



En svensk landsvägsprincip

Omvärldsanalys och förslag på modell i en svensk kontext

Uppdrag:

En svensk landsvägsprincip – En omvärldsanalys och förslag på prismodell i en svensk kontext

Uppdragsnummer:

SE0073262.9507-SE

Datum:

2026-06-17

Beställare:

Region Gotland

Konsult:

WSP Sverige

Författare:

Josefin Carlsson & Aaron Åberg

INNEHÅLL

Sammanfattning.....	4
1. Inledning	5
1.1. Bakgrund	5
1.2. Syfte och avgränsningar	5
1.3. Disposition	5
2. Institutionell kontext.....	7
2.1. Finansiering av svensk färjetrafik.....	7
2.2. Finansiering av Gotlandsfärjan	7
2.3. EU:s regelverk	9
2.4. Historisk utveckling av volymer och intäkter på Gotlandsfärjan	10
2.5. Historisk utveckling av priser på Gotlandsfärjan	12
3. Omvärldsanalys	14
3.1. Skottland	14
3.2. Danmark	18
3.3. Grekland	23
3.4. Norge	24
3.5. Sammanfattning.....	25
4. Prismodell	27
4.1. Landsvägsprincip som utgångspunkt	27
4.2. Val av kostnadsunderlag	27
4.3. Indata och antaganden.....	29
4.4. Grundmodellen för en svensk landsvägsprincip.....	31
4.5. Det statliga stödbehovet	33
4.6. Jämförelser mot olika typresor	35
4.7. Reflektioner kring en prismodell enligt landsvägsprincip	36
5. Slutsatser	39
Referenser	40
Bilagor.....	43

SAMMANFATTNING

Denna rapport analyserar hur en svensk landsvägsprincip för Gotlandstrafiken kan utformas i syfte att skapa mer likvärdiga resevillkor mellan Gotland och fastlandet. Utgångspunkten är att färjeförbindelsen bör betraktas som en förlängning av vägnätet, och att biljettpriset därför bör motsvara kostnaden för att köra motsvarande sträcka på land.

För att beräkna vad det kostar att köra en sträcka som motsvarar avståndet mellan Nynäshamn och Visby har vi använt oss av Trafikverkets ASEK-värden för avståndsberoende vägkostnader. Resultatet är att ett avstånd på 150 kilometer skulle ge ett pris på **409 kronor** per enkel resa för personbil, **164 kronor** för passagerare samt cirka **101 kronor** per längdmeter för gods. Dessa priser blir alltså utgångspunkten för hur en landsvägsprincip skulle kunna utformas för Gotlandstrafiken.

För gotländska familjer kan en landsvägsprincip innebära en kostnadsreduktion kring **1 500 – 2 500 kronor** för en tur-och-retur-resa under lågsäsong. Motsvarande kostnadsreduktion för besökande familjer uppgår till mellan **3 800 – 4 800 kronor**. För ensamresande vuxen utan fordon uppgår kostnadsreduktionen till cirka **560 kronor** och knappt **400 kronor** för en student. Under högsäsong blir kostnadsreduktionen således också större då faktiska biljettpriser är högre under den perioden.

Att införa en prismodell enligt en landsvägsprincip skulle medföra ett betydande intäktsbortfall för färjeoperatören. Rapporten innehåller därför även en uppskattning av den tillkommande statliga kostnaden för att kompensera detta bortfall, baserad på Destination Gotlands redovisade intäkter för 2025. För modell A, där samtliga passagerare ingår i fordonspriset, uppskattas det tillkommande statliga finansieringsbehovet till cirka **713 miljoner kronor** per år. För modell B, där enbart föraren ingår i fordonspriset och övriga passagerare betalar en separat passagerarbiljett, uppgår motsvarande kostnad för staten till cirka **585 miljoner kronor** per år.

Den beräknade kostnaden för staten bör tolkas som en försiktig uppskattning. Beräkningen bygger på befintliga volymer och de avtalsreglerade biljettintäkter som rapporterats till Trafikverket, och fångar inte fullt ut effekter av ökad efterfrågan och ökat resande, behov av utökad färjekapacitet, administrativa kostnader, fasta kostnader i färjetrafiken eller eventuella intäktsbortfall kopplade till tilläggsprodukter och differentierade biljettlösningar. Det faktiska finansieringsbehovet kan därför bli högre än vad analysen visar.

Resultaten visar att en svensk landsvägsprincip är möjlig att utforma, men att valet av modell har stor betydelse för både prislivåer och det statliga stödbehovet. För att kunna ta fram ett mer konkret förslag behöver flera frågor utredas vidare: efterfrågeeffekter och kapacitetsbehov vid lägre priser, om och hur fasta kostnader för färjetrafiken bör ingå i modellen, effekter för olika kundgrupper och biljettprodukter, de samhällsekonomiska och regionala konsekvenserna, administrativa och upphandlingsmässiga konsekvenser samt hur en framtida modell kan utformas i enlighet med EU:s statsstödsregler.

1. INLEDNING

1.1. Bakgrund

Till och från Gotland reser man med färja eller flyg. Färjetrafiken står för merparten av kapaciteten och fungerar som Gotlands väg till fastlandet. Begreppet är inte nytt, redan i SOU 1967:29 formulerades principen att vägen över havet bör betraktas som Gotlands landsväg och sedan dess har riksdagsmotioner från flera partier återkommande krävt att trafiken behandlas som infrastruktur snarare än kommersiell sjöfart.¹

Trots detta är Gotland idag det enda exemplet i Sverige där staten upphandlar linjesjöfart men låter resenären betala biljett. Trafikverket driver omkring 40 vägfärjeleder i det allmänna vägnätet i Sverige, samtliga avgiftsfria i enlighet med väglagen (1971:948). Gotlandstrafiken prissätts genom dynamisk marknadsprissättning, där en familj med bil kan betala uppemot flera tusen kronor för en enkelresa. Enligt Region Gotlands sammanställning av Trafikverkets uppgifter har genomsnittspriset för en gotländsk passagerarbiljett ökat med 68 procent och för fordon med 83 procent sedan 2017.²

Frågan har fått förnyad politisk aktualitet. Region Gotlands tvärpolitiska priskommission framförde i riksdagens trafikutskott i december 2025 kravet att införa en svensk landsvägsprincip.³ I april 2026 aviserade regeringen 125 miljoner kronor i vårändringsbudgeten för sänkta färje- och flygbiljetter till folkbokförda gotlänningar, dessa är dock endast tillgängliga under andra halvåret 2026.⁴ Trafikverket fick också i februari i uppdrag att utreda alternativa modeller för trafiken efter 2035.

En landsvägsprincip är emellertid inte ett nytt fenomen. Ett flertal länder har redan implementerat olika versioner av en prissättningsmodell enligt landsvägsprincip för färjetrafik. Länder som Skottland, Danmark, Grekland och Norge har alla liknande system. I rapporten kommer därför dessa länder att analysera mer ingående för att hämta inspiration till förslaget till en svensk landsvägsprincip.

1.2. Syfte och avgränsningar

Syftet med WSP:s uppdrag är att analysera hur en svensk landsvägsprincip för Gotland kan utformas för att skapa mer likvärdiga resevillkor mellan Gotland och fastlandet. Utgångspunkten är att färjetrafiken till och från Gotland fyller en funktion som motsvarar en vägförbindelse, men att dagens biljettpriser innebär betydligt högre kostnader för resenärer och näringsliv än motsvarande resor på land. Rapporten ska därför belysa hur färjetrafiken kan prissättas som en del av det svenska landsvägsnätet, med stöd i internationella exempel, och ta fram en modell som visar möjliga prisnivåer, konsekvenser för olika resenärsgupper och uppskattad kostnad för staten.

1.3. Disposition

Rapporten är disponerad enligt följande:

1. Inledning

Bakgrund till frågan om en svensk landsvägsprincip för Gotlandstrafiken, samt rapportens syfte, avgränsningar och upplägg.

2. Institutionell kontext

Beskriver hur svensk färjetrafik och Gotlandstrafiken finansieras och regleras, inklusive EU-rättsliga ramar samt historisk utveckling av trafikvolym och priser.

¹ bl.a. motion 1973:745, 2024/25:3236, 2025/26:2780

² (Region Gotland, 2026)

³ (Region Gotland, 2025)

⁴ (Regeringen, 2026)

3. Omvärldsanalys

Jämför hur liknande principer eller stödsystem för ö-trafik har utformats i Skottland, Danmark, Grekland och Norge, samt vilka lärdomar som kan dras för en svensk kontext.

4. Prismodell för Gotlandstrafiken

Utvecklar och prövar olika modellförslag för hur en svensk landsvägsprincip skulle kunna utformas, samt analyserar konsekvenser för biljettpriser och statens finansieringsbehov.

5. Slutsatser och rekommendationer

Sammanfattar rapportens viktigaste resultat och diskuterar vad som behöver utredas vidare.

Referenser och bilagor

Redovisar källor och kompletterande underlag, exempelvis ASEK-tabeller och beräkningsunderlag.

2. INSTITUTIONELL KONTEXT

Färjeförbindelsen mellan Gotland och fastlandet brukar beskrivas som öns landsväg över havet, eftersom merparten av alla resor och transporter till och från ön sker med färja. Just denna beskrivning är central för att förstå den institutionella ram som omger trafiken. Region Gotland och Gotlands trafikråd har i sina ställningstaganden återkommande hävdade att färjetrafiken bör motsvara en landsväg i fråga om tillgänglighet och pris. Det vill säga att ön i kommunikationshänseende ska kunna fungera på likvärdiga villkor som regioner på fastlandet.⁵

Detta kapitel beskriver den institutionella kontexten. Först redogörs för hur svensk färjetrafik finansieras i stort, med skillnaden mellan avgiftsfria vägfärjor och upphandlad linjesjöfart. Därefter behandlas finansieringen av Gotlandstrafiken särskilt och det europeiska regelverk som sätter ramarna för statligt stöd och trafikplikt till sjöss. Avslutningsvis beskrivs den historiska utvecklingen av priser för gotlänningar.

2.1. Finansiering av svensk färjetrafik

Svensk färjetrafik finansieras enligt två principiellt skilda modeller. Den första modellen avser de så kallade vägfärjorna. Dessa drivs i huvudsak av Trafikverket Färjerederiet, ett statligt rederi som bildades 1992 och som är organiserat som en resultatenhet inom Trafikverket. Färjerederiet trafikerar ett fyrtiotal vägfärjeleder runt om i landet. Dessa färjor ingår i det allmänna vägnätet och betraktas som en del av vägen. Färjorna är därmed avgiftsfria för trafikanterna och finansieras helt med statliga medel inom ramen för väghållningen. Fårösundsleden mellan Fårösund och Fårö är ett gotländskt exempel på en sådan avgiftsfri vägfärjeled.⁶

Den andra modellen avser upphandlad linjesjöfart. Hit hör de förbindelser av riksintresse där behovet inte kan tillgodoses av en avgiftsfri vägfärja, men där marknaden samtidigt inte på egen hand förmår upprätthålla en tillräcklig trafik. I dessa fall ingår staten avtal med en operatör som bedriver trafiken mot biljett- och fraktintäkter i kombination med en ersättning från staten. Trafikverket skiljer här mellan operatörsavtal, där myndigheten avtalar direkt med en operatör, och samverkansavtal, där Trafikverket samverkar med regionala kollektivtrafikmyndigheter. För nattåg, flyg och Gotlandsfärjan tillämpas operatörsavtal. Utgångspunkten i svensk transportpolitik är att interregional trafik normalt ska bedrivas på kommersiella villkor och statliga avtal motiveras därför med att de fyller tillgänglighetsbrister som marknaden inte täcker.⁷

2.2. Finansiering av Gotlandsfärjan

Ansvaret för trafikförsörjningen mellan Gotland och fastlandet vilar på staten. Trafikverket har regeringens uppdrag att, inom de transportpolitiska målen och angivna medelsramar, ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till Gotland.⁸ Det är alltså Trafikverket som upphandlar och avtalar om trafiken. Region Gotland är inte part i avtalet och saknar formellt inflytande över dess utformning. Regionens roll består i att samordna regionala utvecklingsaktörer och föra fram öns behov gentemot Trafikverket och den nationella politiken.⁹

2.2.1 Det befintliga avtalet för 2017 - 2027

Den befintligt upphandlade trafiken bedrivs av operatören Destination Gotland på två linjer, den *norra* mellan Visby och Nynäshamn och den *södra* mellan Visby och Oskarshamn. Det gällande avtalet omfattar perioden 2017 – 2027 och är utformat som en tjänstekoncession. Att avtalet är en koncession innebär att operatören tillhandahåller fartyg, bemanning och trafikering och själv bär verksamhetsrisken. Särskilt i detta avtal är att Trafikverket betalar ett fast pris på 498 miljoner kronor per år, samtidigt som en viss riskdelning med operatören gäller vid större förändringar i

⁵ (Region Gotland, 2026)

⁶ (Trafikverket, 2026)

⁷ (Trafikverket, 2026)

⁸ (Trafikverket, 2026)

⁹ (Region Gotland, 2025)

bränslepriset.¹⁰ Konstruktionen innebär att operatören får en fast ersättning från staten och därutöver behåller biljett- och fraktintäkterna.

I avtalet får operatören själv sätta priserna men prissättningen begränsas för gotlänningar, gotlänningars fordon, gods och farligt gods. För besökare och deras fordon gäller fri prissättning. Begränsningen för gotlänningar vilar på två tak:

- **Takpris** anger det högsta genomsnittliga pris som får tas ut för en kundkategori under ett trafikår. För persontrafik avser takpriser en överfart med sittplats oavsett komfortklass men där tillval som hytt och flexibla biljetter ligger utanför.
- **Takbelopp** anger den högsta sammanlagda intäkten för respektive kundgrupp under ett trafikår och beräknas som takpriset multiplicerat med rese- respektive godsvolymer. Operatörens intäkter får inte överstiga takbeloppet.

De takpriser som avtalades vid trafikstart 2017 framgår nedan (kronor):

Tabell 1. Avtalade takpriser för olika resenärskategorier i det befintliga avtalet för Gotlandsfärjan, år 2017.

Kategori	Takpris, kr
Gotlänningar	180
Gotlänningars fordon	270
Gods	145
Farligt gods	445

Till konstruktionen hör en utjämning mellan åren: avvikelser från takbeloppet och de faktiska intäkterna förs över till det följande årets takbelopp, dock med högst tre procent per år. Takpriserna räknas om en gång per år. Till skillnad från det kommande avtalet, där priserna justeras med KPI, styrs priserna i det befintliga avtalet av både KPI och bränsleprisindex (BPI).¹¹ Takpriserna indexeras enligt Ekvation 1, där TP_i är det indexerade takpriset, TP är takpriset och där KPI_y och BPI_y är genomsnittligt konsumentprisindex och genomsnittligt bränsleprisindex för ett givet år.

$$TP_{i,y} = TP \cdot (0,75 \cdot KPI_y + 0,25 \cdot BPI_y) \quad (1)$$

Kopplingen till bränslepriset har inneburit att kraftigt stigande drivmedelskostnader slagit igenom i påtagliga öknings av biljettpriserna.¹²

2.2.2 Ny upphandling för 2027 - 2035

Inför perioden efter januari 2027 har en ny upphandling genomförts. I juni 2024 tilldelade Trafikverket avtalet till det danskregistrerade rederiet Alvina Shipping A/S för perioden 2027 – 2035 med ytterligare två optionsår. I praktiken kommer trafiken att utföras av Destination Gotland som underleverantör, med i huvudsak samma fartyg som i dag och med ett nytt fartyg som kan drivas på vätgas planerat till 2028. Även det nya avtalet är en tjänstekoncession där Trafikverket delar risken för höga bränslepriser, och trafiken upphandlas med ett takpris för gotlänningar och gods.

I avtalet får operatören själv sätta biljett- och fraktpriser, men för vissa kundgrupper begränsas prissättningen genom en priskonstruktion i tre led. Begränsningarna gäller gotlänningar, gotlänningars fordon, gods och farligt gods. Fri prissättning gäller för besökare och deras fordon. Syftet är att hålla nere rese- och fraktkostnader för dem som bor och verkar på Gotland. De tre leden fyller olika funktioner:

- **Takpris** anger det högsta genomsnittliga pris som får tas ut för en kundkategori under en prisperiod. Eftersom det är ett genomsnitt kan operatören prisdifferentiera och ta mer betalt för

¹⁰ (Trafikverket, 2026)

¹¹ (Region Gotland, 2025)

¹² (Helagotland, 2023)

en avgång med hög efterfrågan och mindre betalt för en annan, så länge genomsnittet håller sig under taket.

- **Maxpris** anger det högsta enskilda pris som får tas ut, det vill säga ett tak för den dyraste enskilda biljetten oavsett hur genomsnittet ser ut.
- **Takbelopp** (för gods benämnt maxbelopp) anger den högsta sammanlagda intäkten under ett helt trafikår, beräknad som takpris eller maxpris multiplicerat med respektive volym. Intäkterna får tillfälligt överstiga gränsen under en enskild prisperiod, men om de sett över hela året överskrider takbeloppet minskas ersättningen från Trafikverket med motsvarande belopp.

För den första prisperioden 2027 gäller följande priser (kronor, inklusive bokningsavgift men exklusive moms):

Tabell 2. Tak- och maxpriser för olika kundkategorier i Trafikverkets nya avtal för Gotlandstrafiken 2027.

Kundkategori	Takpris	Maxpris
Gotlänningar	230	310
Gotlänningars fordon		
<i>Genomsnitt för samtliga fordon</i>	350	
<i>Tvåhjuliga fordon</i>		160
<i>Fordon under 6 meter med fler än 2 hjul</i>		400
<i>Fordon 6–9 meter och fordonskombinationer upp till 9 meter</i>		1 070
Normalt gods, pris per längdmeter		185
Farligt gods, pris per längdmeter		575

För fordon varierar maxpriset med fordonstyp, från 160 kronor för tvåhjuliga fordon till 1 070 kronor för fordon mellan sex och nio meter. För gotlänningar avser priset en komplett resa med sittplats oavsett komfortklass. Tillval som hytt och avbokningsbara biljetter ligger utanför takpriskonstruktionen och får debiteras separat.

