

Roar Eilertsen og Paul Bjerke

Hvem skal fikse toget?

Om ansvar og organisering av togvedlikeholdet



Verkstedet på Kvaleberg, Stavanger. Foto: Bane NOR Eiendom

Forord

Den blå-blå regjeringens markedsføring av jernbanesektoren omfatter også systemet for reparasjoner og vedlikehold av persontogene. I denne rapporten belyses konsekvenser og utfordringer av den tilnærmet meningsløse oppsplittingen av den begrensede verkstedsektoren for norsk jernbane.

Rapporten er basert på dokumentstudier og en lang rekke intervjuer med ledere og tillitsvalgte innenfor vedlikeholdsselskap i verkstedsektoren, i Bane NOR Eiendom, som er eier av verkstedenes tomter og bygninger mv., og i Norske Tog AS, som eier togene. Vi har også stilt spørsmål til rødgrønne partier om deres syn på den situasjonen som nå er etablert.

I noen få tilfeller henvises det til navngitte ledere i sektoren, som vi har snakket med. Deres synspunkter er ikke skrevet ut i form av formelle intervjuer, men er referert av oss så presist som mulig. Like fullt står framstillingen for forfatterens regning.

Vi takker alle som tålmodig har brukt tid på å lære oss om hvordan systemet for vedlikehold av persontogene i Norge er bygd opp og fungerer, og som har svart på alle våre spørsmål. En særlig takk til de mange tillitsvalgte i Norsk Jernbaneforbund som har stilt opp, og til forbundet som nok en gang har gitt oss et spennende oppdrag i kampen for en helhetlig, offentlig styrt og drevet jernbane.

Oslo, august 2021

Roar Eilertsen og Paul Bjerke

Innhold

Sammendrag.....	5
Jernbaneverkstedene og vedlikehold av persontogene	6
Jernbanereformen	6
Bane NOR eier verkstedene.....	7
Bane NOR og togselskapene.....	8
Bane NORs eierinteresser	10
Prissetting og leieinntekter.....	10
Kostnadsdekning.....	11
«Rimelig fortjeneste».....	12
Verkstedsselskapene	13
Mantena AS	13
Stadler Service Norway AS	13
Euromaint Rail AS.....	14
Andre selskap på vei inn?	15
Ansvarspulverisering.....	15
Flere på samme verkstedområde	16
Egne delelagre.....	17
Vedlikeholdsdokumentasjon.....	18
Opplæring og kompetanse	19
Lite fleksibilitet.....	20
Verkstedinvesteringer som ingen bruker	21
En ny politikk for togvedlikeholdet.....	21
Hva mener de rødgrønne partiene?	23

Sammendrag

- Jernbanereformen har resultert i en konfliktskapende og ressurs-sløsende «lekekonkurransen» om togvedlikeholdet i Norge. Norske Tog AS eier togene, togselskapene (Vy, GO-Ahead, SJ) leier dem og har ansvaret for vedlikeholdet. Det setter de ut på anbud til verkstedselskaper, som i sin tur leier seg inn og konkurrerer om plass på verkstedeiendommer eid av Bane NOR.
- Alle parter skal først og fremst ivareta egne interesser og det oppstår stadig konflikter rundt ansvar, forpliktelser, priser, arealtilgang, osv.
- I noen tilfeller må konkurrerende vedlikeholdsselskaper operere på samme verkstedområde. Der må de ha egne lagre, egne ansatte til å flytte tog, egne områder til å parkere, mm. Modellen er ineffektiv og kostnadsdrivende.
- Konflikten resulterer i at utenlandske vedlikeholdsselskaper nå prøver å etablere nye, egne verksteder, slik at de slipper å leie seg inn hos Bane NOR. Resultatet kan bli at Bane NORs (statlige) investeringer i mange hundre-millionersklassen kan bli stående ubrukt eller med lite aktivitet. Samfunnsøkonomisk er dette meningsløst.
- Oppsplittingen har ødelagt fleksibiliteten som har bidratt til tilgjengelighet på togsett og vogner. For å spare penger leier ikke togselskapene flere tog enn høyst nødvendig. Når det oppstår feil et sted, kan ikke materiell fra en annen strekning settes inn. Togene tilhører ulike selskaper.
- Når et nytt selskap vinner vedlikeholdskontrakten, kan arbeidet bli flyttet til et nytt sted. De ansatte har krav på å bli med over (reglene for virksomhetsoverdragelser), men dersom det er på den andre kanten av landet, hjelper det lite. Det blir overflødig kompetanse ett sted, og mangel på fagfolk på det neste.
- På spørsmål fra oss svarte SP, SV og Rødt at de vil avvikle dagens modell og la togeier få ansvaret for vedlikeholdet. AP svarte at de ikke har tatt standpunkt til dette ennå.

Jernbaneverkstedene og vedlikehold av persontogene

Helt fra opprettelsen i 1883 og fram til 1996 var alle deler av norske jernbane organisert i ett, felles selskap – NSB. I 1996 kom den første, store organisasjonsendringen. Da ble NSB redusert til trafikkdelen av norsk jernbane, mens ansvaret for infrastrukturen ble skilt ut og lagt til Jernbaneverket. I tillegg opprettet man Jernbanetilsynet.

Oppsplittingen påvirket ikke eierskapet til togene og ansvaret for å vedlikeholde dem, som fortsatt ble liggende i NSB. Og NSB hadde sine egne jernbaneverksteder for reparasjoner og vedlikehold. Men en vesentlig endring skjedde; - eierskapet til verkstedenes tomter, bygninger, skinnegang og annen infrastruktur ble nå overført til Jernbaneverket.

I 2001 kom neste omstrukturering. Da ble verksteddelen skilt ut i et eget selskap, Mantena AS, men fortsatt med NSB som eier. Endringen la først og fremst til rette for at Mantena kunne konkurrere om vedlikeholdsoppdrag fra andre selskaper som har skinnegående materiell, men førte i praksis ikke til vesentlige endringer i organiseringen av oppgavene med å vedlikeholde og reparere persontogene til NSB.

Jernbanereformen

Etter jernbanereformen i 2015 er det meste endret. Nå har oppsplittingen og markedsgjøringen ført til at mange selskaper skal «konkurrere» om det samme vedlikeholdet. Dagens situasjon kan beskrives slik:

- Togene eies nå av Norske Tog AS (NT), et hundre prosent statseid selskap under Samferdselsdepartementet. Alle operatørselskaper, som Vy, Go-Ahead, SJ, (etter hvert m.fl.?), leier tog fra NT når de vinner kontrakter for kjøring på strekninger i Norge.
- Eierskapet til jernbaneverkstedenes bygninger og infrastruktur ligger i det hundre prosent statseide Bane NOR SF / Bane NOR Eiendom AS. Verkstedselskaper som ønsker å drive med reparasjoner og vedlikehold av norske tog skal kunne leie seg inn i Bane NORs verksteder.
- Når operatørselskapene leier tog fra NT, påtar de seg vedlikeholdsansvaret for togene i leieperioden. Vy, Go-Ahead, SJ og

evt andre må selv inngå avtaler med verkstedselskaper som skal stå for vedlikeholdet. Dette skjer ved anbudskonkurranser.

