

Bilag 3C: Interview af chauffører

Dette bilag er opdelt i 4 dele:

1. Introduktion
2. Resume af de centrale svar
3. Spørgeguiden
4. Sammenskrivning af samtlige svar

1 Introduktion

Gennem evalueringen er der foretaget en række interview med de forskellige aktører. Heriblandt indgår modulvogntogschaufførerne som en naturlig del.

Det var planlagt, at der samlet skulle gennemføres 20 kvalitative chaufførinterview. Disse skulle efter planen fordele sig med 6 i efteråret 2009, 7 i foråret 2010 og 7 i efteråret 2010. Denne plan er dog blevet revideret undervejs i evalueringen og interviewene er i stedet blevet fordelt med 6 i efteråret 2009 og 14 i foråret 2011.

Under interviewrunden i foråret 2011 er antallet af interview blevet reduceret fra 14 til 11, således, at der samlet er gennemført 17 chaufførinterview. Antallet er blevet reduceret, da det blev vurderet, at de sidste 3 interview ikke ville tilføre noget ekstra til evalueringen. De 17 gennemførte chaufførinterview dækker transporter med modulvogntog bredt i forhold til geografi, vejnet, kørselsmønstre og typer af modulvogntog.

De 6 chauffører, der er blevet interviewet i efteråret 2009 kommer fra følgende virksomheder:

- Alex Andersen Ølund
- Frode Laursen (med to chauffører)
- Per Damgaard Transport
- C. Schmidt & Søn (ligeledes med to chauffører).

De 11 chauffører, der er blevet interviewet i foråret 2011 kommer fra følgende virksomheder:

- Jørgen Jensen Distribution
- Anco Trans A/S (med to chauffører)
- UPS (med to chauffører)
- Andreas Andresen
- Post Danmark
- Bech-Hansen og Studsgaard
- Tage Søgaard
- Liller trans
- C. Schmidt & Søn

De interviewede chauffører er blevet udvalgt af de virksomheder, hvor de arbejder. Og de virksomheder, der er blevet kontaktet i denne forbindelse, har typisk været virksomheder, hvor virksomhedens ledelse også er blevet interviewet, jf. endvidere bilag 3C. I forbindelse med planlægningen af interviewene i foråret 2011, blev Transportgruppen i 3F kontaktet, for at høre om de kunne pege på nogle virksomheder og / eller chauffører, som burde kontaktes.

Dette var ikke umiddelbart tilfældet, og i stedet henviste 3F til forskellige chaufføruddannelsessteder.

Efterfølgende blev forskellige AMU centre kontaktede, heri blandt "Tradium" i Randers, som primært uddanner faglærere til kørsel med modulvogntog. Det var kun i starten af forsøget, at AMU centrene havde kørt decideret chauffør kurser på modulvogntogsområdet. Dette blev ikke længere efterspurgt. Det samme viste sig at være tilfældet ved TSU i Vejle, hvor man også i starten af forsøget havde gennemført en række chauffør kurser på deres simulatorer, som var målrettet kørslen med modulvogntog. På denne baggrund syntes der ikke at være nogen specifikke virksomheder og/eller chauffører, som burde kontaktes med henblik på deltagelse i interviewene.

De gennemførte interview er gennemført som on-board interviews. Det vil sige, at interviewer har kørt med chaufføren og modulvogntoget. Nogen gange har interviewet, af praktiske grunde, da det ikke var muligt at stå af undervejs, varet flere timer, og andre gange blot en enkelt time. Svarene er blevet noteret undervejs og efterfølgende blevet skrevet sammen.

Ved chaufførinterviewene i foråret 2011 er der brugt en revideret og udvidet spørgeguide med 51 spørgsmål. Spørgeguiden vedlægges til sidst i indeværende bilag.

Nedenfor følger et resume af svarene på de mest centrale spørgsmål, samt svar på de spørgsmål der kan overraske. Svarene er opdelt i de temaer, som går igen i spørgeguiden. Efter selve spørgeguiden følger en samlet oversigt, eller sammenskrivning, af svarene på samtlige spørgsmål i spørgeguiden.

2 Resume af de centrale svar.

Nedenfor følger, opdelt i en række temaer, de centrale dele af besvarelsen af spørgsmålene i spørgeguiden.

2.1 Ture og logistik

6 ud af 10 chauffører vurderer, at modulvogntog i højere grad kører om aftenen og natten i forhold til almindelige vogntog. Det gør de dels på grund af tidsvinduer for aflevering af varer på terminaler og dels for at undgå trængsel.

Der foretages omkoblinger på de fleste ture og det koster tid og ekstra kørsel. Eksempel på omkobling: Bjæverskov til Vejle via STC i Køge. Omkoblinger koster ekstra 45 min og 20 km.

I nogle sammenhænge køres der omvejskørsel og det koster tid og ekstra kørsel. Eksempel på omvejskørsel: Aalborg til Hanstholm. Skal køre over Århus og Herning med modulvogntog og det koster ekstra 135 minutter og 170 km.

8 ud af 10 chauffører vurderer, at kapacitetsudnyttelsen på modulvogntog og almindelige vogntog er den samme.

2.2 Modulvogntogskørsel og sikkerhed

6 ud af 11 chauffører vurderer, at valget af trækker og forvogn kan påvirke fremkommeligheden og sikkerheden på vejnettet. Stærkere motorer gør det lettere at følge trafikken og eventuelt overhale langsomt kørende køretøjer.

6 ud af 10 chauffører vurderer, at der i praksis er forskel på at køre modulvogntog sammenlignet med almindelige vogntog – fx er de lidt mere opmærksomme, når de kører med modulvogntog.

6 ud af 10 chauffører vurderer, at det ikke tager længere tid at rømme et kryds med modulvogntog sammenlignet med almindelige vogntog.

6 ud af 10 chauffører vurderer, at det tager længere tid at rømme en rundkørsel med modulvogntog sammenlignet med almindelige vogntog.

5 ud af 10 vurderer, at det tager længere tid at komme op i fart på motorvejstilkørsler med modulvogntog sammenlignet med almindelige vogntog.

7 ud af 10 chauffører vurderer, at der kan være problemer med at følge trafikken ved større stigninger på broer med modulvogntog sammenlignet med almindelige vogntog.

5 ud af 10 chauffører vurderer, at der kan være problemer med at følge trafikken ved overhaling af langsomt kørende køretøjer med modulvogntog sammenlignet med almindelige vogntog. Det er særligt et problem for dem, der har få hestekræfter.

10 ud af 10 chauffører vurderer at der ikke er andre særlige problemer ved kørsel med modulvogntog i glat føre sammenlignet med almindelige vogntog.

3 ud af 10 chauffører vurderer, at de sikkerhedsmæssige aspekter ved kørsel er bedre med modulvogntog sammenlignet med almindelige vogntog. De resterende 7 mener, at der ikke er nogen forskel.

5 ud af 10 chauffører vurderer at de sikkerhedsmæssige aspekter er dårligere ved kørsel med modulvogntog i relation til bilister sammenlignet med almindelige vogntog. Det er fx når bilister overhaler modulvogntog. De resterende 5 mener dog ikke, der er nogen forskel.

8 ud af 10 chauffører vurderer, at der ikke er forskel på de sikkerhedsmæssige aspekter ved kørsel med modulvogntog i relation til cyklister og fodgængere sammenlignet med almindelige vogntog.

8 ud af 10 chauffører vurderer, at der ikke er forskel på de sikkerhedsmæssige aspekter ved kørsel med modulvogntog på det underliggende vejnet sammenlignet med almindelige vogntog.

