

6. oktober 2007

**Kære medlemmer af Københavns Kommunes Økonomiudvalg samt Teknik- og Miljøudvalgets medlemmer.**

**Vi har 6 emner vedrørende Københavnertunnelgruppens forslag til en langsgående tunnel under Københavns Havn, vi vil berøre. Samtidig vil vi gerne bede om svar på spørgsmålene, af medlemmerne.**

1. Hvor er redegørelserne, i henhold til beslutning i Borgerrepræsentationen den 30. november 2006 BR 639/06 "Sammenlignende undersøgelse af havnetunnelforslag", blevet af?
2. Forudsætningerne for Bygge- og Teknikforvaltningens bidrag.
3. Københavnertunnelgruppens kommentarer til rapporten. "Sammenlignende undersøgelse af havnetunnelforslag".
4. Pressemeddelelse juni 2005 vedrørende ophavsrettigheder.
5. Status for Københavnertunnelen i dag.
6. Københavns City Terminal, Park & Ride uden op/nedkørsler til indre by.

-----

- 1. Hvor er redegørelserne, i henhold til beslutning i Borgerrepræsentationen den 30. november 2006 BR 639/06 "Sammenlignende undersøgelse af havnetunnelforslag", blevet af?**

#### **Citat**

Borgerrepræsentationens dagsorden for Ordinært møde torsdag den 30. november 2006 **BR 639/06** "Sammenlignende undersøgelse af havnetunnelforslag"

#### **INDSTILLING:**

Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget og Teknik- og Miljøudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler,

- at den vedlagte redegørelse "Sammenlignende undersøgelse af havnetunnelforslag" tages til efterretning,
- at Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen pålægges i forbindelse med kommuneplanstrategien allerede **inden sommeren 2007** og inden for en samlet økonomisk ramme på 2 mio. kr. at udarbejde en nærmere redegørelse for byudviklingsmulighederne i Nordhavnsområdet set i sammenhæng med den nødvendige udbygning af infrastrukturen i forbindelse hermed,
- at der til enhver analyse af "havnetunneller" modstilles en analyse, der bygger på "ingen tunnel"
- at der gives en tillægsbevilling på 2 mio. kr. til Økonomiforvaltningens bevilling Økonomisk forvaltning, anlæg, funktion 6.51.3. til dækning af udgifter i forbindelse med udarbejdelsen af ovennævnte redegørelse, der anvises kassemæssig dækning på Økonomiforvaltningens bevilling Kassen funktion 8.05.5.
- at beløbet på 2 mio. kr. tilbageføres til kassen (Økonomiforvaltningen, funktion 8.05.5) i forbindelse med udmøntningen af midlerne fra salget af eldelen af KE, og

- at der på baggrund af resultatet af arbejdet med Kommuneplanstrategi 2007 og planlægningen af byudviklingen langs Øresundskysten inden sommeren 2007 tages stilling til, om forvaltningerne skal pålægges at arbejde videre med en nærmere belysning af de i rapporten nævnte forslag til linjeføringer: en langsgående tunnel under havnens bund og en kombination af en havnetunnel fra Nordhavnen til Refshaleøen med en løsning på Amager via tunnel.

## 2. Hvad besluttede Bygge- og Teknikudvalget 6. oktober 2004?

### Bygge- og Teknikudvalget

#### BESLUTNINGSPROTOKOL

fra Anbefalet overfor Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen onsdag den 6. oktober 2004

Sager til beslutning

### 8. Henvendelse fra Sund & Bælt Partner A/S

BTU 478/2004 J.nr. 0616.0013/04

#### INDSTILLING OG BESLUTNING

Bygge- og Teknikforvaltningen indstiller til Bygge- og Teknikudvalget,

at Bygge- og Teknikforvaltningen bidrager med maksimalt kr. 250.000 til den af Sund & Bælt Partner A/S ledede undersøgelse af mulighederne for etablering af en langsgående havnetunnel mellem Kastellet og Sjællandsbroen. Bidraget finansieres over Bygge- og Teknikudvalgets forvaltningspulje.

### Bygge- og Teknikudvalgets beslutning i mødet den 29. september 2004

Sagen blev udsat

### Bygge- og Teknikudvalgets beslutning i mødet den 6. oktober 2004

Til udvalgmødet forelå et brev af 1. oktober 2004 fra Sund & Bælt Partner A/S med supplerende information.