- Operatørselskapene inngår sine kontrakter med Jernbanedirektoratet. I kontraktene beskrives hvilke vedlikeholdsløsninger som skal velges, men operatørselskapene står fritt til å velge vedlikeholdsleverandør.
- Markedsgjøringen fører til at EU-regler og EØS-avtalen garanterer etableringsfrihet også i denne sektoren. I tillegg til norske, statseide Mantena har det spanske CAF-konsernet nå sitt Euromaint Rail AS og det sveitsiske Stadler sitt Stadler Service Norway AS etablert som vedlikeholdsselskaper i Norge. Flere kan komme til. I dag leier alle seg inn i Bane NORs verksteder, men i prinsippet er det fritt for private å etablere egne, konkurrerende verksteder.

Som vi skal se, har selskapene ofte motstridende interesser, og i markedet i det lille jernbanelandet Norge resulterer dette i en meningsløs sløsning med menneskelig og materielle ressurser.

Bane NOR eier verkstedene

I en pressemelding fra Jernbanedirektoratet¹ i forbindelse med bygging av nytt verksted i Bergen skriver man:

«Bane NOR eiendom eier til sammen 13 togverksteder. Mange av dem er gamle, men stadig flere blir nå altså både moderne, effektive og attraktive arbeidsplasser for dyktige fagfolk. Til sammen planlegger eiendomsselskapet å modernisere verksteder for to milliarder kroner.»

På Bane NORs hjemmesider opplyses det at følgende verksteder driver reparasjoner av persontog²:

- Det er tre verksteder i Oslo; på Grorud (Nyland), i Lodalen og på Filipstad. Anleggene på Grorud og Filipstad er leid ut til Mantena, mens både Mantena, Euromaint og Stadler er leietakere i Lodalen.

¹www.Jernbanedirektoratet.no, 02. juni 2020

²[Verksteder / Workshops \[Network statement\] \(jbn.no\)](http://Verksteder/Workshops[Networkstatement](jbn.no))

- Det er ett verksted i Trondheim (Marienborg), hvor Mantena er leietaker. Et nytt er under bygging på Støren, og skal stå ferdig i 2022.
- I Bergen stod et nytt verksted ferdig sommeren 2021, og her er både Mantena og Euromaint leietakere.
- I Stavanger ble et nytt verksted på Kvaleberg tatt i bruk i 2020, og her er Mantena leietaker.
- På verkstedet i Drammen (Sundland) er både Mantena og Stadler leietakere.
- På verkstedet i Skien (Nylende) er Mantena leietaker.
- I tillegg eier Bane NOR mindre verksteder i Bodø og i Flåm, som reparerer persontog.

Det er i tillegg flere verksteder som driver vedlikehold av godstog og arbeidsmaskiner.

- Bane NOR-oversikten viser at det er verksteder for reparasjon av godstog i Narvik (Fagernes), i Trondheim (Brattøra) og på Kongsvinger.
- Verkstedet på Hamar inngår i gruppen som ifølge Bane NOR gjør vedlikehold på arbeidsmaskiner. Det skal avvikles høsten 2023, og Bane Nor opplyser at planene for et nytt i Stange (Sørli) er skrinlagt. Man ønsker å flytte arbeidet til Grorud Oslo, og 25 arbeidsplasser går tapt.³
- Andre verksteder for vedlikehold av arbeidsmaskiner er Narvik (Trekanten), Mosjøen, Støren, Hokksund, Voss og Kristiansand

Bane NOR og togselskapene

Før jernbanereformen (2016) var Mantena eneste leietaker hos Bane NOR, og utvikling av eiendommene skjedde i et samarbeid mellom de to. Reformen har, som vi har sett, endret på mye. Etter jernbanereformen og utlysingen av trafikkpakkene for persontogene inngås nå leiekontrakter for verkstedtilgang mellom Bane NOR og operatørselskapene. Dette skal

³ Opplysninger fra verksteddirektør i Bane NOR Eiendom, Jørn Johansen, i telefonsamtale med oss 11.08.2021

sikre at togselskapene i neste omgang står fritt til å velge vedlikeholdsleverandør.

I en pressemelding fra Bane NOR fra 14.05.2019 skriver man:

Bane NOR Eiendom har inngått en tiårs leiekontrakt med Go-Ahead. Avtalen innebærer at alle tog som Go-Ahead skal benytte i sin norske virksomhet, vil bli vedlikeholdt ved Bane NOR Eiendoms nye togverksted på Kvaleberg i Stavanger.

Videre opplyses det at det er verkstedsoperatøren Mantena AS som skal operere det nye verkstedet for Go-Ahead.

I en pressemelding fra 02.06.2020 skriver Bane NOR:

Vy Tog AS skal vedlikeholde togene som kjører mellom Oslo og Bergen, i et helt nytt og skreddersydd togverksted i Bergen. Bane NOR Eiendom AS utvikler og eier det nye verkstedet.

Den 10 år lange leiekontrakten som nå er signert, innebærer at alle tog som Vy Tog AS skal kjøre på Bergensbanen, Vossebanen og mellom Arna og Bergen (Trafikkpakke 3 Vest), skal vedlikeholdes i Bane NOR Eiendoms nye verksted.

Bane NOR Eiendom bygger og leier ut sine verksteder på kommersielle vilkår. Denne leiekontrakten har en verdi på 240 millioner kroner.

Vy Tog AS har valgt EuroMaint som leverandør av vedlikeholdstjenester i trafikpakken.

Til tross for henvisninger til «beste tilbud» var dette åpenbart en fortsettelse av Vys strategi for å presse Mantenas rolle i vedlikeholdsmarkedet, - man ønsker å få inn flere aktører og såkalt «utvikle markedet». I 2019 Inngikk Vy avtale med sveitsiske Stadler om å overta vedlikeholdet av de rundt 100 Flirt-togene, etter at kontrakten med Mantena løp ut. Stadler gjennomfører dette vedlikeholdet delvis i Lodalen og delvis i Drammen.

I flere av de eldre verkstedene er det Mantena som er leietaker hos Bane NOR, men også her legges det til rette for at nye selskaper skal slippe til. Begge de to dominerende statselskapene, Vy og Bane NOR, følger lojalt opp politikken med å splitte opp og markedsgjøre alle deler av jernbanesektoren.

Bane NORs eierinteresser

Som eier av jernbaneverkstedene er Bane NOR forpliktet av EU-forordning 2017/2177 og den avledede Jernbaneforskriften om «å gi alle søkere tilgang til serviceanlegg og tjenester som ytes på disse på ikke-diskriminerende vilkår» (§ 4.2). Ifølge forskriften regnes bl.a. verkstedene som serviceanlegg som omfattes av dette regelverket.

