

[Ministeren for offentlige arbejder.]

som det vil være de ærede medlemmer bekendt, tilvejebragt et meget betydeligt antal automatiske lyssignalanlæg, i alt ca. 1 000, dels ved overkørsler, der forud var ubevogtede, dels også i et antal tilfælde, hvor bomme, betjent af en ledvogter eller stationspersonale, i henhold til lovens § 8 blev erstattet af lyssignal. Det anlæg, der anvendes i dag, består mod vejen af et eller flere blinklys og eventuelt et klokkesignal, og det suppleres med en afmærkning med forskellige vejtaavler. Mod toget findes der endvidere et kontrolllys, der slukkes, når signalerne mod vejen er i orden, således at lokomotivføreren advares i tide og kan bremse toget. Dette kontrollys er noget særligt for Danmark, men i så at sige alle andre lande i Europa anvender man alligevel automatiske lyssignaler, selv på hurtigtogsstrækninger.

Jeg tror, man kan sige, at der i den forløbne tid har været voksende tillid til de automatiske lyssignalers pålidelighed sammenlignet med den risiko, der er for fejl ved bomme, der betjenes af en ledvogter. Der er også i årenes løb af banerne og det i henhold til lovens § 4 nedsatte rådgivende udvalg gjort et betydeligt arbejde for på forskellig vis at forbedre disse sikringsanlæg. Dette gælder rent tekniske enkeltheder, som jeg ikke her skal komme ind på, men det gælder f. eks. også den stigende anvendelse af lanterner i begge vejsider og af klokkesignaler samt den forbedring af den supplerende afmærkning, som nu skal gennemføres i henhold til ministeriet for offentlige arbejders bekendtgørelse nr. 225 af 1. juli 1955 om vejafmærkning. Jeg skal blot nævne, at tavlerne bliver reflekterende, og at der på vigtigere veje mellem advarselstavlen og banen efter hinanden anbringes 3 reflekterende afstandsmærker, de såkaldte 3-2-1 mærker. Det rådgivende udvalg har derfor anbefalet, at den hidtil gældende begrænsning, hvorefter lyssignaler kun må anvendes ved overkørsler på baner med største toghastighed 75 km/t, ophæves,

således at det fremtidig muliggøres at anvende lyssignaler også ved overkørsler med en toghastighed, som er højere end 75 km/t.

I de senere år har man foretaget en række forsøg, hvorved man supplerer lyssignalerne med automatiske såkaldte „halvbomme“, som umiddelbart efter, at de røde blinklys er tændt og klokkesignalet sat i gang, sænkes og spærrer den højre halvdel af vejen på hver side af overkørslen, medens venstre halvdel af vejen ikke bliver spærret. Disse forsøg er faldet så heldigt ud, at jeg i den nærmeste fremtid venter fra det omtalte rådgivende udvalg at modtage forslag til en ændring i de i henhold til krydsningslovens § 2 fastsatte regler, således at de automatiske lyssignaler fremtidig i det omfang, trafikken måtte kræve det og det økonomisk bliver gennemførligt, kan suppleres med automatiske halvbomme på de steder, hvor forholdene i øvrigt taler for en sådan foranstaltning.

Man er imidlertid ved enkelte overkørsler i gang med forsøgsvis at erstatte de manuelt betjente bomme med automatiske bomme, der i sænket tilstand, ligesom de manuelt betjente bomme, spærrer hele vejbanen, medens de automatiske halvbomme jo kun spærrer halvdel af denne. Da disse såkaldte automatiske helbomme spærrer vejen fuldstændigt, må man sørge for, at køretøjer ikke fanges mellem bommene. Dette sker ved, at anlægget, selv om man taler om automatiske helbomme, i virkeligheden normalt består af fire halvbomme, hvoraf først de to, der på hver sin side af banen dækker højre vejhalvdel, går ned og først lidt senere de to bomme for venstre vejhalvdel. Manuelt betjente bomme har mod vejen kun røde trelysgyter med fast lys anbragt direkte på bommene, medens de automatiske helbomme foruden som halvbomme at være forsynet med røde faste lys i begge retninger er suppleret med røde blinklyssignaler og klokkesignaler, der advarer de vejfarende om bommens sænkning og forbliver i virksomhed, til toget er passeret.