



Hans Sternlycke

Fässbergsgatan 8

431 69 Mölndal,

Tf 031-828413

E-post: hans.sternlycke@netatonce.net

28 november 2017

till

Näringsdepartementet

Regeringskansliet

103 33 Stockholm

Remissvar på: Trafikverkets nationella långtidsplan 2018-2029

*Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet får härmed överlämna vårt remissvar till Trafikverkets förslag till iångtidsplan för infrastrukturen 2018-2029.*

*Våra synpunkter kan sammanfattas i att: Planen bör omarbetas och utgå från målstyrning i stället för prognosstyrning. Införandet av ERTMS bör skjutas upp till efter planperioden. Stora projekt såsom höghastighetsbanor bör inte finansieras med anslag utan med lån. De därigenom frigjorda medlen bör användas till att återställa infrastrukturskulden. Regionbanorna bör rustas upp och drivas enligt Inlandsbanemodell. Vi pekar på några banor som bör få anslag, men där det inte finns med i infrastrukturplanen.*

## **Trafikverkets nationella långtidsplan (TNL) för 2018 – 2029. Synpunkter från Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet.**

### **Målstyrning i stället för prognoser**

Trafikverket (TrV) utgår från **prognoser** för trafikökningen i sin planering. Detta medför en förstärkning av de utvecklingstendenser som råder i dag. Detta innebär att TrV föreslår satsningar på tillväxtorter och missgynnar kommuner som idag inte växer.

I politiken arbetar man mot politiska mål, man är målstyrd. Med ett **målstyrt** perspektiv bör politiker utnyttja investerings- och underhållsanslagen för infrastrukturen som medel för regionförstoring. Det bör ske genom att snabba upp järnvägstrafiken så att även kommuner utanför storstäderna kan växa.

Trafikverkets prognoser för åtgärder i järnvägen underskattar effekterna av järnvägsupprustningar. Erfarenheter av upprustningar av Blekinge kustbana visar en tio faldig resandeökning liksom Ystad – Simrishamn, där ökningen blev 8-faldig. Motsvarande ökning kan förväntas av upprustning till helsvetsat spår och elektrifiering av de sjutton olika banor, som Sveriges Kommuner och Landsting redovisar som regionalt viktiga. TrV förslag går stick i stäv mot den politiska strävan att stimulera "hela Sverige".

Byggnad av höghastighetsbanor bör absolut ske med upplånade medel i stället för finansiering via årliga statsbudgetar. Om finansieringen sker årsvis ger det en

alltför långsam byggtakt och banorna blir klara så sent, att nyttan av investeringarna erhålles först om flera decennier. Vi delar TrV:s syn om lånefinansiering som bästa finansieringsform. Höghastighetsbanor byggs mycket snabbare och billigare per mil i andra länder än vad som planeras i Sverige genom Ostlänken. Sverige kan lära av exempelvis hur Kina bygger sina nya banor med industriella metoder. Genom att lånefinansiera höghastighetsbanorna blockerar inte dessas finansiering upprustning av övriga järnvägssystemet. Höghastighetsnätet får inte bli en gökunge, som ödelägger stora delar av vårt järnvägsnät Sverige.

Den samhällsekonomiska lönsamheten av väginvesteringar finner TrV var högre än för järnvägsinvesteringar. Men de beräkningsmetoder man använder beaktar inte alls regionala effekter såsom vidgade arbetsmarknader och möjligheter att bo kvar i kommuner utanför tillväxtorter. Lönsamhetskalkylerna bygger även på för låga antaganden om trafiktillväxt som följd av förbättrad järnvägstrafik. Se exemplet Svealandsbanan (Strängnäs- Södertälje), som byggdes enkelspårig. Nu bygger man mötesspår för att resandet har blivit större än TrV:s prognoser. De lönsamhetsberäkningar TrV utför bör inte styra investeringarna innan man har mer tillförlitliga prognosmodeller. Återigen bör politisk målsättning gå före bristfälliga kalkylmodeller som beslutsunderlag.

Miljö och klimathänsyn ges verbalt en plats i den Nationella Planen. Man konstaterar att förbättrade vägar leder till ökad vägtrafik med ökad klimatpåverkan. Men likafullt föreslår TrV nybyggnad av vägar för 43 miljarder kronor. Det anslaget räcker för att bygga minst tio mil höghastighetsjärnväg för 320 km/timmen.