Bane NOR opplyser⁴ om at de får henvendelser fra Jernbanedirektoratet i tilknytning til de trafikkpakkene som lyses ut, med spørsmål om hvilken verkstedkapasitet som er tilgjengelig i tilknytning til de aktuelle strekningene. For Go-Ahead/Mantena tilbød man et nytt verksted i Stavanger, for VY Tog/Euromaint et i Bergen, og for SJ/Mantena bygges det et nytt verksted på Støren.

I verksteder hvor flere vedlikeholdsselskaper ønsker å slippe til, tilbyr man kapasitet i form av tilgang til bestemte spor / deler av verkstedet. Utfordringer med dette kommenteres i neste avsnitt.

Behovet for togvedlikehold ventes å øke framover, og Bane Nor arbeider med å utvide kapasiteten på Grorud, og man har begynt planlegging av endringer og forbedringer som skal gi økt kapasitet i Lodalen.

Prissetting og leieinntekter

I sektoren har det vært mye diskusjon om hvordan Bane NOR priser verkstedleien. Det hevdes både at det drives strategisk prising for å få flyttet vedlikehold ut av Oslo, at man bruker prisen til å tvinge verkstedselskapene til å bruke mindre arealer, og man skviser marginene hos leietakerne mest mulig.

I jernbaneforskriftens § 6.9 om *Avgifter for jernbanerelaterte tjenester m.v.* heter det at

(1) Den som driver serviceanlegg kan kreve inn betaling for bruken av serviceanlegget for å finansiere sin virksomhet.

...

(4) Dersom tjenestene som nevnt i § 4-4 og § 4-5 kun tilbys av én leverandør, skal avgiften for tjenestene ikke overstige kostnaden ved å yte dem, med tillegg av en rimelig fortjeneste.

⁴ Opplysninger gitt oss i telefonsamtale med verksteddirektør i Bane NOR Eiendom, Jørn Johansen, 11.08.2021

Så langt er det bare Bane NOR som tilbyr tilgang til togverksteder i Norge, og det er derfor regelen i § 6.9 (4) som skal gjelde. Da reiser det seg to spørsmål: 1) Hva er Bane NORs reelle kostnader med togverkstedene, og 2) hva er «en rimelig fortjeneste»?

Kostnadsdekning

Når Bane NOR investerer i et nytt verksted, f.eks. på Støren, og dette er beregnet å koste nærmere 300 mill kroner, er det ikke så vanskelig å regne ut hvilke leieinntekter som må til for å dekke kostnadene. Det handler først og fremst om å bestemme seg for hvor lang levetid som skal legges til grunn. Kostnadene fordeles likt over levetiden, og leien skal dekke disse.

Mer diskutabelt blir det når man skal beregne leien for eldre verksteder, som man i sin tid har fått overført gratis fra staten. Verksteddirektør i Bane NOR Eiendom, Jørn Johansen, opplyser til oss at man her legger til grunn det såkalte «gjenanskaffelsesprinsippet». Man spør seg: Hva ville det kostet om vi i dag skulle bygge et nytt verksted her, med fasiliteter og krav som effektivt svarer på det dagens kunder etterspør?

Både valg av «gjenanskaffelsesprinsippet», og hvordan det konkret anvendes, kan selvsagt diskuteres. Alternativt kunne man tatt utgangspunkt i en verdsetting av dagens anlegg og de løpende kostnadene med å holde dette operativt. En grundigere drøfting av dette ligger utenfor rammene her.

På ett område kommer man ikke unna en verdsetting av dagens anlegg. Det gjelder tomteverdiene. Å legge til grunn av man i dag skulle kjøpt de store arealene som verksteddriften krever, basert på någjeldende markedspriser i sentrum av de største byene, vil være totalt meningsløst. Så hvordan har man så verdsatt tomtene i Lodalen, Grorud og Filipstad i Oslo og på Marienborg i Trondheim, m. fl.? Ifølge Bane NOR har man engasjert et eksternt firma til å gjøre en «uavhengig» vurdering, basert på at tomtene utelukkende kan brukes til jernbaneformål. Uavhengig av hva man har kommet fram til, er dette åpenbart et «tenk på et tall»-dilemma. Det finnes ingen markedspris for slike, båndlagte arealer.

Riktignok hevder Bane Nore Eiendom at verdsettingen er på et nivå hvor endringer i tomteprisingen gir minimale utslag på den aktuelle leieprisen, men uansett illustrerer dette at prisingen også er politikk. Man legger seg på et nivå som er på smertegrensen av det verkstedselskapene kan tåle, og kaller det «markedspris».

«Rimelig fortjeneste»

Bane NOR opplyser at man for tida beregner seg en fortjeneste på 5,9 % av fastsatt verdigrunnlag. Satsen varierer, og fastsettes politisk. Det som først og fremst avgjør hva dette betyr for leien, er selvsagt hvilken verdi som legges til grunn. Hvilken verdi beregner man fortjenesten på grunnlag av? 5,9 % av 300 mill kr er mer enn 5,9 % av 200 mill kr.

Prosentsatsen i seg selv er en konsekvens av ønsket om å lage et marked av dette. I et offentlig system ville dette være å flytte penger fra en offentlig virksomhet (Mantena) til en annen (Bane NOR). Når man første åpner for et marked, og man eventuelt ikke skulle beregnet seg en fortjeneste, ville det framstått som statlig subsidiering og i strid med EU/EØS-avtalens konkurranseregler.

Ledelsen i Bane NOR avviser at de driver såkalt strategisk prising, hvor de spekulerer i å frigjøre sentrale tomteområder til alternative, mer lønnsomme anvendelser. De hevder også at alle arealer forvaltes med det utgangspunktet at de bare skal brukes til jernbaneformål. Noe annet kan man selvfølgelig ikke si, men ikke alle vi har snakket med er enige i dette. Man mener prisingen brukes til å presse verkstedselskapene til å begrense arealbruken mest mulig, og man ønsker å gjøre det billigere å bruke verksteder utenfor de sentrale byområdene.

Et eksempel er konsekvensene av å bygge det nye verkstedet på Støren. Det skal ta seg av vedlikeholdet av de nye hybridtogene i trafikkpakke Nord (som går både på strøm, batteri og diesel). Da vil Marienborg i i Trondheim i hovedsak bli sittende igjen med vedlikehold av dieseltog og diesellokomotiv, og ikke så mye mer. Når disse fases ut (de første allerede i år), slik planen er, blir det altså lite igjen.

Hvem tror at Bane NOR skal bli sittende med et rundt 140 mål stort sentrumsnært tomteområde i Trondheim by, som ikke lenger brukes som jernbaneverksted?

