



Metoderapport til SKUP 2013  
John Hultgren  
Sveinung Berg Bentzrød  
Aftenposten



FOTO: STEIN J. BJØRGE

# Å ville veier

Hvordan fem års graving  
i norsk samferdsel har avslørt  
grunnleggende systemfeil

## 1.0 INNLEDNING

Alle bruker vi transportnettene, de aller fleste daglig. I vårt langstrakte land teller dette nettet uhorvelig med kilometer. Enorme summer bevilges til samferdsel, nærmere 50 milliarder bare i statsbudsjettet for 2014. Da er det alvorlig når systemfeil fører til at en rekke veier er bygget uten den kapasiteten og uten den sikkerheten som regelverk og mål om færre trafikkdrepte tilsier. Og at grunnlaget for å ta store og små beslutninger rundt samferdsel har vært herjet av feilkilder. Det har systematisk, til dels bevisst, feilrapportering sørget for, og det at Norge fullstendig mangler en oversikt over samferdselsarbeid som faktisk blir gjennomført.

Vi som står bak denne Skup-rapporten har ikke bare avdekket systemfeil. Den brede innsikten vi underveis har gitt publikum, aktører og politikere i vår helt særegne samferdselskultur, har bidratt til å endre norsk samferdsel og tenkemåten rundt. Til å vekke opinionen. Sammenligner man situasjonen fra da den forrige transportplanen (for 2010-19) ble lagt frem til da den gjeldende (2014-23) ble presentert, har en fundamental holdningsendring funnet sted.

Med 2013, da nye verktøy og nye beregnings- og finansieringsløsninger ble nedfelt i stortingsvedtak og styringsdokumenter, er samferdsel ikke lenger en salderingspost for partiene på Stortinget. 2013 var året da velgerne pekte ut samferdsel som valgkampens nest viktigste sak, etter helse. Da Arbeiderpartiet pekte ut samferdsel som en av partiets viktigste saker foran valget. Begge deler er historisk.

Sjefen for det tidligere så kuede Jernbaneverket, Elisabeth Enger, konkluderte:

«Jeg tror mange vil huske 2013 som året da jernbanen virkelig kom på dagsordenen – da Nasjonal transportplan trakk opp rammer som var 50 prosent høyere enn i tidligere og da alle partiene understreket betydningen av å satse på en moderne jernbane.»

Dette er ikke en rapport om ett enkelt skup. Det er heller ikke historien om griske bakmenn eller mafiatilstander. Det er historien om hvordan et system har slått feil, hvordan Vei- og Jernbane-Norge delvis er blitt styrt og delvis har styrt seg selv i grøften. Det er dokumentasjonen av systemfeil som er utviklet over mange år, og som delvis er blitt selvforsterkende.

Systemfeil er ofte vanskelige å oppdage. Det er ikke noen stor endring som plutselig skjer og som vi derfor får øye på, slik mange nyheter er. Systemfeil oppstår gjerne over lengre tid. De blir en del av en kultur som alle i systemet omfattes av. Derfor er slike avvik ofte både vanskeligere for mediene å avsløre, og mer kompliserte å fortelle om på en måte som passer inn i en moderne medievirkelighet.

Like fullt er det blant medienes viktigste oppdrag å avsløre nettopp slike systemfeil. Det står sentralt i det oppdraget som vi i mediene har.

Vårt anliggende har altså vært systemfeil i norsk samferdsel. Det går for oss rett inn i et samfunnsansvar. Vi mener at også det hverdagslige som persontransport – og godstransport - er en viktig arena å drive undersøkende journalistikk på. I beste Skup-tradisjon.

Vi har i vedleggsbunken lagt ved langt flere eksempler på artikler enn dem som vies omtale i rapporten. Det har vi gjort for å vise mangfoldet i arbeidet vi har gjort. Skulle juryen ønske utfyllende opplysninger om disse artiklene, ber vi om å bli kontaktet!

Parallelt med prosjektet har vi hatt ansvar for forskningsstoff og forsvarsstoff.

Navn på journalistene som har gjort jobben:

John Hultgren  
Sveinung Berg Bentzrød

Tittel på prosjektet:

På ville veier

Hvor og når publisert:

Aftenposten 2009-2013. Arbeidet fortsetter i 2014.

Redaksjon og redaksjonsadresse/tlf:

Aftenposten  
Biskop Gunnerus' gate 14 A  
Postboks 1  
0051 Oslo  
Telefon: 22 86 30 00

Journalistenes adresse og telefonnummer:

John Hultgren, mobil 917 93 980,  
[john.hultgren@aftenposten.no](mailto:john.hultgren@aftenposten.no)  
Sveinung Berg Bentzrød, mobil 911 39 554,  
[sveinung.bentzrod@aftenposten.no](mailto:sveinung.bentzrod@aftenposten.no)

.....

.....

## 1.1 UTGANGSPUNKTET

Fra Nasjonal transportplan ble presentert i 2009 til den ble erstattet av en ny transportplan i 2013, har vi fulgt ulike sider av norsk samferdsel tett. Utgangspunktet var en mistanke om at vi i Norge gjør noe fundamentalt feil, at vi får for lite igjen for pengene vi bruker på samferdsel. Kaos på togsjennene og dårlige veier kan tyde på det.

Mediene har i alle år skrevet nyheter om vei og bane, ikke minst fordi transport angår så mange. For de fleste dreier det seg om opplevelser til og fra jobb, skole og fritidsaktiviteter, om helgeutflukt og ferie. Andre arbeider selv innen transport. Problemer har det alltid vært, og ryktene har gått om at veiene er så mye bedre i andre land enn i Norge, og om at politikerne på Stortinget bruker samferdselsmillioner til å sende gaver til hjemfylket. Blant annet.

## 1.2 PROBLEMSTILLINGENE BLIR TIL

Likevel er det ingen som systematisk har forsøkt å finne ut hva som er korrekt. Vi ønsket å gjøre det. For å finne ut:

- Brukes pengene til vei og jernbane i Norge på best mulig måte?
- Hvordan er egentlig standarden på norsk vei og jernbane sammenlignet med andre land?
- Hvis det er en vesentlig forskjell på standard, hvorfor er det slik?
- Er fordelingen av midlene i Norge annerledes enn hva det er i andre land, og hva er i så fall konsekvensen?
- Hva er det med norsk samferdsel vi ikke har visst noe om?
- Sagt med andre ord: Hva er innholdet i og konsekvensene av gårsdagens, den gjeldende og den varslede samferdselspolitikk, inkludert gjennomføring og utbygging? Hva er myter og hva er fakta om norsk vei- og jernbane?

