

Heraf antages 5.300.000 kr. at komme til udgift i finansåret 1970-71.

71. Fredericia-Århus, forbedring af strækningen..... 6.200.000

De samlede udgifter for delstrækningen Fredericia-Skanderborg incl. er (finanslovforslag 1969-70), jfr. F. T. for 1968-69, sp. 569-70 ansat til.....	24.000.000
Heraf er indtil udgangen af finansåret 1968-69 forbrugt.....	7.060.000
	<u>16.940.000</u>

Når henses til udgifterne til forbedring af delstrækningen Skanderborg-Århus, herunder tilslutning af strækningssikringsanlæg til Århus H station samt under hensyn til de siden udarbejdelsen af forslaget til finanslov for 1969-70 skete prisstigninger på arbejds løn og materialer kan restudgifterne ikke sættes lavere end 23.000.000

Heraf forventes forbrugt i finansåret 1969-70..... 5.000.000

Rest... 18.000.000

Heraf antages 6.200.000 kr. at komme til udgift i finansåret 1970-71.

74. Århus-Ålborg, forbedring af strækningen..... 500.000

Som et led i statsbanernes rationalisering og af hensyn til det voksende behov for hurtigere befordringsmuligheder vil det være påkrævet at gennemføre en modernisering af spor- og stationsanlæg, herunder sikringsanlæg på strækningen Århus-Ålborg samt etablering af automatblok. Samtidig vil det af driftsøkonomiske grunde være meget ønskeligt at få nedlagt svagt benyttede læssesporanlæg samt i øvrigt få forenklet betjeningen af strækningens landstationer, idet der herved vil kunne opnås betydelige personalebesparelser. Da forundersøgelserne endnu kun er gennemført for delstrækningen Skørping-Ålborg — hvilken delstrækning det vil være hensigtsmæssigt snarest at modernisere i forbindelse med den igangværende ombygning af Ålborg station — kan den samlede udgift ved gennemførelsen af de nævnte foranstaltninger endnu ikke angives, men der antages at komme 500.000 kr. til udgift i finansåret 1970-71.

76. Århus, ændring af pakhushold..... 500.000

Fragtstykgodspakhuset i Skovgårdsgade i Århus, der er opført i 1920'erne er udformet efter datidens behov. De ændringer, der siden da er sket i godsets sammensætning og i de interne og eksterne transportmetoder har bevirket, at pakhuset nu er meget urationelt og dyrt i drift. Hertil kommer, at pakhuset som følge af dårlige funderingsforhold er i en meget dårlig tilstand. De anførte forhold har foranlediget en nærmere undersøgelse af, om det var muligt ved en gennemgribende ombygning og istandsættelse af pakhuset at afhjælpe manglerne og tilvejebringe rationelle driftsforhold, men resultatet af undersøgelsen blev, at det ville være økonomisk fordelagtigere at bygge et nyt pakhus indrettet også med henblik på knudepunktstrafik med omtrent samme placering som det nuværende pakhus. Udgifterne ved bygning af nyt pakhus og ekspeditionsbygning med tilhørende nødvendige spor-, vej- og pladsarbejder samt ved etablering af