

Finansdepartementet

Yttrande över Post- och telestyrelsens rapport Stöd till utbyggnad av infrastruktur för mobila tjänster (PTS-ER-2026:3) Diarienummer: Fi2026/00227

Övergripande synpunkter

Region Kalmar län har getts möjlighet att lämna synpunkter på Remiss av Post- och telestyrelsens rapport Stöd till utbyggnad av infrastruktur för mobila tjänster (PTS-ER-2026:3).

Inledningsvis vill Region Kalmar län betona att digitala nät ska ses som ett helt samverkande system, för att uppnå goda effekter och en sömlös konnektivitet till nytta för invånare och företag samt allmänt tillgängliga publika och offentliga digitala tjänster.

Den regionala utvecklingen behöver samla den digitala användningen, identifiera behov av informationssamhällets tjänster, digitala tjänster och digital omställning, nu och för framtiden, samt koppla detta till inomregionala skillnader och marknadsförutsättningar. Behoven bör vara vägledande för att identifiera brister i den digitala infrastrukturen och adekvata åtgärder. Därefter bör marknaden och det offentliga tillsammans verka för att nivån på systemet motsvarar nuvarande och framtida behov. Brister bör kommuniceras med berörda myndigheter och marknadsaktörer för att hitta hållbara lösningar, där flexibla finansiella instrument är viktiga.

Region Kalmar län ser gärna en fördjupad dialog och förordar en tydligare inriktning med fleraktörssamverkan, både avseende järnvägar och vägar såväl som användning av befintlig och planerad digital nätinfrastruktur. Dialogen och samverkan bör även omfatta användares behov av digital användning samt förutsättningar genom trafikstrategiska inriktningar för järnväg, väg och mobilitetstjänster.

Avsaknad av användarperspektiv

I rapporten ”Bättre mobil uppkoppling för tågresenärer i hela Sverige” (PTS-ER-2023:5) lyfts betydelsen av hur användaren (passagerare ombord tåg) kan ta del av den goda kapaciteten via tre alternativ. Vilket av dessa alternativ som användaren har möjlighet att nyttja längs den sammanhängande sträckan är avgörande för användarupplevelsen och för den faktiska digitala användningen. I det aktuella stödförslaget saknas en

tydlig beskrivning av hur stödets omfattning hänger ihop med de tre alternativen, vilket är viktigt för att uppnå nytta och effekter.

I förslaget saknas konsekvensbedömning för den enskilda användaren när stöd enbart kan ges till en stödmottagare per stödområde och per sträcka. Även om en mobiloperatör därmed förväntas uppnå god kapacitet så blir det ingen förbättring för de användare som är slutkund hos någon av de övriga mobiloperatörerna. Även om detta över tid kan förändras, genom att den genom stöd nyetablerade nätinfrastrukturen upplåts för andra, påverkar detta rimligen nyttan för användaren, och ger inte en sammanhängande god kapacitet för majoriteten av användare.

Eftersom digitaliseringsstrategin avser tiden till 2030, och delmålet ”Allmänna vägar och järnvägar ska ha sammanhängande täckning av nät för mobila tjänster med god kapacitet” bör värderas därefter, kan det finnas argument för att detta stöd i första hand avser användning av informationssamhällets tjänster. Det kan ses som dessa tjänster inte har lika höga funktionella behov som specialiserade tjänster. Region Kalmar län vill lyfta att det är underordnat betydelsen av den samtidiga samlade digitala användning som blir ett resultat av exempelvis resenärer på tåg. Därför bör behov som den samlade användningen som passagerare ombord på tåg har vara den nivå som är grund vid bedömning av funktionellt marknadsmisslyckande.

Betydelse av sammanhängande sträckor

Det är viktigt att sammanhängande längre sträckor är en vägledande inriktning när det gäller att åstadkomma nytta med förbättrad kapacitet i de digitala näten längs järnvägar och vägar. Det är när hela sträckan når en god kapacitet som användaren upplever att restiden kan användas för digital användning på ett stabilt och sömlöst sätt. Detta ger förutsättningar för att välja exempelvis tågresa, och öppnar intresse för återkommande regelbundna resor till och från arbete, studier, samhällsviktiga tjänster. Det bidrar även till attraktivitet och konkurrenskraft för regionens näringsliv.