### 1.3 DETTE HAR VI DOKUMENTERT

Gjennom fem års arbeid og mer enn 500 artikler bare på papir har vi dokumentert at:

- Systemfeil i veisektoren har ført til at veier systematisk er bygget med en lavere dimensjon enn trafikkmengden og behov for sikkerhet skulle tilsi.
- Veivesenet har helt bevisst brukt tall de visste var for lave. Alternativet, oppfattet de ansatte, var at de ikke fikk bygget vei i det hele tatt.
- På denne måten er veiene blitt billigere, men ikke tilpasset reell trafikkmengde.
- Dette har fått store konsekvenser både for samfunnet og for bilistene. En konsekvens er at strekninger som skulle hatt møtefri vei, ikke har fått det. Risikoen for alvorlige ulykker er veldig mye lavere på møtefri vei.
- Hverken Statens vegvesen eller Jernbaneverket har rapportert inn til Samferdselsdepartementet hva som er reelle behov i deres sektorer. En konsekvens av systematisk underrapportering er blitt en kultur for å bygge nye, korte veiparseller, og samtidig la eksisterende vei og bane smuldre opp.
- Samtidig har underrapporteringen ført til at ingen har hatt reell oversikt over hva som har vært tilstanden på norske veier og jernbane, hverken etatene eller myndighetene.
- Da slike tilstandsrapporter ble etterlyst i etterkant av flere reportasjer, ble det hentet frem en virkelighet som førte til at både Veivesenet og Jernbaneverket slo alarm.
- Jernbanedirektøren advarte mot en mulig kollaps i jernbanenettet; veidirektøren mot at forfallet på veiene ville fortsette til tross for historisk høye ekstrabevilgninger.
- Klare krav til standard på norske veier ble fjernet fra veiforskriften i 2007. I dag er kravene krystallklare og strenge til kjøretøy og sjåfør, men ikke til selve veien.
- Fjerning av telerestriksjoner har fått enorme konsekvenser.
- Fylker med liten befolkning og liten trafikk får mest veipenger. Pengene fordeles etter der de gir størst politisk gevinst, ikke størst samferdselsgevinst sett med et overordnet blick.
- Finansieringsmodellen for både vei- og jernbaneprosjekter gjør prosjektene dyrere og fører til at det tar lengre tid å realisere dem.
- De rødgrønne fortsatte å strupe vedlikehold og drift på jernbanen til tross for ambisjonene i Soria Moria-erklæringen fra 2005.

- Kollektivselskapet Ruter har i årevis gjennomført en praksis hvor de gir gebyr til reisende som har forsøkt å betale for seg, men hvor et komplisert billettsystem har hindret dem i det. Dette har selskapet gjort til tross for at de enkelt kan lese ut av systemet at den reisende faktisk har forsøkt å betale.

## 2.0 SLIK STARTET ARBEIDET

Den første kimen til det som ble vårt prosjekt var et faktum den 7. oktober 2008. Da dukket daværende statsminister Jens Stoltenberg og daværende samferdselsminister Liv Signe Navarsete opp på Lysaker jernbanestasjon. Med følgende budskap lovet de et historisk samferdselsløft for Norge:

**«Vi skal bygge jernbane og ruste opp veier i et omfang nasjonen aldri har sett maken til.»**

Uttalelsen fikk det til å klø hos samferdselsmedarbeider Sveinung Berg Bentzrød. For hva var realismen i dette historiske budskapet? Han fikk med seg John Hultgren, som var tilbake fra syv års utlendighet som korrespondent.

Altså, fantes det planer hos transportetatene for å realisere løftet som ble skissert?

Over nyttår 2009 hadde vi et første oppslag, der vi dokumenterte at det ikke fantes planer for å realisere ambisjonen. Veivesenet og Jernbaneverket hadde gjennom flere tiår vært så sultefôret på etterspørsel etter prosjekter at planapparatene hadde forvitret. Det som var igjen var til dels desillusjonert. Flere planer man uansett hadde i skuffen var gått ut på dato. Og fra planer påbegynnes til oppstart av bygging av de store prosjektene går det gjerne 10-11 år.

## 2.1 DERFOR LEVERES SKUP-RAPPORT FOR 2013

Da samferdselsminister Navarsete i mars 2009 presenterte Nasjonal transportplan, snakket hun om hvor mye bedre det nå skulle bli. Transportplanene er organisert slik at de har ti års varighet, men rulleres hvert fjerde år.

Vi hadde frem til dette tidspunktet ikke formulert noe klart prosjekt. Den kommende fireårsperiode, frem til ny Nasjonal transportplan i 2013, og

samtidig et nytt stortingsvalg, ga oss en naturlig ramme for et prosjekt om norsk samferdsel. Da kunne vi ved slutten av perioden måle løfter mot realiteter, og eventuelle effekter av vårt eget arbeid.

### 3.0 METODE OG KILDEARBEID

Et stort og viktig problem som møter alle som vil finne ut hva som er «virkeligheten» om norsk samferdsel, er at nesten alle som kan kalles ekspert i dette miljøet, er en del av systemet. De er enten ansatt i etatene eller jobber i firmaer og forskningsmiljøer som er avhengige av oppdrag fra disse etatene. Hvis det er forhold innen norsk samferdsel som ikke tåler dagslys, så har disse etter all sannsynlighet hatt interesse av å holde det skjult. I motsetning til hva som er tilfelle for mange andre sektorer, er det få uavhengige ekspertmiljøer. Vi tror dette er en viktig årsak til at viktige forhold aldri er blitt offentlig kjent.

En annen årsak er at det ikke nødvendigvis foreligger et bevisst ønske om å holde ting skjult, men når en kultur gjennom mange år har utviklet seg og beslutningstakere, aktører og det som skal være uavhengig ekspertise til de grader spiller på lag med hverandre, kan incitamentene til å påpeke feil og mangler bli borte. Vi mener at det i den utførende delen av samferdselssektoren har vokst frem en apati. En apati som har passet partiene på Stortinget godt når de i de avsluttende behandlingene av statsbudsjettene har funnet det bekvemt å nedprioritere samferdselsambisjonene.

Å få ting opp på bordet, de uheldige mekanismene vi har omtalt i offentlighet, tror vi har bidratt til at mange innen systemet har fått fornyet interesse av å se og å gjøre noe med svakhetene. Med tanke på den velvillighet vi etter hvert har møtt, og den pågang vi etter hvert fikk fra kilder i alle deler av norsk samferdsel, mener vi dette er historien om boblen som brast.

Ved et par anledninger har vi prøvd litt uortodokse metoder for å få belagt stoff med fysiske forhold, via fotos. I februar 2012 forberedte vi en sak om at Ruter og NSBs busser og tog ville være stappfulle i rushtiden rundt Oslo også i fremtiden, selv om et varslet om et kraftig utvidet tilbud skulle bli en realitet. Det ville tilflytting til byen sørge for. Vi ba hele Aftenposten-huset om å ta bilder fra de enkeltes reisevei, noe som ga en overflod av overfylte kupeer.



Ved en annen anledning, da vi nok en gang skrev om skrantne norske veier ba vi leserne sende inn bilder av «sine verste strekninger». Her var responsen liten.

### 3.1 SKRIFTLIGE KILDER

Under oppstarten drev vi mye research. Vi begynte oppbyggingen av et betydelig kildenett, og sørget for et solid dokumenttilfang.

I mangel av eksperter måtte vi ty til dokumentene og sammenligne tidligere dokumenter med nye. Finlesning av transportplaner, statsbudsjett, fagetatenes innstilling til transportplan og stortingsinnstillinger førte oss hele tiden videre til nye spørsmål og stadig nye artikler. Det gjorde også et stort antall systematiske søk i Elektronisk postjournal.

