

Til

Samferdselsminister Jon Georg Dale  
Samferdselsdepartementet  
Stortinget

Sarpsborg 16. mars 2019

## Angående uriktig saksfremstilling i redegjørelse fra Samferdselsminister Jon Georg Dale gitt til Stortinget den 15. mars i 2019

Det vises til skriftlig spørsmål fra Kristoffer Robin Haug (MDG) til samferdselsministeren, Dokument nr. 15:1153 (2018-2019) Innlevert: 06.03.2019 og svar fra Jon Georg Dale 15.03.2019.

I svaret fra Samferdselsministeren heter det»

*«Ved handsaminga av planprogrammet i kommunestyret i Sarpsborg 2.3.2017 fekk benkeforslag om òg å inkludere ny stasjonslokalisering utanfor byen 12 stemmer (av 43) og blei nedstemt. I ettertid har det vore eit betydeleg engasjement frå representantar frå dette mindretalet til fordel for alternativ der dobbeltsporet og stasjonen plasserast utanfor Sarpsborg by (ved Rolvsøy).»*

Dette er uriktig.

Sarpsborg bystyre hadde den aktuelle saken til behandling første gang den 7. desember 2016. Sarpsborg AP ønsket kun å utrede traseen via sentrum av byene. For første gang på over 100 år var AP i mindretall i en stor/viktig sak. Tre av partiets representanter brøt med sitt eget parti. Flertallet i bystyret ønsket å utrede tre alternativer:

- via sentrum i byene
- langs E6 fra Råde til Sarpsborg med en avgrening til Fredrikstad
- rett linje og felles stasjon på Rolvsøy.

AP klarte til slutt å få saken utsatt. Av den grunn kom saken opp den 2. mars i 2017 slik samferdselsministeren refererer til i sin orientering til Stortinget. Av Samferdselsministerens redegjørelse kan det se ut til at det i mars 2017 kun var et lite mindretall på 12 som ønsket utredet andre traséer enn traséen via sentrum i byene.

Dette er feil.

Forklaringen på stemmegivningen er denne: Bystyret fikk i jan/feb. 2017 orientering om at konseptet der traséen skulle gå via Fredrikstad og Sarpsborg sentrum allerede var besluttet av Stortinget. Bystyret ble undervist i at vår oppgave var å ta stilling til «traséen» i betydningen detaljer ved krysning av Rolvsøysund (mellom Fredrikstad og Sarpsborg) og detaljer ved krysning av Tunejordet (det vil si E6) i Sarpsborg.

I sammenhengen ble bystyret undervist om at:

- «Staten ved departementet har bestemt seg for et konsept, dobbeltspor gjennom alle byene med sentrale stasjonsplasseringer»
- «Konseptet heter: gjennomgående dobbeltspor i alle byene.»
- «Konseptet er jo et konsept som handler om at vi skal innom alle byene, vi skal ha dobbeltspor hele veien og vi skal innom alle byene. Det er konseptet.»

Det ble også tidlig i 2017 mottatt et brev fra departementet. Innholdet i brevet ble tolket slik at traséen via sentrum av byene allerede var bestemt av Stortinget. I denne sammenhengen vises det til Sarpsborg Høyre sin helomvending som ble begrunnet nettopp med dette brevet. Sarpsborg Høyre sitt poeng var (og er) at det ville være ren populisme å be om å utrede et annet alternativ når Stortinget allerede hadde bestemt at traséen skulle gå via sentrum i byene. Som et ansvarlig parti ville Sarpsborg Høyre forholde seg til Stortingets (påståtte) vedtak.

Det vises også til vedlagt dokument datert i september 2016, utgitt av Jernbaneverket. I dokumentet er følgende setning gjentatt 54 ganger: «Konsept ØB4B (traseen via byene) er besluttet av Stortinget.» Denne informasjonen lå til grunn for Sarpsborg bystyre sin behandling den 2. mars 2017.