Priserna räknas om löpande med konsumentprisindex (KPI), kvartalsvis för gotlänningar och deras fordon och halvårsvis för gods, med september 2026 som basmånad. Indexeringen kan både höja och sänka priserna beroende på kostnadsutvecklingen. En skillnad mot det tidigare avtalet är att takpriskonstruktionen har utformats så att förändrade bränslepriser ska påverka biljettpriserna i mindre utsträckning än tidigare.¹³ År 2025 uppgick snittpriset till 254 kronor, vilket var lägre än det årets takpris.¹⁴

Parallellt med avtalet pågår ett regeringsuppdrag där Trafikverket utreder hur framtidens Gotlandstrafik ska utformas från 2035, inklusive frågor om ägande och upphandlingsform, däribland möjligheten till statligt ägda fartyg.¹⁵

2.3. EU:s regelverk

Statens möjligheter att finansiera och reglera färjetrafiken till Gotland begränsas av unionsrätten. Två regelverk är särskilt relevanta: cabotageförordningen och EU:s statsstödsregler.

2.3.1 Cabotageförordningen

Den grundläggande rättsakten för sjötrafik inom en medlemsstat är rådets förordning (EEG) nr 3577/92 om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet, den så kallade cabotageförordningen. Förordningens utgångspunkt är att sjötransporttjänster ska kunna tillhandahållas fritt inom unionen. Samtidigt erkänner förordningen uttryckligen att det kan vara berättigat att införa förpliktelser vid allmän trafik och att ingå avtal om allmän trafik, för att

¹³ (Trafikverket, 2024)

¹⁴ (Destination Gotland, 2026)

¹⁵ (Trafikverket, 2026)

säkerställa tillräckliga och regelbundna förbindelser till och från öar. Ett villkor är att ingen åtskillnad får göras på grundval av nationalitet.

2.3.2 Statsstödsreglerna och Altmarkkriterierna

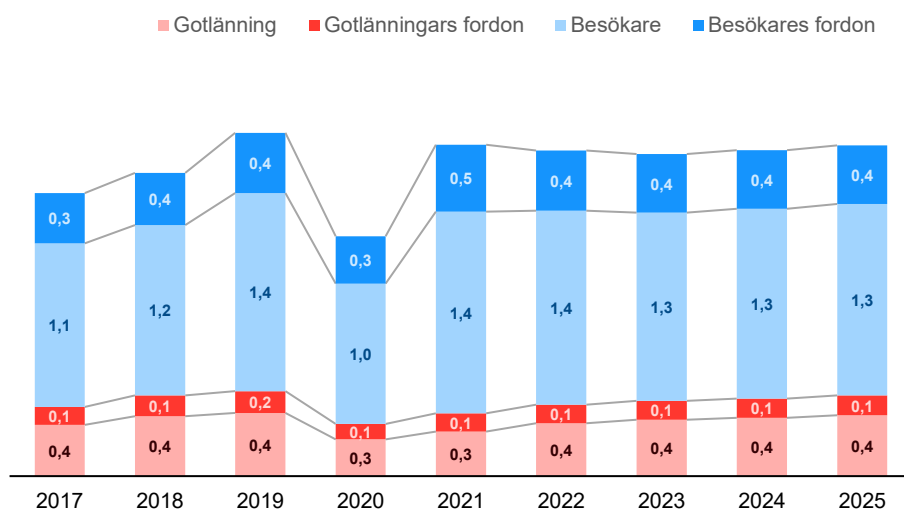
Den viktigaste juridiska begränsningen är EU:s statsstödsregler. Enligt artikel 107 i EUF-fördraget är statligt stöd som snedvrider konkurrensen och påverkar handeln mellan medlemsstater som huvudregel förbjudet.¹⁶ Ersättning till en operatör för att bedriva färjetrafik kan därför omfattas av statsstödsreglerna, om den innebär en ekonomisk fördel i förhållande till konkurrenter.

För att ersättningen inte ska räknas som statsstöd behöver de så kallade Altmarkkriterierna vara uppfyllda. Det innebär i korthet att operatören ska ha ett tydligt definierat uppdrag att tillhandahålla en allmännyttig tjänst, att ersättningen ska beräknas enligt objektiva och förutbestämda kriterier, att den inte får överstiga kostnaderna för uppdraget inklusive rimlig vinst, samt att ersättningsnivån antingen ska fastställas genom upphandling eller motsvara kostnaden för ett välskött jämförbart företag. Om dessa villkor inte är uppfyllda kan ersättningen ändå vara tillåten, men måste då utformas enligt regelverket för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, SGEI, vars syfte är att förhindra överkompensation.¹⁷

Mot denna bakgrund kan valet av tjänstekoncession, konkurrensutsatt upphandling och ett i förväg fastställt takpris förstås som ett sätt att säkerställa tillgänglig och prisreglerad trafik inom EU-rättens ramar. EU-rätten utesluter inte långtgående subventioner av ö-förbindelser, men ställer krav på att stödet utformas, beräknas och kontrolleras på ett sätt som inte leder till otillåten överkompensation eller diskriminering. Den slutliga bedömningen av om en viss modell är förenlig med reglerna görs av ansvariga myndigheter och, vid behov, av EU-kommissionen.

2.4. Historisk utveckling av volymer och intäkter på Gotlandsfärjan

I Figur 1 visas historiska volymer per år och kundkategori mellan 2017 och 2025. Resandet på färjan domineras av besökarna. Antalet besökande resenärer ligger under hela perioden klart över övriga kategorier, mellan omkring 1,1 och 1,4 miljoner per år, och svarar därmed för merparten av persontrafiken. Antalet gotlänningar är samtidigt påfallande stabilt kring 0,4 miljoner resor per år och utgör en jämn baseefterfrågan som framstår som mindre känslig för konjunktur och säsong än det rörligare besöksresandet. Pandemiåret 2020 framträder tydligt som ett avbrott där besöksresandet faller från 1,4 till ungefär 1,0 miljoner, medan gotlänningarnas resande i stort sett håller i sig.

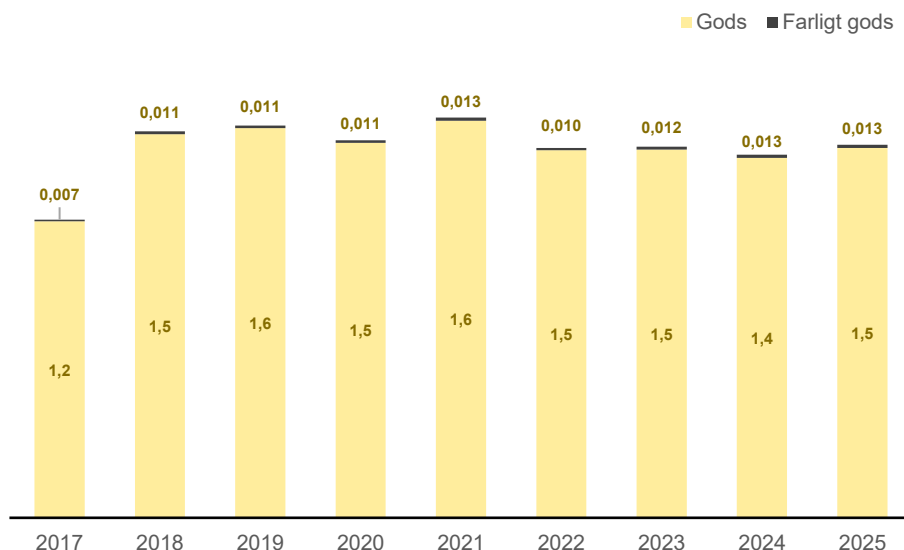


Figur 1. Historiska volymer per år och kundkategori mellan 2017 – 2025 på Gotlandsfärjan, i miljoner resenärer. Källa: Trafikverket och Destination Gotland.

¹⁶ (Upphandlingsmyndigheten, 2026)

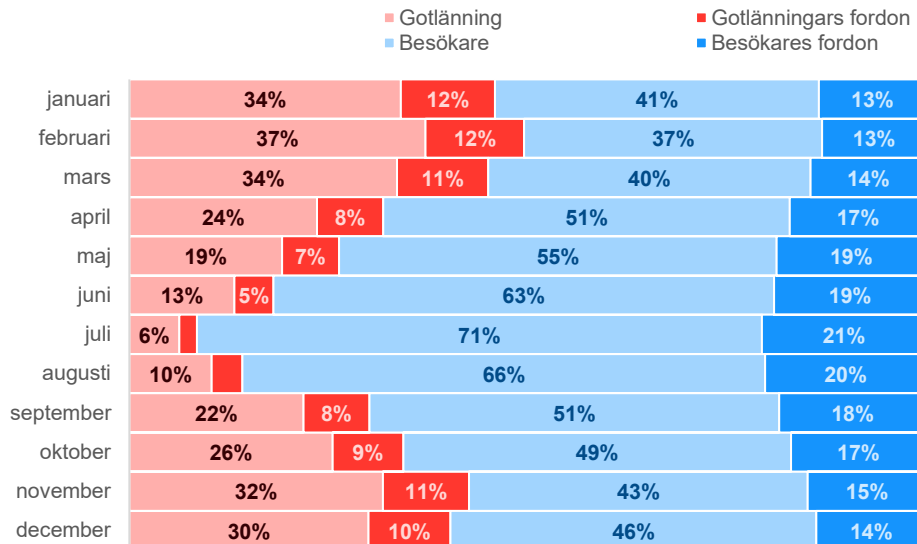
¹⁷ (Upphandlingsmyndigheten, 2026)

Godsvolymen, som visas i Figur 2 , har legat relativt stabilt kring 1,5 miljoner längdmeter över den studerade perioden.



Figur 2. Miljoner längdmeter per år och godstyp på Gotlandsfärjan mellan 2017 – 2025. Källa: Trafikverket och Destination Gotland.

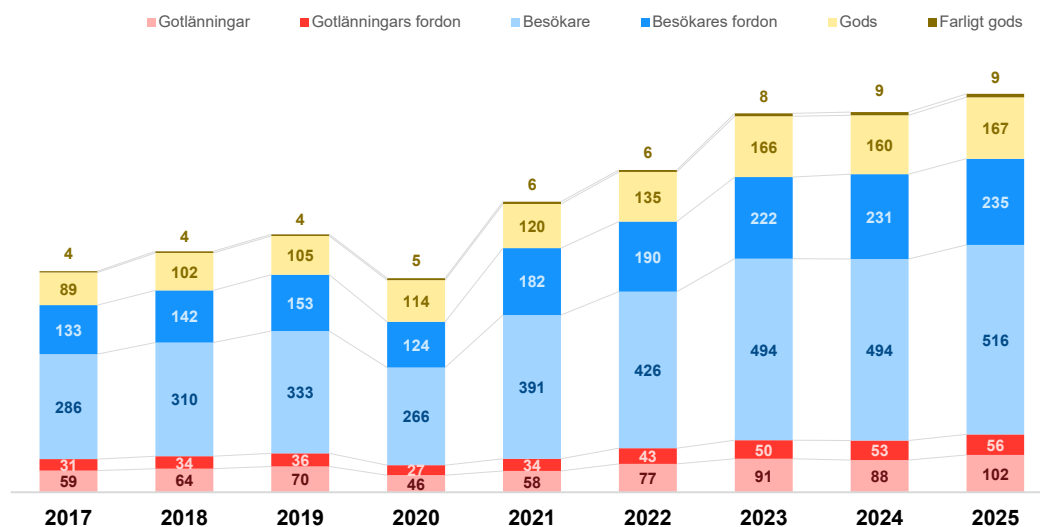
Figur 3 visar fördelningen av trafikvolymen på Gotlandsfärjan per kundkategori och månad, baserat på data från perioden 2017–2025. Volymernas sammansättning visar en tydlig säsongsvariation över året. Under sommarmånaderna juni till augusti dominerar besökarna andelen resenärer på färjan. I juli utgör besökande resenärer och deras fordon tillsammans drygt 90 procent av volymen.



Figur 3. Fördelningen av volym per kundkategori och månad baserat på data mellan 2017 - 2025. Källa: Trafikverket och Destination Gotland.

Figur 4 visar att operatörens intäkter har vuxit kraftigt, från drygt 600 miljoner kronor 2017 till knappt 1 100 miljoner kronor 2025, en ökning med omkring 80 procent. Tillväxten bröts av pandemin, då intäkterna föll med ungefär 17 procent mellan 2019 och 2020, men återhämtningen var snabb: redan 2021 låg intäkterna 36 procent över bottenåret och har därefter fortsatt uppåt.

Intäkterna är starkt koncentrerade till besökarna. År 2025 svarar besökande resenärer och deras fordon tillsammans för omkring 69 procent av de totala intäkterna, medan gotlänningar och deras fordon står för knappt 15 procent trots att de utgör en betydande del av resandet. Det indikerar att intäkten per gotländsk resa är väsentligt lägre, vilket är förenligt med subventionerade biljettpreiser för fast boende. Godset uppvisar samtidigt en egen styrka: till skillnad från persontrafiken föll godsintäkterna inte under 2020 utan ökade varje år genom hela perioden, och bildar därmed en stabiliserande intäktskälla när besöksresandet svänger.



Figur 4. Operatörens intäkter per kundkategori i miljoner kronor mellan åren 2017 - 2025. Källa: Trafikverket och Destination Gotland

2.5. Historisk utveckling av priser på Gotlandsfärjan

Frågan om vad gotlänningar ska betala för att resa över havet har en lång historia. Tanken att priset bör knytas till vad en motsvarande sträcka kostar på fastlandet är gammal.

Statligt stöd till trafiken infördes stegvis under 1970-talet. Ett frakttöd för godstransporter i Rederi AB Gotlands färjetrafik infördes 1972 och ett persontrafikstöd tillkom 1974.¹⁸ För godstrafiken etablerades samtidigt en uttalad landsvägsprincip. Genom riksdagsbeslut slopades det tidigare sjöstillägget och från och med den 1 juli 1976 skulle samma frakttariffer tillämpas i Gotlandstrafiken som i övrig inrikes fjärrtrafik. Sjösträckan räknades därvid till 150 kilometer på såväl den norra som södra linjen.¹⁹ Tanken var att en transport över vattnet prismässigt skulle motsvara en lika lång transport på land.

För att finansiera denna utjämning infördes 1976 det så kallade Gotlandstillägget, ett frakttillägg som fick tas ut i all inrikes fjärrtrafik i landet och som därigenom korssubventionerade godstransporterna till och från ön.²⁰ Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser konstaterade 2009 att systemet borde avskaffas, eftersom det satte konkurrens på lika villkor ur spel, saknade insyn och inte gick att utvärdera. Myndigheten föreslog avskaffande senast 2015. Parallellt slog utredningen i SOU 2001:66 fast att kostnaden borde vara jämförbar med motsvarande transport på land.²¹

Persontrafiken har präglats av en strävan att priserna för de bofasta inte ska skena i väg. I de senare avtalen regleras detta genom flera prisnivåer (beskrivet ovan i avsnitt 2.2), maxpris, takpris och snittpris. Konstruktionen ger operatören frihet att variera priserna mellan avgångar och biljettyper samtidigt som staten genom avtalet håller den genomsnittliga prisnivån för bofasta inom en bestämd

¹⁸ (Sveriges Riksdag, 1978/79:125)

¹⁹ (SOU, 1995:42)

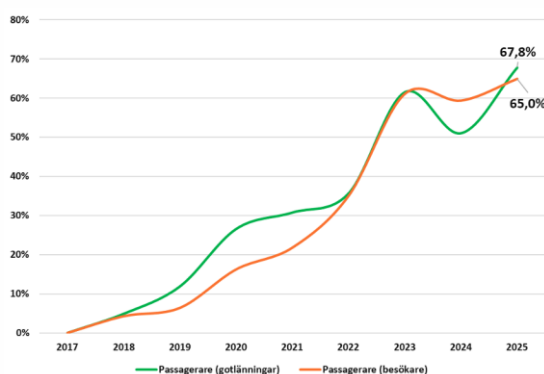
²⁰ (Sveriges Radio, 2010; Tillväxtanalys, 2009)

²¹ (SOU, 2001:66)

ram. Detta är dock ett övergripande mått som i begränsad utsträckning styr vad den enskilde resenären faktiskt betalar vid bokningstillfället. För besökare är det fri prissättning för operatören.

Trots att det funnits en reglering har prisutvecklingen under 2020-talet varit en återkommande debatt. Prisutvecklingen har varit kraftig under det senaste decenniet och varit högre än andra kostnads- och inkomstökningar i samhället under motsvarande period. I slutet av 2023 beslutade regeringen om en fördelning om statligt stöd till färjetrafiken, utformad i linje med EU:s tillfälliga krisramverk för höga energipriser och godkänd av kommissionen. Stödet som motsvarade 20,9 miljoner kronor ledde till att biljettpriset sänktes med 100 kronor per enkelbiljett för vuxna och fraktpriset med 15 kronor per längdmeter för resor under det första halvåret 2024 (men i praktiken räckte stödet i princip bara i tre till fyra månader).²² I april 2026 aviserade regeringen ytterligare medel, 125 miljoner kronor i vårändringsbudgeten för sänkta biljettpriser för gotlänningars resor med både färja och flyg under andra halvåret 2026.²³ Region Gotland har drivit prisfrågan aktivt, bland annat genom en priskommission och har lyft den till nationell nivå.²⁴

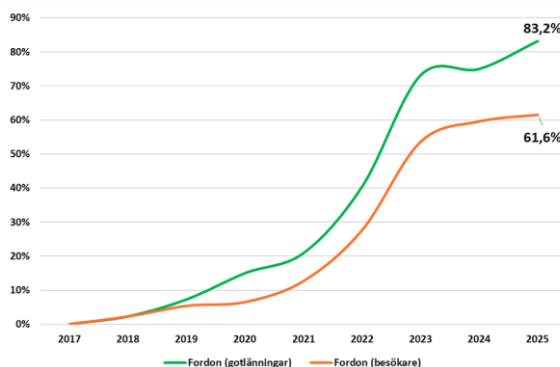
Under 2025 tog Region Gotland fram ett underlag för att beskriva priserna som resenärerna möter för resor till Gotland. Statistiken visade att färjepriserna har ökat kraftigt för både gotlänningar och besökare sedan 2017.