Retningslinjene for bygging av veier finnes i det som kalles håndbøker. Dette er tykke bøker som i detalj forklarer hvordan ulike prosjekter skal konstrueres. Vi fikk – trolig som de første journalistene i Norge – tilgang til disse dokumentene. De er ikke hemmelige, men ganske teknisk utfordrende å lese. Likevel ga de oss god hjelp.

Som et eksempel kan vi nevne byggingen av Riksvei 2 (nå E16) fra Kløfta i retning Kongsvinger. Dimensjonene på denne veien fant vi ikke igjen i håndboken for veibygging (Håndbok 017). Med den informasjonen på plass, skulle det bare et par telefoner til for å finne ut at veien var et prøveprosjekt som ikke vil bli gjentatt.

Stortingsarkivet ble dessuten et veldig godt hjelpemiddel. Samferdselspolitikk er selvsagt blitt diskutert uendelig mange ganger på Stortinget. Referatene fra disse diskusjonene er lett tilgjengelige i arkivet. Sitater fra disse debattene har gitt det historiske perspektivet som slike avisartikler ofte trenger. Samferdselsprosjekter går over mange år, og disse referatene fortalte hva som var de reelle holdningene i stortingssalen for noen år siden. Det er i stor grad disse holdningene vi møter igjen i dagens samferdselstilbud.

Vi arkiverte alle dokumentene hver for oss. I praksis gjorde det det enklere å minne hverandre om problemstillinger vi hadde vært innom, og som vi måtte følge opp. Det fra tid til annen å gå gjennom «eget arkiv» - og sørge for at det ikke var mer omfattende enn at det var håndterbart –

ga jevnligge påminnelser om saker vi enten måtte skrive opp eller som vi tidligere hadde valgt å skyve på.

### 3.2 MUNTTLIGE KILDER

Etter hvert som sakene ble gitt stor plass i Aftenposten, økte også oppmerksomheten i transportetatene sterkt. Da kunne ansatte ha reagert negativt og ønsket å ha minst mulig med oss å gjøre. Innledningsvis ble det også utvist stor forsiktighet med å gi opplysninger, men med tiden skjedde akkurat det motsatte. Det ble en stor offentlig forståelse for at etatene ikke kunne gjøre mer så lenge de ikke fikk mer penger. Dette visste etatene å utnytte. Fra en situasjon der etatene hadde lært seg å sitte stille og takke for det de fikk av bevilgninger fra storting og regjering, ble situasjonen endret til at det var i etatenes egen interesse å fortelle hvor ille situasjonen faktisk var.

Et muntlig dokumentasjon av dette er et møte vi i april 2010 hadde med jernbanedirektør Elisabeth Enger. Hun visste at vi på møtet ville konfrontere henne med jernbanens egenproduserte – men ikke offentlige - dokumentasjon av at kvaliteten var på vei ned (til tross for økende pengeoverføringer). Hun åpnet med å si: «Vi burde sende dere blomster! Sakene deres holder så høy kvalitet, og oppmerksomheten de gir jernbanen, er gull verd.»

Regjeringen endret også strategi, og hele grunnlaget for Nasjonal transportplan 2014-23 ble forandret. I stedet for å fortelle hvordan etatene vil prioritere pengene hvis de får 20 prosent mer – eller mindre - neste år, ble de bedt om å fortelle hva det reelle behovet for Norges transportnett faktisk var. I tillegg ble de bedt om å fortelle hva man faktisk kunne få til av oppgradering av transportnett om man økte rammer med 45 prosent og mer enn det. Stortinget svarte som Enger-sitatet viser med til dels å øke rammene med over 50 prosent.

Det skjedde også noe med de andre politiske partiene. Samferdsel var et område der det var liv i den politiske debatten selv med flertallsregjeringen. Det var liv i transportkomiteen på Stortinget. Lederen for komiteen, Knut Arild Hareide, uttalte ved en anledning:

«Det jeg har opplevd som komitéleder, kanskje med god hjelp av Aftenposten, har vært at området er løftet frem veldig tydelig. Jeg tror at samferdsel, uavhengig av regjering, blir et viktig område å levere og lykkes på.»

Dette representerer en total omlegging av samferdselspolitikken.

Et svært bredt kildenett har selvfølgelig bidratt både med skriftlig og muntlig informasjon. Den 6. april 2010 kalte daværende samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa og Elisabeth Enger plutselig inn til pressekonferanse. Budskapet var at forfallet på jernbanen skjedde raskere enn det de hadde forutsett. Som vi kunne skrive neste dag: Tilstanden var så alvorlig at norsk jernbane kunne slutte å virke.

Det fikk oss til å undres over hva slags materiale som nå var hentet frem, som til de grader rystet de to samferdselstoppene. Gjennom det som var blitt tillitsfulle kilder i Jernbaneverket fikk vi avtalt møte hos Jernbaneverket på Drammen stasjon. Her satt folk med ansvar for å rapportere om norsk banetilstand til Den Internasjonale Jernbaneunionen (UIC).

Under møtet gjentok ansatte gang på gang at de var usikre på hvor mye av det aktuelle materialet som det burde bli oppmerksomhet rundt. Vi fikk likevel se og delvis ta med oss bunkevis med materiale som var grunnlaget for Jernbaneverkets innrapportering til UIC. Dette sammenholdt vi med regjeringens bevilgninger til jernbanen. Materialet dokumenterte at de rødgrønne hadde fortsatt den langsomme strupingen av midler til fornyelse og vedlikehold, stikk i strid med løftene fra Soria Moria-erklæringen i 2005.

Og når penger til fornyelse mangler, blir hverken skinner, sviller eller strømledninger skiftet ut. I en slik situasjon blir det daglige vedlikehold, som skal holde liv i et i utgangspunktet nedslitt anlegg, helt avgjørende. Uteblir penger til dette, akselererer forfallet dramatisk. Det var det som hadde skjedd på flere sentrale strekninger.

Det som fremkom i dokumentene vi fikk innsyn i, og som var ukjente for Samferdselsdepartementet så sent som en måned i forveien, var at slitasjeskadene var så store at det ikke ville hjelpe å ta opp igjen normalt vedlikehold. Konsekvensen var blitt ekstra store fordi man hadde kjørt flere tog på linjene enn det de tålte, for å tekkes politiske ambisjoner om et bedre tilbud til publikum. Nå handlet det om fullstendig utskifting av deler av nettet, blant annet i Oslo-området.

Ifølge en ansvarlig i Jernbaneverket kostet daglig vedlikehold av en jernbanelinje på denne tiden 250 kroner meteren. Det å bytte ut utslitte

enkeltkomponenter eller foreta full utskifting kostet mellom 5000 og 10 000 kroner meteren.

