

d. Fra kommunen	0,3 mill. kr.
e. Fra kommunen med tilskud af vejfonden	4,0 - -
f. Fra statsbanerne	1,4 - -
I alt	<u>5,7 mill. kr.</u>

Den faktiske udgift til de under a, b og c anførte anlæg afholdes fuldt ud af den pågældende myndighed.

En reduktion eller forøgelse af den samlede udgift på 20,4 mill. kr., som ikke måtte hidrøre fra ændring af de under a, b og c anførte beløb, fordeles mellem kommunen, vejanlægget og banerne i forhold til de under d, e og f anførte faste tilskud til den samlede ordnings gennemførelse, dvs. i forholdet 0,3:4,0 :1,4.

Af de 20,4 mill. kr. skal statsbanerne i.h.t. gældende bestemmelser søge såvel egen andel som kommunens tilskud svarende til 5,6 (c) + 1,4 (f) = 7,0 mill. kr., henholdsvis 4,3 (a) + 0,3 (d) + 4,0 (e) = 8,6 mill. kr., i alt 15,6 mill. kr., jfr. bl. a. foreliggende finanslovsforslag for 1971-72, hvoraf ligeledes fremgår, at dette udgiftsbeløb med påløbne pris- og lønstigninger m. v. andrager 27,980 mill. kr.

Endelig bemærkes, at detaljprojekteringen af de nye bygningsanlæg omfattende hovedbygning, posthus og pakhus er forestående, hvorfor det ikke for nærværende er muligt at oplyse faktiske m²-priser for dette byggeri, men man vil med de i dag gældende priser anslå, at den bygningstype, de 2 førstnævnte bygninger henhører under, beløber sig til 22-2.800 kr./m², medens sidstnævnte bygningstype vil beløbe sig til 16-2.000 kr./m².

Horsens.

a) Redegørelse for projektet.

Anlægget er første gang optaget i finansloven for 1963-64, fra hvilken citeres af anmærkningen spalte 1915-16:

„De nuværende kurveforhold på banestrækningen umiddelbart syd for Horsens station og i en vis udstrækning sporanlægget på selve stationen hindrer en fuld udnyttelse af statsbanernes moderne trækraftmateriel — herunder de nye lyntog — og man har derfor fundet det hensigtsmæssigt at foretage en forbedring af kurveforholdene på den pågældende strækning ved forlægning af banen samt en forbedring af kurveforholdene på selve stationen og i forbindelse hermed at foretage en påkrævet modernisering af stationens spor- og sikringsanlæg. Horsens kommune står umiddelbart over for at videreføre den ydre ringvej mod syd til hovedvej A 10, og da denne del af ringvejen skærer ovennævnte banestrækning, vil det være nødvendigt, at statsbanernes og kommunens arbejder udføres sideløbende.“

Der er i tidligere finansår som led i en 1. etape af arbejdet udført en indledende ombygning med nogle sporændringer i stationens nordende, og i finansåret 1970-71 er denne etape videreført ved påbegyndelse af en baneforlægning syd for Horsens station.

Der er den 25. september 1969 indgået overenskomst mellem Horsens kommune og statsbanerne om en koordineret gennemførelse af anlæggene af omfartsvejen (ovenfor omtalt som ringvejen) og 1. etape af stationsombygningen. Ved denne koordinerede gennemførelse af arbejderne opnås, at overføringsanlægget for omfartsvejen, der er stærkt påkrævet på grund af vanskelige trafikale forhold i byen, ikke medfører udførelse af et overføringsanlæg over den nuværende bane, hvilket anlæg senere ville overflødig, når banen skulle forlægges.

Projektets 1. etape omfatter i alt (inkl. kommunens arbejder) forlægning mod syd af banen syd for Horsens station og på stationen, anlæg af omfartsvejen, forlængelse af Sverigesvej og etablering af overføring for Sverigesvejs forlængelse over baneforlægningen, forlængelse af Bjarkesgade og etablering af overføringer for denne over sidespor til Brdr. Schuurs litografiske fabrik og baneforlægningen, etable-