Uansett må det konkluderes med at det er etablert en markedsmoell som gjør at det er klare interesse motsetninger mellom verkstedselskapene og eierselskapet Bane NOR. Som vi skal se, fører disse motsetningene til en rekke praktiske utfordringer i hverdagen. Men først ser vi litt nærmere på verkstedselskapene.

Verkstedsselskapene

Mantena AS

Som nevnt er Mantena resultatet av utskillingen av NSBs verksteder i et eget selskap i 2001. Pr i dag er selskapet 100 prosent eid av staten ved Nærings- og fiskeridepartementet (NFD). Det at man har flyttet selskapet fra Samferdsdeparterementet, viser at den blå regjeringen ikke ser noen såkalt «sektor-strategiske» argumenter for å beholde det på statens hender. De NFD-eide selskapene er delt i inn i fire kategorier, hvor kategori fire er de som man prøver å finne kjøpere til - helprivatisere. Baneservice er et slikt selskap, mens Mantena er i kategori tre. Det betyr at man kontinuerlig vurderer om det er et fungerende marked å privatisere til, eller om et salg vil resultere i et privat monopol. Med dagens politikk vil et salg skje når man vurderer markedet som «modent nok».

I dag er Mantenas hovedaktivitet i Norge, men man er også etablert i Sverige (Helsingborg), og man er under etablering i Danmark og Finland.

På selskapets hjemmesider opplyses det at det nå er totalt 1 000 ansatte i Mantena-konsernet. 800 av disse arbeider i Norge. Følgelig må det være rundt 200 i Sverige. De seneste fire fem årene har konsernet hatt et overskudd etter skatt som har variert mellom - 29 mill kr i 2018 til + 113 mill kr i 2019 av en omsetning på 1,2-1,5 mrd. Kr.

Omsetningen i 2020 var 1,54 milliarder kroner for konsernet, og 1,34 milliarder kroner i den norske delen, Mantena AS. Det norske selskapet hadde et årsresultat etter skatt på 46 mill kr., mens det for konsernet var på 38 mill. kr.⁵ Det betyr at man tjente penger i Norge og tapte penger i Sverige.

Mantena har i dag aktivitet på alle de 13 verkstedene til Bane NOR. For første gang har Mantena vurdert å bygge et eget verksted. Etter at Bane NOR vedtok å legge ned verkstedet på Hamar, og bestemte at det ikke skal bygges et nytt på Stange (Sørli), vurderer Mantena å bygge et verksted der i egen regi. Pr august 2021 har saken ennå ikke vært til behandling i Mantenas styre.

Stadler Service Norway AS

På sin hjemmeside⁶ opplyser Stadler at de har tre lokasjoner i Norge. De inngikk i 2019 kontrakt med Vy Tog AS om vedlikeholdet av Flirt-togene,

⁵ Mantenas årsrapport 2020, s. 47

⁶ [Locations - Stadler \(stadlerail.com\)](https://www.stadler.com/locations)

og arbeidet utføres i Oslo (Lodalen) og i Drammen (Sundland). I tillegg er de på verkstedet i Bergen, hvor de har kontrakt på vedlikeholdet av Bybanen. Selskapet er leietaker hos Bane NOR.

Av årsregnskapet for 2020 framgår det at Stadler omsatte for 220 mill kr. i Norge (54 mill kr i 2019), og at det var sysselsatt 85 årsverk i selskapet. Det var en økning fra 27 årsverk i 2019. Driftsresultatet økte fra 3,3 mill kr til 4,6 mill kr fra 2019 til 2020, men pga rentekostnader på betydelige lån fra andre selskap i konsernet, gikk resultatet etter skatt ned fra 2,5 mill kr til 1,1 mill kr.

I prinsippet styres resultatene av politikken til morselskapet i Sveits. Gjennom graden av lån, rentebetingelser og priser på deler kan penger flyttes fra det norske datterselskapet til konsernet i Sveits. Resultatet i det norske selskapet er langt på vei «konsernpolitisk» bestemt.

Euromaint Rail AS

Samtidig som verksteddelen av NSB ble skilt ut i Mantena (2001) ble verkstedene i Statens Järnvägar skilt ut i selskapet Euromaint i Sverige. I 2006 ble selskapet splittet i to, og jernbaneverkstedene fikk navnet Euromaint Rail. I 2007 ble selskapet helprivatisert, og solgt til oppkjøpsfondet Ratos AB. I 2009 kjøpte de opp det største tyske vedlikeholdsselskapet for skinnegående materiell (RSM Group), og ble dermed det største privateide togvedlikeholdsselskapet i Europa. Den tyske delen ble solgt igjen i 2015, og i 2019 ble Euromaint kjøpt av det spanske CAF-konsernet. Dette er historien om hvordan oppkjøpsfond opererer. Selskaper kjøpes opp, restruktureres og selges igjen, ofte etter 5-7 år. Ratos ser forøvrig ut til å ha spesialisert seg på å kjøpe opp selskap som tidligere har vært offentlig eid. I Norge kjøpte de opp Arcus, produksjonsdelen av Vinmonopolet, da dette ble splittet og privatisert. Fra de offentlige selskapene kan det hentes ut verdier som tidligere er bygd opp med fellesskapets midler, når de etter en tid selges videre.

Ifølge opplysninger på selskapets hjemmeside hadde Euromaint Rail totalt 980 ansatte i 2019, og en omsetning på ca 1,6 milliarder SEK. Størrelsesmessig er selskapet med andre ord omtrent på linje med Mantena.

Euromaint etablerte seg i Norge etter at de fikk kontrakten for Vys tog i Trafikkkpakke 3 Vest (Bergensbanen, Vossebanen og lokaltoget Arna-Bergen) i 2020. Av årsregnskapet framgår det at omsetningen i 2020 var på 27 mill kr, og oppnådde et årsresultat etter skatt på 2,5 mill kr. I gjennomsnitt var det 9 årsverk i selskapet i 2020. Selskapet er lokalisert i Bergen, og leier lokaler hos Bane NOR.

Andre selskap på vei inn?

I arbeidet med denne rapporten har vi fått opplyst at det pågår et utredningsarbeid for et internasjonalt vedlikeholdsselskap som ønsker å bygge et eget verksted, på Kopstad utenfor Holmestrand. Et hinder skal være at Bane NOR «gjør det vanskelig», når de ber om sportilgang til området. Initiativet må være uttrykk for at man tror på framtidige markedsmuligheter for vedlikeholdstjenester til norsk jernbane. Med dagens politikk, hvor stadig mer gjøres til markeder, vil store internasjonale aktører helt sikkert kunne «prise seg inn» i det norske markedet.

Ledelsen i Bane NOR opplyser til oss at de har blitt kontaktet av flere utenlandske vedlikeholdsselskaper, som ønsker garantier på forhånd for hvilken verkstedkapasitet de kan få tilgang til dersom de etablerer seg. Slike garantier har man ikke kunne gi, men også slike henvendelser viser at det norske markedet oppfattes som interessant blant flere aktører.