2.3 Uddannelse og erfaring

Chaufførerne får primært deres informationer om modulvogntogsvejnettet inkl. opdateringer, fra deres vognmænd og på internettet. En del mener, at det er ret svært at finde informationer om de tilladte ruter på www.trafikken.dk

2.4 Andre trafikanter

10 ud af 10 chauffører vurderer, at de ikke er til gene eller fare for andre lastbilchauffører.

7 ud af 10 chauffører vurderer, at de ikke er til gene eller fare for bilister.

9 ud af 10 chauffører oplever, at de møder cyklister og gående

9 ud af 10 chauffører vurderer, at cyklister og gående ikke bemærker modulvogntogene.

7 ud af 10 chauffører vurderer, at de ikke er til gene eller fare for cyklister og gående.

8 ud af 10 chauffører vurderer, at de ikke er til gene i forhold til andre trafikanters fremkommelighed.

2.5 Underliggende vejnet

6 ud af 8 chauffører vurderer, at der ikke er sikkerhedsmæssige problemer ved at køre modulvogntog på det underliggende vejnet.

4 ud af 7 chauffører vurderer, at modulvogntogene mere er til gene for andre trafikanter på det underliggende vejnet sammenlignet med på motorvejsnettet. Det er fx fordi de kræver lidt mere plads ved svingmanøvrer og at de accelererer lidt langsommere end almindelige lastbiler.

6 ud af 8 chauffører vurderer, at modulvogntogene ikke er mere til gene for andre trafikanter på det underliggende vejnet sammenlignet med almindelige vogntog.

2.6 Generelle spørgsmål

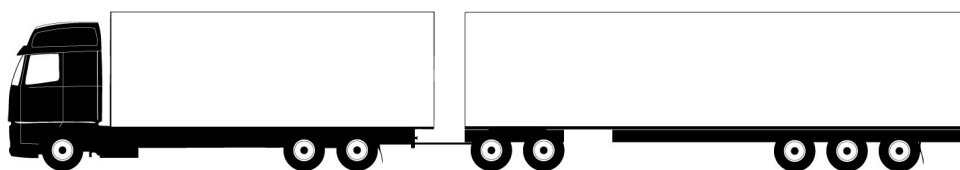
7 ud af 9 chauffører oplever ikke, at bilisterne kører hurtigere igennem de ombyggede rundkørsler og andre fartdæmpende foranstaltninger.

9 ud af 10 chauffører synes godt om at køre modulvogntog.

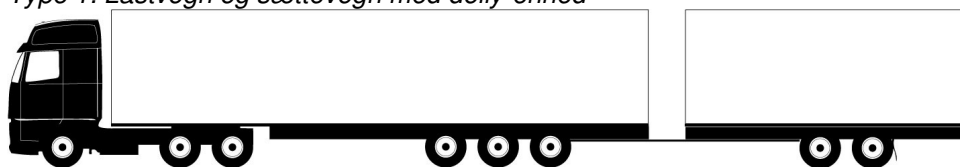
SPØRGEGUIDE

INTERVIEW AF MODULVOGNTOGSCHAUFFØRER – foretages ombord på vogntoget

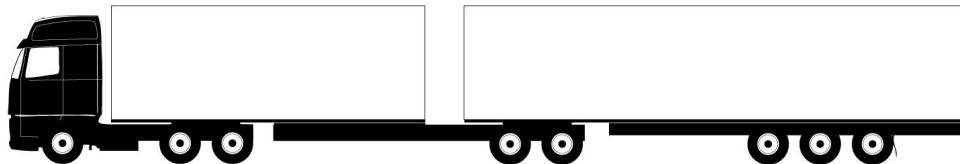
Der opereres med følgende fire typer modulvogntog:



Type 1: Lastvogn og sættevogn med dolly-enhed



Type 2: Sættevognstrækker m. alm. sættevogn og kærre



Type 3: Sættevognstrækker m. "link"-trailer og alm. sættevogn



Type 4: Lastvogn med lang påhængsvogn

Skemaets Indhold:

1. Ture og logistik
2. Kørsel og sikkerhed
3. Uddannelse og erfaring
4. Andre trafikanter
5. Underliggende vejnet
6. Generelle spørgsmål

Ture og logistik

1. Er der forskel på de tidspunkter af dagen eller ugen hvor modulvogntog kører i forhold til traditionelle vogntog? Nej, Ja – beskriv hvordan og hvorfor (fx. godsmængder, logistikmønstre, varegrupper)

Nej
Ja, hvordan
Ja, hvorfor

2. På hvilke turrelationer omkøbes der?

Ingen				
	Fra:	Til:	Omkoblingssted 1:	Omkoblingssted 2:
A				
B				
C				

3. Hvilken type ture er disse?

	Terminal/terminal	Distributionstur	Andet, forklaring
A: Tur			
B: Tur			
C: Tur			

4. Hvor ofte foretages der normalt omkoblinger pr. tur med modulvogntog? (hver enkelt omkobling tæller!)

A: 0 gange
B: 1 gang
C: 2 gange
D: 3 gange
E: 4 gange eller mere

5. Hvad betyder omkoblinger for modulvogntogskørsel? – nedskriv eksempler (hvor meget tid bruges ekstra og hvor mange km køres ekstra pr. tur)

Eksempel 1
Omkoblingssteder
Ekstra tid
Ekstra km
Eksempel 2
Omkoblingssteder
Ekstra tid
Ekstra km

6. Køres der omveje med modulvogntog for at nå destinationer, i sammenligning med traditionelle vogntog? - Nedskriv eksempler(hvor meget tid bruges ekstra og hvor mange km køres ekstra pr tur)

Eksempel 1
Omvej
Ekstra tid
Ekstra km

Eksempel 2
Omvej
Ekstra tid
Ekstra km

7. Er kapacitetsudnyttelsen på modulvogntog anderledes sammenlignet med traditionelle vogntog?

Bedre kapacitetsudnyttelse	Dårligere kapacitetsudnyttelse	
Gns. kapacitetsudnyttelse på vægt	LVT %	MVT %
Gns. kapacitetsudnyttelse på areal (m ²)	LVT %	MVT %
Gns. kapacitetsudnyttelse på rumfang (m ³)	LVT %	MVT %
Kommentarer		

MVT-kørsel og sikkerhed

8. Anvendes der andre trækere/forvogne end ved traditionelle vogntog? (Her tænkes især på antal hestekræfter/drejningsmoment og evt. anden opbygning af trækkeren/forvognen)

Nej	
Ja, flere hestekræfter	
Ja, større drejningsmoment	
Ja, Anden opbygning aksler o.l.	Forklar:
Ja, Andet	Forklar:

9. Indlejes der udenlandske trækere/forvogne for at få større trækraft - og har de udenlandske chauffører?

Nej	
Ja, udenlandske trækere/forvogne, med danske chauffører	
Ja, udenlandske trækere/forvogne, med udenlandske chauffører	

10. Påvirker valget af trækker/forvogn:

A. Fremkommeligheden på vejnettet	Nej	Ja, hvorfor?
B. Sikkerheden på vejnettet	Nej	Ja, hvorfor?
C. Andet	Hvilket	

11. Er der i praksis forskel på at køre modulvogntog sammenlignet med traditionelle vogntog?

Nej	Ja	Hvis Ja, Hvordan?
-----	----	-------------------

12. Hvad er dine konkrete erfaringer om forskellene på at køre med alm. vogntog og modulvogntog, herunder evt. forskel på forskellige typer af modulvogntog?

