

Københavnertunnelgruppen: kobenhavnertunnelen@hotmail.com - www.kobenhavnertunnelen.dk

Københavnertunnelen

Den 2. oktober 2006

Introduktion

København er en metropol. Som hjertet i Hovedstadsregionen. Som hovedstad og udviklingslokomotiv for hele Danmark. Som centrum for udviklingen i Øresundsregionen - Nordeuropas fremtidige udviklings- og vækstcentrum. Befolkningen søger i stigende antal til København. På 10 år er befolkningstallet øget med 30-35.000 alene i Københavns Kommune. Befolkningstallet vil vokse yderligere de næste 25 år. Der skal bygges tusindvis af nye boliger. Nye virksomheder, uddannelses- og forskningsinstitutioner, kulturinstitutioner og meget andet af det, der giver en stor international by liv, kommer til i de kommende år.

København er i dag ikke gearet til selv den nuværende trafik, som belaster mange boligområder og gader med uvedkommende gennemkørende trafik. Det belaster miljøet og befolkningens sundhed meget negativt. Blandt københavnernes er der på én gang et ønske om at kunne fredeliggøre boligområder og gader ved at få den uvedkommende trafik væk og et ønske om at få løst trafikproblemerne. Løses disse problemer ikke nu, så vil forholdene i fremtiden blive endnu værre.

Trafik er som vand. Det skal nok finde vej. Er der ikke de nødvendige hovedledninger til at tage fra, så finder trafikken vej, hvor den kan komme frem.

Det er tid for København og Danmark at tænke stort og langsigtet, rent trafikalt, for landets udviklingsjuvel.

København skal have **to nye trafikale hovedpulsårer**, som sikrer at store dele af den kollektive trafik og bilerne kommer under jorden eller under vandet.

København skal derfor bygge **City Metroringen** for at styrke den kollektive trafik. Metroen må også gerne senere udbygges til andre dele af byen.

København skal derfor bygge **Københavnertunnelen**, som en helt ny ringvejsforbindelse under havnebunden fra E47/E55 Syd og E20 Malmø til Nordhavnen og derfra under jorden i en tunnel til Lyngbyvejen E47/E55 Nord. I dette oplæg koncentrerer vi os om perspektiverne med Københavnertunnelen og den tilknyttede **København City Terminal**.

Kun herved kan København grundlæggende få løst trafikproblemerne og fredeliggøre store byområder for uvedkommende gennemkørende trafik, så der bliver bedre plads til byrum for aktivitet for københavnernes og forbedre miljøet og sundheden. Alle københavnernes belastes årligt af en partikelforurening på 439 g. Kun ved grundlæggende trafikløsninger kan dette problem mindskes betydeligt.

Med Københavnertunnelen flyttes store mængder biltrafik væk fra bytætte områder. Der sker rensning af bilernes udstødning i tunnelen, så det ikke belaster byens borgere. Byen kommer til at hænge sammen rent trafikalt.

Københavnertunnelgruppen: kobenhavnertunnelen@hotmail.com - www.kobenhavnertunnelen.dk

Trafikale flaskehalse og lange køtider kan fjernes. Det er i hele Danmarks interesse, at København sikres en trafikløsning, så perspektiverne som metropol i Øresundsregionen kan opfyldes.

Intet andet forslag kan på samme vis på én gang løse så mange fremtidsopgaver for Danmarks hovedstad.

Københavnertunnelen kan bygges uden at belaste de kaotiske trafikforhold i København yderligere, da langt den største byggeaktivitet foregår ude i vandet.

Københavnertunnelen vil kun i ringe omfang kræve ekspropriationer.

Det løser Københavnertunnelen

- A. Der sikres en ringvejsforbindelse fra E47/E55/ E20 på Sydmotorvejen til E47/E55 Lyngbyvejen i Nord under havnebunden i København Havn samt under jorden fra Nordhavnen til Lyngbyvej.
- B. Det er muligt at komme til og fra City uden at belaste de tætte byområder med uvedkommende gennemkørende trafik.
- C. Indre By, Amager, Christianshavn, Islands Brygge, Kalvebod Brygge/Sydhavnen, Østerbro, Langebro og Knippelsbro kan fredeliggøres for trafik, som fremover ikke skal igennem disse bydele. I prospektet gennemgås område for område de fordele som opnås med Københavnertunnelen.
- D. Nye områder i byen kan fremover indrettes til aktivitets- og væresteder for befolkningen i gaderummet og på pladser.
- E. Vilkårene for gående og cyklende i byen forbedres.
- F. Der vil kunne sikres en direkte trafikal adgang til Operaen og det nye skuespilhus, så Indre By, Christianshavn og Amager ikke skal belastes af trafik herfra.
- G. Det bliver muligt at etablere København City Terminal, mellem Operaen og skuespilhuset som et undervandsanlæg, hvor alle trafikformer kan kombineres: 1) Biler, der parkeres på de 4.600 pladser. 2) En Metrostation - Operaen - som placeres i forbindelse med anlægget. Det kræver at linjeføringen for metroen og den planlagte station ved Marmorkirken besluttet tænkt sammen som her foreslået. Herfra vil der være adgang med metroen til hele byen. 3) København får også mulighed for at få sin første store busterminal nogensinde, med 200 busholdepladser, i dette undervandsterminalanlæg - både for bybusser, fjernbusser og danske samt internationale turistbusser. 4) Taxiholdeplads. 5) Cykelparkering.
- H. Med København City Terminal og Københavnertunnelen vil det kunne sikres, at Operaen og Holmen trafikalt knyttes tættere til resten af byen. Tværgående rullende fortorve og cykelstiforbindelse gennem terminalen sikrer dette, sammen med op- og nedkørsel for biler til og fra området.

