



2021-06-15

RUN/285/2021

Ert dnr: I2021/00580

Berit Eriksson
Näringsliv och samhällsbyggnad
Tfn: 063-14 66 07
E-post: berit.eriksson@regionjh.se

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.esd.remisser@regeringskansliet.se

Yttrande gällande Post- och telestyrelsens rapport (PTS-ER-2021:13) om förbättrade möjligheter till god mobil uppkoppling på fjärrtåg

Post- och telestyrelsen (PTS) har på uppdrag av regeringen tagit fram en rapport för hur den mobila uppkopplingen på fjärrtåg ska bli bättre. Ur uppdraget i rapporten står att läsa: "Regeringen beslutade den 19 november 2020 att uppdra åt Post-och telestyrelsen (PTS) att redovisa insatser som kan förbättra möjligheterna till god mobil uppkoppling för resenärer på högtrafikerade fjärrtåg". Som skäl till regeringsuppdraget anger regeringen att den digitala omställningen har påskyndats under coronakrisen och att resandet med tåg ökar i Sverige. Regeringen vill främja att passagerare i hela Sverige ska kunna vara uppkopplade under tågresan.

Riksdagen har avsatt 50 miljoner kronor ur vårbudgeten för åtgärderna som förväntas genomföras under åren 2021 - 2022. Rapporten inriktar sig på möjligheter för förbättrad av mobil uppkoppling på tåg i högtrafikerade stråk, samt även en förbättring av uppkoppling i tunnlar. Då den mobila uppkopplingen beskrivs som generellt sett god inriktar sig förslagen i rapporten mer mot vilka tekniska åtgärder i tågen som behövs för att förhindra avbrott i den mobila uppkopplingen för passagerarna.

För att klarlägga vilka stråk det handlar om har PTS använt sig av Trafikverkets karttjänst "Emme" – Järnvägsflöden PL Persontrafik (jvg 201124, trafikverket.se). Mot bakgrund av materialet har sedan de mest högtrafikerade stråken identifierats. Den karta som presenteras i remissunderlaget är ett resultat av identifieringen av de mest högtrafikerade stråken från TRV:s underlag, med hänvisning till kartan menar PTS att man täckt in hela landet. PTS menar också att det inte finns någon vedertagen definition av vad som avses med fjärrtåg, därför har man tagit in de siffror som representerar samtliga typer av tågklassificering i materialet.

För Region Jämtland Härjedalens geografi kan vi konstatera att Mittbanan Sundsvall – Östersund är med i kartmaterialet, så även kuststråket. Den så kallade "Atlantbanan", Norra Stambanan från Gävle – Bollnäs – Ånge – Östersund finns inte med. Ej heller Mittbanan från Östersund och Västerut mot Storlien. Inlandsbanan finns inte heller med.

Region Jämtland Härjedalen ser att initiativet till att staten bidrar till att stärka den mobila uppkopplingen på tåg är bra, transportslaget ska vara attraktivt. Vi ser att i synnerhet de

längre resorna med tåg kan gynnas av möjligheten till god mobil uppkoppling, vilket också varit regeringens incitament i uppdraget.

Region Jämtland Härjedalen ställer sig frågande till om det endast är de mest högttrafikerade stråken som ska få ta del av dessa medel. Hela landet kommer inte att kunna få ta del utifrån en sådan avgränsning. Det förstärker dessutom endast utvecklingen till de mer urbana områdena i Sverige.

I huvudsak går fjärrtågen till Jämtland via det så kallade "Atlantstråket", Norra Stambanan från Gävle upp mot inlandet via Bollnäs, Ånge mot Östersund, Åre. Sträckan trafikeras idag av SJ fjärrtåg och av regionaltåg i Gävleborg. Fjärrtågen är oerhört betydelsefull i kopplingen mellan Jämtland – Stockholm och södra Sverige. Det är därför viktigt att sträckan lyfts in i materialet.

I klimatomställningen kommer persontågen i den här sträckningen bli än mer viktiga. Dessutom rustar nu Norge upp Meråkerbanan på norska sidan mot Trondheim, i och med detta förväntas även de gränsöverskridande persontransporterna med tåg öka.

Målbilden av vad som ska uppnås är diffus. PTS har inte kunnat in tolka vad som är fjärrtåg och därför lyft in all tågtrafik. Dessutom, vad är hela landet? Vi ser att viktiga inlandsstråk sorterats bort utifrån trafikmängd? Vilken trafikmängd avses? Har inte regeringen velat se andra parametrar i utredningen när man uttrycker god uppkoppling i hela landet. Vår tolkning är att antingen har regeringen gett PTS ett otydligt uppdrag eller så har PTS tolkat uppdraget i genaste laget. PTS uppger att man tagit in två sträckor med mindre trafik för att kunna täcka in hela landet, men Norrlands inland finns inte med förutom Mittbanan till Östersund.

Initiativet har ett viktigt symbolvärde men 50 Mkr fördelat ut på många tågbolag och på tunnlar etc räcker dock inte långt. Har beloppet inneburit en begränsande faktor för PTS utredning? Har prioriteringen av transportstråken gjorts mot bakgrund av de begränsade medlen?

Efter dialog med tågbolagen som pratat med mobiloperatörerna får vi bilden av att man får störst nytta genom åtgärder på själva tågen, t ex i form av Wifi, repeaters och RF-fönster, men även tunnlar har stor betydelse så att inte alla ombord på ett tåg tappar kontakten samtidigt, vilket i sig ger bestående effekter även efter passage av en tunnel. I övrigt har inte Region Jämtland Härjedalen några synpunkter på de tekniska delarna för bättre uppkoppling på tågen.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Elise Ryder Wikén
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Ingrid Printz
Tf regional utvecklingsdirektör