

## LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



### Økonomiudvalget

#### Protokol

Mandag den 7. oktober 2013 kl. 09:00  
afholdt Økonomiudvalget møde i Udvalgsværelse 1/Rådhus.

Medlemmerne var til stede, undtagen:  
Mette Schmidt Olsen (C), Sofia Osmani (C) og Simon  
Pihl Sørensen (A).

Endvidere deltog:  
Tim Andersen og Birger Kjer Hansen.

I forbindelse med fremlæggelsen af sag nr. 3 deltog  
tillige Sidsel Poulsen.

I forbindelse med fremlæggelsen af sag nr. 1 og 3 deltog  
tillige Rene Rasmussen og Bjarne Markussen.

I forbindelse med fremlæggelsen af sag nr. 3 deltog også  
Merete Larsen og Jesper Avnborg Lentz fra  
advokatfirmaet Gorissen Federspiel.

## INDHOLDSFORTEGNELSE

<b>Sag nr:</b>		<b>Side:</b>
01	<b>P-anlæg</b> .	3
02	<b>Meddelelser</b> .	5
03	<b>LUKKET SAG. Ejendomssag</b> .	6

## **P-anlæg**

.

### **Sagsfremstilling**

Økonomiudvalget tiltrådte den 29. august 2013, jf. den sagen vedlagte protokoludskrift (bilag), Teknik- og Miljøudvalgets anbefaling af, at forvaltningen skulle se nærmere på en analyse af, hvilken model der med fordel kan anvendes fremadrettet.

Forvaltningen er gået i gang med at se nærmere på muligheden for at etablere et kommunalt ejet p-anlæg med betalt parkering i det centrale Kgs. Lyngby, jf. det sagen vedlagte notat af 3. oktober 2013 (bilag).

Udgangspunktet for analysen har været muligheden for evt. at opføre et p-anlæg til ca. 36. mio. kr. Ud fra de gældende beregningsprincipper kan kommunen foretage afskrivning over 15 år af denne investering og dermed fastholde de samlede indtægter fra betalt parkering (indtægtsniveau pr. september 2013).

På nuværende tidspunkt må kommunen ellers årligt afregne ca. 2,5 mio. kr. af overskuddet til Staten.

Forvaltningen peger - i lyset af kommunens tilrettelagte anlægsbudget for 2014 - derfor på, at nuværende betalingsordning, (fradragsmodellen), anvendes for 2014 samt at stillingtagen til etablering af P-anlæg kan indgå i budgetlægning for 2015-2018, således at forvaltningen vender tilbage herom i løbet af første kvartal 2014.

Herudover kan forvaltningen pege på alternativet fortsat at fastholde fradragsmodellen, men således, at anlægsbudgettet for 2014 allerede nu tilrettes derhen, at etablering kan ske i 2014.

### **Økonomiske konsekvenser**

Opgaven løses inden for rammen.

### **Beslutningskompetence**

Økonomiudvalget.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at

1. fradragsmodellen anvendes for budgetåret 2014, og at etablering af p-anlæg planlægges indarbejdet i budgetlægningen for 2015-2018

eller

2. fradragmodellen anvendes for budgetåret 2014 og at etablering af p-anlæg allerede planlægges udført i 2014, idet anlægsbudgettet for 2014 konsekvensjusteres i overensstemmelse hermed med ca. 36 mio. kr.

### **Økonomiudvalget den 7. oktober 2013**

V foreslog, at balancemodellen tages i anvendelse nu.

For forslaget stemte 3 (V og O).

Imod stemte 3.

Herefter med 3 stemmer godkendt at arbejde videre med, at fradragmodellen anvendes for budgetåret 2014, og at etablering af p-anlæg planlægges indarbejdet i budgetlægningen for 2015 – 2018.

Imod stemte 2 (V), idet V ikke ønsker at levere penge tilbage til staten.

1 (O) undlod at stemme.

## **Meddelelser**

.

### **1. Lovforslag vedr. en letbane ad Ring III**

Følgegruppen vedr. Letbanen drøftede den 2. oktober 2013 det fælleskommunalt udarbejdede forslag (bilag) til høringssvar vedr. udkast til lovforslag om en letbane ad Ring III. Følgegruppen fandt endvidere, at kommunen parallelt hermed afsender høringssvar særskilt vedr. problematikken omkring Broen v. Lyngby Station (bilag).

