

portministerkonference har flere gange taget spørgsmålet om jernbanernes forhold op til behandling og har under indtrykket af den stadige svækkelse af banernes stilling iværksat en løbende undersøgelse af samtlige jernbaner i medlemsstaterne. I Sverige og England har banernes og lastbilernes stilling inden for transportsystemet været genstand for kommissionsbehandlinger, som er resulteret i forslag om afgørende ændringer dels i lastbilernes koncessionsforhold, dels i jernbanernes organisatoriske og driftsmæssige stilling.

Det er derfor naturligt, at også de danske trafikforhold tages op til ny vurdering. For statsbanernes vedkommende gælder det, at de i øjeblikket er undergivet en række forpligtelser — f. eks. befordringspligten med deraf følgende pligt til at opretholde driften på svagt benyttede linjer og til at påtage sig lidet lønnende transporter og indskrænkninger i friheden til selvstændig takstfastsættelse — som delvis hidrører fra en tid, hvor banerne havde en mere dominerende stilling inden for transport-systemet.

Også statsbanernes varetagelse af en betydelig del af den lokale bopæls-arbejdsstedstrafik omkring de større bydannelser, der stiller særlige krav til trafikapparat og takstpolitik, må tages i betragtning i forbindelse med en almindelig målsætning for statsbanernes samfundsmæssige virke.

Forskydningerne over imod en stigende anvendelse af biler både til person- og godsbefordring samt den stærke forøgelse af vejtransportens andel af det samlede landværts transportarbejde bl. a. som

følge af ændringer i landets økonomiske struktur og ændringer i erhvervslivets behov tilsiger, at en undersøgelse af jernbanernes forhold følges op af en samtidig undersøgelse af de to transportformers indbyrdes forhold. Vejtransport er i et vist begrænset omfang undergivet et koncessionssystem. Den gældende lovgivning stammer fra 1927 og er senest ændret i 1950; men udviklingen må medføre overvejelser med hensyn til dette systems funktion. Endvidere synes der i vognmandserhvervet at være et stærkt ønske om en undersøgelse af erhvervets rentabilitets- og kapacitetsproblem.

Jernbanernes og bilernes indbyrdes stilling er imidlertid afhængig af en række andre faktorer, f. eks. hvorledes udgifter til faste anlæg belastes det enkelte transportmiddel, arbejdstids- og sikkerhedsbestemmelser, personalets aflønning og pensionering m. v. Også disse faktorer må derfor indgå i en kommissionsbehandling.

Ved overvejelserne må yderligere forholdet mellem landtransportmidlerne og sø- og lufttrafikken tages i betragtning. Der er i de seneste år sket en stærk stigning i antallet af sø- og luftforbindelser mellem landsdelene, og denne udvikling, der på længere sigt må antages at få konkurrencemæssige følger for landtransportmidlerne, må i høj grad have for øje, når et indenlandsk transportapparats opbygning og virke skal nærmere undersøges.

Endelig må kommissionen have for øje, hvorledes den almindelige indenlandske transportpolitik eventuelt kan indpasses i en europæisk transportpolitik inden for et større europæisk fællesskabs rammer.