

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Boye Hansen:** Da der er fremsat ønske om udvalgsbehandling, foreslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om sikring af færdslen ved vejkrydsninger samt krydsninger mellem veje og jernbaner m. v.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1267, fremsættelsen i tidenden sp. 2364).

Lovforslaget sættes til forhandling.

**M. Larsen:** Det foreliggende lovforslag tager sigte på en forenkling og billigørelse af den bevogtningstjeneste, som stats- og privatbaner varetager ved overkørsler over veje.

I bemærkningerne til lovforslaget og den skriftlige fremsættelse gøres der rede for de sikkerhedsforanstaltninger, der skal afløse den nugældende ordning med led- og bomtjeneste.

Jeg er helt enig med ministeren i, at automatiske lyssignaler ved overkørsler bør indføres i hurtigt tempo også ved ret stærkt befærdede veje. Lys- og klokkesignaler påkalder de vejfarendes opmærksomhed, før bomme eller led gør det. Endvidere slipper vi for de lange køer, der ret hurtigt samles ved lukkede led eller lukkede bomme. Når jeg nævner begrebet lukkede bomme, skal det ikke opfattes som en kritik gående ud på, at bommene er lukket for længe ad gangen. Det er ikke tilfældet. Vi har en udmærket stab af ledvogtere, der er agtpågivende, hensynsfulde

og ansvarsbevidste, og som ikke lukker bommene, før det er nødvendigt; men bomlukning *skal* jo finde sted nogle minutter før et tog passerer. Den nuværende ordning kan fremvise en hel del horrible forhold, som bør ændres. Der findes en del baner, der for at spare på lønkontoen lukker stationerne om aftenen for de sidste tog og ligeledes for de første morgentog og endelig alle søn- og helligdage. Det er ret almindeligt, at der i nærheden af stationen ligger en stærkt befærdet vej, hvor baneoverskæringen er dækket af bomme. Disse bomme betjenes i almindelighed fra stationen, men når stationen er lukket, er der ingen til at passe dem, og da ruller togene over overkørslerne, uden at bommene er lukket. Jeg tror, at dette i høj grad medvirker til at forvirre trafikanterne. Vel ved jeg, at togene i så fald skal køre meget forsigtigt over, men ordningen er inkonsekvent. Endelig er bommene mange steder anbragt alt for tæt inde ved sporet; afstanden er almindeligvis ca. et par meter fra den nærmeste skinne. Er en bilist så uheldig at køre ind i bommen, vil han næsten altid havne midt på sporet, hvilket i dette tilfælde er en ret ubehagelig plads. Bommene burde i alt fald være trukket 25-30 m tilbage fra sporet. Eventuelle sammenstød med dem ville kunne gøre selv en „lukket“ bilist begribeligt, at der er fare på færde, og så er der plads til at standse inden sporene nås.

Jeg anbefaler lovforslaget til en hurtig og velvillig behandling.

**Holmberg:** Når ministeren for offentlige arbejder har fremsat dette lovforslag om ændring af loven af 1930 om sikring af færdslen ved vejkrydsninger og krydsninger mellem veje og jernbaner, en lov, som udviklingen ganske er løbet fra, er det en naturlig konsekvens af vor mekaniserede tidsalder. Det er ubegribeligt, at lovforslaget ikke er blevet fremsat for mange år siden; men jeg indrømmer, at jeg aldrig har vidst, at den gældende lov betød en