

Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité

Kopi: Regjeringen Støre

KOMPONENTVERKSTED FOR TOG MÅ FORBLI I NORGE OG UNDER NORSK KONTROLL

18.05.2026

For Jernbane viser til regjeringas forslag til revidert nasjonalbudsjett for 2026:

Under «Andre saker» (s. 141) ber regjeringa, Stortinget om fullmakt til helt eller delvis salg av aksjer, samt andre transaksjoner, herunder utskillelse, avvikling og/eller salg av deler av Mantena AS virksomhet.

Regjeringa begrunner det med at:

«Det norske markedet for vedlikehold av tog preges av økende konkurranse bl.a. fra togprodusenter, togoperatører og spesialiserte nisjeaktører.

Som en uavhengig og bred vedlikeholdstilbyder står Mantena i en krevende situasjon, og tilpasning av virksomheten fremstår nødvendig.»

Begrunnelsen og målet med dagens eierskap:

«Staten er eier i Mantena AS for å ha en leverandør av vedlikeholds- og verkstedtjenester for skinnegående materiell.

Statens mål som eier er høyest mulig avkastning over tid innenfor bærekraftige rammer.»

For Jernbane råder Stortinget til å sikre at vedlikeholdet av togkomponenter (boggier, strømvtagere, motorer, girkasser, toaletter m.v.) forblir i Norge, og under norsk kontroll.

Beredskap og sikkerhet er blitt viktigere. Trusler kan komme fra andre stater, kriminelle eller ekstremvær. Veier og spor til utlandet kan bli blokkert. Fra 2023 husker vi at ekstremværet «Hans» rammet Sentral-Europa før det endte opp i Norge og Sverige hvor det bl.a. skylte bort Randklev bru. Samme år ble også E6 ved Stenungsund i Bohuslän tatt av kvikkleireskred. Dette er Norges viktigste veg for internasjonal varehandel. Risikoen for nye ekstremvær øker i takt med den globale oppvarmingen. Land og virksomheter som blir rammet kan bli tvunget til å prioritere seg sjøl og egne behov først. Da kan det bli lenge å vente for oss. I mellomtida må norske tog stå hensatt og uvirksomme. Stortinget bør ikke risikere dette. Det norske folk og næringsliv må sikres en forutsigbar togtransport.

Om staten selger unna en virksomhet kan man bli sittende igjen med en eller få private tilbydere (kanskje helt eller delvis eid av en annen stat) som får et monopol. Jernbanereformen 2017 valgte da også å opprette statlige Norske Tog AS for å eie persontogene, og ikke selge dem til de konkurrerende togselskapene.

På jernbanen er det en sterk sammenheng og avhengighet mellom enkeltdelene for at helheten skal fungere: - En konkurransedyktig og forutsigbar transport. Kjeden av enkeltdeler er ikke sterkere enn det svakeste leddet. Komponentverkstedet er et slikt ledd. Ingen vedlikeholdte tog, ingen transport.

Det kan godt være at verkstedfunksjonen ikke fungerer optimalt i Norge i dag. Aktørene i bransjen (etater, foretak og fagforeninger) bør få i oppdrag å diskutere og fremme et forslag til en struktur og nødvendige utbygginger som gir effektiv drift og høy forutsigbarhet, også i langvarige avvikssituasjoner. Staten bør fortsatt være majoritetseier for å sikre nasjonal kontroll. Ved nye anbudsutsettinger av persontogtrafikk bør det være et krav at vedlikeholdet av togkomponenter skal foregå i Norge.

Vennlig hilsen
Kjell Erik Onsrud, leder