

[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-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

forhold og med de synspunkter, hvorom der hidtil er opnået enighed mellem de kommunale og statslige planlægningsmyndigheder.

De foreslåede baneforlængelser er påregnet udført nogenlunde sideløbende i en 5-årsperiode efter lovens vedtagelse. Nogen vil måske med de hidtidige erfaringer om varigheden af S-baneudbygningen sætte et spørgsmålstegn ved muligheden for at klare den nu foreslåede udbygning inden for en 5-årsperiode, men da der er tale om en ret begrænset udbygning, har DSB skønnet perioden for realistisk under forudsætning af, at DSBs hidtidige investeringsrammer pr. år ikke reduceres.

Lovforslaget indeholder endvidere en bestemmelse om bl.a. sikring af arealer til 2. spor på strækningen Måløv-Frederikssund. Den foreslåede bestemmelse er på linie med tilsvarende bestemmelser i andre anlægslove om trafik anlæg og er ønskelig for at sikre, at der på sådanne arealer, som vil medgå til det senere anlæg af banen, ikke udføres bebyggelse eller andre foranstaltninger, der kan påregnes at ville lægge en senere gennemførelse af anlægget hindringer i vejen eller at fordyre dettes gennemførelse.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, skal jeg hermed anbefale dette til tingets velvillige behandling.

Endvidere skal jeg herved tillade mig for folketinget at fremsætte *forslag til lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde*.

Bortset fra forslagens § 3, der er ny, og med hensyn til hvilken jeg tillader mig at henvise til bemærkningerne til forslaget, er der tale om genfremsættelse af et forslag, der forelagdes folketinget i oktober 1974, og som efter 1. behandlingen henvistes til udvalget om offentlige arbejder.

SAS-samarbejdet har i sin nuværende form bestået i henved 25 år og løber frem til 1985. Der er således i øjeblikket kun godt 10 år tilbage af denne periode.

Det er, når det drejer sig om en virksomhed af den karakter, der her er tale om, ikke tilstrækkeligt. Især ved lånoptagelser, materielanskaffelser og investeringer i bygninger og anlæg er det nødvendigt at kunne disponere på længere sigt.

Parterne i SAS, de 3 nationale modersel-

skaber, DDL, DNL og ABA, som ønsker samarbejdet videreført, har da også fundet det nødvendigt allerede nu at indgå aftale om en forlængelse af samarbejdet i yderligere 10 år frem til den 1. oktober 1995. Moderselskaberne har på denne baggrund anmodet de 3 regeringer om på tilsvarende måde at ville forlænge samarbejdet. Det drejer sig i første række om en forlængelse af moderselskabernes koncessioner og aftalerne om de 3 staters samarbejde på luftfartens område.

Som jeg just nævnte, må en sådan forlængelse af konsortiets tilsikrede virksomhedsperiode anses for nødvendig, og alle 3 regeringer har da også været enige herom.

For Danmarks vedkommende kunne de omhandlede foranstaltninger muligvis med tiltrædelse af folketingets udvalg om offentlige arbejder træffes i kraft af de beføjelser, ministeren for offentlige arbejder har i medfør af lov om luftfart. Jeg har imidlertid fundet det rigtigt, at lovsformen anvendes også denne gang, uagtet at der ikke er tale om direkte økonomiske dispositioner, således som det var tilfældet i 1950 og 1959, da samarbejdet henholdsvis oprindeligt godkendes og forlængedes.

I Sverige og i Norge er det parlamentariske grundlag for regeringens tilsagn om forlængelse af koncessioner m.v. allerede tilvejebragt.

Det har i de forløbne år ved mangfoldige lejligheder været fremhævet — jeg mener med stor ret — at samarbejdet inden for SAS har udviklet sig til at blive et af de bedste eksempler på praktisk skandinavisk samarbejde. Jeg tror, at vi inden for den internationale luftfart i den grad har vænnet os til SAS' eksistens, at vi dårlig kunne forestille os noget andet. Den internationale ruteluftfart er, som vi ved, præget af en meget skarp konkurrence, som i lange perioder har gjort det overordentlig vanskeligt, for mange selskaber helt umuligt, at opnå et rimeligt økonomisk resultat. Luftfarten er netop i denne tid inde i en af disse tilbagevendende økonomiske svaghedsperioder, og det er på denne baggrund så meget mere tilfredsstillende for os her i Skandinavien at kunne konstatere, at SAS i denne vanskelige situation har været et af de få selskaber, som drives på normal forretningsmæssig måde.