Københavnertunnelgruppen: kobenhavnertunnelen@hotmail.com - www.kobenhavnertunnelen.dk

- I. Der skabes en trafikforbindelse til Refshaleøen, så området kan aktiveres til byggeri af nye boliger m.v.
- J. Den tunge trafik fra Københavns Havns nye bulk havn på Ben kan afvikles uden belastning for lokalområdet. Det fordrer en fredeliggørelse af Amager Strandvej og en tvangsroute for lastbiltrafik via Københavnertunnelen.
- K. Trafikken i Voldgaderne vil blive mindsket, så der kan skabes en løsning for overfladefrafikken på Nørreport Station.
- L. Der skabes en løsning for trafikken fra de mange nye boliger og arbejdspladser i Nordhavnen, samt lastbiltrafikken fra containerhavnen og de mange turistbusser til og fra krydstogtskibene til og fra Københavns Lufthavn, så denne trafik ikke skal igennem byen.
- M. Der vil kunne sikres en løsning på problemerne med omlægningen af trafikken i Strandøreområdet på Østerbro.
- N. Københavnertunnelens op- og nedkørsler medfører, at byen på tværs af havnen får nye tværgående forbindelser under vandet foruden de eksisterende broer.

Københavnertunnelen anlægges som en tunnel under havnebunden i Københavns havn fra afslutningen af E47/E55 Syd /E20 (Malmø) på Amager under Sjællandsbroen til Nordhavnen. Der forlænges den med Svanemøllertunnelen som en gravet tunnel til E47/E55 Nord Lyngbyvejen.

Københavnertunnelgruppen: kobenhavnertunnelen@hotmail.com - www.kobenhavnertunnelen.dk



Undervejs er der op- og nedkørsler ved:

- Nordhavn (Sjællandssiden)
- Refshaleøen (Amagersiden)
- City (Sjællandssiden)
- Holmen (Amagersiden)
- Langebro (Amagersiden)
- Bernstorffsgade (Sjællandssiden)
- Islands Brygge (Amagersiden)

Mellem Operaen og det nye skuespilhus skabes København City Terminal, hvor trafik for biler, metro, busser, taxier, cykler, samt gående samles. Herfra kan man komme rundt i byen hurtigt og let med metroen, på cykel eller gående.

Københavnertunnelgruppen: kobenhavnertunnelen@hotmail.com - www.kobenhavnertunnelen.dk



Nordhavn

Undervandstunnelen kommer i Nordhavnen ind under bunden i Orientbassinet med op- og nedkørsel. Tunnelen føres under Paustians gamle lagerhal og under havnebunden i en sænketunnel i Kalkbrænderihavnen og derefter i en gravet tunnel videre til Lyngbyvej.

Københavnertunnelgruppen: kobenhavnertunnelen@hotmail.com - www.kobenhavnertunnelen.dk