### **Økonomiudvalget den 7. oktober 2013**

Taget til efterretning.

## Økonomiudvalget den 7. oktober 2013

### Bilag udsendt til sagen om:

P-anlæg

### Sag nr. 1 :

Bilag 1: Protokollat, ØK 29.10.2013, sagen om "Valg af parkeringsordning, fradrags- eller balancemodel

Bilag 2: Notat om Mulige p-huse/kældre, af 3.10.2013

07 OKT. 2013

22

Sag: 1 Bilag: 1

## Valg af parkeringsordning, fradrags- eller balancemodel

### Sagsfremstilling

Lov om nedsættelse af statstilskuddet ved forhøjelse af kommunale parkeringsindtægter (Lov nr. 592 af 2011.06.14) har til formål at understøtte, at kommunerne ikke opkræver betaling for parkering af fiskale hensyn. Kommunen kan vælge at håndtere betalt parkering efter balancemodellen eller fradragsmodellen.

Kommunen har hidtil afregnet efter fradragsmodellen, men fra politisk side har der været ønske om at belyse balancemodellen med henblik på at undersøge, om denne model med fordel kan benyttes.

Kommunens indberetning af oplysninger skal være revideret af kommunens revisor og forsynes med revisors erklæring. Som led i den årlige budgetproces kan kommunen vælge balancemodellen, og såfremt dette sker, skal kommunen aktivt hvert år indmelde dette til Indenrigs- og Sundhedsministeriet. Alternativt vil kommunen automatisk blive udlignet gennem fradragsmodellen hvert år.

Kommunens årlige udgifter inkl. afskrivninger til drift af parkeringsordningen ligger på ca. 1,2-1,5 mio. kr., mens indtægterne ved parkering udgør ca. 3,9 mio. kr.

### *Balancemodellen*

Balancemodellen er kendetegnet ved, at såfremt kommunens bruttoindtægter er mindre end bruttoudgifterne ved betalt parkering, foretages der ikke fradrag i statens bloktilskud til kommunen. Dvs., at hvis kommunen har underskud på betalt parkering, så reduceres bloktilskuddet ikke.

Set i lyset af, at kommunens samlede udgifter til parkeringsordningen ligger væsentligt under det nuværende indtægtsniveau, vil det ikke være muligt at anvende balancemodellen, og fradragsmodellen bør således finde anvendelse.

### *Fradragsmodellen*

Anvendelse af fradragsmodellen betyder, at kommunens bloktilskud skal nedsættes med differencen mellem årets indtægter og det såkaldte bundfradrag. Bundfradraget defineres som ca. 15 kr. pr. indbygger tillagt årlige afskrivninger og forretninger, og udgør ca. 1,2-1,5 mio. kr. afhængig af bl.a. investeringer i parkeringsanlæg, p-henvisningssystem m.v. Det nuværende bundfradrag tager udgangspunkt i det

eksisterende udgiftsniveau samt den planlagte investering i p-henvisningssystem.

I vedlagte bilag er foretaget en opgørelse af kommunens udgifter, der kan anvendes under fradragsmodellen og balancemodellen. Det fremgår endvidere regnecksempel for "breakpointet" mellem de 2 modeller.

#### **Økonomiske konsekvenser**

Kommunen har hidtil benyttet fradragsmodellen og det anbefales at man fastholder denne praksis. Der har været indarbejdet en indtægt på ca. 1 mio. kr. som jf. ovenstående ikke vil være muligt at oppebære, set i lyset af, at det ikke vil være muligt at "tjene" på parkeringsordningen. For såvidt angår 2013 er den manglende indtægt håndteret i forbindelse med 1. anslået regnskab 2013, mens overslagsårene bliver korrigeret i forbindelse med 2. anslået regnskab 2013.

#### **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

#### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at kommunen fremadrettet anvender fradragsmodellen.

#### **Teknik- og Miljøudvalget den 20. august 2013**

Anbefales, idét der ønskes en nærmere analyse af, hvilken model der med fordel kan anvendes fremadrettet. Drøftelsen af fremadrettet model oversendes til budgetforhandlingerne for budget 2014-17.

(C) stemmer imod, idét (C) er imod betalt parkering.

#### **Økonomiudvalget den 29. august 2013**

Anbefales i overensstemmelse med fagudvalgets 1. sætning, idet der ønskes en analyse af, hvilken model, der med fordel kan anvendes fremadrettet.

