

Slakttransporter

Julia Möller

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	3570
Författare:	Julia Möller
Arbetets namn:	Slakttransporter
Handledare (Arcada):	Ann-Christine Sved
Uppdragsgivare:	
<p>Syftet med detta arbete var att undersöka lagstiftningen, samt hur bra den följs, för slakttransporter (med fokus på slakttransporter av svin och nötkreatur). För undersökningen intervjuades en länsveterinär. Problemområdet för arbetet var ; hurdan lagstiftning samt hurdana regler det finns för slakttransporter? Vilken är ansvarsfördelningen mellan de olika aktörerna i kedjan? Hur ofta förekommer fall som inte uppfyller de krav som ställs på slakttransporter?</p> <p>Teorin för arbetet behandlar olika transportsätt, slakttransporter, samt speciella restriktioner för slakttransporter, lagstiftningen gällande transport av djur .</p> <p>Resultatet för arbetet blev att det finns en hel del regler och lagar gällande transport av djur. Transporten av slaktdjur har förnyats de senaste tio åren, och i dagens läge är det få fall i året som inte uppfyller de krav som ställs. I de flesta fallen där kraven inte uppfylls är det dessutom endast fråga om att dokumentar för transporten saknas, och inte att djuren mår illa. Säkerheten av slakttransporter har även ökat, och eftersom transportvagnen kontinuerligt kontrolleras så har man lyckats minimera riskerna för att djuren skadas, eller olyckor sker.</p> <p>Informationen om nya krav eller ändringar i lagstiftningen gällande slakttransporten flödar bra. Genom att redan i planeringsskedet ha kontakt med myndigheter samt personer som arbetar med slakttransporter kan man försäkra sig om att kraven för slakttransporter är tillräckliga och heltäckande.</p>	
Nyckelord:	slakttransport, förordning, ansvarsfördelning, kött, nötkreatur, svin
Sidantal:	44
Språk:	svenska
Datum för godkännande:	

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Business Economics
Identification number:	3570
Author:	Julia Möller
Title:	Slaughter transports
Supervisor (Arcada):	Ann-Christine Sved
Commissioned by:	
<p>The aim of this research was to look at the laws, and how well they are obeyed, concerning slaughter transports (the focus being on slaughter transport of swine and bovine). For the research an interview with a county veterinarian was conducted. The key questions for this research were: What are the laws and restrictions regarding slaughter transports? How does the chain of responsibility between those involved look? How often does it happen that a slaughter transport does not meet the demands?</p> <p>The result of this research was that there are a lot of laws and restrictions regarding animal transport. The transport of slaughter animals has improved in the past ten years, and today there are only a few cases a year that do not meet the demands. In most of these cases, the problem is a lack of documents and not the ill-being of the transported animals. The safety of slaughter transports has increased, and because the transporters are checked on a regular basis the risk of animals getting injured has been minimized.</p> <p>The information on new laws and requirements regarding slaughter transports is flowing well. Already when planning new regulations a lot of professionals are involved. This ensures that the requirements on slaughter transports are comprehensive and sufficient.</p>	
Keywords:	Slaughter transport, law regarding animal transport, chain of responsibility, meat, bovine, swine
Number of pages:	44
Language:	Swedish
Date of acceptance:	

OPINNÄYTE	
Arcada	
Koulutusohjelma:	Kansainvälinen liiketalous
Tunnistenumero:	3570
Tekijä:	Julia Möller
Työn nimi:	Teuraskuljetukset
Työn ohjaaja (Arcada):	Ann-Christine Sved
Toimeksiantaja:	
<p>Tämän työn tarkoituksena oli tarkistaa millaisia vaatimuksia laki asettaa teuraskuljetuksille ja tutkia kuinka hyvin näitä lakeja ja vaatimuksia noudatetaan. Työ keskittyy pääasiallisesti nautojen ja sikojen teuraskuljetuksiin. Työtä varten haastateltiin lääneläinlääkäreitä. Työn pääkysymykset olivat: Millaisia vaatimuksia laki asettaa teuraskuljetuksille? Kuinka vastuu on jaettuna eri osapuolien välillä? Kuinka usein teuraskuljetus ei noudata sille asetettuja vaatimuksia?</p> <p>Työn lopputulos oli, että on olemassa paljon lakeja ja vaatimuksia koskien teuraskuljetuksia. Teuraskuljetusten turvallisuus, sekä tien päällä että eläinten kannalta, on parantunut viimeisten kymmenen vuoden aikana. Tänä päivänä vuodessa on vain harvoja tapauksia jolloin teuraskuljetus ei täytä kaikkia vaatimuksia, ja silloinkin on useimmiten kyse asiakirjojen puuttumisesta eikä eläinten hyvinvoinnista kuljetuksen aikana. Teuraskuljetusten turvallisuus on parantunut, ja koska kuljetus vaunut tarkastetaan säännöllisesti, on voitu minimoida eläinten loukkaantumisen riskit. Tieto uusista vaatimuksista, uusista laeista tai lakimuutoksista kulkee hyvin eri osapuolille. Jo lakien suunnitteluvaiheessa on monia alan ammattilaisia mukana, ja täten voidaan varmistaa, että vaatimukset teuraskuljetuksille ovat riittäviä sekä kattavia.</p>	
Avainsanat:	Teuraskuljetus, laki, vastuu jako, liha, nauta, sika
Sivumäärä:	44
Kieli:	Ruotsi
Hyväksymispäivämäärä:	

