

	Drifts- bevillinger på FL 1996	Anlægs- bevillinger 1987-1996
København .....	79 pct.	79 pct.
Frederiksberg .....	2 pct.	2 pct.
Københavns Amt ....	0 pct.	1 pct.
Øerne i øvrigt .....	3 pct.	4 pct.
Jylland .....	15 pct.	14 pct.
I alt .....	100 pct.	100 pct.

Den geografiske forskel i anlægsinvesteringernes fordeling er en naturlig konsekvens af placeringen af de store statslige kulturinstitutioner i hovedstaden.

Kulturministeriet råder over en mindre bevilling til investeringer udenfor hovedstaden, den såkaldte Provinspulje. Puljen blev oprettet i 1993 i forbindelse med iværksættelsen af en række store kulturinvesteringer i København, som nu nærmer sig deres afslutning. Puljen er dog af beskeden størrelse, og selv om mange ikke-statslige projekter gennem årene har opnået støtte fra puljen, har de enkelte tilskud været så små, at de må betragtes som en anerkendelse af et godt projekt, fremfor en reel finansieringskilde.

Jeg er indstillet på at diskutere, om grænserne mellem statens, amternes og kommunernes virkefelter skal trækkes anderledes end i dag. En forudsætning for en ændret rollefordeling må dog være, at finansieringen heraf afklares, således at det kan indgå i forhandlingerne om kommunernes økonomi. Kulturministeriet har nemlig ikke mulighed for, indenfor det nuværende anlægsbudget, at påtage sig nye ansvarsområder uden kompensation herfor. Jeg er indstillet på, at lade spørgsmålet om en ændret rollefordeling mellem staten, amterne og kommunerne på anlægsområdet indgå i de kommende forhandlinger om kommunernes økonomi.

indfører et tilsvarende forbud i landets lufthavne?»

Svar (24/1 97):

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Det er efter ministeriets oplysninger kun i Schweiz, at natlukning i de to internationale lufthavne Zürich og Geneve er aktuelt dog med mulighed for dispensation og undtagelser.

Et antal lufthavne ved større europæiske byer er imidlertid også lukket for beflyvning i natperioden. Ifølge de foreliggende oplysninger forekommer natlukning imidlertid alene for lufthavne, hvor samme storby betjenes af mere end én lufthavn, således at en anden lufthavn er åben for nattrafik. Eksempler herpå er Oslo, hvor Fornebu Lufthavn er lukket for starter om natten, men Gardermoen Lufthavn er åben, og Paris, hvor Orly Lufthavn er lukket om natten, men Charles de Gaulle Lufthavn er åben.

I en række lufthavne ved europæiske storbyer er der, afhængigt af de lokale forhold, indført restriktioner, som varierer såvel i antal timer som i forudsætningerne for beflyvningen, eksempelvis flyenes støjcertificering eller flytypernes støjmission. I nogle tilfælde begrænses antallet af planlagte operationer i natperioden.

Som international lufthavn af særlig betydning for de nordiske lande og det øvrige Nord Europa er det vigtigt, at Københavns Lufthavn kan betjene trafikken hele døgnet, således som dette kommer til udtryk gennem udbygningsloven. Hertil kommer, at lufthavne udgør en væsentlig konkurrenceparameter for udviklingen af storbyregioner, eksempelvis Øresundsregionen med bl.a. Ørestaden. Natlukning af Københavns Lufthavn, der som anført ikke har været forudsat ved udbygningsloven for lufthavnen, vil derfor være konkurrenceforvridende for både regionen og lufthavnen.

For Københavns Lufthavn er der imidlertid indført støjbegrænsende bestemmelser, og i dag gælder et maksimalt støjniveau på 85 dB(A) i natperioden mellem kl. 23.00 og kl. 06.00. Endvidere er der begrænsninger på anvendelsen af banesystemet i natperioden.

Spm. nr. S 1076

Til trafikministeren (15/1 97) af:

**Jette Gottlieb (EL):**

»Er det korrekt, at anvendelse af lufthavne om natten er forbudt i en række europæiske lande af hensyn til støjgener, hvilke lande drejer det sig i givet fald om, og hvad hindrer, at Danmark