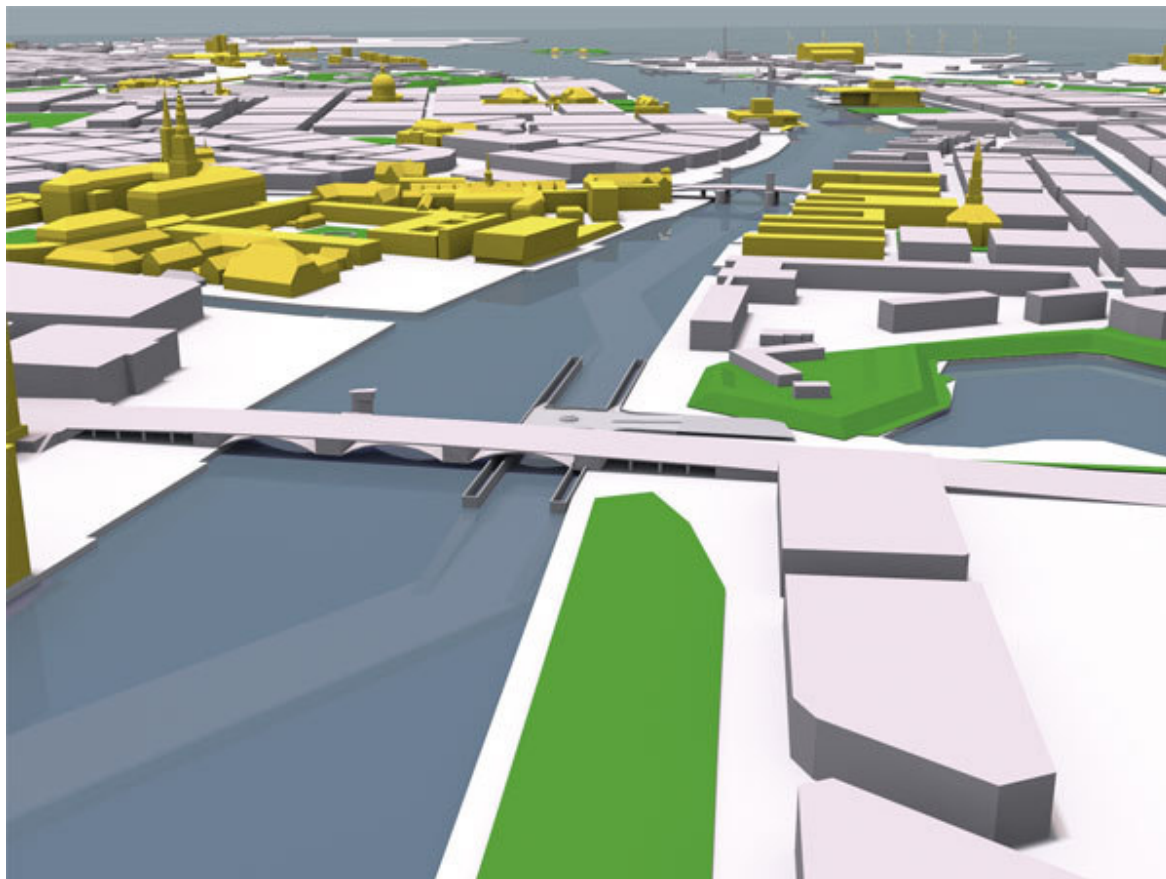


Refshaleøen

Refshaleøen ligger i dag trafikalt som en relativ ensom enklave langt fra resten af byen. Med op- og nedkørsel til Refshaleøen fra Københavnertunnelen vil området blive bundet sammen med resten af byen. Området vil kunne aktiveres med byggeri af boliger og erhverv.

Trafik af lastbiler fra Københavns bulk havn skal i tvangsroute føres til Københavnertunnelen via Refshaleøen, så Amager Strandvej kan trafiksaneres. Vejforbindelsen på Amagersiden skal føres, så kolonihaverne i området ikke belastes af ny trafik.

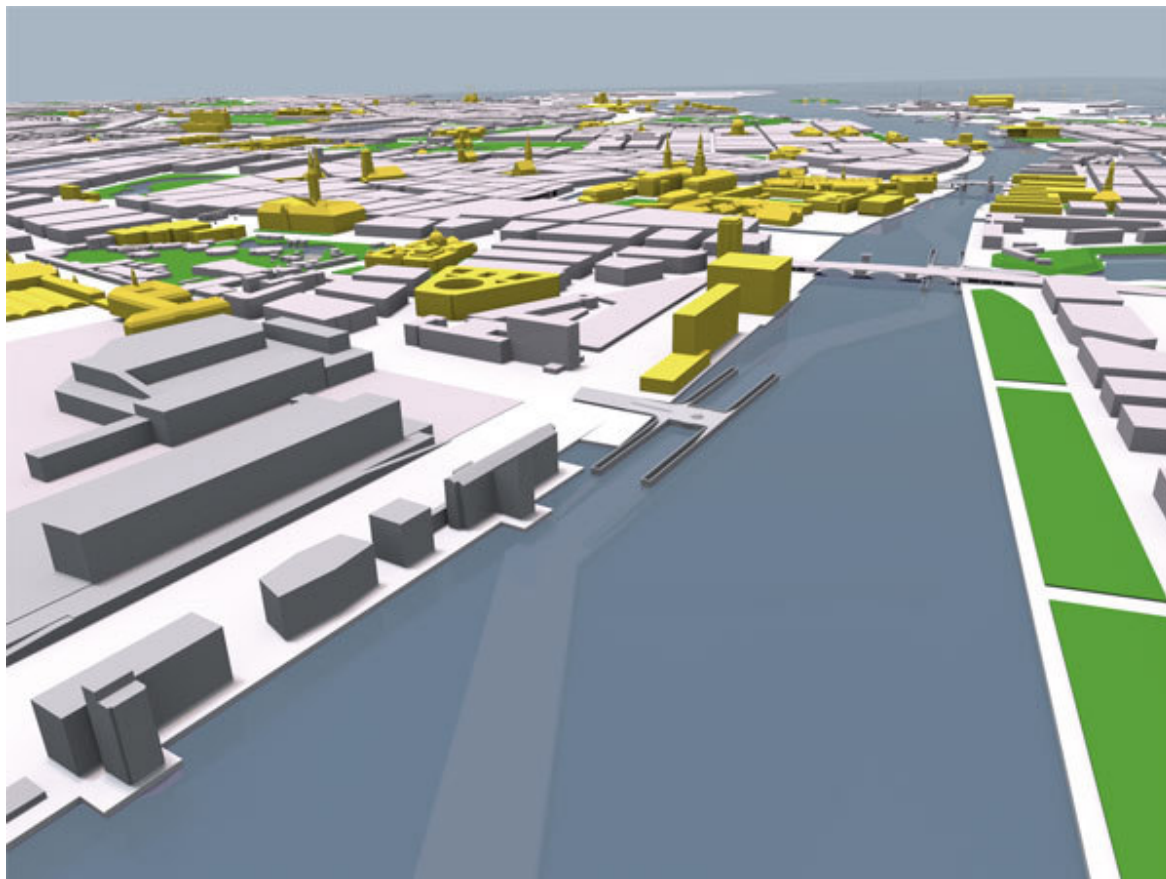
Københavnertunnelgruppen: kobenhavnertunnelen@hotmail.com - www.kobenhavnertunnelen.dk