Den nationella investeringsplanen behöver kompletteras med politiska mål för att bygga ett socialt och miljömässigt hållbart Sverige. Planen i dess nuvarande form ger en ännu mer uppdelad nation med trångboddhet och överexploatering av storstadsregionerna och borttynande av övriga delar av landet. Planen duger enbart som bakgrunds- och nulägesbeskrivning. Inte som redskap för att bygga ett bra land.

### **Låna till stora projekt. Skjut upp andra.**

I Trafikverkets förslag till Nationell långtidsplan för infrastrukturen 2018-2029 ökar järnvägsunderhållet från sju miljarder kronor per år under förra perioden till tio miljarder kronor om året. Underhållsanslagen räcker dock inte till för att återställa underhållsskulden på alla banor, utan förfallet av regionbanorna fortsätter. Trafikverket har angett att det behövs ett anslag på 13 miljarder kronor om året för att underhållsstandarden på Sveriges järnvägar inte skall försämrans, och att det behövs 16 miljarder kronor om året för att kunna höja den.

De årliga järnvägsinvesteringarna ökar från elva miljarder kronor till tolv miljarder kronor i snitt under planperioden. Mycket av investeringsanslaget är uppbokat för pågående stora projekt. Av nya anslagsmedlen går enligt Järnvägsfrämjandets mening en stor del till stora projekt, som bör finansieras på annat sätt än med

anslag. Vi anser även att många förslag är av tveksamt värde för att öka kapaciteten i järnvägssystemet.

Så menar vi att Norrbotniabanan och de så kallade höghastighetsbanorna Ostlänken och Hässleholm-Lund bör läggas i projektbolag och medlen för dem lånas upp. Hela Norrbotniabanan bör byggas i en följd och inte bara halva. Likaså bör hela höghastighetsnätet byggas i en följd, och inte bara i delar.

Det är fråga om 7,5 miljarder kronor till Norrbotniabanan och 37 miljarder kronor till höghastighetsbanor i statliga anslag under perioden eller 44,5 miljarder kronor tillsammans.

Att järnvägsinvesteringar görs i små sträckor åt gången är fördyrande, i stället för att bygga en bana i ett svep. Först då kan man få full kapacitet och nytta av investeringen. Enligt en utredning av WSP ger ett sådant byggande för vägar 30 procent högre kostnader. Det torde gälla järnväg också. För Väst kustbanan har bygget av dubbelspår pågått 25 år och skall nu slutföras under perioden. Ett annat exempel på hur satsningar dras ut i små, små steg är Godsstråket genom Sverige.

Till utbyggnad av signalsystemet ERTMS anslås 15,4 miljarder kronor. Det är fråga om ERTMS 2, men enligt EU uppfyller vårt ATC med mobilsystemet GSM-R redan kraven för det, och det fungerar väl. Det är först ERTMS 3 som ger något utöver detta. Därför bör satsningen på ERTMS 2 vänta tills vi kan få ERTMS 3. Anslaget till ERTMS bör skjutas upp och pengarna användas till att minska underhållsskulden.

Till de tveksamma investeringarna hör Västlänken. Restiderna blir längre än med dagens säckstation i Göteborg, och det blir ingen ökad kapacitet. Miljöproblemen blir stora. Därför bör statens andel på 12,1 miljarder kronor i långtidsplanen strykas och ny förhandling göras.

Sälenflygfältet bör inte byggas och anslaget på en kvarts miljard i statligt anslag strykas. Hela investeringen är över en miljard. Säsongen blir alltför kort och trafiken för liten. I stället bör järnvägen till Sälen återuppbyggas. Fiskarheden ett av landets största träindustrier ger stora godstransporter. Borlänge flygfält ligger bredvid Dalabanan.

Tillsammans blir det över 72 miljarder kronor som antingen bör få en annan finansiering eller strykas ur förslaget till långtidsplan. Det ger sex miljarder kronor mer om året att lägga till underhållsanslaget. Då når vi upp till de 16 miljarder kronor om året som Trafikverket anser behövas för att kunna ta igen underhållsskulden.

