



Sverige behöver
fler nya isbrytare – nu



Innehåll

- 3** Förord:
Inled moderniseringen av den internationella
isbrytarflottan
- 5** Geopolitikens och klimatförändringens
betydelse för isbrytarkapacitet
- 11** Sveriges behov av isbrytare
- 20** Sjöfartsverket om isbrytarflottan
- 23** Kapacitet och innovationer i nya isbrytare
- 28** Förnyelse av isbrytarflottan genom strategiska
investeringar och alternativ finansiering
- 31** Slutsatser: Det krävs ett strategiskifte
- 32** Om Davie och Helsinki Shipyard



JAMES DAVIES
DAVIE



KIM SALMI
HELSINKI SHIPYARD

Inled moderniseringen av den internationella isbrytarflottan

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. Denna utveckling drivs av nya geopolitiska, ekonomiska och klimatomständigheter.

Frågor om säkerhet och försvar har fått ökad betydelse i takt med ett förändrat omvärldsläge, där både Arktis och Antarktis åter präglas av stormaktsrivalitet. I såväl väst som öst ser länder nu ett behov av att förstärka och modernisera sina isbrytarflottor. Ett tydligt exempel på detta är "Icebreaker Collaboration Effort" – the ICE Pact. Detta strategiska varvsinitiativ mellan Kanada, USA och Finland syftar till att stärka kapaciteten i Arktis, påskynda produktionen av isbrytare och säkra den industriella basen som krävs för att upprätthålla suveränitet och säkerhet i polarområdena.

En vanlig missuppfattning är att klimatförändringarna leder till minskad isbildning i polarområdena och att behovet av nya isbrytare minskar. I själva verket är det tvärtom. Klimatförändringarna leder till isförhållanden som är mycket mer oförutsägbara och ställer helt nya krav på sjöfarten. Även om vissa regioner upplever minskad isbildning, kan andra stå inför mer utmanande vintrar med komplexa isförhållanden. Ett tydligt exempel på detta är vintern 2024 i Finland och Sverige.¹ För att säkerställa närvaro och tillgänglighet till viktiga farleder och upprätthålla effektiva transporter året om är investeringar i nya, moderna och energieffektiva isbrytare avgörande.

¹ Aker Arctic. All Finnish and Swedish icebreakers needed this winter. 03-04-2024.



Många av västvärldens befintliga isbrytare befinner sig i slutet av sin livslängd, med flera fartyg som är över 40 år gamla. Den svenska isbrytarflottan är inget undantag. Sverige står nu inför ett kritiskt vägval. Att förnya isbrytarflottan är inte bara en fråga om teknisk modernisering, utan även en fråga av strategisk betydelse för Sveriges framtida konkurrenskraft. Landets ekonomiska tillväxt är starkt beroende av en välfungerande basindustri, som i sin tur är beroende av fartygstransporter – särskilt från norra Sverige – året runt.

Den väg som Sverige nu valt, där en enstaka isbrytare upphandlats med hänvisning till budgetmässiga begränsningar, är otillräcklig. Viktiga svenska industrier som är beroende av isbrytning riskerar att drabbas negativt vilket då får konsekvenser för svensk ekonomi. Det finns dock andra lösningar, som till exempel nya upphandlings- och finansieringsmodeller i samarbete med varvsindustrin. Dessa skulle möjliggöra för Sjöfartsverket att förnya den nationella isbrytarflottan och möta växande operativa utmaningar genom att beställa flera isbrytare samtidigt.

Ett fördjupat samarbete mellan Sverige och Finland kring isbrytare är en mycket intressant lösning. Internationell samverkan, i linje med målsättningarna i ICE Pact, erbjuder stora möjligheter till kunskapsutbyte och gemensam teknikutveckling. Dessutom kan gemensamma upphandlingar säkerställa att viktig kunskap kring varvsbyggande behålls i väst. Allt detta bidrar till att Sverige i förlängningen får tillgång till en modern, hållbar och konkurrenskraftig isbrytarflotta.

James Davies (Davie) och **Kim Salmi** (Helsinki Shipyard)



Geopolitikens och klimatförändringens betydelse för isbrytarkapacitet

Geopolitiska förändringar har lett till ett förändrat säkerhetspolitiskt landskap, särskilt i Arktis, Norra ishavet och Nordvästpassagen. Ett nytt kapitel i stormaktsrivalitetens historia skrivs nu i isens territorium – och i centrum för detta står ett fartyg som ofta förknippas med industriell nytta snarare än med geopolitik: isbrytaren.



Ryssland och Kina stärker sin förmåga i Arktis. Vi har inte råd att tillåta att USA hamnar på efterkälken.”



ALEJANDRO MAYORKAS⁵

USA:S MINISTER FÖR INRIKES SÄKERHET 2021–2025

Nationell beredskap

I takt med att isarna smälter i Norra ishavet, som skapar nya transportvägar till havs, ökar intresset för strategiskt viktiga naturresurser. Grönland har i detta sammanhang blivit en symbol för den nya geopolitiken och ett område med stor militär betydelse. Med sitt läge mellan Nordamerika och Europa och närhet till potentiellt naturresursrika områden ses ön som viktig, såväl militärt som strategiskt. Det gör att allt fler länder i dag betraktar isbrytarkapacitet som en del av sin nationella beredskap och säkerhetspolitiska verktygslåda.

Ryssland ökar kraftigt sin militära aktivitet i polarområdena; president Putin har sagt att det kommer att krävas fler isbrytare för att bygga upp en flotta i Arktis.² Samtidigt har Kina uttryckt ambitioner att bli en ”nära arktisk stat”³. USA och Kanada har nyligen intensifierat sitt samarbete i isbrytarfrågan via ICE Pact – samtidigt som man minskar beroendet av Kina, som i dag är på väg att bli världsledande när det gäller tillverkning av isbrytare.⁴ Avtalet indikerar att länderna inte bara vill framtidssäkra sin isbrytarinfrastruktur, utan även positionera sig för långsiktig närvaro och inflytande i Arktis.

² Olsson, Gustav. Putin: Fler ryska soldater i Arktis. Dagens Nyheter. 27-03-2025.

³ Grady, John. Chinese Icebreaker Mission to Arctic ‘Clear Signal’ of Beijing’s Polar Ambitions, Says Expert. US Naval Institute News. 03-09-2024.

⁴ Härmälä, Lena. Kanada, Finland och USA ska hjälpas åt med att bygga isbrytare. Yle. 13-11-2024.

⁵ Härmälä, Lena. Kanada, Finland och USA ska hjälpas åt med att bygga isbrytare. Yle. 13-11-2024.

FAKTARUTA:

Världens isbrytarflottor

- Ryssland har världens största isbrytarflotta.⁶ Nya kärnkraftsdrivna isbrytare tas just nu fram inom ramen för Projekt 22220: där Arktika, Sibir och Ural redan ingår. Den femte kärnkraftsdrivna isbrytaren Chukotka sjösattes i början av november 2024. Jakutien förväntas snart vara klar, medan Leningrad och Stalingrad väntas i nästa steg, enligt den ryska statliga nyhetsbyrån TASS.⁷
- Kina har fem isbrytare⁸, varav två tillkom under förra året: Ji Di och Tan Suo San Hao.
- USA har sedan tidigare två isbrytare som har förmåga att operera i polarregionerna, USCGC Healy och USCGC Polar Star. Nu har landet därtill förvärvat den kommersiella isbrytaren Aiviq. Vissa fartyg klassificeras dock som isbrytare trots att deras förmåga att bryta is är sekundär till deras egentliga uppgift. Bogserbåtar och mindre fartyg med isbrytarförmåga som endast opererar i Stora Sjöarna har USA mer än två dussin av, men dessa är inte klassificerade för polarområdena.⁹
- Via Sjöfartsverket har Sverige sex egna isbrytare: Ale, Atle, Frej, Idun, Oden och Ymer, men fyra av fartygen byggdes på 70-talet.¹⁰ Ingen av dem används för militära syften.
- Finland är världsledande inom isbrytardesign, skeppsbyggnad, teknologi och flottooperationer. Finska företag har designat 80 procent av världens isbrytare, och 60 procent av dem har byggts vid finländska varv.
- Den kanadensiska kustbevakningen har idag 18 isbrytare av varierande storlek och kapacitet.¹¹ I maj 2021 meddelade Kanada att de ska beställa två nya stora polarisbrytare. Kanada har gjort en storsatsning kallad National Shipbuilding Strategy (NSS) inom vilken flera isbrytare med olika förmågor planeras.¹²
- Tyskland har en forskningsisbrytare, Polarstern, med förmåga att operera i polarområdet. Tyskland har nyligen meddelat att de ingått ett kontrakt att ersätta denna med ett modernt fartyg, Polarstern 2.¹³

⁶ Katz, Justin. ICE Pact: Why the US had to recruit help in race with Russia, China for Arctic icebreakers. Breaking Defense. 2024-08-16.

