

hederne ved at beskæftige henvist arbejdskraft ved visse arbejder ikke kan anslås til mere end ca. 5 000 000 kr. Heraf har arbejdsministeriet inden 1. april 1959 indbetalt ca. 3 300 000 kr., hvorefter der resterer ca. 1 700 000 kr.

Endvidere ydes der i henhold til lov nr. 28 af 1. februar 1930 (vejkrydsloven) et tilskud, der i 1949 på grundlag af en overslagssum på 11,55 mill. kr. var fastsat til 2,10 mill. kr. men som nu anslås til ca. 4 500 000 kr. Heraf har vejdirektoratet inden 1. april 1959 indbetalt 2 200 000 kr. hvorefter der resterer ca. 2 300 000 kr.

Idet ekspropriationsudgifterne der anslås til ca. 1 500 000 kr., afholdes af § 30 I. A. 1. B. 2., betaler statsbanerne herefter på § 27 I. 1. 2. b. fra 1. april 1959 at regne ca.

5 500 000 kr.

I dette beløb er indbefattet et tilskud fra Skive kommune på 1 950 000 kr., hvilket tilskud opføres under § 27 I. 1., tilskud fra kommuner og andre til anlæg af statsbaner, samt et beløb på ca. 250 000 kr. for salg af aflagte banearealer, hvilket beløb opføres under § 30 I. A. 1. a. 1., salg af arealer og bygninger. Begge beløb påregnes ligeledes reguleret.

Af beløbet 5 500 000 kr. ventes forbrugt i finansåret 1959-60.

500 000 -

Rest... 5 000 000 kr.

Heraf antages 1 300 000 kr. at komme til udgift i finansåret 1960-61.

9. *Forbedring af forholdene ved Storebæltsoverfarten* 3 700 000 kr.

Anslået samlet udgift (finanslovforslag 1959-60) .. 27 480 000 kr.

Jfr. F. T. for 1958-59, sp. 2199-2200.

Heraf er indtil udgangen af finansåret 1958-59 forbrugt.

17 510 000 -

9 970 000 kr.

Ved udarbejdelsen af finansloven 1957-58 ansås det for nødvendigt at regne med et 4. færgeløje i Korsør og med henblik herpå at gennemføre omfattende om-lægninger af stationens spornet. Udgifterne hertil kunne på daværende tidspunkt kun opgøres skønsmæssigt, idet projekt til ombygningen endnu ikke var udarbejdet.

Ved gennemarbejdelsen af projektet har man tillige taget hensyn til den nu anvendte trækraft, der muliggør kørsel med lange godstog, hvilket atter kræver anlæg af lange godstogsspor og forøget depotssporplads for at undgå udsætning af godsvogne på mellemstationerne.

Ombygningen af stationen, hvis sporanlæg tillige udformes under hensyntagen til et 4. færgeløjes senere tilkomst, bliver derfor mere omfattende end oprindelig påregnet. Spørgsmålet om nødvendigheden af det