



EUROPEAN COMMISSION

Cabinet of Vice-President Silm Kallas
Deputy Head of Cabinet

Brussels, 5th May 2010
KJF/bk D(2010) 374

Mr Dirk Flege
Managing Director
Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 18
D-10117 Berlin

Allianz pro Schiene e. V.
Eingegangen
12. Mai 2010
Bearbeitet/Wiedervoriage
Erledigt

Dear Mr. Flege,

Thank you for your letter of 26 March 2010 concerning the trials involving cross-border use of "gigaliners" that you are aware of.

I would like to inform you that in this respect, in order to have a full understanding of the current situation in all EU Member States my services are at present requesting the authorities of all the Member States to provide the Commission with the complete information about the measures they have taken pursuant to the provisions of the Directive 96/53/EC, especially with respect to but not limited to, the trials involving vehicles whose characteristics deviate from those laid down in Annex I to the Directive and of which they should have informed the Commission.

Yours sincerely,

Keir Fitch

European Commission
Vice-President of the European Commission
Commissioner Siim KALLAS
200 Rue de la Loi
Berlaymont

B - 1049 Brussels
Belgien

26.03.2010

Cross-border use of gigaliners

Copy to:

- DG Move, Mr. M. Ruete
- DG Move, Mr. P. Stelmaszczyk
- MEP M. Cramer

Dear Mr. Commissioner Kallas,

My reason for writing to you today relates to the answer (E-0200/10, dated 16.03.2010) that you gave in response to a question put by MEP Michael Cramer.

In this answer, you explain with reference to Directive 96/53/EC that cross-border trials of gigaliners are "in any case [...] not in conformity with the provisions of the directive". You state further that the Commission has so far "not received any notification from any Member State on cross-border trials".

With this letter I would like to inform you that, although you have not received any notification from the Member States, cross-border use of gigaliners has in fact been taking place for some considerable time.

I have set out below the details of the trials of gigaliners that I am aware of:

1) Traffic between Denmark and Germany (the state of Schleswig Holstein)

Since 01.12.2009, Danish gigaliners have been in regular use on the route Odense (Denmark) to Nützen-Kamen/Lentförden (Germany) via the border crossing at Ellund. The trials of Danish gigaliners in Germany were approved by the Ministry of Science, Economics and Transport (Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr) in Schleswig Holstein's state capital, Kiel.

Evidence for the cross-border trials of gigaliners between Denmark and Germany:

- A press release issued on 01.12.2009 by the Danish transport company Alex Andersen Ølund A/S to mark the start of cross-border journeys (see attachment).
- A press release issued on 01.12.2009 by the Danish association ITD to mark the start of cross-border journeys. This press release also contains a photograph that show the Danish gigaliners on German territory (see attachment)
- Press release issued on 19.03.2010 by the 'Schleswig-Holsteinischen Zeitungsverlag' which contains a quote by Harald Haase, the spokesman from Schleswig Holstein's Ministry of Science, Economics and Transport, confirming the cross-border use of gigaliners (see attachment).

2) Traffic between Denmark and Sweden

Since trials of gigaliners began in Denmark in November 2008, Danish gigaliners have also been regularly used for cross-border transport between Denmark and Sweden via the Oresund Bridge, which connects both countries.

Evidence for the cross-border trials of gigaliners between Denmark and Sweden:

- The operators of the Oresund Bridge, Sund & Bælt Holding A/S, introduced an additional tariff class for gigaliners using the Oresund Bridge: On page 10 of its annual report for 2008, the Sund & Bælt Holding A/S states: "Moreover, the year saw the replacement of the toll station's two classification systems to enable classification of long heavy vehicles (LHV) with a length of up to 25 meters. In connection with this, a new tariff class for vehicles above 19 meters was introduced." ("Der er endvidere i årets løb gennemført en udskiftning af de to klassifikationssystemer i betalingsanlægget, bl.a. med det formål at kunne muliggøre klassifikation af modulvogntog, som er op til 25 meter lange. I denne sammenhæng er der indført en ny takstklasse for køretøjer over 19 meter." See attachment. The annual report is also available on the Internet at: <http://www.e-pages.dk/sundbit/8/>)
- The Danish road transport authority Vejdirektoratet stated in its May 2009 status report on gigaliner trials that a monthly average of 1,500 gigaliners use the Oresund Bridge to cross between Denmark and Sweden (see attachment. The status report is

also available on the Internet at:

<http://www.trafikken.dk/imageblob/image.asp?objno=145362>).