Der blev stemt om indstillingen.

#### Afstemning

	For	Imod	Stemte ikke
Søren Pind (V)	X		
Wallait Khan (V)			
Ole Hentzen (C)	X		
Monica Thon (B)			
Johannes Nymark (A)	X		
Lars Engberg (A)	X		
Winnie Larsen-Jensen (A)	X		

Karin Storgaard (O)	X		
Jens Johansen (F)	X		
Sven Milthers (F)	X		
Mikkel Warming (Ø)		X	

Indstillingen blev godkendt. Det blev præciseret, at undersøgelsen forudsættes også at belyse konsekvenserne af en langsgående havnetunnel uden opkørsler til Indre By.

## RESUME

Sund & Bælt Partner A/S har i et brev af 10. september 2004 anmodet Bygge- og Teknikforvaltningen om, at Københavns Kommune medvirker til undersøgelse af en langsgående havnetunnel mellem Kastellet og Sjællandsbroen, inkl. undersøiske parkeringsanlæg. Bidraget fra Københavns Kommune skal bestå i såvel input fra relevant personale som i et økonomisk bidrag til undersøgelsens gennemførelse.

I bilag er vedlagt Sund & Bælt Partner A/S's forslag til indledende undersøgelser. Undersøgelsen vil omfatte 3 faser: Fase 1 består af en undersøgelse af de tekniske muligheder, de trafikale aspekter og de økonomiske muligheder. Fase 2 består af udarbejdelse af resumerapport og andet præsentationsmateriale og fase 3 omhandler den politiske behandling af resultater og muligheder.

Ifølge forslaget vil undersøgelsen økonomiske ramme samlet være ca. 2,6 mio. kr. Undersøgelsen finansieres gennem bidrag fra Realdania Fonden (2 mio. kr.) og Københavns Havn (250.000 kr.). Bygge- og Teknikforvaltningen foreslår at bidrage med kr. 250.000, således at undersøgelsen næsten er helt finansieret. Samtidig foreslås, at der nedsættes en følgegruppe med embedsmænd fra Københavns Kommune.

Sund & Bælt Partner A/S har i samråd med Københavnerguppen, som oprindeligt har udviklet ideen om en langsgående havnetunnel påtaget sig at stå for undersøgelsen. Undersøgelsen gennemføres af et rådgiverteam, der ud over Sund & Bælt A/S består af COWI, TetraPlan og Stig Lennart Andersson, MAA.

*Sagen var på dagsordenen for Bygge- og Teknikudvalgets møde den 29. september 2004, hvor den blev udsat.*

Til udvalgsmødet forelå et brev af 1. oktober 2004 fra Sund & Bælt Partner A/S med supplerende information.

**Kopi af brev af 1. oktober 2004 fra Sund & Bælt Partner A/S med supplerende information.**



Københavns Kommune  
Bygge- og Teknikforvaltningen  
Rådhuset  
1599 København V.  
Att.: Adm. direktør Mette Lis Andersen

Sund & Bælt Partner A/S  
Vester Søgade 10  
DK-1601 Copenhagen V

Tel +45 33 41 63 03  
Fax +45 33 41 63 01

[plu@sb-partner.com](mailto:plu@sb-partner.com)

CVR no. 26 01 91 33

1. oktober 2004  
PLu/KM

**Havnetunnel - supplerende information vedrørende forslag til indledende undersøgelse**

Kære Mette Lis Andersen

Vor ansøgning, dateret den 10. september 2004, beskrev forslag til undersøgelse af mulighederne for at etablere og finansiere en havnetunnel fra Kastellet til Sjællandsbroen. Tunnellen er tænkt som en langsgående vej-tunnel i havneløbet kombineret med muligheden for at etablere undersøiske parkeringsanlæg på strategisk hensigtsmæssige positioner.

Der er efterfølgende opstået usikkerhed omkring, hvorvidt den foreslåede undersøgelse af mulighederne for at etablere en havnetunnel tager udgangspunkt i Nordhavnen eller ved Kastellet. Vi fremsender derfor supplerende oplysninger til brug for beslutningsprocessen.