Ökad samhällsnytta, inte minst i de geografier som avser förstoring av arbetsmarknadsregioner, är ofta även beroende av mellanregionala flöden. Ett exempel är Sydosttriangeln som, bidrar till att knyta ihop Kalmar – Karlskrona – Växjö, för att uppnå en mer integrerad arbetsmarknad. Genom att förstärka goda kommunikationer kan denna geografi även kopplas samman med Södra stambanan och vidare mot Öresundsregionen arbetsmarknad och kunskapscentra.

Region Kalmar län vill därför betona att detta geografiska perspektiv har stor betydelse för att kunna knyta samman arbetsmarknader, stärker regionernas tillväxtförmåga och bidrar till att alla i Sverige kan ta del av digitaliseringens möjligheter”. Sammanhängande täckning mellan exempelvis två närliggande tätorter eller längs en väg som ansluter en tätort till europaväg eller riksväg (ex < 5 km) har begränsad effekt att knyta ihop stad och land.

Avgränsning av identifierade behovsområden och ett försiktigt förhållningssätt gentemot framväxande marknader (s. 48)

Region Kalmar län delar PTS bedömning att ha ett försiktigt förhållningssätt gällande nya funktioner och tjänster, vilket även omfattar inriktningen att genom stöd direkt eller indirekt påverka marknadsutvecklingen. Vidare är

detta även ett argument för en tydligare inriktning av detta stöds avgränsning till att enbart omfatta järnvägar.

Inriktning för PTS förslag till stöd

Allmänna vägar och järnvägar ska ha sammanhängande täckning av nät för mobila tjänster med god kapacitet. (s.46)

Region Kalmar län ser att denna inriktning, inom ramen för detta förslag, kan avgränsas till järnvägar. Genom en ytterligare avgränsning bör förutsättningar för att uppnå sammanhängande och stabil god kapacitet längs järnvägar över regionala sträckor öka och därmed bidra till målet i nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet (Skr.2020/21:133). Genom att lyfta fram sammanhängande god kapacitet över regionala sträckor förstärks funktionella samband och ger indirekt underlag för hållbara tågssystem genom att bidra till passagerarströmmar (Öresundståg trafikstrategisk plan 2030–2040).

Marknadsmislyckanden inom vägnätet bör hanteras i parallell eller efterföljande stödmodell, eftersom vägnätet och trafikflödena är mer heterogena än för järnvägen. Samtidigt kan marknadsförutsättningarna för uppkoppling längs vägar och i fordon förväntas utvecklas, bland annat som en följd av digitalisering av vägtransportsystemet samt införandet av uppkopplade och självkörande fordon.

Region Kalmar anser inte att de indirekta effekter (hushåll, arbetsställen, samhällsfunktioner) som lyfts fram och även ingår i utvärderingen av sträckor (s. 63) ska omfattas av detta förslag. Regionen ser i stället att indirekta effekter uppnås genom sammanhängande god kapacitet längs järnvägar.

Region Kalmar bedömer att den digitala nätinfrastrukturen bör möjliggöra uppkoppling på minst 350 Mbit/s längs järnväg vid 16dB. Detta motiverar också en avgränsning till järnväg, eftersom behovet av uppkoppling ombord på tåg med många samtidiga användare är särskilt utmärkande och skiljer sig tydligt från buss och annan vägtrafik. Eftersom de högtrafikerade järnvägssträckorna undantas (se figur 1 a och b, figur 3) bör denna nivå av god kapacitet vara relevant och framtidssäker längs övriga delar av det järnvägar med persontrafik.