- The Oresund Bridge is officially part of the road network that has been opened up for the Danish trials of gigaliners (see attachment. An overview showing the road network that has been opened up for gigaliners is also available on the Internet: <http://www.vejdirektoratet.dk/publikationer/VDráp340/html/chapter05.htm> map 3.4)

You have already made clear in your answer E-200/10 that the Commission will take measures to "deal with any infringement case against provisions of the Directive" resulting from the cross-border use of gigaliners, if it received notification of such cross-border use. I would be very much obliged to you if you were to let me know the outcome of the measures taken to deal with the infringement.

With kind regards,



Dirk Flege

Allianz pro Schiene is the German alliance for the promotion of environmentally friendly and safe rail transport. It unites 17 non-profit organisations: the environmental organisations BUND, NABU, Deutsche Umwelthilfe and NaturFreunde Deutschlands; the consumer groups Pro Bahn, DBV and VCD; the automobile clubs ACE and ACV; the three rail unions TRANSNET, GDBA and GDL as well as the rail organisations BDEF, BF Bahnen, FEANDC, VBB and VDEI. Its member associations represent more than 2 million individual members. Allianz pro Schiene is supported by 95 companies operating in the rail sector.



[Forside](#)
[Virksomheden](#)
[Virksomheden globalt](#)
[Kontakt](#)
[Find en medarbejder](#)
[Find os her](#)
[Transport](#)
[Vognpark](#)
[Kundefordere](#)
[Reklamationer](#)
[CC-tilmelding](#)
[Nyheder](#)
[Job i virksomheden](#)
[HR](#)
[Relevante links](#)

Tilmelding til Indtrans og Container regnskab

LOGON

Alex Andersen Ølund A/S
 Holkebjergvej 54
 DK - 5250 Odense SV

Åbningstid
 7.00-17.00
 Tlf. 66188197
 Fax : 66187217

Kontakt



Nyheder:

Først i Tyskland med modulvogn tog på flerårig tilladelse.
 PRESSEMEDDELELSE

01/12-2009

Fynsk vognmand først i Tyskland med 25,25 meter modulvogn tog

Tirsdag den 1. december mellem kl. 20 og 21 skriver blomstertransportør Alex Andersen, Ølund A/S historie, når de kører det første danske 25,25 meter modulvogn tog over Frøslev grænsen til Tyskland på en tre-årig tilladelse fra myndighederne i Kiel.

På nuværende tidspunkt må modulvogn tog ikke køre fast i Tyskland, så det er meget unikt at Alex Andersen, Ølund A/S har fået lov til at køre over grænsen og de 125 kilometer ned til en kunde i nærheden af Hamborg på en flerårig tilladelse.

Koncernchef Ib Andersen ser mange muligheder i den første tilladelse fra de tyske myndigheder.

"Jeg er meget glad for, at vi har fået en tilladelse, for nu kan vi at få opbygget et byttesystem i Tyskland, der er til gavn for miljøet og vores virksomhed," siger han.

Mere miljøvenligt

På sigt håber blomstervognmanden, at få lov til at køre længere end til Hamborg, da modulvogn tog er en miljøfordel i forhold til almindelige lastbiler.

"Vi kan spare 30 procent brændstof, da vi for hver to modulvogn tog kan køre den samme mængde blomster som på tre almindelige lastbiler, og det gør det meget bedre for miljøet, ud over at vi i forvejen kører med den type af biler, der har den mindst forurenende motor," forklarer Ib Andersen.

I Sverige må modulvogn togene køre over alt i landet. I Holland må de køre på udvalgte strækninger. I Danmark må modulvogn togende køre på motorvejene og til få udvalgte områder.

Alex Andersen skal læse fra GASA i Odense. Men her må modulvogn tog ikke køre, og derfor skal lastbilen og sættevognstraileren køre hver for sig ud til et samlingspunkt ved den fynske motorvej, hvor sættevognstraileren kobles på den almindelige lastbil. På den måde bliver det til et modulvogn tog, og så kan turen gå til Tyskland.

"På sigt håber jeg, at vi får lov til at køre flere steder i Danmark og Tyskland, sådan som vi må i Sverige," siger Ib Andersen.

Det er brancheorganisationen ITD (International Transport Danmark), som på vegne af Alex Andersen, Ølund A/S, har søgt de nødvendige tilladelser i Tyskland.

