

Till Regeringskansliet (Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet)

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer LI2025/01587

Remissvar: Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Om Davie Shipyards in Finland och Helsinki Shipyard

Davie Shipyards in Finland består av Helsinki Shipyard och SATA Shipbuilding.

Helsinki Shipyard är världsledande inom design och konstruktion av avancerade fartyg och isbrytare med hög isklass för krävande och tuffa arktiska miljöer. Omkring 50 procent av den globala isbrytarflottan har byggts vid vårt varv. SATA Shipbuilding i Pori, Finland, specialiserar sig på stål- och tillverkningsverksamhet och stöder våra varvsprojekt i Finland och Nordamerika.

Isbrytning är en viktig del av transportinfrastrukturen och våra två länders nationella säkerhet. Trafikverket har redovisat sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 och förslaget skickas nu på bred remiss. Vi vill ta möjligheten att lämna våra synpunkter som en del av den breda remissprocessen. Vårt svar fokuserar endast på de delar i förslaget som avser isbrytning.

Bakgrund till våra synpunkter

Isbrytning är en strategisk förmåga med nära koppling till nationell säkerhet och försörjningstrygghet. Isbrytare säkerställer året-runt-tillgång till samhällsviktig infrastruktur, upprätthåller fungerande transportkedjor för Sveriges exportberoende och är en framgångsfaktor i den industriella expansionen i norra Sverige.

Helsinki Shipyard vill bidra med sina erfarenheter och perspektiv i frågan eftersom Sverige står inför viktiga beslut och ett strategiskifte vad gäller framtida isbrytarkapacitet. Vi vill belysa den strategiska betydelsen av isbrytning samt de möjligheter som finns i ett fördjupat nordiskt samarbete på området.

Vi välkomnar den pågående bilaterala dialogen mellan Sverige och Finland – inte minst i form av den gemensamma arbetsgruppen för isbrytning – för att fördjupa samarbetet kring upphandling

och drift av isbrytare, samt för att stärka den gemensamma isbrytningsförmågan och den regionala försörjningstryggheten.

Vi ser flera möjligheter till ökad integration mellan Finland och Sverige när det gäller isbrytning, särskilt i en tid då länderna fördjupar sina operativa samarbeten som NATO-medlemmar. Ett fördjupat samarbete inom isbrytning kan gynna våra länders industriella bas och regionala motståndskraft, stärka ekonomisk konkurrenskraft och skapa nya arbetstillfällen. Det kan också öppna vägen för gemensam utveckling och införande av ny isbryarteknik och innovationer – grundat i ömsesidigt förtroende och säkerhet i en alltmer osäker geopolitisk miljö.

Synpunkter på isbrytning i förslaget

I sammanfattningen av Trafikverkets plan (sidan 31) konstateras att behovet av investeringar i isbrytning uppmärksammas under den kommande tioårsperioden:

”Sjöfartsverket avser att förnya isbrytarflottan och en ny isbrytarstrategi är under framtagande. Upphandling av en isbrytare pågår. Trafikverket föreslår att bidra till ytterligare en ny isbrytare, utöver den som nu upphandlas, ska ingå i planen.”

Vi noterar bekräftelsen att en andra isbrytare ska upphandlas och byggas under planperioden och att det för första gången uttryckligen framgår att en nationell isbrytarstrategi håller på att utvecklas.

Vi ser mycket positivt på att en sådan strategi tas fram, därigenom att regeringen och Trafikverket erkänner isbrytningens roll som en del av Sveriges kritiska infrastruktur. Isbrytning är avgörande för att upprätthålla Sveriges exportkapacitet, regionala tillgänglighet och nationella försörjningstrygghet – inte minst i ljuset av de omfattande industriinvesteringarna i norra Sverige.

Vi vill dock understryka att två nya isbrytare under en tioårsperiod inte är tillräckligt för att möta de dokumenterade behoven – varken ur Sjöfartsverkets eller näringslivets perspektiv.

