

REDOVISNING

2014-02-13

Ärendenr TRV 2013/1565



TRAFIKVERKET

Trafikverket

Besöksadress:
Telefon:
Texttelefon: 0243-750 90
www.trafikverket.se
registrator@trafikverket.se

Eva Bylander, Ska

Direkt: 010-123 14 30
Mobil:

Diariet

Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 1, Järnvägsnätsbeskrivning 2015

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför avvikelsemeddelande 1, Järnvägsnätsbeskrivning 2015 och Trafikverkets respons på dessa.

Hans Stenbacka
Bitr. Chef Kundnära tjänster

Sändlista

Green Cargo AB
MTR Nordic AB
Mälardalstrafik MÄLAB AB
AB Östgötatrafiken
Trafikverkets webbplats

Innehållsförteckning

Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 1, Järnvägsnätsbeskrivning 2015	1
Sändlista	2
Bilaga 2.1 – Uppgifter som skall lämnas före tågs avgång	3
Yttrande från AB Östgötatrafiken	3
Trafikverkets kommentar:	3
Bilaga 4.2 – Prioriteringskriterier	3
Yttrande från Green Cargo AB	3
Yttrande från MTR Nordic AB	4
Yttrande från Mälardalstrafik MÄLAB AB	4
Yttrande från AB Östgötatrafiken	5
Trafikverkets kommentar:	5
Bilaga 4.4 – Kapacitetsförutsättningar,	6
avsnitt 1.2 Förplanerade tider i spår för banunderhåll	6
Yttrande från Green Cargo AB	6
Yttrande från Mälardalstrafik MÄLAB AB	7
Yttrande från AB Östgötatrafiken	7
Trafikverkets kommentar:	8
Övrigt	9
Inkomna synpunkter från MTR Nordic AB	9
Trafikverkets kommentar:	11
Yttrande från Mälardalstrafik MÄLAB AB	12
Trafikverkets kommentar:	12

2014-02-13
Ärendenr: TRV 2013/1565

Bilaga 2.1 – Uppgifter som skall lämnas före tågs avgång

YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN

ÖstgötaTrafiken har inga invändningar/synpunkter.

TRAFIKVERKETS KOMMENTAR:

Vi tackar för svaret.

Bilaga 4.2 – Prioriteringskriterier

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Punkt 5 Kostnadsparametrar med underpunkter 5.1 och 5.2

Nivåerna ökar kraftigt i 5.2, samtidigt ökar också skillnaden mellan tågslag (persontrafik respektive godstrafik).

Exempel 1: I JNB 2015 är varaktighetskostnaden för APX (anslutning persontransport - max) 216 kr/min. För AGX (anslutning godstransport - max) 9,5 kr/min, skillnad mellan tågs lag 206,5 kr/min. I samrådsunderlaget är kostnaden för APX 860 kr/min, för AGX 89 kr/min. skillnad mellan tågslag nu 771 kr/min.

Exempel 2: Bruten associationskostnad. I JNB 2015 APX 9 705 kr/association, AGX 7 695 kr/association. Diff ca 2 000 kr/association. I samrådsunderlaget APX 78 000 kr, AGX 61 000 kr. Skillnad nu 17 000 kr/association.

Förslaget innebär med andra ord att godstrafik prioriteras ner ytterligare jämfört med persontrafik. I nuläget är godstrafiken hårt nedprioriterad mot persontrafiken, både i planering och operativt. Se bara på tillämpningen av styva tidtabeller, där Trafikverket kan låta en minut för ett lokalt persontåg väga tyngre än en timmes förlängd transporttid för industrin.

I samrådsunderlaget väger en bruten association för persontrafiken betydligt tyngre mot övrig trafik än vad den gör i dag. Green Cargo accepterar inte att industrins behov av robusta transportsystem nervärderas på detta sätt. Vi kräver istället att den skillnad som finns mellan tågslagen i dag utjämnas.

