

REFERAT Trafik- og Teknikudvalget - 2010-2015 d. 09-04-2013

Mødedato Tirsdag d. 09. april 2013 kl. 08:00

Mødested Mødelokale 2608

Mødedeltagere Ole Skrald Rasmussen, Tom Vang Knudsen, John Brown Brabant
Althoff-Andersen, Cheri-Mae Marlena Williamson, Susanne
Palsig, Lars Abel (Fravær), Kim Wessel-Tolvig

Indholdsfortegnelse

Letbane i Ring 3..... 3

Punkt 30: Letbane i Ring 3

2012/00352

Bilag

E-Bilag 1: Resumerapport Letbane på Ring 3

E-Bilag 2: Udredning om letbane på Ring 3

Bilag 3: Udkast til principaftale

Bilag 4: Udkast til Principaftale - Bilag 1 - Linjeføringskort

Bilag 5: Udkast til Principaftale - Bilag 2 - fordeling af kommunernes og regionens anlægsindskud

E-Bilag 6: Tekniske bilag til udredningsrapporten mv.

Trafik- og Teknikudvalget,

09.04.2013

Gladsaxe Kommune

Dagsordenpunkt

Letbane i Ring 3

Beslutning

Indstillingens 3. punkt, spørgsmålet om placering af stationen ved Buddinge Rundkørsel udgik; behandles særskilt og forelægges Byrådet senest 12.06.2013 til beslutning.

Kristoffer Beck (stedef.) foreslog følgende:

"Sagen udsættes, idet Trafik- og Teknikudvalget skal have mulighed for at få indsigt i og evt. tage stilling til de konkrete trafik-tekniske konsekvenser (herunder bl.a. simuleringsmodeller) af projektet samt drøfte de bemærkninger og forslag til justeringer, som forvaltningen har fremsat til linjeføringen i Gladsaxe."

For forslaget stemte Kristoffer Beck (stedef.)

De øvrige stemte imod.

Et flertal (Ole Skrald Rasmussen, Tom Vang Knudsen, John Brown Brabant Althoff-Andersen, Cheri-Mae Williamson, Susanne Palsig og Kim Wessel-Tolvig) anbefaler indstillingens 2 første punkter.

Kristoffer Beck (stedef.) stemte imod med henvisning til sit ændringsforslag.

Udredning og forslag til Principaftale om letbane på Ring 3

Baggrund

Gladsaxe Byråd behandlede senest sagen 09.05.2012, punkt 49. Byrådet besluttede, at arbejde videre med de 6 letbanestationer på Ring 3 ved Dynamovej, Gladsaxe Trafikplads, Gladsaxevej, Buddinge Rundkørsel, Buddinge Station og Gammelmoesevej. Endvidere besluttede Byrådet midterlagt tracé gennem Gladsaxe.

Ringby-Letbanesamarbejdet har, som aftalt i Samarbejdsaftalen af 29.06.2011, udarbejdet en Udredning om Letbane på Ring 3. Resumérapport og Udredning om letbane på Ring 3, februar 2013 er udsendt til byrådet og vedlagt som E-bilag. På grundlag

Trafik- og Teknikudvalget,

09.04.2013

Gladsaxe Kommune

af Udredningen er der endvidere udarbejdet vedlagte forslag til Principaftale mellem staten ved transportministeren, Region Hovedstaden og Ringbykommunerne om etablering af en letbane på Ring 3.

Udredningen og forslaget til Principaftale har været drøftet i Styregruppen og Borgmesterforum i efteråret og vinteren 2012/2013. Udredningen og forslaget til Principaftale er sendt til kommunerne i Ringby-Letbanesamarbejdet, Staten og Region Hovedstaden til politisk behandling i marts og april måned 2013. Den politiske behandling kan føre til justeringer i forslaget til Principaftale.

Udredningen med kommunernes, Statens og Region Hovedstadens bemærkninger vil danne grundlag for indgåelse af Principaftalen mellem parterne samt udarbejdelse af lovgrundlaget for letbanen. Herefter skal gennemføres en VVM vurdering, projektering og udbud af projektet samt planlægning og evt. igangsætning af de forberedende arbejder inden igangsætning af anlægsarbejdet.