"Jeg synes, det er kanon. ITD har gjort en kæmpe indsats, og det vil jeg da gerne sige dem tak for," siger en glad direktør, der er at finde på grænsen mellem Danmark og Tyskland i morgen aften, når det første modulvogn tog kører over grænsen.

FAKTA:

Modulvogn tog består af en almindelig lastbil, hvor der er koblet en sættevognstrailer bagpå. Den er i alt 25,25 meter lang, hvor en almindelig lastbil maksimalt må være 18,75 m. lang.

Hvert modulvogn tog kan transportere 67 blomstercontainerer, hvor en lastbil, afhængig af type, kan have mellem 43 og 49 styks. Der spares 30 procent brændstof ved blomstertransport i modulvogn tog.

Alex Andersen, Ølund A/S er Nordeuropas største blomstertransportør. Virksomheden har hovedkontor i Odense SV med afdelinger i Greve og Århus. Der udover er der afdelinger i Sverige, Holland og Luxembourg. Firmaet har lige nu omkring 400 fuldtidsansatte i Europa og ca. 150 lastbiler, da der er lavsæson i branchen.

For yderligere oplysninger:

Koncernchef Ib Andersen, ib@alex-andersen.dk, mobil: 25 22 90 00

Om firmaet Alex Andersen, Ølund A/S: www.alex-andersen.dk

Om 25,25 modulvogn tog: <http://www.alex-andersen.dk/vognpark.htm>

ITD: Pressechef Lotte J. Leth-Sørensen, lls@itd.dk, tlf.: 73 67 45 57

Billeder fra selve kørslen over grænsen kan købes hos:

Pressefotograf Karin Riggelsen, mobil: 20 25 60 50





Pressemeddelelser

ITD sender første modulvogntog over grænsen sydpå

2. december 2009 09:23

Modulvogntogene skriver historie. Allerede kun godt et år efter, at modulvogntogsforsøget startede i Danmark, kører det første over grænsen til Tyskland og ned på de tyske motorveje.

Det er resultatet af ITD's intensive indsats gennem det sidste halve år, hvor ITD har forhandlet med de tyske myndigheder i Kiel om få tilladelse til at køre ind i Tyskland med de 25,25 m lange vogntog.

Godt samarbejde

Ved et konstruktivt samarbejde mellem Alex Andersen Ølund A/S, Krone Skandinavien A/S, FDE A/S og ITD er det nu lykket at få godkendt det første danske modulvogntog til kørsel i Tyskland.

"Det har kun kunnet lade sig gøre, fordi vi har haft et godt samarbejde", fortæller teknisk konsulent hos ITD, Jørn-Henrik Carstens, som har koordineret projektet. Alt papirarbejdet med udfyldelse af ansøgninger m.m. har FDE A/S' afdeling for specialtilladelser stået for. Krone Skandinavien A/S har venligt stillet diverse beregninger og materiel til rådighed. Endelig er det Alex Andersen Ølund, som har haft det konkrete vogntog og behov til at søge tilladelse efter.

En god start

Alex Andersen har fået tilladelse til at køre med modulvogntog op til 40 tons til en enkelt kunde nord for Hamborg. "Men det er god start. For selvom vi må køre med 60 tons i Danmark og andre lande, så vi er glade for bare at komme i gang med at køre syd for grænsen. Så må næste skridt blive at få tilladelse til at køre med samme totalvægt som i andre lande og hele vejen ned gennem Tyskland", siger Jørn-Henrik Carstens.

Tyskland har ellers været et rimeligt lukket land for kørsel med modulvogntog, så ITD ser det som et stort gennembrug for branchen, at der nu er åbnet for kørsel i Tyskland.

Sparer på miljøet

"Nu kan vi få opbygget et byttesystem i Tyskland, der er til gavn for miljøet, vores kunder og vores virksomhed. CO₂ udledningen reduceres med 30 procent, da vi for hver to modulvogntog kan køre den samme mængde blomster som på tre almindelige lastbiler", udtaler direktør Ib Andersen.

Andre lande

I Sverige og Finland må modulvogntogene køre overalt. I Holland må de køre på udvalgte strækninger. I Danmark må modulvogntogene køre på motorvejene og til få udvalgte områder som transportcentre, havne og enkelte større virksomheder.