En linieføring for tunnelen, der udspringer i Københavns Nordhavn, hvorfra en forbindelse til Lyngbyvej allerede er under planlægning, er formentlig den mest optimale, trafikale løsning set i forhold til et udspring ved Kastellet, som foreslået i vor ansøgning.

Denne nordlige gren af linieføringen, mellem Kastellet og Københavns Nordhavn, forudsætter en etablering af en forholdsvis dybtliggende tunnel i området omkring Langelinie, således at den nødvendige vanddybde opretholdes; bl.a. for at krydstogtskibe kan passere.

Anlæg af en dyb tunnelloøsning er formentlig uden væsentlige, tekniske problemer, men kravet om en dybtliggende tunnel vil være forbundet med høje anlægsomkostninger. Og da den hidtidige planlægning vedrørende en forbindelsesvej mellem Lyngbyvejen og Svanemøllen/Havnen ikke har forudsat, at der etableres en tunnel videre frem til Kastellet, men at trafikafviklingen sker ad eksisterende veje, har Sund & Bælt Partner valgt at tage udgangspunkt i en linieføring for den langsgående tunnel, der udgår fra Kastellet. Den foreslåede undersøgelse er derfor baseret på, at

det vil være mest hensigtsmæssigt at opdele undersøgelsen af tunnelloøsningen i to faser, hvor fase 1 er den af os foreslåede løsning, baseret på en linieføring, som tager sit udspring ved Kastellet.

Hvis undersøgelserne i fase 1 viser, at der kan findes en tilfredsstillende, realistisk, teknisk og økonomisk løsning, er det tanken efterfølgende i fase 2 at undersøge de økonomiske konsekvenser af den optimale, trafikale løsning med en forlængelse af tunnelen mod nord og med en tilslutning til den planlagte forbindelse mellem Nordhavn og Lyngbyvej.

Undersøgelsen af en mulig linieføring fra Nordhavn var allerede forudset i vor ansøgning, men vor vurdering var, da ansøgningen blev fremsendt, at fase 2 naturligt ville følge, såfremt fase 1-undersøgelserne viste, at der kunne etableres en teknisk/økonomisk, realistisk løsning for et projekt, der baserede sig på en linieføring udgående fra Kastellet.

Det er vort håb, at Københavns Kommune er enig i tankegangen om en gennemførelse af undersøgelsen i separate faser, som også vil give bedre mulighed for en efterfølgende politisk stillingtagen til projektets realisme og dermed mulige gennemførelse.

For god ordens skyld skal vi afslutningsvis klarificere de organisatoriske relationer mellem Københavnergruppen og Sund & Bælt Partner A/S.

Københavnergruppen publicerede i maj 2004 idéen til om at etablere undersøiske parkeringsanlæg under havneløbet i kombination med en langsgående tilkørselstunnel i havneløbet. I den sammenhæng blev Sund & Bælt Partner, hvis medarbejdere var ansat i bygherreorganisationen for anlæg af Øresundsforbindelsen, herunder d. 4 km lange sænketunnel under Drogden, kontaktet, idet Københavnergruppen havde behov for rådgivning.

På et møde med Københavnergruppen d. 25. juni 2004 aftales det, at Sund & Bælt Partner A/S fremover skulle påtage sig projektledelsen ved gennemførelsen af en videregående teknisk-økonomisk undersøgelse af projektidéen. Resultatet heraf har foreløbig været foreliggende anmodning til bl.a. Københavns Kommune om at medvirke ved finansieringen af undersøgelsen.

Det er således Sund & Bælt Partner A/S, der er ansvarlig for, at undersøgelsen gennemføres på et fagligt og økonomisk forsvarligt niveau.

Med venlig hilsen



Peter Lundhørs  
Adjn. direktør

Næstsidste afsnit:

På et møde med Københavnergruppen d.25. juni 2004 aftales det, at Sund & Bælt Partner A/S fremover skulle påtage sig projektledelsen ved gennemførelsen af en videregående teknisk-økonomisk undersøgelse af projektidéen. Resultatet heraf har foreløbig været foreliggende anmodning til bl.a. Københavns Kommune om at medvirke ved finansieringen af undersøgelsen.