Anlæg af letbanen på Ring 3 vurderes at koste 3,8 mia. kr. i 2013 priser, inklusiv en korrektionsreserve på 15 pct. samt 3 pct. generel besparelse. Hertil kommer 1,3 mia. kr. til driftsrelaterede anlægsinvesteringer, bl.a. anskaffelse af tog, etablering af et Kontrol- og Vedligeholdelsescenter m.v. samt omkostninger til den løbende drift, som skal modregnes i passagerindtægterne. Udgangspunktet for projektets økonomi og finansiering er beskrevet i kapitlerne 14, 15, 16, og 17.

Anlægsoverslaget er gransket af et eksternt rådgivningsfirma. Granskningen har ikke givet anledning til ændringer i beslutningsgrundlaget, idet Styregruppen er enig i, at projektet skal detaljeres og gennemgå yderligere risikovurderinger i næste fase af projektet. Det har ikke været muligt for granskerne på nuværende tidspunkt at pege på yderligere besparelser, som ikke vil reducere projektets funktionalitet.

Udredningen

I udredningen konkretiseres mulighederne for at anlægge og drive en letbane på Ring 3 med udgangspunkt i kommunernes ønsker til linjeføring og placering af stationer, samtidig med at vejtrafikken kan opretholdes. Udredningens linjeføring og stationsplacering er fastlagt i samarbejde med kommunalbestyrelserne og Regionsrådet i foråret 2012. Udredningen viser på skit-

Trafik- og Teknikudvalget,

09.04.2013

Gladsaxe Kommune

seniveau, at letbanen kan etableres til den anslåede pris, tid og kvalitet. I næste fase vil projektet blive detaljeret i samarbejde med kommunerne, Region Hovedstaden og de relevante myndigheder. Sekretariatet har løbende modtaget bemærkninger og forslag til justeringer fra kommunernes forvaltninger. Disse bemærkninger vil indgå i den videre proces i et samarbejde med kommunerne og regionen.

Ved udarbejdelse af udredningen, er projektgrundlaget optimeret for at maksimere passagergrundlaget og for at reducere anlægs- og driftsomkostningerne. Der har været dialog mellem alle kommuner og letbanesekretariatet om optimeringer. Processen har været meget konstruktiv, og alle kommuner og Region Hovedstaden har bidraget til at finde gode og effektive løsninger.

De foretagne optimeringer har været nødvendige forudsætninger for, at projektet kunne etableres indenfor den økonomiske ramme. Projektgrundlaget beskriver derfor et teknisk anlæg med standardløsninger og nødvendige tekniske anlæg for at sikre et driftssikkert højklasset letbanesystem.

I optimeringsprocessen har centrale elementer været,

1. At undgå blandet trafik af hensyn til trafiksikkerheden og for at opnå den kortest mulige rejsetid.
2. At forudsætte indkøb af standardmateriel, for at sikre rettidig og pålidelig drift, og for at holde prisen på tog nede.
3. At optimere skift mellem transportformer, fordi næsten halvdelen af letbanens passagerer skifter mellem letbane, tog og bus. Gode skifteforhold er forudsætning for, at flest mulige passagerer vælger at bruge letbanen på deres rejse.

I forbindelse med udredningen er der i samarbejde med Movia udarbejdet et eksempel på tilpasning af bustrafikken, således at bustrafikken på bedst mulig måde understøtter den øvrige kollektive trafik. Eksemplet er udgiftsneutralt for Ringbykommunerne i fællesskab. Den endelige busplan vil fortsat skulle planlægges og finansieres af kommunerne og Region Hovedstaden i samarbejde med Movia. Eksemplet indgår som bilag til Udredningen. Der er ikke indregnet besparelser på busdriften i letbaneprojektets anlægsbudget og finansiering.

Trafik- og Teknikudvalget,

09.04.2013

Gladsaxe Kommune

Det er vurderet, at vejens kapacitet kan opretholdes med de ombygninger, som følger med anlæg af letbanen. Ombygninger af kryds skal sikre, at både biltrafik og letbane kan køre hensigtsmæssigt. Biltrafikken vil opleve en mindre forsinkelse i de enkelte kryds og længere rejsetider på grund af nedsatte hastigheder på visse strækninger. I anlægsperioden må trafikken tilrettelægges, så den kan afvikles, selv om Ring 3 vil være præget af anlægsarbejder. I næste fase af projektet skal det tekniske grundlag, herunder vejtilpasninger, detaljeres i samarbejde med ejere og myndigheder.

