

25 december, 2025

Rauma Marine Constructions Oy
Suojantie 5, 26100 Rauma, Finland

Diarienummer: LI2025/01587

Remissvar på Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Övergripande ståndpunkter

- Rauma Marine Constructions Oy (RMC) välkomnar Trafikverkets förslag att bidrag till ytterligare en ny isbrytare, utöver den som nu upphandlas, ska ingå i den nationella transportinfrastrukturplanen.
- RMC vill betona vikten av att den nuvarande isbrytarflottan förnyas skyndsamt och att anskaffningen sker på ett modernt och kostnadseffektivt sätt.
- RMC anser att det finns betydande strategiska och samhällsekonomiska nyttor för Sverige att samverka med Finland kring anskaffningen av en ny isbrytare.

Om Rauma Marine Constructions Oy

Rauma Marine Constructions Oy (RMC) är ett finskt varvsbolag med säte i Raumo, vid Bottniska viken, ungefär i höjd med Gävle. RMC:s huvudsakliga verksamhet omfattar konstruktion och underhåll av isgående fartyg, örlogsfartyg samt bil- och passagerarfärjor. Bolaget ägs av finska investerare, med den finska staten som en av minoritetsägarna.

Under senare år har RMC byggt och levererat flera moderna färjor, däribland MyStar till Tallink och Aurora Botnia till Wasaline. RMC har även huvudansvaret för Finlands största pågående marina nybyggnadsprojekt, Flottilj 2020, som omfattar konstruktionen av fyra isgående multifunktionskorvetter till den finska Försvarsmakten.

Rauma Marine Construction Oys synpunkter på Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Rauma Marine Construction Oy (RMC) lämnar synpunkter enbart på de delar av nationell plan för transportinfrastruktur (planen) som berör isbrytare. RMC välkomnar Trafikverkets förslag att bidrag till ytterligare en ny isbrytare, utöver den som nu upphandlas, ska ingå i den nationella transportinfrastrukturplanen.

Isbrytarkapacitet är efterfrågat av flera skäl

Vi instämmer i Sjöfartsverkets analys av behoven av en ny isbrytare som beskrivs i planen, där det bland annat framgår att klimatförändringarna kan accentuera behovet av isbrytare snarare än att minska det. Vi instämmer också i de argument från näringslivets företrädare som lyfts i planen, nämligen att isbrytare fyller en viktig funktion för att upprätthålla tillgängligheten till svenska hamnar.

Sveriges isbrytarkapacitet utgör en grundläggande förutsättning för det svenska näringslivet och basindustrin. Dagens isbrytarflotta, som närmar sig sin tekniska livslängd, har en bristande kapacitet och kräver omfattande underhåll.

Isbrytarkapaciteten möjliggör svensk export och import av varor och gör att Sverige kan behålla sin attraktivitet inom den internationella sjöfarten. Den är dessutom avgörande för de stora industriinvesteringar i järnmalmsproduktion som pågår i Norrbotten och Västerbotten.

En god isbrytarkapacitet är också viktig för Sveriges beredskap och totalförsvarsförmåga. Den stärker transportsystemets tillgänglighet och har en direkt påverkan på funktionsmålet. Isbrytningskapacitet är samtidigt en förutsättning för att Sjöfartsverket ska kunna fullgöra sitt myndighetsuppdrag i alla beredskapslägen. Därutöver är isbrytarkapaciteten avgörande för samarbetet och den operativa samordningen inom sjöfart och säkerhet i Östersjöområdet, vars strategiska betydelse har ökat under senare år.

Svenskt-finskt samarbete stärker Sveriges isbrytarkapacitet

Att samverka med Finland kring en ny isbrytare skulle dessutom bidra till att fördjupa det svensk-finska samarbetet, i linje med den avsiktsförklaring som slogs fast mellan länderna i september 2024¹. I avsiktsförklaringen betonas behovet av ett ”fortsatt nära samarbete kring Östersjön med omnejd när det gäller förnyande av isbrytarflottorna”. Att samverka kring den nya isbrytaren skulle även stärka regionens strategiska kunskap och kompetens inom varvsverksamhet, underhåll, leverantörsled och utbildning och forskning.

Synpunkter gällande anskaffning och finansiering

I planen konstaterar Trafikverket att det råder viss oklarhet både kring kostnader och total sammansättning av den nya fartygsgenerationen. Vidare lyfter Trafikverket att det saknas adekvata samhällsekonomiska beslutsunderlag för anskaffningen av en ny isbrytare.

RMC bedömer att anskaffningen av en ny Östersjöisbrytare lämpar sig väl för en innovativ finansieringsmodell, exempelvis genom offentlig privat samverkan (OPS) eller

¹ [Avsiktsförklaring mellan Sverige och Finlands statsministrar.](#)

samägande. Mot bakgrund av förseningarna i den pågående anskaffningen av en ny Östersjöisbrytare är det särskilt angeläget att genomföra den nya processen på ett tids- och kostnadseffektivt sätt. En innovativ finansieringsmodell möjliggör ökad flexibilitet i anskaffningen samtidigt som staten behåller rådighet över strategiskt viktig infrastruktur. Inslaget av privat finansiering medför dessutom ökad kompetens kring inte minst ledning, förvaltning och utveckling. I anskaffningen skulle regeringen exempelvis kunna hämta inspiration från de objekt som Trafikverket pekar ut som särskilt lämpade för OPS i andra delar av den nationella planen.

I anskaffningen av nya isbrytare är det slutligen nödvändigt att anlägga ett långsiktigt perspektiv. Isbrytare har en livslängd på flera decennier, och för att Sveriges isbrytarflotta ska hålla över tid bör de byggas med den senaste tekniken. Därutöver är en långsiktig och stabil partner på konstruktörssidan angeläget. Löpande underhåll utförs med fördel av det varv som byggt och konstruerat fartyget, där det finns flera fördelar med att detta ligger i närområdet. Detta inte minst mot bakgrund av en osäker omvärld där leveranskedjor blivit ett geopolitiskt verktyg. RMC har gärna en fortsatt dialog om förnyelsen av den svenska isbrytarflottan. Och vi är naturligtvis beredda att bidra med den kompetens och erfarenhet vi har i en sådan diskussion.

Stig Gustavson, ordförande

Rauma Marine Constructions Oy