C (2) stemmer imod, idet C er imod betalt parkering.



Bilag til betalt parkering, TMU august 2013

**Fradragsmodel**

I denne model må der kun indgå fradrag for:			
antal indbyggere (53.840 a*15 kr.)	807.600 -	807.600	kr.
afskrivninger (400.000-700.000 kr.). Størrelsen af afskrivningerne er afhængig af om der implementeres et p-henvisningssystem.	400.000 -	700.000	kr.
Der må ikke indgå løn, vedligeholdelse mv.			
<b>Bundfradraget</b>	<b>I alt mellem</b>	<b>1.207.600 -</b>	<b>1.507.600 kr.</b>

**Balancemodel**

I denne model må indgå de faktiske udgifter. Kommunens faktiske udgifter skønnes maksimalt at være:			
Fejning, snerydning, hækkklipping, opstrøbing, slidlag mv.	50.000 -	100.000	kr.
Løn (højt sal)	600.000 -	600.000	kr.
afskrivninger	400.000 -	700.000	kr.
	<b>I alt mellem</b>	<b>1.050.000 -</b>	<b>1.400.000 kr.</b>
For at balancemodellen kan finde anvendelse skal udgifterne være større end Indtægterne			
Indtægter for betalt parkering er i dag på	3.900.000	kr.	
Udgifterne er maksimalt på	1.400.000	kr.	
<b>Netto</b>	<b>2.500.000</b>	<b>kr.</b>	
Balancemodellen er derfor ikke hensigtsmæssig at anvende			

Grundlæggende skal udgifterne være højere end indtægterne for at balancemodellen kan anvendes. Når dette kriterie er opfyldt, så skal "vedligeholdelse og løn i balancemodellen" være højere end "fradraget for antal indbyggere i fradragsmodellen" før balancemodellen er interessant. Afskrivninger indgår i begge modeller

Breakpoint for overgang til balancemodel, tænkt eksempel  
Det antages, at følgende parametre er uændrede:

Antal indbyggere 53.840 => fradrag = 807.600  
Eksisterende afskrivninger på 700.000

Det er en forudsætning, at vedligeholdelse og løn > fradrag for indbyggere:  
Dvs, at vedligeholdelse og løn skal være større end 807.600 kr.

Dette vil betyde, at yderligere årlige afskrivninger skal være:	2.392.400 kr.
Vedligehold og løn eksisterende afskrivninger	807.600 kr. 700.000 kr.
Samlede udgifter:	3.900.000 kr.
Samlede indtægter:	3.900.000 kr.
<b>Netto</b>	<b>0 kr.</b>

Da afdragstiden på f.eks. parkeringsanlæg er 15 år, så betyder det, at kommunen skal foretage en investering i parkeringsanlæg på:

35.885.000 kr.

Ved dette breakpoint bliver balancemodellen mere og mere attraktiv i forhold til fradragsmodellen, såfremt alle parametre fastholdes, de årlige afskrivninger reduceres og løn og vedligeholdelse tilsvarende øges

Eksempler	Breakpoint	
	Fradragsmodel	Balancemodel
Fradrag, indbyggere	807.600	
Løn og vedligeholdelse		807.600
Eksisterende afskrivninger	700.000	700.000
Nye afskrivninger	2.392.400	2.392.400
Samt udgifter	3.900.000	3.900.000
Samt indtægter	3.900.000	3.900.000
<b>Netto, der afleveres til staten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Efter breakpoint		
Fradrag, indbyggere	807.600	
Løn og vedligeholdelse		1.200.000
Eksisterende afskrivninger	700.000	700.000
Nye afskrivninger	2.000.000	2.000.000
Samt udgifter	3.507.600	3.900.000
Samt indtægter	3.900.000	3.900.000
<b>Netto, der afleveres til staten</b>	<b>392.400</b>	<b>0</b>

Der kan opstilles mange scenarier for breakpoints. Dette er blot et af flere

07 OKT. 2013

Journalnr. : 20131010034

Dato ..... : 03.10.2013

Sag: 1 Bilag: 2

NOTAT  
om  
Mulige p-huse/kældre

---

Forvaltningen er blevet anmodet om bl.a. at udarbejde økonomisk overslag m.v. for etablering af p-huse og p-kældre på udvalgte steder i Lyngby Bymidte, jf. herved behandling af emnet af Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget i august 2013.