Alla regionbanor bör rustas upp med skarvfria spår på makadambädd för att få kortare restider och bättre bärighet för godset. Upprustningen bör göras i projektbolag och medlen för det bör lånas upp. Det kan förräntas av lägre underhållskostnader och ökade banavgifter. Driften bör sköta efter Inlandsbanans modell.

## **Omarbeta infrastrukturförslaget**

Slutsatserna efter granskning av Trafikverkets förslag till infrastrukturplan 2018-2029 är att en ny plan måste utarbetas som utgår från en måldiskussion i stället för prognosframskrivning, prognoser som dessutom bygger på trendframskrivningar, som inte stämmer med faktiska trenden för tåg, och på en trafikstringsmodell för järnvägen, som inte klarar att ge korrekta uppskattningar av trafiktillskott som kommer från trafik på sträckor mellan ändpunkterna och alls inte tar med utrikes trafik. Uppskattningar av de samhällsekonomiska effekterna av infrastrukturen görs ej heller. Detta gör att järnvägen inte värderas rätt, att lönsamma investeringar inte görs, utan att det satsas på vägar, vilken inte skulle ske med mer korrekt analys.

Storstadskoncentrationen för investeringarna, är tveksam av rättviseskäl och ur samhällsekonomisk synpunkt. Till exempel får Stockholms län nära hälften av dem medan Kalmar län per invånare får endast tiondelen och bara för väginvesteringar. För varje medborgare som inte behöver flytta till storstad innebär det inbesparade samhällskostnader på ett par miljoner kronor.

Förslaget innehåller få nya investeringar till nytta för järnväg. Det mesta går till pågående arbeten. Nya medel går till sådant som är tveksamt, om inte rent negativt för järnvägen, som lanseringen av ERTMS, Västlänken och Ostlänken. Regionbanorna får försumbara summor och de riskerar att få stängas på grund av bristande underhåll.

Stora projekt bör ej finansieras av anslag utan med lån och byggas av projektbolag, ej av Trafikverket. Ansvaret för regionbanor bör överföras till berörda kommuner med anslag från staten och investeringsmedel lånas upp för att få snabb upprustning. Inlandsbanans modell för driften har visat sig framgångsrik med kraftigt sänkta kostnader.

Järnvägsfrämjandet anser att för att få ett hållbart samhälle och en konkurrenskraftig järnväg behöver det investeras kanske en procent av BNP i den, 44 miljarder kronor om året. Det skedde i järnvägens barndom på lånade pengar, och det gav oss dagens välstånd. Nu utsätts järnvägen för kapitalförstörelse.

En del av investeringarna kan täckas av att underhållsåtgärder. Det innebär samtidigt en upprustning. Med skarvfria spår på makadam kan en miljon kronor milen sparas om året i underhåll. Banavgifterna ökar med ökad bärighet för godståg och ökad hastighet för persontåg. Det kan betala räntorna för investeringen. Resandet kan kanske tiodubblas och befolkningsminskningen utanför storstadsregionerna upphöra.

Höghastighetsbanor byggda och administrerade på rätt sätt är kommersiellt självbärande och kan lätt lånefinansieras. Fler sträckor än Stockholm-Göteborg/Malmö kan bära höghastighetsbanor. Det gäller exempelvis Oslo-Köpenhamn och Stockholm-Oslo. Höghastighetsbanan till Stockholm bör dras förbi och fram till åtminstone Gävle. Det är fråga om 200 mil järnväg. Enligt europeiska genomsnittspriser kostar en ny höghastighetsbana två miljarder kronor milen. Industriellt byggt kan det bli åtskilligt lägre. Ostlänken kalkyleras av

Trafikverket till det dubbla priset. Byggtakten är mycket låg, 10 år för 15 mil. Det bör klaras på tre år. China Railway Construction anmälde 2015 att man kan bygga det föreslagna höghastighetsnätet på fem årför 145 miljarder kronor, 20 mil om året. Sen dess har kursen för den kinesiska valutan stigit. Med 200 mil höghastighetsjärnväg för säg 1,8 miljarder kronor per mil byggt på 20 år skulle det bli 18 miljarder kronor om året.

Trafikverkets förslag på ökad investeringsbudget på tio procent extra utöver långtidsplanen innebär 19 miljarder kronor om året varav tio på järnväg. Går det igenom borde allt gå till järnväg, särskilt som järnvägen trots det tillägget har kvar stora av Trafikverket utpekade kvarstående brister i förslaget till långtidsplan. Det är dessutom mer i samklang med den klimatlag regeringen planerar att lägga nästa år.