2014-02-13
Ärendenr: TRV 2013/1565

YTTRANDE FRÅN MTR NORDIC AB

o Eftersom tåglägesfördelningen ska utgå ifrån vad som ger samhällsekonomisk nytta ser vi definitionen av FX-tåg som alltför snäv. En viktig del av nuvarande definition är andelen tidskänsliga resenärer. Dagens affärsresenärer bryr sig inte bara om restid, utan även parametrar såsom tågets skick/standard, komfort, produkterbudande och klimatpåverkan. Definitionen bör därför göras bredare.

o Vi är positiva till initiativet att som komplement till SP-kategorin även införa RP (Regional Pendel). Det bör förtydligas i JNB att regionala tåg kan ha en max restid på 1 timme vilket begränsar transportsträckan enligt uppdatering till ASEK 5.

o Vi föreslår att klimatpåverkan inkluderas som en parameter i bedömningen av vad som ger högst samhällsekonomisk nytta. Det är en stor skillnad i klimatpåverkan mellan äldre och nyare tåg, liksom mellan loktåg och motorvagnståg.

o Vi föreslår också att konkurrens i sig ses som en drivande parameter till samhällsnytta. Det ger resenärerna valmöjligheter, och möjligheter till lägre priser och/eller bättre produkter. Vi konstaterar att ”mångfald på spåren” är en viktig politisk ambition som ligger till grund för omregleringen av persontågsmarknaden. Denna ambition måste avspeglas fullt ut i fördelningen av spårkapacitet, vilket är själva förutsättningen för konkurrens.

o Vi vill slutligen poängtera att SJ idag innehar cirka 96% av alla utnyttjade persontåglägen från Stockholms Central och söderut (exklusive pendeltåg). I Göteborg är situationen likartad. I en marknad där kapaciteten är begränsad innebär en sådan dominans en stor konkurrensfördel. I fall där andra marknader konkurrensutsatts har en tidigare monopolaktörs strukturella fördelar brutits upp för att åstadkomma konkurrens på likvärdiga och sunda villkor. SJ:s dominans i fråga om antal tåglägen för kommersiell trafik ger företaget en, enligt konkurrenslagstiftning, dominerande ställning som inte får missbrukas.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK MÄLAB AB

Prioriteringskriterier

I den ursprungliga remissen ingick en omarbetad version av prioriteringskriterierna. Trafikverket har valt att återta denna del i remissen men MÄLAB väljer att skicka med vissa generella kommentarer.

Trafikverket anser att den grundläggande principen för prioriteringskriterierna är att välja den lösning av konflikter mellan sökande som ger den största samhällsekonomiska nyttan.

2014-02-13
Ärendenr: TRV 2013/1565

Det finns inget i lagstiftningen som säger att det ska vara så. I lagens förarbeten, regeringens proposition 2003/04:123, står i kapitel 14 om tilldelning och utnyttjande av tjänster (sidan 109) och bland författningskommentarerna till 6 kap. 3 § (sidan 186), bland annat att prioriteringskriterier kan upprättas för att till exempel prioritera allmännyttiga tjänster eller godstransporter.

Regional och lokal trafik är till skillnad från fjärrtrafik ofta sådan som stöds av det allmänna och får betraktas som allmännyttig trafik. Prioriteringskriterierna bör justeras så att regional och lokal trafik får högre värden än vad som hittills varit fallet.

Vidare bör det övervägas om prioriteringskriterierna, som i grunden är utformade för att kunna döma enstaka konflikter, ska utformas för att prioritera mellan trafiksystem. Som kriterierna hittills är satta skulle en utökad snabbtågstrafik i teorin helt kunna tränga ut trafiken med både regionaltåg och pendeltåg. Istället är det sannolikt lämpligare att en övergripande avvägning görs om hur kapacitet ska fördelas mellan olika trafikupplägg och att prioriteringskriterier baserade på antagande om samhällsekonomisk nytta istället nyttjas för prioritering inom respektive kategori.

Trafikverket bör även överväga att lägga in flera kategorier för snabbtåg med hänsyn till antalet resenärer, på motsvarande sätt som inom regionaltågen/pendeltågen. Det är lämpligt att tillföra en kategori med minst 300 resenärer, det skulle samtidigt öka incitamentet för tågoperatörerna att köpa kapacitetsstarka långa tåg.

YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN

ÖstgötaTrafiken har mottagit TRV meddelande dat. 140128 om att samrådsunderlag gällande bilaga 4.2 lyfts ur detta samråd, för att återkomma i separat samråd senare.

