

[Harald Nielsen.]

vejdirektoratet i denne sag, der efter min anskuelse burde have været behandlet som hastesag.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Spørgsmålet om brug af automatiske halvbomme ved jernbaneoverskæringer befinder sig her i landet på forsøgsstadiet; Danmark er for øvrigt det første land i Europa, som er begyndt på disse forsøg. I Amerika har man derimod i nogen tid haft disse bomme i brug, og statistikken har vist, at der måske forekommer lidt færre ulykker ved brug af sådanne bomme, men nogen virkelig erfaring herfor har man ikke endnu.

Da der ved den omtalte jernbaneoverskæring ved Herning nu er forekommet flere alvorlige ulykker, som dog alle skyldes grov uagtsomhed fra de bilkørendes side, besluttede det på dette område sagkyndige udvalg, det såkaldte § 4-udvalg, i september måned at efterkomme en indstilling fra det lokale amtsudvalg om forsøgsvis opstilling af automatiske halvbomme ved denne jernbaneoverskæring.

Ved en beklagelig fejl fra den ingeniørs side, som har med disse sager at gøre, blev sagen ikke ekspederet videre til statsbanerne før omkring den 15. november. Dette er påtalt over for vedkommende, og der søges nu gennemført en ordning, som forhåbentlig vil forhindre gentagelser.

Inden for det sagkyndige udvalg er der for øvrigt delte meninger om betydningen af opstilling af halvbomme på det pågældende sted, og jeg tror ikke at man uden videre kan drage den slutning, at ulykken den 15. november kunne have været undgået, hvis halvbommene havde været opstillet.

Jeg vil i øvrigt gerne fremhæve, at den sikring, der allerede findes ved jernbaneoverskæringen på Viborgvejen ved Herning, er af en så omfattende og tydelig art, at kun en meget betydelig grad af uagtsomhed kan forklare de indtrufne ulykker. Overkørslen ved Herning er allerede sikret mere end normalt, idet der ikke er ét lyssignal, men lyssignal i begge vejsider mod Herning, hvorfra trafikanterne ved de sidste ulykker er kommet. Foruden de internationale advarselstavler er der tillige afstandsmærker,

de såkaldte 3-2-1-tavler, i begge vejsider i en afstand af ca. 150, 100 og 50 m fra overkørslen. Selv om man således forsøgsvis, som det er sket, kan gå med til at prøve yderligere supplerende af signalerne med halvbomme, må jeg advare meget mod at drage den konsekvens af den foreliggende sag, at den eksisterende afmærkning ved overkørslen ikke i fyldestgørende grad dækker de krav, der med rimelighed kan stilles til myndighederne.

Jeg siger ikke dette for at undskylde den skete fejl ved ekspeditionen af sagen, men for at gøre det klart over for trafikanterne, at spørgsmålet om sikkerhed ved niveauoverkørsler først og fremmest er et spørgsmål om atgørelse; hvis en sådan udvises i fornødent omfang, vil ulykker faktisk ikke kunne forekomme.

**Harald Nielsen:** Jeg takker ministeren for offentlige arbejder for hans svar og forstår heraf, at den forsinkelse, der har været, er sket ved en fejltagelse, så det skal jeg lade ligge.

Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt halvbomme betyder en yderligere sikring, vil jeg alligevel formode, at de gør det, for det kan ikke bestrides, at når der ingen bom er, kan der være folk, som er tilbøjelige til at tage en chance og prøve og slippe over, inden toget kommer, men en sådan chance kan de ikke tage, når bommene er nede.

I øvrigt skal jeg ikke udtale mig om, hvad der er årsag til de skete ulykker, for jeg har ikke set rapporterne om, hvad der foregik.

Jeg vil imidlertid gerne have lov til at stille den højtærede minister det tillægs-spørgsmål: kan der være håb om, at disse halvbomme kan blive opsat, inden der er gået alt for lang tid?

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Der er måske ikke særlig grund til at komme ind på spørgsmålet om, hvor megen sikring disse halvbomme betyder, men jeg vil dog lige nævne, at der er den mulighed, at bilister kører ind på banelegemet, selv om der er halvbomme; og at dette, at de skal køre omkring en halvbom, kan betyde, at de, medens de ellers ville være sluppet over, nu bliver så meget for-