



Datum: 2022-03-23

Er beteckning: 21-10605

Vår beteckning: SJCM-2022-0002-016

Vår kontakt: Pär Helgesson

Konsultation inför planerat auktionsförfarande för tilldelning av tillstånd i 900 MHz-, 2,1 GHz- och 2,6 GHz-banden

SJ AB (SJ) vill lämna synpunkter i rubricerat ärende.

Samhället blir allt mer 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.

I december 2016 publicerades regeringen dokumentet ”Sverige helt uppkopplat 2025 – en bredbandsstrategi” (diarienummer N2016/08008/D). I det uttrycker 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 år 2023, eller ens 2025. Endast längs 54% av järnvägarna med hög trafik uppfylldes målet 2020 och PTS prognos för 2023 är 64%. Detta bekräftas av SJ:s egna detaljerade mätningar som visar på omfattande brister i både täckning och kapacitet även längs de allra mest trafikerade stråken mellan våra tre största städer. 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 svårligen 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 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 vid tilldelningen av 5G-frekvenser kravet att vid slutet av 2022 skall järnvägssträckor med minst 2.000 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.

PTS förslag till krav på täckning och utbyggnad som det är formulerat i konsultationsunderlaget är enligt vår uppfattning bristfälligt både i form och omfattning. I form då det är ett processmål snarare

än ett resultatmål då man ställer krav på att bygga ett antal master utan att kombinera detta med ett förväntat resultat för vare sig täckning eller kapacitet. I omfattning då kravet endast omfattar ett av totalt sex block på 900 MHz-bandet och inget (!) av totalt 30 block på 2,1 och 2,6 GHz-banden. Den kapacitet detta kan resultera i kommer inte på långa vägar att vara tillräckligt för ett tåg med upp till 800 passagerare ombord.

SJ välkomnar att villkoren för samexistens med tågkommunikation under 925 MHz inte förutsätter att externa filter installerats på tågmottagarna. Den reducerade effekt på sändarna detta medför är dock bekymmersam då det kommer att resultera i kraftigt sämre täckning på 900-bandet. Detta ökar ytterligare behovet och vikten av tydliga resultatmål, i enlighet med resonemanget ovan, för både täckning och kapacitet för alla frekvensblock som skall tilldelas.

Bättre täckning och kapacitet längs järnvägarna skulle öka tågets attraktionskraft och därmed bidra till att realisera regeringens och EU:s tydligt uttalade ambitioner och mål att den energieffektiva och redan elektrifierade och klimatsmarta järnvägen skall stå för en betydligt större andel av resandet och transportarbetet. En bättre mobiltäckning längs järnvägarna blir därmed även en viktig faktor i klimatomställningen av transportsystemet och samhället.

Mats Almgren, direktör kommersiell trafik, SJ AB