Amager Boulevard

Op- og nedkørsel ved Langebro på Amagersiden sikrer, at trafik, som ellers ville køre igennem byen, kan benytte sig af Københavnertunnelen.

Københavnertunnelgruppen: kobenhavnertunnelen@hotmail.com - www.kobenhavnertunnelen.dk



Bernstorffsgade

Op- og nedkørsel ved Bernstorffsgade vil sikre, at trafik, til og fra dette område, hurtigt kan komme ned og ud ad røret, så Kalvebod Brygge, Sydhavnen samt Teglholmen kan aflastes for gennemkørende trafik.

Københavnertunnelgruppen: kobenhavnertunnelen@hotmail.com - www.kobenhavnertunnelen.dk



Islands Brygge

Op- og nedkørsel i den sydlige del af Islands Brygge vil medføre aflastning af trafik gennem området til Langebro og Amager/ H.C. Andersens Boulevard og via Artillerivej. Artillerivej vil kunne fredeliggøres for trafik midt mellem boligområdet og skole/institutionsområdet.

Østerbro

- den underjordiske tunnel fra Nordhavnen til Lyngbyvejen

Fra Københavnertunnelen i Nordhavnen graves en underjordisk tunnel til Lyngbyvej. Dette kan ske gennem eksisterende arealer, herunder i Brinken ved togbanen langs Vognmandsmarken uden store bygningsmæssige problemer. Idégrundlaget er at kolonihaverne på brinken ved togbanen midlertidigt skal nedtages, men kan genplaceres samme sted efter anlæg af tunnelen.

Op- og nedkørsel foreslås etableret ved Svanemølle Station for at aflaste trafikken til/fra denne del af Østerbro.

Tilslutning til E47/E55 Nord Lyngbyvej foreslås at ske via tunnelforbindelse.

Københavnertunnelgruppen: kobenhavnertunnelen@hotmail.com - www.kobenhavnertunnelen.dk

Den bugtede linjeføring foreslås for at undgå at bryde ind i eksisterende bebyggelse. Endelig foreslås tunnelen at gå syd om Svanemølleværket for at undgå de store gasledninger, som forsyner Svanemølleværket med gas (37 atmosfæres tryk), som går igennem området nord for Svanemølleværket. Hermed løses problemerne med de mange nye biler i området. En omlægning af eksisterende Ring 2 kan undgås.