Figur 5. Prisutveckling passagerare, gotlänningar och besökare, snittpriser. Källa: Region Gotland

Figur 5 visar prisutvecklingen för passagerare mellan åren 2017 och 2025. Under dessa år har priserna ökat med 68 procent för gotlänningar och 65 procent för öns besökare. Den procentuella prisutvecklingen har varit högre för gotlänningar under större delen av perioden. Samtidigt är prisnivån i faktiska kronor fortsatt betydligt högre för besökare än för gotlänningar.

Figur 6 nedan visar motsvarande prisutveckling för fordon. Där kan man se att priserna ökat 83 procent för gotlänningar och 61,5 procent för besökare.



Figur 6. Prisutveckling fordon, gotlänningar och besökare. Källa: Region Gotland.

²² (Regeringen, 2026)

²³ (Trafikverket, 2026; Region Gotland, 2026)

²⁴ (SVT, 2026)

3. OMVÄRLDSANALYS

I detta avsnitt beskrivs hur fyra olika länder har implementerat olika versioner av en landsvägsprincip för färjetrafik mellan fastland och öar. Det är relativt få länder som har implementerat en landsvägsprincip för färjetrafik, särskilt i Europa. Subventionssystem finns i ett flertal länder där invånare på öar får specifika rabatter för färjetrafik, men i detta avsnitt analyseras endast de länder inom Europa som har en specifik landsvägsprincip eller liknande system. Vi har identifierat Skottland, Danmark, Norge och Grekland som relevanta jämförelseländer.

3.1. Skottland

3.1.1 Bakgrund och syftet med RET

I Skottland finns ett prissättningssystem för färjetrafik som utgår från kostnaden för att färdas motsvarande sträcka på väg, vilket kallas för en vägekvivalenstariff (eng: Road Equivalence Tariff, RET). Idén utvecklades redan på 1970-talet av Highlands and Islands Development Board²⁵ som ett sätt att likställa öarnas transportkostnader med fastlandets vägnät. Tanken bygger på att öbor betalar vägskatt som andra medborgare, men saknar vägförbindelser och måste betala för att nyttja dyra färjor. Färjorna ska därför ses som en förlängning av vägnätet som bör prissättas som en motsvarande resa på väg.

RET-konceptet implementerades 2008 genom ett pilotprojekt, och infördes fullt i västra Skottland 2015. Färjetrafiken i Skottland är huvudsakligen ett offentligt åtagande där färjor i västra Skottland drivs av statligt ägda CalMac Ferries på uppdrag av Transport Scotland, medan rutten till Orkney/Shetland hanteras av Northlink Ferries (i privat regi men offentligt upphandlade kontrakt). Denna institutionella struktur möjliggjorde att regeringen kunde införa nya prissystem för att uppnå transportpolitiska mål som social och ekonomisk sammanhållning.

Syftet med RET var att minska de externa kostnaderna för öbor och företag genom att sänka färjepriserna till en nivå jämförbar med en bilresa på motsvarande sträcka. De skotska öarna har länge ansetts missgynnas av långa avstånd till marknader och service samt höga transportkostnader. Territoriell rättvisa och likvärdig tillgänglighet har därför varit centrala motiv. Logiken bakom RET, var att ha lika villkor för ö-samhällen jämfört med avlägset belägna fastlandsområden. Lägre biljettpriser förväntades stimulera ökad rörlighet för både boende och besökare, vilket i sin tur kunde främja den lokala ekonomin (genom ökad turism, handel och sysselsättning) samt social integration med fastlandet. Samtidigt betraktades färjorna som en grundläggande samhällsservice för öarna och RET sågs som mer hållbart och rättvist än tidigare rabattsystem, som ofta gynnade frekventa pendlare men inte sporadiska resenärer.

Förutom regionalpolitiska mål fanns även ambitionen att utforska efterfrågeeffekter och se om lägre priser kunde öka resandet i sådan grad att samhällsekonomiska vinster uppstod. Piloten utformades därför för att övervaka effekter på bland annat trafikvolym, näringsliv (turism, transporter, priser), arbetsmarknad och livskvalitet på öarna. I detta låg också att identifiera eventuella bieffekter eller kapacitetsproblem som kunde uppstå när fler började resa.²⁶

3.1.2 Modell för landsvägsprincipen i Skottland

RET-konceptet innebär att färjepriset baseras på två komponenter: en fast grundavgift per resa (tänkt att motsvara t.ex. påstigningsavgift eller fasta kostnader för terminaler och fartyg) samt en avståndsberoende rörlig avgift kopplad till vägtransportkostnader per kilometer. Formeln som föreslogs av Highlands and Islands Development Board presenteras i Ekvation 2, där (f) är den fasta kostnaden, (k) är en vägstofkostnad per kilometer och där fordonslängden fångar att större fordon orsakar högre kostnad. Ett tillägg (t) motsvarande 4 kilometer inkluderades för att täcka extra fasta kostnader (jmf broavgifter). För personbiljetter (utan fordon) har RET istället liknats vid

²⁵ (Pedersen, 1974)

²⁶ (Alexander, et al., 2011)

kollektivtrafik, det vill säga en påstigningsavgift plus avståndsberoende kostnad per kilometer som hämtar inspiration från buss- och tågtaxor.²⁷

$$Pris = f + (k * \text{fordonslängd} * \text{avstånd}) + t \quad (2)$$

Tariffstrukturen för piloten visas i Tabell 3 nedan. Den fasta delen är satt lågt, på £2 per passagerare, £5 per personbil och £20 för kommersiella fordon. Den rörliga delen baserades på resenär och fordon: £0,10 per mile för passagerare, £0,60 per mile för personbilar och £0,18 per mile och fordonslängd i meter.

Tabell 3. Pilotmodell för RET-taxa 2008

Biljettkategori	Fast kostnad	Rörlig kostnad
Passagerare	£2,00	£0,10 per mile
Personbil	£5,00	£0,60 per mile
Lastbil	£20,00	£0,18 per meter längd

Eftersom RET genererar lägre intäkter från biljettpriser krävs kompensation genom offentlig finansiering (större driftsbidrag till operatören) för att täcka kostnaderna. I piloten garanterade regeringen att CalMac inte skulle gå med förlust och mellanskillnaden betraktades som en subvention för regional utveckling. Under pilotperioden togs också tidigare rabattprogram bort (t.ex. ö-bors rabattkort och flerrabattkort) för att göra RET-strukturen enhetlig. Lokala fraktfirmer som hade fått mängdrabatter tidigare berördes därmed, något som visade sig påverka konkurrenssituationen (mer om detta i delkapitlet 3.1.4 nedan).

3.1.3 Genomförandet

RET-piloten genomfördes mellan 2008 – 2011 med förlängning till våren 2012. Geografiskt omfattade den alla färjelinjer mellan yttre Hebriderna (Western Isles) och fastlandet samt en rutt till öarna Coll och Tiree i inre Hebriderna. Prissänkningarna som resenärerna upplevde varierade beroende på linje och fordonskategori, från cirka 15 procent till över 50 procent i vissa fall,²⁸ I genomsnitt föll passagerarpriserna med cirka 40 procent jämfört med tidigare nivåer.

Våren 2012 beslutade Skottlands regering att permanent införa RET på de ursprungliga pilotlinjerna för persontrafik, personbilar, bussar och mindre kommersiella fordon. Större lastbilar undantogs och i stället återinfördes rabatter för att mildra påverkan på lokala åkerinäringar. År 2015 hade i stort sett alla statliga färjelinjer på västkusten RET-prissättning för passagerare och fordon.

3.1.4 Effekter och utfall av RET

Efter pilotens två år genomförde Transport Scotland en omfattande utvärdering baserad på insamlade data.²⁹ En tydlig effekt av piloten var en kraftig ökning av trafikvolymen på färjorna, särskilt under första året. Effekterna var störst för personbilar och turister men mer begränsade för godsflöden. Åtgärden gav på kort sikt ökad ekonomisk aktivitet genom den ökade turismen samtidigt som kapacitetsproblemen blev tydliga under högsäsong.

Resandemönster och trafikvolymen

En förväntad effekt av sänkta biljettpriser var ökningen av resandet. Under det första året av piloten (2008 – 2009) steg antalet passagerarresor på RET-linjerna med cirka 19 procent och personbilsresor med cirka 30 procent (se 7 nedan).³⁰ Ökningen fortsatte året därpå, dock i långsammare takt där ytterligare en procent passagerare tillkom. Totalt över pilotens två år innebar RET att cirka 20 procent fler passagerarresor jämfört med samma period året innan. Samtidigt ökade färjetrafiken i övriga Skottland med cirka tre procent på grund av generella trender. Bilresandet ökade mer än

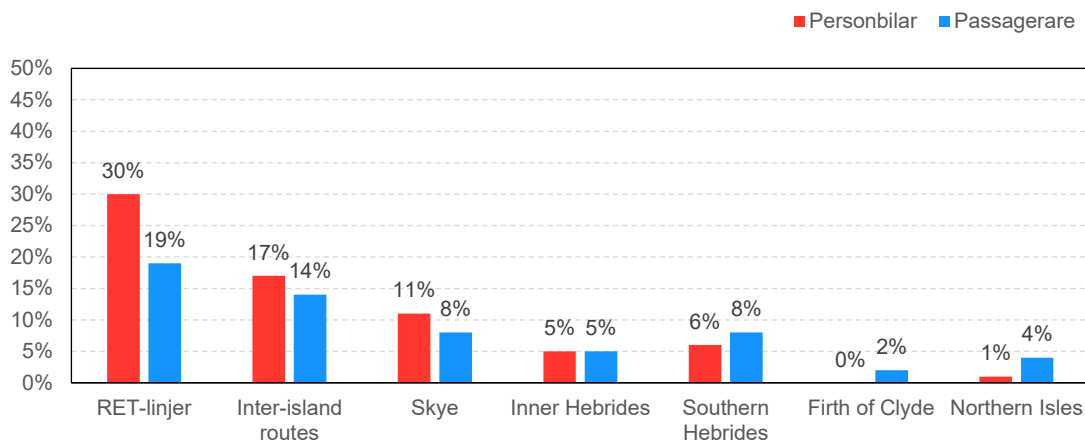
²⁷ (Pedersen, 1974)

²⁸ (Alexander, et al., 2011)

²⁹ (Alexander, et al., 2011)

³⁰ (Alexander, et al., 2011)

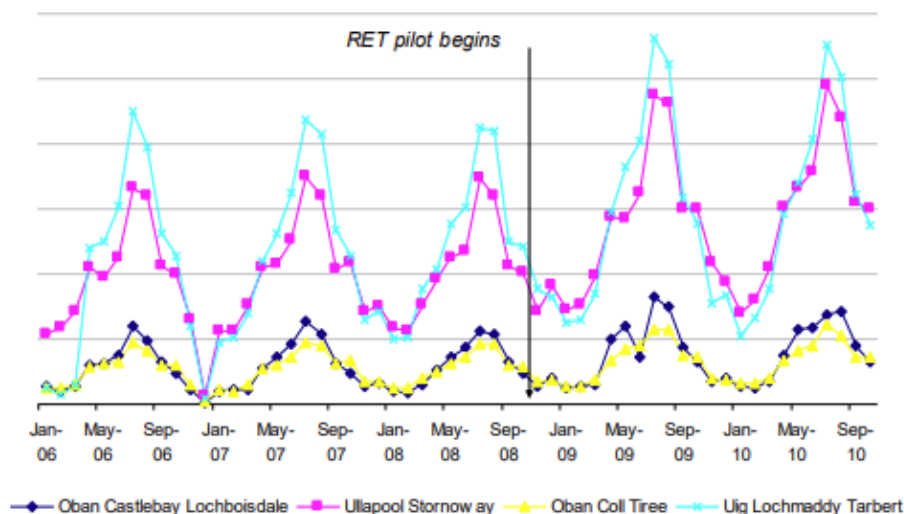
passagerarna, vilket indikerade att resenärer med bil var mer priskänsliga än resenärer utan bil. Ingen större överflyttning skedde dock från flyg till färja trots de lägre priserna, där flygresandet till och från öarna förblev oförändrat.



Figur 7. Förändring i trafikvolym för personbils- och passagerarresor på olika färjelinjer perioderna november 2007/08 och november 2008/09. Källa: Alexander et al. (2011).

Både öbor och turister reste i större utsträckning. Besökare stod för den största ökningen där det uppskattas att cirka 30 000 fler personer per år besökte pilotområdets öar på grund av RET vilket motsvarande en ökning med 22 procent jämfört med referensåret. Öborna genomförde också fler resor, antalet resor ökade med cirka 14 procent första året och ytterligare fem procent andra året. Låginkomsttagare och äldre ökade sitt resande i genomsnitt *mindre* än den totala populationen och unga personer ökade sitt resande *mer* än den totala populationen. Över hälften av respondenterna i utvärderingen angav att de rest mer till fastlandet för att hälsa på släkt och vänner som ett resultat av RET.

Redan innan RET-piloten var kapaciteten ansträngd under vissa sommarperioder och med den ökade efterfrågan blev också problemet mer omfattande. Det innebar således att sommarens trafiktappar förstärktes ytterligare. I Figur 8 nedan visas att sommartrafiken uppgick i högre nivåer under RET-piloten jämfört med perioden innan RET. Genom en enkätundersökning angav 61 procent av företagare och 44 procent av invånare att det efter RET blev svårare att få plats på önskad avgång. För viktiga färjeanvändare som transportföretag innebar fulla färjor praktiska problem som exempelvis oförutsägbara leveranstider, extra väntetidskostnad, risk för leveransbrist. En bieffekt av implementeringen av RET var således ett ökat tryck på färjekapaciteten under högsäsong.



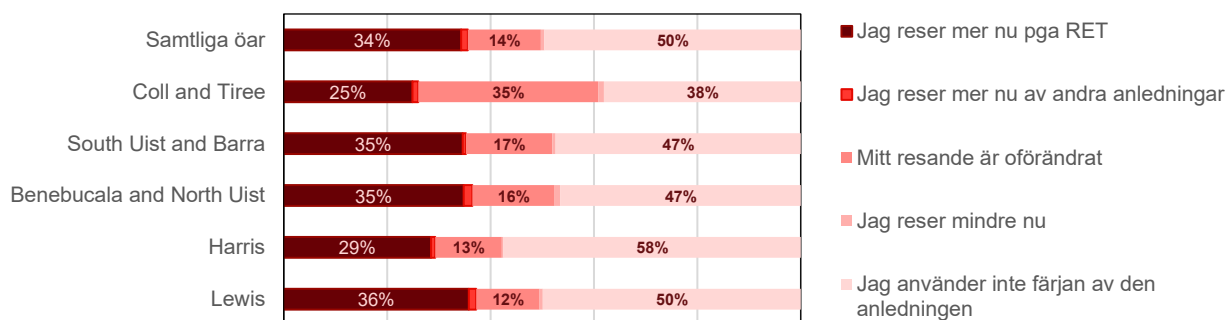
Figur 8. Månatlig färjetrafik med personbil mellan november 2007 och november 2009. Källa: Alexander et al. (2011).

Ekonomiska effekter

Införandet av RET fick även en del ekonomiska effekter genom turism och besöksnäring, lokalt näringsliv samt handel. Turistresandet ökade betydligt. Ombordundersökningar visade att 20 procent av turisterna inte skulle ha rest till pilotöarna utan RET. I enkäter uppgav majoriteten av turistföretag i området att de fått fler gäster och en förlängd säsong som ett resultat av lägre färjepriser. Hotellens genomsnittliga beläggning ökade och antalet turistföretag och anställda i sektorn växte snabbare på Western Isles än i jämförelseområden. Noterbart är dock att turisternas genomsnittliga utgifter per person sjönk något, omsättningen i branschen ökade ungefär i nivå med inflationen, vilket antyder att många av de nya besökarna var priskänsliga resenärer.³¹ En sådan indikator var att husbilsturismen och camping ökade mest av alla turistsektorer. Sammantaget har RET gynnat turismen på öarna med fler besökare, högre beläggning samt viss säsongsförlängning men att effekten på turistnäringens omsättning var relativt modest.

För öarnas övriga näringar var effekterna mer blandade och generellt inte lika påtaglig som för turismnäringen. Godstrafiken (tunga fordon på färjan) ökade marginellt (+4% per år), vilket kan förklaras av att godstrafiken primärt styrs av underliggande efterfrågan på varor. Några nya initiativ uppstod (t.ex. två nya pakettjänst-företag sade att de etablerats tack vare lägre färjekostnader), men generellt syntes ingen större skillnad i tillväxt mellan företag som var beroende av färjetransporter och de som inte var det. En förklaring var att besparingarna på transportkostnaden för företag var begränsade. En åkare uppskattade t.ex. att en halvering av färjetariffen bara sänkte totala logistikkostnaden cirka 10 procent. Dessutom rapporterade de flesta åkerier att de inte sänkt priserna till kund fullt ut i takt med färjekostnadens sänkning, utan vinsten åts upp av andra kostnader som bränsle- och lönekostnader. De ökade volymerna resulterade dock i några positiva effekter som exempelvis att ett fiskeföretag hade råd att flytta hem produktion från fastlandet tack vare lägre fraktkostnader. Men i stort identifierades inga signifikanta vinster för exempelvis exportföretag eller andra branscher utöver turism. Arbetsmarknadsdata visade att sysselsättningen på Western Isles ökade cirka 1,5 procent mellan 2007–2010, vilket var lägre jämfört med den totala ökningen för hela Skottland under samma period.

Enkäter visade att cirka 34 procent av öborna reste mer till fastlandet för att handla tack vare de lägre färjepriserna. Resultatet blev att hushållen kunde spara pengar genom lägre priser på fastlandet. Cirka 28 procent uppgav att de nu spenderade mer av på matinköp utanför öarna tack vare RET. Noterbart är dock att öarnas butikshandel inte förefaller ha drabbats: sysselsättningen i detaljhandeln ökade faktiskt totalt på Western Isles under pilotperioden. Troligen motsvarades hushållens lägre utgifter lokalt av ökad konsumtion från tillresta turister och allmän ekonomisk stimulans. Prisnivåer på varor (t.ex. bränslepriser) sjönk något relativt fastlandet under pilotperioden, vilket dock är svårt att tillskriva enbart RET då andra faktorer (som global bensinprisvariation) spelade in. Slutsatsen var att inga entydiga utslag sågs på generella konsumentpriser eller bostadspriser under pilotens två år.