Kontakt: Jørn-Henrik Carstens, ITD. jhc@itd.dk, tlf. 7367 4547.



Direktør Ib Andersen, teknisk konsulent Jørn-Henrik Carstens og teknisk chef Uffe Steffensen d. 1. december 2009

ITD . Lyren 1 . DK-6330 Padborg . Tlf. 7467 1233 . Fax 7467 4317. itd@itd.dk . CVR 40990917

[Om ansvar](#)

PANORAMA

[VERSENDEN](#) | [DRUCKEN](#)

Verwirrung um Gialiner

Illegale Fahrt über die A7?

19. März 2010 | 07:13 Uhr | Von Eckard Gehm

Ärger um die Gialiner in Schleswig-Holstein: Das EU-Recht verbietet einem Dänen die Fahrt über die Grenze - vom Land aber hat er eine Sondererlaubnis. Doch ist das rechtens?



[+ Vergrößern](#)

Transportsegen oder Fluch für die Umwelt? Der Streit um die so genannten Gialiner beschäftigt jetzt schon die EU-Politiker. Foto: dpa

In der offiziellen Fachsprache tragen sie den Namen Gialiner. Spediteure nennen sie stolz Ökoliner, weil sie nachweisbar die Umwelt schonten. Gegner beschimpfen die Gespanne als Monstertrucks, die Straßen fressen. Jetzt gibt es Verwirrung um die 25,5 Meter langen Lastzüge. Offenbar sind einige illegal in Schleswig-Holstein unterwegs. Michael Cramer, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Europäischen Parlament, sagt: "Nach meinen Informationen pendeln Monstertrucks zwischen Dänemark und Deutschland." Ein solcher grenzüberschreitender Einsatz von Gialinern verstoße gegen EU-Recht, genauer gesagt gegen die Richtlinie 96/53 EG (regelt Abmessungen und Gewichte). Das hat der Grünenpolitiker durch eine Anfrage an die Europäische Kommission klären lassen. Antonio Tajana, bis vor wenigen Tagen EU-Verkehrskommissar, bestätigte: "Unsere Juristen haben die Rechtslage geprüft, eine grenzüberschreitende Nutzung ist nicht erlaubt."

Um zu klären, ob die Gesetze irgendwo gebrochen werden, fragten EU-Verkehrsexperten bei den Mitgliedsstaaten nach. Ergebnis: Es gebe in keinem Land einen Gialiner-Grenzverkehr. Doch das ist so nicht richtig. Schleswig-Holstein hat dem dänischen Topfpflanzen-Spediteur Alex Andersen eine Ausnahmegenehmigung erteilt. Harald Haase, Sprecher im Kieler Verkehrsministerium: "Er darf mit seinem Fahrzeug über die A 7 bis zur Abfahrt Kaltenkirchen fahren und von dort weiter bis Lentföhrden." Wie es zu dieser Genehmigung kam, ist momentan nicht nachvollziehbar. Aber die Folgen sind klar: Das Land verstößt gegen geltendes EU-Recht, muss den Gialiner-Grenzverkehr unterbinden. Der Abgeordnete Cramer: "Sonst droht Schleswig-Holstein eine Klage wegen Verstoßes gegen die Richtlinie 96/53 EG."

"Die schönen Worte zum Schutz des Klimas sind Hohn und Spott"

Rechtlich unangreifbar ist die Genehmigung für eine Spedition, die innerhalb von Schleswig-Holstein fährt. Voigt Logistik aus Neumünster darf zwei der 25,5-Meter-Sattelzüge auf zwei Strecken testen. Die Laster sind fast sieben Meter länger als herkömmliche Lkw. Was drei normale Fahrzeuge transportieren, schaffen zwei Giga liner - und das bedeutet laut Speditionsgewerbe: 30 Prozent weniger Dieselverbrauch, 30 Prozent weniger CO₂-Ausstoß und 30 Prozent weniger Verkehrsfläche auf der Autobahn.

Gegner wie Grünen-Politiker Cramer warnen: "Die schönen Worte zum Schutz des Klimas sind Hohn und Spott. Monstertrucks im Fernverkehr würden mehr als 50 Prozent der Kapazitäten von der umweltfreundlichen Schiene auf die Straße ziehen." Außerdem müssten Kreisverkehre, Kurven und Brücken für den Profit einiger Spediteure mit Steuergeldern umgerüstet werden. Michael Cramer: "Die EU-Entscheidung gegen den Grenzverkehr ist eine herbe Niederlage für die Monstertruck-Lobbyisten. Und sie ist wichtig und richtig."