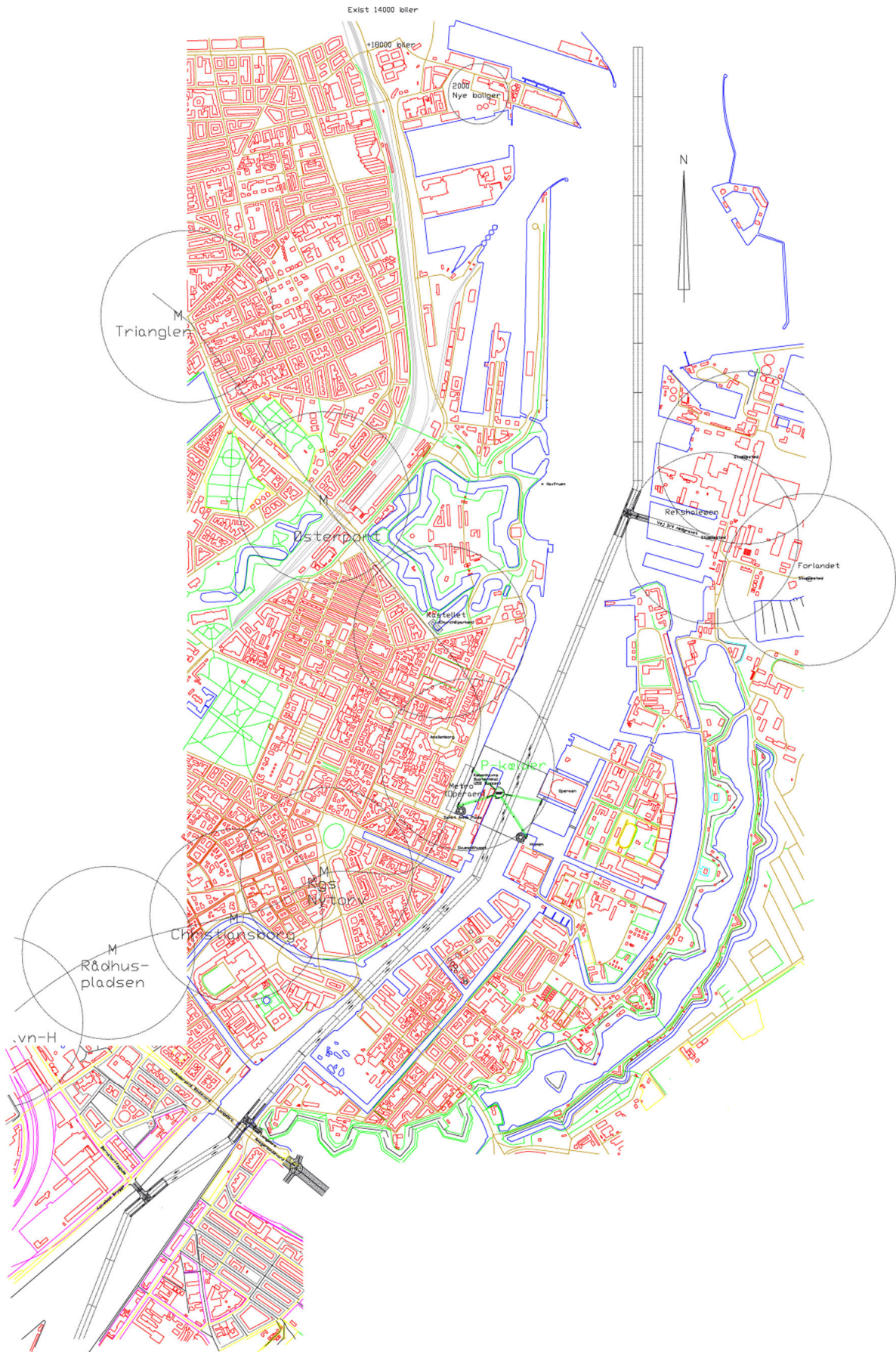
Østerbro op- og nedkørslen

Op- og nedkørslen skal sikre at trafikken fra denne del af Østerbro kan afvikles og gennemkørende biler undgås i boligområder og hande!sgader.

Nordhavnsforbindelsen

Op- og nedkørsel til containerbiler, busser til/fra krydstogtskibene, personbiler til/fra de påtænkte kontor- og boligbyggerier.

Københavnertunnelgruppen: kobenhavmertunnelen@hotmail.com - www.kobenhavmertunnelen.dk



Københavnertunnelgruppen: kobenhavnertunnelen@hotmail.com - www.kobenhavnertunnelen.dk