Så langt er det mer og mindre identiske tariffavtaler hos de tre aktørene som er etablert i Norge. Men erfaringene fra andre land og andre bransjer viser at konkurransen gradvis tvinger fram økt press på lønns- og arbeidsvilkårene til arbeidstakerne.

Foreløpig har skifte av vedlikeholder blitt håndtert i henhold til AMLs regler for virksomhetsoverdragelser. Det har betydd at arbeidstakerne har fått tilbud om å bli med over til ny vedlikeholdsleverandør. I de tilfeller hvor vedlikeholdet flyttes til en annen kant av landet, er dette oftest et verdiløst tilbud. Det fører til at fagfolk må slutte med jernbanevedlikehold, og søke seg over i andre næringer. På det stedet hvor det nye verkstedet skal bygges opp, mangler det fagfolk. Opplæring av nye tar tid, og i mellomtiden må man bruke ufaglærte, med de konsekvenser det har.

Ansvarspulverisering

Oppsplittingen skaper stadig konflikter rundt plassering av ansvar mellom togeier Norske Tog AS, togselskapene og verkstedselskapene.

Ledelsen i Norske Tog opplyser til oss at togene leies ut «as is», og at det er togselskapet/operatøren som har ansvar for at toget til enhver tid er i god nok stand. Men før overtakelsen av togene foretar Norske Tog og operatøren en felles sjekk, og setter opp en liste over eventuelle avvik som må rettes opp. Dette gjøres så for Norske Togs regning.

I forbindelse med alle de tre trafikkpakkene (Sør, Vest og Nord) har det ifølge ledelsen i Norske Tog oppstått uenigheter om hvorvidt alt som var

ført opp på sjekklisten faktisk har blitt utbedret, eller om utbedringen har vært god nok. Dette mener man kan ha sin årsak i at Norske Tog ikke har fått overlevert god nok dokumentasjon fra tidligere togeier (NSB/Vy), og at bestillingen til verkstedet dermed ikke er «god nok». Verkstedet har på sin side ikke interesse av å gjøre noe mer enn akkurat det de har fått bestilling på. Resultatet er en konflikt mellom Norske Tog og verkstedet om hvem som har ansvaret.

Norske Tog har også ansvaret for å skaffe tilveie større komponenter som eventuelt må byttes ut, og disse har i noen tilfeller ikke kommet i tide fra produsenten, og togselskapet får ikke levert et «friskt tog» i tide..

Uenighet om ansvar i sammenhenger som nevnt her er utgangspunkt for pågående konflikter mellom Norske Tog og togselskapene. Ifølge ledelsen i NT har ikke dette et stort omfang, men det handler om «noen titalls millioner kroner».

Togselskapene på sin side krangler også med verkstedene om omfang og kvalitet på de utbedringer som utføres. For hver og en av partene handler det om å fokusere på egne interesser, og fri seg mest mulig fra ansvar som kan skyves over på andre.

Flere på samme verkstedområde

Som gjennomgangen ovenfor viser, er vi nå i en situasjon hvor flere vedlikeholdsselskaper har etablert virksomhet i de samme verkstedene. I Lodalen i Oslo opererer tre selskap ved siden av hverandre. I Drammen og Bergen deler to selskap på plassen, og det vil i løpet av høsten bli situasjonen også på Marienborg i Trondheim. En ting er at dette skaper plassproblemer, og ifølge ledelsen i Mantena har ikke Bane NOR et etablert system for å håndtere konflikter rundt dette. I tillegg skaper det en rekke logistikkproblemer, som hemmer produktiviteten og øker kostnadene for verkstedselskapene.

Når flere vil inn i samme verksted, deler Bane NOR opp området, og leier ut ulike spor til selskapene. I Lodalen leier Mantena to-tre spor, Euromaint ett, og Stadler ett. Men i verkstedbygningene, hvor det er kraner og utstyr til å heise opp vogner, mm., må selskapene dele på samme område. Det er laget en ordning med «slot-tider» for selskapenes tilgang til bestemte arealer og fasiliteter, men problemer oppstår når det er forsinkelser og et selskap ikke er ferdige, eller rekker fram, til oppsatt tid.

I Trondheim skal Stadler inn å vedlikeholde de nye hybridtogene på ett spor på natta⁷. Det samme sporet skal Mantena bruke til å vedlikeholde dieseltog på dagtid. Mantena har reparasjoner som ikke kan fullføres på en dag, og da må tog flyttes ut midlertidig på nattetid. I mange tilfeller må dieselmotorene kjøres på tomgang hele natta for å holde nødvendig varme i motorer og togsett. Når hybridtogene kommer høsten 2021, må de hensettes på Marienborg på nattetid. Der er det ikke ladeopplegg for dem, og også de må stå med motorene i gang natta igjennom. Her fører dårlig planlegging og «mange kokker» både til lokal forurensning og klimaødeleggelser.

«Optimistene» mener dette vil «gå seg til», men problemene er åpenbart strukturelle. Flere selskaper med tidvis motstridende interesser gir opphav til konflikter.

Modellen er også svært kostnadsdrivende og ineffektiv. Alle selskapene må ha egen bemanning for å kjøre togene når de skal parkeres og flyttes inne på verkstedområdet og alle må ha egne folk til skifting. Togsett skal splittes opp, noen vogner skal tas ut og andre settes inn. Personale fra Mantena kan ikke flytte tog som tilhører Vy, noen fra Vy kan ikke flytte tog som tilhører SJ, osv. Togsett fra ett selskap kan ikke hensettes på et område som er leid av annet. Alle må ha egen bemanning på flere funksjoner, arealene brukes ikke effektivt, og kostnadene øker.

Alle selskaper må også bygge opp egne lagre av reservedeler, og alle må ha egne folk til prosjektering, organisering og ledelse av vedlikeholdet. Eventuelle stordriftsfordeler pulveriseres.

Egne delelager

Kostnader knyttet til oppbygging, administrasjon og avhending av delelager er blant de store, dysfunksjonelle konsekvensene av anbudssystemet. Når et nytt verkstedselskap vinner en kontrakt, handler det om vedlikehold av en bestemt type tog som brukes på en definert strekning. Vinneren må bruke titalls millioner kroner på å bygge opp et lager for den aktuelle kontrakten, mens taperen kan bli sittende igjen med sitt lager av reservedeler til denne togtypen. I noen tilfeller presser togselskapet vedlikeholderen til å kjøpe et restlager av deler. Da oppstår konflikter rundt hva man mener det er kurant å overta, og til hvilken pris. Et eksempel er at Mantena ble pålagt å kjøpe delelageret for de gamle dieseltogene (BM92) fra Vy, selv om disse togene nå er i ferd med å fases ut.