INNEHÅLL

1	INLEDNING	8
1.1	Problemformulering	8
1.2	Syfte	9
1.3	Avgränsningar	9
1.4	Metodik	10
2	Teori	11
2.1	Allmänt.....	11
2.1.1	<i>Kött</i>	11
2.1.2	<i>Slakt</i>	12
2.1.3	<i>Nötkreatur</i>	13
2.1.4	<i>Svin</i>	14
2.1.5	<i>Etik</i>	15
2.1.6	<i>Aktörer</i>	16
2.2	Transport	17
2.3	Slakttransport	18
2.4	Transportmedel	20
2.5	Lag om transport av djur 1429/2006	21
2.5.1	<i>Förordning om transport av djur 28.6.1996/491</i>	22
2.6	Övriga lagar och förordningar.....	23
2.6.1	<i>Lag om system för identifiering av djur 9.4.2010/238</i>	23
2.6.2	<i>Lag om djursjukdomar 18.1.1980/55</i>	23
2.6.3	<i>Lag om medicinsk behandling av djur 27.6.1997/617</i>	24
2.6.4	<i>Livsmedelslag 13.1.2006/23</i>	24
2.6.5	<i>Djurskyddslag 4.4.1996/247</i>	25
2.6.6	<i>Djurskyddsförordning 7.6.1996/396</i>	25
2.7	Kontroll av slakttransporter.....	26
3	FORSKNINGSMETOD	29
3.1	Kvalitativ forskning.....	29
3.2	Kvalitativ intervju.....	30
3.3	Metod som använts för detta arbete.....	31
3.3.1	<i>Problem med intervjuerna</i>	32
4	RESULTAT	33
4.1	Intervju med länsveterinär Tapani Parviainen.....	33
4.2	Intervju med lantbrukare Christel Liljeström	35
5	DISKUSSION	38

5.1 Skribentens tankar om resultatet..... 42

Figurer

Figur 1: olika aktörer som påverkar slakttransporten (Julia Möller)

Figur 2: Andelen av kontrollerade djurtransporter som fått anmärkning åren 2000-2010 (Evira)

Figur 3: Andelen djurtransporter som fått en anmärkning jämfört med den kontrollerade mängden djurtransporter 2000-2007 (Evira)

Figur 4: Antalet transporter som fått anmärkning år 2011 (Julia Möller/ Tapani Parviainen)

Figur 5: Verkliga ansvarsfördelningen i kedjan (Julia Möller)

Tabeller

Tabell 1: Slakterierna i Finland (Evira)

1 INLEDNING

I dag transporteras det en massa varor runt hela världen. En stor del av denna transport sker på hjul. Allting går att transportera men man måste ta hänsyn till de krav som varan ställer. En del varor, så som livsmedel, kemikalier och djur har sina egna specialklasser, som skall göra det lättare och säkrare att transportera.

Djur kan lätt bli mycket stressade under en lång transport och då uppstår det lätt säkerhets- och kvalitetsproblem. Om man till exempel transporterar tjurar som väger 1 000 kg stycket och det blir panik bland dem så kan du ha över 10 ton ren muskulatur som vill bort. Då är det inte endast djuren som är i fara utan även människorna. Så en av orsakerna att det är viktigt att man skyddar djuren under transport, är att man den vägen även skyddar sig själv.

