

Syfte

Arbetets syfte är att undersöka om det går att utöka höghastighetsnätets användningsområde utan att bygga fler höghastighetsbanor. I detta arbete ansluts Växjö och Helsingborg till höghastighetsnätet via de befintliga banorna. De studerade befintliga banorna är anslutna till orter som planeras att ingå i höghastighetsnätet.

I detta arbete föreslås åtgärder som kan minska konventionella banans effekter på höghastighetsnätet efter sammankopplingen.

Frågeställningar

- Vilken/vilka aktörer som orsakar mest fel och vilken typ av fel som orsakar mest förseningar?
- Vilka teknikområde har störst påverkan på höghastighetstrafik punktlighet?
- Vilka åtgärder behövs för att minimera riskerna på höghastighetsnätet efter kopplingen av Helsingborg och Växjö?
- Vad är de approximerade investeringskostnaderna för de åtgärderna?
- Vilken/vilka åtgärder kan rekommenderas?

Metod

I detta arbete undersöks förseningsorsaker för att kunna förstå hur förbindelserna Växjö-Värnamo och Helsingborg-Hässleholm kommer att påverka höghastighetsnätets punktlighet efter sammankoppling. Undersökning av förseningsorsaker behövs för att kunna ge åtgärdsförslag som minskar förseningarna för att minimera påverkan på höghastighetsnätets punktlighet efter kopplingen.

- En riskanalys genomförs för att kunna bedöma vilket teknikområde som har störst påverkan på höghastighetsnätets punktlighet efter sammankopplingen.
- En MCA genomförs för att kunna jämföra åtgärderna som föreslås i arbetet för att bedöma vilken eller vilka åtgärder som är lämpligast att implementera. Åtgärden som väljs borde minska riskvärderingen på punktligheten.

Slutsatser

Arbetet visar att trafikverket är den största orsaken till förseningar. De flesta förseningar sker på grund av fel i infrastruktur. Riskanalysen visar att teknikområdet signal har högst riskvärdering av alla teknikområden. Delsystem spårledning har högst riskvärde inom teknikområdet signal. Åtgärder som minskar sannolikhetsvärden för delsysteem spårledning föreslås. Åtgärderna som minskar sannolikhetsvärden anses vara av hög innovationsgrad, hög kostnad och tar lång tid för implementering. Därför anses att åtgärder som minskar konsekvens värden bör föreslås.

För att utöka användningsområdet av höghastighetsnätet via de befintliga förbindelserna med minst påverkan på höghastighetsnätets punktlighet så rekommenderas att Helsingborg- Hässleholm och Växjö- Värnamo bygga ut till dubbelspår. Åtgärdens approximerad total kostnad per förbindelse är 5–8 mdkr.