TRAFIKVERKETS KOMMENTAR:

Med anledning av att Prioriteringskriterierna lyfter ur detta samråd på grund av fortsatt utvecklingsarbete så kommer inte inkomna samrådssvar att kommenteras här utan de kommer istället tillföras det fortsatta arbetet.

2014-02-13
Ärendenr: TRV 2013/1565

Bilaga 4.4 – Kapacitetsförutsättningar, avsnitt 1.2 Förplanerade tider i spår för banunderhåll

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Vi (Green Cargo) lämnar synpunkter på följande punkter/avsnitt:

Ändring bilaga **4.4** kapacitetsförutsättningar avsnitt **1.2** förplanerade tider i spår för banunderhåll.

Västra stambanan (Gnesta)-(Hallsberg) samt Södra stambanan (Katrineholm)-(Mjölby)

Generellt anser vi att TRV måste göra avsteg från denna princip när det gäller anpassningar/omledningar för banarbeten på andra sträckor t ex när My-Hrbg är stängt och en stor mängd tåg om leds via K i båda riktningarna dygnet runt. När andra banarbeten kräver full kapacitet på banan måste servicefönstren anpassas till detta.

Västra och Södra Stambanorna är hårt trafikerade, speciellt på tider som hårt belastade vad gäller persontrafik. I många fall är godstågen hänvisade till natt för att nå acceptabla transporttider.

Som förslaget nu ligger så begränsas kapaciteten för godstrafiken ytterligare. Trafikverket måste ta hänsyn till detta vid planering av servicefönster så att både person- och godstrafikens behov tillgodoses. Vi lämnar nedan förslag till justering av tiderna.

Ett alternativ till våra förslag kan vara att Trafikverket lägger servicefönstren dagtid, d.v.s. Efter/före persontrafikens toppar under morgon- respektive eftermiddagstrafik. Här kan den modell som används för banarbetsveckor på Ostkustbanan Gävle-Sundsvall studeras.

Under tiden för service fönster menar Trafikverket att trafik i ena riktningen ska prioriteras. Här behövs en del klarlägganden, bland annat hur den skrivelsen står sig mot övriga prioriteringskriterier i JNB.

Green Cargo kräver att användandet av servicefönster utvärderas beträffande utnyttjandegrad och trafikpåverkan. Utfallet kommuniceras till järnvägsföretagen för gemensam utvärdering innan Trafikverket överväger att införa metoden på fler bansträckor.

2014-02-13
Ärendenr: TRV 2013/1565

Vi har följande synpunkter/förslag på tiderna för resp. sträcka:

(Gnesta)-Katrineholm)

TRV föreslår 00:00-05:30 n m M-F, Ge föreslår 01.00-06:30 n m M-F och 00:00-08:00 n m LS

(Katrineholm)-(Hallsberg)

TRV föreslår 00:00-06:00 n m M-F, Ge föreslår 00:30-06:30 n m M-F och 23:00-08:00 n m LS

(Katrineholm)-(Norrköping)

TRV föreslår 00:00-06:00 n m M-F, Ge inga synpunkter men borde kunna vara 23:00-09:00 n m LS

(Norrköping)-(Mjölby)

TRV föreslår 01:00-05:00 n m M-F, Ge inga synpunkter men borde kunna vara 01:00-07:30 nm LS

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK MÄLAB AB

Drift och underhåll av befintlig anläggning är prioriterad och skapar viktiga förutsättningar för att förbättra kvalitén i tågtrafiken. Det är dock viktigt att de sträckor och tider som tas i anspråk för banarbeten inte kraftigt överstiger behoven om det samtidigt innebär begränsningar för den trafik som planeras. För persontrafiken är det i grunden positivt med underhåll nattetid. Vissa persontåg på de utpekade sträckorna startar under tiden för underhållsfönstret vilket innebär vissa begränsningar i planeringsförutsättningarna. Det är därför önskvärt om underhållsfönstret kan sluta något tidigare, alternativt att det under sista timmen finns en viss situationsanpassning på underhållsfönstrets utbredning avseende sträcka eller tid.

YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN

ÖstgötaTrafiken ser inte att tänkt enkelspårskonstruktion natt mot må-fre Id.01.00-05.00 (Nr)-(My) på SSB ligger i konflikt med Östgötapendelns tänkta trafikupplägg. ÖstgötaTrafiken ser positivt på införande av sådant.

2014-02-13
Ärendenr: TRV 2013/1565

TRAFIKVERKETS KOMMENTAR:

Gällande Green Cargos synpunkt att avsteg bör göras vid behov av omledningar:

Liksom alltid när banarbeten planeras är det Trafikverkets mål att trafiken ska drabbas så lite som möjligt; nödvändiga omledningsvägar ska hållas öppna i största möjliga mån. Försämrar ett servicefönster omledningskapaciteten för ett annat banarbete, så kommer en sammanlagd bedömning att göras. Är det enklast och klokast att inte utnyttja servicefönstret, så ska det inte heller göras. Avsteg kommer med andra ord absolut att kunna göras.

Gällande Green Cargos synpunkt om tidpunkt för servicefönster:

Längre sammanhängande tider är av stor vikt för att Trafikverket ska kunna utföra ett effektivt underhåll av järnvägen. Målsättningen i planeringen av dessa servicefönster har varit att placera dem vid tider på dygnet då det sammanlagda behovet av trafikkapacitet är så litet som möjligt. De aktuella sträckorna har ett för hårt trafiktryck dagtid för att det ska gå att planera in längre sammanhängande servicefönster utan att tilldelningen av tåglägen måste begränsas avsevärt.

Trafikverket ber också samtliga järnvägsföretag observera att det inte rör sig om någon större förändring jämfört med hur det har sett ut tidigare. Nattetid är trafiken (i nuläget) så pass gles att en enkelspårskonstruktion inte skulle medföra några avsevärt längre gångtider för södergående tåg. Meningen är att de extra minuter som kan drabba några tåg dels ska vara helt tydliggjorda och förutsägbara, dels ska fås igen när banan under resten av dygnet både är fri från underhållsarbeten och utan fel i anläggningen. Servicefönstren ska i praktiken stödja Trafikverkets satsning på förebyggande underhåll.

Gällande Green Cargos fråga om kriterier för prioritering runt servicefönster:

Skrivelsen om prioritering runt servicefönster ska ses som ett komplement till övriga prioriteringskriterier i JNB. Målsättningen kommer att vara att skapa ett effektivt kapacitetsutnyttjande - ju större andel tåg i samma riktning, desto effektivare kapacitetsutnyttjande när banan är enkelspårig. Pragmatiska hänsyn kommer att tas vid konstruktionen. Skrivelsen är i första hand menad att tydliggöra för järnvägsföretagen vilken huvudprincip som kommer att råda när ett möte behöver flyttas, men hänsyn måste naturligtvis också tas till övriga prioriteringskriterier.

Gällande Green Cargos synpunkt att användandet av servicefönstren bör följas upp avseende utnyttjandegrad och trafikpåverkan:

Trafikverket instämmer. En utvärdering ska göras. Trafikverket ansvarar för denna, och kommer att delge järnvägsföretagen resultatet. Samtidigt bör det dock påpekas att ett hundraprocentigt nyttjande av tiderna inte kommer att vara möjligt. De är också konstruerade för att skapa flexibilitet och snabb tillgång till anläggningen när det

2014-02-13
Ärendenr: TRV 2013/1565

behövs. Ett visst mått av överbokning ingår i konceptet, men det är av vikt att det inte blir för stort, och att det i första hand "drabbar" kapacitet som ändå hade stått outnyttjad. Just därför är också uppföljningen av trafikpåverkan så viktig.

Gällande Green Cargos och Mälardalstrafiks synpunkter på klockslagen för servicefönstren:

De gånger då längre sammanhängande tider än 5-6 timmar krävs för basunderhåll, bedöms vara så få att det torde vara effektivare ur kapacitetsutnyttjandeperspektiv att inte boka upp helgtider på årsbasis. Det är då bättre att det görs när specifikt behov av det uppkommer.