**1. Rådhusparkeringspladsen.** (den nuværende personale parkering)

Areal ca. 2.300 m<sup>2</sup>

Der kan etableres parkeringskælder i 2 lag med i alt ca. 180 p-pladser.

Projektet skal koordineres med et evt. rådhusbyggeri som forventes at beslaglægge de fleste af pladserne til parkering for personalet.

Pris ca. 55 mio. kr.

Et p-hus anses ikke for realistisk på den baggrund.

**2. Kastanievej**

Areal ca. ca 1.400 m<sup>2</sup>

P-kælder i 2 lag: 110 p-pladser. Pris ca. 35 mio. kr.

P-hus i 4 lag: 225 p-pladser. Pris ca. 30 mio. kr.

**3. Firskovvej 44**

Her er det muligt at placere et eller flere større p-anlæg. Her er regnet med et areal på ca. 5.000 m<sup>2</sup>, placeret hvor det nuværende garageanlæg er.

P-kælder i 2 lag: 400 p-pladser. Pris ca. 125 mio. kr.

P-hus i 4 lag: 800 p-pladser. Pris ca. 95 mio. kr.

**4. Stades Krog**

Under parkeringspladsen for enden af Stades krog ligger et stort spildevandsanlæg (centresien). Det vil næppe være muligt at udføre underjordisk parkering her, ligesom opførelse af p-hus vurderes vanskeligt. Der er derfor ikke angivet anlægspris her.

**5. Jægersborgvej** (Lyngby Hovedgade 67, matr. 21, Kgs. Lyngby By + vejareal)

Areal ca. 800 m<sup>2</sup>.

P-kælder i 2 lag: 65 p-pladser. Pris ca. 20 mio. kr.

P-hus i 4 lag: 130 p-pladser. Pris ca. 18 mio. kr.

