

Post – och telestyrelsen
Via e-post: 900-2100-2600@pts.se

Tågforetagens remissvar gällande extra konsultation i auktionsförfarandet för tilldelning av tillstånd i 900 MHz-, 2,1 GHz – och 2,6 GHz-banden (referensnr: 21-10605)

Tågforetagen är en bransch- och arbetsgivarorganisation som representerar cirka 70 av Sveriges aktiva järnvägsföretag med närmare 17 000 medarbetare. Tågforetagen har tagit del av Post – och telestyrelsens (PTS) förslag till kompletterande täckningskrav i auktionsförfarande för tilldelning av tillstånd i 900 MHz-, 2,1 GHz – och 2,6 GHz-banden och inkommer därmed med remissvar enligt nedan.

Sammanfattning av förslaget

PTS föreslår nya kompletterande täckningskrav gällande uppkopplingen på järnvägen. Bland annat föreslår PTS att täckningskravet i MHz-bandet (glest befolkade områden) ska kompletteras med krav på täckning och utbyggnad i 2,1 GHz och 2,6 GHz-banden för högtrafikerad järnväg. Tanken är att detta ska bidra till bättre uppkoppling för tågresenärer på sträckor med mer än 2 miljoner resenärer/år.

Mer detaljerat om kravet på täckning och utbyggnad i 900-MHz-bandet föreslår PTS att budgivarna får lägga bud på tillstånd om 2x10 MHz som förenas med villkor om täckning och utbyggnad och därmed åta sig kravet på utbyggnad. PTS har i kravet också givit regionerna möjlighet att prioritera täckningsbrister i områden som ingår i PTS uppföljning av regeringens mobilitetsmål för 2023.

Tågforetagens remissvar

Tågforetagen välkomnar denna extra konsultation om täckningskrav och ser positivt på att PTS har utvecklat täckningskraven i den kommande auktionen.

Sedan våren 2020 har Tågforetagen tillsammans med TechSverige drivit ett arbete som samlar ett antal medlemmar från respektive organisation för att gemensamt driva frågor inom detta område. För järnvägsbranschen är bättre mobiltäckning ombord på tåg oerhört viktig – framför allt med tanke på ökat antal arbetspendlare och långväga tågresor. Det finns dock ett antal utmaningar för att förbättra mobiltäckningen. Bland annat finns vissa tekniska utmaningar hur man ska kunna få in signaler i ett framåtfarande tåg och också utmaningar kopplade till affärsmodeller och hur täckning ska skapas i tunnlar.

Det är även ett flertal aktörer som berörs av dessa frågor. Därmed är det viktigt att vi uppnår ett gemensamt ansvarstagande och samförstånd inom branschsamarbetet och nationellt. Tågföretagen och TechSverige har i en gemensam skrivelse påtalat detta till PTS inför PTS överlämning av rapporten med åtgärder för att förbättra möjligheter till god mobil uppkoppling på fjärrtåg.

Tågföretagen vill också poängtera att branschen har involverats väldigt sent i detta arbete, vilket är olyckligt. Vi anser även att Trafikverket fortsatt saknas i detta arbete och borde involveras mer.

Över lag anser Tågföretagen att det är positivt att auktionen är mer målinriktad och omfattar 2,1 GHz – och 2,6 GHz-banden. Tågföretagen anser dock att kraven och uppföljningsmodellen kan skärpas ytterligare i syfte att säkerställa uppfyllnad av regeringens bredbandsstrategi samt resenärernas och järnvägsföretagens behov – god uppkoppling längs järnvägen har stor betydelse för tågresandets attraktivitet, kapacitetsuppfyllnad och tillgänglighet.

900 MHz-bandet

Enligt förslaget föreslås täcknings- och uppbyggnadskravet vara baserat på regionernas prioriteringar av täckningsbrister inom respektive region. Landets järnvägar passerar allt som oftast flera regioner och många resor sträcker sig över regiongränser. Sett utifrån ett resenärsperspektiv kan det vara riskabelt att regioner prioriterar på egen hand och kan generera blandad upplevelse för resenärerna eftersom prioriteringarna mellan regionerna kan komma att variera.