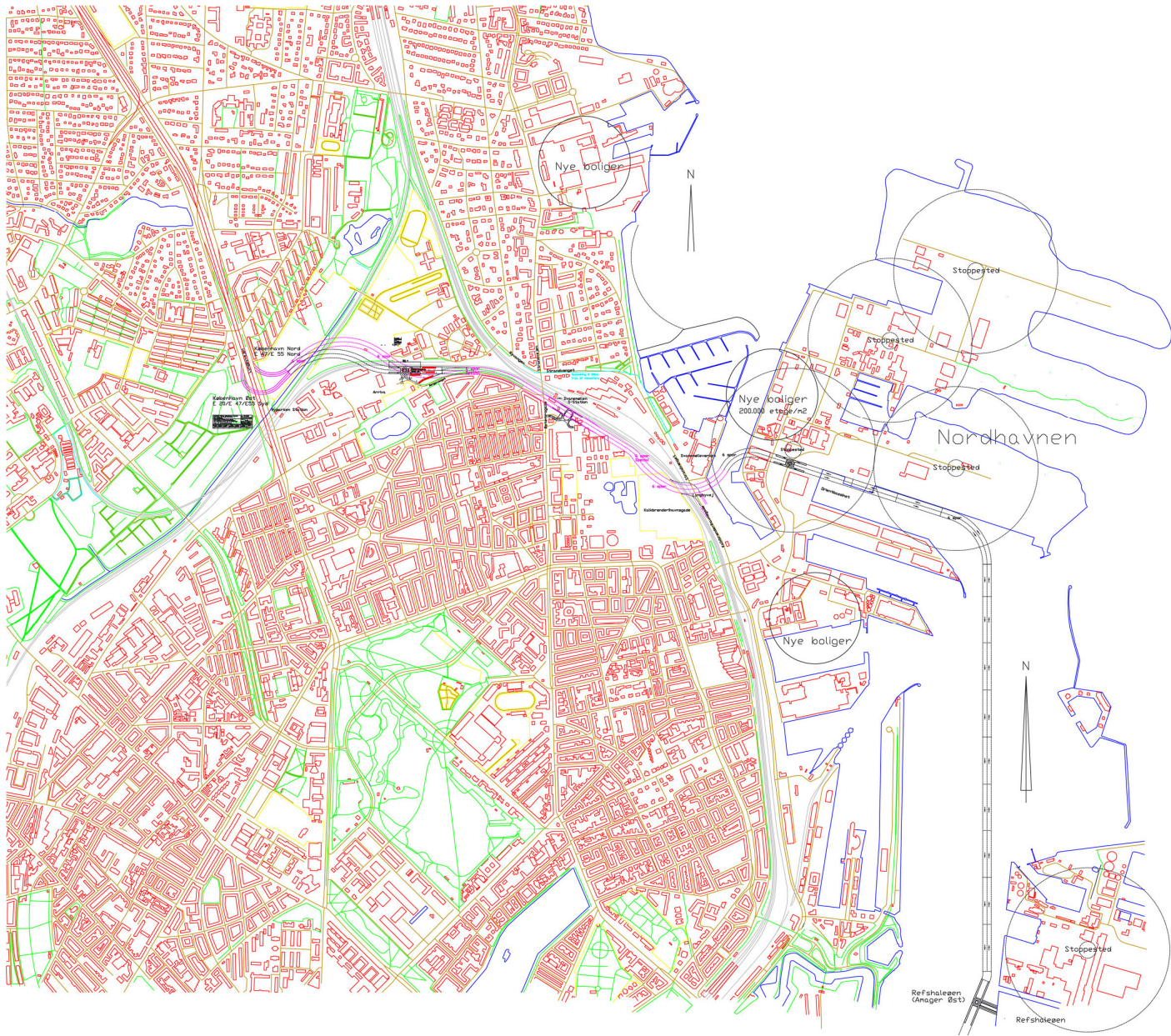
Metro Cityringen

Der er vedtaget en linjeføring for Metro Cityringen, som fører den vest for Marmorkirken med en station midtvejs mellem Kongens Nytorv og Østerport Station. **Den beslutning skal ændres.** Metroen skal tænkes sammen med Københavnertunnelen, så der under vandet kan skabes København City Terminal, hvor mange trafikformer mødes og kombineres på en ny aktiv måde. Det vil samtidig sikre en Metroforbindelse til Operaen og Holmen.

Metrostationen foreslås placeret i forbindelse med København City Terminal på Sjællandssiden med navnet Operaen.

Det foreslås samtidig, at der mellem denne metrostation og Østerport Station placeres en metrostation ved Kastellet, som vil sikre dette områdes beboere, arbejdspladser, samt de mange turister til Langelinie og den Lille Havfrue mulighed for at bruge Metroen.

Københavnertunnelgruppen: kobenhavnertunnelen@hotmail.com - www.kobenhavnertunnelen.dk



Københavnertunnelgruppen: kobenhavnertunnelen@hotmail.com - www.kobenhavnertunnelen.dk



København City Terminal

I sammenhæng med Københavnertunnelen bygges København City Terminal som et undervandsanlæg mellem Operaen og Kvæsthusbroen.

Her har København en historisk chance for at skabe en unik trafikal sammenhæng i hjertet af byen.

Der kan etableres ca. 4.600 parkeringspladser. De kan anvendes af beboere i området. Af folk, der skal ind at handle, i Operaen, i teatret, ud at spise og opleve byen. Af folk, som tager Metroen rundt i byen, fordi det er hurtigst.

Metro Cityringens foreslåede nye station Operaen binder samtidig Holmen og Operaen på Metroen og andre kollektive trafikforbindelser.

Der kan skabes en busterminal for ca. 300 busser - by-, turist- og fjernbusser, som i dag mangler en sådan terminal.

Der kan skabes en underjordisk forbindelse via rullende fortove for gående mellem Operaen samt Holmen på Amagersiden og Sankt Annæ Plads samt Amaliehaven foruden Metrostationen "Operaen" på Sjællandssiden.

Det aktuelle projekt om en gang- og cykeltunnel på tværs af havnen skal tænkes sammen med idéerne om Københavnertunnelen og København City Terminal.

Københavnertunnelgruppen: kobenhavnertunnelen@hotmail.com - www.kobenhavnertunnelen.dk

Taxiholdeplads skal sikres i Terminalen.

Under vandet i City Terminalen sikres cykelparkeringsanlæg til 3000 cykler.

I København City Terminal foreslås etableret Turistinfo, Info om København, Øresundsregionen og Danmark, samt kiosk, café, mindre dagligvarebutikker m.v.

Aktiviteter på og under Kvæsthusbroen:

1. Biludlejning af alm. Biler samt EL-City biler
2. Cykelparkering til minimum 3000 cykler inklusive cykelforretninger og udlejning af cykler/EL-cykler
3. Undersøisk cykelsti med cykelevatorer mellem Sankt Annæ Plads og Holmen
4. Undersøisk rullende fortove mellem Sankt Annæ Plads/Amaliehaven og Operaen/Holmen
5. Café område med glastag.
6. Turist information, Billetcenter, Center og anløb for Kanalbåde. (gadeniveau)
7. Butikker med fødevarer, turistartikler m.m. (gadeniveau)
8. Børneaktiviteter, legeplads samt børnepasning.(gadeniveau)
9. Fitness-center
10. Overvågningscentral for terminal, tunnel samt eventuelt metro

De aktuelle planer om et parkeringshus i tilknytning til det nye skuespilhus skal tænkes sammen med København City Terminal.

