

Rullert Handlingsprogram 2014-2023 Investeringer Mai 2015



[Thor Erik Skarpen](#)

Jernbaneverket

Innhold

Forord	2
Mål og prioriteringer, status	3
Transportmål	3
Økonomiske rammer og prioriteringer	3
Drift og vedlikehold av infrastrukturen	4
Store prosjekter – endringer i forhold til tidligere HP forutsetninger	4
Programområdene	54
Omtale av de enkelte endringene:	6
Programområdet Kapasitet og gods	6
Kapasitet for nye tog	76
Robusthet i Oslo-området	7
Kryssingsspor og banestrøm	7
Tekniske tiltak	9
Programområdet Sikkerhet og miljø	10
Programområdet Stasjoner og knutepunkt	10
Programområdet Nytt togtilbud i Østlandsområdet	11
Planlegging og Utredning	12

Ord og uttrykk

NTP:	Nasjonal transportplan for perioden 2014–2023
KVU:	konseptvalgutredning
Første planperiode:	i tidsrommet 2014–2017
Siste planperiode:	i tidsrommet 2018–2023
Hele planperioden:	i tidsrommet 2014–2023
Punktlighet:	antall tog i rute til endestasjonen
Regularitet:	antall tog som blir kjørt som planlagt ifølge rutetabellen
Oppetid:	driftsstabiliteten til jernbanen
Hensetting:	togparkeringssted
Vending:	snusted for tog
ERTMS:	nytt felles europeisk signalsystem
GSM-R:	telefon- og teknikkssystem for jernbanen

Forord

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014–2023, (St. Meld. 26 (2012–13)), ble behandlet i Stortinget den 18. juni 2013. Meldingen trekker opp mål og strategier for transportpolitikken. I tillegg beskriver meldingen regjeringens ambisjonsnivå for transportpolitikken fram mot 2023, blant annet gjennom økonomiske rammer for drift, vedlikehold og investeringer i den nasjonale transportinfrastrukturen.

På grunnlag av dette utarbeidet Jernbaneverket et handlingsprogram basert på føringer og prioriteringer i Stortingsmeldingen. Handlingsprogrammet ble utarbeidet for hele perioden 2014–2023, men ble lagt hovedvekt på de fire første årene (2014–2017).

Handlingsprogrammet er viktig for å sikre helhetlig styring og prioritering av Jernbaneverkets budsjettmidler, både med hensyn til ulike innsatsområder internt i etaten og med tanke på samordning med innsatsen i andre etater der det er felles grensesnitt eller gjensidig nytte av samtidige tiltak.

Dette er en rullering av Handlingsprogrammet etter første år av perioden og etter at Statsbudsjettet for 2015 er lagt fram. Endringer som følger av dette er innarbeidet.

Revisjonen omfatter de første fire årene (2014-2017) av planperioden. Arbeidet med Nasjonal Transportplan 2018-2027 er startet opp og vil innebære en rullering av planene fra 2018.

Dette dokumentet beskriver i hovedsak endringer i perioden 2014-2017 for investeringsprosjekter.

Mål og prioriteringer, status

Transportmål

Jernbanen måles på sentrale kvalitetsparametere som er punktlighet, oppetid og regularitet. Tabellen viser status for 2012, resultat for 2014 og målsettinger for 2017 og 2023. I 2014 ble målene nådd for «persontog» og «Flytoget», hvor sistnevnte satte punktlighetsrekord med 97,2 pst av togene i rute. For de andre kategoriene ble målene ikke nådd.

	resultat 2012	resultat 2014	mål 2017	mål 2023
Punktligheit Gardermobanen	96,2	97,2*	95	95
Punktligheit persontog	91,2	91,1	90	90
Punktligheit godstog	81	78,6	90	90
Oppetid	98,8	98,8	99,3	99,3
Regularitet persontog	97,8	97,7	99	99,2
		*Gjelder Flytoget		

Økonomiske rammer og prioriteringer

Hovedpostene i Jernbaneverkets handlingsprogram er vist i tabell 1. Samlet er det lagt til grunn en økning av rammen for perioden 2014-2017 på 1140 mill kr hovedsakelig pga økt innsats i statsbudsjettene for 2014 og 2015 for å tilrettelegge for nytt persontogmateriell i Østlandsområdet og økte midler til planlegging av IC-strekningene på Østlandet.

