

Sektionen för lokal och regional utveckling
Emma Ström

Behov av samlat grepp avseende mobiltäckning på tåg

Sammanfattning (SKR:s sammanfattande ställningstaganden)

I följande skrivelse lyfter SKR fram behovet av ett helhetsgrepp och långsiktighet i frågan om mobiltäckning på tåg. Bland annat för SKR fram följande synpunkter:

- SKRs medlemmar står för 90 procent av tågresorna. Mobiltäckning är en nödvändighet för att kunna erbjuda attraktiva resor. Den bristande mobiltäckningen längs landets järnvägar har gjort att många regionala kollektivtrafikmyndigheter hittills själva har fått hantera täckningsfrågan, trots att detta ligger utanför dess ansvarsområden.
- Mobiltäckning på tåg är viktig för utvecklingen av samhällskritisk information.
- Teoretiska kartor duger inte som underlag i utvecklingsarbetet. Analyser bör utgå från mätningar av faktiskt täckning samt studier av tågresenärers behov och upplevelser.
- Den regionala tågtrafiken missgynnas av den frekvensauktion som nu förbereds av Post- och Telestyrelsen (PTS). Det förslag som PTS lagt fram innebär i realiteten försämring av mobiltäckningen för de regionala tågen.
- SKR ser inte att PTS särskilda regeringsuppdrag om att redogöra för åtgärder som kan bidra till att möjliggöra god mobil uppkoppling för tågresenärer i hela landet utgör ett fullgott komplement till den frekvensauktion som nu förbereds.
- SKR menar att åstadkomma stabil mobil uppkoppling utan avbrott krävs ett långsiktigt arbete där är många olika aktörer involveras, både privata och offentliga. SKR efterfrågar således ett helhetsgrepp och långsiktighet i frågan om mobiltäckning på tåg samt ett nytt uppdrag till PTS.
- SKR menar därför att även Trafikverket bör ges ett tydligare uppdrag att aktivt bidra, inte bara främja, uppkoppling på tåg.
- SKR vill även betona vikten av dialog med regioner i frågan och bistår gärna med kompetens i det fortsatta arbetet.

Sveriges Kommuner och Regioners synpunkter

Mobilnätens betydelse för hållbart resande

Mobilnäten är av stor betydelse för resande. Det nationella mobilmålet är formulerat som att ”hela Sverige bör ha tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet där man normalt befinner sig”. 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. En god möjlighet att pendla från en stad till en annan, inom en region, eller mellan regioner, skapar nytta i form av ökad produktivitet, tillväxt och arbetsmarknadsförstoring. En av de konkurrensfördelar som kollektivtrafik har gentemot persontransporter med bil, är att personer kan nyttja restiden till andra aktiviteter som t.ex. att arbeta eller utöva vissa privata sysslor och nöjen, än att enbart resa. SKR menar att dessa perspektiv är grundläggande utgångspunkter när förbättrad mobiltäckning längs landets järnvägar diskuteras. Det är därför också viktigt att utvecklingen av mobiltäckningen längs landets järnvägar sker utifrån ett bra underlag, det vill säga utifrån faktiskt mobiltäckning längs järnvägarna och resenärernas behov.

Mobilnätens betydelse för samhällskritisk kommunikation

Täckningen längs spår och i spårområden hänger även samman med utvecklingen av RAKEL. Polis, brandkår och andra myndigheter kommer troligen nyttja de kommersiella mobilnäten för samhällskritisk kommunikation. SKR menar att det därför är absolut nödvändigt att hela järnvägsnätet har god täckning.

Utveckling måste ske utifrån ett bättre underlag

Enligt PTS har idag 50–60% av de trafikerade järnvägssträckorna god mobiluppkoppling. SKR menar att det dock finns anledning att tro att täckningen är sämre i verkligheten. Idag baseras arbetet med förbättrad täckning längs landets järnvägar på teoretiska kartor vilka är dåligt anpassade de förutsättningar som järnvägsanläggningar utgör, bl.a. eftersom järnvägar ofta är nedsprängda i berg eller omvallade för bullerskydd. SKR anser därför att PTS bör ta fram en genomarbetad kartläggning och analys av vilka verkliga täcknings- och kapacitetsbrister som finns längsmed järnvägssystemet och inte enbart förlita sin analys på de uppgifter som marknadsaktörer lämnar till PTS. Detta kan förslagsvis ske genom mätningar för att undersöka huruvida upplevda problem beror på täcknings- eller kapacitetsbrister i mobilnäten.

