

Följande är ett förslag till utbyggnad av järnvägen Borås – Herrljunga för 200 km/h och genomgående dubbelspår. Med denna utbyggnad blir det möjligt att leda fjärrtågen Göteborg-Hallsberg-Stockholm via Borås istället för via Alingsås. Detta när nya banan mellan Göteborg och Borås är i trafik och leder in på nuvarande station i Borås.

Genom denna utbyggnad uppnås dels en avlastning av banan genom Alingsås, dels blir det direkta anslutningar från Borås och Landvetter till många orter som t.ex. Stockholm, Skövde och Örebro. Se också Företagarnas förslag [Landvetterbanan](#)

Birger Tiberg är civilingenjör, med järnvägsintresse sedan barnsben. Uppvuxen i Sverige, men flyttade 1980 till Schweiz, där han nu är bosatt. Efter sin pensionering engagerar han sig aktivt i svensk järnvägs-politik, bl.a. med flera konkreta förslag till hur trafiken skulle kunna återupptas på ett urval nedlagda banlinjer.

Det är planerat att bygga en helt ny HH-bana vidare från Borås via Jönköping mot Stockholm, Götalandsbanan, men innan denna står helt färdig kommer det förmodligen att gå många år. Den här föreslagna utbyggnaden av Borås-Herrljunga kan realiseras långt tidigare och till betydligt lägre kostnad, Den kan därför användas tills att hela Götalandsbanan en gång står färdig. Med en förväntad ökad tågtrafik kommer dubbelspåret att behövas även efter ett öppnande av hela Götalandsbanan och då användas för personförande tåg Varberg-Borås-Herrljunga-Uddevalla, Göteborg-Borås-Skövde-Örebro-Gävle, Borås-Herrljunga-Lidköping-Hallsberg-Stockholm. Dessutom för godståg västra stambanan-Borås-västkustbanan,

Ett förslag hur den nya HH-banan från Göteborg kan ledas in till Borås C finns i en [separat studie](#). Det föreslås att hela banan från Borås C upp till anslutningen sydväst om Herrljunga görs dubbelspårig. Största delen av sträckningen Borås-Herrljunga ligger på sand och morän, medan det också finns kortare avsnitt med ishavssediment och berg (Källa: SGUs karta). Marken torde därför inte orsaka svårigheter vid utbyggnaden.

Den nuvarande södra infarten till Herrljunga behålls, så att tåg Borås-Herrljunga-Göteborg även i framtiden kan köras direkt utan tågvändning i Herrljunga.

Kostnaden för hela utbyggnaden Borås-Herrljunga, med omläggning av banan vid Herrljunga, se bilderna på nästa sida, kan grovt uppskattas till ca. 3.1 miljarder kr, med använda schablonkostnader inom parentes. Utbyggnaden sker med:

12 km nytt dubbelspår (120 milj./km) = 1 440 milj.

28 km utbyggnad från enkelspår till dubbelspår (60 milj./km) = 1 680 milj.

Birger Tiberg
31 aug 2019

Översiktskarta med inlagda lägen för spårrätningar och för nya spår



Kartor: Lantmäteriet

- avsnitt med spårrätningar
- nytt spår