

løsning for den faste forbindelse, og at vi vil foretrække Saltholm som base for storlufthavnen, hvis det er teknisk muligt“.

Kresten Damsgaard, som er medlem af rådets trafikudvalg, talte ligeledes stærkt for en samlet planlægning af udviklingen på begge sider af Øresund. I denne planlægning er placeringen af storlufthavnen et nøgleproblem, hvorfor han da også var med til at foreslå en dansk-svensk arbejdsgruppe nedsat til at gennemprøve spørgsmålet om luftfartsforholdene ved Øresund (sag A 143/t). Thi så længe der hersker uklarhed om placeringen af broen og lufthavnen, er kommunerne på begge sider af Øresund ikke i stand til at gennemføre en rationel planlægning af de nye by- og erhvervssamfund, som der både er plads til og behov for.

Under generaldebatten berørte Aksel Larsen, ligeledes medlem af trafikudvalget, kun i forbigående øresundsproblemerne, men fik dog anført, at han betragtede et samarbejde om løsning af påtrængende trafikopgaver (øresundsforbindelserne, storlufthavnen og regionsplanlægningen) som snarere mere påtrængende nødvendigt end samarbejdet om produktion og forskning.

Trafikminister Svend Horn, der i en årække havde siddet i rådets trafikudvalg, slog fast, at der ikke er nogen diskussion om målsætningen for Øresundsregionen: „Der er næppe nogen, der er i tvivl om, at Øresundsregionen vil virke som et af de 7-8 økonomiske kraftcentre, der vil findes nord for Alperne. Ingen i Norden kan være i tvivl om, at den eneste mulighed, Norden har for at skabe et økonomisk kraftcenter, ligger i Øresundsregionen“.

Horn gjorde rede for, hvordan det skred frem med løsningen af de opgaver, rådet havde lagt på den danske og svenske regering. Om ganske få måneder ville man få den supplerende betænkning, som Øresundsgrupperne har udarbejdet. Den dansk-svenske arbejdsgruppe om mulighederne for at placere en storlufthavn i området er i fuld gang med sine undersøgelser. Hvad dette sidste spørgsmål angår, tog han bestemt afstand fra påstande i pressen om store dansk-svenske divergenser.

(Se videre side 30).

Landingsrettigheder for Lóftleiðir.

Et trafikspørgsmål, som ofte har beskæftiget de nordiske regeringer og af og til er blevet berørt i rådsdebatterne, nemlig retten for det islandske flyveselskab Lóftleiðirs maskiner til at lande på flyvepladserne i det øvrige Norden, blev taget op af Islands udenrigsminister, Emil Jónsson. Problemet var blevet aktuelt på ny ved de islandske myndigheders ønske om, at Lóftleiðir måtte indsætte en ny maskintype, Rolls Royce 400, på hele ruten Skandinavien-Island-New York og ikke som hidtil blot mellem USA og Island. Det islandske selskab ønsker at få 3 ugentlige ture hele året rundt med disse fly, dog således at kapaciteten i vinter-sæsonen eventuelt begrænses med en tredjedel. Dette ville betyde en kapacitetsforøgelse på ca. 43 pct., svarende til stigningen i passagertallet på ruten Skandinavien-New York i perioden 1960-66, i hvilken Lóftleiðirs kapacitet og frekvens havde været uændret.

Hovedårsagen til uenigheden om Lóftleiðirs landingsrettigheder er, at dette selskab holder lavere priser end SAS, som er bundet af de internationale IATA-takster. Emil Jónsson oplyste, at forskellen i pris før 1. januar 1964 var 23 pct. og fra denne dato nedsattes til ca. 15 pct. og fra 1. november 1964 til ca. 13-15 pct. Man ville fra islandsk side anse en prisdifference på over 20 pct. for at være normal, men var rede til at acceptere et lavere tal for at opnå en overenskomst.

Udenrigsminister Jónsson sluttede sit indlæg med at minde om, at Lóftleiðir bringer Danmark, Norge og Sverige en del turistindtægter, og at betalingsbalancen mellem Island på den ene side og Danmark, Norge og Sverige på den anden er stærkt i Islands disfavør. Dertil kom, at „trafikforholdene mellem Island og Skandinavien er for os af største vigtighed på grund af landets af-sides beliggenhed, og det kan stort set ikke løses på det grundlag, som lokaltrafikken skaber, det må løses som led i et større hele. Derfor er dette problem for os af allerstørste vigtighed ...“.

Fælles nordisk skolestruktur.

Den finske undervisningsminister, R. H. Oittinen, benyttede medlemsforslaget om ensartet skolestruktur (sag A 38/k) til at give en redegørelse for den store skolereform, der