

25-03-2022

Er beteckning: 21-10605

Anders Thor, Northvolt AB
Alströmergatan 20, 112 47 Stockholm**Konsultation inför planerat auktionsförfarande för tilldelning av tillstånd i 900 MHz-, 2,1 GHz- och 2,6 GHz-banden**

Northvolt AB vill lämna synpunkter i rubricerat ärende.

Northvolt AB är en svensk producent av litiumjonbatterier för elfordon, industri och energisystem. Northvolts affärsidé är att utveckla och massproducera världens grönaste litiumjonbatteri med minimalt koldioxidavtryck, vilket kommer vara avgörande för att nå Parisavtalets mål, och fasta ut koldioxidstrande energikällor ur transporter och industri.

Företaget har idag över 2700 anställda, som arbetar i verksamhet i egen regi eller tillsammans med partners i Skellefteå, Göteborg, Stockholm, Solna, Borlänge och på Finnsälten utanför Västerås, samt i Norge, Polen, Portugal och USA. Företaget har en orderstock motsvarande över 500 miljarder kronor från kunder och partners så som BMW, Volkswagen Group, Scania och Volvo Cars, och växer med cirka 200 anställda per månad för att tillmötesgå denna efterfrågan.

Denna enorma expansion, som är en drivkraft både för nyindustrialiseringen av Sverige och klimatomställningen i Europa, spelar tågtrafiken en avgörande roll. Våra anställda rör sig primärt från våra högkvarter i Stockholm och Västerås till gigafabrikerna under utveckling i Skellefteå, Göteborg och Borlänge.

En ständig smärta för företaget är därför den bristande mobiltäckningen för den svenska järnvägen. Med ett fungerande system skulle dagens möjligheter till digitala möten och arbete innebära att resande med tåg innebär minimal förlust av tid och effektivitet. Men med dagens bristande täckning på tåg, där möjligheten att koppla upp sig för mobil- och dataanvändning som bäst är fläckvis, och som värst icke-existerande, innebär resorna i stället tusentals förlorade arbetstimmar varje månad.

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 bredbands-strategi är det tveksamt om mobilitetsmålet längs järnvägarna kommer att vara uppnått år 2023, eller ens 2025. Endast längs 54% av järnvägarna med hög trafik uppfylldes målet 2020 och PTS prognos för 2023 är 64%. Detta 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 svårigen kan användas.

Det är uppenbart att mobiloperatörernas incitament att bygga ut täckning och kapacitet längs järnvägarna inte varit tillräckliga. Om regeringens mål skall nås måste därför tydliga mål för täckning och kapacitet ställas som villkor vid tilldelningen av frekvenser. För att bli verkningsfulla 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 vid tilldelningen av 5G-frekvenser kravet att vid slutet av 2022 skall järnvägssträckor med minst 2000 passagerare per dag ha minst 100 Mbit/s och till slutet av 2024 skall alla övriga järnvägssträckor ha minst 50 Mbit/s.

Låt detta fungera som inspiration vid formulering av motsvarande mål i den kommande svenska frekvensauktionen. Det skulle inte bara gynna svensk tågtrafik, utan även den expanderande svenska industrin.