Bookmarks



[ZURÜCK ZU ARTIKELDETAIL](#)

Leserkommentare

Bitte melden Sie sich an, um einen Kommentar zu schreiben. [Anmelden](#)

[Warum muss ich mich anmelden/registrieren?](#)

shz.de distanziert sich prinzipiell von allen in den Leserkommentaren geäußerten Meinungen ohne Rücksicht auf deren Inhalte. Alle Beiträge in den Leserkommentaren geben ausschließlich die persönlichen Ansichten und Meinungen der User wieder.



ÅRSRAPPORT
2008

Sundsbelt
Sundsbelt

VEJ

Storebælt Kunder

11 mio. biler passerede i 2008 den faste forbindelse over Storebælt.

Det er et mål for selskabet, at kunderne ikke oplever ventetid ved passage af betalingsanlægget. Der er i årets løb fastlagt en strategi for den kommende 10-års periode. Strategien fastholder fokus på fortsat at øge andelen af kunder, der anvender BroBizz, kombineret med ibrugtagningen af nummerpladegenkendelsessystemer. Denne to-strengede strategi vil samlet set kunne øge antallet af passager, der gennemføres fuldautomatisk.

Som en del af denne strategi gennemførtes hen over sommeren en større BroBizz-kampagne rettet mod fritidskunder. 97.000 danskere benyttede sig af kampagnetilbuddet, og den samlede BroBizz-bestand udgør ved årets udgang 394.000. Effekten heraf har været en stigning fra 47 pct. til 53 pct. i andelen af passager, hvor BroBizz anvendes som betalingsmiddel.

Storebæltbroen har været lukket 6½ time i begge retninger og godt 10 timer i én retning i 2008. Lukninger på grund af trafikuheld har haft en varighed på 11½ time. Vind og nedfald af is har forårsaget lukninger på hver ca. 2½ time.

Det er også et mål for selskabet at sikre, at trafikanterne får en god oplevelse ved passage af Storebæltforbindelsen. Ved tilrettelæggelsen af driftsaktiviteterne på broen er tilgængelighed, sikkerhed og fremkommelighed for trafikanterne en væsentlig forudsætning. Enkelte trafikuheld har i 2008 medført hele og delvise lukninger af broen. For at reducere konsekvenserne for øvrige trafikanter i forbindelse med trafikuheld arbejdes der sammen med beredskaberne på at skabe bedre vilkår og hurtigere passagemulighed for disse kunder ved uheld på forbindelsen.

Der er endvidere i årets løb gennemført en udskiftning af de to klassifikationssystemer i betalingsanlægget, bl.a. med det formål at kunne muliggøre klassifikation af modulvogntog, som er op til 25 meter lange. I denne sammenhæng er der indført en ny takstklasse for køretøjer over 19 meter.

Tilladelsen til i en prøveperiode at anvende modulvogntogene har ligeledes medført opgraderinger af trafikanelæggene herunder rampesystemer og rundkørsler.

Vedligeholdelse

Det er selskabets strategi at minimere de samlede langsigtede udgifter til vedligehold og til reinvesteringer. Det er endvidere strategien at minimere risici baseret på forebyggende vedligeholdssindsats og på brug af opdateret viden om anlæggenes tilstand bl.a. opnået gennem inspektioner.

Der er i årets løb indledt en række større reinvesteringer, hvoraf SRO-systemets opgradering er det mest omfattende. SRO-systemet er det Styre-, Regulerings- og Overvågningssystem, der anvendes i forvaltningen af de tekniske systemer og installationer på forbindelsen. Systemet blev designet for mere end 15 år siden, og dets funktionelle levetid nærmer sig sin afslutning. Storebælt har derfor i tide iværksat en opgradering, der strækker sig over 5 år.

Sprogø

Nationalmuseets arkæologiske udgravninger og reparationer af resterne af Valdemar den Stores ringmur på Fyrbakken er afsluttet, og den mere end 800 år gamle konstruktion er nu kommet frem i lyset og kan iagttages på afstand, når man passerer Sprogø.

Udvidelse af modulvognforsøget – status maj 2009

Det igangsatte forsøg

Det igangværende forsøg synes at køre planmæssigt, og der er ikke rapporteret om trafikikkerhedsmæssige problemer i relation til modulvognene.