Vidare anser SKR att det är relevant att komplettera tekniska mätningar med en studie av vilka faktiska behov tågresenärerna har, hur de upplever att uppkopplingen på tåg fungerar samt en spaning kring hur behoven förväntas ändras över tid.

Regionerna står för en majoritet av tågresorna

SKRs medlemmar, regionerna, handlar upp regional och storregional tågtrafik som står för 90 procent av tågresorna i Sverige. Den bristande mobiltäckningen längs landets järnvägar har gjort att många regionala kollektivtrafikmyndigheter

text.

hittills själva har fått hantera täckningsfrågan, trots att detta ligger utanför dess ansvarsområden. Detta är kostsamma åtgärder som slår mot de regionala kollektivtrafikmyndigheterna vilka har drabbats hårt av pandemin, med uteblivna biljettintäkter och pressas av stigande el- och bränslepriser. SKR vill understryka att det i grunden inte är de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar att ordna mobiltäckning, men att detta har blivit en nödvändighet för att kunna erbjuda attraktiva resor.

Kompletterande samråd om frekvenser främjar inte regionala tåg

Just nu förbereder PTS en omfattande frekvensauktion i frekvensbanden 900 MHz¹-, 2,1 GHz²- och 2,6 GHz³ och myndigheten remitterar ett kompletterande förslag till den konsultation som hölls tidigare i år. SKR har tagit del av kompletteringen och är bekymrade över förslaget som i praktiken inte innebär någon förbättring för de regionala banorna vad gäller mobiltäckning. Förbättringen kommer märkas i de stora nationella stråken där högre kapacitet har prioriterats.

En anledning till detta är att de regionala banorna i hög grad är beroende av låga frekvensband. I täckningskravsarbetet i 900 MHz-bandet har regionerna getts möjlighet att prioritera olika områden, men då täckningskravet utgår från områden där det saknas 10 Mbit/s har regionerna inte kunnat prioritera insatser på järnvägar. Merparten av järnvägsnätet bedöms ha tillgång till denna hastighet enligt PTS underlag. PTS täckningskartor är, som tidigare nämnts, teoretiskt baserade och mätningar av faktiskt mobiltäckning längs järnvägarna har inte gjorts.

SKR ser även med oro på att kravet på skyddsfiler för GSM-R är borttaget. Det innebär i praktiken att de regionala banorna, som ofta är helt beroende av 900 bandet, kommer att få sämre täckning i framtiden.

Förslaget innebär sammantaget en direkt försämring av den regionala tågtrafikens, och tågtrafikens generella attraktivitet och konkurrenskraft. Den regionala tågtrafiken är en del av ett sammanhängande transportsystem. Stationer utgör noder och många resor sker med flera transportslag, däribland anslutningar mellan regional och långväga tågtrafik. En sömlös mobil uppkoppling är därmed av stor vikt för den totala resenärsupplevelsen.

Behov av ett helhetsgrepp i frågan

Parallellt med frekvensauktionen arbetar PTS med att analysera och redogöra för åtgärder som kan bidra till att möjliggöra god mobil uppkoppling för tågresenärer i hela landet. Uppdraget pågår mellan den 31 mars i år och februari 2023. SKR ser att detta uppdrag dock inte utgör något fullgott komplement till den frekvensauktion som myndigheten nu förbereder.

text.

För att åstadkomma stabil mobil uppkoppling utan avbrott krävs ett långsiktigt arbete där är många olika aktörer involveras, både privata och offentliga. SKR ser att bland annat mobiloperatörer, tågoperatörer, regionala kollektivtrafikmyndigheter och Trafikverket måste bjudas in till ett långsiktigt arbete som tar ett helhetsgrepp kring mobiltäckningsfrågan längs järnväg. Det behövs sannolikt nya och utvecklade samarbeten samt nya affärsmodeller för att kunna driva dessa frågor strukturerat. SKR önskar därför att PTS ges ett nytt, mer långsiktigt uppdrag som tar ett helhetsgrepp i frågan om mobiltäckning på tåg. Uppdraget bör utgå från framtidens behov av kapacitet och faktisk täckning längs järnvägen.

SKR ser även att Trafikverket har en central roll för att tillgång till mobila uppkopplingar på tåg ska kunna realiserats och för att drift och underhåll ska vara effektiv. SKR menar därför att även Trafikverket bör ges ett tydligare uppdrag att aktivt bidra, inte bara främja, uppkoppling på tåg.

Avslutningsvis vill SKR även betona vikten av dialog med regioner i frågan och bistår gärna med kompetens i det fortsatta arbetet.

Sveriges Kommuner och Regioner

Gunilla Glasare