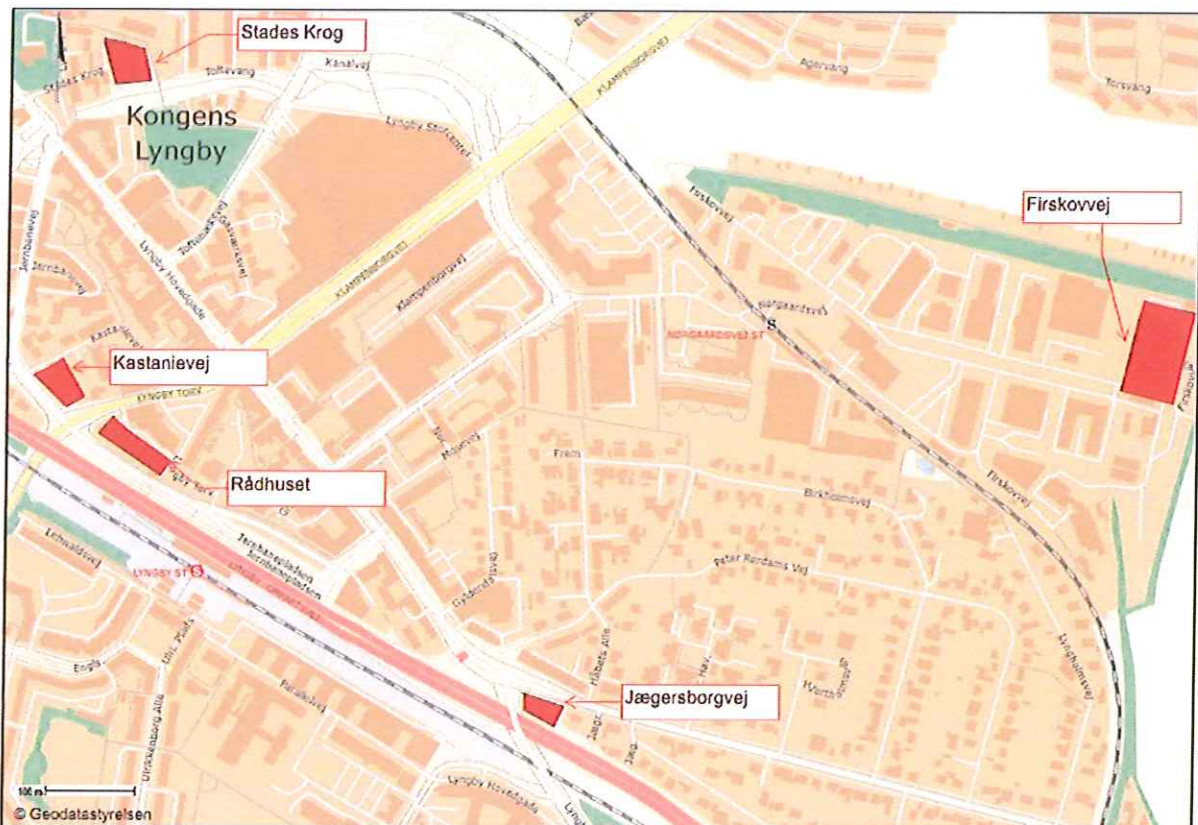
## Forudsætninger

Der er ikke taget stilling til plan-, miljø- eller myndighedsmæssige forhold.

Det forudsættes, at der er normale funderingsforhold og der er ikke medregnet evt. - forurenede jord.

For et p-hus i beton regnes med parkering i 4-lag - det nederste på terræn.

Der anvendes følgende enhedspriser - incl. projektering og excl. moms:  
Kælder: 310.000 kr. pr plads, p-hus: 130.000 kr. pr plads. (Firskovvej 120.000 kr. pga. et stort antal)



**Økonomiudvalget den 7. oktober 2013**

**Bilag udsendt til sagen om:**

Meddelelser

**Sag nr. 2 :**

Bilag 1: Fælleskommunalt udarbejdet forslag til høringssvar vedr. lovforslag om en letbane ad Ring III

Bilag 2: Udkast til Høringssvar vedr. problematikken omkring Broen v. Lyngby Station

07 OKT. 2013

Sag: 2 Bilag: 1

København 25. september 2013  
UDKAST

Transportministeriet  
Center for Kollektiv Trafik  
[koltrafik@trm.dk](mailto:koltrafik@trm.dk)

Att.: Berit Gohr Kaptain  
[bgk@trm.dk](mailto:bgk@trm.dk)

### Høring af udkast til lovforslag om en letbane på Ring 3

Region Hovedstaden og Kommunerne i letbaneprojektet på Ring 3 har modtaget udkast til lovforslag i høring og skal hermed afgive et fælles høringsvar.

Region Hovedstaden og Kommunerne kan konstatere, at hver enkelt kommunes ejerandel og indskud i Ring 3 Letbane I/S er specificeret i lovforslagets § 1, stk. 2 og 3. Region Hovedstaden og Kommunerne noterer sig i den forbindelse, at ejerandelene i henhold til lovforslagets bemærkninger svarer til parternes forholdsmæssige fordeling, som det er fastlagt i Samarbejdsaftalen af 29. juni 2011, samt at de angivne beløb er afrundede, og at de præcise beløb vil fremgå af en betalingsplan i forbindelse med selskabets stiftelse.

Region Hovedstaden og Kommunerne noterer sig, at en ejeraftale, som beskrevet i bemærkninger til § 1, sikrer, at Kommunerne i relation til Ring 3 Letbane I/S kan optræde som én interessent.

Region Hovedstaden og Kommunerne noterer sig, at ejerfordelingen mellem de 11 kommuner efter statens udtræden af Ring 3 Letbane I/S kan ændres ved aftale, jf. § 13, stk. 2. Den angivne ejerfordeling i § 13, stk. 1 bør angives med to decimaler. For en god ordens skyld gøres opmærksom på, at Kommunerne endnu ikke har aftalt den indbyrdes ejerfordeling, efter letbanen er taget i brug.

I de almindelige bemærkninger fremgår, at prioritering af trafikknudepunkterne på letbanens strækning ved Glostrup og Herlev stationer er væsentlig for forbedring af den kollektive trafik og Region Hovedstaden og Kommunerne er enige i, at knudepunkterne har stor betydning for såvel letbanens, S-togs, Regionaltogs og bussernes passagertal. Region Hovedstaden og Kommunerne forudsætter, at de nødvendige tilpasninger af jernbanedelen på Glostrup og Herlev stationer er en statslig opgave.

