

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 bānerne og det i henhold til lovens § 4 nedsatte rådgivende udvalg gjort et betydeligt arbejde for på forskellig vis at forbedre disse sikringsanlæg . . .

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 ved 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 trelyslygter 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.

Den yderligere sikkerhed, som kontrolløys mod toget medfører, gennemføres også ved de automatiske helbomme.

De hidtil foretagne forsøg med automatiske helbomme har ikke givet anledning til betænkeligheder, og det må derfor anses for fuldt ud forsvarligt, at banerne som et væsentligt led i bestræbelserne for at nedbringe driftsudgifterne i højere grad søger at betjene sig af sådanne automatiske anlæg. I denne forbindelse skal jeg nævne, at ligesom udgifterne til afløsning af bevogtninger med lyssignaler med eller uden automatiske halvbomme i henhold til krydsningslovens § 8 påhviler banerne, må banerne naturligvis afholde de udgifter, som er forbundet med etablering af automatiske helbomme til afløsning af bevogtninger. For så vidt der derimod ikke er tale om