Djurtransporter har även etiska aspekter . Det anses viktigt att djuren inte utsätts för onödigt lidande, och skräckexempel får lätt plats i medierna. Aktivisterna påstår att transporterna och slakten är oetisk och skapar stress för djuret. Andra påstår däremot att djuren inte hinner förstå vilken situationen är.

Intresset för detta ämne har kommit eftersom jag är mycket intresserad av djur, och har under en praktikperiod i grundskolan fått besöka ett slakteri tillsammans med en veterinär. Jag jobbar som försäljare vid köttdisken i en livsmedelsaffär. Där har vi haft situationer då vi tvingats skicka tillbaka kött som inte varit försäljningsdugligt till leverantören. Utöver det så har jag följt med i media diskussioner om hur illa djur behandlas då de transporteras till slakt. En del av artiklarna säger att en större del av transporterna inte följer lagen, medan andra säger att det endast är en bråkdel som inte gör det. Jag skulle vilja veta vilka krav som ställs på slakttransporter och vem som har ansvaret för dem.

1.1 Problemformulering

Då man tänker på transporter av djur som man avlat till slakt så tänker man ofta mest på att transporten skall vara sådan att inga djur kommer till skada och därmed inte kan

slaktas. Djur som inte kan slaktas för livsmedelsbruk leder nämligen till ekonomiska förluster för uppfödaren. Då det däremot är fråga om djur som man haft som husdjur, till exempel hästar, så är det ofta mer frågan om att djuret skall ha en så bekväm resa som möjligt.

Även om det finns en lagstiftning och flera förordningar om hur djur borde transporteras till slakt så är det mycket svårt att veta på vems ansvar det är att kontrollera att transporterna är som de skall vara och att alla djuren är friska. I de Nordiska länderna kommer det sällan fram några allvarliga brott mot transporten av slaktdjur, men till exempel i Italien har man sett hur sjuka, döda och friska hästar alla transporteras i samma lastbil. Om man transporterar över landsgränser så skall en veterinär kontrollera att transporten är okej och att alla djuren friska, vid gränsen. Det är de såkallade inlands transporterna (transporter som sker inom landet och är mycket kortare) som är svårare att kontrollera.

1.2 Syfte

Mitt syfte är att i detta arbete:

- undersöka lagstiftningen och regler som gäller för djurtransporter
- se på hurdan ansvarsfördelningen är mellan de olika aktörerna i transportkedjan
- se på hur ofta slakttransporter inte följer de regler som ställts.

1.3 Avgränsningar

Detta arbete tar inte i beaktande transporten av enskilda djur till slakt. Fokuset ligger på att se hur transporten sker från en uppfödare till slakteriet. Arbetet fokuserar på slakttransporten av svin och nötkreatur i Finland

1.4 Metodik

Arbetet har påbörjats under vintern 2010-2011. Själva empiri delen har gjorts under sommaren 2011. För arbetet har litteratur gällande transport samt lagstiftning gällande djurhållning och djurtransporter undersökts. Arbetet har gjorts som en kvalitativ undersökning med intervjuer med en länsveterinär samt en lantbrukare.

2 TEORI

2.1 Allmänt

I Finland slaktas bland annat hästar, kor, fjäderfä, svin, getter och får.

Lagbestämmelserna för hur de olika djuren skall behandlas under transporten och slakten, samt i hurdana förhållanden de skall växa upp är mycket olika. Man har genom lagstiftningen försökt försäkra sig om att djuren har det så bra som möjligt och inte lider av onödig stress. (Animalia, Tuotantoeläinten teurastus, 2009)

Diskussionen om hurdana förhållanden som är optimala för uppfödning av djur, samt slakt går het. Enligt uppfödare så mår djuren bra då de får mat, rent vatten, har ett ställe att lägga ner sig på och får veterinärhjälp vid behov. Andra anser dock att djuren inte mår bra eftersom de inte slipper åt att bete sig som de skulle i naturen, och att de utrymmen man har dem i är alldeles för trånga. Ifall djuren dock mår riktigt illa och är stressade så kommer köttets kvalitet att påverkas negativt, så det ligger i allas intresse att djuren skall må så bra som möjligt.