OBS! I de følgende 15 spørgsmål skrives JA eller NEJ ud for typerne – og hvis, VED IKKE efterlades feltet tomt.

- A. Ved passage af kryds: Tager det længere tid at rømme krydset?

Type 1		Type 2		Type 3		Type 4	
--------	--	--------	--	--------	--	--------	--
- B. Ved passage af kryds: Bremses du ned tidligere end normalt?

Type 1		Type 2		Type 3		Type 4	
--------	--	--------	--	--------	--	--------	--
- C. Ved svingmanøvrer: Bremses du ned tidligere end normalt?

Type 1		Type 2		Type 3		Type 4	
--------	--	--------	--	--------	--	--------	--
- D. Ved kørsel i rundkørsler: Tager det længere tid at rømme?

Type 1		Type 2		Type 3		Type 4	
--------	--	--------	--	--------	--	--------	--
- E. Ved kørsel i rundkørsler: Bremses du ned tidligere end normalt?

Type 1		Type 2		Type 3		Type 4	
--------	--	--------	--	--------	--	--------	--
- F. Ved tilkørsel til motorveje: Tager det længere tid at komme op i fart?

Type 1		Type 2		Type 3		Type 4	
--------	--	--------	--	--------	--	--------	--
- G. Ved til/frakørsel til motorveje: Andre forhold, fx ved sammenfletning?

Type 1		Type 2		Type 3		Type 4	
--------	--	--------	--	--------	--	--------	--
- H. Stigninger på større broer: Problemer med at følge trafikken?

Type 1		Type 2		Type 3		Type 4	
--------	--	--------	--	--------	--	--------	--
- I. Ujævn kørsel, herunder kø-kørsel, katastrofeopbremsninger og afstand til andre køretøjer.: Problemer med at følge trafikken?

Type 1		Type 2		Type 3		Type 4	
--------	--	--------	--	--------	--	--------	--
- J. Passage/overhaling af langsomt kørende køretøjer

Type 1		Type 2		Type 3		Type 4	
--------	--	--------	--	--------	--	--------	--
- K. Mere sidevindfølsomhed (specielt på åbne strækninger og større broer)

Type 1		Type 2		Type 3		Type 4	
--------	--	--------	--	--------	--	--------	--
- L. Rømning af kryds o.l. i glat føre?

Type 1		Type 2		Type 3		Type 4	
--------	--	--------	--	--------	--	--------	--
- M. Nedbremsning i glat føre?

Type 1		Type 2		Type 3		Type 4	
--------	--	--------	--	--------	--	--------	--
- N. Ændret stabilitet ved kørsel i glat føre?

Type 1		Type 2		Type 3		Type 4	
--------	--	--------	--	--------	--	--------	--
- O. Er der større gener for modulvogntog om vinteren sammenlignet med traditionelle vogntog i forhold til snerydning (fx ved ombyggede kryds og

rundkørsler, hvor den del af udvidede del af vejbanen, der er beregnet til modulvogntog ikke ryddes)?

Type 1		Type 2		Type 3		Type 4	
Ja, hvilke:							

➤ P. Andre problemer i glat føre?

Type 1		Type 2		Type 3		Type 4	
Ja, hvilke:							

13. Hvordan opleves de sikkerhedsmæssige aspekter ved kørsel med modulvogntog sammenlignet med traditionelle vogntog?

➤ A: Generelt?

Bedre	Ingen forskel	Dårligere	Ved ikke	Hvad skyldes forskellen?
-------	---------------	-----------	----------	--------------------------

➤ B: I glat føre?

Bedre	Ingen forskel	Dårligere	Ved ikke	Hvad skyldes forskellen?
-------	---------------	-----------	----------	--------------------------

➤ C: I relation til bilister?

Bedre	Ingen forskel	Dårligere	Ved ikke	Hvad skyldes forskellen?
-------	---------------	-----------	----------	--------------------------

➤ D: I relation til cyklister og gående?

Bedre	Ingen forskel	Dårligere	Ved ikke	Hvad skyldes forskellen?
-------	---------------	-----------	----------	--------------------------

➤ E: På det underliggende vejnet?

Bedre	Ingen forskel	Dårligere	Ved ikke	Hvad skyldes forskellen?
-------	---------------	-----------	----------	--------------------------

14. Fungerer de rundkørsler, der er blevet ombygget i forbindelse med modulvogntogsforsøget?

Ja	Nej	Hvis Nej, Hvorfor ikke?
----	-----	-------------------------

15. Fungerer de kryds, der er blevet ombygget i forbindelse med modulvogntogsforsøget?

Ja	Nej	Hvis Nej, Hvorfor ikke?
----	-----	-------------------------

16. Er der problemer med brostensbelæggningerne i de ombyggede rundkørsler og kryds (fx løse brosten el. ujævnt underlag)?

Nej	Ja	Hvis Ja, Hvorfor?
-----	----	-------------------

17. Er der andre ombyggede anlæg der *ikke* fungerer?

Nej	Ja	Hvis Ja, Hvorfor ikke?
-----	----	------------------------

Uddannelse og erfaring

18. Har du gennemgået nogen særlig træning/uddannelse for at køre med MVT?

a. Hvor?	
b. I hvor lang tid?	
c. I hvilke emner?	

19. Burde det være obligatorisk at modtage træning/uddannelse før man må køre med MVT?

Ja	Nej	Ved ikke/ ingen mening	Emner, mv.
----	-----	---------------------------	------------

20. Vil du anbefale at en chauffør, der skal køre med modulvogntog som minimum gennemgår en sidemandsoplæring?

Ja	Nej	Ved ikke/ ingen mening	Emner, mv.
----	-----	---------------------------	------------

21. Hvilke chauffører kører i praksis MVT?

Alder	Erfaring	Uddannelse
Andel danske:	Andel udenlandske:	Primære nationaliteter på udenlandske:

22. I hvilket omfang er du bekendt med det godkendte MVT vejnet?

Godt bekendt	Bekendt	Ikke bekendt
--------------	---------	--------------

23. Hvorledes modtager du informationer om modulvogntogsvejnettet, herunder informationer om opdateringer (udvidelser/ændringer) af nettet?

A. Vognmand	B. 3F	C. Møder	D. Tidsskrifter	E. Internettet
F. Andet: Præciser:				

Andre trafikanter

24. Bemærker andre lastvognschauffører (som ikke aktuelt kører MVT) MVT?

Nej	Ja	Hvis Ja, hvad er der reaktion?
-----	----	--------------------------------

25. Oplever chaufføren generelt at være til gene eller fare for andre lastbilchauffører (ikke MVT)

Nej	Ja	Hvis Ja, Hvordan?
-----	----	-------------------

26. Bemærker bilister MVT?

Nej	Ja	Hvis Ja, hvad er der reaktion?
-----	----	--------------------------------

27. Oplever chaufføren generelt at være til gene eller fare for bilister?

Nej	Ja	Hvis Ja, Hvordan?
-----	----	-------------------

28. Møder modulvogntog overhovedet cyklister og gående?

Nej	Ja	Hvis Ja, Hvor?
-----	----	----------------

29. Bemærker cyklister/gående MVT?

Nej	Ja	Hvis Ja, hvad er der reaktion?
-----	----	--------------------------------

30. Oplever chaufføren generelt at være til gene eller fare for cyklister/gående?

Nej	Ja	Hvis Ja, Hvordan?
-----	----	-------------------

31. Oplever i at jeres modulvogntog er til gene i forhold til andre trafikanters fremkommelighed?

Nej	Ja	Hvis Ja, Hvordan?
-----	----	-------------------

32. Vi har for nylig både på Internettet og i en række havne mv. spurgt almindelige trafikanter til deres opfattelse af modulvogntog sammenlignet med almindelige vogntog. Det viser sig, at omkring 15 % af trafikanter som bilister og motorcyklister finder det utrygt at færdes sammen med lastbiler, mens op til 50 % af cyklisterne og 30 % af fodgængerne har det sådan. Overrasker disse tal dig?