Sentrale dokumenter vi fikk innsyn i og som vi benyttet, var en rapport fra UIC som viste utviklingen i trafikk, fornyelse og vedlikehold for 13 europeiske land. (Der Norge var falt til bunns på fornyelse og vedlikehold.) Videre en rapport fra universitetet i østerrikske Graz, ledende på jernbane i Europa, som brakte mye avslørende billedokumentasjon av tilstanden for norsk jernbane. Mao konsekvenser av systemsvikt som vi omtaler. Og, en rapport fra Jernbaneverket selv som viser hvordan jernbanen strekning for strekning ligger under kvaliteten selskapet selv sier er nødvendig. Den fortvilte situasjonen omfattet i praksis mesteparten av Norges jernbanenett.

### 3.3 ANONYME KILDER

Et stort antall mennesker har henvendt seg til oss med sterk faglig innsikt kombinert med et krav om ikke selv å bli identifisert. Mange av disse jobber i transportetatene. Vi fikk mange innspill og tips fra disse kildene, men vår hovedregel har vært at vi skal publisere saker som vi kan dokumentere. Anonyme påstander har vi i stor grad prioritert ned.

Anonyme kilder har likevel bidratt til at vi har lett videre og funnet dokumenterbare fakta.

Ett eksempel på det kom sommeren 2013 da en av oss ble kontaktet av en hittil ukjent kilde i Jernbaneverket. Budskapet var at seksjonen som jobber med signalanleggene i Jernbaneverket, var så dårlig drevet at man fikk lite ut av store pengesummer, og at arbeid i flere tilfeller ikke ble gjort selv når en togstrekning var stengt under henvisning til at det skulle utføres vedlikehold/fornyelse. Gjennom flere uker snakket vi med kilder i og rundt signalseksjonen, ikke minst i på kveldstid og i helger. Vi spurte oss selv om virkeligheten virkelig kunne være så ille, tatt i betraktning at Veritas hadde gjennomgått situasjonen i samme seksjon i 2011, og kommet med en rekke forslag til forbedringer.

Så godt som ingen kilder ønsket å stå frem, selv om det var betydelig forargelse rundt det de mente var uheldig ledelse, styring og drift. Men etter hvert satt vi med et så utfyllende materiale – og informasjon om at en ny, ekstern gjennomgang av seksjonen var foretatt - at Jernbaneverket, da vi tok kontakt, i et møte aksepterte å legge frem nye rapporter om situasjonen. Både en ekstern rapport, fra Capgemini, og en intern

arbeidsmiljøundersøkelse (den siste la de frem på eget initiativ). Lederen for signalseksjonen bekreftet at arbeid ikke ble utført selv når strekninger var stengt. Og at man hele tiden måtte prioritere mellom pågående prosjekter når det gjaldt bruken av nøkkelpersonell med kompetanse til å godkjenne utviklingen av prosjektene. I en rekke tilfeller måtte godkjennelsene vente, sammen med prosjektene. Saken ble publisert mot slutten av september.

### 3.4 OBSERVASJON

En artig feltøvelse vi gjorde var da Sveinung Berg Bentzrød høsten 2012 fungerte som nettpjournalist, før papir og nett smeltet sammen. Han er født i Vestfold, og kjenner E18-strekningen her godt. Han mente at det var påfallende liten aktivitet langs motorveiutbyggingen mellom Tønsberg og Sandefjord, der tusenvis står i kø om sommeren. Han foreslo for nett-TV å filme strekningen på et gitt tidspunkt, og så konfrontere prosjektledelse og entreprenører med materialet. Men bare å la kameraet gå fra et bilvindu ville neppe fungere som godt TV, mente redaksjonens ansvarlige. Vi lånte likevel utstyr, tok John Hultgrens kassevogn-privatbil og lot kamera gå. Saken ble en klikkvinner, og TV-lederen kom bortom med et stort smil.

Samtidig fikk vi dokumentert at det i Norge normalt ikke fantes incitament - eller gulrøtter - for å forsere prosjekter med kontraktsfestet sluttdato.

Vi har fått litt gratis gjennom egne, daglige observasjoner. John Hultgren er byboer og bruker av T-bane og trikk. Sveinung Berg Bentzrød pendler med lokaltog. Også gjennom husets fotografer, som bilpendlere fra ulike kanter av Akershus, har vi vært «midt i trafikken». Det har til tider vært en fornøyelse når Jernbaneverket eller NSB har forsøkt seg på bortforklaringer rundt hendelser, når man selv har sittet på toget eller T-banen og kjenner realitetene.

At Aftenposten holder til på Oslo S, har også kommet oss til gode. Ved en anledning med store forsinkelser på jernbanen skulle John Hultgren finne ut hvor omfattende de faktisk var. Etter et opphold i avgangshallen opplyste han at det var lettere å få oversikt over hvilke tog som var i rute. Både da og senere var det enkelt for oss å få tak i passasjerer som intervjuobjekter.

Vi har vært utenlands og sett på måten man håndterer samferdsel her. Sveits er spesielt interessant som jernbane- og fjelland. Her holder det

svært godt utbygde jernbanenettet rutetidene, og finansiering bl.a. gjennom fond skapte stor begeistring hos Stortingets transportkomité da den senere var på besøk.

Sverige er interessant både gjennom sine finansieringsløsninger – motorveinettet er i all hovedsak blitt realisert ved at statens lånekontor (Riksgjeldskontoret) har gitt muligheter for fullfinansiering av prosjekter ved oppstart. Sverige er også interessant fordi fagetatene har større innvirkning på hvilke prosjekter som skal realiseres, og fordi jernbanen konkurransenutsettes, slik EU er på vei til å kreve at også Norge skal gjøre det. Sverige har tradisjonelt hatt minimal bruk av bompenger, men hadde likevel suksess med «trengselsskatten» i Stockholm. Den ble innført i 2006 samtidig med at 200 nye bussruter ble opprettet i hovedstaden.

Vi har også vært opptatt av et lyntogpotensial i Norge. For å illustrere potensialet reiste vi til Spania. En lyntogutredning i Norge ble en realitet, men summene som ble presentert for å realisere et lyntognett sparket grunnen vekk under ambisjonene hos de fleste av partiene. Mindre oppmerksomhet ble det om vår sak om at lyntog i Norge ville bli lønnsom, om man slettet gjelden slik man gjorde for Flytoget. Saken sto samme dag som rapporten ble lagt frem.

#### 4.0. FINANSIERING OG PLANLEGGING

Et åpenbar konsekvens av trykket vi har vært med på å skape rundt samferdsels-Norge er endringene som i 2013 ble vedtatt for finansiering og planlegging av transportnettet.

I 2009 holdt et norsk samferdselsregime stand som hadde rådet grunnen gjennom flere tiår. Med unntak av noen omstridte forsøksordninger med offentlig/privat samarbeid (OPS) ble alle bevilgninger besluttet gjennom de årlige statsbudsjettene. Arbeiderpartiets tradisjon med å øke bevilgningene som et motkonjunkturtiltak i dårlige tider, gjorde seg fortsatt gjeldende. I 2008 var som kjent den økonomiske krisen et faktum.

Dermed var selv ikke vei- og jernbaneprosjekter som fikk plass i et statsbudsjett sikret fremdrift for mer enn et år ad gangen.

Hovedveier ble bygget klattvis. Mange snakket varmt om ambisjonen, men ingen løfter ble gitt for akkurat når en modernisert jernbane på Østlandet skulle realiseres.