Regionala banor behövde stärkas med 40 miljarder kronor. Flera stora stråk får för lite och för sent: Norge-Vänerförbindelsen, Bergslagsbanan, Ostkustbanan, Norrbotniabanen. Det behövs en kustjärnväg i Sydöst. Dessa projekt kan gå på 72 miljarder kronor.

Under åren har många mötesspår, stickspår och industrispår rivits upp. Det blir kostsamt att återställa, men nödvändigt för att klara den kapacitet som behövs för en växande järnvägstrafik. Genom att undvika onödiga ståtider för tågen kan genomsnittshastigheten öka. Sådana åtgärder är billigare än att bygga nytt och ett sätt att kunna skjuta på stora investeringar tills trafiken har ökat än mer.

### **Viktiga regionbanor som måste åtgärdas**

Sydöstra Sverige är missgynnad när det gäller järnväg. Stångådalsbanan mellan Linköping och Kalmar, Tjustbanan mellan Linköping och Västervik samt Bockabanen mellan Nässjö- Eksjö och Berga-Oskarshamn (tillsammans 44 mil) får ingenting i förslaget till infrastrukturplan 2018-2029.

Stångådalsbanan kan rustas upp för en miljard kronor och dessutom elektrifieras för ytterligare en miljard enligt en utredning bekostad av Infrastrukturanstalten i Hultsfred. Summa två miljarder kronor. Med helsvetsade spår sjunker underhållskostnaden från 150 kronor till 50 kronor metern. Bara det skulle väl förränta upprustningen. Till det kommer ökade banavgifter. Idag har bara en tredjedel av Stångådalsbanans 23,5 mil helsvetsade spår. Restiden sjunker från tre timmar till två och en halv timme. Med avstängd bana i två år kan den rustas på två år.

Med fler åtgärder kan restiden sjunka till två timmar. Investeringen för upprustning av både Stångådalsbanan och Tjustbanan skulle bli fyra miljarder kronor. Resan mellan Linköping och Kisa skulle ta en halvtimme. Nu tar det 53 minuter med tåget. Restiden från Linköping till Stockholm är idag en timme och 36 minuter, med höghastighetsbana en halvtimme mindre. Man skulle kunna åka till Stockholm på under tre timmar från Kalmar.

Nässjö-Vetlanda som är oelektrifierad får inget men skulle behöva 1,4-1,9 miljarder kronor. Sträckan vidare till Åseda är stängd för trafik men inte uppriven.

Oskarshamn har en stor hamn men dåliga järnvägsanknytning. Kostnaden för en upprustning och elektrifiering av Berga-Oskarshamn, tre mil, anges till en miljard kronor. Bockabanan mellan Nässjö och Hultsfred är åtta mil och i dåligt skick. Om man räknar med 70 miljoner kronor milen för upprustning och 30 miljoner för elektrifiering skulle det bli 800 miljoner kronor. Med dessa två banor skulle Småland få en saknad tvärförbindelse.

Sträckan Jönköping-Vaggeryd får 983 miljoner kronor i infrastrukturförslaget HNJ (20 mil), Nässjö-Vaggeryd-Värnamo-Halmstad, får inget trots att redan med hopsvetsning av spåren och rälsförhöjning i kurvor skulle busstrafiken kunna minskas, och 44 miljoner kronor sparas på kollektivtrafiken per år enligt en rapport från Per Corshammar. Farten skulle kunna öka till 140 kilometer i timmen. Restiden kunde bli två timmar, 40 minuter kortare. Elektrifiering av de 20 milen skulle kosta kanske 600 miljoner kronor. Då är vi uppe i 700 miljoner kronor. Nästa steg är makadamisering. Hyltebruk, ligger vid ett stickspår. Det kunde dras vidare tillbaka till HNJ, ungefär åtta kilometer, och förbinda tätorten till HNJ.

Det behövs alltså 8,2 miljarder kronor i järnvägsinvesteringar för **Sydöstra Sverige**.