Ja	Hvis ja, hvorfor
Nej	Hvis nej, hvorfor

33. I den tilsvarende undersøgelse svarede 6 ud 10 at de føler sig godt informeret om forsøgsordningen.

Ja	Hvis ja, hvorfor
Nej	Hvis nej, hvorfor

Underliggende vejnet

34. Er der sikkerhedsmæssige problemer ved at køre modulvogntog på det underliggende vejnet (udenfor motorvejsnettet)?

Nej	Ja	Hvis Ja, Hvorfor?
-----	----	-------------------

35. Er modulvogntogene mere til gene for andre trafikanter på det underliggende vejnet sammenlignet med på motorvejsnettet? (herunder ved kørsel i sving, kryds, og rundkørsler)

Nej	Ja	Hvis Ja, Hvorfor?
-----	----	-------------------

36. Er modulvogntogene mere til gene for andre trafikanter på det underliggende vejnet sammenlignet med traditionelle vogntog?

Nej	Ja	Hvis Ja, Hvorfor?
-----	----	-------------------

37. Er det mere stressende for modulvogntogschauffører at køre på det underliggende vejnet?

Nej	Ja	Hvis Ja, Hvorfor?
-----	----	-------------------

Generelle spørgsmål

38. Oplever i at bilisterne kører hurtigere igennem de ombyggede rundkørsler og andre fart-dæmpende foranstaltninger?

Nej	Ja	Hvis Ja, Hvorfor?
-----	----	-------------------

39. Oplever i at der er tekniske fejl på jeres eller andres MVT materiel (fx låsning af dolly-drejekranse, bremsefejl på ældre chassiser mv.)

Nej	Ja	Hvis Ja, Hvilke?
-----	----	------------------

40. Hvad er brændstofforbruget på hhv. alm. LVT (3 km/l) og MVT (2,7 km/l)?

Alm. LVT	MVT
----------	-----

41. Er der nogle særlige erfaringer man gør sig ved kørsel med modulvogntog sammenlignet med traditionelle vogntog?

Nej	Ja	Hvis Ja, Hvilke?
-----	----	------------------

42. Hvad synes chaufførerne i det hele taget om at køre med modulvogntog?

Dårligt	Hvis dårligt, Hvorfor?
Godt	Hvis godt, Hvorfor?

43. I hvilket omfang benyttes MVT udenfor det godkendte vejnet?

Stort	Lille	Aldrig
-------	-------	--------

44. Bruger modulvogntog rasteplasser?

Ja	Nej	Ved ikke
Hvis ja, hvilke?		

45. Hvis ja, hvordan opleves pladsforholdene på de tilladte rasteplasser i 2010 sammenlignet med 2009?

A: Uændret - god	B: Ændret – god/bedre
C: Uændret – dårlig	D: Ændret – dårlig/dårligere

46. Hvis ændret hvad er grunden til de ændrede pladsforhold?

Flere MVT på rasteplasser
Flere LVT på rasteplasser
Flere udenlandske lastbiler i cabotage på rasteplasser
Andet: Forklar

47. Der er gennemført analyser af nationaliteten på modulvogn ved Storebæltbroen. Top 5 for nationalitet på trækere er herunder. Passer det med dit billede på MVT trafikken over Storebælt?

DK	90
S	4
D	3

PL	1
FIN	0,5

Ja	Ved ikke	Nej, forklar:
----	----------	---------------

48. Der er gennemført analyser af nationaliteten på modulvogn ved Storebæltsbroen. Top 5 for nationalitet på anhängere er herunder. Passer det med dit billede på MVT trafikken over Storebælt?

DK	97
S	1
D	1
FIN	0,5
PL	0,1

Ja	Ved ikke	Nej, forklar:
----	----------	---------------

49. Der er gennemført analyser af nationaliteten på modulvogn ved HH-færgerne. Top 5 for nationalitet på trækere er herunder. Passer det med dit billede på MVT trafikken over HH?

Danmark	64
Polen	22
Sverige	6
Finland	4
Norge	2

Ja	Ved ikke	Nej, forklar:
----	----------	---------------

50. Der er gennemført analyser af nationaliteten på modulvogn ved HH-færgerne. Top 5 for nationalitet på anhängere er herunder. Passer det med dit billede på MVT trafikken over HH?

Danmark	76
Sverige	6
Holland	6
Tyskland	6
Finland	4

Ja	Ved ikke	Nej, forklar:
----	----------	---------------



Chaufførinterview MVT		Respondent	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
1. Er der forskel på de tidspunkter af dagen eller ugen hvor modulvogntog kører i forhold til traditionelle vogntog?	Nej			1				1	1			1		
	Ja, hvordan	Om aftenen eller natten			Kører om aftenen med overnatning	mere MVT om natten	Om natten			Typisk om natten			Primært aften, kørte dog dagtur her	
	Ja, hvorfor	Undgå trafik			Pga den måde de læsser på og Nettos tidsvindue for aflevering 04-11	Terminalkørsel	kørsel mellem terminaler							
2. På hvilke turrelationer omkøbes der?	Ingen													
	A	Fra:	Hanst-holm	Hvidovre	Odense	Bjæverskov	Glostrup	Glostrup			Århus Havn		Køge	herning
		Til:	Horsens	Gøteborg	STC køge	Vejle (DTC)	Puttgarden	Puttgarden			HI Park, Herning		Aarhus	Høje taastrup
		Omkoblingssted 1:	DTC vejle	Kastrup Lufthavn	Odense	Køge (STC)	Brøndby (DSV)	Brøndby (DSV)			Århus Havn		Transport center Køge	Høje Taastrup (fragtmand somkobling)
		Omkoblingssted 2:			Køge	Vejle (DTC)	Puttgarden (ADR plads)	Puttgarden (ADR plads)			HI Park, Herning			
	B	Fra:	Hanst-holm	Hvidovre	Odense	Vejle (DTC)	Puttgarden	Puttgarden					Tåstrup	
		Til:	Padborg	Oslo	Brøndby	Ringsted og Køge	Glostrup	Glostrup					Aarhus	
		Omkoblingssted 1:	Padborg (før videre til tyskland)	Brøndby Priorparken	Odense	Vejle (DTC)	Puttgarden (ADR plads)	Puttgarden (ADR plads)					Tåstrup - Priorparken	
		Omkoblingssted 2:			Brøndby (Park Allé)	Ringsted	Brøndby (Markager)	Brøndby (Midtager)						
		Fra:		Hvidovre		Vejle (DTC)	Glostrup	Glostrup					Kbh.	