Figur 9. Färje användning för shopping bland öbor efter RET. Källa: Alexander et al. (2011)

³¹ (Alexander, et al., 2011)

Sociala effekter

För öborna hade RET även flera icke-ekonomiska effekter. Fler boende reste för sociala ändamål – t.ex. hälsa, studier, fritid – vilket förbättrade livskvaliteten för många. Cirka 52% av invånare uppgav att de i större utsträckning reste till fastlandet för att besöka släkt och vänner efter RET. Man fick också oftare besök av fastlandsboende släktingar. Ungdomar som studerar på fastlandet kunde resa hem på lov oftare. De som brukade resa minst (t.ex. äldre) påverkades dock minst av förändringen.

Invånarnas attityder till RET var övervägande positiva. Över 85% ansåg att RET haft en bra effekt på öarnas ekonomi. 65% av respondenterna höll inte med om att "det nu är för många turister", vilket visar att man generellt välkomnade fler besökare. På de minsta öarna (Coll, Tiree) fanns något större skepsis: en större andel där tyckte att fler turister och tätare fastlandskontakter kan skada öarnas unika kultur. Omkring 17% på Coll/Tiree klagade på fler husbilar och 8% noterade mer trafik som en negativ konsekvens. Likväl ansåg majoriteten även där att fördelarna vägde tyngre (framförallt att det blivit billigare och enklare att resa för öborna).

Sammanfattningsvis har RET gett ökad social integration, öbor kan enklare delta i aktiviteter på fastlandet och vice versa, men också små utmaningar i form av kulturell balans och säsongsturism som behöver hanteras lokalt.

Miljö- och kapacitetseffekter

RET:s effekter på miljön ger en blandad bild. Å ena sidan innebar fler resor (särskilt med bil) ökad miljöbelastning, å andra sidan var förändringen relativt liten i det stora hela. Biltrafiken på öarna och vidare i regionen ökade, för hushåll i pilotområdet steg andelen resor med bil (vs kollektivt) från 66% till 79% på två år. Många hushåll valde bilen istället för buss till destinationer på fastlandet: andelen som tog bil till orter nära hamnen (<10 miles) fördubblades från 11% (2008) till 22% (2010), medan kollektivtrafikens andel minskade från 9% till 2%. Därmed genererade RET en ökning av fordonskilometer i regionen. En analys uppskattar att öbornas extra bilresor motsvarade ca +300 ton CO₂ per år ($\approx +10\%$). Störst relativ ökning sågs vid kortare resor nära hamnarna (där bil ersatte gång/buss), men den största absoluta ökningen gällde längre inrikes resor.

Turisternas extra bilresor resulterade också i utsläpp, men eftersom 94% av dem skulle ha rest någon annanstans även utan RET, bedöms nettoeffekten på övergripande nivå inte vara så stor. Viktigt att notera är att färjornas egna utsläpp inte ökade nämnvärt – operatören CalMac noterade ingen påtaglig ökning av bränsleförbrukning trots fler transporter, då fartygens nyttolast inte påverkar bränslebruken nämnvärt.

3.2. Danmark

3.2.1 Bakgrund

Färjeförbindelser till de danska öarna har sedan länge betraktats som en grundläggande del av landets transportinfrastruktur, nödvändig för befolkningsutveckling, näringsliv och turism på öar utan broförbindelse. Genom 2007 års kommunalreform övergick driftsansvaret för småö-färjorna från länen till kommunerna, som samtidigt började erhålla ett särskilt statligt stöd som kompensation för merkostnaderna av färjedriften.³²

Under 2010-talet växte ett politiskt tryck fram för att i större utsträckning sänka transportkostnaderna för öbor, näringsliv och besökare. Detta resulterade i två separata statliga förordningar om statligt stöd för färjetransporter som båda syftar till att sänka biljettpiserna på de icke-statliga färjerutterna, men som täcker olika trafikslag:

- **Godsstödet** (Godstillskottet) infördes den 1 juni 2015, vilket möjliggjorde en sänkning av färjetaxor för godstransporter med upp till 80 procent. Stödet syftar till att stärka konkurrenskraften för företag med verksamhet på öarna.³³

³² (Indenrigs- og Sundhedsministeriet, 2011)

³³ (Indenrigs- og Sundhedsministeriet, 2026)

- **Landsvägsprincipen** (Landevejsprincippet) för persontrafik infördes den 1 augusti 2016 med syftet att sänka färjetaxorna för fotgängare, cyklister, bilister och andra passagerarresor. Principens grundtanke är att det inte ska kosta mer att färdas med färja än att köra motsvarande sträcka på landsväg.

Idén om landsvägsprincipen introducerades redan 2003 av Indenrigs- og Sundhedsministeriet samt kommunerna på Læsø, Samsø och Ærø.³⁴ Principen benämndes då amtsvejsprincippet³⁵ och byggde på tanken att färjetransport till icke broförbundna öar bör prissättas så att kostnaden motsvarar den för att färdas en motsvarande sträcka på landsväg. I och med nedläggningen av de danska amten har principen sedan dess benämnts landevejsprincippet.

Idag omfattar förordningarna om sänkta färjetaxor för gods- och persontrafik tillsammans 33 färjeförbindelser i 21 kommuner, varav fyra ö-kommuner Fanø, Læsø, Samsø och Ærø samt 17 kommuner med småöar.³⁶

Bornholmsfärjan omfattas inte av landsvägsprincipen

Bornholmsfärjan omfattas inte av landsvägsprincipen och faller därmed utanför de statliga stödförordningarna för gods- och personresor. Färjan drivs inte i kommunal form utan upphandlas direkt av det danska Transportministeriet och regleras av ett 10-årigt koncessionskontrakt mellan den danska staten och den kommersiella operatören Molslinjen A/S för åren 2018 - 2028.³⁷ Molslinjen A/S vann upphandlingen av färjetrafiken genom att erbjuda en 51,15 procentig sänkning av biljettpriserna. Kontrakten omfattar tre rutter: Rønne – Ystad, Rønne – Køge samt en säsongsbaserad förbindelse till Sassnitz i Tyskland. Den danska staten betalar i enlighet med kontraktet ut en betalning till operatören på cirka 375 miljoner DKK.

Prissättningen på Bornholmsfärjan regleras genom ett statligt färjekontrakt snarare än genom en fristående landsvägsprincip. Transportministeriet fastställer biljettstruktur, maxpriser och maximala genomsnittspriser för olika biljettkategorier, medan operatören sätter de faktiska priserna inom dessa ramar. Modellen är dynamisk likt Gotlandstrafiken. Priserna ska dessutom godkännas av Transportministeriet, och realiserade genomsnittspriser följs upp i efterhand.

3.2.2 Beräkningsprincip

I Danmark tillämpas inte landsvägsprincipen för att beräkna enskilda biljettpriser. I stället fastställs ett totalt statligt stödbehov som ska motsvara den intäktsförlust färjeoperatörer och kommuner skulle drabbas av om biljetterna prissattes enligt en standardiserad landsvägsprincip. Metodiken regleras i förordning BEK 868/2019 (senare ersatt med BEK 1222/2019) samt BEK 602/2021.³⁸³⁹

Statsstödsbehov per färjerutt

Beräkningarna utgår från enskilda färjeförbindelser. För varje rutt (r) fastställs ett så kallat tekniskt beräknat statsstödsbehov (danska: *teknisk beregnet tilskudsbehov*) (T_r), definierat som differensen mellan ruttens faktiska intäkt från passagerare under en avgränsad referensperiod (O_r) och den hypotetiska intäkt som skulle ha uppstått om landsvägsprincipens taxor (I_r) tillämpats under samma period.⁴⁰ Sambandet kan uttryckas enligt Ekvation 3 som:

$$T_r = O_r - I_r \quad (3)$$

³⁴ (AKF, 2003)

³⁵ Danska ordet amter översätts till svenska län, vilket avskaffades i Danmark år 2007.

³⁶ (Indenrigs- og Boligministeriet, 2022)

³⁷ (Transportministeriet, 2021)

³⁸ (Retsinformation, 2019)

³⁹ (Retsinformation, 2021)

⁴⁰ BEK 868/2019, §2

Den hypotetiska intäkten

Den hypotetiska intäkten är uppbyggd av två komponenter: en rörlig, kilometerbaserad taxa som varierar med biljettkategori och en fast grundavgift per returbiljett per passagerare. Modellen formuleras enligt Ekvation 4:

$$I_r = \sum_i (n_i \cdot d_r \cdot c_i) + p_r \cdot g \quad (4)$$

där n_i betecknar antalet sålda enheter av biljettkategori i (fotgängare, cyklister, personbilar med mera), d_r betecknar färjedistansen i kilometer för rutt r , c_i den lagstadgade kilometertaxan för kategori (i), p_r antalet returbiljetter för passagerare och g den fasta grundavgiften per returbiljett per passagerare. Den fasta grundavgiften utgör ett schabloniserat avgiftspåslag som motiveras av att även en kort resa innebär vissa administrativa och kapitalmässiga kostnader.

De aktuella taxorna är fastställda i BEK 868/2019 §2 enligt Tabell 5 nedan. Taxorna fastställdes ursprungligen av Transportministeriet baserat på uppgifter från FDM (Forenede Danske Motorejere) och DTL (Dansk Transport og Logistik).⁴¹ Taxorna avser den genomsnittliga kostnaden för att färdas en kilometer på dansk landsväg och inkluderar drivmedel, fordonsslitage och övriga löpande kostnader.

Tabell 4. Kilometertaxor för respektive biljettkategori som omfattas av den danska landsvägsprincipen enligt förordningen BEK 868/2019.

Biljettkategori (i)	Taxa (Ci) i DKK/km (2019)
Personbil	3,84
Husbil	3,84
Buss	6,49
Motorcykel	1,93
Cykel	1,35
Fotgängare	1,35
Fast grundavgift	21,25

Beräkningsexempel – hypotetisk intäkt

Beräkningsmodellens kan illustreras med rutten Aarø–Aarøsund i Lillebælt, vars överfart är cirka 1,3 kilometer lång. Enligt den förordningen blir den teoretiska kostnaden för en fotgängarpassagerares returbiljett:

$$2 \cdot 1,3 \text{ km} \cdot 1,35 \text{ DKK} + 1 \cdot 21,25 \text{ DKK} = 24,76 \text{ DKK} \quad (5)$$

medan motsvarande beräkning för en personbil, utan att passagerare beräknas separat blir:

$$2 \cdot 1,3 \text{ km} \cdot 3,84 \text{ DKK} = 9,98 \text{ DKK} \quad (6)$$

Resultatet är att en enskild fotgängarpassagerare i modellen tilldelas en kostnad som är ungefär 2,5 gånger högre än kostnaden för en bil med flera personer ombord. *Sammenslutningen af Danske Småøer* (2024) har påpekat att denna asymmetri inte är förenlig med den ursprungliga intentionen om kostnadsmässig jämställdhet mellan färja och landsväg och föreslår att grundavgiften istället bör läggas på personbilar. Utan grundavgiften skulle den teoretiska passagerartaxan på rutten uppgå till 3,5 DKK enkel väg.

⁴¹ (Økonomi- og Indenrigsministeriet, 2015)

Biljettpris för personbil inklusive förare och flera passagerare

I AKF:s rapport från 2003 utvecklades en beräkningsprincip för att fastställa kostnaden för olika typer av resenärer enligt en landsvägsprincip.⁴² Formeln innebär att biljettpriset ($P_{bil+fat}$) för en personbil inklusive förare och passagerare beräknas som summan av en kilometerbaserad kostnad för fordonet (c_{bil}) och en kilometerbaserad kostnad per passagerare (c_{fat}) multiplicerad med antalet passagerare utöver föraren. Denna summa multipliceras därefter med resans längd i kilometer.

I rapporten antas att en personbil inkluderar en (1) förare, som endast belastas med fordonets kilometertaxa, medan övriga passagerare behandlas som fotpassagerare och debiteras enligt motsvarande kilometertaxa. Detta kan uttryckas enligt:

$$P_{bil+fat} = [c_{bil} + (c_{fat} \times n)] \times d \quad (7)$$

där n är antalet passagerare utöver föraren. Det innebär att en grupp på fem personer – en förare och fyra passagerare – får betala (per kilometer i 2019 års prisnivå):

$$P_{bil+fat} = [3,84 + (1,35 \times 4)] \times 1 = 9,2 \text{ DKK/km} \quad (8)$$

År 2014 tog det danska Transportministeriet fram en rapport för att ta fram ett ramverk för färjetrafik mellan fastlandet och Bornholm. I rapporten analyserar Transportministeriet hur en landsvägsprincip hade kunnat beräknas för färjetrafik till Bornholm, med utgångspunkt i det skotska RET-systemet och antaganden från AKF:s rapport. Transportministeriet argumenterade att separata biljettpriser för fordon och passagerare i relation till Bornholmsfärjan skulle snedvridera priserna och göra biljettpriset för en bil med fem personer högre än det befintligt upphandlade biljettpriset.⁴³ Vidare argumenterades att belägningsgraden för en personbil på Bornholmsfärjan sällan uppgår till endast en passagerare (dvs endast föraren), varför en schablonjustering genomfördes för att beräkna ett korrigerat pris. I beräkningen antar man i stället att den genomsnittliga belägningsgraden för en personbil uppgår till 2,5 personer inklusive föraren. Det innebär således att biljettpriset för en personbil med fem passagerare kunde beräknas enligt formel 9 nedan:

$$P_{bil+fat} = [3,84 + (1,35 \times 2,5)] \times 1 = 7,2 \text{ DKK/km} \quad (9)$$

där 2,5 personer tillsammans betalar en kilometertaxa för en personbil och där ytterligare 2,5 extra passagerare betalar kilometertaxan för fotgängare. I beräkningsexemplen i formlerna 8 och 9 skulle det således innebära en besparing på cirka 2 DKK per kilometer för en personbil med belägningsgrad på fem passagerare.

3.2.3 Effekter och utvärdering

Två formella utvärderingar av statsstöden för färjor har genomförts i Danmark: en utvärdering år 2018 och ytterligare en utvärdering år 2022.⁴⁴ I utvärderingarna analyseras effekterna som stöden har fått på befolkning, turism, näringsliv, trafik och administration. Utvärderingarna omfattar utveckling som ett resultat av stöd till både gods- och personresor med färja. I den senaste utvärdering från 2022 landar Indenrigs- og Boligministeriet i tre övergripande slutsatser:

1. Stödsystemen för gods- och personresor har bidragit till att stödja bosättning, turism och näringslivsutveckling på öarna
2. Administrationen av stödsystem upplevs som betungande och resurskrävande, även efter förenklningar som tillkom efter den tidigare utvärdering år 2018

⁴² (AKF, 2003)

⁴³ (Transportministeriet, 2014)

⁴⁴ (Indenrigs- og Boligministeriet, 2022)

3. De två stödsystemen har flera gånger justerats och utökats över tid så att de idag präglas av ad-hoc lösningar och särregleringar som gör det svårt för kommunerna att använda bidragen på ett smidigt sätt i praktiken.

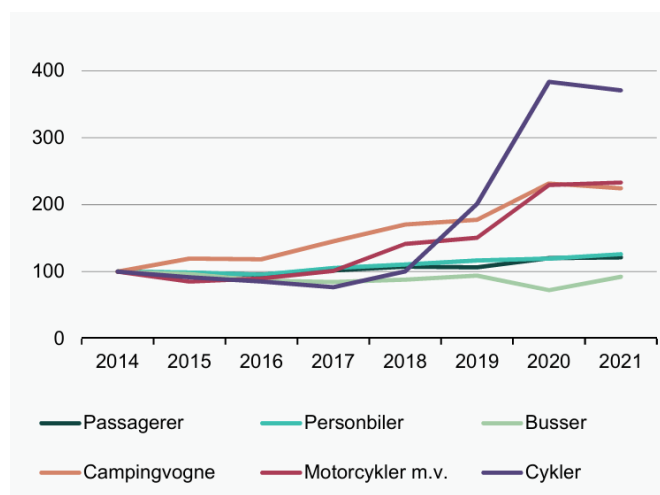
I ett separat kapitel redovisas effekterna för enskilt personresenärer, det vill säga vad landsvägsprincipen har lett till för effekter på öarna. I utvärderingen används sex indikatorer för aktiviteten inom passagerarområdet i förhållande till de stödberättigade färjerutterna: passagerare, personbilar, bussar, husvagnar, motorcyklar och cyklar. Kommunernas administration av stöden behandlas också i ett eget separat kapitel.

Resultatet från analysen redovisas i delkapitlen nedan.

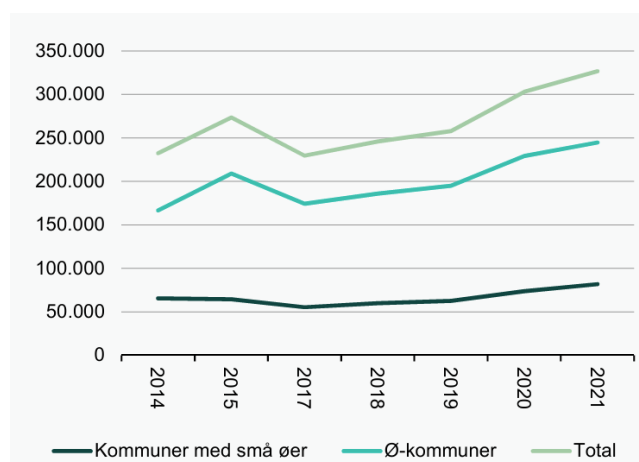
Trafik, omsättning och stöd sedan 2014

Ur utvärderingen framgår det att det årliga antalet passagerare har ökat med ca 21 % (knappt 1,1 miljoner passagerare årligen) från 2014 till 2021. Antalet personbilar har ökat med ca 26 % (drygt 400 000 i absoluta tal) och antalet cyklar har ökat markant, med mer än 270 % (knappt 320 000).

Ökningen har varit betydande för både husvagnar och motorcyklar (med över 200 procents ökning), även om nivån i faktiska tal är fortfarande väsentligt lägre än för de tre första kategorierna (21 000 husvagnar 2021 och 25 000 motorcyklar). För bussar har aktiviteten minskat, där den årliga aktiviteten är lägre 2021 än 2014 (från 10 000 till ca 9 000 bussar).



Figur 10. Index (2014=100) för färjeaktivitet på passagerarområdet i kommuner omfattade av landsvägsprincipen, 2014–2021.



