

Finansdepartementet

fi.remissvar@regeringskansliet.se

fi.ofa.dis.remiss@regeringskansliet.se

Postort

Yttrande över remissen Stöd till utbyggnad av infrastruktur för mobila tjänster (PTS-ER-2026:3)

Region Dalarna har tagit del av Post- och telestyrelsens rapport *Stöd till utbyggnad av infrastruktur för mobila tjänster, förslag till utformning av stödmodell (PTS-ER-2026:3)*.

Region Dalarna välkomnar initiativet att införa ett statligt stöd för utbyggnad av infrastruktur för mobila tjänster längs vägar och järnvägar. Tillgång till stabil och kapacitetsstark mobil uppkoppling är en grundläggande förutsättning för regional utveckling, arbetspendling, kompetensförsörjning, näringslivets konkurrenskraft, besöksnäring, samhällsservice och beredskap. Regionen delar även PTS bedömning att stödet ska bidra till att minska sociala, ekonomiska och geografiska ojämlikheter samt stärka de regionala arbetsmarknadernas funktionssätt.

Region Dalarna bedömer emellertid att den föreslagna stödmodellen behöver vidareutvecklas för att stödets syfte ska kunna uppnås. Framför allt gäller detta den föreslagna konkurrensutsättningsmodellen, regionernas möjligheter att påverka vilka sträckor som ska prioriteras samt förslaget att hela Sverige ska utgöra ett enda utlysningsområde.

Den föreslagna konkurrensutsättningsmodellen tar inte tillräcklig hänsyn till var stödet behövs mest

Den föreslagna konkurrensutsättningsmodellen, KU-modellen, bygger på att stöd ska tilldelas de projekt som bedöms ge störst effekt per skattekrona. Region Dalarna instämmer i att statliga stödmedel ska användas effektivt. Regionen anser dock att modellens grundläggande styrprincip är problematisk, eftersom kostnadseffektivitet ges en alltför dominerande betydelse i förhållande till stödets regionalpolitiska och geografiskt utjämnande syften.

En modell som huvudsakligen premierar största möjliga effekt per skattekrona kommer att styra stödmedlen till de väg- och järnvägssträckor där det är billigast eller mest ekonomiskt fördelaktigt för mobiloperatörerna att investera. Det betyder i första hand områden som redan i utgångsläget är snudd på kommersiellt genomförbara. Modellen tar därmed inte tillräcklig hänsyn till var behovet av statligt stöd de facto är störst.

Detta innebär en risk för att de områden där marknadsförutsättningarna är svagast också får svårast att konkurrera om stödmedlen. Utbyggnadsprojekt i glest befolkade områden och på landsbygd samt i områden som har dåliga förutsättningar för utbyggnad på grund av inskränkningar som t ex Försvarsmaktens lågflygzoner tappas helt bort i modellen som den föreslås se ut. Faktorer som regional utveckling, tillgänglighet, säkerhet och jämlika livsvillkor finns inte med alls.

I PTS förslag identifieras ett antal stödberättigade väg- och järnvägssträckor utifrån de fastställda stödkriterierna. Dessa objekt föreslås därefter ingå i en gemensam nationell utlysning. Mobiloperatörerna kan välja vilka objekt de vill inkludera i sina stödansökningar och hur objekten ska kombineras till stödprojekt. Region Dalarna bedömer att denna konstruktion ger operatörerna ett stort inflytande över stödets geografiska utfall, samtidigt som möjligheterna till offentlig styrning utifrån regionala behov blir begränsade.

Stödmodellen innehåller i sin nuvarande utformning inte någon tillräckligt tydlig och verksam styrning till

- glest befolkade områden och landsbygder där de kommersiella förutsättningarna för utbyggnad är särskilt svaga,
- områden där utbyggnaden av mobilnäten har försvårats av särskilda geografiska eller tekniska förutsättningar,
- områden där Försvarsmaktens lågflygningsområden eller andra försvarsrelaterade restriktioner begränsar möjligheterna att uppföra master med tillräcklig höjd,
- transportstråk som är strategiskt viktiga för arbetspendling och funktionella regionala arbetsmarknader,
- områden av betydelse för besöksnäring och platsberoende näringar, eller
- andra sträckor som utifrån regionala utvecklingsstrategier och regionala behov bedöms vara särskilt angelägna att utveckla.