Stortinget håndterte selv vedtak av sykkelveier med kostnader til en million kroner.

Et planleggingssystem der det tok 10-11 år å planlegge et større samferdselsprosjekt var fortsatt gjeldende.

#### 4.1 NOE SKJEDDE

En norsk modell for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet var ufravikelig, selv om den viste at selv hovedveien mellom Oslo og Drammen etter år 2003 var verdiløs.

I 2009 var selvtilliten hos Veivesenet og Jernbaneverket på vei opp, men forarbeidene til transportplanen som var lagt frem var tradisjonelle, og ydmyke.

I november 2011 ble en jernbanerapport lagt frem som konstaterte at man ikke ville klare et skikkelig løft med mindre utbyggingspolitikk, finansiering og gjennomføring ble endret fundamentalt. Rapportarbeidet ble ledet av departementsråd Eva Hildrum i Samferdselsdepartementet. Den samme tonen var et faktum da Jernbaneverket og Veivesenet høsten 2012 presenterte sine forarbeider til ny Nasjonal transportplan.

I 2013 vedtok de rødgrønne, og med ytterligere endringer den blåblå regjeringen, finansiering av utvalgte samferdselsprosjekter som er uavhengige av den årlige budsjettkampen. De rødgrønne vedtok en ny finansieringsmodell, der prioriterte prosjekter skulle sikres fullfinansiering før oppstart. Selv Arbeiderpartiets landsstyre hadde gjort vedtak om at «samferdselsprosjekter kan gjennomføres med prosjektfinansiering ved egne utbyggingsselskaper med statlig, fylkeskommunal og kommunalt eierskap, for å sikre rask og forutsigbar gjennomføring». Dette hadde ikke minst partileder og statsminister Jens Stoltenberg vært sterkt imot.

De blåblå garanterte på sin side et selvstendig utbyggings- og finansieringsselskap for vei. De ser nå på ett for jernbane.

Utbygging av modernisert jernbane på Østlandet ble datofestet.

Kontrakter på flere, lange strekk for vei og bane er utlyst, i flere tilfeller inngått.

Samtlige partier stilte seg bak et løfte om å halvere planleggingstiden for store samferdselsprosjekter, etter anbefalinger fra et utvalg nedsatt av Magnhild Meltveit Kleppa.

Anbefalinger fra «Hagen-utvalget», nedsatt av finansminister Sigbjørn Johnsen, om en endret modell for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet for samferdselsprosjekter, er delvis tatt til følge, delvis under implementering.

Det tidligere så jernbanefiendtlige partiet Frp gikk i 2013 lenger enn mange av de andre i sine baneambisjoner, som ønsket om en ferdig modernisert Bergensbane i 2025. Partiet bidro nå til en konsensus om en storstilet jernbanesatsing, viste en gjennomgang av partienes samferdselsambisjoner vi gjorde i januar og juni 2013.

Den nye regjeringen varsler at den vil følge anbefalingene fra rapporter fra transportetatene gjennom flere år, som regjeringer tidligere har latt være å følge. Den varsler også at politikerne på Stortinget skal få mindre innflytelse på vei- og banebygging. Det er noe dagens opposisjon har varslet at de vil støtte.

## 5.0 DOKUMENTASJON AV SYSTEMFEIL OG KONSEKVENSENE AV AVSLØRINGENE

Omfanget av dette prosjektet er så stort at vi ikke kan omtale alle sakene og måten vi jobbet oss frem til dem. Vi har derfor begrenset oss til de vesentligste systemfeilene.

### 5.1 VENTET TRAFIKKØKNING

Det er antall biler som kjører på veien som avgjør hvilken dimensjon veien skal ha, altså hvor mange felt den skal ha i hver retning, og hvorvidt kjøreretningene skal skilles med et rekkverk. Dette måles ved det som kalles årsdøgntrafikk, forkortet ÅDT.

Ved veiplanlegging i Norge er ÅDT helt og fullstendig avgjørende. Det som skal legges til grunn for veiens dimensjon er ventet ÅDT 20 år etter at veien er ferdig bygget. Vi visste at trafikken hadde økt mye mer enn forventet på mange veistrekninger, og bestemte oss derfor for å finne ut hva som lå bak. Kunne det være systematisk feil i planleggingen?



For å finne ut det samlet vi inn stortingsmeldinger hvor trafikkanslag ble beskrevet i noen tilfeller. For andre kontaktet vi kommuner og fylkeskommuner for å få veiavdelingens tall for ventet trafikkvekst da veien ble planlagt. Disse tallene ble enkelt og greit sammenlignet med tallene for faktisk trafikk som vi leste ut av tellinger på Statens vegvesens hjemmeside.

Forskjellene var veldig store, og ga oss tilstrekkelig ammunisjon til å konfrontere direktør Lars Aksnes i Veidirektoratet. Og litt etter litt erkjente han at det var riktig at veiene gjennomgående planlegges etter en lavere trafikkvekst enn det som har vist seg å være realiteten. Men ikke bare det; han erkjente også at Veivesenet var klar over at veksten ville bli større. Han påpekte at han ikke følte seg skyldig i å ha gjort noe galt fordi etaten er pålagt å følge et forholdstall som er oppgitt i Nasjonal transportplan.

Veivesenet har nå lagt om beregningsmetodene for trafikkvekst til å bruke modeller som er langt mer treffsikre.

## 5.2 MÅNEDSKORTFELLA

I april 2013 fikk vi en e-post fra advokat Peter Ørbech Sørheim som fortalte at hans klient hadde vunnet frem mot kollektivselskapet Ruter i Forlikrådet. Han sendte oss dommen uten at vi på noen måte hadde kontaktet ham i forkant. Saken handlet om en student som hadde fått to gebyrer. Det første fordi hun hadde kjøpt månedskort med studentmoderasjon, men ved kontroll ikke kunne fremlegge gyldig studentbevis. Det andre fordi reisekortet hennes ikke var aktivert da hun ved en annen anledning ble kontrollert.

I dommen var det gebyret for manglende studentbevis som var den aller klareste. Riktignok skrev Ruter på sin hjemmeside at slikt bevis må fremvises hvis kontrollører spør etter det, men dette kravet var ikke tatt med i selskapets transportvedtekter, og det er disse vedtektene som er det juridiske grunnlaget for selskapets drift. Derfor besluttet Forlikrådet at studenten hadde retten på sin side, og ikke skulle betale noe gebyr.

Veldig mange studenter har opplevd denne situasjonen, og vi konsentrerte oss i første omgang om denne delen av dommen. Ruter satte seg først fullstendig på bakbena og nektet å innrømme noe som helst. Etter et møte med deres juridiske sjef la imidlertid selskapet om praksisen i stedet.

Den andre delen av dommen var litt mer komplisert. Studenten hadde ikke aktivert billetten sin, men hun hadde kjøpt nytt månedskort og forsøkt å validere det før den eksisterende billetten var gått ut. Ruters system var slik at validering av nytt månedskort før eksisterende er utløpt, ikke blir registrert.