Tegholmen/Sluseholmen

Friholdes for gennemkørende trafik og fredeliggøres. I dag tager det ca. 40 minutter at køre fra Langebro til Sjællandsbroen fredag eftermiddag i myldretiden. Efter anlæg af Københavnertunnelen vil det tage 3-4 minutter med 70 km i timen at køre samme strækning

nede i tunnelen. På Tegholmen/Sluseholmen, vil der efter anlæg af Københavnertunnelen, næsten udelukkende være lokal trafik.

Københavnertunnelen sluttes til motorvejen mod Rødby samt Malmø (E 45/E55 samt E 20 syd)

Københavnertunnelgruppen: kobenhavnertunnelen@hotmail.com - www.kobenhavnertunnelen.dk

Årlig Helbredseffekt	Alder	Ingen PM ₁₀ forurening i Danmark (alle antropogene og naturlige kilder)	Tal for Københavns Kommune Årlig helbredspåvirkning
Dødsfald	30+	5.000	472 heraf ultrafine partikler 415
Kredsløbssygdomme Hospitalsindlæggelse Alle		3.300	311
Luftvejssygdomme Hospitalsindlæggelse Alle		2.250	212
Kronisk bronkitis	25+	5.000	472
Akut bronkitis	<16	17.500	1.651
Dage med begrænset Aktivitet pga. luftvejs- Sygdomme	20+	2.700.000	254.717
Astmaanfald	Alle	240.000	22.642

Kilde: Vurdering af luftkvaliteten og sundhedseffekter Miljøkontrollen Københavns Kommune 2004 (forfatter: Birte Busch Thomsen)

DE SAMFUNDSØKONOMISKE UDGIFTER PR. ÅR I KØBENHAVNS KOMMUNE:

LUFTFORURENING DØD, SYGDOM M.M	KR. CA.	4 MILLIARDER
STØJ DØD, SYGDOM OVER 65dB (A) M.M.	KR. CA.	2,5 MILLIARDER
TRÆNGSELSRAPPORTEN	KR. CA.	5,5 MILLIARDER
Samfundsudgifter pr. år	KR. ca.	12 milliarder
Bbesparelse pr. år grundet mindre miljøbelastning	KR. ca.	1,5 milliarder

Kilde: Københavns Kommune Miljøkontrollen, Trafikministeriet og Ingeniørfirma COWI A/S

Københavnertunnelgruppen: kobenhavnertunnelen@hotmail.com - www.kobenhavnertunnelen.dk

GENNEMSNITS REJSEHASTIGHED

Københavns Kommune Bygge- og Teknik Forvaltning Vej & Park Trafik og Plankontor.

Gennemsnitlig rejsehastighed myldretiden forår og efterår 2003.

Rute:

Lyngbyvejen – Rådhuspladsen.

Strækning:

H. C. Andersens Boulevard – Studiestræde – Gyldensløvsgade – Nørre Søgade – Øster Søgade- Tagensvej – Nørre Allé - Lyngbyvej

Længde 6,1 km. tid max 26 min. gennemsnit 22 min. gennemsnitshastighed år 2002 - 16 km/t og år 2003 - 17km/t

Rute:

Rådhuspladsen – Lyngbyvejen

Længde 6,1 km tid max 11min. gennemsnit 11 min. gennemsnitshastigheden år 2002 – 34 km/t og år 2003 – 35 km/t

Københavnertunnelen og Svanemølletunnelen etableret ikke målt men beregnet.

Rute:

Rådhuspladsen – Lyngbyvejen – Lyngbyvejen – Rådhuspladsen

Strækning:

H. C. Andersens Boulevard – Vesterbrogade – Bernstorffsgade – Københavnertunnelen – Svanemølletunnelen.

Længde ca. 6,1 km tid max 8 min. gennemsnit 7,5 min. gennemsnitshastighed ca. 51 km/t (i tunnel ca. 70 km/t)

Gennem København: gennemsnit 11 + 22 min. = 33 min begge veje – gennemsnitshastighed 23 km/t

Gennem tunnel: gennemsnit 7,5 + 7,5 min. = 15 min begge veje – gennemsnitshastighed 51 km/t

Besparelse 18 min. ~ 54,5 % ved brug af tunnel, samt mindre støj og luftforurening.

Diesel person/lastbiler + benzinbiler forurener mindre ved hastigheder fra 40 til 70 km/t, end fra 0 til 40 km/t for enkelte mindskes forureningen med op til 40 %, estimeret gennemsnit på ca. 15 % usikkert på grund af alder for person/ vare/lastbiler.