⁷ World Nuclear News. The Chukotka becomes fifth Project 22220 nuclear icebreaker launched. 2024-11-07.

⁸ Katz, Justin.

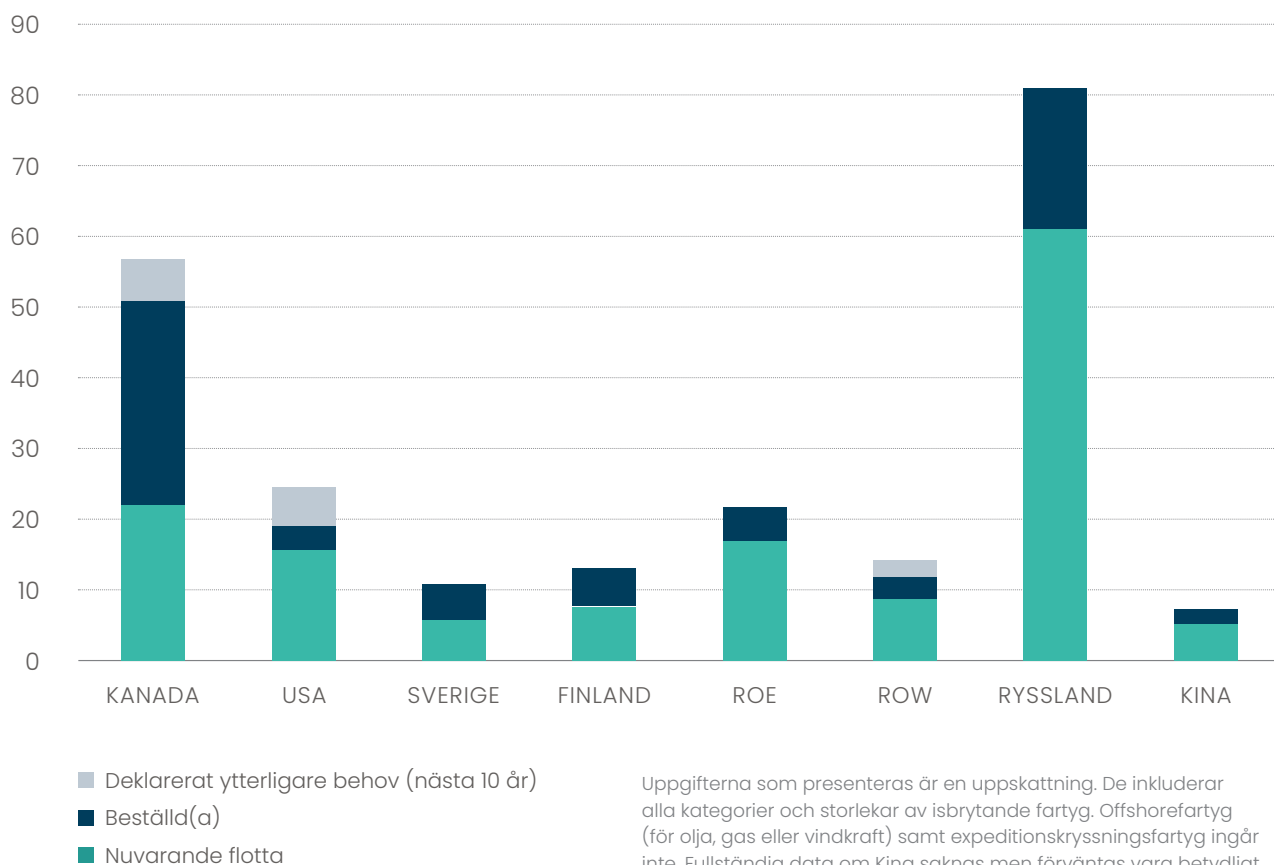
⁹ Katz, Justin.

¹⁰ Sjöfartsverket. Våra isbrytare. 2024-09-05.

¹¹ Public Services and Procurement Canada. Canada signs new partnership agreement with United States and Finland to produce Arctic and polar icebreakers, news release. 2024-11-13.

¹² Public Services and Procurement Canada. Large vessel shipbuilding projects.

¹³ Baird Maritime. Partnership to develop new icebreaker for Germany's Alfred Wegener Institute. 2025-02-21.



Klimatförändringar

De globala klimatförändringarna har lett till en större avsmältning av havsisarna i Arktis och till förändrade isförhållanden även i Östersjön och Bottenviken. Men i motsats till vad man kan tro innebär detta inte ett minskat behov av isbrytning.

Is-smältningen medför nya farleder som i ökande utsträckning används för internationell handel. Dessa leder är dock fortfarande säsongsbetonade och oförutsägbara, vilket kräver närvaro av isbrytare för att säkerställa navigationssäkerheten. Isbrytare kommer också att spela en central roll i forskning, övervakning och miljöinsatser för biologisk mångfald, klimatomätningar och internationella expeditioner i polarområdena som drabbas av smältning av havsisarna.



I och med den smältande polarisen väntas nya farleder som Nordvästpassagen och Nordöstpassagen öppnas upp i de Arktiska vatten. Bild: Yle/Nyhetsgrafik

Issäsongerna har dessutom blivit mer varierande och svåröförsägbara.¹⁴ Även om vissa vintrar präglas av tunnare is eller öppet vatten, kan andra innebära kraftig isbildning eller plötsliga kallvädersperioder i specifika områden under kort tid. Kraftiga stormar med starka vindbyar kan leda till att hamnar stänger, vilket förhindrar isbrytare från att åka ut och tjänstgöra. Det ställer höga krav på operativ förmåga, flexibilitet, snabbhet och uthållighet i isbrytarkapaciteten. Särskilt i norra Sverige – där basindustrin är beroende av året-runt-transporter – kan en enda svår vinter få långtgående ekonomiska konsekvenser.



ANDERS DAHL
VD LULEÅ HAMN

Det blir varmare och mindre is, vilket å andra sidan medför turbulent väder. Vilket har visat sig ge lika stora utmaningar som en normal vinter även om det blir på ett annat sätt. Isen blåser omkring och där den stöter emot någonting, där blir det isvallar. Det blir besvärligt och det går fort. Även om det är mindre is nu än det var för 20 år sedan, så ser vi ändå att de stänger hamnar oftare nu än förr, vill jag påstå.

¹⁴ Moran, Annelie. Grönland och isarna – klimatets ground zero. Göteborgsposten.



MARK DIXON
GROUP DAVIE

Folk frågar: varför behövs fler isbrytare om isen i Arktis smälter? Svaret är att det öppnar upp för geopolitisk konkurrens – handelsleder, resursutvinning, kontroll över kustlinjer och naturligtvis miljöskydd i en orörd miljö. Så även om isen smälter är Arktis fortfarande mycket oförutsägbart. Men en sak är tydlig: isbrytare kommer att behövas för att möjliggöra säker och pålitlig navigering för fartyg i en sådan miljö.