		Respondent	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	C	Til:		Stockholm		Brøndby (Park allé)	Gøteborg	Gøteborg				Nykøbing	
		Omkoblingssted 1:		Brøndby Priorparken			Brøndby (DSV)	Brøndby (DSV)				Nørre Alslev	
		Omkoblingssted 2:											
3. Hvilken type ture er disse?	A	Terminal/terminal			1	1					1		
		Distributionstur			1						1	1	
		Andet, forklaring	Kunde til Terminal	Opsamling og distribution i begge ender	Terminal-terminal med distribution og opsamling af stykgods i begge ender		Bytter container og trailer ved turens endemål.	Bytter container og trailer ved turens endemål.			Terminal til kunde		
	B	Terminal/terminal				1							
		Distributionstur										1	
		Andet, forklaring	Kunde til Terminal	Opsamling og distribution i begge ender	Terminal-terminal med distribution og opsamling af stykgods i begge ender		Bytter container og trailer ved turens endemål.	Bytter container og trailer ved turens endemål.					
	C	Terminal/terminal				1	1	1					
		Distributionstur										1	
		Andet, forklaring		Opsamling og distribution i begge ender									
4. Hvor ofte foretages der normalt omkoblinger pr. tur med modulvogntog?	A: 0 gange								1				
	B: 1 gang									1	1	1	1
	C: 2 gange	1	1										
	D: 3 gange						1 (rundtur)	1 (rundtur)					
	E: 4 gange eller mere			1 (rundtur)	1 (rundtur)								

	Respondent	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
5. Hvad betyder omkoblinger for modulvogntogskørsel? - eksempler	Eksempel 1	Hanstholm - Horsens	Hvidovre - Stockholm	Odense - Køge (distribution)	Bjæverskov - Vejle (via Køge STC)	Glostrup - Puttgarden	Puttgarden - glostrup		Århus til Lem		Priorparken - Kbh. Havn	
	Omkoblingssteder	DTC vejle	Kastrup Lufthavn	Køge	Køge og Vjle	Brøndby (DSV)	Puttgarden (ADR plads) og Brøndby Midtager		HI park		Priorparken	Høje taastrup
	Ekstra tid (min)	80	30	30	45	30 min			120		30-60 - afhængigt af trafikken	20 min
	Ekstra km	54	20	25	20	8			150		20	10
	Eksempel 2	Hanstholm industrikvarter - Hanstholm havn	Hvidovre - Stockholm		Vejle - Ringsted - Køge	Puttgarden - Glostrup			Århus til Toftlund			
	Omkoblingssteder	Hanstholm havn	Brøndby Priorparken		Vejle og Ringsted	Puttgarden (ADR plads)			Hammelev			
	Ekstra tid (min)	20	15		30	30 (skifte container og trailer)			120			
Ekstra km	8	14		5	0			50				
6. Køres der omveje med modulvogntog for at nå destinationer, i sammenligning med traditionelle vogntog? -	Eksempel 1	Aalborg - Hanstholm			Kalundborg - Ringsted						Ved hentning/omkobling ved HTC siger loven, at man skal køre til nærmeste motorvej med MVT, og det er ikke altid den korteste	Høje taastrup

		Respondent	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
eksempler	Omvej	via Århus-herning				Ring 4							Rute 21
	Ekstra tid (min)		135			105							10 min
	Andet, forklaring		170			150							
	Eksempel 2	Frederiksha vn - Hansthalm				Nykøbing Falster - Korsør				Århus til Thisted			
	Omvej	via Århus-herning				Ring 4				Via Herning (ikke rute 29)			
	Ekstra tid (min)		135			105				45			
	Ekstra km		215			100				50			
7. Er kapacitetsudnyttelsen på modulvogn-tog	Bedre kapacitetsudnyttelse			1									
	Dårligere kapacitetsudnyttelse		1										
	Samme Kapacitetsudnyttelse				1	1	1	1	1			1	1, Som hovedregle l fyldt, men ikke altid i double-stack
	Gns. kapacitetsud	LVT %										100	
		MVT %										100	
	Gns. kapacitetsud	LVT %	90			90			100			100	
		MVT %	80			90			100		80-100	100	
	Gns. kapacitetsud	LVT %		70	95		98	90				100	
	MVT %		95	95		98	90			80-100	100		

		Respondent	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
anderledes sammenlignet med traditionelle vogntog?	Kommentarer				Det der kan stables, bliver stablet		Denne tur: 80 og 100% den ene vej og 90 og 100% tilbage					På turen ud med tomme containere vejede vi (2+2++20 tons) og hjem med fuldt læs vejede vi (20,5 + 20,5 + 2 + 2 + 20 tons)-	
8. Anvendes der andre trækkere/forvogne end ved traditionelle vogntog?	Nej	1	1	1	1	1	1	1		1		1. Dem der er synet til det kan. Det er skamlen der skal synes!	
	Ja, flere hestekræfter								1, 400 hk, mod 260		1, 460hk lidt mere end normalt		1, typisk 460- 500, men ned til 420
	Ja, større drejningsmoment												
	Ja, Anden opbygning aksler o.l.												
	Forklar:												
	Ja, Andet Forklar:												
9. Indlejes der udenlandske trækkere/forvogne for at få større trækraft - og har de udenlandske chauffører?	Nej	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Ja, udenlandske trækkere/forvogne, med danske chauffører												
	Ja, udenlandske trækkere/forvogne, med udenlandske chauffører												
	Nej	1	1	1					1		1	1	

			Respondent	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
10. Påvirker valget af trækker/forvogn	Fremkommeligheden på vejnettet	Ja, hvorfor?					1, har for lille motor	1, lille motor kan ikke følge trafikken på bakker	1, lille motor kan ikke følge trafikken		større motor giver mere jævn kørsel		Det sjove er, at chaufføren ikke synes, at et MVT tager længere tid om at komme ud af et kryds, og alligevel er der tale om at en tur med læs på 90. km. fra Kalundborg til Brøndby tager 10 minutter længere	1, 460-480 hkr. Sikrer bedre fremkommelighed
	Sikkerheden på vejnettet	Nej	1	1	1	1				1			1	
		Ja, hvorfor?							1, skal presse bilen mere ved overhaling og tilkørsler pga. lille motor	1, ved overhaling af langsomt kørende		Større motor kan bedre følge trafikken		
Andet	Hvilket				Type 1 ligger bedre på vejen end alm vogntog									

		Respondent	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
11. Er der i praksis forskel på at køre modulvogntog sammenlignet med traditionelle vogn-tog?	Nej		1	1		1			1				1, dog lidt mere opmærksomhed ved vindstød
	Ja				1		1	1		1	1	1	
	Hvis Ja, Hvordan?				Kræver øget opmærksomhed pga. længden og man skal lidt længere frem i kryds og rundkørsler for at få den med		Kræver lidt ekstra opmærksomhed	Det er lettere at køre(type 1)		Vejnettet er unødigt begrænset	type 2 kan slingre minimalt mere	Det tager mere tid at køre med MVT, dels skal der bruges tid på omkobling og dels er der lidt forøget køretid. Flere chauffører har afvist at køre med MVT pga. besværet med de manuelle omkoblinger. Den interviewede chauffør får en vis bonus for at tage slæbet med	
	Type 1		1	1	1		1	1	0				
	Type 2										0		

		Respondent	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
A. Ved passage af kryds: Tager det længere tid at rømme krydset?	Type 3					0				1, mere længde + igangsætning		0 - men det faktum at den er længere, gør at det tager længere tid.	
	Type 4												
B. Ved passage af kryds: Bremses du ned tidligere end normalt?	Type 1	0	0	1			1	0	0				
	Type 2										Måske	0 - men mere opmærksom på forholdene.	
	Type 3					0				1			
	Type 4												
C. Ved svingmanøvrer: Bremses du ned tidligere end normalt?	Type 1	0	0	1			0	0	0				
	Type 2										1, En anelse		
	Type 3					0				1, lidt		0.	
	Type 4												
D. Ved kørsel i rundkørsler: Tager det længere tid at rømme?	Type 1	0	1	1			1	1	1, lidt (ved Taulov)				
	Type 2										1, Lidt længere		
	Type 3					0				0		0 - ikke mærkbart.	
	Type 4												
E. Ved kørsel i rundkørsler: Bremses du ned tidligere end normalt?	Type 1	0	0	1			0	0	0				
	Type 2										1, En anelse		
	Type 3					0				1		0 - ikke hvis der er godt overblik som fx på Skovvejene.	