Det er noget usikkert, hvor mange modulvogn, der er i drift i Danmark. Fra tællinger på Øresundsbroen vides, at der i de første 3 måneder af året i gennemsnit passerede ca. 1500 køretøjer pr. måned sammenlagt for begge retninger.

Der er indløbet meldinger om, at der er blevet kørt uden for forsøgsvejnettet, og de første af disse køretøjer uden for nettet er blevet stoppet af politiet.

Evalueringen af forsøget forløber som forventet. Resultater af førundersøgelsen er blevet dokumenteret, og dataindsamlingen foregår planmæssigt.

Anden fase af forsøget

De anlægsmæssige forberedelser til anden fase af forsøget følger planen.

Den 13. maj var der licitation på de arbejder, der skal gennemføres for at tilslutte den planlagte række af transportcentre pr. den 1. september 2009. Efter den obligatoriske ”stand still”-periode efter licitationen på 10 dage, er arbejderne netop igangsat. De nødvendige arbejder forventes således gennemført hen over sommermånederne.

For så vidt gælder tilslutning af Priorparken kan det oplyses, at såvel Glostrup Kommune som Brøndby Kommune er i gang med den politiske behandling af tilladelser til at køre på det kommunale vejnet. Afhængig af hvornår der foreligger en politisk beslutning, kan det betyde, at Priorparken og DSV i Brøndby ikke bliver tilsluttet som planlagt. Efter planen skulle de tilsluttes den 1. september 2009.

”Virksomhedsordningen”

Vejdirektoratet har i dialog med DI og DTL udarbejdet en vejledning, der nærmere beskriver rammerne for tilslutning til modulvognnettet under den såkaldte ”virksomhedsordning”.

Under denne ordning betales de nødvendige forberedelser og anlægsarbejder af kommunerne og/eller virksomheder. Der er stor interesse for ordningen, og der har været mange henvendelser fra virksomheder, der overvejer at komme med i forsøget. På nuværende tidspunkt er der ca. 40 interessenter, der har udtrykt interesse for at komme med i forsøget. Disse ca. 40 virksomheder ønsker at kunne køre til sammenlagt ca. 100 adresser, hvoraf nogle er større industriområder som fx Avedøre Holme.

Der er endnu ingen, som har henvendt sig og meddelt et eksakt tidspunkt for, hvornår de ønsker at indgå i forsøget. Vejdirektoratet er dog bekendt med, at der fra kommunal side arbejdes på at tilslutte flere transportcentre, og vi forventer, at der vil være tilslutninger efter denne ordning den 1. september 2009.

Når der er gennemført trafiksikkerhedsrevision og anlægsarbejderne er gennemført og godkendt, vil Vejdirektoratet på baggrund af kommunens klarmelding ændre bekendtgørelsen om forsøgsvejnettet, således at projekter under virksomhedsordningen kommer til at indgå heri. Revisionen af bekendtgørelsen vil ske løbende og et passende stykke tid før ændringerne træder i kraft.

Inden udsendelsen af bekendtgørelsen skal der i samarbejde med de lokale interessenter opnås sikkerhed for, at de viste områder og de beskrevne ruter er helt éntydige. I sammenhæng med dette skal den juridiske formulering af ændringsbekendtgørelsen bringes på plads. Det færdige udkast overdrages dernæst til Schultz, der står for den endelige opsætning og udsendelse i overensstemmelse med bestemmelserne for Lovtidende. Af hensyn til sommerferie og udarbejdelse af bekendtgørelse ønsker Vejdirektoratet derfor, at anmodninger om at komme med i ændringsbekendtgørelsen pr. 1. september fremsendes til Vejdirektoratet senest den 1. juli 2009.

Kort 3.4

Udstrækning af rutenet til udvidet forsøg med modulvogntog (august 2008)

- | | |
|--|--|
|  Havn |  Toldekspedition |
|  Lufthavn |  Serviceanlæg |
| |  Transportcenter/terminal |



Kort 3.4: Udstrækning af rutenet til udvidet forsøg med modulvogntog pr. 25. august 2008

[Forside](#) [Indholdsfortegnelse](#) [Top](#) [Forrige side](#) [Næste side](#)

Denne side er kapitel 5 af 13 til publikationen "Statsvejnettet".

Publikationen kan findes på adressen <http://www.vejdirektoratet.dk/publikationer/VDrapp340/index.htm>