Figur 11. Årlig omsättning på passagerarområdet på färjerutter i kommuner som omfattas av landsvägsprincipen, i tusentals DKK.

Figur 11 visar att passageraromsättningen ökade med drygt 40 procent mellan 2014 - 2021, driven av en betydligt högre ökning i ö-kommunerna (knappt 47 %) jämfört med kommuner med småöar (knappt 25 %). Utvecklingen antas även vara driven av stöd till färjeresor samt av ökad aktivitet under covid-19-pandemin, där de statliga sommarpaketen skapade kapacitetsutmaningar år 2020 till följd av kort varsel i implementeringen.

Administration för danska kommuner

I samband med bidragen för sänkta färjetaxor inom gods- och passagerarområdet ska berörda kommuner årligen redovisa hur medlen har använts. Syftet är att säkerställa att bidragen faktiskt går till färjeområdet, även när medel förs över mellan gods- och passagerarområdet eller mellan budgetår. Kommunerna ska också visa att stöden används i enlighet med regelverkens krav, exempelvis begränsningar kopplade till EU:s statsstödsregler och krav på proportionell taxenedsättning.

Uppföljningarna visar att reglerna kan vara svåra att tillämpa i praktiken, särskilt eftersom stödsystemen har blivit mer omfattande och komplexa över tid. Kommunerna har återkommande kritiserat administrationen för att vara resurskrävande och betungande, trots att den rättsliga utgångspunkten för stödförordningarna varit att administrationen ska vara enkel att hantera.

3.3. Grekland

Grekland präglas av en omfattande arkipelagstruktur med 114 bebodda öar i Egeiska och Joniska havet. Öarna varierar kraftigt i både storlek (från 0,33 till 1 630 km²) och befolkningstal (från fem invånare till drygt 115 000). Öarna är alla beroende av sjötransport för sin tillgänglighet och öbornas transportkostnader har historiskt legat avsevärt högre än motsvarande sträckor på fastlandet, vilket skapat en grundläggande ojämlikhet i tillgänglighet och levnadsvillkor.

Denna principiella grund återfinns i tankegången för det grekiska systemet för en landsvägsprincip. Den grekiska staten införde Transport Equivalent Threshold (TET) – även kallat *Island Transport Equivalent* (ITE) – genom lag 4551/2018 (*Government Gazette 116/A/02-07-2018*) som ett pilotprogram i juli 2018, initialt för 49 öar. År 2019 utvidgades åtgärden till i princip samtliga grekiska öar, med undantag för Kreta (på grund av dess storlek), Evia och Lefkada (som har fasta broförbindelser till fastlandet).⁴⁵

TET definieras officiellt som: *"det belopp som skulle betalas för transport över samma avstånd av den berättigade enheten med samma sammansättning eller det berättigade företaget, om det hade sin hemvist eller sitt säte på det grekiska fastlandet"*⁴⁶

Stödet finansieras med nationella medel och hanteras av ministeriet för sjöfart och ö-politik genom Allmänna sekretariatet för Egeiska havet och ö-politik (GSAIP). Skillnaden mellan den faktiska färjebiljetten och det beräknade "landsvägspriset" ersätts genom en statlig subvention (Island Cost Compensation, ICC).

Till skillnad från den danska och skotska modellen, där staten sänker själva biljettpriset genom avtal med operatörer, bygger det grekiska systemet på en retroaktiv ersättningsmodell. Öbor och företag registrerar sig på en digital plattform och ansöker om ersättning efter genomförd resa eller transport. Subventionen betalas alltså direkt till resenären/företaget, inte till färjeoperatören. Systemet omfattar två huvudkategorier av berättigade:

- **Passagerare:** Permanenta invånare på öar (samt vissa kategorier av offentliganställda som lärare, läkare och sjukvårdspersonal som pendlar till/från öar). Hushållet måste vara bosatt och skattskrivet på en ö.

⁴⁵ (Lekakou et al., 2021)

⁴⁶ (Kizos et al., 2025)

- **Företag:** Små och medelstora företag (<200 anställda) registrerade på en ö, som importerar eller exporterar varor.

Det finns ett maximalt antal biljetter per år som varje berättigad person kan få ersättning för, och detta tak varierar beroende på öns avstånd till fastlandet och dess grad av självständighet i fråga om offentlig service. Detta innebär att färjebolagens intäkter inte påverkas direkt, utan de tar fortfarande ut marknadsmässiga biljettpriser.

I det inledande skedet (2018) uppskattades kostnaden för stödet till ca 60 miljoner euro per år. När systemet utvidgades 2019 till att omfatta samtliga öar (utom Kreta, Evia och Lefkada) beräknades kostnaden till ca 150 miljoner euro per år.⁴⁷ Kizos et al. (2025) redovisar faktiska utbetalningsdata från TET för perioden 1 juli 2018 – 12 februari 2020 (ca 19 månader) och beskriver att totalt betalades 8,4 miljoner ut i subventioner till företag under perioden, och 26,7 miljoner till passagerare under samma period vilket totalt blev ungefär 22 miljoner euro per år. Det blev alltså betydligt mindre än vad som uppskattades vid införandet. Utvärdering från 2025 visade att ungefär hälften av öbefolkningen registrerade sig i systemet, med högre andelar på mindre öar (65 %). Cirka 12 % av alla företag på öarna deltog i programmet och begärde ersättning, vilket förklarar det låga utfallet. I utvärderingen beskrivs att systemets retroaktiva ersättningsmodell kan ha verkat avskräckande för vissa potentiella användare.⁴⁸

3.4. Norge

3.4.1 Bakgrund

I Norge betraktas färjor inte som ett separat transportslag, utan som en integrerad del av det allmänna vägnätet. Staten och regionala myndigheter har därmed ett ansvar för att säkerställa trafiken på motsvarande sätt som för väginfrastruktur. Färjetrafiken ses som en samhällskritisk infrastruktur tjänst vilket motiverar omfattande offentliga subventioner för att säkerställa tillgänglighet och stödja regional utveckling.⁴⁹

Norge har cirka 130 färjeförbindelser, varav 16 är riksvägsfärjor (förvaldade av Statens vegvesen) och resten är fylkesvägs- eller kommunala förbindelse. Från 1 juli 2022 blev ett stort antal förbindelser gratis i Norge, och övriga färjor fick en kraftigt reducerad taxa som prissätts enligt ett avståndsbaserat taxezon-system. Av Norges cirka 130 färjesamband var 77 förbindelser avgiftsfria sedan den sista utvidgningen av stödet år 2023. De avgiftsfria färjorna var de med en passagerarvolym under 100 000 per år samt färjor till öar och samhällen utan vägförbindelse till fastlandet.

Sedan år 2026 har den norska regeringen avvecklat de gratis färjorna. Den norska regeringen konstaterade att de gratis färjorna medfört flera negativa konsekvenser för lokalbefolkningen, näringslivet och fylkeskommunerna. Bland annat har den lett till ökad trafik, onödiga resor, köer och fordon som blir kvar på kajen. De förbindelser som varit avgiftsfria ska nu inkluderas i systemet med reducerade färjetaxor. Med budgetförslaget för 2026 kommer fylkeskommunerna fortsatt att kompenseras för minskade biljettintäkter, men compensationen kopplad till gratis färja tas bort. Fylkeskommunerna kan därmed välja att återinföra viss avgift på de förbindelser som tidigare varit gratis.⁵⁰

De norska färjorna har totalt omkring 44 miljoner passagerare och 22 miljoner transporterade fordon årligen. Färjetrafiken bedrivs av privata operatörer som upphandlas genom konkurrensutsatta anbud. En uppskattning är att omkring 50 procent av intäkterna utgörs av offentliga subventioner.⁵¹

⁴⁷ (Lekakou et al., 2021)

⁴⁸ (Kizos et al., 2025)

⁴⁹ (Det kongelige samferdseldepartement, 2025)

⁵⁰ (Regjeringen, 2025)

⁵¹ (Statens Vegvesen, 2023)

Under 2026 prioriterar den norska regeringen 1,2 miljarder norska kronor till reducerade taxor för statliga och regionala färjor.

Den norska modellen bygger på en kombination av offentlig upphandling och driftstöd. Trafiken regleras genom kontrakt som anger bland annat trafikplikt (linjer, frekvens och kapacitet), prisreglering samt tekniska krav, exempelvis avseende utsläpp. Eftersom biljettintäkterna inte täcker kostnaderna ges direkta offentliga stöd som täcker skillnaden mellan kostnader och intäkter.

Systemet är uppdelat i statliga och regionala nivåer. De statliga riksvägsfärjorna ansvaras av Statens vegvesen, medan regionala färjeförbindelser förvaltas av fylkeskommunerna. De statliga färjorna finansieras via statliga anslag, och för perioden 2022–2027 har en nettoram om 8,9 miljarder norska kronor avsatts för köp av färjetjänster, vilket motsvarar anslag till drift minus biljettintäkter.⁵²

3.4.2 Beräkningsprincip

Prissättningen på de avgiftsbelagda färjorna regleras genom *AutoPASS-regulativet*, som utgör det nationella ramverket för både statliga och regionala färjor. Regelverket fastställer hur taxor ska beräknas, baserat på bland annat zonindelning, färjelinjens längd och fordonstyp, samt regler för rabatter och avgifter för olika kategorier av resenärer och fordon.

Biljettprissättningen baseras på ett avståndsbaserat zonsystem där varje färjelinje placeras i en *taxezon* utifrån sträckans längd. Det finns alltså en zon per färjeförbindelse som baseras på sträckans längd. Längre sträckor ger därmed ett högre grundpris. Därtill tillämpas en fordonsbaserad prissättning som omfattar nio taxeklasser, baserade på fordonens längd inklusive last. Därtill finns en separat taxeklass (MC) för motorcyklar och mopeder. Elbilar och vägfordon betalar 50 % av ordinarie taxa i sin längdklass.

Avgiften tas ut *per fordon inklusive förare*, och medföljande passagerare reser utan extra kostnad. Även gångpassagerare reser gratis.⁵³

Det finns 113 olika avståndsbaserade zoner. Vissa färjeförbindelser eller delsträckor som varit avgiftsfria har dessa hamnat i taxeklass i zon 0, i syfte att säkerställa trafikstatistik. Vägtullar tas ut som ett tillägg till färjeavgiften.

Enligt målet i *Hurdalsplattformen* (en politisk överenskommelse) har den norska regeringen successivt sänkt till att halvera färjepriserna sedan den ursprungliga nivån 2021.⁵⁴

3.5. Sammanfattning

Omvärldsanalysen visar att länderna har valt olika vägar för att minska öars transportnackdelar, men att de delar en grundläggande utgångspunkt: färjetrafik till öar betraktas som en samhällsviktig transportlänk som i varierande grad bör likställas med landbaserad infrastruktur. Skottland har den mest renodlade landsvägsmodellen genom sin Road Equivalent Tariff (RET), där biljettpriset för färja beräknas utifrån vad en motsvarande resa på väg skulle kosta, med både en fast och en avståndsberoende komponent. Modellen har haft tydliga effekter i form av ökat resande, särskilt för personbilar och turism, men har också lett till kapacitetsproblem och ett ökat behov av offentlig finansiering.

Danmark har valt en mer administrativt styrd modell, där staten inte fastställer ett enskilt vägpris för varje biljett utan i stället kompenserar kommunerna för intäktsbortfallet när färjetaxorna sänks i linje med landsvägsprincipen. Priset består av både fasta och rörliga kostnader i både Skottland och Danmark. Den danska modellen har bidragit till ökad trafik, stärkt turism och förbättrade villkor för öbor och näringsliv, men har samtidigt kritiserats för att vara administrativt tung och präglad av flera undantag och särlösningar.

⁵² (Statens Vegvesen, 2026)

⁵³ (Statens vegvesen, 2026b)

⁵⁴ (Regjeringen, 2024)

Grekland skiljer sig från dessa båda genom att tillämpa en retroaktiv kompensationsmodell, där resenärer och företag i efterhand ersätts för den merkostnad som ö-läget medför jämfört med en motsvarande landtransport. Det gör modellen mindre relevant som direkt förebild för Gotland, eftersom den inte innebär en faktisk prisreglering vid biljettköpet.

I Norge betraktas färjor i praktiken som en del av vägnätet, med omfattande offentlig finansiering, avståndsbaserade taxor och i många fall avgiftsfria passagerare. Den norska modellen visar att långtgående integration mellan färja och väg är möjlig, men bygger samtidigt på en institutionell struktur med ett stort antal kortare färjelinjer och en etablerad nationell reglering som skiljer sig från Gotlandstrafikens mer avgränsade och upphandlade karaktär.

Den skotska modellen framstår som den mest principiellt relevanta för en svensk landsvägsprincip, eftersom den tydligast översätter vägkostnad till färjepris och därmed fångar kärnan i idén att färjan ska ses som en förlängning av vägnätet. Den danska modellen hade kunnat vara praktiskt tillämplig i en svensk kontext, eftersom den, liksom Gotlandstrafiken, utgår från offentlig upphandling, reglerade biljettpriser och kompensation för operatörens intäktsbortfall.

För Gotlandstrafiken talar detta för att en svensk landsvägsprincip sannolikt bör utformas som en upphandlad och statsfinansierad prismodell inom ramen för det befintliga trafiksystemet, snarare än som ett helt frikopplat eller retroaktivt ersättningssystem. En sådan modell bör samtidigt beakta erfarenheterna från Skottland och Danmark: att lägre priser kan ge tydliga tillgänglighets- och regionalpolitiska vinster, men också kräver hantering av kapacitet, administration och statsstödsrättsliga ramar.

4. PRISMODELL

4.1. Landsvägsprincip som utgångspunkt

Landsvägsprincipen innebär att det ska kosta lika mycket att resa med färjan mellan Gotland och fastlandet som att förflytta sig motsvarande sträcka på väg. Färjeförbindelsen betraktas då som en del av det nationella vägnätet och priset för en överfart bestäms av vad det skulle kosta trafikanten att köra samma avstånd på land. Principen är därmed fördelningspolitisk i den mening att skillnaden mellan operatörens intäkter och det intäktsbortfall som genereras av en landsvägsprincip måste täckas av staten.

Detta kapitel utvecklar en grundläggande prismodell som omsätter principen i konkreta kilometerkostnader för tre kundkategorier: personbilar, passagerare utan fordon samt gods (ordinarie gods och farligt gods). Utöver den grundläggande modellen görs också en beräkning av landsvägsprincipens statliga stödbehov baserat på volymerna och faktiska intäkter på Gotlandsfärjan under år 2025. Med statligt stödbehov avses här ökningen i statens nettokostnad för trafiken, det vill säga det intäktsbortfall hos operatören som staten måste kompensera om biljettpriserna sänks medan trafikens kostnader hålls konstanta. Beräkningarna görs för två olika modellalternativ där skillnaden mellan de olika modellerna är att den första modellen innebär att samtliga passagerare som reser med ett fordon inkluderas i fordonsbiljetten, och i den andra modellen så inkluderas enbart föraren i fordonsbiljetten medan övriga passagerare betalar en passagerarbiljett. Analysens syfte är att illustrera det ytterligare statliga stödbehovet av att fler än en person inkluderas i en fordonsbiljett. För att kunna uppskatta stödbehovet för staten utifrån befintlig data så har antaganden om befintliga fordons beläggningsgrad gjorts. De två modellerna är följande:

- A. En landsvägsprincip som inkluderar alla passagerare i ett fordon i en fordonsbiljett
- B. En landsvägsprincip som inkluderar föraren i fordonsbiljetten men övriga passagerare betalar en passagerarbiljett

Beräkningen av statens kostnad för en landsvägsprincip är inte heltäckande. Bland annat baseras den på befintliga reseflöden som hålls konstanta, utan hänsyn till den efterfrågeökning som kan förväntas vid en betydande prissänkning. Eventuella förändringar i momsintäkter ingår inte heller i kalkylen. Ingen samhällsekonomisk analys görs och inte heller beräknas några externa effekter.

4.2. Val av kostnadsunderlag

4.2.1 Vilken typ av kostnad ska ligga till grund för en landsvägsprincip?

Modellen i detta kapitel utgår från trafikantens rörliga och avståndsberoende kostnad av att köra en bil på en väg, den kostnad som faktiskt tillkommer för varje körd kilometer och som trafikanten slipper när resan i stället sker med färja. För en privatbilist består den av drivmedel, däckslitage, avståndsberoende värdeminskning samt underhåll och reparationer. Fasta fordonskostnader som fordonsskatt, försäkring och tidsberoende värdeminskning ingår däremot inte eftersom de belastar bilägaren oavsett om en enskild resa genomförs eller inte. Att utgå från bilens totalkostnad skulle innebära att en färjeresenär debiteras för exempelvis försäkringspremier och parkeringsplatser som ägaren redan betalar för, det medför då en risk för dubbelräkning och ett för högt skattat pris.

Tidsberoende kostnader för lastbilar, det vill säga förarlön och fordonsberoende timkostnader, ingår inte i grundmodellen. Skälet är att färjan inte sparar någon tid utan tvärtom tar längre tid än vägalternativet. Den tid en förare på väg ägnar åt att köra sträckan tillbringar resenären i stället ombord, och oftast under fler timmar. Att lägga en tidskomponent i biljetten kan därför innebära en dubbelräkning för fordonsbunden trafik, där åkeriet redan betalar föraren under överfarten.

4.2.2 Möjliga kostnadsunderlag

Det finns flera tänkbara källor till en kilometerbaserad kostnad och dessa skiljer sig åt i nivå och kvalitet. Tre alternativ har övervägts utöver det som har valts.

Skatteverkets milersättning

Det första är Skatteverkets schablon för skattefri milersättning. För närvarande ligger ersättningen på 25 kronor per mil, eller 2,50 kronor per kilometer för en privatägd personbil. Mellan 2008 – 2023 låg milersättningen på cirka 18,5 kronor per mil och mellan 2023 – 2025 har ersättningen legat på 25 kronor per mil. Milersättningen har således varit oförändrat under en längre period trots stora variationer i drivmedelspriser. Ändringar drivs av politiska skäl och alltför sällan för att källan ska anses vara den optimala i detta fall. Även om ersättningen är en tydlig avståndsberoende kostnad anses Trafikverkets schablonvärden i ASEK utgöra en mer robust datakälla, vilket diskuteras mer i detalj nedan.