⁷ Dette skal foregå i en periode fram til det nye verkstedet på Støren står ferdig sommeren 2022.

Normalt er mye kapital bundet opp i disse lagrene. Og da synliggjøres interessemotsetningene. Hva tjener oss mest? Skal selskapene prise inn i sine anbud at de kan bli sittende igjen med store, ubrukte (og etter hvert kanskje ukurante) lagerbeholdninger? Som en i ledelsen i et selskap sier til oss: «Vi kan drive godt i åtte år (normal lengde på kontraktene), men så blir alle resultatene til slutt nullet ut av at vi blir sittende igjen med et lager som må skrive ned».

Oppbygging av egne lagre i alle selskaper er både kostnadsdrivende og ineffektivt. Vedlikeholdsselskapene kan arbeid side om side, med den samme togtypen, og begge må ha sitt eget lager. Der man tidligere kunne hente ut den reservedelen man trengte fra ett lager, må man i tillegg ha et eget apparat for å bestille til og administrere sitt eget.

Dette er en problemstilling som gjør vedlikeholdsselskaper i vårt lille jernbaneland særlig sårbare. I større markeder vil en bestemt togtype brukes flere steder, og lagre fra en kontrakt kan lettere brukes i en annen. Over tid vil dette gi internasjonale storselskaper et fortrinn også i det norske markedet.

Vedlikeholdsdokumentasjon

For hver togtype finnes det dokumentasjon for vedlikeholdsprosedyrer; logger for gjennomført vedlikehold og planer / tidsintervaller for kommende reparasjoner og utskiftninger, nummer og navn på delene, manualer, osv. Tidligere, når NSB eide togene, var det NSB som satt med vedlikeholdsprosedyrene for de ulike togtypene / togsettene. Disse overtok så Vy Tog etter reformen i 2017. I samtaler med oss opplyser ledere og tillitsvalgte i verkstedselskapene at Vy nå behandler dokumentasjonen nærmest som egne «bedriftshemmeligheter». Der mener man åpenbart at en god oversikt over tilstand og kommende vedlikeholdsbehov kan være et fortrinn i konkurransen med andre togselskaper om framtidige trafikkpakker. Man er derfor tilbakeholdne med å gi over dokumentasjonen til verkstedene, som så kan bruke den videre når nye, konkurrerende togselskaper overtar vedlikeholdsansvaret.

På papiret skal all dokumentasjon være overført til togeieren, Norske Tog AS, og deretter bli gjort likt tilgjengelig for alle operatører som del av underlaget i anbudskonkurransene. I praksis har det vist seg at den dokumentasjonen som følger med er gammel og utdatert. Konsekvensen har vært at selskapene, i noen tilfeller Mantena, har vært nødt til å «begynne på nytt», og bygge opp kunnskap og planer for de togsett de (for en periode) får vedlikeholdsansvaret for. I neste omgang kan det tenkes at dette blir en «bedriftshemmelighet» i Mantena, som man nødig «gir bort» helt komplett, dersom et konkurrerende selskap tar over ansvaret i neste periode.

Men igjen er problemet strukturelt. I konkurransen er det reelle interessemotsetninger, og hver aktør vil ha en strategi for å «holde på sitt». Det kan være skjebnesvangert å tenke helhet, hvis det er den som tenker på seg selv som vinner.

Opplæring og kompetanse

I reparasjoner og vedlikehold av tog inngår fagområder og kompetanse som verkstedselskapene må bruke år på å bygge opp. Det er ikke bare å «hente inn folk fra gata».

I Årsrapporten 2020 skryter Mantena av at de høsten 2020 hadde inne 21 lærlinger i sine verksteder. De har lærlinger i sju ulike fag. Etter at fagbrevet er tatt bygges kompetansen stein på stein over år, formelt gjennom kurs og videreutdanning og reelt gjennom erfaring og kunnskapsoverføring arbeiderne imellom. I sum gjøres det kostbare investeringer i utdanning og kompetansebygging, og resultatet er unike fagmiljøer i verkstedene for skinnegående materiell.

I et smalt industrisegment som dette vil oppsplittingen og anbudssystemet true den nødvendige kompetansebyggingen. Selskapene vil vegre seg mot å bruke store ressurser på utdanning av egne folk, dersom sjansen er stor for at det er konkurrentene som får nye godt av dem ved et skifte av leverandør. I en diskusjon om dette med styreleder Kari Broberg i Mantena, mente hun at problemet er høyst reelt, men at reglene for virksomhetsoverdragelser skjerper det. Når en ny leverandør overtar en vedlikeholdskontrakt, blir de ansatte med over fra den som har hatt anbudet i forrige periode. Hvem er interessert i å sitte igjen med regningen og la andre høste fruktene?

Etter vårt syn er det anbudsregimet, og ikke reglene for virksomhetsoverdragelser, som er problemet. Retten til å bli med over til en ny leverandør skal først og fremst sikre arbeidstakernes interesser. Alternativet er at den nye leverandøren skal stå fritt til å plukke de man vil ha, og la de man ikke vil ha bli «stående igjen på perrongen». De som vinner en kontrakt har ikke en stab som i åtte-ti år har sittet og ventet på seier i neste runde. De må hente fagfolk fra konkurrenten som hadde avtalen i forrige periode.

Dersom viljen til å betale for utdanning og kompetansebygging blir mindre, vil denne sektoren sannsynligvis oppleve samme utvikling som den vi har sett i bygg- og anleggssektoren. Mangelen på fagfolk må dekkes ved å importere fagfolk fra andre land. Det gjør viktig infrastruktur mer sårbar.

Anbudsregimet skaper også andre problemer. Det er ingen tvil om at det største kompetansemiljøet innenfor togvedlikehold i Norge i dag finnes i

statseide Mantena. I den nye konkurransemodellen mener Bane NOR at det er konkurransevridende å involvere fagfolk i Mantena i utvikling av verkstedeiendommene og bygging av nye verksteder. Det har blant annet ført til at det nye verkstedet i Stavanger ifølge tillitsvalgte vi har snakket med har åpenbare feilkonstruksjoner.

Ledelsen i Bane NOR Eiendom sier til oss at dette er historie, og at man i dag trekker verkstedselskapene med i planlegging og utvikling av verkstedene. Men det er det åpenbart ulike oppfatninger om i sektoren.

Lite fleksibilitet

Når ett selskap hadde ansvar for vedlikeholdet, kunne man eksempelvis ta ut en vogn fra Bergensbanen og sette den inn i et sett på Sørlandsbanen, når vedlikeholdsbehov tilsa det. I dag kan man ikke bytte fra et selskap til et annet. Flexibiliteten er borte. Oppsplittingen gjør at det fort blir manko på togsett eller bestemte vogner, fordi alt må løses innenfor rammene til hvert enkelt selskap. For å spare penger leier ikke togselskapene flere togsett/vogner enn det de akkurat må. Da fører akutte vedlikeholdsbehov raskt til at det blir manko på tog, og til stort press på verkstedene. Hvem sitt ansvar var det at feilen oppstod? Var det verkstedet som ikke hadde gjort god nok jobb ved forrige verkstedopphold, eller er det Norske Tog som leier ut for dårlig materiell?

