



Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se
fi.ofa.dis@regeringskansliet.se

Yttrande över Post- och telestyrelsens rapport Stöd till utbyggnad av infrastruktur för mobila tjänster (PTS-ER-2026:3)

Dnr: Fi2026/00227

Inledning

Ur ett tillväxtperspektiv ser Länsstyrelsen positivt på införandet av ett statligt stöd för utbyggnad av infrastruktur för mobila tjänster. En väl fungerande mobil uppkoppling är en viktig förutsättning för att människor ska kunna bo, leva och verka i hela landet och har stor betydelse för näringslivets utveckling, samhällsviktig verksamhet och tillgången till offentlig service. Regeringens uppdrag (Fi2025/00323) till PTS har samtidigt en bredare ansats än den stödmodell som nu föreslås. Uppdraget omfattar bland annat hur mobil uppkoppling kan bidra till areella näringar och andra verksamheter som är beroende av god konnektivitet. PTS modell riktar däremot i huvudsak stödet mot vägar och järnvägar, där trafikflöden är ett centralt kriterium för att identifiera stödberättigade sträckor.

Länsstyrelsen ser en risk med denna avgränsning, eftersom behovet av mobil konnektivitet inte alltid sammanfaller med höga trafikflöden. Detta gäller inte minst jord- och skogsnäringen, där digitaliseringen medför ett växande behov av tillförlitlig uppkoppling i produktionsmiljön. Verksamheterna är ofta platsbundna och bedrivs över stora geografiska områden, medan de vägar som försörjer verksamheterna kan ha relativt låga trafikflöden. Ett stöd som huvudsakligen utgår från trafikstråk riskerar därför att missa områden där behovet av konnektivitet är stort.

PTS motiverar inriktningen mot vägar och järnvägar med särskilda täcknings- och kapacitetsbrister längs dessa stråk samt begränsade kommersiella incitament för utbyggnad. Myndigheten bedömer även att utbyggnad längs transportstråk kan ge bredare samhällsnytta genom så kallade spillover-effekter. Länsstyrelsen delar bedömningen att sådan utbyggnad kan ge spridningseffekter, men anser att dessa inte fullt ut fångar behoven i områden där näringsverksamhet och samhällsfunktioner

är geografiskt utspridda och inte nödvändigtvis ligger i anslutning till de transportstråk som omfattas av stödet. Spillover-effekter bör därför ses som en kompletterande samhällsnytta, snarare än som ett tillräckligt sätt att identifiera och tillgodose konnektivitetsbehov utanför prioriterade väg- och järnvägsstråk. Mot denna bakgrund redovisar Länsstyrelsen nedan sina synpunkter och förslag till utveckling av stödmodellen.

Synpunkter på den matematiskt-statistiska metoden

- Bristande regional förankring - behov av större hänsyn till regionala prioriteringar och lokala behov

PTS prioriteringsmodell utgår i huvudsak från nationella trafikdata från Transportstyrelsen. För vägar prioriteras vägsträckor med en årsmedeldygnstrafik (ÅDT) på minst 1 500 fordon, medan järnvägssträckor prioriteras utifrån ett visst antal tåg per tågtyp (kapitel 7.4, s. 60–64). Metoden ger en enhetlig och transparent grund för prioritering, men riskerar att missgynna områden med lägre trafikflöden men stor regional och samhällsekonomisk betydelse. Nationella trafikdata och andra statistiska indikatorer kan inte fullt ut fånga regionala förutsättningar, framtida näringslivsutveckling eller verksamheters faktiska behov av uppkoppling. Länsstyrelsen anser därför att regionala prioriteringar och lokala behov bör ges större betydelse vid identifieringen av stödberättigade områden och sträckor.