Veldig mange mennesker vet ikke om dette, og mange av dem som blir tatt som snikere ved billettkontroller blir derfor ytterst sjokkert; de er jo helt sikre på at de har betalt. Ruter kan i tillegg i sitt system se at den reisende har forsøkt å validere billetten, men lar ikke det tale til kundens beste. Det er dette som kalles månedskortfella. Dommen i Forlikrådet kom frem til at studenten hadde forsøkt å betale. Hun har gjort det «som med rimelighet kan forventes av en bruker av Ruters tjenester», og hun frifinnes også for dette.

Ruter har dermed fått en rettslig reaksjon mot måten det praktiserer sin gebyrordning på, men gjorde ingenting for å fjerne systemfeilen. Først etter at vi hadde skrevet gjentatte artikler om dette, gjorde selskapet full retrett, og informerer samtidig om at alle reisende som har gått i månedskortfella og fått gebyr, skal få pengene sine tilbake.

Systemet er nå endret.

## 6.0 PAPIR OG NETT

Denne rapporten er i all hovedsak basert på artiklene vi har hatt på papir i Aftenposten. De aller fleste er likevel også publisert på nett. Mot slutten av vår prosjektperiode har vi også publisert saker bare på nett. Ikke minst under valgkampen i 2013, da det ble produsert langt flere saker i Aftenposten enn det det var plass til på papir.

To eksempler:

I april 2013 fortalte vi på nett hvordan Nasjonal transportplan sminkes. Vi tok fatt i avsnittene som sto med liten skrift, og gevinstene som enten ville komme sent, som ikke ble veldig store, eller som nok aldri ville komme.

I august tok vi fatt i Jens Stoltenbergs påstand under den første partilederdebatten med Erna Solberg om at «Sverige har dårlige erfaringer med å bygge vei med OPS». At Sverige har benyttet OPS på veibygging var ukjent for oss. Trafikverket, Sveriges Veidirektorat, kunne bekrefte at det var ukjent også for dem.

På nett ble det også plass til langt mer utfyllende intervjuer med Jens Stoltenberg og Sigbjørn Johnsen.

En oversvasjon her er at Aftenpostens lesergrupper for samferdsel er svært forskjellige på papir og på nett. Saker om systemfeil i norsk samferdsel, og visjoner for et fremtidig vei- og banenett, har hatt til dels skyhøy leserscore på papir. På nett har suksessen vært langt mindre. Til gjengjeld, saker om månedskortfella, og om unge som er forsøkt kastet av toget i forbindelse med billettkontroll, har oppnådd store lesertall på nett.

## 7.0 DETTE ER NYTT

Dette er en liste over det viktigste vi har avdekket – og brakt videre av kunnskap som ikke har vært kjent - i fireårsperioden

- Det fantes ikke planer til å realisere regjeringens store ambisjon fra oktober 2008. (Februar 2009) (Bilag 1 A-B-C)
- Veier i Norge er bygget der det har gitt størst politisk gevinst, ikke størst samferdselsgevinst sett med et overordnet blikk. (Februar 2009) (Bilag 3 A-B-C)
- Stortinget driver detaljstyring ned til sykkelstier som koster rundt én million kroner. (Februar 2009) (Bilag 85)
- Norge har praktisert en tradisjon fra etterkrigstiden med å fordele så godt man kunne, bre veinettet tynt utover. (Februar 2009) (Bilag 86)
- Til tross for sterk vekst i trafikken brukte staten 23 prosent mindre på veier i 2007 enn i 1995. (Februar 2009) (Bilag 4 A-B-C)
- Norge mangler helt lover, forskrifter og normaler som forteller hvordan Norge skal oppnå uttalte mål for et effektivt og miljømessig transportnett. (Mars 2009) (Bilag 6)
- Bare en brøkdel av milliardene som tas inn i bilavgifter brukes til å utbedre eller bygge veier. (Mars 2009) (Bilag 8)
- Norsk veistandard ligger på bunn i Europa. (Mars 2009) (Bilag 5 A-B-C)
- Budsjettsprekker får ingen konsekvenser. (Juni 2009) (Bilag 12 A-B-C)
- Med dagens ordning kontrollerer dagens veimyndigheter seg selv. (Juni 2009) (Bilag 87)
- To år etter Regjeringens budskap om historisk jernbanesatsing kunne det konstateres at jernbanenettet var under dramatisk forverring. (April 2010) (Bilag 26 A-B-C)

- I 2010 tok det lenger tid å ta tog mellom Tønsberg og Oslo enn i 1975. (Juni 2010) (Bilag 28 A—B-C)
- Veier som rent faktisk gir en stor samfunnsmessig verdi er ifølge norsk offisiell regnemodell for samfunnsøkonomisk lønnsomhet. (Juni 2010) (Bilag 27 A-B)
- Vogntog kjører fra Stranda via Oslo til Jæren for å unngå høye bompengeutgifter. (Februar 2011) (Bilag 32 A-B-C)
- Nyåpnede motorveier er måneder senere ødelagt av telehiv. (Mars 2011) (Bilag 34 A-B-C pluss bilag 63)
- Regjeringen fortsetter klattvis utbygging, til tross for at de lover det motsatte. (April 2011) (Bilag 36 A-B-C)
- Veivesenet har bevisst oppgitt feil tall for fremtidig trafikk, for å få ja til å bygge veier. I Vestfold ble trafikkveksten fra 1991 til 2011 beregnet til 37 prosent. Fasit viste 169 prosent. (April 2011) (Bilag 37 pluss bilag 58 A-B pluss bilag 65)
- Klare krav til standard på norske veier ble fjernet fra veiforskriften i 2007, i dag er kravene krystallklare og strenge til kjøretøy og sjåfør, men ikke til selve veien. (Mars 2011) (Bilag 88)
- Fjerning av telerestriksjoner har fått enorme konsekvenser. (Mai 2011) (Bilag 89 A-B)
- Utskrift av tidligere debatter på Stortinget avslører hva politikere egentlig mener om samferdsel. «Det er behov for å sørge for at vi ikke overinvesterer i veistandard,» uttaler Ap i Stortingssalen i 1996, der man debatterer seg frem til en smalere europaveistrekning. Til velgerne sa man noe annet. (Mai 2011) (Bilag 39 A-B)
- Veivesenet anbefaler tofelts hovedvei mellom to av landets største byer, i et område der man forventer landets største befolkningsvekst frem mot 2040. (Juni 2011) (Bilag 90)
- Norske veibyggere lot bevisst være å grave så dypt som de visste at d burde. Konsekvensen ble telehiv. (September 2011) (Bilag 44 A-B-C)
- Ved en bomstasjon på E18 i Vestfold går under halvparten av pengene til å betale veien. (September 2011) (Bilag 45)
- Ti overgangsbroer fra 1990-tallet må rives fordi det skal bygges firefelts vei. De ble bygget for korte. (Januar 2012) (Bilag 91)
- Fylker med liten befolkning og liten trafikk får mest veipenger. (Mars 2013) (Bilag 92)
- Slik sminkes Nasjonal transportplan – avsnittene med liten skrift – og gevinstene som enten kommer sent, som ikke egentlig er veldig store, eller som aldri kommer. (April 2013) (Bilag 94)