Det sammanlagda trafiktrycket blir mycket högre under rusningstrafik. En försening på ett tåg medför då ofta förseningar på andra tåg, eftersom förmågan till återhämtning i tågplanen under dessa timmar är mycket låg. Att avsluta avstängningarna kl 06.30 är därför för sent. Ytterligare tidigareläggning av passen, enligt Mälardalstrafiks önskemål, skulle å andra sidan i för hög grad drabba trafiken före och runt midnatt. Men en viss flexibilitet kommer att råda i konstruktionen. Ger den sammanlagda trafikbilden i T15 att det är klokare att istället för 00.00-05.30 placera servicefönstret 23.50 – 05.20 eller 00.10-05.40, så kan detta absolut ske. Tågplanen fastställs som alltid i samråd med järnvägsföretagen. Trafikverket kommer att utgå från de i JNB annonserade tiderna, men finns det enighet bland berörda järnvägsföretag om en mindre justering, så kommer Trafikverket att genomföra den. I det avseendet skiljer sig inte hanteringen av servicefönster från andra banarbeten.

Östgötatrafikens positiva inställning till servicefönstren är också noterad, och följer med i det fortsatta arbetet.

Övrigt

INKOMNA SYNPUNKTER FRÅN MTR NORDIC AB

Bakgrund

MTR har sedan 2012 arbetat med förberedelserna inför företagets inträde på marknaden för kommersiell persontågstrafik. Vårt företag har långsiktighet och kvalitet som ledstjärnor i allt vi gör.

Vi är en ny aktör i en nyligen omreglerad marknad. För att intentionerna med den beslutade omregleringen av persontågsmarknaden ska kunna uppnås finns det två absolut nödvändiga förutsättningar. Dels att systemet ger stabilitet och tydliga

2014-02-13
Ärendenr: TRV 2013/1565

förutsättningar på lång sikt, dels att förutsättningar ges till konkurrens på likvärdiga och sunda villkor. Trafikverket är en av de allra viktigaste instanserna för att säkerställa detta. Vi upplever kontakterna med Trafikverket som generellt positiva och konstruktiva, men vi oroas över Trafikverkets otydlighet kring vilka långsiktiga spelregler som ska gälla inte minst vad gäller tåglägesfördelningen. Vi oroas också av att det i tåglägesfördelningen för T2014 fanns tydliga indikationer på att den tidigare monopolaktören otillbörligt gynnades i fråga om att man fick mindre tidspåslag än övriga aktörer.

MTR tecknade ett avtal med Stadler om förvärv av nya motorvagnståg i oktober 2013. Ordertecknandet var ursprungligen planerat till juni 2013, eftersom vi antagit att tillräcklig säkerhet kring tilldelade tåglägen då skulle råda. Eftersom tåglägesfördelningsprocessen drog ut på tiden kunde vi inte motivera en investering på uppemot 700 miljoner kronor med den osäkerhet som rådde i juni. När vi nu gjort en stor investering är det självklart helt kritiskt för oss att vi får nödvändiga tåglägen för våra tåg både på kort och lång sikt vilket även gynnar resenärerna. Vi som ny aktör med ett erbjudande som gynnar resenärerna måste ges nödvändigt utrymme på spåren för att en affärsmodell baserad på nya tåg och hög kvalitet ska kunna vara hållbar.

Vi är måna om att vara så transparenta som möjligt mot Trafikverket vad gäller tidsplanen för vårt inträde i marknaden och kommer att fortsätta informera Trafikverket om alla nödvändiga detaljer kring detta i separata diskussioner. Vi uppskattar den förståelse som Trafikverket visat för de utmaningar kring fordonsinvesteringar som aktörer i marknaden har. Vi uppskattar också det officiella brev som Trafikverket utfärdade i juli 2013 där det fastslogs att myndigheten inte har några planer på att förändra prioriteringen för den typ av tåg som MTR kommer att trafikera Stockholm-Göteborg med.

För att ytterligare skapa långsiktighet ser vi positivt på att processen om ramavtal för tilldelad kapacitet åter aktiveras. Vi ser avtal om tre-fyra år som ett lämpligt tidsspänn för att även säkra flexibilitet för att kunna möta förändrade resenärsvolymer. Nuvarande årsvisa process driver också betydande resurser för oss och andra aktörer. Det är resurser som istället skulle kunna läggas på ett gemensamt arbete för att öka robustheten i systemet.

