

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2022-04-06
Besvaras senast
2022-04-13 kl. 12.00

Till statsrådet Khashayar Farmanbar (S)

2021/22:1435 Mobiltäckning på tåg

Samhället blir alltmer uppkopplat, och vi förväntar oss alla en bra uppkoppling i princip var vi än befinner oss. Detta gäller även när man reser och kan använda tiden till arbete eller förströelse – något som tåget erbjuder förträffliga möjligheter till. Väl fungerande uppkopplingar på tåg är viktigt för att hållbara resor med tåg ska vara ett attraktivt färd sätt vid resor såväl i tjänsten som privat. Att fler väljer att resa med det energieffektiva och redan utsläppsfria tåget är av avgörande betydelse för att nå Sveriges klimatmål.

I regeringens bredbandsstrategi från 2016 säger regeringen ”att det behövs mål på två områden; tillgång till snabbt bredband i hela Sverige och till stabila mobila tjänster av god kvalitet – där ledordet är ’användning utan upplevd begränsning’. Hela Sverige omfattar områden där människor och saker normalt befinner sig. [...] Målen innebär också att alla bör ha tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet där de normalt befinner sig senast år 2023”.

Där människor befinner sig varje dag inkluderar inte bara hem och arbetsplatser utan även vägar och järnvägar när de reser till jobbet, i tjänsten eller på fritiden. Längs varje större järnvägssträcka reser varje dag tiotusentals människor på de långväga tågen. Inkluderas regional- och pendeltåg handlar det om hundratusentals.

Trots att regeringens bredbandsstrategi funnits i över fem år ligger utbyggnaden av täckning och kapacitet längs järnvägarna långt efter. Enligt PTS prognos i uppföljningen av regeringens bredbandsstrategi är det tveksamt om mobilitetsmålet längs järnvägarna kommer att vara uppnått 2023, eller ens 2025. Endast längs 54 procent av järnvägarna med hög trafik uppfylldes målet 2020, och PTS prognos för 2023 är 64 procent. De omfattande bristerna i både täckning och kapacitet även längs de allra mest trafikerade stråken mellan våra tre största städer innebär i praktiken att man under en resa både kommer att förlora uppkopplingen ett flertal gånger och ofta även ha en så bristfällig uppkoppling att tjänster som anses som basala endast svårtligen kan användas.

Det förefaller uppenbart att mobiloperatörernas incitament att bygga ut täckning och kapacitet längs järnvägarna inte varit tillräckliga. Om regeringens mål ska nås måste därför tydliga krav på täckning och kapacitet ställas som villkor vid tilldelningen av frekvenser. För att bli verkningfulla måste sådana mål uttryckas som resultatmål och omfatta alla aktuella frekvenser och

frekvensblock. Så har man redan valt att göra i andra länder. I exempelvis Tyskland satte man 2019 vid tilldelningen av 5G-frekvenser kravet att vid slutet av 2022 ska järnvägssträckor med minst 2 000 passagerare per dag ha minst 100 megabit per sekund och till slutet av 2024 ska alla övriga järnvägssträckor ha minst 50 megabit per sekund.

PTS förbereder just nu nästa frekvensauktion där man kommer att fördela totalt 36 frekvensblock fördelade på tre frekvensband (900 megahertz, 2,1 gigahertz och 2,6 gigahertz). I underlaget för upphandlingen framgår det att man ställer täckningskrav för endast 1 av dessa 36 block. Kravet är dessutom formulerat på ett sådant sätt att det är ytterst tveksamt om det verkligen skulle säkerställa en god täckning och tillräckligt med kapacitet. Erfarenheterna från tidigare auktioner med motsvarande svaga krav på täckning ger snarare starka indikationer på att det endast kommer att medföra marginella förbättringar.

Med anledning av detta vill jag fråga statsrådet Khashayar Farmanbar:

Avser statsrådet att ta några initiativ som medför att PTS ställer tydligare och mer verkningsfulla resultatkrav på täckning och kapacitet i de kommande auktionerna för tilldelning av tillstånd i syfte att förbättra uppkopplingen för resenärerna på fjärr- och regionalståg?

.....

Jens Holm (V)

Överlämnas enligt uppdrag

Lena Lindbäck