Isbrytning handlar inte längre bara om att hålla farleder öppna. Det handlar om att i en tid av geopolitisk instabilitet säkra strategiska intressen och kontrollera framtida resurstillgångar i en region där issmältningen, till följd av klimatförändringar, öppnar tidigare otillgängliga områden.



Sveriges behov av isbrytare

Såväl den traditionella basindustrin som nya industrisatsningar i norra Sverige är avgörande för svensk tillväxt och internationell konkurrenskraft. För att företagen i norra Sverige ska kunna utvecklas och lyckas krävs mer än kapital och teknik – det krävs fungerande transporter året runt.

Sjöfarten till och från norra Sverige är central för industrins logistikflöden och på så sätt för hela landets tillväxt. I detta sammanhang är isbrytningen inte en regional fråga – utan en nationell strategisk resurs. Att säkra sjöfarten och möjliggöra en snabbare tillväxt är ett delat ansvar; till exempel investerar hamnarna i Luleå, Piteå, Skellefteå och Umeå i förbättrad hamninfrastruktur för att möta ökad trafik men samtidigt behöver staten säkra att den grundläggande infrastrukturen fungerar – året runt.

Regeringen och riksdagen om isbrytare

Det finns en växande politisk samsyn kring isbrytningens betydelse för Sveriges transportinfrastruktur, särskilt för att säkerställa året-runt-sjöfart till och från de nordligaste delarna av landet. Flera uttalanden och politiska initiativ de senaste åren visar att frågan är aktuell i regeringen och riksdagen.

I infrastrukturpropositionen den 3 oktober 2024 föreslog regeringen att den ekonomiska ramen för transportinfrastruktur ska höjas till 1 171 miljarder kronor för perioden 2026–2037.¹⁵ Efter riksdagens behandling kommer Trafikverket få i uppdrag att ta fram en ny nationell plan.¹⁶

Isbrytarkapaciteten har pekats ut som ett prioriterat område för regeringen. I den gällande nationella planen för 2022–2033 avsätts 3,4 miljarder kronor till två nya isbrytare.¹⁷ Detta belopp bedömdes dock som otillräckligt för att bekosta två nya isbrytare, och därför pågår nu upphandling av endast en ny isbrytare.¹⁸ En begagnad isbrytare har emellertid nyligen köpts in för att komplettera isbrytarflottan.¹⁹

Trots svårigheter med reservdelar och åldrande fartyg betonar regeringen vikten av att underhålla den befintliga isbrytarflottan.²⁰ Ett fördjupat samarbete med Finland har inletts, där en gemensam arbetsgrupp ska analysera framtida behov.²¹

Som ansvarig myndighet för isbrytning har Sjöfartsverket en central roll i arbetet, bland annat genom att upprätthålla en nära dialog med industrin, hamnar och rederier om isbrytningens framtida utmaningar. I myndighetens investeringsplan 2025–2027 anges att över fyra miljarder kronor behövs för investeringar inom isbrytning.²² Samtidigt ses sjöfarten som helhet som en prioriterad transportform av regeringen, bland annat för att stärka näringslivets konkurrenskraft.²³

Riksdagen har godkänt infrastrukturpropositionens ekonomiska ram och pekat ut isbrytare som en viktig del i utvecklingen av ett robust transportsystem. Trafikutskottet har särskilt betonat isbrytaren Oden som central för svensk polarforskning och behovet av fortsatt hög isbrytarförmåga.

¹⁵ Regeringens proposition 2024/25:28. Regeringen. 3 oktober 2024.

¹⁶ Landsbygds- och infrastrukturminister Andreas Carlson. Svar på skriftlig fråga 2024/25:620 om isbrytare. 2025-01-02.

¹⁷ Trafikverket. Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033, Sammanställning och läsanvisning. 2022-10-18.

¹⁸ Carlson, Andreas. Svar på skriftlig fråga 2024/25:620 om isbrytare.

¹⁹ Sjöfartsverket. Sjöfartsverket köper norsk isbrytare, pressmeddelande. 2024-03-25.

²⁰ Carlson, Andreas. Svar på interpellation 2024/25:320 om Sveriges isbrytningsförmåga. Anförande 48. 2024-01-31.

²¹ Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Sverige och Finland skapar arbetsgrupp om isbrytning, pressmeddelande. 2025-02-13.

²² Sjöfartsverket. Anslagsframställan och treårsplan.

²³ Carlson, Andreas, svar på interpellation 2024/25:320 om Sveriges isbrytningsförmåga. Anförande 44. 2024-01-31.

Flera partier har berört isbrytare i riksdagsmotioner:

- **Vänsterpartiet** föreslår finansiering av fyra nya isbrytare och ett särskilt driftanslag.²⁴
- **Socialdemokraterna** vill säkerställa att Sjöfartsverket kan investera i ny kapacitet.²⁵
- **Centerpartiet** betonar att finansieringsfrågan är olöst.²⁶
- **Sverigedemokraterna** anser att ny kapacitet bör tillföras omgående.²⁷

Riksdagsledamoten Mattias Ottosson (S) har även i en interpellation till infrastrukturminister Andreas Carlsson efterfrågat konkreta åtgärder för att trygga svensk isbrytning, samt betonat vikten av snabba beslut.²⁸

Sammanfattningsvis kan konstateras att det råder bred politisk samsyn kring att isbrytarförmåga är avgörande för svensk industri, sjöfart och samhällsberedskap. Det tas viktiga steg, men samtidigt är det uppenbart att utmaningarna kring kapacitet, finansiering och långsiktig planering kvarstår.

Näringslivet och industrin om behoven och konsekvenserna av minskad isbrytarkapacitet

Sverige upplever nya geopolitiska realiteter och klimatförändringar. Dessa leder till att frågan om hur tillväxten i ekonomin kan öka får förnyad aktualitet. Vi har intervjuat flera företrädare för industrier som är beroende av isbrytning för att deras verksamhet ska fungera året runt.

Alla intervjupersoner ser isbrytning som en samhällskritisk funktion. Därför måste isbrytning ses som en nationell, inte regional, angelägenhet. Utan tillförlitlig isbrytning riskerar norra Sveriges industri, och därmed hela Sverige, att tappa konkurrenskraft, investeringar och försörjningssäkerhet. Försämrade isbrytningskapacitet hotar därför hela Sveriges tillväxt.

Det exportberoende näringslivet är direkt beroende av sjöfart och många av dessa exportintensiva företag har sina baser i norra Sverige. 90 procent av allt som skogsindustrin producerar går på export, och 65 procent av det transporteras via sjövägen. Att lägga över de volymerna på lastbil eller järnväg är logistiskt omöjligt. Störningar i vinterlogistiken innebär därför långtgående konsekvenser för hela näringskedjan.

²⁴ Östh, Malin. Motion 2024/25:3234. Med anledning av prop. 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera. 2024-10-17.

²⁵ Svantorp, Gunilla. Motion 2024/25:3236. Med anledning av prop. 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera. 2024-10-18.

²⁶ Heie, Ulrika. Motion 2024/25:3239. Med anledning av prop. 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera. 2024-10-18.

²⁷ Emilsson, Aron. Motion 2023/24:496. Arktis. 2023-10-02.

²⁸ Ottosson, Mattias. Sveriges isbrytningsförmåga, interpellation 2024/25:320. 2025-01-13.



DEBATTARTIKEL I DAGENS INDUSTRI, UNDERTECKNAD AV FLERA FÖRETRÄDARE FÖR SVENSK INDUSTRI²⁹

Ytterst riskeras jobb och samhällsviktiga tjänster om sjövägarna inte hålls öppna året runt. I norra Sverige är industrin beroende av tillförlitliga sjötransporter året om för att kunna hålla i gång sin produktion. Under 2023 tvingades farleden till Kalix stänga i fyra veckor då Sjöfartsverkets isbrytarflotta av ett antal olika anledningar inte hade möjlighet att hålla farleden öppen. Incidenten visade tydligt på systemets sårbarhet - om en av våra tre större isbrytare är ur drift riskerar effekterna för samhälle och näringsliv att bli allvarliga.