Marknadsmislyckande (s. 51)

I förslaget skriver PTS att ”De stora geografiska avstånden, den låga befolkningstätheten och den ojämna demografiska utvecklingen gör att kostnaderna för nätutbyggnad i vissa områden överstiger intäktsmöjligheterna.” Vidare att ”PTS kan konstatera (se bilaga 1) ytor mellan städer där vägar och järnvägar löper, i vissa fall är oattraktiva för mobilnätoperatörerna att bygga ut med tillräckligt hög kapacitet. Detta eftersom det många gånger saknas ett tillräckligt stort lokalt kundunderlag. Operatörerna har inte möjlighet att kapitalisera ytterligare en gång på de kunder som reser förbi på till exempel ett tåg eller i en buss, eftersom de redan har abonnemang, och de som bor i området utgör ofta en för liten grupp för att en utbyggnad ska löna sig. En utbyggnad i dessa områden är alltså inte ekonomiskt motiverad för operatörerna, men utgör enligt PTS en nytta för samhället, vilket är definitionen av ett marknadsmislyckande.”

Detta resonemang kombinerat med det prelimära underlag som redovisas i figur 4 "Samtliga järnvägs- och bilvägssträckor som saknar funktionell täckning i frekvensband över 1 GHz" (s.54) innebär att marknadsmisslyckande blir normaliserat för stora delar av landsbygden. Även om det är en relevant bild, bör det rimligen tas fram en fördjupad analys kring affärslogiken för marknadens utbud (den digitala nätinfrastrukturen) samt vilka ytterligare incitament och förbättrade planeringsförutsättningar som kan vara av intresse. Med en marknadsdriven utveckling som grund för utveckling av den digitala nätinfrastrukturen är det viktigt att inte uppnå beroende av stödfinansiering. Även detta är ett argument för att det aktuella förslaget bör avgränsas till exempelvis järnvägar, även om det sannolika behovet av utvecklad digital nätinfrastruktur säkert är mycket bredare och större än så.

Utgångspunkter vid utformningen av stödområden (s.58)

Region Kalmar län efterfrågar en tydligare bedömning av och differentiering mellan nivåer för funktionellt marknadsmisslyckande. Sådana nivåer skulle Exempelvis kunna utgå från definitioner enligt VHCN kriterium (BoR (25) 182) och/eller riktlinjer enligt 5G Action Plan (COM(2016)588) om att transportkorridorer bör ha täckning med 3,5 GHz-bandet.

Region Kalmar län anser att i steg 3 (s. 63) ska pkt a-c tas bort och inte vara en del av utformning av stödområde. Detta Dels för att de tänkta effekter som ska uppnås inte är beroende av att värdera förekomst av hushåll, arbetsställen och samhällsfunktioner, dels att dessa byggnader redan kan ha tillgång till gigabitnät genom annan teknik, exempelvis fiber, eller tidigare varit del av stödområde och fått stöd för utbyggnad av gigabitnät.

Region Kalmar län anser att i steg 3 (s. 63) ska pkt d och e hanteras genom att aktuella sträckor i stället görs genom urval, där årsmedeltrafik eller antal tåg per tågtyp tillsammans med aktuella beslutade planer och program, exempelvis regionala trafikförsörjningsprogram, trafik- eller tillgänglighetsstrategier etcetera, utgör underlag för urvalet.

Genom att avgränsa antalet sträckor som kan vara stödområden bör sammanhängande sträckor ha större betydelse och få mer genomslag, samt att stödet blir mer effektivt använt. Även om det kan leda till visst merarbete per stödområde (sammanhängande sträcka), kopplat till förslaget med urval samt utformning av stödområde, bör nyttan ge bättre planeringsförutsättningar.

Vilka kan söka stödet? (s. 72)

Region Kalmar län anser att 10.2 pkt 1 ska förtydligas att gälla allmänt tillgänglig elektronisk kommunikation, för att stöd ska komma användare till nytta. Vidare att det ska förtydligas grundläggande krav för det avtal som kan förekomma.

Region Kalmar län anser att 10.2 pkt 2, med avseende på betydelsen av sammanhängande sträckor, bör kompletteras med nationella tillstånd.