

Ärendenummer
TRV 2022/32463
Motpartens ärendenummer
21-10605

Dokumentdatum
2022-03-21

Konfidentialitetsnivå

Mottagare
900-2100-2600@pts.se

Kopia till
Diariet

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

Trafikverkets synpunkter på konsultationen

PTS avser att tilldela tillstånd i frekvensbanden 900 MHz-, 2,1 GHz- och 2,6 GHz som nationella tillstånd

TRV ståndpunkt: Bra förslag, både täcknings- och kapacitetsband samtidigt

PTS avser att bestämma tillståndstiden för tillstånd i 900 MHz-bandet till 23 år och tillståndstiden för tillstånd i 2,1 GHz- och 2,6 GHz-banden till 25 år

TRV ståndpunkt: Acceptabelt, skapar trygghet för marknadsaktörerna, hämmar dock tillträde för nya aktörer och att ställa nya krav på täckning och kapacitet

PTS avser att tilldela ett (1) tillstånd om 2×10 MHz i 900 MHz-bandet med krav på täckning och utbyggnad för att bidra till regeringens mobilitetsmål, främst genom utbyggnad av nya master längs vägar och järnvägar

TRV ståndpunkt: Tveksamt om detta är tillräckligt för att säkerställa god funktionalitet längs vägar och järnvägar under tillståndstiden. Trafikverket delar PTS bedömning angående mobilitetsmålet i regeringens bredbandsstrategi.

”En stor anledning till att mobilitetsmålet längs Europavägar, riksvägar, övriga bilvägar med hög trafik och järnvägar med hög trafik sannolikt inte blir uppfyllt beror enligt PTS bland annat på att det saknas underliggande infrastruktur, dvs. master, för att klara målet.

Master saknas framförallt i mellersta och norra Sverige, från Värmland och norrut. Det är enligt PTS bedömning osannolikt att operatörerna kommer att bygga ut fler master längs vägar och järnvägar, speciellt i glesbygd.”

Trafikverket medverkar gärna i PTS arbete med att mer i detalj

Ärendenummer
TRV 2022/32463
Motpartens ärendenummer
21-10605

Dokumentdatum
2022-03-21

utforma täcknings och kapacitetskrav längs med vägar och järnvägar.

I bifogat underlag:

(bilaga 1) finns det statliga vägnät som behöver täckning för att säkerställa trafikinformation, underhåll och larmning vid olycka. (bild 2-7) och (bilaga 2) resandeunderlag i järnvägsnätet där täckningskrav behövs på hela järnvägsnätet och kapacitetskrav på det nät som trafikeras med mer än 2 000 000 resenärer per år.

För att kunna tilldela det nedersta frekvensblocket (925–930 MHz) i 900 MHz-bandet i sin helhet, så att 5 MHz LTE och NR kan användas även i detta frekvensblock, avser PTS att efter 31 december 2025 inte längre skydda den översta kanalen för GSM-R (ARFCN 973) med bärvågsfrekvens 924,8 MHz.

Trafikverkets ståndpunkt: Förslaget, strider mot Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/1730 om harmoniserad användning av parade frekvensband för mobil radio för järnväg och sätter nuvarande skydd av GSM-R (filter och förbättrade radiomoduler) delvis ur spel.

Förslaget, inkräktar på det frekvensutrymme som används för GSM-R idag och det utrymme som anges för FRMCS i genomförandebeslutet. Stor risk att FRMCS radion ombord på fordon därmed inte kommer fungera tillförlitligt vilket äventyrar interoperabiliteten i det Europeiska järnvägssystemet. Förslaget avstyrks

För att förhindra blocking av mottagarna på tågen avser PTS att tillämpa följande gränsvärden för mottagen signalstyrka 4 m ovanför järnväg med 0 dBi-antenn:

För det nedersta frekvensblocket (925–930 MHz) gäller -18 dBm/5 MHz
För resterande frekvensblock (inom 930–960 MHz) gäller -13 dBm/5 MHz
Värdena förutsätter inte att externa filter installerats på tågtagarna.

Trafikverkets ståndpunkt: Bra förslag, anpassar det svenska villkoren till genomförandeförordning (EU) 2021/1730 som innebär att externa filter på fordon för att skydda GSM-R terminalen inte erfordras längre

För önskad utsändning under 925 MHz avser PTS att tillämpa följande gränsvärden för mottagen signalstyrka 4 m ovanför järnväg med 0 dBi-

Ärendenummer
TRV 2022/32463
Motpartens ärendenummer
21-10605

Dokumentdatum
2022-03-21

antenn:

För samtliga frekvensblock gäller
-107 dBm/200 kHz inom 919,4–925 MHz utan att informera tillståndshavare inom detta frekvensutrymme.

För det nedersta frekvensblocket (925–930 MHz) gäller

-70 dBm/200 kHz inom 924,8–925,0 MHz, och

-95 dBm/200 kHz inom 919,4–924,8 MHz

efter att först ha informerat tillståndshavare inom dessa frekvensutrymmen.

För resterande frekvensblock (inom 930–960 MHz) gäller

- 98 dBm/200 kHz inom 919,4–925,0 MHz

efter att först ha informerat tillståndshavare inom detta frekvensutrymme

Trafikverkets ståndpunkt: Oacceptabelt förslag då hela bördan för samexistens få tas av Trafikverket och järnvägsföretagen.

Grundprincipen bör vara att den som ”smutsar ner” angränsande frekvensband ansvarar för filtrering. Okoordinerat bör en lägre nivå än den angivna gälla för att garantera funktion i FRMCS.

Koordinerat anger Trafikverket vilken nivå man klarar därutöver får tillståndsinnehavaren filtrera sin signal.

För Trafikverket

Mathias Persson
IT-direktör

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2022/32463, Motpartens ärendenummer 21-10605, Dokumentdatum 2022-03-21, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.