

[Ministeren for offentlige arbejder.]

kørebane, idet såvel politiet som entreprenøren, alle forhold taget i betragtning, anså det for mest hensigtsmæssigt ikke at gøre arbejdsstykket for kort. Endvidere enedes man om at regulere færdslen ved hjælp af færdselsfyr samt anvendelse af vagt hele døgnet rundt.

Arbejdet blev påbegyndt den 5. september d. å. og intensiveredes ved toholdsdrift fra mandag den 19. september, idet der arbejdes med to hold à 7 mand inden for tidsrummet fra kl. 4 morgen til 21 aften, ligesom man arbejder fra kl. 4 morgen til kl. 14 på lørdage.

Arbejdet er blevet fremmet mest gørligt, men man må i denne forbindelse have opmærksomheden henledt på, at det ved vedligeholdelsesarbejder af den omhandlede art ikke er muligt straks at sætte arbejdet i gang med fuld kraft. Man har mange års erfaring for, at et sådant arbejde må begyndes med grundige undersøgelser og prøveophugninger af den pågældende konstruktion, undersøgelser, som det på et sted som Lille-Bæltsbroen var aldeles ugørligt at gennemføre, så længe vejtrafikken over broen foregik i fuldt omfang.

Derfor påbegyndte man arbejdet med kun ét arbejdshold, og først 14 dage efter var det muligt at gå over til toholdsdrift. Dette kunne for entreprenørens vedkommende kun gennemføres ved at trække specialarbejdere fra andre af entreprenørens arbejdspladser til Lille-Bæltsbroen, idet det er umuligt at udføre de omhandlede arbejder ved udelukkende anvendelse af almindelige jord- og betonarbejdere.

Det er derfor meget tvivlsomt, om det er muligt at udvide arbejdet til treholdsdrift samt at udføre arbejde i weekenden, men dette er under overvejelse, og arbejdet vil i alle tilfælde blive fremmet så meget, som det er gørligt, når fornødent hensyn til en teknisk forsvarlig udførelse skal tages.

Den nu foretagne undersøgelse af det afspærrede stykke af vejbanen har givet til resultat, at skaderne er meget alvorlige, og man har således måttet give ordre til fuldstændige ophugninger og fornyelse af visse dele af kørebanepladen, medens andre dele kan istandsættes pletvis. Hvor man har borthugget kørebanepladen, viser det sig,

at den underliggende isolering er ødelagt, formentlig af nedsvivende vand, der hverken har kunnet løbe væk eller hurtigt nok fordampe.

Arbejdet bliver således meget sammensat og afspærring af den forholdsvis lange strækning derved yderligere velmotiveret, idet det da er muligt at gennemføre arbejdet på dets forskellige stadier på forskellige strækninger inden for arbejdsområdet. Det vil ikke være muligt at udføre arbejdet med store arbejdshold.

Med hensyn til det anførte om ventetider for biler ved arbejdsstedet skal bemærkes, at disse i den langt overvejende del af ugens hverdage kun har andraget få minutter. Der har i en weekend været betydelig større ventetid, men det kan formentlig kun i begrænset grad have ramt erhvervskørslen, og i øvrigt har man indtryk af, at denne ventetid er aftagende.

Angående passage med brede køretøjer skal bemærkes, at vogne med bredde indtil 2,50 m kan passere uhindret, hvilket er 10 cm mere, end færdselsloven tillader. Til passage af transporter af endnu større bredde, hvortil politiets tilladelse skal foreligge, må der tages stilling i hvert enkelt tilfælde.

Det er meningen at fortsætte istandsættelsesarbejdet, indtil nattefrosten nødvendiggør en indstilling af dette for vinteren. Arbejdet bliver tilrettelagt således, at brobanen i fuld udstrækning og i fuldt omfang kan åbnes for trafik samtidig med indstilling af arbejdet for vinteren.

Arbejdet agtes derefter fortsat efter påske næste år, når nattefrosten falder bort, og videreført, indtil sommertrafikken gør det nødvendigt atter at indstille det.

Det er umuligt på nuværende standpunkt at angive, hvor mange arbejdsperioder som de ovennævnte der vil medgå til arbejdets fuldførelse.

Den første sag på dagsordenen var:

Spørgsmål til ministrene.

Af *Vagn Bro* til justitsministeren:

„Efter at der nu på motorvæddeløbsbanen ved Roskilde, den såkaldte Roskilde-Ring, med ret kort mellemrum er