I de almindelige bemærkninger fremgår, at de forberedende arbejder i perioden forud for den endelige beslutning om gennemførelse af letbanen vil udgøre ca. 265 mio. kr. Region Hovedstaden og Kommunerne forudsætter, at det – jf. principaftalen – er muligt at forkorte anlægsperioden ved at fremrykke nogle af de fysiske forberedende arbejder. Region Hovedstaden og Kommunerne forudsætter, at det er årsagen til, at det for Kommunernes vedkommende i angivelsen af parternes hæftelse for de forberedende arbejder er anført et interval på op til 128 mio. kr., og skal foreslå et tilsvarende interval for Region Hovedstadens vedkommende.

I bemærkningerne til § 12 fremgår, at staten efter sin udtræden af Ring 3 Letbane I/S ikke længere hæfter for eventuelle krav mod Ring 3 Letbane I/S, hverken krav som er opstået før statens

udtræden eller krav, som opstår efterfølgende. Region Hovedstaden og Kommunerne antager, at staten hæfter med sin ejerandel svarende til 40 pct. for selskabets økonomiske forpligtelser knyttet til anlægsperioden – herunder uforudsete udgifter i forhold til anlægsbudgettet – indtil statens udtræden af selskabet.

Region Hovedstaden og Kommunerne har noteret sig forligskredsens særlige interesse for, at der i det videre arbejde indgår en option om at ændre linjeføringen omkring DTU, og at en alternativ linjeføring gennem DTU indgår i den videre planlægnings- og projekteringsproces, herunder i VVM-vurderingen, således at den valgte linjeføring kan afklares senest i 2015 og indgå i ændringsloven.

I de almindelige bemærkninger fremgår, at VVM-redegørelsen ikke – som anført i principaftalen – alene vil ske ved godkendelse fra transportministeren, men vil kræve et ændringsforslag og dermed vedtagelse i Folketinget. Region Hovedstaden og Kommunerne finder, at denne proces giver et styrket grundlag for godkendelse af VVM-redegørelsen og letbaneprojektet som helhed.

Endelig har Region Hovedstaden og Kommunerne noteret sig, at Økonomi- og Indenrigsministeriet – jf. de almindelige bemærkninger – er indstillet på at give Region Hovedstaden og kommunerne lånedispensation, dvs. dispensation til deponeringsfritagelse, således at lån optaget af Ring 3 Letbane I/S ikke henregnes til Region Hovedstaden og kommunernes låntagning.

Med venlig hilsen  
[Bo Rasmussen]

København 25. september 2013  
UDKAST

Formateret: Dansk (Danmark)

Transportministeriet  
Center for Kollektiv Trafik  
[koltrafik@trm.dk](mailto:koltrafik@trm.dk)

Formateret: Engelsk (USA)

Formateret: Engelsk (USA)

Att.: Berit Gohr Kaptain  
[bgk@trm.dk](mailto:bgk@trm.dk)

Feltkode ændret

Formateret: Dansk (Danmark)

Formateret: Dansk (Danmark)

### Høring af udkast til lovforslag om en letbane på Ring 3

Region Hovedstaden og Kommunerne i letbaneprojektet på Ring 3 har modtaget udkast til lovforslag i høring og skal hermed afgive et fælles høringssvar.

Region Hovedstaden og Kommunerne kan konstatere, at hver enkelt kommunes ejerandel og indskud i Ring 3 Letbane I/S er specificeret i lovforslagets § 1, stk. 2 og 3. Region Hovedstaden og Kommunerne noterer sig i den forbindelse, at ejerandelene i henhold til lovforslagets bemærkninger svarer til parternes forholdsmæssige fordeling, som det er fastlagt i Samarbejdsaftalen af 29. juni 2011, samt at de angivne beløb er afrundede, og at de præcise beløb vil fremgå af en betalingsplan i forbindelse med selskabets stiftelse.

Region Hovedstaden og Kommunerne noterer sig, at en ejeraftale, som beskrevet i bemærkninger til § 1, sikrer, at Kommunerne i relation til Ring 3 Letbane I/S kan optræde som én interessent.

Region Hovedstaden og Kommunerne noterer sig, at ejerfordelingen mellem de 11 kommuner efter statens udtræden af Ring 3 Letbane I/S kan ændres ved aftale, jf. § 13, stk. 2, og skal til den angivne ejerfordeling i § 13, stk. 1 ~~bør angives med to decimaler.~~ For en god ordens skyld gøres opmærksom på, at Kommunerne endnu ikke har aftalt den indbyrdes ejerfordeling, efter letbanen er taget i brug.