- «Sverige har dårlige erfaringer med å bygge vei med OPS,» uttalte Jens Stoltenberg under den første partilederdebatten med Erna Solberg i august. Men Sverige har ikke bygget én meter vei med OPS. (August 2013) (Bilag 95)
- At planlagte arbeider ikke blir noe av, selv når den aktuelle jernbanestrekningen er stengt, skyldes i stor grad at Jernbaneverkets signaltjeneste internt lider under stor uforutsigbarhet, manglende planlegging, dårlig kommunikasjon og svak ledelse. (September 2013) (Bilag 82 A-B-C)
- Det er utelukkende tunge kjøretøyer som sliter ut norske veier (Oktober 2013) (Bilag 93 A-B)
- Ruter straffer folk som forsøker å betale – månedskortfella. (Bilag 98 og 99)

## 7.1 FEM ÅRS ARBEID

Helt fra starten ble vi enige om at vårt arbeid utad skulle fremstå som samarbeid mellom to journalister som jobber intenst med samferdselsjournalistikk. Vi gjennomførte derfor dobbelt byline som en måte å profilere oss på. Vi har sett det som merkevarebygging. Det betyr ikke at vi har sittet sammen og skrevet alle sakene. Vi har faktisk ikke sittet sammen og skrevet noen av dem.

Vi har likevel jobbet tett på hverandre. Måten vi har gjort det på er at vi har skrevet sakene uavhengig av hverandre. Deretter har vi lest hverandres saker, og hatt mandat til å skrive dem om, til dels kraftig. Vi mener det har gjort dem bedre. Og vi har alltid blitt enige til slutt. Nøyaktig samme metode er brukt når vi har jobbet med denne SKUP-rapporten.

Det praktiske idéutviklingsarbeidet har bestått av at vi begge har skrevet ned ideer til saker, fra dokumentarbeid eller kildepleie, og så har vi snakket oss gjennom dem. Hvordan kan en sak dokumenteres? Hvilke kilder er det vi ikke har forsøkt ennå? For oss har disse små samtalene vært avgjørende viktig. Nesten alltid har de ført oss videre til nye saker. Vi har stort sett jobbet uten reportasjeleder (vi har begge selv lang erfaring i reportasjeledelse i Aftenposten), men nyhetsledelse er holdt løpende orientert om sakene. Forskjellige nyhetsledere har også vært viktige når vi har presentert manus. Etter hvert som man kommer grundig inn i et stoffområde risikerer man å skrive artikler man selv forstår, men som ikke andre henger med på. Mange ganger har vi sittet ut over kvelder og skrevet om.

En ulempe som følger et så omfattende prosjekt som vårt er at redaksjonsledelsen blir mett av temaet. Det er et alvorlig risikomoment når redaksjonsledelsen reagerer på forslag om nye artikler med kommentarer som «enda en veisak» eller «tog nå igjen». I en nyhetsredaksjon er det som regel et press om å produsere saker, og vi har gjentatte ganger gått i den fellen det er å skille for lite mellom store og små saker. Det øker risikoen for at redaksjonsledelsen går lei. Vi har merket denne slitasjen, og vi ble etter hvert flinkere til å prioritere.

Et veldig stort engasjement blant lesere – og ofte høy leserscore - har dessuten bidratt til å fortelle redaksjonsledelsen at dette er et tema som våre lesere vil ha mer av. Det har dessuten gjort det veldig mye lettere for oss å holde motivasjonen oppe og stå løpet ut mot 2013.

## 8.0 PROBLEMER

Hvordan skal vi få mest mulig interesse rundt våre saker?

Det spørsmålet er selvfølgelig grunnleggende i all journalistikk, og vi har flittig benyttet sosiale medier for å reklamere for egne artikler.

Men vi ønsket også å gå videre. Vi ville etablere en nyhets- og debattsentral hvor vi publiserte saker, og hvor lesere – både vanlige samferdselsbrukere, forskere og kanskje også myndigheter – kunne oppdatere seg og debattere. Derfor bygget vi opp Facebook-siden Tut & Kjør. Vi så for oss at vi kunne hente og legge inn meningsytringer, debattinnlegg og kronikker, de siste ikke bare publisert i Aftenposten, men i bladet Samferdsel, i Teknisk Ukeblad, i transport- og økonomiske tidsskrifter.

Vi fikk da også hjelp til etableringen, og møtte uttalt begeistring i huset. Men hverken vår eller andre lignende, temabaserte Facebook-sider som var i emning i Aftenpostens hus, ble gitt et løft, og en synlig visuell plassering. Facebook-siden vår ble ikke gjort synlig på vår web-forside, vi fleipet med at man nærmest måtte være hacker for å finne frem til den.

Lenge la vi inn våre egne saker, og oppdaterte siden, men da beslutninger om hva avishuset ville med disse sidene uteble, rant Facebook-prosjektet ut i sanden. Til for oss betydelig frustrasjon. Vi har ikke selv hatt noen ambisjon om å bli en slags «transportkjendiser», men vi har ønsket å utnytte stoffet vårt fullt ut, også i de nye kanalene.

Prosjektet vårt har ikke stilt oss overfor veldig mange etiske skjønnsvurderinger. At Veivesenet bevisst melder inn for lave trafikkanslag for fremtidige veier gir ikke nødvendigvis grunnlag for lange etiske vurderinger før publisering. Mange av våre saker har vært av denne typen.

Men for kildene har vi utvist forsiktighet. Vi er per dags dato ikke kjent med at noen kilder har fått problemer som følge av kunnskap de har meddelt oss. Vi har heller ikke selv kommet på kant med noen kilder.

## 9.0 SPESIELLE ERFARINGER

Et prosjekt som er så stort og som går over så mange år som dette, skaper helt spesielle utfordringer. Selv om alt handler om samferdsel, er det et tema som rommer så mangt. Derfor kan det være vanskelig å holde én rød tråd i arbeidet. Vi har fundert på om vi burde dele det opp i ulike prosjekter, og det er mulig det hadde vært riktig. Vi har hver gang konkludert med at vi ville holde prosjektet samlet, også når vi har sett på samferdsel med nye perspektiver, som kollektivtransport i de store byene og samspill mellom samferdsel og byutvikling. Det aller meste av det vi har omtalt, får plass under paraplyen Nasjonal transportplan - og forarbeidene her.

Vi synes dette har gjort har gitt oss større mulighet til å lage varierende stoff for leseren. Og vi mener at denne satsingen over fem år har gitt leseren en totalopplevelse som er bedre enn noen enkeltprosjekter ville gjort.

Mange innspill har gitt oss veldig gode ideer, men omfanget har vært så stort at vi ikke alltid har klart å følge opp alle leserreaksjonene og tips som er kommet inn.

En svært positiv erfaring ved å jobbe så lenge med et tema er kontakten med eksperter og myndigheter. Mange av disse er lut lei av at det stadig ringer journalister som aldri før har skrevet om temaet, en som tilfeldigvis er på vakt. Ved å investere mye tid og ved å lese oss grundig opp på ulike saker, fikk vi også en tillit hos kildene som vi ellers ikke ville fått. Mange har tatt seg tid, også om det har vært på sen kveldstid eller i helg.

