

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**

(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

trafikdage  
NY VIDEN & NETVÆRK

## *Perspektiver for en station ved Erritsø*

Anders H. Kaas, [AKAAS1@SYSTRA.com](mailto:AKAAS1@SYSTRA.com), SYSTRA Danmark A/S

---

### 1. Sammenfatning

Det udvidet resumé omhandler en igangværende strategisk analyse, som SYSTRA Danmark A/S gennemfører for Fredericia Kommune, hvor fokus er at perspektivere en ny station i Erritsø både med og uden en ny jernbane over Lillebælt.

Mulighederne og perspektiverne for at etablere en station ved Erritsø er tidligere blevet undersøgt i forhold til placering og passagergrundlag. Trafikstyrelsen og Region Syddanmark har siden 2008 anbefalet, at der ses nærmere på mulighederne for etablering af en ny station.

SYSTRA Danmark A/S (tidligere Atkins Danmark) har i 2022 som en del af Fredericia Kommunes mobilitetsplan udarbejdet et notat med fokus på potentialer og udfordringer for etablering af en ny station i Erritsø.

Den strategiske analyse omhandler både nyttevirkningen, der beregnes med trafikmodellen GMM (Grøn MobilitetsModel) samt indledende tekniske analyser af projektets gennemførlighed, hvor der fokuseres på banetekniske forhold og arealbehov. Analysen afsluttes med en samfundsøkonomisk analyse.

## 2. Analyse

Der gennemføres en overordnet analyse af Erritsø Station, som tager sit udgangspunkt at gennemløbe følgende analysedele:

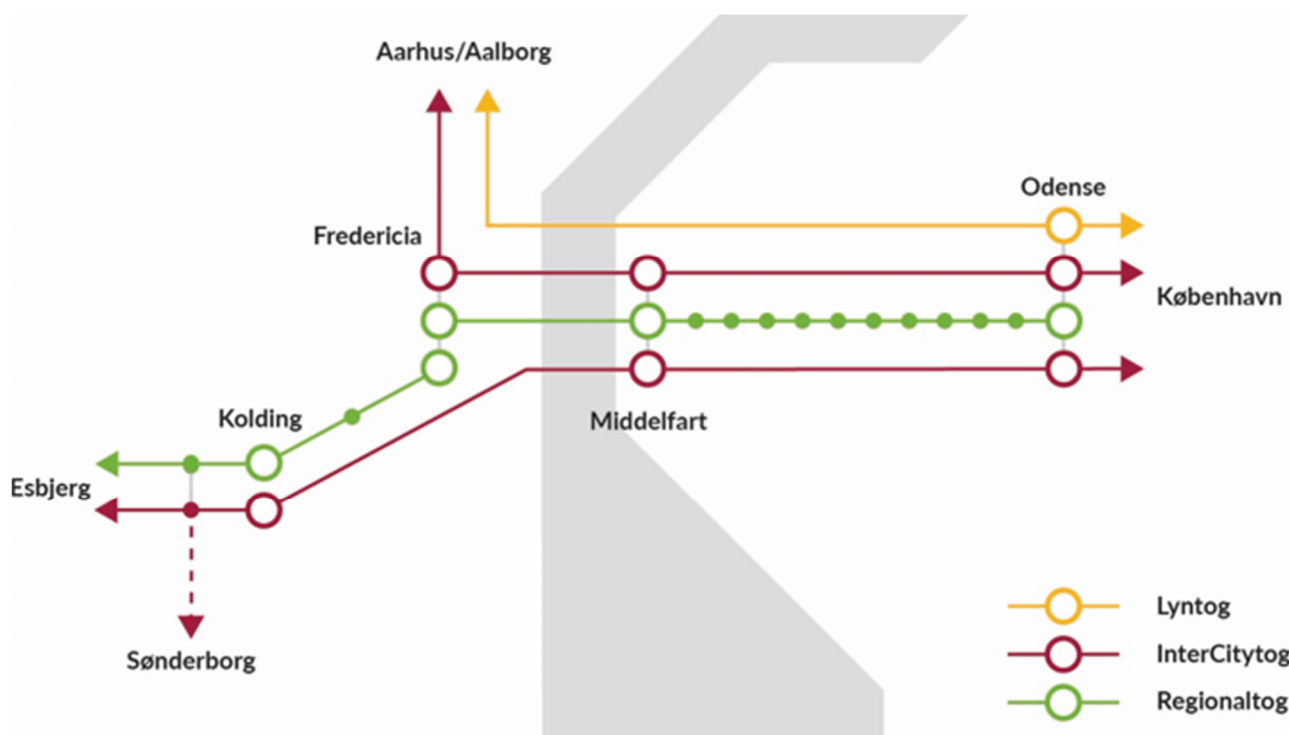
- Fastlæggelse af trafikalt grundlag
- Beregning af passagereffekter
- Vurdering af stationsplacering/udformning
- Samfundsøkonomiske effekter