I Udredningen er der så vidt muligt undgået ekspropriationer af ejendomme. Ekspropriationer kan imidlertid ikke helt undgås. Først når projektet er tilstrækkeligt detaljeret, det vil sige efter lovens vedtagelse og udarbejdelse af et skitseprojekt, kan det afgøres hvilke ejendomme, der skal eksproprieres.

Udredningen indeholder en vurdering af samfundsøkonomien. Imidlertid kan mange af de gevinster, som letbanen medfører, ikke prissættes med den anvendte metode. For eksempel er der ingen metode til at beskrive værdien af byudviklingspotentialer og regionens konkurrenceevne, som letbanen i høj grad bidrager til. Samfundsøkonomien for letbanen er derfor negativ ligesom for mange tilsvarende kollektive trafikprojekter.

I de næste faser af projektet skal offentligheden inddrages flere gange. Der planlægges en idéfase, hvor borgerne kan komme med deres ønsker til projektet. Derefter justeres og detaljeres projektet med udgangspunkt i de indkomne forslag. Herefter kommer det justerede projekt i offentlig høring. Den offentlige debat om Letbanen på Ring 3 planlægges som en del af VVM-processen. Hertil kommer, at der i anlægsfasen vil være en omfattende kommunikation og dialog mellem letbaneprojektet og dets naboer samt andre berørte.

Forslag til Principaftale**Beslutninger**

Som det fremgår af forslaget til Principaftale, forudsætter indgåelse af aftalen, at der træffes beslutning om følgende:

- Parterne beslutter at anlægge en letbane på Ring 3. Dette betyder, at parterne igangsætter, udbud af anlægsopgaverne (og tilknyttede tekniske opgaver). Parterne tager endelig stilling til gennemførelse af projektet, inden der underskrives kontrakter med entreprenører.

Trafik- og Teknikudvalget,

09.04.2013

Gladsaxe Kommune

- Parterne beslutter, at anlægsomkostningerne skal holdes inden for en ramme på 3,8 mia. kr., inklusiv en korrektionsreserve på 15 pct., og at omkostningerne skal fordeles mellem parterne, således at staten bærer 40 pct., kommunerne tilsammen 34 pct. og Region Hovedstaden 26 pct.
- Kommunerne og regionen afsætter 25 mio. kr. til forberedelse af en eventuel anden etape af letbanen
- Parterne stifter, så snart loven om letbanen på Ring 3 hjemler mulighed herfor, et interessentskab.
- Parterne etablerer umiddelbart efter indgåelsen af denne principaftale en interimbestyrelse, som påbegynder de forberedende arbejder med henblik på at muliggøre en hurtig igangsætning af anlægsarbejdet.
- Såfremt projektet ikke gennemføres, betaler parterne tilsammen udgifterne til de forberedende arbejder efter den fastlagte fordelingsnøgle. Udgiften skønnes at udgøre 265 mio. kr. Såfremt ejerne på grundlag af et oplæg fra interessentskabets bestyrelse vurderer det hensigtsmæssigt at forkorte anlægsperioden med ½ år ved at påbegynde ledningsomlægninger m.v. parallelt med udbudsprocessen, vil beløbet stige til 375 mio. kr. Uanset hvilken af de to løsninger, der vælges, indgår de nævnte beløb i den samlede anlægssum.

Principaftalens anlægsbudget, driftsøkonomi og finansiering er baseret på et anlægsbudget med 15 % i korrektionsreserve og en 3 % besparelse på anlæg, samt en driftsøkonomi baseret på passagerindtægter ved udnyttelse af fuld rummelighed til byudvikling i kommunerne.

Finansieringsmodellen følger principperne i samarbejdsaftalen, og er tiltrådt af Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Finansiering af anlæg

Anlægsgudgifterne fordeles mellem ejerne, med 40 % til Staten, 34 % til kommunerne og 26 % til Region Hovedstaden. Efter statens udtræden af interessentskabet ved overgang til passagerdrift fordeles udgifterne mellem kommunerne og Region Hovedstaden med 57 % af udgifter og indtægter til Kommunerne og 43 % til regionen.

Det er forudsat, at interessentskabet optager lån til betaling af anlægsomkostninger og driftsrelaterede anlægsinvesteringer, og at selskabets gæld tilbagebetales gennem indskud fra ejerne.