I det följande ges MTR:s mer specifika kommentarer på JNB2015.

Bilaga 3.5, högsta tillåtna hastighet: Skyltningen på Västra Stambanan (VSB) är anpassad för en situation med en enda operatör av fjärrtåg och dess fordonsflotta, och inte för en situation med flera operatörer där vissa operatörer kan ha fordon med sth 200 km/h men utan korglutningsfunktion. Längs med banan finns flera sträckor där maxhastigheten för icke-korglutande B-tåg är lägre än 200 km/h trots att banan medger högre hastighet. Trafikverket har ett ansvar för att säkerställa att bankapaciteten utnyttjas på ett maximalt sätt. MTR anser därför att Trafikverket snarast bör vidta åtgärder för att på kort sikt medge dispens från hastighetsbegränsningar under 200 km/h där så är lämpligt, och på längre sikt anpassa skyltningen till dessa förutsättningar. Detta förbättrar också utnyttjandet av bankapaciteten. Inom Trafikverket ligger förslag på möjliga trimningsåtgärder som ej driver stora kostnader. En av de högst prioriterade av dessa är att skylta om raksträckor på VSB samt programmera om baliser. Vår förhoppning är att detta ges hög prioritet och genomförs så snart det går före T15-start. Även ur ett principellt perspektiv anser vi att nuvarande situation är konkurrenshämmande och oacceptabel.

2014-02-13
Ärendenr: TRV 2013/1565

Bilaga 4.4, trångsektorsplan Stockholm och Göteborg och tabell på kapacitetsfördelning: För det första står tabellerna som definierar antal snabbtågslägen i timmen delvis i konflikt med hur utfallet kan bli utifrån prioriteringskriterierna. Vi föreslår ett förtydligande. För det andra noterar vi att i trångsektorsplanen för Stockholm anges 12 tågslägen per timme som dedikerade till snabbtåg (50%) men bara 2 av 10 per timme (20%) för Göteborg. Vi anser att åtminstone 4 av 10 per vissa timmar i Göteborg är en mer rimlig siffra utifrån hur marknaden kan utvecklas.

6.3, avgifter:

o Generellt vänder vi oss kraftigt emot kraftigt höjda banavgifter för tågtrafik vilket missgynnar det mest miljömässigt effektiva transportmedlet. Det har i olika sammanhang framförts att de svenska banavgifterna är väldigt låga i ett europeiskt perspektiv. Jämförelsen haltar dock eftersom i flera av de länder som har högre banavgifter ingår infrastrukturägaren i samma organisatoriska enhet som trafikoperatören (ofta med trafikmonopol). Därmed blir banavgifter bara en interntransferering av pengar. Självklart är vi dock generellt positiva till de betydande långsiktiga investeringar som Trafikverket gör för att öka robustheten i trafiksystemet.

o Persontågstrafik bär idag en betydligt större andel av de marginalkostnader som denna trafik förorsakar än vad godstrafik gör. Vi ställer oss frågande till att denna obalans inte utjämnas mer i nuvarande avgiftsförslag.

o Vi föreslår också en signifikant höjning av avgifterna för långtidsuppställning i anslutning till stationerna i större städer, med bakgrund i den kapacitetsbrist som råder. Vi noterar att det på dessa uppställningsplatser står ett stort antal fordon som sällan, eller aldrig, används vilket missgynnar aktörer som är i större behov av stationsnära uppställningsplatser med flitigt utnyttjade fordon.

o MTR vill poängtera att vi ställer oss positiva till de betydande höjningar av kvalitetsavgifter som föreslås.

TRAFIKVERKETS KOMMENTAR:

Svårt med spårbarheten till frågor i aktuellt avvikelsemeddelande för ovanstående samrådssvar, därav kommer samrådsvaret istället att behandlas i rådande kunddialog.

2014-02-13
Ärendenr: TRV 2013/1565

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK MÄLAB AB

Inför kommande revideringar av JNB bör Trafikverket generellt komplettera underlaget med en redovisning av motiven till förändringarna samt en sammanfattning av konsekvenserna för tågtrafiken.

TRAFIKVERKETS KOMMENTAR:

Vi tar till oss synpunkten.