ELIN SWEDLUND
TRANSPORTANSVARIG SKOGSINDUSTRIERNA

Svensk skogsindustri sysselsätter 140 000 personer i Sverige och genererar exportintäkter till Sverige på över 180 miljarder kronor om året samtidigt som industrin producerar förnybara produkter som ersätter fossila produkter i hela världen. 90 procent av industrins produkter går på export vilket innebär att skogsindustrin är beroende av sjöfart. Och då en stor del av både skogen och industrin finns i norra Sverige är isbrytare nödvändiga.



LINDA NILSSON
VD NORRBOTTENS HANDELSKAMMARE

Vi har väldigt många bolag i olika branscher som är beroende av sjöfarten. Så det är inte bara ett företag utan det är flera företag i olika branscher som kommer att drabbas av det här.

Behovet av isbrytning i norra Sverige handlar inte enbart om att hålla sjöfartsleder öppna för enskilda producenter. Det är ett sammanhängande system där även hamnarna har en avgörande roll för att säkerställa att varor kan lastas av och på fartyg året runt.

I Norrbotten dominerar basindustrin med stora volymer av bulkvaror som exempelvis järnmalm, papper och skog, vilket ställer stora krav på transportlösningar. Dessa produkter är både tunga och volymkrävande; att frakta järnmalm eller stora mängder trävaror och pappersprodukter med lastbil eller via en redan hårt belastad järnväg är inte möjligt, av logistiska och ekonomiska skäl. Globala kundrelationer kräver en transportkedja som är både kostnadseffektiv och tillförlitlig.

²⁹ Beckeman, V., Dahlsten, M., Hermansson, A., Ranhagen, J., Roos, A., Sunér, M. Planerade neddragningar slår mot industrin. Dagens Industri. 2025-03-13.



Vi ser att servicenivån som finns idag kommer att behövas imorgon. Och vi ser till och med att den kommer behöva vässas till om vi ska klara av trafikökningen.”



ANDERS DAHL
VD LULEÅ HAMN

För att möta den växande efterfrågan från industrin investerar flera hamnar i norra Sverige nu i omfattande kapacitetsökningar. Störst satsning görs i Luleå hamn som i dagsläget hanterar 8,5 miljoner ton gods per år. I och med utbyggnaden och de ökade volymerna från industrin i Norrbotten, beräknas Luleå Hamn hantera 30 miljoner ton per år i framtiden. Större fartyg innebär också högre krav på isbrytning under vinterhalvåret. Isbrytning är därmed inte bara en fråga om att ”komma fram”, utan om att kunna ta emot och skicka i väg strategiskt viktiga volymer i rätt tid året runt.



LINDA NILSSON
VD NORRBOTTENS HANDELSKAMMARE

Fartyg trafikerar Bottenviken året runt; oavsett väder och vind kommer de att lasta och lossa i Norrbotten. Och det måste vi fortsätta med. Det man också ska komma ihåg är de volymer som finns angivna och hur mycket vi lastar ut. Titta på den utbyggnaden som sker i Luleå hamn. Vi ska bygga längre kaj och vi muddrar för att få ta in 160 000 tons fartyg. Och 2030 beräknas det vara 30 miljoner ton. Det innebär att Luleå hamn väntas bli Sveriges andra största hamn volymmässigt efter Göteborg.

Isbrytare är nödvändiga för att säkerställa att svensk exportindustri ska fungera, nu och i framtiden. Därför skapar Sjöfartsverkets signaler om nedskärningar oro bland de företag vi intervjuat. Osäkerhet om isbrytning sänker dessutom investeringsviljan i Sverige.

Mot bakgrund av dessa grundläggande behov anser intervjupersonerna att ny isbrytar-kapacitet behövs, men bland svaren finns det olika idéer kring vad som är bäst rent tekniskt – stora, kraftfulla och breda isbrytare, eller små och agila isbrytare som snabbt kan sättas in. Enigheten om att nuvarande flotta är åldrad och underdimensionerad för framtidens behov är dock total.



ANDERS DAHL
VD LULEÅ HAMN

Det du behöver ha är en tillräckligt kraftfull och bred isbrytare. Men den ska samtidigt vara tillräckligt agil och snabb, och ha insatstider som är kortare än vad man har idag. Det går säkert att kombinera, men det tar tid att utveckla, bygga nytt, producera och upphandla. Och framtiden är nästan redan här.



ELIN SWEDLUND
TRANSPORTANSVARIG SKOGSINDUSTRIERNA

För industrins skull gäller det att ha ett effektivt, pålitligt och robust logistiksystem. Det innebär att vi måste ha många linor ut. Och sjöfarten är ett relativt effektivt transportsystem.

Det finns även risk att effektiviseringskrav och utsläppsregler gör att framtidens fartyg får svagare motorer. Det leder till ett ökat isbrytarberoende även vid måttliga isförhållanden.

Hur kan situationen hanteras?

Det finns utbredd kritik mot Sveriges nuvarande strategi för isbrytning. Det understryker behovet av uppdatering i takt med förändrade transportförhållanden och förväntningar från näringslivet. En intervjuperson uttrycker att strategin i praktiken ”bygger på konstgjord andning”, medan andra aktörer menar att Sverige i dag klarar vintersäsongerna ”på nåder”. Att räkna med milda vintrar framöver beskrivs som en oansvarig strategi, och flera röster efterlyser en långsiktig och robust plan för framtida isbrytarkapacitet. Den senaste offentliga strategin för isbrytning är dock från 2011.³⁰



ANDERS DAHL
VD LULEÅ HAMN

Det ska finnas kapacitet även i framtiden. Så länge vi får de signalerna är vi nöjda. Sen kan vi tycka att det ska gå fortare - de borde redan vara här. Men än så länge så har det inte påverkat servicenivån. Det är komplicerat med den här typen av stora statliga upphandlingar. Det har vi full respekt för. Så länge processen i alla fall lever så är det positivt.

³⁰ Sjöfartsverket. Isbrytarstrategi. 2011-02-11.



LINDA NILSSON
VD NORRBOTTENS HANDELSKAMMARE

Finland har idag åtta isbrytare och vi kan inte förlita oss på dem när det kör ihop sig, utan vi måste skapa vår robusthet och säkerställa att vi har kapacitet för vårt näringsliv att lasta och lossa året runt. Annars kan vi bara lasta och lossa sex månader per år när det är isfritt.

Vidare riktas kritik mot Sjöfartsverkets ekonomiska situation, som flera anser är ohållbar. Myndighetens kostnadsutveckling överstiger den allmänna inflationstakten, utan att motsvarande effektivitets- eller värdeökning kan påvisas. Samtidigt finns ett utbrett motstånd mot höjda farledsavgifter – en lösning som Sjöfartsverket tidigare lyft fram för att hantera sina ekonomiska utmaningar.³¹ En dyrare sjöfart riskerar att slå särskilt hårt mot exportindustrin i norra Sverige, där transportavstånden är långa och fartygsstorlekarna begränsade.