I stora och glest befolkade län som Dalarna kan det samhällsekonomiska och regionala värdet av förbättrad mobil infrastruktur inte bedömas enbart utifrån trafikmängder, antal hushåll, antal arbetsställen eller kostnad per uppnådd täckning. Ett sådant synsätt riskerar att missgynna just de områden där marknaden inte förmår åstadkomma en tillräcklig utbyggnad och där behovet av statliga insatser därför är som störst.

Ett ensidigt fokus på kostnadseffektivitet riskerar således att förstärka de geografiska skillnader som stödet är avsett att motverka. Detta står enligt Region Dalarnas bedömning i konflikt med stödets uttalade syfte att minska sociala, ekonomiska och geografiska ojämlikheter samt stärka de regionala arbetsmarknaderna.

Regionala prioriteringar måste ges ett konkret och reellt genomslag

Region Dalarna ser positivt på att PTS i rapporten nämner möjligheten att låta regionerna prioritera stödbjekt inom sina respektive geografiska områden. Denna möjlighet behandlas dock endast översiktligt och är inte tillräckligt utvecklad för att det ska gå att bedöma vilket faktiskt genomslag regionala prioriteringar skulle få vid fördelningen av stöd.

Region Dalarna anser att regionala prioriteringar bör utgöra en tydlig och integrerad del av stödmodellen, inte en kompletterande eller frivillig del av processen. Regionerna har tillsammans med kommunerna kunskap om länens funktionella samband, arbetsmarknader, transportstråk, näringsliv, besöksnäring, samhällsservice, beredskapsbehov och långsiktiga utvecklingsförutsättningar. Denna kunskap behöver påverka både urvalet och rangordningen av stödbjekt.

Ett system med regionala prioriteringar bör därför utformas så att prioriteringen får en reell och på förhand definierad betydelse vid bedömningen av stödansökningarna. Det kan exempelvis ske genom att regionalt prioriterade objekt ges en särskild vikt i utvärderingen, genom att en viss andel av stödmedlen reserveras för regionalt prioriterade objekt eller genom att utlysningarna avgränsas så att konkurrens sker mellan projekt inom geografiska områden med jämförbara förutsättningar.

Utgångspunkterna och formerna för regionernas prioriteringar behöver samtidigt vara transparenta och långsiktiga. Prioriteringarna bör kunna grundas på regionala utvecklingsstrategier, länsplaner för regional transportinfrastruktur, regionala trafikförsörjningsprogram, regionala bredbands- och konnektivitetsstrategier samt strukturerad dialog med kommuner, näringsliv och andra berörda aktörer.

Ett väl utvecklat system för regionala prioriteringar skulle enligt Region Dalarnas bedömning göra stödmodellen betydligt mer ändamålsenlig. Det skulle förbättra förutsättningarna för att stödmedlen används där behoven är störst och där utbyggnaden skapar störst regional och samhällelig nytta, även när dessa projekt inte ger bäst utfall utifrån en snäv beräkning av kostnadseffektivitet.

Stödmodellens påverkan på operatörernas ordinarie investeringar måste begränsas

Region Dalarna ser även en risk för att den föreslagna modellen påverkar mobiloperatörernas ordinarie investeringsplaner. Om stödbjekt identifieras centralt och därefter konkurrensutsätts utifrån principen om största möjliga effekt per skattekrona kan operatörerna få incitament att avvakta med sådana investeringar som ännu inte har offentliggjorts, men som annars skulle ha genomförts på kommersiella grunder.

Operatörer kan med andra ord välja att inte genomföra planerade eller övervägda investeringar om motsvarande utbyggnad senare kan bli föremål för statlig finansiering. Risker för denna undanträngningseffekt har även

uppmärksammat av företrädare för branschen i samband med den öppna hearing som genomfördes i juni 2026.

Region Dalarna anser därför att den föreslagna marknadsanalysen och samrådsprocessen behöver utformas så att risken för strategiskt beteende och undanträngning av kommersiella investeringar minimeras. Villkoren för hur planerad utbyggnad ska redovisas bör vara tydliga, och PTS bör säkerställa att stöd inte lämnas till investeringar som sannolikt skulle ha genomförts även utan offentligt stöd.