Att ha bra täckning och kapacitet på 900-MHz bandet är av stor vikt, särskilt på de järnvägar som inte omfattas av kraven på 2,1 GHz- och 2,6 GHz-banden.

Tågföretagen ställer sig frågande till huruvida antalet block som auktioneras ut är tillräckligt. Vår undran förstärks även av det faktum att kravet på kraftig reduktion av sändareffekten på detta band fortsatt ligget fast. Detta kan få negativ inverkan på de fem block som inte berörs av detta förslag.

Gällande kravet på reducerad effekt på sändarna på 900 MHz-bandet och därmed sänkt uteffekt finns det stor risk att täckningen inte kommer att kunna komma in till tåget. Detta kan alltså försämra täckningen längs 900 – MHz bandet.

Tågföretagen anser även att det hade varit bra om vi hade fått ta del av en konsekvensanalys gällande de föreslagna kraven och vad dessa kan medföra i stort.

2,1 GHz och 2,6 GHz- banden

Tågföretagen anser att det är positivt att förslaget för 2,1 GHz och 2,6 GHz-banden ställer krav på täckning och kapacitet längst vissa specifika sträckor som är mest trafikerade. Det är dock önskvärt att förslaget kompletteras med fler sträckor – till exempel Värmlandsbanan till Karlstad och vidare mot Oslo.

Tågföretagen vill också lyfta vikten av relevanta underlag och analyser som ligger till grund för både kraven och de utvalda sträckorna. Tågföretagen önskar även att

ta del av underlag och/eller analyser till varför tunnlar undantas från förslaget – om något sådant finns att tillgå.

God täckning och kapacitet på den svenska järnvägen är viktig för att öka tågets attraktionskraft och för att bidra till realiseringen av regeringens och EU:s ambitioner och mål mot ett ökat tågresande. Allt fler resenärer väljer tåget och ser fördelar med att kunna arbeta under restiden. Enligt regeringens bredbandsstrategi bör alla år 2023 ha tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet där de normalt befinner sig.

Vad gäller utbyggnadshastigheten för 2,1 GHz- och 2,6 GHz-banderna anges det i förslaget att täckning och kapacitet ska vara på plats senast den 31 december 2030. Tågföretagen anser, helt i linje med SJ:s remissvar, att detta krav borde skärpas ytterligare. Den angivna deadlinen är hela fem år efter tillståndstidens början och 7 år efter tilldelningsbeslutet. För 900 MHz-bandet är det inte angett när kraven på täckning och kapacitet ska vara klara. PTS bör därmed se över möjligheten att ange minst samma tidsram för detta som för 2,1 GHz- och 2,6 GHz-banderna.

Kapacitetskravet

Sett till tågresandet är målet och trenden inför framtiden att allt fler kommer att resa med tåg – både privat och i arbetet. Ambitionen inom branschen är även större och snabbare tåg, det är därför högst relevant att kapacitetskravet längs järnvägen anpassas till att möta behoven från större och snabbare tåg där allt fler personer är uppkopplade. Även i takt med uppdateringen och utvecklingen av tågens ombordsystem kommer kravet på uppkoppling vara alltmer avgörande. Därmed anser Tågföretagen att kapacitetskravet om minst 30 Mbit/s (nedlänk) och 256 kbit/s (upplänk) dessvärre inte är tillräckligt.

Mätbarhet och uppföljning

Vad gäller mätbarhet och uppföljning är det viktigt att kraven och hur dessa skall följas upp är tydligt definierat. Till exempel är förslaget att mätningen skall genomföras med en ospecificerad handhållen terminal ett ämne för diverse tolkningar. Det är även inte specificerat hur mätningen ska genomföras och vad den skall utgå från – är det ett fullsatt tåg som mäts eller en person som står bredvid spåret och som är uppkopplad till en basstation.

För Tågföretagen, den 20 oktober 2022

Lina Lagerroth
Näringspolitisk expert

Elvira Sofic
Näringspolitisk expert