Flera aktörer är tydliga med att Sjöfartsverket inte kan lösa frågor kopplade till isbrytningskapaciteten på egen hand. Det finns ett tydligt önskemål om ökad statlig finansiering till myndigheten. Flera företrädare inom transportnäringen och industrin argumenterar för att staten bör ta ett större ansvar för att uppdatera regelverk och finansieringsmodeller i takt med branschens utveckling. En återkommande synpunkt är att befintlig infrastruktur måste värnas – och att vinterväghållningen till sjöss bör likställas med den på land, i syfte att stärka systemets robusthet och öka näringslivets motståndskraft. Även Sjöfartsverket delar den synpunkten.³²



MONIKA PRZEDPELSKA ÖSTRÖM
BRANSCHCHEF FÖR TRANSPORTFÖRETAGEN HAMN.³³

Att vi ska ställa [det vill säga låta fartyget ligga i hamn, reds. anm.] en isbrytare i ett läge där vi behöver fler är helt otänkbart. Då hamnarna är en hörnsten i Sveriges totalförsvär, bör staten gå in och ta ett större kostnadsansvar, bland annat genom att ta hela kostnaden på 300 miljoner kronor för isbrytningen.

³¹ Kullenberg Rothvall, Christopher. Branschen: 'Ta denna signalen på allvar. Sjöfartstidningen. 2025-02-25.

³² En mild isbrytningssäsong går mot sitt slut. Båtliv. 2025-04-02.

³³ Kullenberg Rothvall, Christopher.



DEBATTARTIKEL I DAGENS INDUSTRI, UNDERTECKNAD AV FLERA FÖRETRÄDARE FÖR SVENSK INDUSTRI²⁹

Skjut till permanenta, indexerade anslag: Sjöfartsverket begär höjda statliga anslag årligen om 250 miljoner kronor samt en möjlighet att öka avgifterna med 250 miljoner kronor. Att höja avgifterna är dock inte en hållbar lösning varför regeringen behöver säkerställa att Sjöfartsverket har tillräckliga statliga anslag för att upprätthålla den infrastruktur som staten är ansvarig för. Till skillnad från landtransporter står sjöfarten för samtliga driftkostnader för infrastrukturen, inklusive isbrytningen, medan vinterväghållning på land finansieras av staten. Vinterväghållning handlar om tillgänglighet och bör hanteras lika oavsett om den utgörs av snöröjning på land eller isbrytning till sjöss. Därför ser vi att isbrytningen, i likhet med snöröjningen på land, bör finansieras genom anslag.

I flera intervjuer har frågan om Sveriges hamnstruktur lyfts som en viktig faktor bakom Sjöfartsverkets prioriteringar. Enligt Sjöfartsverket finns omkring 100 aktiva hamnar i Sverige varav drygt 50 är allmänna, spridda över hela kustlinjen och av varierande storlek och funktion.

Sjöfartsverket har pekat på att det kan vara ineffektivt att hålla ett så stort antal hamnar fullt tillgängliga året om, särskilt sett till farledsunderhåll och tillgången på isbrytningsresurser. Å andra sidan ser bland andra Skogsindustrin en risk i att minska antalet aktiva hamnar. Att inskränka infrastrukturen anses vara både ”kontraproduktivt” och ”dumsnålt”, särskilt i en tid där industrin efterfrågar tillförlitliga och flexibla logistiklösningar.

Det finns också aktörer som delvis delar bilden av att dagens system kan behöva ses över. Norrbottens Handelskammare uttrycker förståelse för att resurserna är begränsade, men menar att det snarare är omfattningen på servicenivån än antalet hamnar i sig som bör diskuteras. Frågan är om dygnet runt-service verkligen behöver tillhandahållas i varje hamn, eller om ett mer behovsstyrt system skulle ge bättre verkningsgrad utan att försvaga näringslivets konkurrensförmåga. I en kommentar till vårbudgeten 2025 konstaterade Skogsindustrin att det var positivt att regeringen ska se över hur Sjöfartsverkets centrala samhällsservice kan finansieras på lång sikt: ”Det är inte minst nödvändigt för att säkra upp den för svensk export och konkurrenskraft så centrala isbrytningsförmågan.”³⁵

³⁴ Beckeman Et al. 2025.

³⁵ Andersson, Pär. Vårbudget 2025: Ris och ros från Skogsindustrierna. Skogsaktuellt. 2025-04-16.



Vill vi fortsätta vara konkurrenskraftiga och hänga på så har vi inte råd att sitta och vara dumsnåla. Vi måste vara mycket smartare och klokare och vi måste värna svensk konkurrenskraft.



ELIN SWEDLUND
TRANSPORTANSVARIG SKOGSINDUSTRIERNA



LINDA NILSSON
VD NORRBOTTENS HANDELSKAMMARE

Vi har många hamnar i Sverige. Vissa trafikeras dagligen och vissa mindre frekvent. Från Sjöfartsverkets sida kan man fundera på om det är rimligt att ha 24–7 service i alla de här hamnarna i Sverige eller om man kan arbeta på ett mer effektivt sätt utan att det påverkar servicenivån.



Niclas Fasth / Sjöfartsverket

Sjöfartsverket om isbrytarflottan

Den 24 februari 2025 meddelade Sjöfartsverket att deras styrelse tagit beslut om åtgärderna i den treårsplan som presenterades för regeringen. För att hamna på nollresultat tvingades Sjöfartsverket till kraftiga neddragningar det närmaste året. Två av fem helikopterbaser stängs, en isbrytare tas ur drift och kapaciteten för tungt farledsunderhåll och sjömätning halveras. Vidare reduceras myndighetens administrativa kostnader motsvarande 40 miljoner kronor.³⁶

Regeringen föreslår i vårändringsbudgeten att Sjöfartsverkets anslag ökas med 71 miljoner kronor för 2025. Det innebär att sjö- och flygräddningsverksamheten kan drivas vidare i nuvarande omfattning under andra halvåret 2025.³⁷



ERIK EKLUND³⁸
SJÖFARTSVERKET'S GENERALDIREKTÖR

Vi är väldigt tacksamma för att regeringen har lyssnat och skjuter till pengar. Det känns bra. Även om det inte löser våra långsiktiga problem så ger det oss andrum. Detta är varmt välkommet för hela Sverige.

³⁶ Johansson, Klara. Sjöfartsverket skär ner – stänger två helikopterbaser. Sjöfartstidningen. 2025-02-24.

³⁷ Johansson, Klara. Ökat anslag säkrar sjö- och flygräddningen. Sjöfartstidningen. 2025-03-31.

Vi har intervjuat Fredrik Backman, rederidirektör på Sjöfartsverket, för att myndigheten ska kunna presentera sin bild av hur de som ansvarig myndighet för isbrytning tänker och planerar framåt.



FREDRIK BACKMAN
SJÖFARTSVERKET'S REDERIDIREKTÖR

Myndigheten måste göra tuffa prioriteringar för att säkerställa pålitlig isbrytning. De ser dock inte den ökade internationella efterfrågan på isbrytare som ett direkt hot för Sveriges möjligheter att upphandla fartyg, tack vare säkerhetsskyddsavtal med flera länder utanför EU. Samtidigt är man medveten om att behovet globalt ökar. Ett centralt tema är det fördjupade samarbetet med Finland, vilket är grundat på ett äldre avtal som nu ses över, inte minst mot bakgrund av båda ländernas NATO-medlemskap och förändrade klimatförhållanden i Östersjön.



Vi har ju den förmånen att vi kan upphandla i alla länder där Sverige har säkerhetsskyddsavtal. Vi är ju inte låsta i europeiska eller skandinaviska länder, utan i de länderna som Sverige har säkerhetsskyddsavtal med kan Sjöfartsverket upphandla varvskapacitet. Det här gör att vi kan upphandla varvskapacitet både i Europa men också i Asien där vi har säkerhetsskyddsavtal med flertal länder. Så vi ser väl inte i dagsläget i det korta överskådliga perspektivet, ett jätteproblem i varvsbrist just.

Myndigheten uttrycker behov av tydligare styrning från regering och riksdag, särskilt i form av långsiktig finansiering och ansvarsfördelning. Ett stort problem enligt Sjöfartsverket är det stora antalet små hamnar i Sverige. Denna fragmentisering gör det ineffektivt att upprätthålla farleder och isbrytarkapacitet till samtliga. En centralisering av logistiksystemet föreslås som en nödvändig åtgärd.

