

mindre stationer med et regionaltog i hver retning er med til at sinke de gennemkørende passager- og godstog. I stedet for at lukke et antal mindre stationer mellem Odense og Lillebælt fremsættes derfor beslutningsforslag om at anlægge et tredje og fjerde spor for at øge sporkapaciteten, så der både vil være den fornødne plads, når DSB iværksætter »Gode Tog til Al-le«, og også plads til flere godstog på strækningen.

Knap så slemt ser det ud mellem Odense og Storebæltsforbindelsen. Det skyldes udelukkende, at stationerne Langeskov og Ullerslev blev nedlagt i 1974, da DSB introducerede intercitysystemet og ikke ønskede, at lokaltogene skulle forsinke fjerntogene.

### Anlæg

De nye spor anlægges ved siden af de eksisterende spor. På strækningen Odense-Nyborg/Storebælt passerer ingen områder med vigtige miljø- og naturinteresser. Bortset fra Ullerslev og Langeskov karakteriseres strækningen langs banen af spredt bebyggelse med gårde og fritliggende landhuse.

De støjgener og barriereeffekter, der vil opstå, afhjælpes med afskærmninger, jordvolde m.v.

Opgraderingen af banen vil ikke generere nye barriereeffekter.

Anlægsomkostninger for opgraderingen til 200 km/t. sættes til 60 mio. kr. Anlæg af vigespor samt perroner mv. på tre stationer skønnes at koste i alt 25-30 mio. kr. Hertil kommer signaler til 10-15 mio. kr.

Stationsnavn	Opland	Passagerskøn
<b>Odense Øst (Korsløjke)</b>	8.200	630-1.140
<b>Langeskov</b>	3.600	530-3.750
<b>Ullerslev</b>	2.600	380-560

(Kilder: Opland: [www.sogn.dk](http://www.sogn.dk), Passagerskøn: »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark, 2001)

Ved at forlænge regionaltogsruten Fredericia-Odense til Nyborg og ved åbning af nye standsningssteder på strækningen vil der uden de store omkostninger kunne ske en bedre udnyttelse af ressourcerne.

### Fjernrejser

Opgradering af strækningen Odense-Nyborg/Storebælt vil være til nytte for fjerntrafikken, idet denne nu vil kunne afvikles på kortere tid. Den anslåede rejsetidsreduktion vil formodentlig udgøre ca. 2 min., og det betyder, at den tur, der i dag varer 15 min, vil kunne nedsættes til 12-13 min for intercitytogenes vedkommende.

### Godstransport

Europa-Kommissionen vurderer i sin hvidbog »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De

Samlet anlægspris 95-105 mio. kr. (jf. »Stationsstrukturen i Danmark«, Banedanmark 2001).

### Regionale rejser

Kommuneplanen for årene 2004-2016 for den nu nedlagte Langeskov Kommune opererer med en genåbning af stationen, eventuelt anlagt som trinbræt. Ønsket om genåbning underbygges af rapporten »Stationsstrukturen i Danmark« (Banedanmark, 2001). I rapporten slås det fast, at passagergrundlaget har den fornødne størrelse til at kunne betjene Odense Øst (Korsløjke), Langeskov og Ullerslev. Passagerunderlaget vil kunne forøges, hvis regionaltogene kører minimum i halvtimesdrift og der er god korrespondance med andre transportmidler. Således kan strækningen opdyrkes til at forøge passagerantallet på strækningen, især hvis togbetjeningen fører til en stigning i antallet af tilflyttere med arbejde eller uddannelse i andre stationsbetjente områder og/eller en stigning i den stationsnære lokalisering af boliger og arbejdspladser.

I nedenstående tabel er der skelnet mellem stationer med et opland, der indgår som en del af større byområder (her Odense Øst), og stationer, hvis opland udgør et selvstændigt byområde (her Langeskov og Ullerslev). Stationer med et opland, der indgår som en del af større byområder, defineres som indbyggere plus indpendlere til et område inden for en radius af 1 km fra den potentielle station.

svære valg« fra 2001 om bl.a. revitalisering af jernbanerne, at jernbanernes andel af godsmarkedet yderligere vil falde fra 16 pct. til 9 pct. over de næste 10 år. Samtidig viser prognoserne, at den samlede godstrafik vil stige med 30 pct.

Godstransport på skinner er efterhånden reduceret til transittrafik fra Øresund til Padborg. Den rest, der måtte være indenlands, har det stedse sværere og sværere. Siden 2001 har Railion opgivet at køre gods fra følgende destinationer: Hirtshals, Aalborg, Skovgårdsgade i Århus, Esbjerg og Vasbygade i København. Hermed er lastbiltrafikken pr. år blevet forøget med 40-50.000 køretøjer.

I efteråret 2006 opsigte Railion yderligere to kontrakter, nemlig med Carlsberg for strækningen Høje Taastrup-Fredericia og med Stålvævsværket for transport af stålplader fra Frederiksværk til Høje Taastrup.