Flertalet regionbanor i Västra Götaland har en genomsnittsfart på 70 kilometer i timmen Regionen har ett ambitiöst program Tåg 2035 för att tredubbla tågtrafiken för 45 miljarder kronor. Där ingår dock också satsningar på de stora banorna och på Västlänken, tunneln under Göteborg. Till det har det nu kommit ett tillägg, Västtågsutredningen, som föreslår ytterligare stationer och banatågärder till en kostnad på mellan 2,9 till 4,7 miljarder kronor för att klara det beroende på ambition.

Viskadalsbanan, Borås-Varberg föreslås i infrastrukturplanen få 700 miljoner kronor. Tåg 2035 föreslår 1,1 miljarder kronor, 400 miljoner kronor mer. Älvsborgsbanan, Borås-Herrljunga-Vänern-Uddevalla får inget medan Tåg 2035 vill ha 3,2 miljarder kronor. Kinnekullebanan från Håkantorp vid Älvsborgsbanan till Lidköping-Mariestad och Gårdsjö vid Västra stambanan får 500 miljoner kronor. Tåg 2035 föreslår triangelspår vid Håkantorp, mötesspår och elektrifiering till Lidköping för 1,3 miljarder kronor. För att kunna använda banan som reservbana, få med Mariestad, rusta upp hela banan och elektrifiera är det en affär på fyra miljarder kronor. Bohusbanan Göteborg-Uddevalla-Strömstad får inget i infrastrukturplanen. Tåg 2035 vill satsa 4,9 miljarder kronor för att få timestrafik till Uddevalla och halvtimestrafik Göteborg-Stenungsund.

Om man accepterar satsningarna på regionbanorna av Tåg 2035, lägger merkostnaden för det utöver det i infrastrukturplanen och därutöver rustar upp hela Kinnekullebanan är vi uppe i en kostnad på 12,7 miljarder kronor mer än i infrastrukturplanen. Lägger vi till den ambitiösare extra stationssatsningen är vi uppe i 17,6 miljarder kronor. Karlsborgsbanan ligger för upprivning fastän trafiken borde bli lika stor som för Simrishamnsbanan. Lysekilsbanan som är på väg mot upprivning leder mot Sveriges enda djuphamn, raffinaderi och kan få en stor virkesterrminal. Bägge banorna var elektrifierade och kostar ett par hundra miljoner kronor var att upprusta. En vägupprustning går på det tiodubbla. Med det

också skulle det behövas 18 miljarder kronor för regionbanor i **Västsverige**. Fryksdalsbanan får 500 miljoner kronor i infrastrukturförslaget.

Bergslagspendeln, 20 mil från Ludvika till Kolbäck har slitet skarvspår och tät trafik. Det behövs 330 miljoner kronor för enkel upprustning.

Dalabanan mellan Uppsala och Borlänge får 350 miljoner. Dalabanans intressenter vill satsa 2,3 miljarder kronor, alltså ett par miljarder mer till. Det skulle ge plats för 40 procent mer gods och en restid mellan Borlänge och Stockholm på under två timmar för 23 mil, en halvtimme kortare.

Sälenfjällen är Sveriges största vintersportområde med 60 000 bäddar och stora utbyggnadsplaner. Ett flygfält skall byggas för 1,3 miljarder kronor. Det för en säsong på 3,5 månad. För samma summa kan man få Västerdalsbanan upprustad och förlängd till Sälen. Det saknas fem mil. Borlänge har ett bra flygfält intill järnväg. Nu är banan räddad kvar till Malungsfors, 20 mil från Borlänge. I Transtrand en halvmil från Sälen ligger Fiskarheden, en av Sveriges största träindustrier.

Sammantaget för **Mellansverige** blir det 3,9 miljarder kronor utöver anslaget i trafikförsörjningsplanen.

Det går numera regionaltåg till Lycksele, men banan är oelektrifierad och därmed dyr i drift. Elektrifiering Hällnäs-Lycksele kostar 215 miljoner kronor, vilket finns med infrastrukturförslaget vid tio procent ökat anslag. Från Lycksele till Storuman går det åt kanske 330 miljoner kronor till. Totalt 545 miljoner kronor. I Storuman finns en stor inlandsterminal.

En upprustning av Dellenbanans sex mil för gods- och persontåg kostar kanske 600 miljoner kronor. Restiden mellan Hudiksvall och Ljusdal skulle minska till tre kvart.

