

Mottagare
Regionstyrelsen

Information. Transportanalys - Gotlands transportvillkor och statens ansvar för robusthet, beredskap och territoriell likvärdighet

Förslag till beslut

- Informationen tas emot.
- Regionstyrelsen beslutar att sända bifogad hemställan till infrastruktur- och bostadsministern, landsbygdsministern och ministern för civilt försvar.

Sammanfattning

Regionstyrelseförvaltningen har under 2026 tagit fram rapporten *Transportanalys – Gotlands transportvillkor och statens ansvar för robusthet, beredskap och territoriell likvärdighet*. Rapporten är ett kunskapsunderlag som beskriver hur transporterna till och från Gotland formar näringslivets och samhällets grundläggande villkor, och som riktar sina bedömningar och åtgärdsförslag primärt till staten.

En modellbaserad analys pekar på att transportkostnaderna till och från Gotland är avsevärt högre än vad avståndet ensamt förklarar — i paritet med kommuner som ligger fyra till fem gånger längre bort. Mönstret framstår som en följd av ö-läget, inte av enskilda företags val. Kostnaderna fortsätter in i företagens vardag och påverkar näringslivets konkurrenskraft, försörjning och beredskap.

Rapporten visar samtidigt ett gap mellan princip och praktik. Den territoriella principen är etablerad i EUF-fördraget – som i praktiken fungerar som Europeiska unionens "grundlag" och specificerar unionens befogenheter – och i den nationella strategin för hållbar regional utveckling, men de statliga instrumenten når inte Gotland. Det regionala transportbidraget är avgränsat till glest befolkade områden i de fyra nordligaste länen, och det nationella stödet till jordbruket i norra Sverige till nordliga produktionsförutsättningar. Ö-läget utgör inte grund i något av systemen. Gotlandstillägget fyller inte heller sin avsedda kompensatoriska funktion.

Mot denna bakgrund formulerar förvaltningen tre åtgärdsförslag: en statlig kompensationsmekanism för de merkostnader som följer av öns geografiska läge, att Gotlands transportberoende beaktas i livsmedelsstrategins fortsatta genomförande samt systematisk ö-säkring av statliga beslut. Rapporten har



presenterats för samverkansforumet Trafikrådet och mottogs positivt. Förvaltningen bedömer att rapporten främst bidrar till tre av effektmålen i RUS: *God tillgänglighet och hållbara kommunikationer, God konkurrenskraft och tillväxt i näringslivet* samt *God beredskap och god förmåga att hantera samhällsstörningar*. Den utgör ett samlat underlag för regionens påverkansarbete gentemot staten och för angränsande processer, däribland Gotländska ståndpunkter.

Ärendebeskrivning

Regionstyrelseförvaltningen har under 2026 tagit fram rapporten *Transportanalys – Gotlands transportvillkor och statens ansvar för robusthet, beredskap och territoriell likvärdighet*. Rapporten beskriver hur transporterna till och från Gotland formar näringslivets och samhällets grundläggande villkor, prövar frågan om territoriell likvärdighet i ljuset av dessa villkor och belyser transporternas betydelse för långsiktig robusthet och civil beredskap. Den är utformad som ett kunskapsunderlag som håller isär fakta, analys och ställningstaganden, och dess bedömningar och åtgärdsförslag riktar sig primärt till staten. Rapporten ska ligga till grund för Region Gotlands fortsatta arbete med ö-frågan och utgöra ett samlat kunskapsunderlag i regionens dialog med staten. Eftersom rapportens bedömningar och åtgärdsförslag riktar sig till staten är dess främsta funktion att stärka regionens påverkansarbete gentemot regeringen och nationella myndigheter i frågor om transportförsörjning, territoriell likvärdighet och civil beredskap. Rapporten ska därutöver bidra till samsyn inom Region Gotland om vad som bör prioriteras i det fortsatta arbetet, och utgör ett underlag för angränsande processer och arbeten, däribland *Gotländska ståndpunkter*, samt för vidare diskussion i de samverkansföretag och råd där Gotlands transport- och utvecklingsfrågor behandlas.

Rapporten behandlar transporternas betydelse för Gotlands näringsliv, samhällsfunktion och beredskap. Den prövar förhållandet mellan den territoriella principen — statens åtagande, förankrat i såväl svensk som europeisk politik, att alla delar av landet ska ha likvärdiga möjligheter att delta i samhällets funktioner och utveckling, oavsett geografiska förutsättningar — och de mekanismer som i dag finns för att omsätta principen i praktik. Transportförsörjningen till och från Gotland är en av de punkter där detta åtagande sätts på prov.