³⁸ Johansson, Klara. Sjöfartsverket: Det här ger oss andrum. Sjöfartstidningen. 2025-03-31.



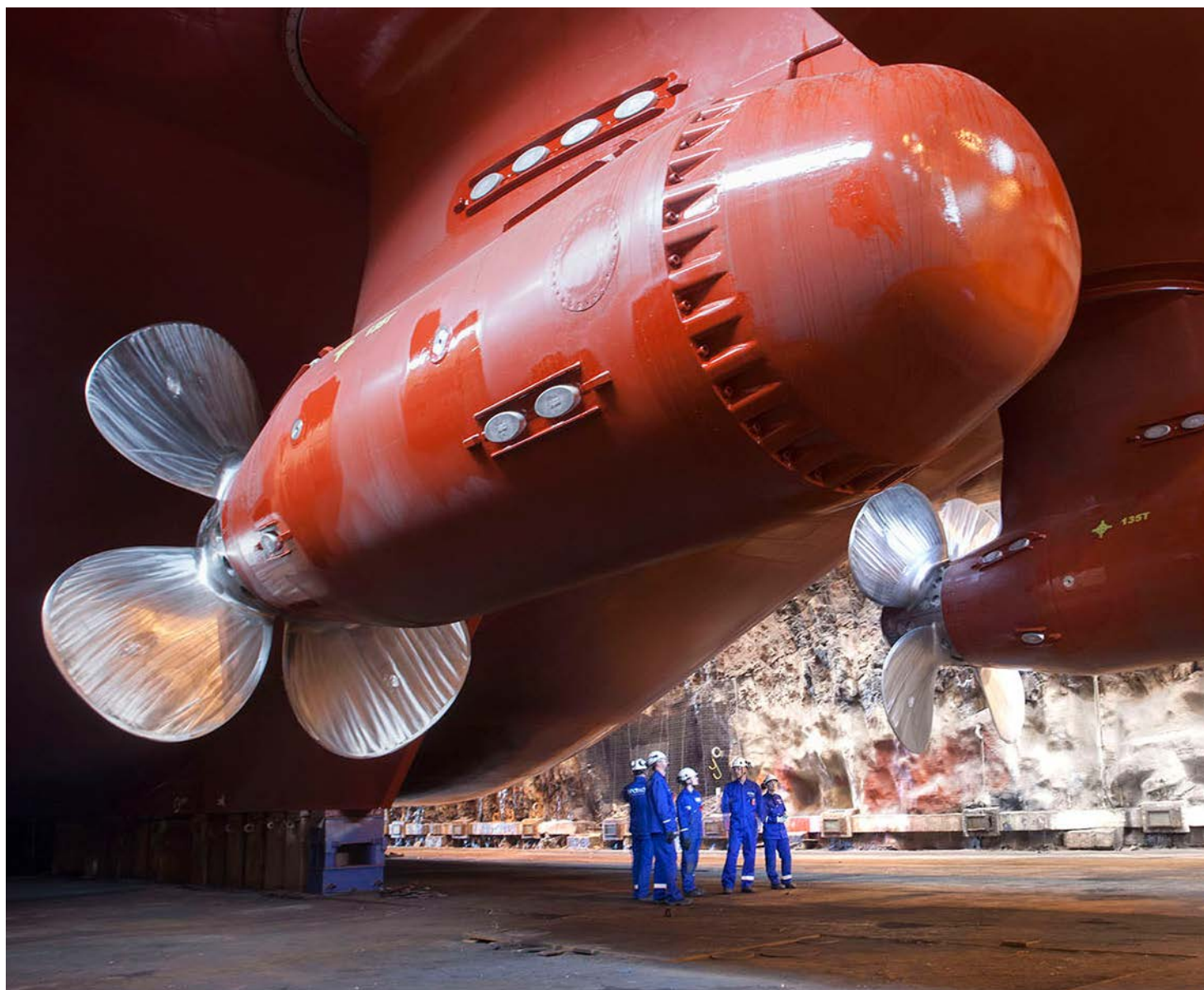
Här borde vi titta på – för företaget Sverige – att effektivisera vårt logistiksystem och kanske centralisera ett antal logistiknoder för att effektivisera den samhällsekonomiska nyttan i logistiksystemet. Det här är förstås en jättestor utmaning. Men för att vi ska få ett effektivt logistiksystem i Sverige så måste vi titta på antalet hamnar.

Slutligen efterfrågas en tätare dialog mellan myndighet, rederier och näringsliv för att optimera logistikkedjorna strategiskt och kostnadseffektivt. Sjöfartsverket ser positivt på att näringslivet börjar förstå de strukturella utmaningarna i myndighetens arbete och uttrycker en vilja till samarbete – särskilt inför kommande vintrar med minskad kapacitet.



Sen så hamnar vi i den situationen som vi ser ut att hamna i nu när vi blir tvingade till att kallägga en isbrytare. Då kommer vi att behöva en nära dialog med näringslivet i norr. Hur vi ska klara den kommande vintern eller kommande issäsonger när det är en stor kapacitetsbrist? Vi kommer att behöva hjälpas åt för att lösa det så effektivt som möjligt eller med så liten påverkan för näringslivet som möjligt. Men näringslivet kommer behöva ha förståelse för att till exempel väntetiderna kommer att öka. Det är ett faktum.





Kapacitet och innovationer i nya isbrytare

För att den svenska industrin ska vara hållbar och konkurrenskraftig krävs tillgänglighet, öppna farleder, och effektiv sjöfart även på vintern. Det är av högsta vikt att vinterväghållning på sjövägen, det vill säga isbrytning, alltid fungerar. För att isbrytning alltid ska fungera krävs ett starkt fokus på ny teknisk förmågeutveckling i landets moderna isbrytarflotta.

Sjöfartsverkets syn på de tekniska behoven i Sverige

Enligt Fredrik Backman finns några aktuella tekniska utmaningar på Sjöfartsverkets radar och myndigheten jobbar med att hantera dem.

Det första är att dagens isbrytare inte klarar att bryta rännor breda nog för de allt större fartyg som industrin kräver – exempelvis Panamax-fartyg som Luleå hamn har för avsikt att ta mot. För att möta detta behov ser Sjöfartsverket över möjligheten att designa isbrytare som kan anpassa sin prestanda efter behov. I normal drift bryter fartyget smalare rännor för att vara energieffektivt, men vid behov bryts bredare rännor med högre energianvändning. På så sätt blir isbrytaren anpassningsbar efter nuvarande och framtida behov. Sjöfartsverket för dialog med näringsidkarna i norra Sverige för att säkerställa att de tekniska behoven kan mötas mot bakgrund av nya komplikationer (exempelvis klimatförändring i Östersjön som riskerar att ställa till problem för sjöfarten).

En annan utmaning är att ta hänsyn till de skärpta kraven från Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) på energieffektivisering som säger att redarna måste minska sitt energiuttag eller strategiberoende i förhållande till hur mycket last de fraktar på sina fartyg. För att leva upp till dessa krav byggs därför fartyg med mindre kraftfulla motorer. Nackdelen är dock att fartygen får försämrade förmåga att ta sig fram genom is och det innebär det att de blir mer beroende av assistans från isbrytare. En uppgraderad isbrytarflotta skulle därför behöva vara starkare och mer flexibel. Sjöfartsverket konstaterar att det är fullt logiskt att fartyg anpassas efter den globala sjöfartens krav, eftersom det är där de flesta av dem trafikerar större delen av året. Men de vill uppmärksamma situationen då den ställer högre krav på myndigheten eftersom de har ansvar för att säkerställa att de sista milen i isbelagda vatten kan trafikeras utan problem.

