

[Boligministeren.]

kendelse af en arkitekt som „fællesmarkedsarkitekt“. Man arbejder her i et foreliggende direktivforslag med et uddannelseskriterium for arkitektuddannelsen, der nogenlunde modsvarer den akademiske arkitektuddannelse på statens arkitektskole i København og Århus.

Imidlertid har en del af den danske arkitektstand, hvis kvalifikationer i øvrigt er almindeligt anerkendt, ikke taget afgangseksamen fra statens to arkitektskoler. Det er på denne baggrund regeringens ønske ved fremsættelsen og gennemførelsen af lovforslaget med dets mere smidige kvalifikationskrav at kunne bidrage til en ændring af EF-direktivforslagets mere „kvantitative“ uddannelseskrav og derved sikre, at så bredt et udsnit som muligt af danske arkitekter godkendes som berettigede til at drive arkitektvirksomhed såvel i EF-medlemslande som i udlandet i øvrigt.

De herved forøgede beskæftigelsesmuligheder for danske arkitekter uden for landets grænser vil navnlig på baggrund af udsigterne til en afsvækkelse af aktiviteten på det indenlandske byggermarked være af overordentlig stor betydning for danske arkitekters fremtidige arbejdsforhold.

Med disse bemærkninger, og idet jeg i øvrigt henviser til det fremsatte lovforslag og bemærkningerne hertil, skal jeg anbefale lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Damsgaard):

Herved tillader jeg mig at genfremsætte det tidligere i folketinget den 3. oktober 1974 fremsatte forslag til lov om udbygning af baneanlæggene for den storkøbenhavnske nærtrafik, nærmere betegnet en forlængelse af S-banen fra Tåstrup til Høje-Tåstrup og fra Ballerup til Måløv samt en hjemmel til projektering af S-banens videreførelse ud over Måløv og sikring af arealerne hertil. Forslaget er enslydende med det tidligere fremsatte.

Folketinget har jo ofte beskæftiget sig med spørgsmålet om S-banerne i det storkøbenhavnske område. Jeg skal her erindre om S-baneloven fra 1961, der bl.a. gav bemyndigelse til anlæg af Køgebugtbanen til Vallensbæk, elektrificering af Hareskov-

banen og indføring af denne bane til bymidten ad Boulevardbanen samt anlæg af Lundtoftebanen fra Jægersborg til Nærum.

Banen til Vallensbæk blev ibrugtaget i efteråret 1972, og Hareskovbanens overgang til S-bane påregnes at ske til efteråret 1977, medens arbejdet med Lundtoftebanen allerede for flere år siden er blevet stillet i bero, da udviklingen i de senere år har skabt tvivl om banens berettigelse.

Af anden lovgivning omkring S-banerne vil jeg pege på, at min forgænger i efteråret 1972 fik gennemført en lov om bemyndigelse til at videreføre anlægget af Køgebugtbanen helt til Køge, idet det dog i bemærkningerne til lovforslaget var anført, at man foreløbig skulle tage fat på strækningen Vallensbæk-Hundige, som nu bliver færdig til efteråret 1976, medens spørgsmålet om tidspunktet for baneanlæggets videreførelse ud over Hundige burde vurderes på lige fod med spørgsmålet om, hvilke andre S-baneanlæg der måtte være behov for.

Til brug for denne vurdering udarbejdede DSB en rapport om S- og T-baneudbygningen i hovedstadsregionen 1973-1988. Denne rapport har dannet grundlag for DSBs og min stillingtagen til, hvorledes de nærmest kommende års S-baneudbygning bør ske.

En vurdering af den nuværende politiske, økonomiske, administrative og regionplanmæssige situation fører efter min opfattelse til, at et lovgivningsarbejde vedrørende S-banernes udbygning bør indskrænkes til på nuværende tidspunkt alene at omfatte en fastlægning af en temmelig begrænset udbygning, nærmere betegnet

- en forlængelse af Køgebugtbanen fra Hundige til Solrød,
- en forlængelse af Tåstrupbanen fra Tåstrup til Høje-Tåstrup og
- en forlængelse af Ballerupbanen fra Ballerup til Måløv.

Det foreliggende lovforslag og forslag til finanslov for finansåret 1975-76, § 2.01.20. 70.02., lb. nr. 47, Køgebugtbanen, hvortil anlægshjemmel som før nævnt allerede haves, er udarbejdet med sigte herpå. Jeg vil i den forbindelse fremhæve, at man ved at træffe beslutninger om de nævnte, ret begrænsede udvidelser af S-banenetten alene har taget stilling til anlæg af banestrekninger, der kan anses for at være i fuld overensstemmelse med de faktiske byudviklings-