Tabell 1: Investeringer i jernbanen for perioden 2014-2017 i mill. 2015-kr.

	2014- 2017	rullert 2014-2017
Pågående prosjekter pr 1.1. 2014 med IC-prosjekter	12148	12749
Nye IC-prosjekter	2109	2226
Bergen-prosjekter	2305	1476
Trønderbane-prosjekter	745	791
Godsprojekter	210	190
Ringeriksbanen	0	34
Programområder	7414	8529
Oslo-prosjektet	309	430
Nytt dobbeltspor Oslo-Ski	12564	12528
Sum investeringer i jernbaneinfrastrukturen	37808	38948

Jernbaneverket og Statens vegvesen gjennomførte i 2014 felles utredning om traseer for Ringeriksbanen og E 16. I påvente av beslutning om videreføring av planlegging av Ringeriksbanen er det ikke lagt inn budsjettmidler til dette.

Drift og vedlikehold av infrastrukturen

Tabellen viser bevilgninger sammenlignet med Handlingsprogrammets plan for drift og vedlikehold. Bevilgningene de to første årene er 48,4 pst av 4-årsplanen, dvs. svært nær planlagt nivå. Jernbaneverket legger til grunn at bevilgningsnivået i 2015 videreføres de neste årene slik at vedlikeholdsetterslepet ikke øker ytterligere.

Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014-2017, kap 1350, post 23, Drift og vedlikehold, mill 2015-kr

NTP 2014-2017, årlig snitt	Bevilgning 2014	Bevilget 2015	Oppfølgings- grad etter 2 av 4 år
6718,6	6260,9	6752,7	48,4

Store prosjekter – endringer i forhold til tidligere HP forutsetninger

Vossebanen Bergen – Arna inkludert Ulriken tunnel har fått redusert kostnadsanslag for første planperiode og økt kostnadsanslag for andre planperiode. Dette endrer ikke samlet styringsramme eller kostnadsramme som er hhv 3 611 mill. kr og 3 823 mill. kr.

For Vestfoldbanen Farriseidet - Porsgrunn er ny styringsramme 6 781 mill. kr etter behandling av endringer knyttet til signalanlegg. Kostnadsrammen er 7 146 mill. kr. Styringsrammen vil bli vurdert nærmere i 2015. Prosjektet ligger inne i første planperiode.

Prosjektet Holm – Holmestrand – Nykirke har ny styringsramme på 6 329 mill. kr. Kostnadsrammen er 6 605 mill. kr. Prosjektet ligger inne i første planperiode.

Kvalitetssikring fase 2 for Follobanen ble gjennomført i 2014 etter at Handlingsprogrammet ble fastsatt. Kostnadsanslaget ble da justert opp med om lag 3 mrd. kr i siste planperiode i forhold til Handlingsprogrammet. Kostnadsanslaget er ikke vesentlig endret for første periode. Styringsrammen er 25 573 mill. kr og kostnadsrammen er 27 563 mill. kr

Programområdene

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014-2023 er ganske detaljert om de store investeringsprosjekter som skal bygges i planperioden, og når utbygging skal skje. Handlingsprogrammet detaljerer ytterligere de mindre og mellomstore investeringer i eksisterende infrastruktur som ikke er omtalt i Nasjonal transportplan. Disse prosjektene er samlet i tematiske områder vist i tabell 2.