Københavnertunnelgruppen: kobenhavnertunnelen@hotmail.com - www.kobenhavnertunnelen.dk

Marginal skadesomkostninger pr. kilometer, kroner (2005-priser)

	Lastbiler	Varebil, diesel	Varebil, benzin	Personbiler, diesel	Personbil, benzin
Luftforurening	0,53	0,21	0,03	0,02	0,09
Klimaforandringer	0,1	0,04	0,06	0,03	0,02
Støj	1,69	0,47	0,47	0,29	0,29
Uheld	1,33	0,16	0,16	0,2	0,2
Trængsel	0,7	0,42	0,42	0,28	0,28
Vejslid	1,11	0,02	0,02	0,01	0,01
Samlet	5,46	1,32	1,16	0,83	0,89

Fastsættelse af taksterne er fra Trafikministeriet opgørelse af effekten fra trafikken (Trafikministeriet 2004)
Tallene er for byområde, det er sandsynligt at enhedsprisen for nogle af eksternaliteterne er undervurderet for København.

Kilde: Tal fra Institut for Miljøvurdering IMV, Rapport Kørselsafgifter i København maj 2006

Københavnertunnelen

Miljø

København er hårdt belastet af partikelforurening fra bilerne. Den tunge trafik med dieselmotorer (lastbiler og busser) er skyld i 50 % af partikelforureningen, selvom de kun udgør 8,6 % af den samlede trafikmængde i København. København har store problemer med at leve op til de fælles EU-målsætninger på miljøområdet.

Samfundsmæssigt koster partikelforureningen årligt jævnfør Københavns Kommunes egne beregninger mange, dødsfald og mange alvorlige luftvejssygdomme.

Derfor er der god fornuft i at få fjernet den uvedkommende gennemkørende trafik fra de områder, hvor københavnernes bor, handler og færdes.

Skal det lykkes, forudsætter det, at denne trafik kan flyttes og at det kollektive trafiktilbud udgør et alternativ samt at de forskellige trafikformer kan kombineres i de mest bytætte områder.

Københavnertunnelen og Metro Cityringen udgør tilsammen derfor også svaret på de miljø- og sundhedsmæssige problemer for københavnernes.

Københavnertunnelgruppen: kobenhavnertunnelen@hotmail.com - www.kobenhavnertunnelen.dk

Forslag til tekniske data for Københavnertunnelen & Svanemølletunnelen:

Københavnertunnelen:

Længde 10 km (2 x 3 spor á 3,75 m samt 2 nødspor á 3,0 m) 49 stk. Sænketelelementer á ca. 200 m Bredde 36 m, højde 7,35 m gravet/spulet 1,5 m ned under bunden af Havnen. Flydespærringer benyttes for at undgå snavset vand i byggeperioden. København City Terminal (undersøisk P-anlæg i 2 etager) 1,5 m under bunden af havnen (vanddybde = 10,5 m) ca. 300 x 300 m, udføres som gravet og støbt vandtæt konstruktion. Stålspsunsvægge trykkes ned omkring konstruktionen, hvor der tages særligt hensyn til at opretholde grundvandspejlet omkring bebyggelsen

Svanemølletunnelen:

Længde 2,5 km. Gravet og støbt tunnel. Cut and Cover (grave støbe og dække til med jord). Her bruges også Stålspsunsvægge som trykkes ned.

HVEM ER VI

Københavnertunnelgruppen er en privat gruppe, der har til formål, at fremme den folkelige opbakning til en politisk beslutning om at skabe en langsigtet grundlæggende løsning på Københavns trafikproblemer, hvor afvikling af store dele af biltrafikken kan foregå under vandet og under jorden, så boligområder, bydele og gader kan fredeliggøres for uvedkommende gennemkørende trafik.

Miljøet og sundheden for københavnernes kan forbedres.

Initiativtagerne til Københavnertunnelgruppen er en række personer med vidt forskellig baggrund og politiske holdninger samlet for at fremme ovennævnte formål.

Københavnertunnelgruppen vil fremme formålet gennem følgende typer af aktiviteter:

- Visualisering af projektet.
- Oplysningsmaterialer, hjemmeside, arrangementer og andre aktiviteter.
- Organisering af netværk af personer, foreninger, virksomheder, institutioner.
- Pressekontakter.
- Politisk og andet lobbyarbejde.
- Samarbejde med Sund & Bælt Partner, der forestår den tekniske koordinering af forundersøgelsen af projektet, finansieret af Fonden Realdania, Københavns Kommune samt Københavns Havn.

Københavnertunnelgruppen website:

www.kobenhavnertunnelen.dk - www.Kobenhavnertunnelgruppen.dk - www.Kobenhavnertunnel.gruppen.dk
www.Copenhagen-city-tunnel-group.com - www.Kobenhavnertunnelen.dk - www.Kobenhavnertunnelen.dk

Københavnertunnelgruppen

Hjemmeside: www.kobenhavnertunnelen.dk

Kampmannsgade 4 • DK-1790 Kbh. V

C/o Bo Sandberg • tlf.: +45 8892 1106 • Mail: kobenhavnertunnelen@hotmail.com

Formand: Hugo Andersen • tlf.: +45 2070 3250 • Mail: hatk@mitsubishi-amager.dk

Projektkoordinator: Peter Wimmelmann Larsen • tlf.: +45 4035 5721 • Mail: p.wimmelmann@larsen.mail.dk