Under første gangs behandling av saken, den 7. desember 2016 var posisjonene i Sarpsborg bystyre følgende: Mindretallet på 21 representanter ønsket at kun traséen via byene skulle utredes. Flertallet på 22 representanter var delt i forhold til primærønske. Den ene halvparten av flertallet ønsket primært utredet en trase langs E6 med avgrening til Fredrikstad (Frp og H). Den andre halvdel av flertallet ønsket primært utredet en rett linje med felles stasjon på Rolvsøy.

Flertallet på 22 representanter samlet seg imidlertid om å ville utrede alle de tre alternativene. Som nevnt ble det ble aldri noen avstemning den 7. desember 2016. Saken ble utsatt.

Før ny behandling den 2. mars 2017 kom det altså massiv informasjon om at traseen via byene allerede var besluttet av Stortinget. Da denne informasjonen kom var det ikke noe mer man kunne gjøre lokalt. Noen (Frp) valgte likevel å fremme sitt primære ønske og forslaget fikk 12 stemmer. De som fremmet dette var klar over at de fremmet et forslag som var i strid med Stortingets vedtak.

Mange av oss, vi som primært ønsket utredet traséen i rett linje over Rolvsøy, valgte i stedet å legge informasjonen bystyret nå hadde fått til grunn. Vi forholdt oss lojalt til informasjonen om at traséen via byene allerede var besluttet av Stortinget. Lojalt tok vi kun stilling til de detaljene vi fikk forklart at bystyret hadde mandat til å ta stilling til.

Samferdselsministeren skriver: «I ettertid har det vore eit betydeleg engasjement frå representantar frå dette mindretallet til fordel for alternativ der dobbeltsporet og stasjonen plasserast utanfor Sarpsborg by (ved Rolvsøy).»

Dette er feil.

I protokollen fra bystyremøte den 2. mars i 2017 finner man at et mindretall på 12 fremmet et forslag om å utrede en krysning «syd for Sarpsfossen». Forslaget ble fremmet av de 12 som primært ønsket å få utredet en trase langs E6. Det er ikke riktig som samferdselsministeren skriver at det «I ettertid har det vore eit betydeleg engasjement frå representantar frå dette mindretallet». Det store engasjementet har nok i stedet kommet fra oss som primært ønsket Rolvsøy, men som basert på informasjonen som ble gitt, stemte med flertallet. I etterkant må vi bare innse at vi ble lurt.

Sentio Norge AS har utført en meningsmåling presentert i Sarpsborg Arbeiderblad den 14. mars 2019. Spørsmålet som ble stilt i undersøkelsen var:

*«Valgkampen i Sarpsborg ser ut til å bli preget av jernbanedebatt – med to fronter: De som ønsker en rett linje gjennom Østfold (mellom sentrum av Sarpsborg og Fredrikstad) og de som ønsker den som*

*er vedtatt av Stortinget – en intercitytrasé gjennom bysentrum i Fredrikstad og Sarpsborg. Hvilken av disse alternativene ønsker du, en rett linje gjennom Østfold eller en intercitytrasé gjennom bysentrum i Fredrikstad og Sarpsborg?»*

Igjen gjentas det samme: Premisset er at « traséen via byene er vedtatt av Stortinget». Resultatet av undersøkelsen har blitt fremstilt at 63 % av de spurte vil ha rett linje. En kanskje minst like presis tolkning er at 63 % av de spurte i Sarpsborg mener at man ikke behøver å forholde seg til vedtak gjort av Stortinget, alternativt at 63 % av de spurte ikke trodde på denne informasjonen. Trolig er det mer en 63 % som ønsker rett linje.

Et helt sentralt spørsmål i saken er: Når ble traseen via byene bestemt og hvem fattet beslutningen? I denne sammenhengen vises det til to relevante artikler.