Tabell 2: Fordeling av midler mellom programområdene (tall i mill 2015- kr)

	2014-2017	revidert 2014-2017
Kapasitet og gods*	2510	3480
Sikkerhet og miljø	1766	1773
Stasjoner og knutepunkt	1512	1535
Bedre togtilbud Østlandet	1626	1741
Sum programområder	7414	8529

*Inkluderer tiltak som robusthet i Osloområdet, kryssningsspor, banestrømforsyning, tekniske tiltak og kapasitet for nytt togmateriell. I programområdet inngår også tiltak på Ofotbanen, hvor det legges opp til å bevilge totalt 1,6 mrd. kr. i tiårsperioden.

Handlingsprogrammets ramme for programområdene i perioden 2014-2017 økes med 830 millioner grunnet forsering av hensettingsanlegg ved Lillehammer (Hove) og ved Skien samt nye omformerstasjoner ved Solum mellom Larvik og Porsgrunn og ved Gjøvik iht. til Prop. 1S (2014-2015).

I tillegg er rammen for anleggsbidrag (Ofotbanen) og avtalen med AVINOR om utbygging av Gardermoen stasjon (T2) justert.

Summen av endringene i handlingsprogrammet innebærer en økning på 1,1 mrd. kr. i første fireårsperiode av NTP.

Endringene fra det vedtatte handlingsprogrammet kan kategoriseres i tre hovedkategorier

a. Prosjekter som ble forsinket i forrige periode (2010-2013)

Flere prosjekter fra forrige periode ble forsinket og fikk forskjøvet ferdigstilling/siste utbetalinger til 2014/2015. Totalt dreier dette seg om 13 prosjekter som får et samlet forbruk på 82 millioner gjeldende Handlingsprogram-perioden, av dette ble 71 mill. kr saldert fra 2013 så de reelle merforbruket på disse prosjektene utgjør 11 mill. kr.

I tillegg til prosjektene som var forutsatt fullført i 2013 var det også flere andre prosjekter som hadde et mindreforbruk i 2013, totalt utgjør salderingen på de øvrige prosjektene 274 mill. kr, av de største avvikene her kan det nevnes Prosjekt Stor-Oslo (121 mill. kr), Bjørnfjell kryssingsspor (31 mill. kr) og Voss stasjon (47 mill. kr).

b. Vedtatte prosjekter det er avsatt mer til enn i vedtatt handlingsprogram

Av prosjektene som lå prioritert i 1. periode har flere prosjekter blitt dyrere enn forutsatt. Korrigert for saldering fra 2013 til 2014 og anleggsbidrag utgjør dette ca. 360 mill. kr. Avvikene her skyldes både omfangsøkninger (for eksempel bygges det fire hensettingsplasser i Lodalen istedenfor tre) og rene kostnadsøkninger.

c. Prosjekter prioritert inn i Prop 1 S (2014-2015)

I Prop. 1 S (2014-2015) ble det bevilget midler til oppstart av flere prosjekter som ikke lå inne for gjennomføring i 1. periode. Totalt gjelder dette fire prosjekter med et samlet investeringsbeløp på 901 mill. kr. i perioden, mot 71 mill. kr avsatt i opprinnelig Handlingsprogram.

Omtale av de enkelte endringene:

Programområdet Kapasitet og gods.

Programområdet omfatter kapasitetstiltak for både person- og godstransport samt særskilte tiltak rettet mot godstransporten for å legge til rette for en overføring av gods fra veg til bane. I tillegg inneholder programområdet ulike tekniske tiltak som ivaretar robusthet og driftsstabilitet på jernbanen.

Hovedtallene for programområdet Kapasitet og gods er vist i tabell 3.

