

Mottagare:

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet,
Infrastruktur- och bostadsminister **Andreas Carlson**,
samt Landsbygdsminister **Peter Kullgren**

Försvarsdepartementet, Minister för civilt försvar **Carl-Oskar Bohlin**

Hemställan om åtgärder för likvärdiga transportvillkor, ö-säkring av statlig politik och stärkt livsmedelsberedskap på Gotland

Gotland är en ö utan väg- eller järnvägsförbindelse till fastlandet. Färjetrafiken bär majoriteten av persontrafiken och är den enda reguljära godslänken. Kostnadsnivån för transporter till och från Gotland är avsevärt högre än vad avståndet ensamt förklarar och ligger i paritet med kommuner som fågelvägen ligger fyra till fem gånger längre bort. Kostnadsbilden är strukturell, inte företagsspecifik: den följer av ö-läget och påverkar näringslivets systemfunktion, försörjningssäkerheten och öns bidrag till rikets samlade beredskap.

Regionstyrelsen i Region Gotland beslutade den [datum] att överlämna rapporten *Transportanalys — Gotlands transportvillkor och statens ansvar för robusthet, beredskap och territoriell likvärdighet* till regeringen med denna framställan. Rapporten fördjupar kunskapen om de transportkostnader gotländska företag står inför och ställer dessa mot den territoriella princip som kommer till uttryck i EUF-fördragets artiklar 174–175, där ö-regioner uttryckligen erkänns som regioner med naturbetingade nackdelar, samt i den nationella strategin för hållbar regional utveckling 2021–2030 och i transportpolitikens funktionsmål. Analysen visar en återkommande skillnad mellan vad svensk och europeisk politik uttrycker och vad som omsätts i konkreta mekanismer.

Gotländska företag står utanför det regionala transportbidraget, vars geografiska avgränsning är knuten till de fyra nordligaste länen, trots att merkostnaderna är av samma slag men följer av en annan geografisk förutsättning. Den gotländska fraktmekanism som finns, Gotlandstillägget, är ett fraktpåslag inom den privata transportmarknaden som varken fastställs eller följs upp av staten, och flera oberoende genomlysningar pekar på att det inte uppfyller sitt ursprungliga utjämnande syfte. Tillsammans med gotländskt näringsliv och näringslivsföreträdare hemställde Region Gotland i juni 2023 (RS 2023/1370) till regeringen om behovet att ersätta Gotlandstillägget med en ny kompensationsmodell. Då skrivelsen fortfarande ligger obesvarad och med nytt kunskapsunderlag till bakgrund lyfter Region Gotland därmed återigen denna avgörande fråga.

Region Gotlands hemställan

Mot denna bakgrund hemställer Region Gotland

1. att regeringen inför en statlig kompensationsmekanism för de merkostnader som gotländska företag bär till följd av öns geografiska läge, där ersättning utgår för faktisk transportkostnad. Införandet föreslås föregås av en utredning som utgår från Gotlands egna förutsättningar och som klarlägger vilken rättslig grund som är framkomlig inom EU:s statsstöds- och jordbruksstödsregelverk, mekanismens avgränsning — särskilt i fråga om obearbetade jordbruksprodukter — samt ersättningsnivå, administrativ hemvist och samspel med Gotlandstillägget, och säkerställer att mekanismen blir transparent och möjlig att följa upp;
2. att regeringen säkerställer att Gotlands transportberoende beaktas i den nationella livsmedelsstrategins fortsatta genomförande och i kommande beredskapsutredningar inom livsmedelsområdet, på motsvarande sätt som i utredningen om stärkt livsmedelsproduktion i norra Sverige (dir. 2026:27).
3. att staten säkerställer att statlig policyutformning och implementering som berör transport, bostäder, digital infrastruktur eller miljö uttryckligen utvärderar konsekvenserna för ö-samhällen innan beslut fattas, i linje med det ö-säkringsverktyg som OECD presenterade i sitt strategiska ramverk för Sverige i november 2025.

Motivering

Till punkt 1. Det regionala transportbidraget har sedan 1971 varit statens etablerade mekanism för att kompensera företag för kostnadsnackdelar som följer av geografiskt läge. I de allmänna råden till Tillväxtverkets föreskrifter anges Gotlandstillägget uttryckligen som en bidragsberättigad fraktkostnad inom bidraget. Staten ersätter alltså redan i dag tillägget — men endast för företag inom stödområdet på fastlandet, inte för de företag för vilka kostnaden är en strukturell grundförutsättning. Staten har därutöver ett andra geografiskt avgränsat kompenationssystem, det nationella stödet till jordbruket i norra Sverige, som regeringen förstärkt med 120 miljoner kronor årligen för perioden 2026–2028. Ingen av de två systemens avgränsning omfattar ö-läget. En utredning behöver därför pröva hur principen om likvärdiga förutsättningar kan ges genomslag för öns näringsliv utifrån dess egen geografiska förutsättning.

Till punkt 2. Livsmedelsstrategin 2.0 pekar ut transportinfrastruktur som ett kritiskt beroende i livsmedelsförsörjningen och anger att den inhemska

produktionen ska ligga till grund för livsmedelsberedskapen. På Gotland sammanfaller strategins två prioriteringar i samma punkt: en primärproduktion som enligt regional riskanalys står för omkring fem procent av rikets livsmedelsproduktion och som är helt beroende av en enda godslänk. Regeringen har inom ramen för strategin både tillsatt en utredning om stärkt livsmedelsproduktion i norra Sverige (dir. 2026:27) och i regleringsbrevet för 2026 förstärkt det nationella stödet till jordbruket i norra Sverige med 120 miljoner kronor årligen för perioden 2026–2028. Region Gotland begär att strategins genomförande på motsvarande sätt omfattar de förutsättningar som gäller för ö-regionen Gotland, där produktionsledet och det kritiska transportberoendet möts i samma geografiska förutsättning.

Till punkt 3. OECD:s analys av ö-regioner utgår från att öar delar strukturella drag, så som begränsad marknadsstorlek, smal ekonomisk bas och demografiskt tryck, som gör dem mindre diversifierade och mer sårbara för yttre störningar. Dessa förutsättningar påverkar inte bara näringslivet utan också hur politik planeras och genomförs; utan medvetna samordningsmekanismer och riktat stöd driver fragmenterad styrning upp kostnaderna och försämrar ö-ekonomins förmåga att ställa om. Beslut utformade efter fastlandets förutsättningar får därför effekter av annan karaktär när de appliceras på en ö. Ö-säkring innebär att den prövningen görs innan beslut fattas, inom befintliga konsekvensutredningsprocesser.

Avslutning

Region Gotland står till förfogande för föredragning av rapporten och dess underlag för berörda departement, och välkomnar en dialog om hur kraven i hemställan kan omhändertas.

För Region Gotland

Meit Fohlin (S)
Regionstyrelsens ordförande

Rolf Öström (M)
1:e vice ordförande Regionstyrelsen

Johan Malmros (C)
2:e vice ordförande Regionstyrelsen

Bilaga: *Transportanalys — Gotlands transportvillkor och statens ansvar för robusthet, beredskap och territoriell likvärdighet* (Region Gotland, 2026)