Fredrikstad blad fra 2015. <https://www.f-b.no/det-er-tragisk-og-odeleggende/s/5-59-98996>

Sarpsborg Arbeiderblad 15. mai 2015. <https://www.sa.no/meninger/ostfold-fylkesting-og-keiserens-nye-klar/o/5-46-67893>

Videre vises det til artikkelen «Tungvekterne i Østfold har talt», som er publisert på [jernbaneverket.no](http://jernbaneverket.no) i april 2011. Her heter det:

*«Lokale og regionale politikere, næringslivet, miljø- og interesseorganisasjoner og transportører i Østfold er enige.» Videre: «Det er veldig bred enighet om det i regionen. Løsningen er et IC-tilbud langs nåværende trasé med tilpasninger. Vi ønsker at toget skal gå gjennom alle byene i Østfold.»*

Problemet med dette sitatet fra Fylkesordfører Ole Haabeth er at problemstillingen på dette tidspunktet ikke var presentert for Sarpsborg bystyre.

Av den ovenstående dokumentasjonen må det oppfattes at traseen via byene ble bestemt før 2015, før 2011 og også før 2009.

I forhold til spørsmålet om det er riktig at det var Stortinget som fattet beslutningen og at traseen skal gå via sentrum av Fredrikstad og Sarpsborg gjengis en kommentar i SA den 13. mars gitt av tidligere stortingsrepresentant for Frp Jon Gåsvatn:

*«Vil bare opplyse om at vi har parlamentarisme og en tredelt makt fordeling i Norge. Stortinget er den lovgivende forsamling. Stortinget har aldri vedtatt noen lov som sier at jernbanen skal gå innom byene i Østfold. Nasjonal transportplan er vedlagt protokollen, hvilket er det samme som å si at den er tatt til orientering. Stortinget kan instruere regjeringen gjennom romertallsvedtak. Det er aldri fattet et slikt vedtak vedr. Østfoldbanen. Stortinget kan også fatte anmodningsvedtak i formen: Stortinget ber regjeringen.... Det er aldri fattet et slikt vedtak om Østfold banen heller. Jeg forventer derfor at Fredrikstad Blad slutter med å spre usannheter om hva Stortinget har vedtatt i denne sammenheng.»* <https://www.sa.no/meninger/nyhet/dobbeltspor/sarpsborg-byen-som-ikke-vil-ha-jernbane-og-helst-stikke-kjepper-i-hjulene-for-fredrikstad/o/5-46-661809>

Samferdselsministeren utfordres på følgende:

1. Når ble det bestemt at dobbeltsporet skal gå via byene? Er det riktig som det blir hevdet at det er Stortinget som tok denne beslutningen?
2. Vil Samferdselsministeren kunne anbefale at den «demokratiske prosessen» som her er gjennomført i forhold til trasevalg i Nedre Glomma, som sådan kan legges til grunn som mal for andre demokratiske prosesser, samhandling mellom bedrifter, samhandling mellom enkeltborgere og i demokratiundervisning/ utveksling mellom Norge og land med kortere demokratiske tradisjoner?
3. Regjeringen har store ambisjoner om mer gods fra vei til bane, også på strekningen Oslo – Gøteborg. Denne ambisjonen kommer senest til uttrykk i Granavolden erklæringen av januar 2019. Vil det være kapasitet til disse godsmengdene på den planlagte traseen via Moss og Fredrikstad, eller må Sarpsborg påregne at ytterligere nye linjer for gods kan komme til å passere i eller rett utenfor byen?
4. Hvordan vil Samferdselsministeren forholde seg til et eventuelt slikt vedtak i Sarpsborg etter neste kommunevalg: «Alt videre arbeid med Intercity i Sarpsborg må avvete en samlet plan for godstrafikk, utenlandstrafikk og lokaltrafikk»?

Vennlig Hilsen

Ståle Solberg

Kai Roger Hagen

Steinar Haakenstad

Bystyrerepresentanter i Sarpsborg