Transportkostnader och ö-läge: vad avståndet inte förklarar

Gotland är en ö utan väg- eller järnvägsförbindelse till fastlandet. Färjetrafiken bär majoriteten av persontrafiken, och är den enda reguljära godslänken till och från fastlandet. Att färjetrafiken är den enda godslänken till fastlandet påverkar den enskilda transporten, men också villkoren för det gotländska näringslivet som är direkt, men också indirekt, beroende av transporter till och från ön. En modellbaserad analys i rapporten pekar på att kostnadsnivån för transporter till och från Gotland är avsevärt högre än vad avståndet ensamt förklarar. Den ligger i paritet med kommuner som fågelvägen ligger fyra till fem gånger längre bort. Detta mönster framstår därför främst som en konsekvens av de faktorer som följer med ö-läget och av hur dessa påverkar företagens

transportkostnader, planeringsvillkor som begränsar handlingsutrymmet via en väg som är öppen två gånger per dygn, snarare än som ett resultat av enskilda verksamheters egna val.

Erkänd nackdel, uteblivet stöd: Gotlands ställning i den territoriella politiken

EUF-fördragets artiklar 174–175 erkänner öar som regioner med naturbetingade nackdelar, parallellt med de nordligaste regionerna med mycket låg befolkningstäthet. *Den nationella strategin för hållbar regional utveckling 2021–2030* etablerar ett territoriellt perspektiv om likvärdighet som princip för svensk politik, och transportpolitikens funktionsmål konkretiserar detta i ett sektoriellt åtagande: transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Sverige har också etablerade mekanismer där territoriell hänsyn omsätts i kompensation. Det regionala transportbidraget från 1971 kompenserar företag för kostnadsnackdelar som följer av geografisk lokalisering och är avgränsat till glest befolkade områden i de fyra nordligaste länen. Det nationella stödet till jordbruket i norra Sverige kompenserar nordliga produktionsförutsättningar, och regeringen har i regleringsbrevet för 2026 förstärkt det med 120 miljoner kronor årligen för perioden 2026–2028. Gotland ligger utanför båda, trots att merkostnaderna är av samma slag men följer av en annan geografisk förutsättning. Ö-läget utgör inte grund i något av systemen.

Den specifikt gotländska fraktmekanism som finns för att hantera territoriell ojämlikhet, Gotlandstillägget, är inte ett statligt bidrag utan ett fraktpåslag inom den privata transportmarknaden. Staten administrerar inte påslaget och har inte heller insyn i hur intäkterna används. Flera oberoende genomlysningar pekar också på att mekanismen inte uppfyller sitt ursprungliga syfte att utjämna fraktkostnaderna i förhållande till fastlandet. Samtidigt anges Gotlandstillägget uttryckligen som en bidragsberättigad fraktkostnad inom transportbidraget i de allmänna råden till Tillväxtverkets föreskrifter. Staten ersätter alltså tillägget — men bara för företag inom stödområdet på fastlandet, inte för de gotländska företag för vilka kostnaden är en strukturell grundförutsättning.

Samtidigt har transporternas roll i livsmedelsberedskapen fått förnyad statlig uppmärksamhet. Ny nationell livsmedelsstrategi (Livsmedelsstrategin 2.0) definierar transportinfrastruktur som ett kritiskt beroende i livsmedelsförsörjningen och anger att den inhemska livsmedelsproduktionen ska ligga till grund för livsmedelsberedskapen. På Gotland möts strategins två prioriteringar i samma punkt: den inhemska livsmedelsproduktion som ska bära beredskapen är beroende av transportinfrastrukturen.

Sammantaget pekar denna analys på en återkommande skillnad mellan vad svensk och europeisk politik säger och vad som faktiskt omsätts i konkreta åtgärder. Den territoriella principen är etablerad i både unionsrätt och nationell

strategi, men har för Gotlands del inte fått fullt genomslag i de mekanismer som omsätter principen i konkret stöd. Mot den bakgrunden formulerar förvaltningen tre åtgärdsförslag.