**Tabell 3 Fordeling av investeringstiltak innenfor programområdet
Kapasitet og gods (tall i mill. 2015-kr)**

	2014-2017	revidert 2014- 2017
Kapasitet og gods	2069	3006
-kapasitet for nye tog	86	663
-robusthet i Oslo-området	360	286
-kryssingsspor og banestrøm	1623	2057
Tekniske tiltak	441	474
Sum programområdet	2510	3480

Kapasitet for nye tog

NSB planlegger anskaffelse av ytterligere motorvognsett for utskifting av gamle sett og kapasitetsøkning. Planen omfatter i første fase anskaffelse av 11 nye sett for levering i perioden 2015 til 2016. Togsettene vil inngå i kapasitetsforsterking på strekningen Skien – Lillehammer og gjøre det mulig å overføre flere sett til Jærbanen. Utvidelse av eller nye hensettingsanlegg ved Lillehammer (Hove), Skien og evt. Hamar er derfor høyt prioritert. Planlegging av anleggene pågår med sikte på at bygging kan starte i 2016. Tiltakene er forsert i forhold til opprinnelig Handlingsprogram hvor tiltakene var lagt til 2. periode.

Robusthet i Oslo-området

Robustiserende tiltak Oslo S

Prosjektet er en konsekvens av at man ved innføring av ny grunnrute i desember 2014 økte kapasitetsutnyttelsen av infrastrukturen. Det er derfor nødvendig å gjøre en rekke mindre tiltak i Brynsbakken, Asker og Lillestrøm, i prioritert rekkefølge, for å redusere konsekvensen av nedetid på anleggene og forsinkelser. Innenfor de økonomiske rammene for handlingsprogrammet har det vært nødvendig å utsette tiltaket på Lillestrøm til andre periode, tiltaket detaljplanlegges i første periode med sikte på gjennomføring i 2018.

Krysningsspor og banestrøm

Planlegging av omformerstasjoner

For å kunne møte behovet for økt strømforsyning som kommer med økt trafikk og nye togsett forseres planlegging av nybygging og utvidelser av Oslo omformerstasjon, Herefoss omformerstasjon på Sørlandsbanen, Skoppum omformerstasjon på Vestfoldbanen og Narvik omformerstasjon på Ofotbanen.

Samtidig innkjør på Kløfta stasjon, Hovedbanen

En ny gjennomgang av effekten til prosjektet viser at denne er lavere enn forventet. Prosjektet er derfor utsatt på ubestemt tid.

Strømforsyning Gjøvikbanen

For å tilrettelegge for nytt materiell på Gjøvikbanen er ny omformer framskyndet fra 2. til 1. del av planperioden.

Arna omformerstasjon, Bergensbanen

Prosjektet er forsert i forhold til vedtatt handlingsprogram grunnet ønske om tidligere innføring av nytt togmateriell i Bergensområdet. Forseringen innebærer også at det vil være tilstrekkelig strømforsyning til åpningen av dobbeltspor Arna-Bergen (Ulriken-tunnelen).

Ombygging av Sem kryssingsspor, Vestfoldbanen

For å hente ut ytterligere effekt av utbyggingen på Holm-Nykirke må det gjøres noen mindre tiltak med signal og sporveksler på Sem stasjon for å få til fast kryssing der. Tiltaket er en forutsetning for å hente ut effekten på 7-8 minutters reisetidsbesparelse.

Tangen stasjon, Dovrebanen

For å hente ut effekt av utbyggingen på Langset-Kleverud er det nødvendig å gjøre mindre midlertidige tiltak med plattformen på Tangen stasjon. Det vil senere bli etablert ny stasjon på Tangen i forbindelse med utbyggingen av Kleverud – Sørli.

Ofotbanen

Grunnet økt malmtransport på Ofotbanen er det behov for å øke kapasiteten på strekningen i form av bygging av nye kryssingsspor. I handlingsprogrammet var det prioritert å bygge ut Bjørnfjell og Rombak kryssingsspor i første periode. I tillegg skulle man starte arbeider på Narvik stasjon med sikte på ferdigstilling tidlig i andre periode. Da det er nødvendig med nytt sikringsanlegg på Narvik stasjon har man besluttet kun å gjøre en mindre del av arbeidene på Narvik stasjon frem til ERTMS innføres som signalsystem på Ofotbanen. Dette er planlagt gjennomført i 2020/2021. Grunnet sterk trafikkvekst er det derfor prioritert å bygge Djupvik kryssingsspor før Narvik stasjon for å dekke kapasitetsbehovet. Kryssingsporet planlegges tatt i bruk ved utgangen av første periode.