I de almindelige bemærkninger fremgår, at prioritering af trafikknudepunkterne på letbanens strækning ved Glostrup og Herlev stationer er væsentlig for forbedring af den kollektive trafik og Region Hovedstaden og Kommunerne er enige i, at knudepunkterne har stor betydning for såvel letbanens, S-togs, Regionaltogets og bussernes passagertal. Region Hovedstaden og Kommunerne forudsætter, at de nødvendige tilpasninger af jernbanedelen på Glostrup og Herlev stationer er en statslig opgave.

I de almindelige bemærkninger fremgår, at de forberedende arbejder i perioden forud for den endelige beslutning om gennemførelse af letbanen vil udgøre ca. 265 mio.kr. Region Hovedstaden og Kommunerne forudsætter, at det – jf. principaftalen – er muligt at forkorte anlægsperioden ved at fremrykke nogle af de fysiske forberedende arbejder. Region Hovedstaden og Kommunerne forudsætter, at det er årsagen til, at det for Kommunernes vedkommende i angivelsen af parternes hæftelse for de forberedende arbejder er anført et interval på op til 128 mio. kr., og skal foreslå et tilsvarende interval for Region Hovedstadens vedkommende.

I bemærkningerne til § 12 fremgår, at staten efter sin udtræden af Ring 3 Letbane I/S ikke længere hæfter for eventuelle krav mod Ring 3 Letbane I/S, hverken krav som er opstået før statens



udtræden eller krav, som opstår efterfølgende. Region Hovedstaden og Kommunerne antager, at staten hæfter med sin ejerandel svarende til 40 pct. for selskabets økonomiske forpligtelser knyttet til anlægsperioden – herunder uforudsete udgifter i forhold til anlægsbudgettet – indtil statens udtræden af selskabet.

Region Hovedstaden og Kommunerne har noteret sig forligskredsens særlige interesse for, at der i det videre arbejde indgår en option om at ændre linjeføringen omkring DTU, og at, at der, jf. principaftalen, indgår en alternativ linjeføring gennem DTU indgår i den videre planlægnings- og projekteringsproces, herunder i VVM-vurderingen, at beslutning om linjeføring ved DTU senest skal træffes, således at den valgte linjeføring kan afklares senest i 2015 og indgå i ændringsloven, samt at valg af den alternative linjeføring forudsætter tilkøb.

I de almindelige bemærkninger fremgår, at VVM-redegørelsen ikke – som anført i principaftalen – alene vil ske ved godkendelse fra transportministeren, men vil kræve et ændringsforslag og dermed vedtagelse i Folketinget. Region Hovedstaden og Kommunerne finder, at denne proces giver et styrket grundlag for godkendelse af VVM-redegørelsen og letbaneprojektet som helhed.

Endelig har Region Hovedstaden og Kommunerne noteret sig, at Økonomi- og Indenrigsministeriet – jf. de almindelige bemærkninger – er indstillet på at give Region Hovedstaden og kommunerne lånedispensation, dvs. dispensation til deponeringsfritagelse, således at lån optaget af Ring 3 Letbane I/S ikke henregnes til Region Hovedstaden og kommunernes låntagning.

Med venlig hilsen  
[Bo Rasmussen]

07 OKT. 2013

Sag: 2

2

Dato: xx. oktober 2013

Ref.: odm

Transportministeriet  
Center for Kollektiv Trafik  
[koltrafik@trm.dk](mailto:koltrafik@trm.dk)

Att.: Berit Gohr Kaptain  
[bgk@trm.dk](mailto:bgk@trm.dk)

### Høring af udkast til lovforslag om en letbane på Ring 3

Lyngby-Taarbæk Kommune har sammen med Region Hovedstaden og de øvrige kommuner i letbanesamarbejdet fremsendt bemærkninger til udkastet til lovforslag.

På baggrund af granskningsrapporten for letbaneprojektet har Lyngby-Taarbæk Kommune desuden taget initiativ til at undersøge en udskiftning af jernbanebroerne på Buddingevej som alternativ til den tunnelløsning, der indgår i letbaneudredningen. Begge løsninger er nærmere beskrevet i vedhæftede notat fra Cowi af 25.9.2013.

Lyngby-Taarbæk Kommune finder, at notatet indeholder nye oplysninger, der betyder, at begge løsninger bør indgå i den videre proces for letbaneprojektet.

Med venlig hilsen

**Søren P. Rasmussen**