**Var det Københavnertunnelgruppens projektidé der blev undersøgt? Nej det var det ikke. Har Bygge- og Teknik udvalget (nu Teknik- og Miljøudvalget) fået det, de bevilgede kr.250.000,- til? Nej, det har de ikke.**

**Har Københavnertunnelgruppen fravalgt samarbejdet med Sund & Bælt Partner A/S? Nej, det har vi ikke.**  
jævnfør nedennævnte kopi af skrivelse af d.23. december 2004 fra Københavnertunnelens formand til Peter Lundhus.



23. december 2004

E-mail til: [plu@femerbaelt.com](mailto:plu@femerbaelt.com)

Hr. Peter Lundhus

**Vedr.: Indkaldelse til statusmøde**

Kære Peter Lundhus!

Tak for dit brev af 22. december 2004. Jeg har forstået af indholdet, at der er mange ting, vi ikke er enige i – derfor foreslår jeg, at du kommer til statusmødet den 11. januar 2005, kl. 09.30, så vi kan gennemgå vore uoverensstemmelser og misforståelser, inden vi starter vort forhåbentligt konstruktive møde for i fællesskab at gennemføre Københavnertunnelen.

Med hensyn til dit sidste afsnit må jeg tilbagevise, at vi (undertegnede og Peter Wimmelmann Larsen) fravalgte samarbejdet – jf. din mail af 5. oktober 2004, kl. 13.17.

Vi har fået kolossal opbakning fra politikerne, og på den baggrund kan vi fornemme, at vor løsning er den helt rigtige.

Jeg ønsker dig en glædelig jul og et godt nytår.

Med venlig hilsen  
Københavnerguppen

Flemming Karberg

Århusgade 88 · 2100 København Ø · Tlf. 3526 7200 · Fax 3526 2337 · Mail [fjk@hansjust.dk](mailto:fjk@hansjust.dk)

**Hvorfor har Sund & Bælt Partner A/S udelukket Københavnertunnelgruppen i undersøgelsen?**

Hvem har, i Københavns Kommune, ansvaret for at bidraget på kr.250.000,- ikke er brugt i henhold til Bygge- og Teknikudvalgets (i dag Teknik- og Miljøudvalgets) beslutning?

**3. Københavnertunnelgruppens kommentarer til ”Sammenlignende undersøgelse af havnetunnelforslag”.**

**Citat:**

26. maj 2006

Når det gælder oplysningerne om Københavnertunnelgruppens forslag, så giver rapporten på en række væsentlige punkter ikke et retvisende billede af forslaget.

Som beslutningsgrundlag for udvalget giver rapporten derfor et fejlagtigt grundlag.

Det fremgår af den udarbejdede rapport, at ”Havnetunnelforslagene er derfor især vurderet i forhold til deres evne til at betjene de store byudviklingsområder på en *miljømæssigt og økonomisk bæredygtig* måde, og i forhold til deres evne til at *aflaste de tætte bydele for gennemfarts trafik*”

**Borgerrepræsentationens politikere bliver fejlagtigt og mangelfuldt informeret.**

Københavnertunnelgruppen har, efter at BR den 3.november 2005 vedtog, at man ønskede en sammenlignende undersøgelse af de tre modeller af tunneler, fremsendt brev til Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen den 27.februar 2006, hvor Københavnertunnelgruppen har tilbudt gratis at stille relevant detaljeret opdateret materiale samt kommentarer til undersøgelsen til rådighed. Formålet med Københavnertunnelgruppens henvendelse var, at sikre at forvaltningen fik adgang til at gennemgå projektet, så de havde de rigtige oplysninger med i rapporten til udvalget. Forvaltningen har ikke taget imod dette tilbud, og rapporten er derfor mangelfuld på en række væsentlige områder, navnlig for så vidt angår de nævnte miljømæssige og økonomiske hensyn, samt hensynet til at sikre trafikaflastning i den indre by samt i de kommende udviklingsområder.

**Ad 1.: Københavnertunnelgruppens forslag tilgodeser miljøet (Notat af den 15. maj 2006)**

I Københavnertunnelgruppens forslag er det en forudsætning, at luften i tunnelen renses. Et af formålene med Københavnertunnelen er at mindske partikelforureningen. Af den udarbejdede rapport fremgår det, at ”Miljøkontrollen har ikke kendskab til permanent kørende anlæg til rensning af gasser fra tunneler”. I rapporten skrives også, at Københavnertunnelens miljørensning vil medføre høje skorstene.