En annen, alvorlig konsekvens av den manglende fleksibiliteten vil synliggjøres når installeringen av det nye Automatisk Togstopp-systemet (ERMTS) nå skal trappes opp. Prosjektet har en kostnadsramme på mer enn 30 milliarder kroner, og står i fare for å bli kraftig forsinket. Operatørene har ikke reservemateriell å sette inn i de ukene hvor togsett må tas ut for å få det nye systemet installert. Verkstedene eier ingen tog, og kan ikke gjøre noe for å avhjelpe situasjonen. Hvem sitt ansvar er dette?

Når nye hybridtog skal settes inn i trafikpakke Nord, skal 50 år gamle dieseltog fases ut. Dette skulle skje sommeren 2021, og 18-20 Mantena-arbeidere ved Marienborg-verkstedet fikk beskjed om at de ville bli overflødige: Ledelsen anbefalte at de burde se seg om etter andre jobber framfor å bli sagt opp. Mange gjorde det. Så har utfasingen blitt utsatt, og verkstedet mangler nå fagarbeidere.

I løpet av høsten skal Stadler inn på Marienborg og vedlikeholde hybridtogene. Får de tak i nok fagarbeidere? Innenfor ett system kan arbeidskraft omdisponeres og brukes der behovene er størst. Med dagens oppsplitting er denne fleksibiliteten borte.

Verkstedinvesteringer som ingen bruker

I verste fall kan dagens modell føre til at verksteder, hvor det er investert flere hundre millioner kroner, bli stående ubrukt. Dersom et togselskap velger en vedlikeholdsleverandør som tilbyr vedlikeholdet et annet sted, kan man få problemer med å fylle det man forlater med aktivitet. Det vil i så fall være en formidabel sløsing med samfunnets ressurser.

I trafikkavtalene, som Jernbanedirektoratet inngår med togselskapene, er det egne bestemmelser knyttet til ansvaret for vedlikehold av togene. I et vedlegg til avtalen mellom direktoratet og Go-Ahead om trafikkpakke 1 Sør heter det i punkt 4.2 i vedlegg A:

Leverandøren kan inngå avtale med infrastrukturforvalteren om leie av Kvaleberg verksted som er fremforhandlet at oppdragsgiver.

I tilfeller hvor Leverandøren ønsker å benytte andre verksteder, er Leverandøren selv ansvarlig for å inngå avtale om dette.

Avtalene er med andre ord ikke utformet slik at staten ved Jernbanedirektoratet har styring med hvilke verksteder som skal brukes. Togselskapet kan bruke et verksted som Jernbanedirektoratet har lagt til rette for, men de må ikke.

Vi har tidligere i rapporten nevnt at et utenlandsk vedlikeholdsselskap arbeider med etablering av et nytt verksted utenfor Holmestrand. Dersom dette realiseres, og togselskapet som får neste avtale om kjøring av Sørlandsbanen velger dette, kan store deler av det nye verkstedet (til 300 mill kr.) i Stavanger bli stående med mye ledig kapasitet. Dette er ikke engang urealistisk. Med dagens avtale må et «Go-Ahead-tog» som det oppstår en feil på i Oslo-området trekkes til Stavanger for reparasjon. Det er både tidsødende og kostbart. Innenfor et integrert system kunne reparasjonen vært utført på et verksted i Oslo-området, med tid og penger spart.

En ny politikk for togvedlikeholdet

Gjennomgangen i denne rapporten viser at oppsplittingen og anbuds-systemet innenfor togvedlikeholdet skaper mange problemer. Noen steder blir det trengsel på verkstedene, andre steder for lite å gjøre. Dersom store arealer, som verkstedene er avhengig av, blir liggende brakk, vil spørsmålet om mer lønnsomme anvendelser tvinge seg fram. Personell må flyttes rundt og kompetanse forvitrer, osv. Selskapene fokuserer på egne interesser, og har ikke noe ansvar for at de samlede ressursene utnyttes på en samfunnsmessig forsvarlig måte.

Det kan ikke være tvil om at det er den nærmest religiøse troen på privatisering og markedsløsninger som ligger bak dagens organisering av togvedlikeholdet. Det er mulig markedsløsninger har noen bedre forutsetninger for å fungere i store jernbaneland ute i Europa, men utgangspunktet er et helt annet her.

Spørsmålet om en alternativ, mer helhetlig løsning i lille Norge, tvinger seg fram. Hva kan et slikt alternativ være?

Et fullt integrert offentlig selskap, som eier togene og som vedlikeholder dem i egne verksteder, er et åpenbart og godt alternativ. Som eksempel kan det organiseres ved at Mantena gjøres til et datterselskap av Norske Tog, og at ansvaret for vedlikehold flyttes fra togselskapene til togeieren (Norske Tog AS). I en slik konstruksjon vil Mantena være den eneste som har behov for å leie verksteder hos Bane NOR Eiendom for reparasjon og vedlikehold av norske persontog, på samme måte som før jernbanereformen i 2017. Det bør i tillegg opprettes en felles utviklingsavdeling, hvor Mantena og Bane NOR Eiendom samarbeider om utvikling og fornying av jernbaneverkstedene.

Modellen kan få konsekvenser for Mantenas virksomhet utenom vedlikehold av Norske Togs persontog, dvs godstog, arbeidsmaskiner (gult materiell) og virksomheten i andre land. Dette bør eventuelt utredes nærmere.

En modell som dette kan både fungere i forhold til en situasjon med ett og med flere togselskaper. EU-forordning 2017/2177 pålegger infrastrukturforvalteren (Bane NOR) å gi alle interessenter tilgang til verkstedene på ikke-diskriminerende vilkår. EU-forordningen var en gjennomføring av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde. Direktivet ble tatt inn i norsk lov fra 01.01.2017, og reglene i forordningen er tatt inn i den norske jernbaneforskriften (kapittel 4).

I en situasjon hvor togene eies av Norske Tog, og selskapet selv tar seg av vedlikeholdet gjennom sitt datterselskap Mantena, vil det i praksis ikke være noen andre som har behov for å leie seg inn hos Bane NOR. Muligheten kan være der, men andre selskap vil neppe kreve verkstedplass i Norge for å reparere tog som kjøres i andre land. Norske Tog/Mantena vil på sin side kunne utnytte infrastrukturen/verkstedene på en måte som tar hensyn til en helhetlig og effektiv bruk av den norske verkstedkapasiteten.

Hva mener de rødgrønne partiene?