I Uppsala län, liksom i många andra delar av landet, finns sträckor som har stor betydelse för näringsliv, samhällsservice och regional utveckling, men som inte uppfyller de nationella trafiktrösklarna. Kommuner, regioner och länsstyrelser har god kunskap om vilka sträckor som är strategiskt viktiga, även när trafikflödena är relativt låga på hela eller delar av sträckan. I Uppsala län anges exempelvis flera sådana vägar som lokalt och regionalt betydelsefulla i Region Uppsalas länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037: väg 273 anges som viktig för att koppla östra delarna av länet till Arlanda, väg 290 som en länk mellan Forsmark, Österbybruk, Storvreta och Uppsala samt väg 740 som viktig för sitt lokala omland. Även väg 292 mellan Österbybruk och Gimo har en regional funktion och ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet. En strikt nationell trafiktröskel riskerar därför att underskatta betydelsen av regionala näringslivslänkar och andra transportförbindelser med betydelse för regional utveckling.

Även framtida tillväxtambitioner bör beaktas vid bedömningen av strategiskt viktiga sträckor. Detta blir särskilt tydligt mot bakgrund av den industriella utvecklingen i Norduppland. I Tierps och Östhammars kommuner finns ett beräknat rekryteringsbehov på omkring 5 000 personer

fram till 2035, samtidigt som investeringar på omkring 50 miljarder kronor förväntas i regionen. Utvecklingen innebär ökade behov av arbetspendling, godstransporter samt fungerande digital och fysisk infrastruktur. En stödmodell som huvudsakligen utgår från dagens trafikflöden riskerar därför att premiera redan högtrafikerade stråk, samtidigt som regionala länkar med stor betydelse för framtida tillväxt förbises.

PTS planerar att genomföra ett offentligt samråd för att inhämta lokala synpunkter (kapitel 7.5, s. 64). Det framgår dock inte tydligt hur synpunkterna ska vägas mot de nationella prioriteringarna. Länsstyrelsen anser därför att den regionala förankringen behöver stärkas. Ett tidigt och strukturerat samråd med länsstyrelser, kommuner och regioner bör genomföras för att identifiera och beakta lokala och regionala prioriteringar innan den slutliga prioriteringen fastställs. Resultatet bör kunna vägas in i KU-modellen, så att även sträckor med stor regional betydelse men lägre trafikflöden kan komma i fråga för stöd. Länsstyrelsen anser vidare att PTS bör redovisa hur synpunkter från samrådet har beaktats i den slutliga prioriteringen. Om prioriteringen avviker från regionala rekommendationer bör skälen för detta framgå. Det skulle öka transparensen och förutsebarheten samt skapa bättre förutsättningar för att stödet riktas till de sträckor där det kan ge störst samhällsnytta.

- Otillräckligt landsbygdsperspektiv och risk för ojämn geografisk fördelning

En modell som i hög grad premierar vägar och järnvägar med höga trafikflöden riskerar att styra stödet mot mer befolkningstäta och trafikintensiva delar av landet. Områden med låga trafikflöden, stora geografiska avstånd, svag kommersiell utbyggnad och betydande behov inom exempelvis jord- och skogsbruk riskerar därmed att få svårare att komma i fråga för stöd. Detta kan förstärka de geografiska skillnaderna i tillgången till digital infrastruktur, snarare än bidra till målsättningen att hela landet ska kunna dra nytta av digitaliseringens möjligheter.

I glesbygd är många sträckor av stor betydelse för näringsliv, arbetspendling och samhällsservice, trots att de inte når modellens trafiktrösklar. Samtidigt riskerar spillover-effekter att överskattas, eftersom långa avstånd och låg befolkningstäthet innebär att nyttan av en utbyggnad inte sprids till närliggande områden i samma utsträckning som i tätare befolkade områden. Länsstyrelsen anser därför att prioriteringsmodellen behöver justeras för att motverka geografisk snedfördelning. Trafikflödeskraven för vägar i glesbygd bör kunna sänkas eller kompletteras med kriterier som bättre fångar samhällsviktiga funktioner och näringslivets behov.

KU-modellens fokus på kostnadseffektivitet behöver samtidigt balanseras mot förutsättningarna i glesare befolkade områden. Om sträckor främst prioriteras utifrån hur många användare som kan nå per investerad krona riskerar områden med låg användartäthet att prioriteras lägre, trots stort utbyggnadsbehov och svaga kommersiella förutsättningar. Modellen bör därför kompletteras med kriterier som bättre fångar samhällsviktiga funktioner, näringslivets behov och landsbygdsområdenas särskilda förutsättningar. En särskild justering för glesare befolkade områden kan exempelvis ta hänsyn till både högre utbyggnadskostnader och lägre användartäthet. Även lägre trafiktrösklar för vissa vägar i glesbygd bör övervägas. Detta skulle ge bättre förutsättningar för en geografiskt likvärdig och robust mobil infrastruktur i hela landet.