Totalkostnadskalkyler

Det andra alternativet är härledda kostnader genom en fordons totalkostnadskalkyl. Enligt M Sverige är det emellertid svårt att ta fram en exakt kostnad för det enskilda bilägandet eftersom valet av bil och användning påverkar kostnaden i stor utsträckning.⁵⁵ M Sverige menar att totalkostnaden per mil för en personbil kan uppgå till mellan två och åtta kronor per kilometer eller mer. Kostnaden kan bli högre om den årliga körsträckan är låg då det blir svårt att utnyttja den fulla potentialen i bilens serviceintervaller. En totalkostnadskalkyl besvarar dock frågan om vad det kostar att äga och använda ett fordon under en given tidsperiod. Kostnaderna inkluderas av fasta kostnader som av skälen i kapitel 4.1.1 inte bör inkluderas i en landsvägsprincip då det riskerar att överskatta priserna.

Jämförbara priser i annan trafik

Det tredje alternativet är att utgå från priser i annan trafik, exempelvis genomsnittliga tåg- eller busspriser per personkilometer. Sådana priser är emellertid ett resultat av kommersiell prissättning, rabattstrukturer och varierande subventionsgrad. Hur biljetterna prissätts är inte alltid transparent och tydligt, varför detta alternativ blir mindre optimalt att använda.

Trafikverkets ASEK-värden

Mot denna bakgrund väljs Trafikverkets ASEK-ramverk (Analysmetod för samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn) som kostnadsunderlag för modellen. Den senast fastställda versionen är ASEK 8.1 och valet vilar på ett antal argument.

För det första redovisar ASEK fordonens genomsnittliga avståndsberoende körkostnad i både rörliga och fasta kostnader. Exempelvis redovisas avståndsberoende kostnader för personbilar, vilket inkluderar drivmedel, däckslitage, värdeminskning samt drift- och underhållskostnader. Dessa kostnader särskiljs mot andra fasta kostnader som uppstår oberoende av fordonets körsträcka. Baserat på diskussionen i kapitel 4.1.1 utgör schablonvärdena i ASEK en bra grund för att särskilja mellan rörliga och fasta kostnader för användningen av både person- och lastbilar.

För det andra omfattar ASEK flera trafikslag vilket ger ett konsekvent dataunderlag. Ramverket ger körkostnader för personbil och olika typer av lastbilar och deras belägningsgrader som kan behövas för att kunna härledda priser för resenärer utan fordon. Alla kundkategorier i prismodellen kan därmed prissättas ur en och samma källa, med samma basår och metodik.

För det tredje är ASEK det officiella dataunderlaget som används i Trafikverkets olika trafikmodeller, som exempelvis EVA, Sampers och Samgods. Värdena tas fram på ett forskningsbaserat sätt och ses över vartannat år och revideras mer omfattande vart fjärde år. Att landsvägsprincipen bygger på indata från ASEK bör anses vara fördelaktigt eftersom modellen då bygger på samma data som används för att ta beslut i andra stora transportpolitiska beslut i Sverige.

För det fjärde är ASEK transparent och reviderbart. Varje värde är dokumenterat med metod, källor och antaganden i rapport och kalkylbilaga. När ASEK uppdateras kan prismodellens parametrar uppdateras, vilket ger en mer robust justeringsmekanism av biljettpriserna, till skillnad från exempelvis Skatteverkets milersättning.

⁵⁵ (Riksförbundet M Sverige, 2026)

För det femte speglar ASEK:s körkostnader den faktiska fordonsflottans utveckling. Vägprincipens pris kommer därmed att utvecklas i takt med vad det faktiskt kostar att köra på väg, vilket är principens kärna.

Det bör samtidigt påpekas vad ASEK-valet inte innebär. Modellen använder ASEK:s privat- och företagsekonomiska kostnader i konsumentprisnivå, inte de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för externa effekter som buller, olyckor och klimat. Skälet är att landsvägsprincipen avser vad trafikanten betalar ur egen ficka på väg, och i det beloppet är externa effekter endast internaliserade i den utsträckning de redan ingår i drivmedelsskatterna. En modell baserad på samhällsekonomisk marginalkostnad vore en annan, också tänkbar princip, men det är inte den som utreds här.

4.3. Indata och antaganden

4.3.1 Kalkylvärden i ASEK

Tabell 6 sammanfattar de kalkylvärden som hämtats ur ASEK:s kalkylbilaga. Värdena är uttryckta i 2019 års prisnivå, som är ASEK:s basår enligt Tabell 5 nedan.

Dessa kalkylvärden används i rapporten för att beräkna körkostnaden för lastbilar och personbilar.

Tabell 5. Kalkylvärden från ASEK 8.0

Parameter	Värde (2019)	Källa (i ASEK)
Körkostnad för personbilar, totalt	2,19 kr/fkm	Tabell 7.3
- varav drivmedel inkl. skatter	1,23 kr/fkm	Tabell 7.3
- varav övrig rörlig körkostnad	0,96 kr/fkm	Tabell 7.3
Avståndsberoende kostnad för LBU*	8,48 kr/fkm	Tabell 8.11
Avståndsberoende kostnad för LBS*	10,85 kr/fkm	Tabell 8.11
Beläggingsgrad personbil, nationella resor (>100 km)	2,2 personer/bil	Tabell 7.6

*LBU= lastbil utan släp, LBS= lastbil med släp

Eftersom ASEK presenterar kalkylvärden för olika lastbilstyper beräknar vi oviktade genomsnittliga värden för LBU (lastbil utan släp) och LBS (lastbil med släp). Det innebär att den avståndsberoende kostnaden räknas om från Tabell 5 ovan till följande värden:

Tabell 6. Oviktade genomsnittliga kalkylvärden för lastbilar i 2019 års prisnivå.

Parameter	Värde
Avståndsberoende kostnad	9,67 kr/fkm

Eftersom godstaxan i Gotlandstrafiken är uttryckt per längdmeter räknas fordonskostnaden om till en längdmeterkostnad med en antagen ekipagelängd om 18 meter, vilket var det genomsnittliga antalet längdmeter för lastbil på Gotlandsfärjan år 2025.

4.3.2 Beläggingsgrader

Beläggingsgrader anger det genomsnittliga antalet personer som nyttjar en personbil under en specifik resa. Beläggingsgraden används i beräkningarna nedan för att uppskatta antalet personer som bör inkluderas i en fordonsbiljett.

Två källor används för att avgöra beläggingsgraden i ett fordon. Den första är ASEK, där en personbil antas utnyttjas av cirka 2,2 personer i genomsnitt för nationella resor över 100 kilometer. Den andra baseras på en resundersökning som Region Gotland tagit fram i samarbete med Novus.⁵⁶ Ur undersökningen framgår det att cirka 87 procent av gotlänningar bokar en färjeresa med bil och att 72 procent av besökare bokar färjeresa med bil. Givet 2025 års volymer hade detta inneburit att

⁵⁶ (Region Gotland, 2026)

en beläggningsgrad på cirka 2,65 för gotlänningar och 2,34 för besökare. Detta är någorlunda i linje med Trafikverkets schablonvärde för motsvarande resor på väg.

4.3.3 Avstånd

Vid beräkning av en landsvägsprincip ska avståndet utgöra summan av avståndet från den aktuella orten på fastlandet till respektive färjehamn på fastlandet och avståndet från färjehamnen till Gotland, på samma sätt som angavs i SOU 2001/66.⁵⁷ I rapporten beslutas att avståndet från Nynäshamn och Oskarshamn till Gotland skulle beräknas till 150 kilometer, varför samma antagande görs nedan.

4.3.4 Inflationsjustering

ASEK:s värden i 2019 års prisnivå räknas om till 2025 års prisnivå med konsumentprisindex (KPI). Detta följer ASEK:s egen rekommendation för fordonskostnader. Mellan årsmedeltalen 2019 och 2025 har KPI ökat med cirka 25 procent, vilket ger justeringsfaktorn 1,25. Faktorn är avrundad och bör ersättas med fastställda indextal vid eventuell implementering.

4.3.5 Befintliga trafikvolym och intäkter

Beräkningarna i modellalternativen nedan utgår från operatörens data över volymer och intäkter för gotlänningar, besökare och gods för 2025. Denna data rapporterar Destination Gotland årligen in till Trafikverket och därigenom har vi kunnat ta del av denna.

Totalt reste cirka 1,76 miljoner passagerare och 549 000 personbilar med färjorna 2025, och de samlade biljettintäkterna uppgick till cirka 1,1 miljarder kronor. Den totala biljettintäkten som anges i tabell 8 utgör däremot inte Destination Gotlands totala intäkter från biljetter till och från Gotland. Intäkterna från gotlänningar bygger på takpriserna och vissa typer av biljetter och mervärden exkluderas exempelvis intäkter för hytter, avbokningsbara biljetter med mera. Hur stor del av Destination Gotlands intäkter som kommer från mervärdesbiljetter är dock svår att uppskatta ur årsredovisningen då det inte redovisas separat för bolagets olika färjerutter. Vid beräkningen av det statliga stödbehovet används därför den intäkt som redovisas i Tabell 7 nedan, och som är den som rapporteras till Trafikverket.

Tabell 7. Volymer och biljettintäkter i Gotlandstrafiken 2025. Källa: Trafikverket.

Kundkategori	Volym	Intäkt (mkr)	Snittpris (kr)
Gotlänningar	423 441	101,6	240
Gotlänningars fordon	139 275	56,1	403
Besökare	1 335 034	515,7	386
Besökares fordon	410 143	234,6	572
Gods (längdmeter)	742 601	167,3	225
Farligt gods (längdmeter)	13 165	8,9	679

4.3.6 Avgränsningar

Analysen är statisk, vilket innebär att trafikvolymerna antas oförändrade när priserna sänks. I verkligheten skulle kraftigt sänkta priser potentiellt kunna leda till en ökad efterfrågan, vilket dels ger vissa tillkommande biljettintäkter, dels ökat behov av kapacitet i form av fler turer eller större fartyg. Det statliga stödbehovet som beräknas tar endast hänsyn till den inrapporterade intäkt som Trafikverket mottar från Destination Gotland, det vill säga intäkterna från biljetter som ingår i avtalet. Detta eftersom det på ett enkelt sätt inte går att härleda intäkterna från övriga biljetter i Destination Gotlands intäkter ur årsredovisningen. Konsekvensen blir således att de stödbehov som beräknas i

⁵⁷ (SOU, 2001:66)

följande modellalternativ kan vara underskattade om staten även behöver kompensera för biljetter som inte omfattas av takpriser i trafikavtalet.

4.4. Grundmodellen för en svensk landsvägsprincip

4.4.1 Personbilens körkostnad på väg samt kostnad för passagerare utan fordon

Vägprincipens kärna är ett referenspris som motsvarar kostnaden för att framföra en personbil den aktuella sträckan på land. Detta referenspris betecknas nedan som p_b och beräknas som produkten av en avståndsberoende körkostnad c_{km} per fordonskilometer och den aktuella vägsträckan (d):

$$p_b = d \cdot c_{km} \quad (10)$$

Körkostnaden c_{km} hämtas från ASEK 8.1 tabell 7.3, där den genomsnittliga avståndsberoende körkostnaden för personbil är 2,19 kronor per fordonskilometer i 2019 års prisnivå. Värdet utgör summan av drivmedelskostnad inklusive skatter samt övriga avståndsberoende körkostnader som slitage, däck och avståndsberoende värdeminskning.⁵⁸ Värdet räknas upp till 2025 års prisnivå med konsumentprisindex, som steg cirka 25 procent mellan 2019 och 2025.⁵⁹ Det ger en körkostnad på cirka 2,73 kronor per fordonskilometer. Vägsträckan d sätts till 150 kilometer, vilket motsvarar avståndet mellan Visby och Nynäshamn, som är den dominerande linjen i trafiken. Med dessa värden blir vägkostnaden i 2025 års prisnivå:

$$p_b = 150 \cdot 2,73 \approx 409 \text{ kr} \quad (11)$$

Detta belopp (**409 kronor**) är fordonsbiljettens pris i samtliga modellalternativ. Det som skiljer modellalternativen åt är inte priset, utan hur många personer fordonsbiljetten anses inkludera och därmed hur många personresor som återstår.

4.4.2 Passagerarkostnad utan fordon

För en passagerare utan fordon saknas en direkt kostnad på väg, eftersom den som färdas i en bil på land inte betalar något separat utöver bilens körkostnad. Den naturliga principen är därför personbilens kilometerkostnad fördelad på det genomsnittliga antalet personer i bilen. De beläggingsgrader som togs fram för gotlänningar och besökare i kapitel 4.3.2 ovan antas här utgöra grunden i beräkningen för passagerarkostnaden utan fordon. Detta eftersom de utgår från faktiska volymer från Gotlandsfärjan och anses vara mer korrekta. Men för att beräkna kostnaden används ett oviktat genomsnittligt värde för beläggingsgraden som uppgår till 2,49 passagerare per fordon.

Passagerarkostnaden utan fordon beräknas enligt Ekvation 12, där $\bar{b}$ utgör den genomsnittliga beläggingsgraden för gotlänningar och besökare. Enligt Ekvation 12 uppgår därmed kostnaden för en passagerare utan fordon till 164 kronor. Givet ett avstånd på 150 kilometer skulle det innebära cirka 1,1 kronor per kilometer.

$$p_p = d \cdot \frac{p_b}{\bar{b}} \approx 150 \cdot \frac{2,73}{2,49} \approx 164 \text{ kr} \quad (12)$$

4.4.3 Lastbilens körkostnad på väg

Körkostnad för lastbilar baseras på den avståndsberoende kostnaden. Körkostnaden för lastbilar p_g hämtas från ASEK 8.1 tabell 8.11, där den genomsnittliga avståndsberoende körkostnaden för lastbilar utan släp (LBU), lastbilar med släp (LBS) uppgår till 8,48 respektive 10,86 per fordonskilometer i 2019 års prisnivå. Värdet utgör summan av drivmedelskostnad inklusive skatter samt övriga avståndsberoende körkostnader som service och reparationer, däck och

⁵⁸ Trafikverket, Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 8.1, tabell 7.3

⁵⁹ Statistiska centralbyrån, Konsumentprisindex (KPI), årsmedeltal, 1980=100, hämtad 2026-05-29.

avståndsberoende värdeminskning.⁶⁰ I vår beräkning tar vi fram en genomsnittlig kostnad för lastbilar som uppgår till 9,67 kronor per fordonskilometer i 2019 års prinsnivå. Inflationsjusterat värde uppgår därmed till 12,1 kronor per fordonskilometer. Vägsträckan d sätts till 150 kilometer, vilket motsvarar avståndet mellan Visby och Nynäshamn. Eftersom lastbilspriset baseras på fordonets längd så har även den genomsnittliga fordonslängden på Gotlandsfärjan tagits fram, vilket uppgår till cirka 18 meter under 2025. Med dessa värden blir vägkostnaden för gods i 2025 års prinsnivå:

$$p_g = \left[\frac{150 \cdot 12,1}{18} \right] \approx 101 \text{ kronor per längdmeter} \quad (13)$$

Det resulterar i ett pris på cirka 101 kronor per längdmeter för gods enligt en landsvägsprincip.

Farligt gods

Motivet är att en lastbil med farligt gods inte har någon nämnvärt högre rörlig kostnad per kilometer på väg, landsvägsprincipen ger därför samma pris som för vanligt gods. Ombord på färjan medför farligt gods däremot reella särkostnader, bland annat begränsningar av passagerarantal och krav på särskild hantering, vilket dagens biljettpris speglar genom ett pris som är drygt tre gånger biljettpriset för vanligt gods. I kommande analys antas dock att farligt gods prissätts på samma sätt som vanligt gods.

4.4.4 Sammanställning av landsvägsprincipskostnader efter kategori

I Tabell 9 nedan sammanställs kostnader för respektive kundkategori enligt en landsvägsprincipmodell. För personbilar (både för gotlänningar och besökare) är grundprincipen att priset inkluderar en förare. Antagandet om beläggningsgrader prövas i olika modellalternativ nedan för att beräkna skillnader i de statliga stödbehoven.

Tabell 8. Kostnadssammanställning för varje resenärskategori enligt en landsvägsprincipmodell

Kategori	Pris per enhet (2025)	Pris (150 km)
Gotlänningar	1,1 kr/km	164 kr
Gotlänningars fordon (inklusive en förare)	2,73 kr/km	409,0 kr
Besökare	1,1 kr/km	164 kr
Besökares fordon (inklusive en förare)	2,73 kr/km	409,0 kr
Gods (per längdmeter, lm)	101 kr/lm	-
Farligt gods (per längdmeter, lm)	101 kr/lm	-

4.4.5 Beräkningsmetodik för statligt stödbehov

Det statliga stödbehovet beräknas mot den faktiska intäkten, 1,1 mdkr, eftersom det är denna intäkt operatören i dag verkligen uppbär och upp till det beloppet som staten måste ersätta operatören vid en prissänkning. Takbeloppet är ett regleringstak som inte uppnås i praktiken och som därför skulle överskatta effekten om det användes som baslinje. Faktisk intäkt som baslinje är ett mer återhållsamt val och en mer korrekt utgångspunkt för bedömning om stödbehov. Beräkningsmetodiken följer till stor del den danska modellen, där det statliga stödbehovet beräknas som differensen mellan operatörens faktiska intäkt och en hypotetisk intäkt givet landsvägsprincipen.

För varje modellalternativ i beräknas en hypotetisk intäkt för respektive resenärskategori k enligt följande:

$$I_{i,k} = \sum_{i,k} p_{i,k} \cdot v_{i,k} \quad (14)$$

⁶⁰ Trafikverket, Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 8.1, tabell 8.11

där $p_{i,k}$ utgör biljettpriset enligt en landsvägsprincip och $v_{i,k}$ utgör antalet sålda biljetter år 2025. Stödbehovet, det vill säga det årliga tillkommande anslagsbehovet beräknas därefter enligt Ekvation 15 nedan där I_0 utgör Destination Gotlands inrapporterade faktiska intäkt för år 2025 och $I_{i,k}$ utgör den hypotetiska intäkt som hade genererats med givet modellalternativ (i) och kundkategori (k):

$$\Delta I_i = I_0 - I_{i,k} \quad (15)$$

Beräkningen är statisk, volymerna hålls konstanta och ingen efterfrågeeffekt av prissänkningen modelleras. Det är en medveten avgränsning som följer av att kapitlet avser det direkta statliga stödbehovet och inte ett samhällsekonomiskt värde. Konsekvenserna av denna avgränsning diskuteras i kapitel 4.7 nedan.