		Respondent	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
12. Hvad er dine konkrete erfaringer om forskellene på at køre med alm. vogntog og modulvogntog, herunder evt. forskel på forskellige typer af modulvogntog	F. Ved tilkørsel til motorveje: Tager det længere tid at komme op i fart?	Type 4											
		Type 1	0	0	1		1	1	0				
		Type 2									0		
		Type 3				1				1		0, ved læs. Ikke ved tomkørsel.	
	G. Ved til/frakørsel til motorveje: Andre forhold, fx ved sammenfletning?	Type 1	0	0	0		0	0	0				
		Type 2											
		Type 3				0				0		0, mere opmærksom	
	H. Stigninger på større broer: Problemer med at følge trafikken?	Type 1	0	0	1		1	1	1, ved slagelse bakken				
		Type 2									1, afhængig af vægt		
		Type 3				1				1, afhængig Af vægt		0	
		Type 4											
	I. Problemer med at følge trafikken ved ujævn kørsel, kø-kørsel og katastrofeopbrømsninger?	Type 1	0	0	0		0	0	0				
		Type 2									0		
		Type 3				0				1, afhængig af vægt		0	
	J. Passage/overhaling af langsomt kørende køretøjer	Type 1	1	1	1		1	0	1				
		Type 2									0		
		Type 3				0				0		0 - det fungerer fint, når først man er i fart.	
Type 4													
	Type 1	1	0	0		0	0	0					

Respondent			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
K. Mere sidevindsfølsomhed (specielt på åbne strækninger og større broer)	Type 2										1, på Storebælt	1, måske lidt mere træk i den bagerst ved tomkørsel.	
	Type 3				0					0			Dolly kommer lettere rundt
	Type 4												
L. Rømning af kryds o.l. i glat føre?	Type 1	0 (bedre)	0	0		0		1, uden vinterdæk	0				
	Type 2												
	Type 3				0					0		0	
	Type 4												
M. Nedbremsning i glat føre?	Type 1	0 (bedre)	0	1		0		0	0				
	Type 2												
	Type 3				1					0		0 - fungerer som alt andet.	
	Type 4												
N. Stabilitet ved kørsel i glat føre?	Type 1	0 (bedre)	0	0		0		1, bedre	0				
	Type 2												
	Type 3				0					0, hvis vægtfordeling er ok		0 - ved container kørsel er der en jævn vægtfordeling.	
	Type 4												
	Type 1	0	0	0		1		1	0				
	Type 2										0		

Respondent			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
O. Større gener for modulvogntog om vinteren sammenlignet med traditionelle vogntog i forhold til snerydning?	Type 3					1				1		0, betyder ikke så meget, men ved Masnedø kan der godt være noget fedtet.	
	Type 4												
	Hvilken?				link kan ikke skubbes sammen hvis der er glat	Når de ikke rydder de yderste dele i rundkørsler	Rydder ikke godt nok ved hjørnerne i kryds og rundkørsler		Rydder ikke bredt nok				
	Type 1	0	0	0		0	0	0	0				
P. Andre problemer i glat føre?	Type 2										0		
	Type 3				0					0, når størstedelen af vægten er på de rttækkende aksler		0 / 0. Pga. opbygningen bliver linken lidt højere læsset, og gynger så mere ved ujævn vej.	
	Type 4												
	Hvilken?												
A. : Generelt?	Bedre	1					1	1					
	Ingen forskel		1	1	1				1	1	1	1	
	Dårligere												
	Ved ikke												

		Respondent	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
13. Hvordan opleves de sikkerhedsmæssige aspekter ved kørsel med modulvogn tog sammenlignet med traditionelle vogntog?		Hvad skyldes forskellen?					Mere stabil	Stabilitet og kører mere jævnt						
	B. I glat føre?	Bedre	1					1	1					
		Ingen forskel		1	1					1	1	1	1 - typisk har de god vægtfordeling. En gang kørte han med en tom link og så 25 tons bagerst. Det gik fint - men forholdene var også gode.	
		Dårligere					1							
		Ved ikke												
		Hvad skyldes forskellen?	Mere stabil og bedre bremseevne				To enheder er mere ustabile end en	Mere stabil	Stabilitet og kører mere jævnt					
	C. I relation til bilister?	Bedre												
		Ingen forskel					1	1	1	1		1		
		Dårligere	1	1	1						1		1 - længere rømningstid.	1, Der kan være ulemper ved overhaling uden for motorvej
		Ved ikke												

Respondent		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Hvad skyldes forskellen?	når billister skal overhale	bilister der vil overhale i rundkørsler	Kræver mere opmærksomhed					bilister viser ikke hensyn			
D. I relation til cyklister og gående?	Bedre											
	Ingen forskel		1		1	1	1	1	1	1	1	
	Dårligere	1		1								
	Ved ikke											
	Hvad skyldes forskellen?	Hvor MVT deler vejbane med cykelister			Kræver mere opmærksomhed							
E. På det underliggende vejnet?	Bedre											
	Ingen forskel	1	1		1	1	1	1	1		1	
	Dårligere			1						1		
	Ved ikke											
	Hvad skyldes forskellen?				Kræver mere opmærksomhed						Usikkerhed ved møde med cyklister, selvom det sker sjældent	
	Ja	1	1	1	1	1		1	1	1, ombygning ikke nødvendig		1
	Nej										1	

Respondent		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
14. Fungerer de rundkørsler, der er blevet ombygget i forbindelse med modulvogntogsfor-søget?	Hvis Nej, Hvorfor ikke?										Der var en rundkørsel på Skovejen, som ikke fungerede. Men den er nu bygget om for anden gang - og fungerer fint nu.	
15. Fungerer de kryds, der er blevet ombygget i forbindelse med modulvogntogsforsøget?	Ja	1	1	1	1	1		1	1	1	1 - fungerer godt i Aarhus Havn og Aarhus By.	1
	Nej											
	Hvis Nej, Hvorfor ikke?											
16. Er der problemer med brostensbelæggningerne i de ombyggede rundkørsler og kryds	Nej		1	1		1		1	1	1		1
	Ja	1			1						1	
	Hvis Ja, Hvorfor?	Løse sten - de køres op, læg dem i cement som i Sverige				Brosten kørt op - DTC vejle					Lidt glattere om vinteren på stenene - fx i Vordingborg, hvor rundkørslen er lille.	
17. Er der andre ombyggede anlæg der ikke fungerer?	Nej	1	1	1	1	1		1	1	1		1
	Ja										1 - Ved	
	Hvis Ja, Hvorfor ikke?											