Trafik- og Teknikudvalget,

09.04.2013

Gladsaxe Kommune

Staten indbetaler sit indskud i henhold til en betalingsplan, som fastlægges ved stiftelsen af interessentskabet. Kommunernes forudbetaling på 15 pct. indskydes i en periode på tre år fra selskabets stiftelse (2014 – 2016). Umiddelbart herefter påbegyndes betalingen af de faste årlige indskud, der fastsættes således, at kommunernes andel af anlægsgælden kan være tilbagebetalt i løbet af 40 år (2017 – 2056)). Regionens forudbetaling indskydes samlet i 2019, og umiddelbart herefter påbegyndes betalingen af de faste årlige indskud, der fastsættes således at regionens andel af anlægsgælden kan være tilbagebetalt i løbet af 40 år (2020 – 2059).

Under forudsætning af, at kommunerne og regionen følger den ovenfor beskrevne betalingsplan, vil indskuddene til anlæg af letbanen, inkl. 15 pct. korrektionsreserve, i 2013 priser være følgende:

- Staten 1525 mio. kr.
- Kommunernes samlede forudbetaling 195 mio. kr. og indskuddene 2017 – 2056 59 mio. kr. årligt
- Regionens samlede forudbetaling 150 mio. kr. og indskuddene 2020 – 2059 50 mio. kr. årligt.

Det er forudsat, at kommunernes og regionens indirekte garanti for interessentskabets låntagning afholdes udenfor det kommunale og regionale anlægsloft.

Finansiering af driftsomkostninger

Fordelingen mellem kommunerne og regionen af de årlige driftsomkostninger, inklusiv de driftsrelaterede anlægsinvesteringer, samt passagerindtægterne fastsættes til 43 pct. til Regionen og 57 pct. til kommunerne. Fordelingsnøglen mellem kommunerne indbyrdes for driftsfasen er ikke fastlagt i denne aftale. Det samlede årlige indskud fra kommunerne og regionen vurderes på det nu kendte grundlag at være på 78 mio. kr., hvoraf Regionen bærer 34 mio. kr. og kommunerne 44 mio. kr. I denne beregning er der ikke medtaget konsekvenser af en optimering af busdriften, men det er forudsat, at etableringen af letbanen skal give et samlet løft for den kollektive trafik. Indregnes busbesparelser på eksempelvis 10 pct. vil de årlige indskud reduceres til 23 mio. kr. for Regionens vedkommende og 28 mio. kr. for kommunernes vedkommende.

Finansiering af forberedende arbejder

Der træffes først endelig beslutning om gennemførelse af letba-

Trafik- og Teknikudvalget,

09.04.2013

Gladsaxe Kommune

nen, når resultatet af udbuddet foreligger. Inden da skal der afholdes omkostninger til forberedende arbejder, som bl.a. omfatter udarbejdelse af VVM-redegørelse, udbud mv. Disse omkostninger vurderes at være på 265 mio. kr. Såfremt ejerne på grundlag af et oplæg fra interessentskabets bestyrelse vurderer det hensigtsmæssigt at forkorte anlægsperioden med et halvt år ved at påbegynde ledningsomlægninger m.v. parallelt med udbudsprocessen, vil beløbet stige til 375 mio. kr.

Såfremt det efter gennemførelse af udbud af de store kontrakter måtte blive besluttet ikke at anlægge letbanen, vil disse omkostninger skulle finansieres af interessenterne i overensstemmelse med den aftalte fordelingsnøgle. Kommunernes andel af de samlede omkostninger til de forberedende arbejder vil være på 90 mio. kr. henholdsvis 128 mio. kr. alt efter, om anlægsperioden forkortes. Kommunernes forudbetaling i perioden 2014, 2015 og 2016 på til sammen 195 mio. kr. vil således i givet fald mere end dække disse omkostninger.

Organisering

Det forudsættes, at parterne etablerer et interessentskab med ansvar for såvel anlæg som drift af letbanen. Der etableres en bestyrelse med 7 medlemmer i anlægsperioden fordelt med 3 til staten, 2 til kommunerne og 2 til Region Hovedstaden.

Ved overgang til passagerdrift, hvor staten udtræder af selskabet, vil bestyrelsen få 6 medlemmer, 3 fra regionen og 3 fra kommunerne. Formanden udpeges af Kommunerne og næstformanden af Regionen, idet mødeforberedelsen sker i fællesskab. Ved stemmelighed er formandens stemme udslagsgivende.

