jama*, 234(11), 1146-1149.
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using Thematic Analysis in Psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3 (2), 77-101.
- Dødsårsaksregisterets statistikkbank. (2015, 04.11). *Folkehelseinstituttet*. Hentet fra: <http://statistikkbank.fhi.no/dar/>
- Folkehelseinstituttet. (2015). Selvmord og selvmordsforsøk – faktaark med helsestatistikk. Hentet fra: <http://www.fhi.no/tema/dodsaarsaker-og-levealder/selvord>
- Haldorsen, I. (2012). *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2012*. (Rapportnummer: 196). Hentet fra: http://www.vegvesen.no/_attachment/492305/binary/799205
- Haldorsen, I. (2013). *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2013*. (Rapportnummer: 302). Hentet fra: <http://www.vegvesen.no/sok?query=Dybdeanalyser+av+dødsulykker+i+vegtrafikken>
- Haldorsen, I. (2014). *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2014*. (Rapportnummer: 396). Oslo: Statens vegvesen, Vegdirektoratet. Hentet fra: http://www.vegvesen.no/_attachment/935026/binary/1044077?fast_title=Dybdeanalyser+av+dødsulykker+i+vegtrafikken+2014.pdf
- Heeringen, V. K. (2001). *Understanding Suicidal Behaviour: The Suicidal Process, Approach to Research, Treatment and Prevention*. John Wiley & Sons, Ltd. West Sussex, England.
- Henderson, A. F., & Joseph, A. P. (2012). Motor Vehicle Accident or Driver Suicide? Identifying Cases of Failed Driver Suicide in the Trauma Setting. *Injury*, 43(1), 18-21.

- Henriksson, M. M., Aro, H. M., Marttunen, M. J., Heikkinen, M. E., Isometsa, E. T., Kuoppasalmi, K. E. E. A., & Lonnqvist, J. K. (1993). Mental Disorders and Comorbidity in Suicide. *American Journal of Psychiatry*, 150, 935-935.
- Høye, A., Elvik, R., Sørensen, M.J.W., Vaa, T. (2012): Trafikksikkerhetshåndboken. 4. utgave 2012. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Joiner, T. E. (2005). *Why People Die by Suicide*. USA: Harvard University Press.
- Joiner, T. E. (2010). *Myths About Suicide*. USA: Harvard University Press.
- Joiner, T. E. & Rudd, M. D. (2000). *Suicide Science: Expanding the Boundaries*. USA: Kluwer Academic Publishers
- Joiner Jr, T. E., Pettit, J. W., Walker, R. L., & Voelz, Z. R. (2002). Perceived Burdensomeness and Suicidality: Two Studies on the Suicide Notes of Those Attempting and Those Completing Suicide. *Journal of Social and Clinical Psychology*, 21(5), 531.
- Journalisten. (2015, 12.06). Vær varsom-plakaten. Hentet fra: <http://journalisten.no/side/vaervarsom-plakaten>
- Kvale, S. & Brinkmann, S. (2009). *Det kvalitative forskningsintervju*. (2. utg.). Oslo: Gyldendal akademisk.
- Lester, D. (1987). *Suicide as a Learned Behavior*. Charles C Thomas, Springfield, Illinois.
- Lindqvist, P., & Gustafsson, L. (2002). Suicide Classification—Clues and Their use: A Study of 122 cases of Suicide and Undetermined Manner of Death. *Forensic Science International*, 128(3), 136-140.
- Liu, R. T., Kleiman, E. M., Nestor, B. A., & Cheek, S. M. (2015). The Hopelessness Theory of Depression: A Quarter-Century in Review. *Clinical Psychology: Science and Practice*, 22(4), 345-365.
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1984). *Qualitative Data Analysis: A Sourcebook of new Methods*. Arizona State University: SAGE Publishing.
- Mjaaland, O. & Aardal, E. (2015, 25.11a). Nå skal selvmord på vei undersøkes. *NRK*. Hentet fra: <http://www.nrk.no/norge/na-skal-selvord-pa-vei-undersokes-1.12650912>
- Mjaaland, O. & Aardal, E. (2015, 25.11b). Forskere: Selvmordsbilister vil ikke skade andre. *NRK*. Hentet fra: http://www.nrk.no/norge/forskere_-selvmordsbilister-vil-ikke-skade-andre-1.12668934

- Qin, P., & Nordentoft, M. (2005). Suicide Risk in Relation to Psychiatric Hospitalization: Evidence Based on Longitudinal Registers. *Archives of General Psychiatry*, 62(4), 427-432.
- Retterstøl, N., Ekeberg, Ø., & Mehlum, L. (2002). *Selv mord – et personlig og samfunnsmessig problem*. Oslo: Gyldendal akademisk.
- Riksadvokatens publikasjoner. (2015). *Analyse av dødsulykker og straffesaksbehandlingen av trafikksaker*. (Nr. 4/2015).
- Ryen, A. (2002). *Det kvalitative intervjuet: Fra vitenskapsteori til feltarbeid*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Shneidman, E. S. (1993). *Suicide as psychache: A Clinical Approach to Self-destructive Behavior*. Jason Aronson.
- Siqveland, J. (2012). Når mørket frister. Selvmordsforskningens mytbuster. *Tidsskrift for norsk psykologforening*. 49(2), 159-171
- Stakkestad, M. (2012, 10.09). Her er mytene om selvmord. *TV2*. Hentet fra: <http://www.tv2.no/a/3872262>
- Trafikverket. (2011). *Metod för suicidklassning av dödsfall i transportsystemet*. (Publikasjon: 2011:128). Sverige: Trafikverket.
- Trafikverket. (2012). *Kriterier för suicid i transportsystemet och klassifikasjonsskala*. Hentet fra: http://www.trafikverket.se/contentassets/548a3dce5a764c2da1f4be56e1f5cc8d/kriterier_for_suicid_i_transportsystemet_och_klassifikasjonsskala_kenneth_svensson.pdf
- Trafikverket. (2014). *Vilka dödsfall i vägtrafiken är suicid? Metodbeskrivning samt analys av åren 2010-2013*. Hentet fra: <http://online4.ineko.se/online/download.aspx?id=45640>
- Trygg Trafikk. (2014, 19.12). Minnemarkeringer. *Trygg Trafikk*. Hentet fra: <https://www.tryggtrafikk.no/nyheter/minnemarkeringer/>
- Willig, C. (2008). *Introducing Qualitative Research in Psychology*. (2. Utg.). McGraw Hill Education. England.