Denne beskrivelse af Københavnertunnelens forslag er åbenbart urigtig, idet forslaget ikke forudsætter opførelse af høje skorstene. Endvidere bygger

Københavnertunnelgruppens forslag vedrørende luft- og partikkelrensning tager udgangspunkt i allerede kendte teknikker, der i dag anvendes flere steder i udlandet.

Københavnertunnelgruppen finder, at det er urimeligt, at manglende viden i Miljøkontrollen skal bruges som et argument imod Københavnertunnelgruppens forslag, når den type rensningsanlæg både anvendes i Norge, Tyskland og i Japan.

Københavnertunnelgruppen har i sit arbejde trukket på den eksisterende tekniske ekspertise. Københavnertunnelgruppens forslag indeholder detaljerede beregninger af

projektets miljøbelastning mv. Beskrivelsen af indretningen af Københavnertunnelgruppens forslag til rensning er også forkert gengivet i rapporten. Derfor er rapporten på miljøområdet mangelfuld og misvisende.

#### **Ad 2.: Økonomi.**

**(Notat af den 15. maj 2006)**

Af den udarbejdede rapport fremgår det, at Københavnertunnelgruppens projekt ”vil andrage ca.15 mia. kr. for det samlede projekt. Det må imidlertid alene ud fra projektets omfang... skønnes, at sammenlignelige anlægsomkostninger inklusive de foreslåede omlægninger af Metroen ville være af størrelsesordenen 30 – 40 mia.”.

Rapporten indeholder ikke nogen nærmere redegørelse for forvaltningens skøn over anlægsomkostningerne ved Københavnertunnelgruppens projekt, der afviger betydeligt fra de detaljerede beregninger, som Københavnertunnelgruppen selv har udarbejdet.

Også på dette område kunne forvaltningen have fået de rigtige oplysninger ved en kontakt med Københavnertunnelgruppens teknikere.

#### **Ad 3: Trafikaflastning.**

**(Notat af den 15. maj 2006)**

I forlængelse af det foranstående, har Københavnertunnelgruppen hæftet sig ved, at rapporten ikke nævner de undersøgte projekters mulighed for at medvirke til en aflastning af trafikken gennem og udenom København. I den forbindelse skal det nævnes, at Københavnertunnelgruppens projekt indebærer en 6 sporet langsgående havnetunnel (3 spor i hver retning + nødspor), hvilket er 2 spor mere end forslaget fra Realdania. Københavnertunnelgruppens forslag er således dimensioneret til også at tage højde for fremtidige trafikstigninger, hvilket forhold imidlertid ikke synes nævnt i rapporten.

#### **4. Andet.**

Vi skal tillade os at erindre udvalgets medlemmer om, at da Københavns Kommune traf beslutning om at bevilge 250.000 kr. til sammen med Realdania og Københavns Havn at tilvejebringe en forundersøgelse til total 2,5 mio.kr. via Sund & Bælt Partner A/S skete dette beslutningsmæssigt med henvisning til Københavnertunnelgruppens forslag. Sund & Bælt Partner A/S henvendte sig også til donorerne, herunder Københavns Kommune, på vegne af Københavnertunnelgruppen.

Der har, som udvalget er bekendt med, været en diskussion om, hvorvidt Københavns Kommunes repræsentanter Direktør Ole Bach og Direktør Mette Lis Andersen var personlige medlemmer af henholdsvis arbejdsgruppen og styregruppen, der var nedsat som led i Sund & Bælt Partner A/S undersøgelse. Folketingets Ombudsmand har klart overfor Københavns Kommune slået fast, at de begge repræsenterede Københavns Kommune, og at reglerne om aktindsigt derfor gælder for alle papirer i denne sag. Forvaltningens håndtering af både forundersøgelsesforløbet og nu også rapporten med sammenligningen af de forskellige tunnelforslag, hvor der endnu engang ikke har været udvist mindste interesse fra forvaltningen for at informere udvalget om de faktuelle oplysninger om Københavnertunnelgruppens forslag. Sagsbehandlingen efterlader hos Københavnertunnelgruppen en fornemmelse af, at fakta om gruppens forslag ikke skal præsenteres overfor udvalget.