Ett större inslag av regionala prioriteringar kan bidra till att begränsa denna problematik. Genom att regionala behov och strategiska bedömningar får större betydelse minskar risken för att stödets geografiska utfall enbart styrs av vilka objekt som är mest ekonomiskt attraktiva för operatörerna. Därigenom kan stödet i högre grad riktas till områden där det finns ett tydligt samhällsligt behov och ett dokumenterat marknadsmisslyckande.

Hela Sverige bör inte utgöra ett enda utlysningsområde

Region Dalarna avstyrker förslaget att hela Sverige ska utgöra ett enda utlysningsområde.

En nationell utlysning innebär att projekt med mycket olika geografiska, demografiska, topografiska och marknadsmässiga förutsättningar konkurrerar direkt med varandra. Projekt i tätare befolkade områden eller längs sträckor där det finns bättre tillgång till befintlig infrastruktur kommer normalt att kunna genomföras till en lägre kostnad per uppnådd effekt. De får därmed ett strukturellt försteg framför projekt i glest befolkade områden med större avstånd, mer komplicerad topografi och högre kostnader för exempelvis master, elanslutning och anslutande fiberinfrastruktur.

Den föreslagna geografiska konstruktionen riskerar därför att förstärka KU-modellens inriktning mot de ekonomiskt mest fördelaktiga objekten. Det innebär att betydelsefulla regionala objekt kan prioriteras bort trots att de uppvisar tydliga marknadsmisslyckanden och har stor betydelse för regional utveckling, arbetspendling, tillgänglighet, näringsliv och samhällsservice.

Om regionala prioriteringar ska få ett konkret genomslag i stödmodellen behöver utlysningarna enligt Region Dalarnas bedömning genomföras inom mindre geografiska områden. En geografisk indelning skulle skapa bättre förutsättningar för att fördela stödet mellan olika delar av landet och göra det möjligt att jämföra projekt som har mer likartade förutsättningar.

Det behöver utredas närmare vilken geografisk indelning som är mest ändamålsenlig. Ett alternativ är att, i likhet med det statliga bredbandsstödet, dela in landet i ett mindre antal landsdelar. Ett annat alternativ är att genomföra utlysningar länsvis. Även andra geografiska indelningar kan övervägas, exempelvis utifrån funktionella transportstråk eller regionala arbetsmarknader.

Valet av utlysningsområden bör föregås av en analys av hur olika geografiska indelningar påverkar konkurrensen, stödets regionala fördelning, operatörernas deltagande och möjligheterna att få till stånd utbyggnad i områden med svaga kommersiella förutsättningar. Utformningen behöver även säkerställa att mindre utlysningsområden inte leder till otillräcklig konkurrens eller administrativa hinder för sammanhängande projekt som sträcker sig över länsgränser.

Region Dalarna bedömer dock att någon form av geografisk indelning är nödvändig för att stödmodellen ska kunna förena kostnadseffektivitet med målet om minskade geografiska ojämlikheter.

Sammanfattande ställningstagande

Region Dalarna tillstyrker inriktningen att införa ett statligt stöd för utbyggnad av infrastruktur för mobila tjänster längs vägar och järnvägar, men anser att den föreslagna stödmodellen behöver omarbetas innan den genomförs.

Region Dalarna anser sammanfattningsvis att

1. KU-modellen inte får utformas så att kostnadseffektivitet per skattekrona blir den i praktiken avgörande principen för stödets geografiska fördelning,
2. stödmodellen tydligare måste styra medel till områden där behovet av offentliga insatser är störst och där marknadsförutsättningarna för utbyggnad är svagast,
3. regionernas prioriteringar ska ges en tydligt reglerad, transparent och reell betydelse vid urval och rangordning av stödbjekt,
4. regionala prioriteringar ska kunna beakta bland annat landsbygders behov, arbetspendling, regionala arbetsmarknader, besöksnäring, platsberoende näringar, beredskap och särskilda hinder för utbyggnad,
5. stödmodellen ska innehålla tillräckliga mekanismer för att förhindra undanträngning eller senareläggning av operatörernas ordinarie kommersiella investeringar, och
6. hela Sverige inte bör utgöra ett enda utlysningsområde, utan att en indelning i mindre geografiska utlysningsområden bör utredas och införas.

Med dessa förändringar bedömer Region Dalarna att stödet kan bli ett mer träffsäkert verktyg för att åstadkomma en sammanhängande och kapacitetsstark mobil infrastruktur i hela landet samt bidra till likvärdiga utvecklingsförutsättningar för människor, företag och samhällen.