Till slut lyfter Sjöfartsverket frågan om framtidens isbrytare ska kunna fylla fler roller än isbrytning, som militära eller andra samhällsnyttiga funktioner. Även om myndigheten idag inte har uppdraget att integrera militär beredskap i isbrytningsfunktionen konstaterar Fredrik Backman att den nya isbrytardesignen har en grundläggande flexibilitet som möjliggör en snabb komplettering med den utrustning som krävs för olika uppdrag. Lösningen innebär att fartygen inte behöver vara överutrustade från början, men att de ändå kan bidra till totalförsvaret eller annan samhällsnytta vid behov utan att det påverkar deras huvuduppgift som isbrytare.

Varvets syn på de tekniska behoven i Sverige

För att få kunskap om en modern isbrytares tekniska behov har vi intervjuat experter hos Group Davie och Helsinki Shipyard. Enligt intervjuerna måste isbrytare, ur ett tekniskt perspektiv, möta flera krav som:

- Hög effekt och manövrerbarhet (till exempel poddrivna system)
- Skrovets effektivitet och uthållighet för både is- och öppet-vatten-navigering
- Höga miljöstandarder med låga utsläpp och bullernivåer
- Förmåga till sök- och räddningsinsatser
- Stöd till vetenskaplig forskning
- Förmåga att operera i hög-latitudmiljöer med svaga kommunikationsnätverk
- Robust konstruktion för arktiska förhållanden utan stödjande infrastruktur
- Beredskap för framtida bränslen (som LNG eller metanol)



TURKA JÄPPINEN
HELSINKI SHIPYARD

De största tekniska behoven handlar förmodligen om nya bränslen. I framtiden finns det potential för större lösningar, som kärnkraftsdrift. Det finns också tekniska behov som måste ta hänsyn till den särskilda situationen i polarområdena och deras brist på infrastruktur. Avstånden är så stora. Om du till exempel åker till Kanadas Arktis finns det egentligen inga hamnar eller baser där. Och om du har ett mycket exotiskt bränsle måste du få tag i det någonstans långt bortifrån. Det innebär att du måste ha räckvidd – och energidensiteten hos de nya bränslena är inte lika bra som hos de gamla.

Skeppsbyggare betonar behovet av ett flottperspektiv. Regeringar bör planera för att ersätta hela isbrytarflottor under en period av flera årtionden, i stället för att köpa ett fartyg i taget. Detta skulle möjliggöra bättre industriell planering, kostnadsbesparingar och långsiktig strategisk samordning. Designmässigt bör man också acceptera flexibla, flerfunktionella fartyg för att skapa andrahandsvärde och undvika alltför specialiserade lösningar.



TURKA JÄPPINEN
HELSINKI SHIPYARD

Jag skulle rekommendera ett flottperspektiv, eftersom vi vet att alla fartyg i den finska och svenska flottan mer eller mindre måste ersättas inom 20 år. Det är tydligt. Men jag tror inte att det finns en 20-årsplan för hur det ska gå till. Länderna köper bara ett fartyg i taget. Det gör det svårt att förklara för olika intressenter, eftersom man bara fokuserar på ett fartyg åt gången och det kommer inte vara den perfekta lösningen för alla behov.

Dessutom är skeppsbyggare oroade över dagens fokus på perfekta, skräddarsydda fartyg. Kompromisser är oundvikliga – det finns ingen isbrytare som uppfyller alla krav samtidigt. Politiken måste prioritera, fatta tydliga beslut och agera snabbt. Att försöka tillfredsställa alla intressenter riskerar att försena upphandlingar och förlora industriella möjligheter. Regeringar bör agera snabbare, samarbeta över gränser och säkra produktionsplatser medan det fortfarande finns kapacitet i Europa.



MARK DIXON
GROUP DAVIE

Jag skulle rekommendera att fokusera på resultat. Vad vill ni att isbrytaren ska göra? När ni har de svaren, lägg förtroendet på dem som vet hur man omvandlar det till en design som uppfyller målen. Det är inte nödvändigt att specificera detaljer som egentligen inte behöver specificeras. Det gör allt mycket mer komplicerat, kostar mycket pengar och man ägnar mycket tid åt att kontrollera om en viss del är exakt den man ville ha. Lämna de besluten till de som bygger fartygen professionellt. Berätta bara vad ni vill att fartyget ska kunna göra – så arbetar vi tillsammans med er för att uppnå det till bästa pris och på snabbast möjliga tid.



Finland - ett föregångsland

Utvecklingen av moderna isbrytare präglas idag av teknologisk innovation, hållbarhetskrav och mångfunktionalitet. Flera internationella exempel visar hur isbrytare inte längre enbart ses som ett verktyg för att hålla farleder öppna, utan som plattformar för samverkande funktioner inom klimatberedskap, räddningstjänst och strategisk infrastruktur.

Finland ses i dag som Europas isbrytarstormakt. Landet har genom decennier byggt upp en världsunik kompetens inom design, drift och underhåll av isbrytare – både genom sin statliga operatör och via privata bolag. Den finska isbrytarflottan har optimerats för effektiv eskortverksamhet, vilket innebär att fartyg leds genom is i samordning snarare än att stora volymer krossas. Det sparar energi och minskar slitage. Strategin baseras på långsiktiga investeringar, där varje fartyg är utformat utifrån både Östersjöns isförhållanden och multifunktionell användning.³⁹

Ett konkret exempel är isbrytaren Polaris, som togs i bruk 2016. Den är designad för att kombinera eskort-isoperationer med uppdrag inom oljeberedskap, sök- och räddning samt nödbogsering. Polaris har hybriddrift med både lågsavlig diesel och flytande naturgas (LNG), vilket gör den till en av världens mest miljövänliga isbrytare. Fartyget är utrustat med tre Azipod-propulsorer på totalt 21 MW, vilket ger hög manövrerbarhet även under krävande förhållanden. Polaris är ett resultat av EU-projektet WINMOS (Winter Navigation Motorways of the Sea), och illustrerar hur innovationsdriven utveckling kan förenas med internationell samfinansiering och funktionell flexibilitet.⁴⁰

Polaris används även som inspiration för Sverige. Den svenska regeringen har gett Polarforskningssekretariatet i uppdrag att utreda förutsättningarna för ett nytt polarforskningsfartyg som på sikt kan ersätta isbrytaren Oden. I utredningen ingår också att identifiera hur framtida fartyg kan utformas för att möta både forskningsbehov, miljökrav och operativ mångsidighet – i likhet med Polaris.⁴¹

³⁹ C. Moyer, J. Lindholm, R. Icebreaking Explained – Finland: Europe's Icebreaker Superpower. Wilson Center. 2024-11-12.

⁴⁰ Iis Oy. Icebreaker Polaris.

⁴¹ Polarforskningssekretariatet. Regeringen undersöker möjligheterna för ett nytt polarforskningsfartyg, pressmeddelande. 2024-01-08.



Förnyelse av isbrytarflottan genom strategiska investeringar och alternativ finansiering

Alternativ finansiering avser metoder för att finansiera stora infrastrukturprojekt med andra medel än traditionella offentliga anslag. Det innebär ofta samarbete mellan offentliga och privata aktörer för att dela på kostnader, risker och ansvar i projektets olika faser, såsom design, byggnation, drift och underhåll.

En vanlig form av alternativ finansiering är Offentlig-Privat Samverkan (OPS), där ett privat konsortium tar på sig ansvaret för att finansiera, bygga och driva en infrastruktur under en bestämd tidsperiod.⁴² Det offentliga betalar sedan för tjänsten genom exempelvis tillgänglighetsbaserade betalningar eller genom att låta det privata företaget ta ut avgifter från slutanvändarna. Detta kan leda till effektivare projektgenomförande och tidigareläggning av samhällsnyttiga investeringar. I Sverige har alternativ finansiering använts i projekt som Arlanda Express och Öresundsbron. Nuvarande regering har också uttryckt intresse för att använda sådana modeller för framtida projekt som Malmbanan och Östlig förbindelse.