4.5. Det statliga stödbehovet

På en landsväg betalar passagerarna i en bil ingenting utöver bilens körkostnad. En strikt tillämpning av principen talar därför för att medföljande passagerare ska ingå i fordonsbiljetten. Samtidigt ökar intäktsbortfallet för varje person som ingår i fordonspriset, eftersom färre personbiljetter säljs. Avvägningen analyseras genom två modellalternativ som skiljer sig åt i form av antal passagerare som inkluderas i fordonsbiljetten nedan, detta för att illustrera skillnaden i de statliga stödbehoven för olika alternativ.

Analysen bygger på två potentiella modeller för en landsvägsprincip:

- **Modell A** innebär att samtliga passagerare i en bil inkluderas i priset för ett fordon.
- **Modell B** innebär att föraren inkluderas i priset för ett fordon men övriga passagerare i ett fordon får betala en passageraravgift.

4.5.1 Modell A – Landsvägsprincip där samtliga passagerare i en bil inkluderas i priset för ett fordon.

För att kunna uppskatta stödbehovet för staten görs i Modell A ett antagande om personbilarnas belägningsgrad i dataunderlaget från 2025. Detta görs för att förstå hur många passagerare som ska inkluderas i fordonsbiljetterna och hur många som reser utan fordon och därmed ska betala en passagerarbiljett. Här beräknas en genomsnittlig belägningsgrad i gotlänningars och besökares fordon ut givet de andelar som presenterades i kapitel 4.3.2 ovan. För att beräkna en total belägningsgrad (alltså antalet passagerare som reser med bil) multipliceras den totala volymen för respektive kundkategori med andelen personer som reser med fordon för gotlänningar respektive besökare. Det resulterar i en belägningsgrad på 2,65 för gotlänningar och 2,34 för besökare (vilket motsvarar att 87 respektive 72 procent av resenärerna reser med bil). Det är någorlunda i linje med Trafikverkets antagande om 2,2 personer per fordon för nationella resor över 100 kilometer och antas därför vara tillförlitliga.

Det innebär att antalet gotlänningar och besökare reduceras med antalet fordonsbiljetter multiplicerat med belägningsgraden i respektive kategori. Det innebär att antalet gotlänningar som betalar en passageraravgift då uppgår till 55 047⁶¹ och antalet besökare som betalar en passageraravgift uppgår till 373 810⁶²

⁶¹ 423 441 – (139 275*2,65) = 55 047

⁶² 1 335 034 – (410 143*2,34) = 373 810

Tabell 9. Sammanställning av intäkter och stödbehov per resenärskategori i Modell A

Kategori	$(p_{i,k})$, kr	$(v_{i,k})$	$(I_{i,k})$, mkr	(I_0) , mkr	(ΔI) , mkr
Gotlänningar	164	55 047	9,0	101,5	92,5
Gotlänningars fordon	409	139 275	56,9	56,1	-0,82
Besökare	164	373 810	61,3	515,7	454,4
Besökares fordon	409	410 143	167,7	234,6	66,8
Gods	101	742 601	74,8	167,3	92,6
Farligt gods	101	13 165	1,3	8,9	7,6
Totalt			371,1	1 084,2	713,1

I Modell A uppgår det totala stödbehovet till cirka 713 mkr. För att sätta siffran i en kontext kan stödbehovet jämföras med statens befintliga anslagsbudget för trafikavtal, vilket framgår enligt Anslag 1:7 Trafikavtal i Regeringens budget.⁶³ Enligt Regeringens budget får anslaget användas för statens trafikavtal när det gäller transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, vilket inkluderar färjetrafiken till Gotland. Den totala anslagsnivån för 2025 uppgick till cirka 1 mdkr. Samtidigt uppgår statens fasta kostnad till Destination Gotland till 498 miljoner kronor per år i fast pris, vilket utgör cirka 50 procent av det totala anslaget. Det innebär således att stödbehovet som beräknats fram i Modell A utgör cirka 70 procent av det totala anslaget. Givet att staten skulle behöva inkludera stödbehovet i det befintliga anslaget så hade det totala anslaget till Gotlandstrafiken behövt uppgå till cirka 1,4 mdkr exklusive övriga avtal. Det innebär alltså att det totala anslaget skulle behöva uppgå till totalt 1,7 mdkr.

4.5.2 Modell B – Landsvägsprincip som inkluderar en förare

I Modell B antas i stället att endast en passagerare ingår i fordonsbiljetten (på 409 kronor) och att resterande passagerare får betala en separat passagerarbiljett (på 164 kronor). Det innebär att antalet passagerare som betalar en passagerarbiljett reduceras med antalet fordonsbiljetter multiplicerat med ett. Övriga passagerare antas betala en passagerarbiljett, oavsett om de reser med ett fordon eller om de reser till fots. Biljettpriset för en passagerare hämtas från kapitel 4.4.2 ovan och är i linje med modellen ovan. Hade detta antagande inte gjorts, hade biljettpriset för en passagerare motsvarat biljettpriset för ett fordon på 409 kronor. Biljettpriset för passagerare sätts till ett lägre pris jämfört med fordonsbiljetten för att undvika snedvridande effekter och målkonflikter till de transportpolitiska målen.

Det innebär att antalet gotlänningar och besökare reduceras med antalet fordonsbiljetter i respektive kategori. Det innebär att antalet gotlänningar som betalar en passageraravgift då uppgår till 284 166⁶⁴ och antalet besökare som betalar en passageraravgift uppgår till 924 891⁶⁵

Tabell 10. Sammanställning av intäkter och stödbehov per resenärskategori

Kategori	$(p_{i,k})$, kr	$(v_{i,k})$	$(I_{i,k})$, mkr	(I_0) , mkr	(ΔI) , mkr
Gotlänningar	164	284 166	46,6	101,5	54,9
Gotlänningars fordon	409	139 275	56,9	56,1	-0,82
Besökare	164	924 891	151,6	515,7	364,1
Besökares fordon	409	410 143	167,7	234,6	66,8
Gods	101	742 601	74,8	167,3	92,6
Farligt gods	101	13 165	1,3	8,9	7,6
Totalt			498,9	1 084,2	585,3

⁶³ (Regeringen, 2026)

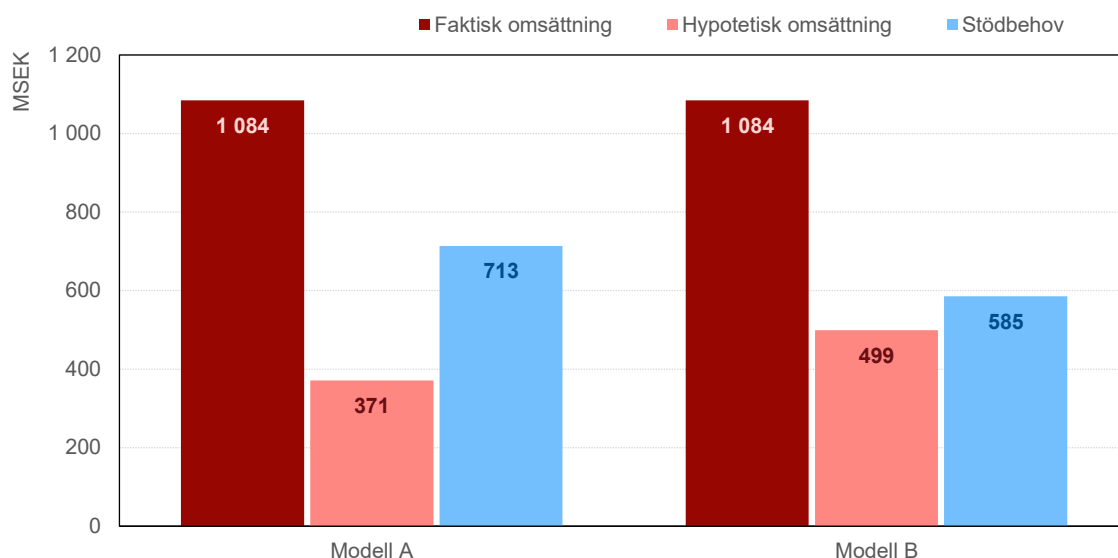
⁶⁴ 423 441 – 139 275 = 284 166

⁶⁵ 1 335 034 – 410 143 = 924 891

Givet detta alternativ uppgår den totala hypotetiska intäkten med landsvägsprincip till cirka 500 miljoner kronor. Det innebär att om biljettpriser enligt landsvägsprincipen hade implementerats år 2025 så hade det totala stödbehovet uppgått till 585 miljoner kronor.

4.5.3 Sammanställning

I Figur 12 nedan sammanställs och visualiseras det totala stödbehovet för respektive modell. Det totala stödbehovet är störst i Modell A, vilket är en effekt av att antalet passagerare som inkluderas i en fordonsbiljett direkt påverkar intäktsbortfallet för operatören och därmed även statens stödbehov.



Figur 12. Faktiska intäkter, hypotetiska intäkter och totalt statligt stödbehov efter modellalternativ, i miljoner kronor i 2025 års prisnivå.

4.6. Jämförelser mot olika typresor

I dagens system betalas sällan det genomsnittliga priset (snittpriset) som använts som underlag i beräkningarna ovan. Detta eftersom prissättningen är dynamisk, vilket innebär att biljettpriser varierar som ett resultat av en rad olika faktorer. Dessa faktorer är bland annat tid på dygnet, hög- och lågsäsong, komfortnivå och biljettnivåer. Dessa faktorer kan påverka biljettpriset i stor utsträckning, särskilt under högsäsong då efterfrågan på resor ökar betydligt.

För att vidareutveckla modellanalyserna ovan så gör vi även en jämförelse mot olika typresor (Tabell 11). Givet att biljetterna prissätts med en landsvägsprincip görs en jämförelse mot faktiska priser som resenärer betalade under 2025. Faktiska priser för olika resenärer har hämtats från Region Gotlands egen utredning kring prisstatistik för Gotlandstrafiken och utgör maxpriset som betalades under lågsäsong 2025.⁶⁶ De typresor som jämförs är ensamresande vuxna gotlänningen och en gotländsk familj med två vuxna och två barn. Beräkningen nedan är förenklad, vilket innebär att inget antagande om prisdifferentiering efter resenärens ålder görs, utan vuxna och barn betalar samma biljettpriser. Samtliga beräkningar sammanställs i Tabell 11 och Figur 12 nedan.

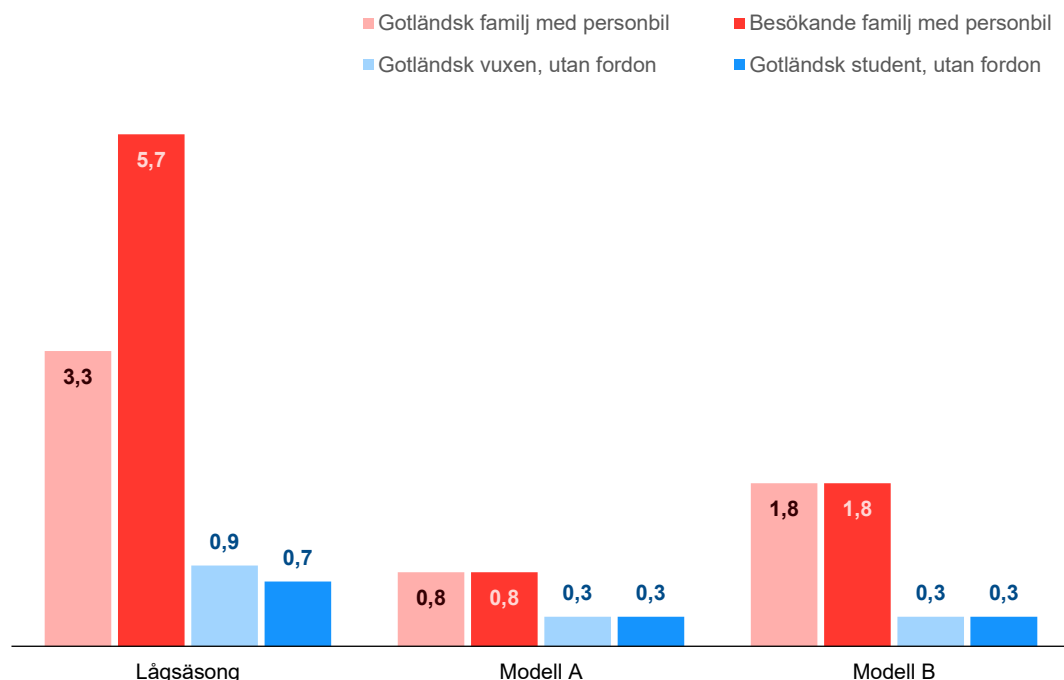
För en gotländsk familj skulle en prissättningsmodell enligt landsvägsprincipen reducera den totala biljettkostnaden för en tur-och-returesa med cirka 2 440 kronor under lågsäsong i Modell A, och cirka 4840 kronor för en besökande familj. För ensamresande vuxna utan fordon resulterar Modell A i en kostnadsreduktion om cirka 560 kronor. För studenter innebär det en kostnadsreduktion på cirka 390 kronor.

⁶⁶ (Region Gotland, 2026)

I Modell B inkluderas endast föraren i fordonsbiljetten och övriga passagerare betalar en passagerarbiljett. Det innebär att en gotländsk familj i detta alternativ får en kostnadsreduktion på cirka 1 460 kronor och en besökande familj en kostnadsreduktion på cirka 3 850 kronor. För vuxna och studenter är kostnadsreduktionen oförändrat mot Modell A.

Tabell 11. Jämförelse mellan olika prissättningsmodeller och uppmätta priser för familjer och ensamresande.

Typresa – Pris för tur och retur	Lågsäsong	Modell A	Modell B
Gotländsk familj med personbil	3 261 kr	818 kr	1 802 kr
Besökande familj med personbil	5 657 kr	818 kr	1 802 kr
Gotländsk vuxen, utan fordon	892 kr	328 kr	328 kr
Gotländsk student, utan fordon	716 kr	328 kr	328 kr



Figur 13. Jämförelse av biljettpriser för olika typresenärer och prissättningsmodeller i tusentals kronor år i 2025 års prisnivå.

4.7. Reflektioner kring en prismodell enligt landsvägsprincip

Rapportens prismodell bygger på ett antal avgränsningar som är viktiga att beakta vid tolkningen av resultaten. Beräkningen av kostnaden för staten är inte heller heltäckande, och nedan beskriver vi några av parametrarna som skulle kunna inkluderas i en mer omfattande beräkning, men som inte gjorts inom ramen för denna utredning.

En första begränsning handlar om att den prismodell som föreslås endast utgår från avståndsberoende vägstnader. Till skillnad från den skotska modellen inkluderas ingen fast kostnadskomponent som motsvarar färjans särskilda kostnader utöver själva transportsträckan, såsom hamninfrastruktur, bemanning, biljettkontroll, drift och underhåll. Modellen fångar därmed kostnaden för att färdas motsvarande sträcka på land, men inte de fasta kostnader som är specifika för färjetrafik. Detta innebär också att resenärerna i modellen inte betalar något för den bekvämlighet eller service som färjan erbjuder under överfarten, vilket kan diskuteras ur både principiellt och praktiskt perspektiv. Enligt en strikt tolkning av landsvägsprincipen där resenären betalar vad det kostar att resa motsvarande sträcka på land så skulle resenärerna inte behöva bära de fasta kostnaderna för färjetrafiken. Vid utformningen av en mer realistisk och tillämpbar modell behöver dock en avvägning göras kring huruvida vissa av dessa kostnader ändå bör inkluderas som en fast del av biljettpriset. Det har saknats underlag om operatörens faktiska fasta kostnader, vilket har försvårat möjligheten att genomföra en beräkning och lämna förslag på en sådan kostnad inom

modellalternativen för en landsvägsprincip i denna utredning. Detta är dock en aspekt som skulle kunna analyseras vidare inom ramen för en mer fördjupad studie.

En andra viktig aspekt av modellen är att den inte beaktar skillnader mellan kundgrupper och variationer i komfortnivå ombord. I den nuvarande utformningen betalar samtliga resenärer samma pris, utan hänsyn till exempelvis rabatter för barn eller äldre. Modellen tar inte heller hänsyn till tilläggstjänster, såsom hytt eller andra komfortval, utan utgår från ett enhetligt pris oavsett servicenivå. Beräkningen av statens kostnader baseras dessutom på Destination Gotlands biljettintäkter exklusive mervärdesprodukter, såsom hytter och avbokningsbara biljetter, eftersom dessa ligger utanför takprisregleringen för gotlänningar. Detta innebär att den redovisade kostnaden underskattar den totala statliga utgiften, om även sådana tilläggstjänster skulle omfattas av en subvention. På motsvarande sätt skulle införandet av differentierade priser, till exempel lägre avgifter för barn och äldre, medföra en ytterligare kostnadsökning för staten.

En viktig aspekt som inte har analyserats är att beräkningen av statens kostnader för en landsvägsprincip baseras på observerade resevolymerna under 2025. Några antaganden om efterfrågeelasticitet har inte gjorts, vilket innebär att modellen inte fångar hur resandet kan komma att förändras till följd av lägre biljettpriser. Effekter såsom ökat resande, förändrad efterfrågesammansättning eller ökad belastning på färjekapaciteten ingår därmed inte i resultaten. Erfarenheter från exempelvis Skottland visar samtidigt att kraftigt sänkta färjepriser kan leda till betydande trafikökningar, i storleksordningen 20–40 procent. Detta kan i sin tur ge upphov till kapacitetsutmaningar under högsäsong och ytterligare öka statens kostnader. Det hade därför varit värdefullt att komplettera kostnadsanalysen med känslighetsanalyser som beaktar ett ökat resande.

Vidare bör det understrykas att analysen inte inkluderar en samhällsekonomisk bedömning. Fokus ligger på de direkta effekterna på biljettintäkter och statens ökade finansieringsbehov. Andra effekter, såsom förändrade miljöeffekter, påverkan på regional utveckling och turism och dess följeffekter eller påverkan på andra trafikslag, har inte analyserats. Inte heller har eventuella målkonflikter med de transportpolitiska målen beaktats närmare. Detta gäller särskilt modellalternativen där subventionerna i hög grad gynnar bilresande, vilket kan stå i viss konflikt med ambitioner om ett mer transporteffektivt och hållbart resande.