Inlandsbanan AB lånar in sex miljarder kronor från ett australiskt försäkringsbolag för upprustning av banan. En elektrifiering skulle gå på sex miljarder kronor till. Den bör staten bekosta. Bolaget har också anmält intresse för att trafikera bibanorna Mora-Bollnäs, Forsmo-Hoting, Storuman-Hällnäs och Jörn Arvidsjaur. Banan bör återuppbyggas hela vägen ner till Kristinehamn. Det saknas en mil. Kanske 15 mil fram till Mora behöver kraftig upprustning. Skall vi gissa på att det behövs två miljarder kronor för att Inlandsbanan skall återuppstå i hela sin längd. För **Norrland** plus Inlandsbanan behövas det nio miljarder kronor mer i investering i infrastrukturplanen.

Totalt behövs 40 miljarder kronor grovt räknat utöver anslaget för att rusta upp regionala banor i Sverige.

### **Större projekt**

Bergslagsbanan 48 mil mellan Kil/Frövi och Gävle är vårt tunga godsstråk, men har mestadels enkelspår. Den skulle behöva rustas för tre miljarder kronor. Den får i infrastrukturplanen 112 miljoner kronor för upprustning Falun-Borlänge. De har 108 000 invånare ihop och sträckan på 24 kilometer räcker inte till för trafiken utan behöver dubbelspår. Det går på tre miljarder kronor.

Norrbotniabanen är nu uppe i en kostnad på 30 miljarder kronor för 27 mil och får nära sju miljarder kronor under perioden. Men den bör byggas färdigt snabbt för

att inte bara bli en förlängd tarm. För det fattas 23 miljarder kronor. Banan bör få ATC också, inte bara ERTMS, liksom Botniabanan, 19 mil, för att också få godstrafik.

Kapacitetsbristen på Ostkustbanan, Stockholm-Sundsvall förlänger restiden en halv timme. I Infrastrukturplanen avsätts 5,4 miljarder kronor till själva banan. Dubbelspår för 25 miljarder kronor minskar avståndet Stockholm-Sundsvall två mil till 40 mil och restiden en timme och trekvart till två timmar enligt Trafikverket. Ombyggd Ådalsbana för sex miljarder kronor minskar restiden Sundsvall-Härnösand från 54 till 17 minuter. Nu är järnvägen en mil längre än vägen. Till Umeå blir restiden fyra timmar. Ostkustbanan klarar tre tåg i timmen och Ådalsbanan bara två medan Botniabanan klarar sex. Med dubbelspår hade det varit 40. De två banorna behöver tillsammans 25,6 miljarder kronor mer än vad som anslås.

En kustjärnväg behövs mellan Kalmar och Linköping. Man kan rusta upp de bansträckningar som finns och förbinda dem med högbanor. Kostnaden blir 16 miljarder kronor och restiden 65 minuter till Linköping och två timmar till Stockholm vidare med höghastighetsbanan. Banan bör senare förlängas åtta mil till Karlskrona.

På Norge-Vänerbanan, Göteborg till Oslo läggs inget i infrastrukturplanen. Nu går det tre tåg om dagen. Järnvägen har ingen möjlighet att konkurrera om godset. Det går 3 000 lastbilar om dygnet över Svinesundsbron. Banan behövs även med höghastighetsjärnväg. Kostnaden mellan Öxnered-Kornsjö är 4,3 miljarder kronor. Alternativet är att Bohusbanan förbindas med Norge går på två miljarder kronor.

e. u.

Hans Sternlycke

ordförande för Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet

**Riksorganisation**

|                       |   |
|-----------------------|---|
| Ordförande:           | Hans Sternlycke, Fässbergsgatan 8, 431 69 Mölndal, tf 031-828413  |
| Sekreterare:          | Klas Ternegren, Torredsvägen 284, 437 93 Lindome, tf 0739-645914  |
| Kassör:               | Magnus Holmgren, Åbylundsgatan 17, 582 36 Linköping, tf 013-4739897   |
| Redaktion Klart Spår: | Mats Andersson, Musseronvägen 29, 374 40 Karlshamn, tf 0454-18805   |
| Org. nr.:             | 802013-5292   |
| Postgiro:             | 96 59 41-8  |
| Internet:             | <a href="http://host.bip.net/jarnvagsframjandet/index.html">http://host.bip.net/jarnvagsframjandet/index.html</a> |