⁴² Djurberg, U., Almesjö, Å., Engwall, A., Eriksson, L. Förutsättningar för alternativ finansiering av infrastruktur. Svenskt Näringsliv.

Alternativ finansiering i praktiken – CSS Asterix och modellen ”fartyg som tjänst”

År 2015 stod Kanada inför ett potentiellt allvarligt operativt glapp. När försörjningsfartygen HMCS Protecteur och HMCS Preserver togs ur bruk förlorade Royal Canadian Navy sin förmåga att tanka och fylla på förnödenheter på fartygen ute till havs. Det var många år kvar innan de nya ersättningsfartygen skulle kunna tas i drift, vilket gjorde Kanada beroende av sina internationella partners för grundläggande marina stödinsatser. Lösningen blev Combat Support Ship Asterix.



Davie, tillsammans med systerbolaget Federal Fleet Services, levererade CSS Asterix med hjälp av en ny upphandlings- och finansieringsmodell ”fartyg som tjänst” (ship as a service). Ett modernt containerfartyg konverterades till ett fullvärdigt och modernt marinunderstödsfartyg inom ramen för en snäv tids- och budgetram. Leverans skedde i tid och inom budget,⁴³ utan traditionellt statlig finansiering. Asterix levererades 2017 och togs i bruk i januari 2018.

”Fartyg som tjänst”-modellen kombinerar teknisk snabbhet med kommersiell flexibilitet. I Asterixprojektet, som var helt finansierat av Davie, undveks långa upphandlingsförseningar vilket resulterade i leverans av ett färdigt fartyg med full besättning inom 18 månader från kontraktstilldelningen. Modellen var helt avgörande för att leverera ett ombyggt marinunderstödsfartyg i tid och inom budget.

Idag utgör Asterix en avgörande del av Kanadas marina försörjning genom att stötta kritiska globala uppdrag tills Royal Canadian Navy får sina två nya stödfartyg av Protecteur-klassen.⁴⁴ Projektet är ett exempel på hur offentlig-privat samverkan kan möjlig-

⁴³ Davie. Canada's Combat Support Ship Asterix Departs Davie After Scheduled Maintenance. 2024-11-26.

⁴⁴ Government of Canada, National Defence, Canadian Armed Forces. His Majesty's Canadian Ship Montréal and Motor Vessel Asterix depart to the Indo-Pacific. 2023-03-26.

göra innovation som i sin tur skapar förutsättningar att möta brådskande nationella försvarsbehov. ”Fartyg som tjänst”, som liknar ”build-own-operate-transfer” (BOOT) som används för infrastrukturprojekt, möjliggjorde snabb leverans utan de vanliga byråkratiska hindren och skulle kunna anpassas till isbrytarflottor i länder som Sverige.



MARK DIXON
GROUP DAVIE

Det som var unikt var att Kanadas regering kunde fatta beslut om kontrakt och därför möjliggöra leveransen i den takten. Den tekniska sidan sköttes också mycket väl. Sammantaget var det något helt unikt för Kanada och mycket ovanligt var som helst där man normalt tillämpar en kravtyngd upphandlingsprocess.

Forskare om OPS-lösningar för förnyelse av isbrytarflottan

I en intervju med transportforskaren Johan Nyström pekar han på att det inte bara handlar om finansiering, utan om helheten i genomförandet – hur man organiserar, bygger och driver isbrytarna. Han lyfter OPS-lösningar som intressanta, inte främst för att få in privat kapital, utan för att möjliggöra bättre integration mellan byggnation och drift. Han betonar särskilt att man i sådana modeller kan uppnå bättre kostnadseffektivitet genom att låta leverantören optimera livscykelkostnader.



JOHAN NYSTRÖM
TRANSPORTFORSKARE

Det vore intressant att prata organisationsformen så att Sjöfartsverket kan upphandla och se till att den här andra isbrytaren som man faktiskt har pratat om blir av. Den skulle ju definitivt kunna upphandlas i någon OPS-variant på något sätt. En privat skeppsbyggare finansierar och tar ansvaret för driften under X antal år.

Johan Nyström menar dessutom att nya organisationsformer bör övervägas. En ny, fristående organisation med specifik kompetens och smidigare beslutsstruktur för upphandling och drift av isbrytare kan snabba på processen, säkra kostnadseffektivitet och avlasta Sjöfartsverket. Ett liknande exempel i Norge kallades ”Nye Veier”, ett offentligt bolag parallellt med vägverket som effektiviserat vägupphandlingar.⁴⁵

⁴⁵ Johansson, G., Nyström, J. Rusta upp infrastruktur med nytt statligt bolag. Svenska Dagbladet. 2023-07-13.

Det krävs ett strategiskifte

Den globala efterfrågan på isbrytare ökar snabbt. Detta ställer högre krav på flexibilitet, uthållighet och teknisk prestanda för isbrytarkapaciteten. Samtidigt befinner sig Sveriges befintliga isbrytarflotta i slutet av sin tekniska livslängd. Fyra av sex statsägda isbrytare är byggda på 1970-talet. 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.

Isbrytning är därmed inte längre enbart en logistisk eller regional fråga – utan har blivit en strategisk funktion för hela Sveriges konkurrenskraft, försörjningsberedskap och nationell säkerhet.

Vår rapport visar att det inom svensk industri och svenskt näringsliv finns ett brett stöd för att regeringen tar fram en långsiktig nationell isbrytarstrategi. Flera företrädare lyfter behovet av ett samlat grepp för att påskynda moderniseringen av isbrytarflottan, helst via ökade statliga anslag till Sjöfartsverket.

En uppdaterad strategi bör baseras på såväl svenska behov som insikter från pågående internationellt samarbete – inte minst med Finland, som är världsledande inom design, konstruktion och drift av isbrytare. Strategin kan med fördel även överväga alternativa finansieringslösningar, såsom offentlig–privat samverkan (OPS), för att möjliggöra snabbare och mer kostnadseffektiva upphandlingar.

Strategin bör även förhålla sig till den globala kapaciteten att bygga och designa isbrytare. Designkompetens är starkt koncentrerad; i västvärlden finns den i princip endast i Finland. Den globala design- och varvskapaciteten är dock hårt belastad just nu, då många länder beställer nya fartyg. Risken att Sverige hamnar i bygg-kö och upplever förseningar av beställningar är hög. Att agera snabbt handlar därför inte bara om strategiska val, utan om att säkra tillgång till nödvändig kompetens och kapacitet innan de försvinner från marknaden.

I Kanada används en National Shipbuilding Strategy (NSS) för att säkerställa långsiktig kapacitet och inhemsk kompetens inom kritisk fartygsförsörjning. Med närvaro i Kanada och lång erfarenhet från projekt som Asterix står Davie redo att dela med sig av lärdomar och lösningar till Sveriges utmaningar.

Om Sverige ska kunna trygga sina vintertransporter, stödja industrin och behålla sin internationella konkurrenskraft, måste investeringar i en ny generation isbrytare ske nu – inte senare.

Om Davie och Helsinki Shipyard

Davie är en världsledande internationell konstruktör och skeppsbyggare inom specialiserade, samhällskritiska fartyg – såsom isbrytare, färjor och örlogsfartyg – för såväl statliga som kommersiella kunder. Davie finns i Kanada och Finland. År 2023 blev bolaget partner i Kanadas nationella skeppsbyggnadsstrategi (National Shipbuilding Strategy). Detta historiska avtal gäller design och konstruktion av de största och mest tekniskt avancerade isgående fartygen som någonsin byggts i och för Kanada. År 2023 förvärvade även Davie finska Helsinki Shipyard som är världsledande inom design och konstruktion av isbrytare.

Läs mer på davie.ca och helsinkishipyard.fi.

**HELSINKI
SHIPYARD** 

HELSINKI SHIPYARD
Laivakatu 1, Helsinki
FINLAND

DAVIE

DAVIE SHIPYARD
22 Rue George-D.-Davie, Lévis
CANADA