Der etableres et interessentskabsmøde, hvor kommunerne, regionen og staten hver udgør én interessent. Det er aftalt, at der etableres et Borgmesterforum, hvor kommunerne indbyrdes kan afklare deres mandat. Borgmesterforum sekretariatsbetjenes af Interessentskabet.

Vedtægter for interessentskabet godkendes i forbindelse med stiftelsen af interessentskabet, efter vedtagelse af lov om en Letbane på Ring 3. En skitse til en modelvedtægt vedlægges som baggrundsorientering.

Efter indgåelse af principaftalen udpeger parterne en interimbestyrelse, der indgår aftaler om igangsætning af forberedelsen af anlægsarbejdet, herunder VVM-vurdering, udbud af rådgivery-

Trafik- og Teknikudvalget,

09.04.2013

Gladsaxe Kommune

delser, udarbejdelse af dispositionsforslag m.v. Ved stiftelsen af interessentskabet vil interimbestyrelsen kunne fortsætte som egentlig bestyrelse.

Særlige trafikale forhold i Gladsaxe

By- og Miljøforvaltningen bemærker, at forvaltningen løbende har kommenteret oplæg og skitser fra Metroselskabet med henblik på at indpasse letbanen i et kommende vejprofil. Særligt har forvaltningen koordineret udformningen af en kommende Gladsaxe Boulevard med henblik på at realisere visioner fra helhedsplan for Gladsaxe Ringby om parallelgader, beplantning og trafikafvikling i forbindelse med en øget udbygning.

Generelt er det Metroselskabets vurderinger, at kapaciteten til at afvikle biltrafik på Ring 3 opretholdes med mindre forsinkelser i kryds og lavere hastigheder på delstrækninger. Således er på Gladsaxe Ringvej forudsat 70 km/t fra Herlev til Gladsaxe Trafikplads, 60 km/t fra Gladsaxe Trafikplads til Gladsaxevej samt 50 km/t fra Gladsaxevej til kommunegrænsen mod Lyngby-Taarbæk.

Buddinge Rundkørsel og krydsene ved Gladsaxevej og Gladsaxe Møllevej nævnes som kryds, hvor etablering af letbanen kunne give afviklingsproblemer for biltrafikken. Hvad angår Buddinge Rundkørsel foreslår Metroselskabet en yderligere planlægning af krydset i samarbejde med Gladsaxe Kommune i næste fase af projektet. Med hensyn til krydsene ved Gladsaxevej og Gladsaxe Møllevej har forvaltningen, i samarbejde med Metroselskabet, ladet udarbejde forslag der øger kapaciteten på en kommende Gladsaxe Boulevard, så biltrafikken kan afvikles.

Svingning over letbanens tracé er af sikkerhedsmæssige hensyn kun mulig i signalregulerede kryds. Dette medfører, at venstresving til og fra Buddingevej ikke er mulig ved sideveje nord for Gammellosevej. Endvidere vil venstresving fra Buddingevej til Kildebakken og Kong Hans Allé ikke være mulig på grund af pladsforhold.

Metroselskabet har beskrevet placeringen af stationen ved Buddinge Rundkørsel som værende syd for rundkørslen. By- og Miljøforvaltningen har vurderet og fremført for Metroselskabet, at stationen for at opnå de bedste skiftemuligheder til busser samt af hensyn til byplanmæssige forhold med fordel placeres umiddelbart nord for rundkørslen.

Trafik- og Teknikudvalget,

09.04.2013

Gladsaxe Kommune

Økonomi og budgetforudsætninger for Gladsaxe*Frem til 2020*

I Gladsaxes budget for 2013-2016 er der til medfinansiering af letbanen afsat en årlig anlægsudgift på 14,588 mio. kr.

Af principaftalen m.v. fremgår, at Gladsaxe i de 3 år 2014, 2015 og 2016 skal bidrage med 14,4 mio. kr. samt herefter med et årligt indskud på 13,0 mio. kr.

Dvs. at der ikke bliver behov for det kommunalt afsatte budget i 2013 på de 14,588 mio. kr., og at der i årene 2017, 2018 og 2019 kommer et mindreforbrug på ca. 1,5 mio. kr. pr. år. De præcise beløb vil bl.a. afhænge af, om der anvendes ens prisfremskrivninger.

Fra 2020

Fra 2020 vil der både være driftsudgifter samt fortsat betaling af det årlige indskud på 13,0 mio. kr. Indskudsbetalingen løber frem til og med 2056.