Vi er klar over at denne rapporten ikke er en typisk Skup-rapport. Vårt journalistiske arbeid ligger i hverdagslivet. Vi mener likevel at det å avdekke systemsvikt også her er en del av kjernen i Skup-oppgaven.



## BILAG

- 1 A-B-C-D: Masse penger – få prosjekter. Får ikke bygget nye veier.
- 2: Bompenger finansierer 90 prosent av veien.
- 3 A-B-C: Veipenger brukes til å sikre velgere.
- 4 A-B-C: Mye mindre til vei.
- 5 A-B-C: Norge er en vei-versting.
- 6: Veivesenet: 56 prosent av stamveiene «ikke brukbar standard».
- 7 A-B-C: Må vente på toget i årevis.
- 8: Bilavgifter: 55,5 mrd. Til veier: 16,5 mrd.
- 9 A-B-C: Lover å doble togtrafikken.
- 10 A-B: Regjeringens gave til fylkene: 44 200 km nedslitte veier.
- 11 A-B-C: Sa nei til billigere bompengesystem.
- 12 A-B-C: Gigantisk sprekk i veibudsjetter.
- 13 A-B: Halvparten av vedlikeholdsarbeidet på veiene er så dårlig at det kan føre til ulykker. Det er heller ingen som har oversikt over arbeidene, som i fjor kostet 2,1 milliarder kroner.
- 14 A-B-C: NSB utfordres av Flytoget.
- 15 A-B: Kjøprising ikke verst for barnefamiliene.
- 16: Krever Oslo-tunnel.
- 17 A-B: Vil avsløre reelle togforsinkelser.
- 18 A-B-C: Pendlere må stå til flytoget er gått.
- 19: Avgift for avstigning.
- 20 A-B: Nye rutiner forsterket togkaoset.
- 21 A-B-C: Får ikke lenger bruke sporet.
- 22 A-B-C: NSB: 8 kr for to timers forsinkelse.
- 23 A-B: Private penger til vei og jernbane.
- 24 A-B: Pris for 35 kilometer E18 i Telemark: Desember 2009: 3 mrd. Januar 2010: 5 mrd.
- 25: Jernbanenettet kan slutte å virke.
- 26 A-B-C: I 2005 flagget de rødgrønne en kraftig satsing på jernbanen. I 2007-2008 ble det derimot brukt mindre på vedlikehold enn før.
- 27 A-B: Brukes av millioner, regnes som verdiløs.
- 28 A-B-C: Vestfoldbanen er blitt modernisert i 17 år. Reisen tar lengre tid enn i 1975.
- 29 A-B-C: Forfallet fortsetter. «Tidenes veisatsing» ikke nok.
- 30 A-B-C: T-banesperringer vil aldri bli brukt.
- 31 A-B: Du slipper å registrere hver reise. Ruter gjør full retrett.
- 32 A-B-C: Oslo er et veikryss på Vestlandet.
- 33 A-B-C: Nye europaveier uten midtdelere.
- 34 A-B-C: Splitter ny E18 ødelagt.
- 35 A-B-C: Lengre bilkøer og fulle tog i vente.

- 36 A-B-C: Ny E6 i Gudbrandsdalen skal bygges etappevis. Dyrere, dårligere og farligere.
- 37: Visste veitall var feil.
- 38 A-B-C: Flere tog, mer kaos.
- 39 A-B: Slik kranglet politikerne seg frem til dårligere veier.
- 40: Sverige nekter oss lyntog til Europa.
- 41: Tunnelen stengt 300 ganger i året.
- 42 A-B-C: Godstrafikk fra tog til vei.
- 43 A-B: Oslo-bomring dyrest i drift.
- 44 A-B-C: Bygger telehiv-veier mot bedre vitende.
- 45: Bruker 15 kroner for å samle inn 10.
- 46: Mer vei får dårlig karakter.
- 47: Om turen ender i rute, teller ikke forsinkelsene.
- 48 A-B-C: Forbudet politiet nekter å håndheve.
- 49: Færrest kilometer – flest ansatte.
- 50: Må betale veien to ganger.
- 51 A-B: Må finne 180 kollektiv-milliarder.
- 52 A-B: Derfor kaver Norge fortsatt bak Sverige.
- 53: Derfor uteble norske motorveier.
- 54: Enda verre for gods på jernbane.
- 55: Togenes punktlighet skal måles på Oslo S.
- 56: Dette kan bli Norges dyreste sving.
- 57: Jernbanens fremtid ble lagt i en skuff.
- 58 A-B: Staten bommer grovt på veksten i trafikken.
- 59 A-B-C: Det er like trangt om fem år.
- 60 A-B-C: Her skulle ingen ha bodd.
- 61 A-B: Det store byløftet.
- 62: Tunnelen som skal bli lønnsom.
- 63: Telehiv? Her ser du hvorfor!
- 64 A-B: For 11 år siden mistet de huset til nytt togspor. Det kom aldri.
- 65: Trafikken kjører fra veiplanene.
- 66 A-B: Hvorfor må gravemaskinene stå stille?
- 67: Venstre vil ha eget selskap for å få fart på togbyggingen.
- 68: Slik blir din nye reisehverdag.
- 69: Dyre tunneler kan koste oss vei og bane.
- 70 A-B: Hvert femte prosjekt er ikke startet opp.
- 71: Derfor høster Albania mer veiros enn Norge.
- 72: InterCity skulle gå i minus. Nå går alle baner i pluss.
- 73 A-B: Hvilke tettsteder skal vokse og bli større.
- 74 A-B: «NSB, dere skulle skamme dere».
- 75 A-B-C: NSBs storsatsing kan ryke.
- 76 A-B-C: Tvinger byene til å strupe trafikken.
- 77: Vi bygger ikke veiene som lønner seg mest.

- 78 A-B: Sa nei til bompenger – mister ny vei.
- 79 A-B: 46 kjemper om togdrift i Sverige.
- 80: 98 prosent av kundene fornøyd med NSB – i Sverige.
- 81: NSB vurderer å endre feriepraksis.
- 82 A-B-C: Dårlig styring i Jernbaneverket bremser togsatsingen.
- 83: NSB: Lavere punktlighet om ti år.
- 84: Norge vil ha mer av denne typen toganlegg.
- 85: Møtt av latter i Sverige.
- 86: «Bygger veier som et fattig etterkrigsland.»
- 87: Veibygger og kontrollør ved samme bord.
- 88: Fjernet kvalitetskrav til nye veier.
- 89 A-B: Tillot tungtransport i vårløsning.
- 90: Venter mer trafikk, planlegger liten vei.
- 91: E18: Bare 8 av 18 broer er lange nok.
- 92: Mye penger på få folk og lite trafikk.
- 93 A-B: Bare tunge kjøretøyer ødelegger norske veier.
- 94: Slik sminkes Nasjonal transportplan.
- 95: Mener Stoltenberg førte folk bak lyset i duellen med Solberg.
- 96: «Jeg leder den regjeringen som har satset mest på samferdsel noensinne.»
- 97: Hevder at Sverige angrer seg.
- 98: Straffer folk som forsøker å betale.
- 99: Ruter betaler tilbake gebyrer.