Tiltak for tømmertransport

Som en konsekvens av at operatøren har innført tyngre maskiner på Norsenga tømmerterminal i Kongsvinger har det vist seg at oppgraderingen av terminalvegene som ble gjennomført i 2012 ikke var dimensjonert for nødvendig aksellast. Det er derfor behov for å forsterke vegene på terminalen. Tiltakene som gjennomføres vil også muliggjøre mer effektiv drift og øke lagringskapasiteten.

For å tilrettelegge for økt tømmertransport på Rørosbanen gjennomføres det en oppgradering av tømmerterminalen på Koppang hvor det etableres en ny adkomstveg og et nytt buttspor i tillegg til en generell oppgradering av terminalen. Oppgraderingen vil bedre kapasiteten og sikkerheten på terminalen i tillegg til å tilrettelegge for mer effektiv drift av terminalen.

Støtte til Sidespor

Posten skal dekke tilskudd til etablering av sidespor. Beløpet er redusert siden det har vært relativt lite etterspørsel.

Div. beredskapstiltak for gods

Jernbaneverket har utarbeidet en plan for beredskapsterminaler for å unngå at godset må kjøres på biler hele veien mellom landsdelene ved brudd på en delstrekning. Disse skal raskt kunne settes i

drift og kostnadene til flytting av utstyr til disse skal dekkes av Jernbaneverket. Beredskapsterminalene er Kvam og Støren på Dovrebanen, Ål og Palmafoss ved Voss på Bergensbanen, Langemyr ved Kristiansand på Sørlandsbanen og Mosjøen og Mo i Rana på Nordlandsbanen.

Beredskapsruter

Det lages egne ruteopplegg for Rørosbanen for bruk ved brudd på Dovrebanen.

Beredskapslokomotiv

Jernbaneverket vil anskaffe (lease) fire diesellokomotiver som skal stilles til rådighet for togselskapenes tog ved brudd på Dovrebanen. Rørosbanen er dieseldrevet og det vil oppstå mangel på diesellokomotiver dersom togene må kjøres via Røros i stedet for over Dovre. Diesellokene vil også kunne brukes til å trekke godstog forbi eventuelle strekninger med langvarige strømbrudd på de andre hovedlinjene.

Tekniske tiltak

Etablering av fiber til omformerstasjonene

Det ble i 2014 prioritert å etablere fiberforbindelse til flere omformerstasjoner. Alle Jernbaneverkets omformere er fjernstyrt og all informasjon som hentes fra disse stasjonene sentralt går via kommunikasjonssystemer. Fiberen gjør at det blir bedre og raskere tilgang på informasjon til og fra stasjonene. I forbindelse med etableringen er det lagt til rette for fullt administrasjonsnett som legger grunnlag for at bl.a. vedlikeholdssystemene kan tas i bruk direkte fra alle jernbanens anlegg på et senere tidspunkt.

Transmisjonsnett, fiberutbygging

Transmisjonsnett er en viktig forutsetning for jernbanen, og både GSM-R (togradio) og moderne sikringsanlegg benytter transmisjonsnett. Det stilles derfor høye krav til tilgjengelighet og robusthet for transmisjonsnett. Kravene blir ytterligere skjerpet i forbindelse med innføring av ERTMS.

Jernbaneverket har i dag et transmisjonsnett som består av linjer som Jernbaneverket eier selv samt leid kapasitet. Videre fremover vil Jernbaneverket øke andelen av egneide linjer, samtidig som kapasitet leies for å sikre redundans. For å møte de krav til oppetid som Jernbaneverket har for fremføring av tog, benyttes en kombinasjon av dublering av utstyr samt muligheter for å rute kommunikasjonen flere alternative veier. Det kreves både to og tre alternative ruter avhengig av hvor kritisk strekningen er.