Størrelsen af de egentlige driftsudgifter kan udelukkende estimeres med en væsentlig usikkerhed. Ringby/Letbanesamarbejdet har derfor anført flere skøn. Hovedalternativet giver Gladsaxe en årlig driftsudgift på 9,7 mio. kr. Dette skøn bygger bl.a. på

1. at niveauet for passagerindtægter baseres på udnyttelse af fuld rummelighed. Ved letbanesamarbejdet er forudsat 15 pct. vækst i befolkning og 57 pct. vækst i arbejdspladser i forhold til 2009.
2. at fordelingen af nettodriftsudgifterne mellem kommunerne svarer til den fordelingsnøgle, der blev anvendt for anlægsudgifterne.
3. at der ikke foretages egentlige besparelser på busdriften, men omlægninger

Såfremt udnyttelsen af rummeligheden sker mere gradvist ind i hovedalternativet giver et andet alternativ en årlig driftsudgift til Gladsaxe på 14,8 mio. kr.

Hvis der modsætningsvis i stedet indregnes busbesparelser på 10 pct. bliver den årlige nettodriftsudgift på 6,2 mio. kr.

Det må således forventes, at der fra 2020 kommer kommunale merudgifter i forhold til det hidtidige afsatte beløb i budgettet på 14,588 mio. kr. til Letbanen. Når det årlige indskud er betalt er der 1,5 mio. kr. tilbage til finansiering af driftsudgifterne. I hoved-

Trafik- og Teknikudvalget,

09.04.2013

Gladsaxe Kommune

alternativet er driftsudgifterne vurderet til 9,7 mio. kr., hvilket giver en merudgift på 8,2 mio. kr. pr. år. Hvor stort beløbet reelt bliver, er dog usikkert. Det må antages at være hensigtsmæssigt først at tage spørgsmålet op i en noget senere budgetrunde. Udgifterne skal til den tid ses i sammenhæng med det øvrige budget til kollektiv trafik, ligesom de skal ses i forhold til de indtægter der kan komme i takt med omdannelsen af erhvervskvarterne langs Ring 3.

Den videre proces

- Marts og april 2013: Behandling i Kommunalbestyrelser og Regionsråd. Bemyndigelse af borgmestre/regionsrådsformand til at indgå Principaftale inden for de foreslåede rammer, samt Høring vedr. Udredningen i kommunerne og Region Hovedstaden.
- April 2013 Borgmestrene, Regionsrådsformanden og Transportministeren underskriver Principaftale
- April 2013 i Transportministeriet: Ejerne etablerer interimsbestyrelse.
- Efteråret 2013 i Folketinget: Forventet fremsættelse og vedtagelse af Anlægslov.

Tidsplan

Etablering af letbanen vurderes at tage 7 til 8 år, fra indgåelse af principaftale om etablering af letbanen, og letbanen kan tidligst tages i brug til passagerdrift i 2020. Næste fase af projektet omfatter vedtagelse af anlægslov, etablering af interessentskab, udarbejdelse af dispositionsforslag, VVM proces, planlægning af forberedende arbejder samt udbud af de store anlægs- og driftskontrakter. Når udbudsresultatet er kendt, skal ejerne træffe endelig beslutning om etablering af letbanen, inden anlægsarbejderne kan sættes i gang.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Byrådet tiltræder Udredning om letbane på Ring 3 som grundlag for lovgivning om og etablering af letbane på Ring 3,
2. at Borgmesteren bemyndiges til at indgå aftale med staten, Region Hovedstaden og de øvrige involverede kommuner om en Letbane på Ring 3 indenfor de overordnede

Trafik- og Teknikudvalget,

09.04.2013

Gladsaxe Kommune

økonomiske og organisatoriske rammer i vedlagte forslag til principaftale, og

3. at Gladsaxe Kommune ønsker stationen ved Buddinge Rundkørsel placeret nord for rundkørslen.

Bilag

E-Bilag 1: Resumerapport Letbane på Ring 3

E-Bilag 2: Udredning om letbane på Ring 3

Bilag 3: Udkast til principaftale

Bilag 4: Udkast til Principaftale - Bilag 1 - Linjeføringskort

Bilag 5: Udkast til Principaftale - Bilag 2 - fordeling af kommunernes og regionens anlægsindskud

E-Bilag 6: Tekniske bilag til udredningsrapporten mv.

Relateret behandling

Byrådet 09.05.2012, Punkt 49 (Åben)