



Pressemelding

Jernbaneverket gjennomgår utviklingsprosjekt.

26.11.08

Oppdatert 26.11.08

Nærmere opplysninger ved:

Jernbanedirektør Elisabeth Enger, tlf 908 40 804

Etatsdirektør Svein Horrisland, tlf 916 55 155

Jernbaneverket arbeider nå med å finne alternative løsninger knyttet til trafikkstyringen på det nye dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger, slik at sporet kan tas i bruk som forutsatt høsten 2009. Dette skjer som en konsekvens av at Statens jernbanetilsyn har vedtatt at det nye signalanlegget Merkur ikke vil bli tillatt tatt i bruk slik det nå er dokumentert. Anlegget skulle i første omgang settes i drift på Ganddal godsterminal.

Samtidig har jernbanedirektøren besluttet at det skal foretas en full gjennomgang av prosessen med utviklingen av det nye signalanlegget.

- Dette er en svært ubehagelig situasjon for Jernbaneverket, sier jernbanedirektør Elisabeth Enger. – Ikke minst vil jeg beklage overfor jernbanens kunder at de må vente lenger med å få full utnyttelse av de investeringer som er lagt ned i Ganddal godsterminal og det nye dobbeltsporet. Sikkerhet er prioritert nummer en i alt vi foretar oss, og det er derfor nødvendig at det er omfattende prosedyrer før et nytt sikringsanlegg tas i bruk.

- Vi har umiddelbart satt i gang arbeidet med å utrede alternative løsninger slik at ulempene for kundene skal bli så små som mulig. Jeg har også bedt om at det blir foretatt en ekstern revisjon av hele anskaffelses- og utviklingsprosessen for Merkur sikringsanlegg, sier Enger.

- Vi vil nå vurdere vår strategi for signal- og sikringsanlegg framover. I den forbindelse vil vi gå nøye igjennom tilsynets påpekninger, sier Elisabeth Enger.

Dette betyr at Ganddal godsterminal ikke vil få signalanlegget på plass som planlagt i mars 2009. Det betyr også at dobbeltsporet Sandnes-Stavanger heller ikke har det nye anlegget klart til åpningen høsten 2009. Den manglende godkjenningen vil også kunne få betydning for fremdriften i arbeidet med fjernstyring av Nordlandsbanen.

For dobbeltsporet Sandnes-Stavanger er det manuelle rutiner kombinert med bruk av de eksisterende sikringsanleggene i Sandnes og Stavanger som er alternativet. Det vil nå bli vurdert hvilke konsekvenser dette vil ha for reisetid og rutetilbud når dobbeltsporet åpnes.