

på nuværende tidspunkt ønsker at give ministeren den omhandlede bemyndigelse.“

I den ændrede affattelse vedtoges lovforslaget enstemmigt.

55. Lov om ændring af lov om sikring af færdslen ved vejkrydsninger samt krydsninger mellem veje og jernbaner m. v. (Minister for offentlige arbejder *Lindberg*). [A. sp. 1267. — C. sp. 111].

Fremsat skriftligt i folketinget $\frac{6}{2}$ (F. sp. 2364). 1. beh. $\frac{8}{2}$ (F. sp. 2509). Partiernes ordførere: M. Larsen, Holmberg, Stæhr Jøhansen, A. C. Normann, Alfred Jensen og Tholstrup. 2. beh. $\frac{14}{2}$ (F. sp. 2603). 3. beh. $\frac{28}{2}$ (F. sp. 2798). *Loven stadfæstet 8. marts 1957*. (Lovt. nr. 43).

I henhold til § 8 i lov nr. 28 af 1. februar 1930 — vejkrydsningsloven — kan ministeren for offentlige arbejder tillade, at en jernbanes forpligtelse til bevogtning af vejkrydsninger afløses af visse nærmere angivne sikringsforanstaltninger.

Der er ikke i loven angivet nogen begrænsning med hensyn til toghastighed etc. på de baner, hvor en sådan afløsning kan tillades, men af betænkningen over lovforslaget samt af ministeren for offentlige arbejders udtalelser i folketinget den 1. november 1933 fremgår, at det var en forudsætning, at ophævelse af bevogtning kun måtte finde sted på privatbanerne samt på statsbanesidelinjer, hvor den tilladte toghastighed ikke overstiger 75 km i timen.

Efter de erfaringer, som i den forløbne tid er indhøstet angående lyssignalers effektivitet og driftssikkerhed, mener man dog nu, at *lyssignaler på fuldt ud betryggende måde vil kunne anvendes på baner med større toghastighed*, hvilket allerede er tilladt så at sige overalt i udlandet. Anvendelse af lyssignaler på sådanne banestrækninger vil give banerne mulighed for *væsentlige driftsbesparelser*.

For at skabe lovhjemmel for ovennævnte afløsning og samtidig skabe mulighed for en tilsvarende forøgelse af toghastigheden på privatbanerne og statsbanernes sidelinjer har man