Föreslagna åtgärdsförslag i korthet

- Regeringen bör införa en statlig kompensationsmekanism för de merkostnader som gotländska företag bär till följd av öns geografiska läge. Ersättning bör utgå för faktisk transportkostnad. Införandet bör 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, inbegripet de möjligheter som öppnas vid kommande revideringar. Utredningen bör vidare klarlägga mekanismens avgränsning — särskilt i fråga om obearbetade jordbruksprodukter — samt ersättningsnivå, administrativ hemvist och samspel med Gotlandstillägget, och säkerställa att mekanismen blir transparent och möjlig att följa upp.
- Regeringen bör omedelbart säkerställa att Gotlands transportberoende beaktas i den nationella livsmedelsstrategins fortsatta genomförande och beredskapsutredningar inom livsmedelsområdet, på motsvarande sätt som den utredning som aviseras för norra Sverige.
- Staten bör säkerställa 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 (Organisation for Economic Co-operation and Development) presenterat som strategiskt ramverk för Sverige. Som ett första tillämpningsfall, för att systematiskt bedöma differentierade konsekvenser för Gotland som ö-region, föreslår Region Gotland att verktygets principer nyttjas inom ramen för utredningen om upphandlingen av Gotlandstrafiken från 2035.

Rapporten är presenterad på Trafikrådet och där mottogs den positivt. Rapporten utgör ett kunskapsunderlag som kommer att användas i flertalet olika processen kopplat till ö-frågan, som till exempel Gotländska ståndpunkter och påverkansarbete gentemot staten.

Förvaltningen har utöver rapporten tagit fram ett förslag till hemställan till regeringen, som föreslås överlämnas tillsammans med rapporten. Hemställan omsätter rapportens åtgärdsförslag i tre konkreta framställningar till staten och riktas till de statsråd som ansvarar för respektive sakområde. Syftet är dels att synliggöra de strukturella förhållanden som rapporten beskriver, dels att begära ett ställningstagande från regeringen i frågor där Gotlands förutsättningar hittills inte beaktats inom befintliga statliga strukturer. Hemställan avser statlig kompensation för de merkostnader som följer av öns geografiska läge, beaktande av Gotlands transportberoende i livsmedelsstrategins fortsatta genomförande och i kommande beredskapsutredningar inom

Kommentar [EB1]: Åtgärdsförslag 2 och 3 har bytt plats

livsmedelsområdet samt systematisk ö-säkring av statlig policyutformning och genomförande.

Bedömning

Regionstyrelseförvaltningen bedömer att rapporten bidrar främst till följande effektmål i den regionala utvecklingsstrategin; *God tillgänglighet och hållbara kommunikationer*, *God konkurrenskraft och tillväxt i näringslivet* samt *God beredskap och god förmåga att hantera samhällsstörningar*.

Genom att systematiskt belägga hur färjetrafiken formar Gotlands tillgänglighet och hur transportkostnaderna påverkar näringslivets konkurrenskraft och produktionsvärde stärker rapporten kunskapsunderlaget för regionens påverkansarbete mot staten. Rapporten knyter också transportberoendet till livsmedelsberedskap och samhällsresiliens. Förflyttningen ligger i ett stärkt analytiskt underlag och tre adresserade åtgärdsförslag som kan driva statliga beslut. Underlaget kan användas i regionens fortsatta dialog med staten och i kommande upphandlings- och beredskapsprocesser.

Regionstyrelseförvaltningen bedömer också att analysen och hemställan ska nyttjas ytterligare i två separata led och forum. Förvaltningen kommer kontakta trafikutskottet, näringsutskottet och försvarsutskottet för att därigenom möjliggöra för Priskommissionen att komma till dessa utskott och presentera analysen. Utöver detta föreslås hemställan skickas till infrastruktur- och bostadsministern, landsbygdsministern och ministern för civilt försvar.

Beslutsunderlag

Rapport. *Transportanalys - Gotlands transportvillkor och statens ansvar för robusthet, beredskap och territoriell likvärdighet* daterad 2026-05-20

Hemställan om åtgärder för likvärdiga transportvillkor, ö-säkring av statlig politik och stärkt livsmedelsberedskap på Gotland 2026-08-25

Regionstyrelseförvaltningens tjänsteskrivelse 2026-07-02 (uppdaterad 2026-08-25)

Regionstyrelseförvaltningen

Stefan Holmark
Regiondirektör

Stefan Persson
Regional utvecklingsdirektör