Utbygging av fiber er kostnadsnevende, og samarbeid med andre aktører bidrar til å redusere utbyggingskostnadene for Jernbaneverket da flere deler på utbyggingskostnadene.

For å kunne garantere nødvendig tilgjengeligheten på transmisjonsnett og sikre at det ikke finnes utilsiktede felles punkter som kan feile, har Jernbaneverket utarbeidet en strategi som gir detaljerte

føringer for leveransen med full kontroll av rutingen. For å sikre robusthet i togfremføring har Jernbaneverket besluttet å prioritere en større andel av fiberutbyggingen i første periode enn opprinnelig forutsatt i handlingsprogrammet.

Trafikkstyringssentraler i Norge

Prosjektet er utsatt og vil tilpasses utbyggingen av ERTMS.

Programområdet Sikkerhet og miljø

Sikkerhet og miljø prioriteres høyt. Det er ikke gjort vesentlige endringer i prioriteringene innenfor programområdet. Tiltak mot ras, flom og løsmasseskred er den største aktiviteten. Videre gjennomføres sikring og sanering av planoverganger, tiltak for økt tunnelsikkerhet og økt teknisk trafiksikkerhet.

Brannsikringstiltak i Oslo-tunnelen

Tiltakene ble ferdigstilt i 2014 til lavere kostnad enn oppført i Handlingsprogrammet.

Programområdet Stasjoner og knutepunkt

Kundeinformasjon fase 2

Innenfor de økonomiske rammene for handlingsprogrammet er det nødvendig å redusere omfanget av den delen av prosjektet som gjennomføres i første periode. Dette innebærer at færre stasjoner og holdeplasser enn forutsatt vil få universelt utformet kundeinformasjon i løpet av første periode.

Tilgjengelighet Oslo S, Skøyen, Alna

Det var planlagt å etablere en ny adkomst til Skøyen stasjon i første periode. Innenfor de økonomiske rammene for handlingsprogrammet er det nødvendig å utsette dette til andre periode. Tiltaket på Skøyen vil gjennomføres sammen med tiltakene på Oslo S og Alna i andre periode.

Gardermoen stasjon, Gardermobanen

Det var i arbeidet med handlingsprogrammet klart at Jernbaneverket og Avinor måtte inngå en utbyggingsavtale for stasjonsområdet inne i terminalen. Da omfanget og betalingstidspunktet i avtalen var uavklart ved vedtak av handlingsprogrammet, ble denne avtalen ikke medtatt i handlingsprogrammet. Avtalen er nå inngått og innebærer at Jernbaneverket betaler Avinor 120 mill. kr i handlingsprogrammets første periode for stasjonstiltak i forbindelse med bygging av Terminal 2.

Myrdal stasjon, Bergensbanen

Ombygging av Myrdal stasjon er prioritert i andre periode, men for å kunne gjennomføre prosjektet tidlig i andre periode, sammen med Geilo stasjon, påbegynnes detaljplanlegging og reguleringsplan i første periode.

Drammen P-hus, Drammenbanen

Flateparkeringen ved Drammen stasjon skal gradvis fjernes for å få byutviklet området. Jernbanelinjen og ROM eiendom er blitt enige om hvordan dette skal gjennomføres. En fremtidig permanent løsning vil være et parkeringshus for pendlerparkeringen. ROM er ansvarlig for å bygge ut et nytt P-hus eller kjøpe et eksisterende i nærheten av stasjonen. Jernbanelinjen har forpliktet seg på et anleggsbidrag på 20 mill.kr. til dette.