I det følgende beskrives disse analyser nærmere

### 2.1 Fastlæggelse af trafikalt grundlag

Det trafikale grundlag tager sit afsæt i K2030 Trin 3, som er den køreplansstruktur, der forventes at være gældende, når der er anlagt en ny bane over Vestfyn. Den nye bane over Vestfyn vil løse en kapacitetsudfordring i dette område. Herudover vil den nye bane muliggøre at rejsetiden afkortes for Intercity- og Lyntog, mens regionaltogssystemet vil kunne forstærkes med hyppigere drift og flere standsningssteder. På diagramform kan trafikering viser på nedenstående vis, hvor en linje symboliserer 1 tog pr. time i hver retning.

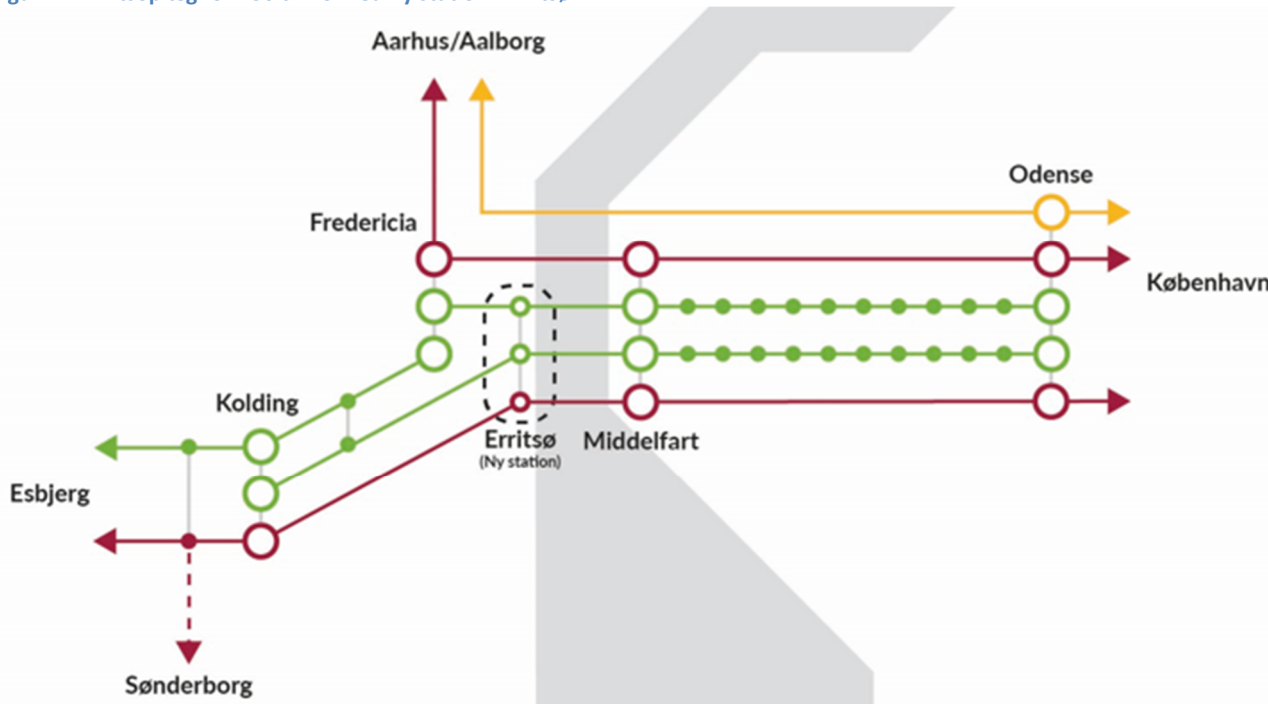
Figur 1 – Driftsoplæg for K30 trin 3



Der udarbejdes desuden et trafikalt grundlag, hvor det er etableret en station i Erritsø, som ligger på hovedbanen mellem Middelfart og Fredericia omtrent i punktet, hvor banen mellem Taulov og Snoghøj afregnes/tilsluttes. Her tages igen udgangspunkt i K30 trin 3, hvor der Intercitytoget til/fra Esbjerg/Sønderborg tilføjes et stop, så rejsende fra Fredericia-området vil få en bedre adgang til dette togsystem. Desuden indføres der, som det fremgår af figur 2 på næste side, et nyt regionaltog, der stopper

ved alle stationer mellem Odense og Kolding (herunder på en ny station i Erritsø), og som kører via Snoghøj-Taulov banen.

