

problemet løst som et samlet hele. Man besluttede da i stedet at koncentrere sig om et enkelt område: vejtransportpolitikken og inden for denne igen om godstransporter med lastbil. Efter omfattende undersøgelser forelagde udvalget det samlede råd et forslag, der vedtoges som rekommandation nr. 1/1967 og havde følgende indhold:

Regeringerne skal undersøge mulighederne 1) for en trinvis lettelse af kravene om særlig koncession for godstransport med lastbiler inden for Norden; 2) for lempelse af restriktionerne for akseltryk, vogndimensioner og totalvægt på de vigtigste gennemfartsveje i og mellem de nordiske lande samt 3) for indførelse af ensartede bestemmelser om arbejdstid, køre- og hviletid for visse grupper af tunge motorvogne.

Udvalget havde peget på den betydning, beskatningen af motorkøretøjerne og drivmidlerne dertil har for næringslivets produktionsomkostninger. Også dette burde man have for øje ved udarbejdelsen af en fælles transportpolitik, men Trafikudvalget fandt dog, at disse skatteproblemer retteligt hørte hjemme under Økonomisk udvalg.

En række finske medlemmer stemte mod rekommandationen, og en enkelt afholdt sig fra at stemme. De frygtede, at en ophævelse af koncessionstvangen for lastbiltrafik vil ruinere den finske lastbilbranche, der domineres af småforetagender.

2. Fælles regler for charterflyvning (A 110).

To svenske medlemmer havde foreslået, at regeringerne skulle virke for ensartede bestemmelser vedrørende charterflyvning, og for at disse blev så liberale som muligt og tilfredsstillende fra et sikkerhedssynspunkt.

Forslaget motiveredes bl. a. med, at visse af de nordiske lande stillede lempeligere krav til charterflyvning end andre med den følge, at de trak flyvestarterne til sig. Forslagsstillerne hævdede ligeledes, at de for Danmark, Norge og Sverige gældende fælles retningslinier for charterflyvningen af hensyn til SAS stillede sig hindrende i vejen for, at charterselskaberne foretog rejser ud over Europas grænser.

Under høringen over forslaget fremførte SAS, at mens charterselskabernes trafik gennem de nærmest foregående år var steget med 40-50 pct. årligt, var SASs trafik til Middelhavslandene gået kraftigt tilbage,

samtidig med at SASs markedsandel i den totale europæiske lufttrafik uafbrudt var sunket. Udvalget tog hensyn til disse indvendinger fra SAS og foreslog, at der til forslagsstillernes oprindelige tekst føjedes, at fastsættelsen af ensartede regler for charterflyvning skulle ske „under rimelig hensyntagen til de selskaber, som driver ruteflyvning“. I denne form vedtog rådet derpå rekommandation nr. 25/1967 med 50 stemmer mod 1 (Poul Dam).

3. Luftfartsforholdene i Øresundsregionen (A 143).

Nordisk Råd aktualiserede spørgsmålet om den faste forbindelse i Øresund ved på sin første session at vedtage rekommandation nr. 4/1953. På lignende måde samlede rådet opmærksomheden om flyvepladsforholdene i Øresundsområdet, da det på sessionen i Reykjavik, på forslag af bl. a. Jørgen Jensen, Aksel Larsen og Poul Møller, ved rekommandation nr. 34/1965 med 40 stemmer mod 9 svenske medlemmer henstillede til de nordiske regeringer at undersøge mulighederne for en fælles løsning af lufthavnsproblemerne i Øresundsregionen og i første række undersøge mulighederne for en storlufthavn på Saltholm.

Rekommandationen forblev dog uden virkning, idet den svenske regering anså spørgsmålet om en storlufthavn på Amager eller på Saltholm for et rent dansk anligende. Samtidig med at man på dansk side på egen hånd arbejdede med lufthavnsspørgsmålet, traf man i Sverige beslutning om at erstatte lufthavnen Bulltofta med en flyveplads ved Holmeja øst for Malmö. Også planlægningen af denne lufthavn blev foretaget rent nationalt af de svenske myndigheder.

På grund af denne utilfredsstillende udvikling antog rådet på sin session i København rekommandation nr. 27/1966 med opfordring til regeringerne om at indpasse planlægningen af de lokale flyvepladser i Øresundsområdet i den generelle plan, rådet havde udtalt ønske om i rekommandationen fra 1965.

Heller ikke denne rekommandation satte større spor. Planlægningen fortsatte på nationalt grundlag på begge sider af Øresund, selv om der var visse kontakter mellem de to trafikministerier. Kun vedrørende det