Respondent		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
18. Har du gennemgået nogen særlig træning/uddannelse for at køre med modulvogn tog?	Nej		1	1	1			1	1	1	1 - han var den første. Efterfølgende har han givet sidemand oplæring til et par kolleger.	
	a. Hvor?	VIA køretekniske anlæg					UPS	UPS				Ring Djursland
	b. I hvor lang tid?	10 dage					14 dage	15 dage				En weekend
	c. I hvilke emner?	generelt alt også inkl. MVT					generelt alt også inkl. MVT + sidemand oplæring	generelt alt også inkl. MVT + sidemand oplæring				Glatføre
19. Burde det være obligatorisk at modtage træning/uddannelse før man må køre med modulvogn tog?	Ja	1	1	1		1	1			1		
	Nej				1			1	1		1	1
	Ved ikke/ingen mening											
	Emner, mv.	Nyuddannede skal have kursus inden de kører MVT	Hvis det er en uerfaren chauff.	Praktisk prøve og + 3 års erfaring		Nyuddannede chauffører	Svære køretekniske øvelser		Men skal have min. 5 års erfaring			
	Ja	1		1	1	1	1	1		1	1	1
	Nej		1						1			
	Ved ikke/ingen mening											

Respondent		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
20. Vil du anbefale at en chauffør, der skal køre med modulvogntog som minimum gen-nemgår en sidemandsoplæring?	Emner, mv.				Sammenkobling	Sammenkobling + lære at tage hensyn til størrelsen	Som absolut minimum	en tur med en erfaren MVT chauffør			Slåpaler til strømforsyning - + linktrailer funktionalitet i det hele taget.	
21. Hvilke chauffører kører i praksis modulvogntog?	Alder	>40	30-50	alle	alle	alle	alle	alle	alle		Ældre	alle
	Erfaring	mere erfaring	> 5 år	alle	alle	alle	alle	alle	mindst 10 år		36 års!	alle
	Uddannelse	samme som andre	samme som andre	alle	alle	alle	alle	alle	alle		Alm. kørekort + EU Kørekort	
	Andel danske:i %	50	50	90	80	90	80		80		100	
	Andel udenlandske:i %	50	50	10	20	10	20		20		0	
	Primære nationaliteter på	Polen og	Polen	Polen	Tyskere	Svenskere			polen			
22. I hvilket omfang er du bekendt med det godkendte modulvogntogsvejnet?	Godt bekendt	1	1	1	1					1	1	1
	Bekendt					1	1	1	1			
	Ikke bekendt											
23. Hvordan modtager du informationer om modulvogntogsvejnettet, herunder informationer om opdateringer af nettet?	A. Vognmand	1		1	1	1		1		1	1 - de får det i en mappe.	
	B. 3F									1		
	C. Møder											
	D. Tidsskrifter											
	E. Internettet		1		1	1	1		1, trafikken.dk			
	F. Andet: Præciser:		Tjekker selv			DTL nyhedsbrev	DTL nyhedsbrev					spørger
24. Bemærker andre lastvognschauffører modulvogntog?	Nej			1	1		1					
	Ja	1	1			1		1, måske ved overhaling	1	1, men sjældent	1 - ja de ser 25 m. skiltet.	
	Hvis Ja, hvad er der reaktion?	tænker at de er større	Tager hensyn			Ingen reaktion			tager hensyn			

		Respondent	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
25. Oplever chaufføren generelt at være til gene eller fare for andre lastbilchauffører	Nej		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Ja												1
	Hvis Ja, Hvordan?												25 m skilt
26. Bemærker bilister modulvogntog?	Nej		1	1	1	1	1	1			1		1
	Ja								1	1		1	
	Hvis Ja, hvad er der reaktion?								De er mere venlige	men sjældent		Nogen er nysgerrige - fx på rastepladser.	
27. Oplever chaufføren generelt at være til gene eller fare for bilister?	Nej		1	1		1			1	1	1	1	1
	Ja				1		1	1					
	Hvis Ja, Hvordan?				Når bilister skal overhale		Bilister uopmærksomme ved motorvejstil kørsel	Ved sving i kryds skal bilister holde tilbage					
28. Møder modulvogntog overhovedet cyklister og gående?	Nej			1									
	Ja		1		1	1	1	1	1	1	1	1 - kun begrænset.	1
	Hvis Ja, Hvor?		Rute 26 omkring Skive		Rundkørsel ved egen terminal (Svendborgvej)	STC køge, men sjældent	Ved DSV på Park Allé og på Markland (brøndby)	Midtager Brøndby og afkørsel fra Ring 4	Roskildev ej i Glostrup	Århus havn/marselis boulv. Og Haderup	Teoretisk i Brøndby området		Give-Brande
29. Bemærker cyklister/gående modulvogntog?	Nej			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Ja		1										
	Hvis Ja, hvad er der reaktion?		de er opmærksomme										
30. Oplever chaufføren generelt at være til gene eller	Nej			1		1	1	1	1	1	1, men der er stort fokus på cyklister		1, Cyklister i København bruger ikke hovedet
	Ja		1		1							1	

Respondent		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
fare for cyklister/gående?	Hvis Ja, Hvordan?	smalle veje på det underliggende vejnet, fx Rute 26 ved Skive		Samme som med alm. vogntog							Kræver klart mere opmærksomhed.	
31. Oplever i at jeres modulvogntog er til gene i forhold til andre trafikanters fremkomme-lighed?	Nej	1	1		1	1		1	1	1	1	1
	Ja			1			1					
	Hvis Ja, Hvordan?			Lidt ved rømning			Ved venstresving kan det tage tid at komme rundt					
32. Vi har for nylig spurgte almindelige trafikanter til deres opfattelse af modul-vogntog sammenlignet med almindelige vogntog. Det viser sig, at omkring 15 % af trafikanter som bilister og motorcyklister finder det utrygt at færdes sammen med lastbiler, mens op til 50 % af cyklisterne og 30 % af fodgængerne har det sådan. Overrasker disse tal dig?	Ja							1	1			
	Hvis ja, hvorfor							Ved ikke hvorfor det er så højt	troede der var flere			1
	Nej	1	1	1	1	1				1	1	"Store køretøjer er problematiske"
	Hvis nej, hvorfor	virker lavt sat	den generelle tilgang til lastbiler	Troede at det var mere		det jeg forventede				Generelt opfattes store køretøjer som farlige for andre	Folks uvidenhed - de tænker ikke over, at det er erfarne chauffører.	
33. I den tilsvarende undersøgelse svarede 6 ud 10 at de føler sig godt informeret	Ja	1	1	1					1		1	
	Hvis ja, hvorfor	måtte godt være højere	Troede at det var meget lavere	Troede ikke at de vidste noget					troede ikke det var så mange		Det er et nyt forsøg. Meget overraskende.	
	Nej				1	1		1		1		1

Respondent		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
om for-søgsordningen.	Hvis nej, hvorfor				der har været meget i medierne	Der bliver snakket meget om det		megen medie bevæågenhed				Små reklamespots kunne være gode
34. Er der sikkerhedsmæssige problemer ved at køre modulvogntog på det underliggende vejnet (udenfor motorvejsnettet)?	Nej	1	1		1	1	1		1	1		1
	Ja										1	
	Hvis Ja, Hvorfor?										Ved dårlige oversigtsforhold, eller hvis vejene er lavet dårligt!	
	Nej	1			1				1			
	Ja		1			1	1				1	1

Respondent		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
35. Er modulvogntogene mere til gene for andre trafikanter på det underliggende vejnet sammenlignet med på motorvejsnettet? (herunder ved kørsel i sving, kryds, og rund-kørsler)	Hvis Ja, Hvorfor?		Lidt, hvis der skal overhales			Skal bruge lidt mere plads ved sving	Fylder mere og skal have mere plads for at komme ind til kantsten			1, måske på enkelte ture	Det føler de, kræver lidt mere plads + de er lidt langsomme. Hvis blot man kan holde MVT'et trillende med 5-10 km/t ved indkørsel i rundkørsel, så er det ok at komme i gang igen - men det koster, hvis først man er stoppet helt op.	Er lidt langsommere/længere
	Nej	1	1		1		1		1		1	
36. Er modulvogntogene mere til gene for andre trafikanter på det underliggende vejnet sammenlignet med traditionelle vogntog?	Ja					1				1		1
	Hvis Ja, Hvorfor?					Skal bruge lidt mere plads ved sving				Kan være i forbindelse med specifikke overhaling er		
37. Er det mere stressende for	Nej	1	1		1	1	1		1		1	1
	Ja											