Om finansiering och prioriteringar

På sidan 106 i planförslaget redovisar Trafikverket de nya så kallade ”namngivna objekten”, där den andra isbrytaren tilldelas 4,1 miljarder kronor. I en fotnot förtydligas att detta innebär en ”utökning av befintligt objekt; en ny isbrytare i gällande plan blir två nya isbrytare i planförslaget.”

Vi tolkar att finansieringen av den andra isbrytaren har möjliggjorts genom omprioriteringar inom planramen – vilket i praktiken betyder att andra investeringar har fått stå tillbaka. Vi anser att detta är en klok och nödvändig prioritering. Isbrytning är en grundläggande statlig uppgift med direkt

påverkan på Sveriges industriella och regionala konkurrenskraft, och bör därför behandlas som ett nationellt säkerhetsintresse.

Vi hade gärna sett att planen även omfattade finansiering för en tredje ny isbrytare, men vill samtidigt betona vikten av att försvara den prioritering som nu föreslås. Vi uppmanar därför regeringen att fastställa Trafikverkets förslag i denna del, och att inte minska de planerade investeringarna.

Framtida behov och strategiska överväganden

Vår analys av budgetpropositionen för 2026 och Sjöfartsverkets treårsplan visar tydligt att både Trafikverket och Sjöfartsverket betraktar isbrytning som en nödvändig investering. Myndigheterna pekar på betydande investeringsbehov under de kommande åren.

Samtidigt ökar den globala efterfrågan på isbrytare snabbt. Efter flera år av begränsade investeringar och låg efterfrågan i västvärlden upplever den internationella marknaden för isbrytare och isgående fartyg en efterfrågan som aldrig setts tidigare. Detta ställer högre krav på flexibilitet, uthållighet och teknisk prestanda för isbrytarkapaciteten. Samtidigt är Sveriges befintliga isbrytarflotta i slutet av sin tekniska livslängd. En ny generation isbrytare behövs inte bara av tekniska skäl, utan också för att trygga Sveriges ekonomiska utveckling och exportinfrastruktur – särskilt i norra Sverige, där flera industrier och företag är helt beroende av fungerande fartygstransporter året runt.

Vi vill i detta sammanhang framhålla att ytterligare medel för nyanskaffning av isbrytare kommer att behöva tillföras inom en nära framtid om Sverige inte ska tappa förmåga att upprätthålla isfria sjövägar. Isbrytning är inte längre enbart en logistisk eller regional fråga – utan har blivit en strategisk funktion för hela Sveriges konkurrenskraft, försörjningsberedskap och nationell säkerhet. En modern och tillräckligt stor isbrytarflotta är en förutsättning för att Sverige ska kunna säkerställa öppna sjövägar året runt och därmed stödja både klimatomställningen och tillväxten i den exportorienterade industrin.

Vi uppmanar därför regeringen att tidigarelägga de planerade investeringarna.

Avslutande synpunkter – isbrytare som strategisk infrastruktur

Isbrytare är tekniskt avancerade och strategiskt viktiga infrastrukturresurser som bidrar till både civil och militär beredskap. De utgör en central komponent i det svenska totalförsvaret och ligger väl i linje med Europeiska unionens mål om att stärka unionens strategiska autonomi.

Mot bakgrund av Sveriges och Finlands medlemskap i NATO, samt det fördjupade nordiska försvarssamarbetet, är det av största vikt att kommande upphandlingar av isbrytare utformas så att de stärker både Sveriges och regionens säkerhetsintressen.

Framtida upphandlingar bör därför:

- Genomföras som en gemensam upphandling (joint procurement) mellan Sverige och Finland
- Säkerställa teknologisk och industriell kompetens inom Norden,
- Bidra till europeisk strategisk oberoende, och
- Stödja den dubbla användbarheten (dual-use) av fartyg som kan verka i såväl civila som militära sammanhang.

Helsingfors den 29 oktober 2025

Mika Heiskanen
CEO, Davie Shipyards in Finland

Kim Salmi
Managing Director, Helsinki Shipyard