I arbeidet med denne rapporten har vi henvendt oss til de rødgrønne partiene AP, SP, SV og Rødt. Vi stilte følgende spørsmål:

Vil xx parti gå inn for at staten v/ Norske Tog AS skal overta ansvaret for vedlikehold av togene, dersom det blir et rødgrønt flertall på Stortinget etter valget?

Bakgrunnen er som følger:

I dag eies togene av det statlige Norske Tog AS, og togoperatørene (f.eks. Vy, GoAhead, og SJ) leier tog fra statselskapet. I leieperioden er det operatørselskapene som har ansvar for vedlikeholdet av togene, og disse setter dette ut på anbud blant jernbaneverksteder i Norge. I tillegg til det norske, statseide Mantena AS har det spanske CAF-konsernet og det sveitsiske Stadler opprettet norske datterselskaper (hhv Euromaint Rail AS og Stadler Service Norway AS). Disse tre konkurrerer pr i dag om vedlikeholdskontraktene, og i prinsippet er det åpent for flere å etablere seg. Alle de tre selskapene opererer fra verksteder og infrastruktur som er eid av statlige Bane Nor SF.

Denne (meningsløse?) konstruksjonen fører til at det på noen verksteder er tre vedlikeholdsselskaper som konkurrerer om plassen, og som alle tre må ha egen bemanning til f.eks. flytting og skifting av tog, egne delelagre, mm. Modellen fører også til at noen verksteder kan bli stående uten oppdrag og aktivitet, når selskapene finner det lønnsomt eller hensiktsmessig å flytte vedlikeholdet til en annen leverandør/et annet sted. Etablert infrastruktur og kompetanse kan bli stående ubrukt ett sted, mens ny må bygges opp på nye steder. I tillegg finnes det en rekke andre argumenter, som i sum viser at dette er dårlig samfunnsøkonomi, det presser lønnsomheten i vedlikeholdsselskapene, og i neste omgang går det ut over de ansatte i form av usikkerhet om framtidige arbeidsplasser og press på lønns- og arbeidsvilkårene.

Et bedre alternativ, som tillitsvalgte i Jernbaneforbundet tar til orde for, er at togeier (Norske Tog AS) også har ansvar for vedlikeholdet, og at man samarbeider med Bane NOR om en hensiktsmessig utnyttning og utvikling av de etablerte verkstedene.

Hva mener xx parti om dette?

Her er svarene vi fikk:

Arbeiderpartiet

Arbeiderpartiet vil sikre offentlig eierskap og kontroll i jernbanesektoren og stoppe konkurranseutsetting og oppsplitting. Men det detaljnivået du spør om er ikke klart.

Høyres Linda Hofstad Helleland ledet Stortingets transportkomite i 2014, og fortalte da til VG at hensikten bak regjeringens jernbanepolitikk var å «skvise så mye tannkrem ut av tuben at Ap ikke får putt det tilbake.» Vi må dessverre konstatere at de har klemt mye ut av tuben

Vi har laget en 100-dagersplan som forteller hvilke 40 saker vi skal begynne med først, dersom vi får velgernes tillit i stortingsvalget. En av dem er å stanse anbudsutsetting i jernbanen.

Hvordan vi skal gjøre dette, og hvilken fremtidig struktur norsk jernbane skal ha må vi komme tilbake til. Uansett må vi vinne valget først.

Senterpartiet:

Det korte svaret er at Senterpartiet vil stanse konkurranseutsettingen av togtilbudet, dermed blir det bare en operatør (Vy) og følgelig også bare en vedlikeholdsleverandør. Videre er vi mot den oppsplittingen som har vært i jernbanesektoren, og vil reversere den. Det kan enten bety at statlig eide Mantena blir fast vedlikeholdsleverandør for Norske Tog AS, eller at Mantena blir insourcet i Norske Tog AS. Slik det var tidligere eide NSB sine egne tog, og hadde en egen verkstedavdeling.

Sosialistisk Venstreparti:

Dette er selvsagt et område som interesserer SV. Som du kjenner til har vi vært en av de klareste motstanderne av jernbanereformen, og oppdeling av ansvar og medfølgende kamp om fagfolk og ressurser.

Vi har jobbet tett med de ansattes organisasjoner i denne viktige perioden, og vi støtter Jernbaneforbundet hundre prosent i deres syn om at Norske Tog burde ha alt vedlikehold på togene. Vi har aldri hatt noen tro på dette anbudshysteriet og New Public Management satt i system innen transportsektoren. Ikke minst innen jernbaneforvaltningen er det viktig at fagmiljøene ikke oppsplittes og konkurrerer med hverandre.

Hele den ordningen som regjeringa har lagt opp til vil beslaglegge mye mer ressurser, både i ventetid for viktige fagfolk og flere delelagre.

Hard konkurranse og pressede priser setter også sikkerheten i fare.

SV syns at viktig infrastruktur – som skinner og tog – skal bygges, driftes og vedlikeholdes av det offentlige. Høyre har presset på med dette, enten det lønner seg økonomisk eller ikke. Erna rir en ideologisk kjepphest, og har gjort det samme innen vegsektoren og drosjenæringa.

Rødt:

Rødt har følgende formuleringer i arbeidsprogrammet. Rødt vil:

"Avslutte anbud på person- og godstrafikk på jernbane og reversere privatiseringen av jernbanen."

"Renasjonalisere jernbanen i Norge og gjenreise den som en samlet etat med ansvar for både infrastruktur, transport, vedlikehold og renhold."

"Skifte navn på Vy til NSB og samle en rekke av selskapene som i dag driver jernbanen, under én paraply."

Kort sagt, svaret på spørsmålet ditt er at Rødt ønsker å gå lenge enn at bare Norske Tog AS overtar ansvaret for vedlikehold, og at ansvaret for både infrastruktur, transport, vedlikehold og renhold samles i en etat.

Rødt er grunnleggende kritisk til både den såkalte jernbanereformen og oppsplittingen. Vi vil bruke midlene på drift, investeringer og skikkelige lønns- og arbeidsvilkår - ikke direktør-lønninger og privat profitt.

Konklusjonen etter dette blir at framtidig organisering av togvedlikeholdet kommer til å stå og falle med hvilken modell Arbeiderpartiet faller ned på. Senterpartiet, SV og Rødt er krystallklare, og levner ikke dagens markedsmodell noen sjanse etter et eventuelt regjeringsskifte.

I et intervju i Aftenposten 23. juli 2021 med transportpolitisk talsperson, Sverre Myrli, ble en rødgrønn jernbanepolitikk omtalt slik:

Ap, Sp og SV, som i dag ligger an til å få flertall, er alle sterkt kritisk til jernbanereformen. SV vil skrote den i sin helhet. Men alle tre er oppfattet som at de ønsker seg tilbake til én jernbaneorganisasjon, slik det var med NSB.

– Men det er neppe aktuelt å gå tilbake til ordningen fra 25 år tilbake. Alt var slett ikke bra før, sier Sverre Myrli.