Skarnes og Sørumsand, Kongsvingerbanen

Prosjektet var opprinnelig prioritert for gjennomføring i første periode, men er utsatt til andre periode. Prosjektet omfatter etablering av to nye sideplattformer. Dagens mellomplattform skal fjernes, og det vil også etableres en kulvert som erstatning for dagens planovergang. Det er et mål for å få større robusthet i ruteplan å legge systemkryssing til Sørumsand. Det foreligger vedtatt reguleringsplan for stasjonstiltakene.

Skarnes er prioritert i andre periode. Det foreligger godkjent reguleringsplan for ny undergang, og reguleringsplan for stasjonsoppgraderingen forventes vedtatt i 2015.

Av hensyn til driftsforstyrrelser for de reisende og avvikling av øvrig togtrafikk på Kongsvingerbanen, er det ønskelig å bygge disse prosjektene samtidig. Prosjektene vil ferdigstille planarbeidet slik at prosjektene kan gjennomføres tidlig i andre periode.

Leangen stasjon, Nordlandsbanen

Leangen er i opprinnelig Handlingsprogram prioritert for bygging i første periode. Det planlegges med bygging av en ny mellomplattform med adkomst fra ny vegbro over jernbanen. Det skal bygges 2 spor til plattform og et tredje kryssingsspor. Det foreligger en vedtatt områdereguleringsplan, med krav til at det skal utarbeides en detaljregulering for jernbanetiltakene. Erfaringsmessig vil det ta 1 – 2 år for å få reguleringsplanvedtaket. Det legges derfor opp til å utarbeide detaljplan og reguleringsplan i første periode, med sikte på bygging tidlig i andre periode.

Programområdet Nytt togtilbud i Østlandsområdet

Ny grunnrute i Østlandsområdet har blitt trinnvis innført og var i hovedsak gjennomført fra desember 2014. Noe justering av ruteplanen vil skje i forbindelse med gjenåpning av Drammenbanen mellom Lysaker og Sandvika etter ferdigstilling av Høvik vendeanlegg ved ruteomleggingen i desember 2015.

Planlegging og Utredning

Planlegging av IC-strekningene

Oppgaven som ble gitt i NTP om videre utvikling av IC-strekningene, ble nærmere beskrevet i en utbyggingsstrategi, utarbeidet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Utbyggingsstrategien ble oversendt Samferdselsdepartementet 15.03.14 og offentliggjort 27.10.14. I Prop. 1 S (2014-2015) side 168-169 omtales fem prinsipper som skal legges til grunn for IC-planleggingen.

For å sikre effektiv og enhetlig planlegging utarbeides et Konseptdokument, som gjennomgående beskriver nødvendig infrastruktur i sammenheng med fremtidig trafikk, funksjonskrav og vedlikehold. Det utarbeides også en Teknisk designbasis som beskriver foretrukne tekniske løsninger. Likeledes utarbeides en enhetlig tilnærming til knutepunktsutviklingen og bruk av virkemidlene i Plan- og bygningsloven. Strekningsvis planlegging gjennomføres med større rådgiverkontrakter for integrert teknisk og offentlig planlegging, som også omfatter opsjoner på senere planfaser og bistand i byggefasen, både om det velges total- eller utførelsesentrepriser for den enkelte delstrekning. Kontraktstrategi for gjennomføringsfasen utarbeides i 2015.

I første fireårsperiode omfatter det strekningsvise planarbeidet for Dovrebanen planprogram og reguleringsplan for Venjar – Eidsvoll – Langset og Kleverud – Sørli, planprogram og kommunedelplan med konsekvensutredning for strekningen Sørli – Hamar og forstudie nord for Brumunddal. Forstudiene skal i tillegg til å vise forslag til sammenhengende linjeføring, identifisere hvilken delstrekning mellom Hamar og Lillehammer som i henhold til NTP skal stå ferdig til 2026. Regulerings- og detaljplan også nord for Sørli startes opp i slutten av fireårsperioden. Planavgrensning i nord vil avhenge av utfall av kommunedelplanen og prioriteringer mot neste NTP.