Figur 2 – Driftsoplæg for K30 trin 3 med ny station i Erritsø



Et stop i Erritsø betyder ca. 2 minutters længere køretid, hvilket indbefatter ekstra køretid i forbindelse med nedbremsning og acceleration og holdetiden. Principkøreplanen for dette alternativ er udarbejdet ved, at alle køreplanstimerne i K30 Trin 3 er fastholdt øst for Erritsø, hvorved køreplanen ikke er påvirket på de mest kapacitetsbelastede strækninger på Fyn og Sjælland.

Forudsætningerne som er vist i figur 2, er anvendt i trafikmodelberegningerne med GMM. Det har dog også været overvejet, om IC-toget til/fra Esbjerg/Sønderborg ikke skulle stoppe i Middelfart, men i stedet kun i Erritsø, da det ville betyde, at køretiden til/fra Sønderborg ikke ville blive påvirket af det nye togstop i Erritsø.

Ligeledes har det været overvejet, om det ekstra regionaltog kun skulle stoppe på ca. halvdelen af stationerne på Vestfyn for at skabe hurtigere togforbindelser for de stationer, som har flest rejsende på bekostning af færre togafgange på stationerne med færrest rejsende. Dette er dog en optimeringsøvelse, som ikke har indgået i nærværende analyse.

I scenariet med ny jernbane over Lillebælt omlægges Intercitytog og Lyntog til at køre på denne nye baneforbindelse, hvilket betyder, at intercitytog ikke længere kan betjene Middelfart. Regionaltogene kører derimod ad den eksisterende jernbane over Lillebælt, og betjener dermed Middelfart med 2 tog pr. time i hver retning. Her er det også blevet overvejet, om det ene Intercitytog fortsat skulle køre på den eksisterende jernbaneforbindelse over Lillebælt, og/eller om det ene regionaltog over Vestfyn skulle have færre stop for ikke at forringe togbetjeningen mellem Middelfart og Odense i væsentligt omfang. Hensynet til at skabe flest mulig direkte togforbindelser fra nærområdet til Erritsø og at få en hurtig forbindelse til Odense har dog vejet tungest, da der nær Erritsø Station er mange ungdomsuddannelser og en stor arbejdsplads som EnergiNet, som forventes at kunne tiltrække mange togrejsende fra stationerne i nærområdet.

## 2.2 Beregning af passagereffekter

Ved hjælp af trafikmodellen GMM gennemføres beregninger for de 2 scenarier i prognoseåret 2040, som er beskrevet i afsnit 2.1, nemlig:

- Scenarie 1: "Anlæg af en ny station ved Erritsø på det eksisterende banenet og uden en ny Lillebæltsforbindelse"
- Scenarie 2: "Anlæg af en ny station ved Erritsø på det eksisterende banenet suppleret med en ny Lillebæltsforbindelse"

Herudover gennemføres der en beregning af basismodellen for prognoseåret 2040, hvor Fredericia Kommunes prognose for befolkningstal og antal arbejdspladser i zonen, hvor Erritsø Station er placeret, er indregnet i basismodellen.

Trafikmodelberegningerne viser, at der vil være omtrent 600 daglige rejsende på Erritsø Station, hvilket er på niveau med det passagertal, som Trafikstyrelsen i 2008 estimerede i deres rapport "Stationsstruktur"<sup>1</sup>, hvor Erritsø Station fik estimeret det næsthøjeste passagertal ud af i alt 112 undersøgte placeringer af nye stationer i Danmark. I den forbindelse kan det nævnes, at følgende stationer<sup>2</sup> med langt lavere estimerede passagertal i dag er enten åbnet, projektet eller politisk besluttet, mens Erritsø Station endnu ikke er politisk behandlet:

- Hjørring Øst (nr. 4) – Er åbnet
- Bolbro (nr. 9) = Odense Vest Station - Er politisk besluttet
- Esbjerg Øst (nr. 13) = Jerne Station – Er åbnet
- Langeskov (nr. 20) – Er åbnet
- Kalundborg Øst (nr. 23) – Er åbnet
- Stilling (nr. 34) – Er projekteret
- Brabrand (nr. 41) – Er politisk besluttet
- Sparkær (nr. 60) – Er åbnet

Hvis der anlægges en ny jernbane over Lillebælt, vil der jf. trafikmodelberegninger med GMM være mere end 900 passagerer på Erritsø Station.

## 2.3 Vurdering af stationsplacering/udformning

Der er i analysen blevet vurderet 2 forskellige stationsplaceringer henholdsvis lige syd og nord for motorvej E20, hvor fordele/ulempes, teknisk gennemførlighed samt anlægsøkonomi vurderes. I forhold til passagergrundlaget har tidligere analyser i forbindelse med udarbejdelsen af Mobilitetsplan<sup>3</sup> for Fredericia Kommune vist, at passagergrundlaget ikke i nævneværdigt omfang vil være følsomt i forhold til stationsplacering lige syd henholdsvis nord for motorvej E20.