Resursförutsättningar - tillståndprocesserna för ärenden kopplade till utbyggnad av digital infrastruktur

PTS föreslår att myndigheten ska ha ett heltäckande ansvar för stödet, från utlysning till tillsyn och uppföljning. Förslaget motiveras med PTS erfarenheter av liknande stöd, kunskap om telekommarknaden samt möjligheten att tillvarata erfarenheter från bredbandsstödet (kapitel 11, s. 79–87). Länsstyrelsen ser fördelar med en centraliserad handläggning, men vill samtidigt framhålla att centrala uppgifter, särskilt prövning av tillstånd enligt miljöbalken och kulturmiljölagen, hanteras av länsstyrelserna. Inom kulturmiljöområdet kan det exempelvis handla om intrång i fornlämningsområden samt påverkan på byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen. Prövningar kan även avse riksintresseområden för kulturmiljövården, landskapsbildsskyddade områden samt andra områden med höga kulturmiljövården.

Om regeringen beslutar att införa stödet och utser PTS till ansvarig myndighet blir en tidigt etablerad och väl fungerande samordning avgörande för en effektiv och förutsebar tillståndprocess. Länsstyrelsernas erfarenheter från tidigare bredbandssatsningar visar att antalet tillståndsansökningar kan öka markant vid storskalig infrastrukturutbyggnad. Länsstyrelsen anser därför att resursbehovet för tillståndsprövning bör kartläggas redan i den förberedande fasen. Vid en kraftigt ökad ärendemängd kan länsstyrelserna behöva tillföras tillräckliga resurser för att undvika att tillståndprocesserna blir en begränsande faktor för utbyggnaden. För att underlätta en smidig implementering av stödet står Länsstyrelsen i Uppsala län gärna till förfogande för fortsatt dialog om hur samordningen mellan PTS och länsstyrelserna kan stärkas.

Länsstyrelsens samlade bedömning av stödförslaget

Länsstyrelsen ser positivt på förslaget om ett nytt statligt stöd för utbyggnad av mobil infrastruktur och bedömer att ett sådant stöd kan bidra till stärkt mobil konnektivitet, tillväxt och regional utveckling. Länsstyrelsen har samtidigt invändningar mot den föreslagna utformningen, som i huvudsak utgår från väg- och järnvägsstråk och trafikflöden. För att stödet ska kunna bidra till digital inkludering och en stärkt mobil infrastruktur i hela landet behöver modellen kompletteras med ett tydligare regionalt och landsbygdsorienterat perspektiv. Länsstyrelsen föreslår därför följande åtgärder:

1. Inkludera regionala aktörer: Säkerställ att kommuner, regioner och länsstyrelser ges möjlighet att bidra till prioriteringen av insatser samt att regionala och lokala behov beaktas. ÅDT bör kompletteras med regional funktion, säsongsvariation och framtida utveckling.
2. Tydliggör landsbygdsperspektivet: Utforma stödet så att även gles- och landsbygd ges förutsättningar att omfattas av och dra nytta av stödet. Spillover-effekternas faktiska omfattning bör bedömas för att säkerställa en mer ändamålsenlig geografisk fördelning av stödet.
3. Effektivisera tillståndsprocessen genom tidig samverkan och resursplanering: Länsstyrelsernas erfarenheter från tidigare bredbandssatsningar visar att antalet tillståndsansökningar kan öka betydligt när nya stöd införs. Resursbehovet hos berörda tillståndsmyndigheter bör därför bedömas inför genomförandet för att säkerställa en effektiv och förutsebar utbyggnad.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Stefan Attefall med handläggare Anna Jelicic som föredragande. I den slutliga handläggningen har också länsråd Cecilia Magnusson, avdelningschef Michael Persson, avdelningschef Kristina Jansson, enhetschef Stina Röjerås, länsantikvarie Roger Edenmo samt strateg Maria Axelsson medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.