

ved nærværende lov givet vejkrydsningslovens § 2, stk. 4, en ændret affattelse.

Ved den ændrede bestemmelse bemyndiges ministeren for offentlige arbejder til at fastsætte en maksimalhastighed for passerende tog. Endvidere fastsætter ministeren efter forhandling med justitsministeren de nærmere regler angående sikringsforanstaltningernes almindelige karakter og omfang, derunder eventuelt nedsættelse af kørehastigheden på vejene.

Samtidig har man givet vejkrydsningslovens § 8, stk. 1, følgende tilføjelse:

„Såfremt manuelt betjente bomme afløses med helt eller delvis automatisk virkende helbomme, hvilken afløsning ikke anses for en ophævelse af ovennævnte bevogtning, fastsætter ministeren efter indhentet erklæring fra det i § 4 ommeldte udvalg de nærmere regler for afmærkningen mod vejen.“

De store tekniske fremskridt, der har fundet sted siden krydsningslovens vedtagelse i 1930, har iflg. bemærkningerne til lovforslaget bevirket, at der i dag fremstilles *automatiske bomanlæg*, der er så driftssikre, at *færemomentet må anses for betydeligt mindre end ved manuelt betjente bomme*. Automatiseringen medfører endvidere, at de tidsintervaller, hvor der er spærret for vejfærdslen, bliver kortere. Foruden med de fornødne signaler m. v. mod toget må disse anlæg forsynes med en *særlig afmærkning* over for de vejfarende (lyssignal og klokkesignal m. v.), og denne afmærkning bør naturligt ske efter indstilling fra det i henhold til lovens § 4 nedsatte udvalg, hvori vejmyndighederne, justitsministeriet og motororganisationerne er repræsenteret.

Ved fremsættelsen af lovforslaget anførte *ministeren for offentlige arbejder* bl. a.:

„I henhold til den gældende lov er der . . . 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 vejtavler. Mod toget findes der endvidere et kontrollys, 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.