Afslutningsvis skal det betones, at Københavnertunnelgruppen finder det kritisabelt, at mulighederne for opførelse af en Cityterminal uden videre afvises, under henvisning til uforholdsmæssigt store anlægsomkostninger. Der er ikke i rapporten redegjort nærmere for behovet for en Cityterminal, ligesom det ikke synes at indgå i forvaltningens overvejelser, at Cityterminalen skal betjene 300 busser og cykelparkering for 3000 cykler, samt parkering af ca. 4.600 personbiler, og i øvrigt være interessant for et privat/offentlig konsortium at finansiere, bygge og drive i 40 år.

Vi skal derfor foreslå følgende:

1. at Københavnertunnelgruppen får lejlighed til direkte overfor Teknik- og Miljøudvalgets medlemmer at gennemgå forslaget, så udvalget sikres et indgående kendskab til projektet af hensyn til sammenligneligheden med øvrige tunnelforslag.
2. at Københavnertunnelgruppens teknikere efterfølgende får lejlighed til at gennemgå de tekniske elementer i forslaget, så de kan indgå i en endelig rapport for en vurdering af tunnelforslagene.
3. at Borgerrepræsentationen gøres bekendt med de mange fejlagtige oplysninger vedrørende finansieringen af Københavnertunnelprojektet.

./ Vedlagt et Notat med faktaoplysninger af den 15. maj 2006 om Københavnertunnelgruppens forslag

Med venlig hilsen

Hugo Andersen  
Formand, Københavnertunnelgruppen

**Citat slut**

#### **4. Pressemeddelelse juni 2005**

##### **Ophavsrettigheder:**

Arkitekt Peter Wimmelmann Larsen har den 10. juni 2005 overdraget samtlige rettigheder til projektet, inklusiv op/ nedkørsler samt Københavns City Terminal og p-anlæg, samtlige elektroniske og skrevne tegninger og skitser, navne-, ophavs-, markedsførings- og varemærkerettigheder, samt logoer, domænenavne, e-mailadresser, forretningskendetegn og andre immaterielle aktiver, hørende til projektet Københavnertunnelen, til Københavnertunnelen ApS.

#### **5. Status for Københavnertunnelen i dag.**

Vi har arbejdet hårdt og målrettet, siden maj 2006, på at få så mange dokumentationer vedrørende vej tunneler hentet ind, specielt fra Boston (The Big Dig) studierejse til USA (New York, Boston, Chicago, San Francisco og Seattle) i juli-juni Peter Wimmelmann Larsen og studierejse til Madrid (M-30) i september, hvor en gruppe bestående af Jakob Næsager (C), Fleming Kjær (Ing. Miljø), Leif Lind (Ing. Partikkel & Nox. Rensning) samt Peter Wimmelmann Larsen deltog, (denne rejse var doneret af Flemming Karbergs Fond til fremme af Københavnertunnelen).

Rapporten om Madrid (M-30) og City Terminalen m.fl. kan ses på vor hjemmeside [www.kobenhavnertunnelen.dk](http://www.kobenhavnertunnelen.dk) under ”Nyheder”

## 6. Københavns City Terminal, Park & Ride uden op/nedkørsler til indre by

Vi har også arbejdet på Københavns City Terminal, som Park & Ride uden op/nedkørsler til indre by for almindelige personbiler.

Vi henviser til pressemeddelelse fra Københavnertunnelen ApS af 2.oktober 2007, København City Terminal Park & Ride koncept – hvor der kun er til og frafrakørsel i tunnelen, så Cityterminalen bidrager **ikke** til øget trafik i København – men derimod bidrages med en reduktion af biler og busser i Indre København og dermed mindre parkering.

Vi skal derfor foreslå at Københavnertunnelen ApS får lejlighed til direkte overfor Teknik- og Miljøudvalgets medlemmer at gennemgå forslaget, så udvalget sikres et indgående kendskab til projektet som grundlag for den politiske beslutning om forslaget.

7½ minuts film som fortrinsvis omhandler terminalen samt til/frakørslen ved Langebro kan ses på vor hjemmeside [www.kobenhavnertunnelen.dk](http://www.kobenhavnertunnelen.dk)

Med venlig hilsen

Peter Wimmelmann Larsen  
Dir./Projektkoordinator  
Københavnertunnelen ApS