Respondent		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
37. Er der mere arbejdende for modulvogntogschauffører at køre på det underliggende vejnet?	Hvis Ja, Hvorfor?										Man afpasser sig forholdene.	
38. Oplever i at bilisterne kører hurtigere igennem de ombyggede rundkørsler og andre fartdæmpende foranstaltninger?	Nej			1	1	1	1	1	1		1	1
	Ja	1	1									
	Hvis Ja, Hvorfor?	Fordi de kan	mere plads (Helsingør rundkørsel)									
39. Oplever i at der er tekniske fejl på jeres eller andres MVT materiel (fx låsning af dolly-drejekrans, bremsefejl på ældre chassiser mv.)	Nej	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1, Dog vinterproblemer med link-trailere
	Ja						1					
	Hvis Ja, hvilke?						ABS, EBS og evt. låsning af drejekrans					
40. Hvad er brændstofforbruget på alm. vogntog og modulvogntog?	Alm. LVT	3,3	3	2,8	2,9	?	?		3,1	2,8 til 3	3,25	3
	MVT	2,94	2,9	2,35	2,35	?	?		2,4	2,5	2,2 (de 2,7 vi har givet	2,5
	Nej		1			1						
	Ja	1		1	1		1	1	1	1	1	1

Respondent		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
41. Er der nogle særlige erfaringer man gør sig ved kørsel med modulvogntog sammenlignet med traditionelle vogntog?	Hvis Ja, Hvilke?	nemmere at køre Type 1 end sættevogn da de ved MVT følger svingbanen meget bedre efter forvognen		Mere bevidst pga. den ekstra længde	Mere opmærksom på hvordan den opfører sig		Man skal drejle modsat for at få trailer med rundt (type 1)	mere behagelig og lettere at bakke med	Lidt længere frem i rundkørsler og kryds	Bakmanøvre er særligt svære	Personbil er er lidt mere frække med at køre indenom / udenom.	Lidt mere på mærkerne . Tøver med overhaling er
42. Hvad synes chaufførerne i det hele taget om at køre med modulvogntog?	Dårligt				1							
	Hvis dårligt, Hvorfor?				Pga. det							
	Godt	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1, Dog kan restriktioner på vejnet
	Hvis godt, Hvorfor?	mere stabilt og lettere at få med rundt i sving	Får bedre ture	Mere stabilt og bakker lettere		Mere stabil og mere jævn kørsel	Rolig kørsel og enkel arbejdsgang	Mere gods på et vogntog og er også mere stabil	Spændende forandring		Okay - firmaet sparer noget - men der er mere arbejde i det.	
43. I hvilket omfang benyttes modulvogntog udenfor det godkendte vejnet?	Stort											
	Lille	1	1	1	1	1	1		1	1		
	Aldrig										1 - ikke for ANCO trans	1
	Ja	1	1	1	1	1			1		1	1
	Nej						1	1		1, I nødstilfælde ved Storebælt		
	Ved ikke											

Respondent		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
44. Bruger modulvogntog rastepladser?	Hvis Ja, hvilke?	Storebælt, Tuelsø	Karlslund e tankstationer	Ølby tanken, Tuelsø og Stop 39	Kildebjerg, Karlslund, Stop 39, Tuelsø	Piberhus					Karlslund e, Tappernøje, Slagelse. Der måtte godt være lidt flere.	
45. Hvis ja, hvordan opleves pladsforholdene på de tilladte rastepladser i 2010 sammenlignet med 2009?	A: Uændret - god				1							
	B: Ændret – god/bedre	1		1							Bedre i det jyske.	
	C. Uændret – dårlig					1			1	1		
	D: Ændret – dårlig/dårligere		1									1
46. Hvis ændret hvad er grunden til de ændrede pladsforhold?	Flere MVT på rastepladser											
	Flere LVT på rastepladser									1		
	Flere udenlandske lastbiler i cabotage på rastepladser		1									
	Andet: Forklar	Udvidet		Udvidet til							Bedre	For få og
47. Der er gennemført analyser af nationaliteten på modulvogn ved Storebæltsbroen. Top 5 for nationalitet på trækkere er herunder. Passer det med dit billede på modulvogntogstrafikken over Storebælt?	Ja	1		1	1	1			1		1	
	Ved ikke						1	1		1		
	Nej		1									1
	Forklar:		Polen burde være større									Flere polakker
48. Top 5 for nationalitet på anhængere på Storebælt er herunder. Passer det med dit billede på modulvogntogstrafikken over Storebælt?	Ja	1	1	1	1	1			1		1	1
	Ved ikke						1	1		1		
	Nej											
	Forklar:											
	Ja	1	1	1	1						1	1

Respondent		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
49. Top 5 for nationalitet på trækere på Helsingør-helsingborg er herunder. Passer det med dit billede på modulvogntogstrafikken over HH?	Ved ikke						1	1	1	1		
	Nej					1						
	Forklar:					Tror at der er flere fra Polen					De får svensker e på HH kan nok forklares	
50. Top 5 for nationalitet på anhængere på HH er herunder. Passer det med dit billede på modulvogntogstrafikken over HH?	Ja	1	1	1	1	1	1				1	
	Ved ikke							1	1	1		1
	Nej											
51. Kapacitet – forskel mellem modulvogntog og alm. vogntog?	Enhed							paller/bure	container 20"	Lidt svært med tæppe kærre		
	Antal MVT							51(18/33)	3			
	Antal LVT							36(18/18)	2			

Respondent		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
X. Kommentarer fra chauffører	Andre kommentarer chauffør	Nye veje: Rute 11 Aalborg- Thisted- Struer- Holstebro- Esbjerg og Rute 29 Hanstholm- Haverslev- Års-Hobro. Herning dobbeltspor et rundkørsel er farlig da bilerne pressersig forbi og kan komme i klemme	Alle biller Scania 500 hk, men de nye har lidt højere drejningsm oment kører MVT; Kim Johansen kører type 4 tilpasset flygods- containere ; Jørgen Jensen kører type 2; Vejarbejde t leder trafikken over i andre spor -svingene ofte for korte! Kunne godt have		Det koster afdeling-en en ekstra mand pr. år at lave omkob- linger. Man skal op i 500 hk, før der kan køre god brændstofø konomi, ellers er der ikke nok drejningsm oment. Det er for svært at finde MVT kort og opdatering er på Trafikken.d k. Turen til Vejle normalt 2t25min,	Priorparke n lukket af vagtfirma, kræver adgangsko rt, DSV har låst en vongmand s an- hænger inde og lukker porten i weekenden . Er kørsel medMVT med i chauffør- uddannels en?	Sænkning af hastighed fra 90 til 80 giver 17-18% brændstof besparels e (360hk)	Forvogn anhænger mere livlig, MVT mere stabil	Den kører kun en hjulbredde længere ud end et alm. vogntog, bnegræns ningerne på vejnettet kan godt stressesse chauffører, Det er svært at finde om ruter på trafikken.d k		Vi kørte med 450 hk IVECO med automatg ear. Den er 4 år gammel. Normalt er det kun ham, der kører vognen. Normalt kører han 100.000 omm året. Et enkelt år var det 120.000.	
XX. Kommentarer fra interviewer	Andre kommentarer interviewers								Lastet med 52/55 ton giver 37 km/t på toppen efter rødt lys på Funder bakke			