---

<sup>1</sup> Stationsstruktur, Trafikstyrelsen 2008

<sup>2</sup> I parentes er angivet, hvor på rangliste i forhold til estimeret passagertal stationen er i forhold til Trafikstyrelsens analyse fra 2008

<sup>3</sup> Fredericia Mobilitetsplan, Banetrafik – Atkins Danmark A/S (nu SYSTRA Danmark A/S) fra 2022

Baneteknisk er det et udfordrende sted at placere den nye station, da det er lige i forgreningspunktet for Snoghøj-Taulovbanen, hvor der er flere sporskifter, og hvor sporet ligger i kurve, hvorfor det er vanskeligt at placere perronerne.

Ved en nordlig placering vil perronerne ikke kunne ligge samlet, da placeringen er disse er lige umiddelbart efter banernes forgreningspunkt – Der vil derfor være ca. 100-200 meter de 2 sæt sideperroner, som ligger på henholdsvis Snoghøj-Taulovbanen og hovedbanen. Det har den konsekvens, at de togrejsende fra Erritsø i retning mod Middelfart kan risikere at skulle gå mellem 2 perronspor som ligger med 100-200 meter afstand, da disse tog skiftevis vil køre fra et perronspor, som betjener tog fra Fredericia henholdsvis Kolding. Den sydlige løsnings placering vil derimod give udfordringer i forhold til sporskiftezone, hvorved perroner skal trækkes længere mod syd end, hvad der er hensigtsmæssigt i forhold til, at perronerne placeres tættest muligt på ungdomsuddannelserne, som er placeret umiddelbart nord for motorvej E20.

De 2 placeringer er også blevet vurderet i forhold til en fremtidssikring i forhold til at tilslutte sporene til en evt. kommende ny jernbane over Lillebælt – I begge løsningsmodeller vil det kræve, at der vil skulle ske justeringer af sporenes placering.

## 2.4 Samfundsøkonomiske effekter

Der er endnu ikke gennemført samfundsøkonomiske beregninger, da disse bl.a. afventer opgørelsen af anlægsomkostningerne. Disse beregninger vil dog foreligge inden Trafikdage 2025, og vil således kunne præsenteres ved den mundtlige præsentation af projektet.

De samfundsøkonomiske beregninger vil blive gennemført i henhold til Transportministeriets regnearks-model TERESA.

## Resultater/perspektivering

Resultaterne i denne analyse peger i retning af, at der kan være et godt perspektiv for at arbejde for etablering af en ny station i Erritsø, hvilket endvidere understøttes af tidligere rapporter fra Trafikstyrelsen.

Erritsø Station vil ikke kunne etableres uden involvering af de statslige myndigheder, eftersom det vil være en station på den statslige jernbane, som vil påvirke både køreplanen og det tekniske anlæg. Omvendt vil en lokal involvering i projektet normal have en positiv effekt på, hvorvidt og hvor hurtigt projektet i givet fald vil kunne realiseres. Der investeres i disse år massivt i den danske jernbane, så derfor vil dette projekt skulle finde sin plads blandt mange andre projekter, såvel økonomisk og udførelsesmæssigt.

Eftersom projektet har en karakter, som vil kunne blive en del af en kommende statslig trafikaftale, er det vigtigt at nærværende analyse benyttes aktivt i forhold til folketingspolitikkerne f.eks. i form af et foretræde for Folketingets trafikudvalg. Dog kan man ikke være sikker på statslig finansiering, men under alle omstændigheder vil det (også) være nødvendigt med en forankring af projektet i Fredericia Kommunes byråd. Erfaringerne fra nyere stationsprojekter, f.eks. i Kalundborg Øst og Jerne (Esbjerg Øst) viser, at der ved anlæg af nye stationer på det statslige jernbanelnet vil være både en statslig og kommunal (sam)finansiering.

En vigtig milepæl for projektet vil være færdiggørelsen af ny bane over Vestfyn, som pt. er berammet til ultimo 2029, da det herefter vil være muligt at forbedre regionaltogetrafikken mellem Fredericia og Odense – herunder at tilføje et stop i Erritsø. Med denne tidsplan vil det være realistisk, at stationen kan åbne (omtrent) samtidig med indførslen af K30 trin 3, men man skal ikke undervurdere den tid det tager at gennemføre et baneprojekt, når det både skal igennem en politisk beslutnings-/bevillingsproces, projektering, udbud og gennemførelse. Desuden skal både sporskifter i forbindelse med anlægsarbejder og køreplansændringer indmeldes flere år i forvejen.