Analysen beaktar inte heller de administrativa kostnader som kan följa av en ny stödkonstruktion. Beroende på hur en landsvägsprincip utformas kan det uppstå behov av nya system för uppföljning, prisreglering, ersättningsutbetalningar och kontroll, vilket i sin tur kan öka kostnaderna för både stat och operatör. Erfarenheterna från Danmark visar att sådana system kan bli administrativt betungande, särskilt om de innehåller flera undantag, riktade stöd eller efterhandsregleringar. Vi har inte heller analyserat vad en förändrad prismodell skulle innebära för Destination Gotland ur ett mer företagsekonomiskt strategiperspektiv.

Ytterligare en osäkerhet gäller prisnivåernas utveckling över tid. Eftersom vägkostnaderna i modellen delvis bygger på drivmedelskostnader kan framtida prisförändringar på energi och bränsle få genomslag i biljettnivåerna. För att modellen ska vara långsiktigt användbar krävs därför sannolikt en tydlig princip för indexering och återkommande uppdatering, exempelvis i samband med Trafikverkets revideringar av ASEK-värden. Det är också möjligt att en landsvägsprincip skulle innebära att vissa priser sjunker under högsäsong men i vissa fall blir högre än dagens lägsta priser under lågsäsong, vilket innebär att effekten för resenärerna inte nödvändigtvis blir entydig över året.

Slutligen måste en eventuell svensk landsvägsprincip bedömas i förhållande till EU:s statsstödsregler. Denna rapport analyserar inte i detalj hur en viss stödkonstruktion skulle behöva utformas för att vara förenlig med unionsrätten, utan konstaterar endast att sådana regler sätter viktiga ramar för hur långtgående subventioneringen kan vara. Frågor om överkompensation, trafikplikt, upphandlingsform och statsstöd behöver därför utredas närmare i ett fortsatt arbete.

Sammantaget innebär dessa avgränsningar att resultaten bör tolkas som illustrativa beräkningar av möjliga prisnivåer och statliga stödbehov, snarare än som ett förslag till en utformning av en faktisk landsvägsprincip och en fullständig konsekvensanalys av en framtida svensk landsvägsprincip för Gotlandstrafiken.

5. SLUTSATSER

Utredningen har syftat till att analysera hur en svensk landsvägsprincip för Gotland kan utformas för att skapa mer likvärdiga resevillkor mellan Gotland och fastlandet. Rapporten belyser hur färjetrafiken kan prissättas som en del av det svenska landsvägsnätet, med stöd i internationella exempel. Utredningen visar hur en svensk landsvägsprincip kan tas fram med hjälp av Trafikverkets avståndsberoende schablonvärden för fordonstrafik i ASEK. Detta eftersom schablonvärdena fångar upp kostnaden att framföra person- och lastbilar på det svenska vägnätet och som redan används som indata till ett flertal olika nationella trafikmodeller.

Beräkningsresultaten från utredningen visar att införandet av en prissättningsmodell med en landsvägsprincip leder till två tydliga, men väntade effekter: 1) biljettpiserna reduceras kraftigt för resenärer jämfört med befintliga prisnivåer och 2) betydande offentligfinansiella effekter. Dessa effekter är direkt korrelerade med varandra.

En strikt tolkad landsvägsprincip (Modell A) skulle innebära att en bil med upp till fem passagerare skulle betala totalt **409 kronor** för en **enkelresa** till Gotland. En passagerare utan fordon skulle betala **164 kronor** per väg. Denna tolkning av landsvägsprincipen skulle innebära en ökad utgift (utöver befintligt anslag) för staten på **713 miljoner kronor** årligen.

Enligt ett andra förslag på landsvägsprincip (Modell B) där samtliga passagerare utöver föraren i ett fordon betalar en passagerarbiljett skulle en **enkelresa** med Gotlandsfärjan för en familj med fyra personer kosta **901 kronor**, där varje passagerare utöver förare, oavsett om de reser till fots eller åker med i en bil betalar **164 kronor**. Det andra förslaget på landsvägsprincip skulle innebära en ökad utgift för staten (utöver befintligt anslag) på **585 miljoner kronor** årligen.

För gotländska familjer kan en tur-och-retur-resa med bil reduceras med 1500 - 2500 kronor och upp till 560 kronor för en ensamresande vuxen utan fordon. För att kompensera kostnadsreduktionen och det intäktsbortfall behöver anslaget för Trafikverkets trafikavtal för Gotlandstrafiken öka med mellan 60 – 70 procent.

Rapporten visar att det finns principiella skäl att pröva en svensk landsvägsprincip för Gotlandstrafiken, men också att frågan är för komplex för att utredningen ska kunna ligga till grund för ett slutligt ställningstagande utan ytterligare analys. De beräkningar som presenteras i rapporten bör ses som illustrativa och som ett underlag för fortsatt utredning, snarare än som ett färdigt beslutsunderlag. För att kunna ta ställning till om och hur en landsvägsprincip bör införas behöver frågan analyseras mer detaljerat i flera avseenden. Det gäller bland annat de samhällsekonomiska konsekvenserna, inklusive effekter på resande, kapacitetsutnyttjande, regional utveckling, miljö och måluppfyllelse i transportpolitiken. Det gäller också konsekvenserna för operatören och för den framtida affärsmodellen för Gotlandstrafiken, liksom hur en sådan modell skulle förhålla sig till gällande och kommande upphandlingar av färjetrafiken. Därutöver behöver de statsstödsrättsliga förutsättningarna analyseras närmare, särskilt i fråga om hur en eventuell subventionering kan utformas utan att strida mot EU:s regelverk om överkompensation, trafikplikt och konkurrensneutralitet. Sammanfattningsvis krävs således en mer fördjupad utredning av både ekonomiska, rättsliga och upphandlingsmässiga konsekvenser innan ett välgrundat beslut om en svensk landsvägsprincip för Gotland kan fattas.

REFERENSER

- AKF, 2003. *Læsø, Samsø og Ærø - udvikling og muligheder*, u.o.: AKF Förlaget.
- Alexander, F., Fuller, P., Gidney, P. & Mowat, I., 2011. *Road Equivalent Tariff - A Pilot Study in Scotland*, u.o.: Halcrow Group Limited.
- Destination Gotland, 2026. <https://www.destinationgotland.se/om-oss/om-destination-gotland/sa-funkar-det/reda-ut-begreppen/>. [Online].
- Det kongelige samferdseldepartement, 2025. *Dokument 8:120*, u.o.: <https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/innstillinger/stortinget/2024-2025/inns-202425-308s-vedlegg.pdf>.
- Helagotland, 2023. *Billigare att resa på upphandlade turer*. [Online]
Available at: <https://www.helagotland.se/nyheter/gotland/artikel/sex-punkter-har-ar-nyheterna-som-kan-forandra-farjetrafiken/rgnk9v0l>
- Indenrigs- og Boligministeriet, 2022. *Evaluering af tilskudsordninger til nedsættelse af færgetakster for godstransport og personbefordring*, København: Indenrigs- og Boligministeriets.
- Indenrigs- og Sundhedsministeriet, 2011. *UNDERSØGELSE AF DEN FREMTIDIGE ORGANISERING AF FÆRGEDRIFTEN TIL DE DANSKE SMÅØER*, København: Indenrigs- og Sundhedsministeriet.
- Indenrigs- og Sundhedsministeriet, 2023. *BEK nr 602 af 06/04/2021 - Bekendtgørelse om nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer*, u.o.: u.n.
- Indenrigs- og Sundhedsministeriet, 2026. *Tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer*. [Online]
Available at: <https://www.ism.dk/indenrigs/kommunal-og-regionaloekonomi/faerger-og-oer/tilskud-til-nedsaettelse-af-faergetakster-for-godstransport-til-og-fra-visse-oer>
- Kizos et al., 2025. *A Policy Tool for Island Transport Cost Inequality: Exploration of the Application of the Transport Equivalent Threshold on Greek Islands*, u.o.: u.n.
- Lekakou et al., 2021. *Applying the island transport equivalent to the Greek islands*, u.o.: u.n.
- Pedersen, R., 1974. *Roads to the Isles: A study of sea freight charges in the Highlands and Islands*, u.o.: Highlands and Islands Development Board.
- Regeringen, 2026. *Regeringen sänker priset för resor till Gotland*, Stockholm: Arbetsmarknadsdepartementet och Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.
- Regeringen, 2026. *Utgiftsområde 22: Kommunikationer*, Stockholm: Regeringen.
- Region Gotland, 2025. *Färjetrafik*. [Online]
Available at: <https://gotland.se/utveckla-gotland/kommunikationer-till-fran-och-pa-gotland/farjetrafik>
- Region Gotland, 2025. *Färjetrafikavtalet*. [Online]
Available at: <https://gotland.se/utveckla-gotland/priser-i-farjetrafiken/farjetrafikavtalet>
- Region Gotland, 2025. *Region Gotlands priskommission framförde krav i riksdagen*. [Online]
Available at: <https://gotland.se/arkiv/nyheter/region-och-politik/2025-12-10-region-gotlands-priskommission-framforde-krav-i-riksdagen>
- Region Gotland, 2026. *Gotlands ståndpunkter om framtidens färje- och flygtrafik*. [Online]
Available at: <https://gotland.se/utveckla-gotland/kommunikationer-till-fran-och-pa-gotland/trafikradet/gotlands-standpunkter-om-framtidens-farje--och-flygtrafik>

- Region Gotland, 2026. <https://gotland.se/utveckla-gotland/priser-i-farjetrafiken/farjetrafikavtalet>. [Online].
- Region Gotland, 2026. *Priser i färjetrafiken*. [Online]
Available at: <https://gotland.se/utveckla-gotland/priser-i-farjetrafiken>
- Region Gotland, 2026. *Prisstatisik Gotlandstrafiken*, u.o.: Region Gotland.
- Region Gotland, 2026. *Resundersökning Region Gotland*, u.o.: Region Gotland & Novus.
- Regjeringen, 2024.
<https://www.regjeringen.no/contentassets/1f3c2b9d2674457d9adfabfb216d2a5d/23-mai/svar-pa-sporsmal-136.pdf>. [Online].
- Regjeringen, 2025. <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/vidareforer-reduserte-ferjetakstar-avviklar-ordninga-for-gratis-ferje/id3124679/>. [Online].
- Retsinformation, 2019. *BEK nr 868 af 26/08/2019 Bekendtgørelse om nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer*, u.o.: Indenrigs- og Sundhedsministeriet.
- Retsinformation, 2021. *BEK nr 602 af 06/04/2021 Bekendtgørelse om nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer*, u.o.: Indenrigs- og Sundhedsministeriet.
- Riksförbundet M Sverige, 2026. *Räkna ut vad din bil faktiskt kostar*. [Online]
Available at: <https://msverige.se/allt-om-bilen/vad-kostar-det-att-ha-bil/bilkostnadskalkyl/>
- SOU, 1995:42. *SOU 1995:42 Framtidsanpassad Gotlandstrafik - Betänkande av Gotlandstrafikutredningen*, Stockholm: Kommunikationsdepartementet.
- SOU, 2001:66. *SOU 2001:66 Garanterad transportstandard för Gotland*, Stockholm: Klimat- och näringslivsdepartementet.
- Statens Vegvesen, 2023. *The green shift in the Norwegian ferry market*, u.o.: https://aws-a.medias-ccifi.org/fileadmin/norvege/user_upload/Slides_Statens_Vegvsen_VF.pdf.
- Statens vegvesen, 2026b. *Autopass-regulativ för ferjetakster - Gjeldenden fom 01.01.2026*, u.o.: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/trafikk/ferje/autopass-reg.-for-ferje-fra-01.01.2026.pdf?v=4aee62>.
- Statens Vegvesen, 2026. <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/ferje>. [Online].
- Sveriges Radio, 2010. *Gotlandstillägget kan vara påväg bort*, u.o.: Sveriges Radio P4 Gotland.
- Sveriges Riksdag, 1978/79:125. *Proposition 1978/79:152 om transportstöd*, Stockholm: Sveriges Riksdag.
- Sveriges Riksdag, 2010. *Lag (2010:1065) om kollektivtrafik*, Stockholm: Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.
- SVT, 2026. *Färjetrafiken till Gotland ska bli billigare: "Ett par hundralappar"*. [Online]
Available at: <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/ost/farjetrafiken-till-gotland-ska-bli-billigare-historiskt-besked>
[Använd 20 04 2026].
- Tillväxtanalys, 2009. *Gotlandstillägget - en otidsenlig reglering?*, Östersund: Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser .
- Trafikverket, 2023. *Uppdragsbeskrivning - Avser tjänstekoncession för färjetrafik till och från Gotland - KOM-409938*, u.o.: Trafikverket.
- Trafikverket, 2024. *Tilldelning av Gotlandstrafiken* - www.trafikverket.se. [Online].

- Trafikverket, 2026. *Aktuella utredningar trafikavtal*. [Online]
Available at: <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-persontransporter/Trafikavtal/aktuella-utredningar-trafikavtal-ny>
- Trafikverket, 2026. *Färjerederiets organisation*. [Online]
Available at: <https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet-vision-och-uppdrag/organisation/farjerederiets-organsiation/>
- Trafikverket, 2026. *Gällande trafikavtal*. [Online]
Available at: <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-persontransporter/Trafikavtal/aktuella-trafikavtal/>
- Trafikverket, 2026. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/farjetrafik/farosundsleden/>. [Online]
Available at: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/farjetrafik/farosundsleden/>
- Trafikverket, 2026. *Trafikverket välkomnar statligt stöd till Gotlandstrafiken*. [Online]
Available at: <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/nationella-nyheter/2026/april/trafikverket-valkomnar-statligt-stod-till-gotlandstrafiken/>
- Transport Scotland, 2026. *Road Equivalent Tariff*. [Online]
Available at: <https://www.transport.gov.scot/public-transport/ferries/road-equivalent-tariff/>
- Transportministeriet, 2014. *Rammerne for den fremtidige færgebetjening af Bornholm*, København: Transportministeriet.
- Transportministeriet, 2021. *Færgebetjeningen af Bornholm*. [Online]
Available at: <https://www.trm.dk/temaer/faergekontrakter/faergekontrakter-artikler/faergebetjeningen-af-bornholm>
- Upphandlingsmyndigheten, 2026. *EUF-fördragets regler om att godkänna statsstöd*. [Online]
Available at: <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/statsstod/nar-ar-det-mojligt/euf-fordragets-regler/>
- Upphandlingsmyndigheten, 2026. *Tjänster av allmänt intresse (SGI)*. [Online]
Available at: <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/statsstod/vad-ar-statsstod/tjanster-av-allmant-intresse-sgi/>
- Økonomi- og Indenrigsministeriet , 2015. *Analyse af konkurrencemæssig ligestilling af små øer og ø-kommuner*, København: Økonomi- og Indenrigsministeriet .

BILAGOR

ASEK-tabeller

Bilaga A. Genomsnittlig körkostnad i form av drivmedelskostnad respektive övrig avståndsberoende kostnad för persontrafik. Källa: Trafikverket ASEK 8.1 Kalkylbilaga, Tabell 7.3.

Genomsnittlig avståndsberoende kostnad	2019	2045	2065
Drivmedelskostnad (inkl. drivmedelsskatter och moms)	1,23	0,53	0,44
varav fiskal punktskatt (energiskatt) exkl. moms	0,24	0,09	0,08
Övrig körkostnad	0,96	1,17	1,20
Total körkostnad	2,19	1,70	1,64

Bilaga B. Fordonskostnader för personbilar år 2019, 2045 och 2065. Källa: Trafikverket ASEK 8.1 Kalkylbilaga, Tabell 7.4.

Kostnadskomponent	2019	2045	2065
Nybilpris personbil, kr	290 000	375 000	390 000
Genomsnittligt värde personbil, kr	120 000	155 000	160 000
Däckpris, kr/st	1 370	1 770	1 840
Årlig körsträcka, km/år	12 000	12 000	12 000
Årlig nyttjandetid, timme/år	8 760	8 760	8 760
Årlig värdeminskning (avskrivning), % av genomsnittligt värde av personbil	12,0%	12,0%	12,0%
Värdeminskning (avskrivning) beroende av körlängd, % av total årlig värdeminskning	30%	30%	30%
Kapitalkostnad: Värdeminskning, avståndsberoende, kr/fkm	0,36	0,47	0,48
Kapitalkostnad: Ränta, kr/fordonstimme, ej avståndsberoende	-	-	-
Däckförslitning, kr/fkm	0,11	0,15	0,15
Underhåll och reparationer: Komponentförslitning kr/fkm	0,23	0,30	0,31
Underhåll och reparationer: Lönekostnad (inkl. inkomstskatt, sociala avgifter & moms), kr/timme	368	368	368
Underhåll och reparationer: Arbetskostnad, kr/fkm	0,25	0,25	0,25

Bilaga C. Beläggningsgrader för personbilar efter typ av resa. Källa: Trafikverket ASEK 8.1 Kalkylbilaga, Tabell 7.6.

Typ av resa	Beläggningsgrad
Privatresor	
Nationella (>100 km)	2,2
Regionala, samtliga privata resor	1,6
Regionala arbetsresa	1,1
Regionala övriga resor	1,9
Odifferentierad, privatresa	1,75
Tjänsteresor	
Nationell	1,17
Regional	1,2
Odifferentierad, tjänsteresa	1,18
Odifferentierad	
Beläggningsgrad odifferentierad, alla resor	1,7

Bilaga D. Avståndsberoende kostnader för lastbilar med och utan släp. Källa: Trafikverket ASEK 8.1 Kalkylbilaga, Tabell 8.11

Kostnadskomponent	Lastbil utan släp (LBU)	Lastbil med släp (LBS)
Drivmedel (inkl. drivmedelsskatter och moms) ²	3,67	5,55
varav fiskal punktskatt (energiskatt) exkl. moms	0,61	0,92
Service & reparationer	1,51	1,37
Däck	0,97	1,46
Avståndsberoende värdeminskning (kapitalkostnad, slitage)	2,33	2,47
Summa avståndsberoende kostnad 2019	8,48	10,86



wsp