For Vestfoldbanen utarbeides i fireårsperioden planprogram og kommunedelplan med KU for strekningen Drammen – Kobbervikdalen. For Nykirke – Barkåker utarbeides kommunedelplan med konsekvensutredning i henhold til planprogram fastsatt i 2014. Oppstart detalj- og reguleringsplan følger i slutten av fireårsperioden. Sør for Tønsberg utarbeides en forstudie, som blant annet skal se på mulige trasekorridorer på strekningene Tønsberg – Stokke og gjennom Larvik. Kommunedelplanarbeidet forventes igangsatt fra årsskiftet 2015/16. Planarbeid for strekningen Porsgrunn – Skien vil avvente resultatene fra KVVU for Grenlandsbanen.

For Østfoldbanen utarbeides reguleringsplan med konsekvensutredning for Sandbukta - Moss – Kleberget – Såstad i henhold til planprogram stadfestet i 2014. Gjennomgående trasé mellom Haug og grensen belyses i forstudie i 2015. Såfremt det ikke anbefales å endre korridoren vesentlig for strekningen Haug – Seut, kan oppstart av reguleringsplan varsles tidlig i 2016. Arbeidet med kommunedelplan med KU for strekningen Haug – Sarpsborg startes også opp tidlig i 2016.

For Ringeriksbanen har Jernbaneverket sammen med Statens vegvesen gjennomført en utredning om bl.a. trase og samordnet utbygging av bane og E 16. Jernbaneverket avventer beslutning etter politisk behandling om videreføring av planleggingen.

Annen planlegging

Utarbeidelse av KVVU for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo er i slutfase og det forventes at arbeidet med KS1 kan settes i gang i andre halvår 2015.

Utarbeidelse av KVVU Østfoldbanens Østre linje er i slutfase og det forventes at arbeidet med KS1 kan settes i gang i andre halvår 2015.

Kommunedelplanarbeidet for dobbeltspor på Sørlandsbanen på strekningen Sandnes-Egersund er startet.

Planarbeid for dobbeltspor Sørlandsbanen Drammen – Hokksund er ikke startet i påvente av behandling av KVVU/KS1 for Buskerudbypakke 2.

Jernbaneverket har startet arbeidet med KVVU Grenlandsbane. Det legges opp til at arbeidet ferdigstilles 1. halvår 2016.

Etatene avslutter arbeidet med bred samfunnsanalyse gods sommer 2015. Analysearbeidet vil danne grunnlag for prioritering av tiltak i kommende Nasjonal transportplan.

KVVU for terminalstruktur i Oslofjord-området pågår og skal avsluttes i løpet av 2015.

Utredning av strakstiltak for bedring av driftseffektiviteten på Alnabru-terminalen ble utført i 2014 og utredning av fremtidig utbyggingskonsept gjennomføres i 2015.

I etterkant av KVVU for logistikknutepunkt i Trondheimsregionen, har Jernbaneverket gjennomført en videre utredning av de aktuelle lokaliseringene for godsterminal i Trondheimsregionen. Jernbaneverket anbefaler at terminalen legges til Torgård. Politisk behandling pågår.

Jernbaneverket gjennomfører KVVU for logistikknutepunkt i Bergensregionen. Utredningen skal være ferdig sommeren 2015 og det er lagt opp til gjennomføring av KS1 høsten 2015.

Oppdrag om KVVU for dobbeltspor på Ofotbanen er ikke besluttet.

KVVU Arna-Voss ble ferdig i 2014 og KS1-rapporten ferdig ved årsskiftet 2014/2015. Regjeringsbehandling avventes.

Statens vegvesen og Jernbaneverket skal gjennomføre KVVU for Rv4 Jaren-Mjøsbrua og for Gjøvikbanen Oslo-Gjøvik-Mjøsbrua. Utredningsarbeidet skal være ferdig våren 2016.