2.1.1 Kött

Människan har alltid ätit kött. Man började med boskapsskötsel redan tusentals år innan vår tideräkning började. Först hade man får, men senare även getter, svin och nötkreatur. I takt med att levnadsstandarden stiger så stiger även konsumtionen av kött. Amerika är en av de länder där konsumtionen av kött är störst, medan konsumtionen i till exempel Indien är liten. I vissa länder använder man även kött från till exempel reptiler medan man i andra inte alls använde till exempel griskött då religionen inte tillåter det. (Ijäs, Välimäki, Tunne elintarvikkeet, s. 91)

Köttets konsistens påverkas mycket av djurets ålder, ras och vilken del av djuret som används. Kött innehåller mycket proteiner, fett, vitaminer, mineraler och vatten, men däremot mycket lite kolhydrater. Vatten- och fettprocenten i köttet är mycket beroende av varandra. Tillsammans står de för cirka 80 % av köttets massa. I griskött är ofta mängden fett högre medan det i nötkött är mera vatten. Det finns flera olika indikatorer

på ifall köttet är av god kvalitet eller inte, den viktigaste av dessa är lukten. (Ijäs, Välimäki, Tunne elintarvikkeet, s. 91)

2.1.2 Slakt

Med slakt avser man normalt avlivningen av ett djur för livsmedelsbruk. Slakten av ett djur bör ske så snabbt och smärtfritt som möjligt. Genom att man minskar på djurets möjligheter att röra på sig kan man minska på risken att nåt går fel och djuret skulle lida.

Större djur som hämtas till slakteriet leds till bedövningsplatsen. De djur som kommer till slakteriet ser detta, och de kan dessutom känna lukten av allt blod på slakteriet. Detta kan leda till ökad stress hos djuren. Då djuret sedan är medvetslös så slaktas det genom att man skär av pulsådran. Därefter är det viktigt att man så snabbt som möjligt låter blodet rinna av köttet. Då blodet snabbt dräneras förbättras köttets kvalitet och hållbarhet. Grisarna sätts efter detta i en skållningsbassäng där det varma vattnet lösgör håren från grisen. Efter detta så skärs stommen upp, och klassificeras enligt internationella klassificeringsdirektiv. Köttet stämplas även med en stämpel som visar klassificerings kategori, samt i vilket slakteri djuret slaktats. Griskött testas även för trikin. Se bilaga 3: slaktens alla skeden. (Animalia, Tuotantoeläinten teurastus, 2009; Ijäs, Välimäki, Tunne elintarvikkeet, s. 95)

Köttet styckas i mindre bitar redan på slakteriet, men den egentliga styckningen sker i andra faciliteter som är specialiserade på detta. På dessa faciliteter styckas köttet i speciella bitar, till exempel inner stek, som sedan är lätta för konsumenterna att använda. Köttet kvalitets kontrolleras redan på slakterier av personer, veterinärer, som är utsedda av Evira (livsmedelssäkerhetsverket). De arbetar på sjuutton olika slakterier på femton olika orter i Finland. (Ijäs, Välimäki, Tunne elintarvikkeet, s. 95, Evira)

Tabell 1: Slakterierna i Finland (Evira)

Teurastamojen sijaintipaikkakunnat

- Eura (HK-Ruokatalo Oy),
- Forssa (HK-Ruokatalo Oy),
- Himanka (Pöntiön Lihatuote Oy),
- Jyväskylä (Saarioinen Oy),
- Kauhajoki (Atria Oy),
- Kemi (Veljekset Rönkä Oy),
- Kuopio (Atria Oy),
- Mellilä (HK-Ruokatalo Oy),
- Nurmo (Atria Oy ja Atria-Chick Oy),
- Orimattila (Vainion teurastamo),
- Outokumpu (HK-Ruokatalo Oy),
- Paimio (Paimion Teurastamo Oy),
- Pietarsaari (Snellmanin Lihanjalostus Oy),
- Sahalahti (Saarioinen Oy),
- Sastamala (Liha Hietanen Oy/Lihapalvelu Keijo Renfors, Sastamalan Teurastamo Oy)
- Säkyä (Länsi-Kalkkuna Oy).

2.1.3 Nötkreatur

Finländare äter i genomsnitt 18 kilo nötkött i året. Det slaktas årligen kring 220 000 kor och tjurar i Finland, majoriteten av kalvar som slaktas i Finland kommer direkt från mjölkfarmerna. De krav som finns på utrymmen där man uppföder djur som sedan skall slaktas är strikta. Utrymmena kan se mycket speciella ut, men i genomsnitt så har man ca 60 djur per ställe. Även om det finns ett flertal raser som är speciellt avlade för att ge mycket bra kött i stora mängder så finns det inte så många sådana i Finland. De första kött-kreaturen hämtades till Finland först år 1951. (Animalia, Naudat,2009)

I dag föder man upp kor både för mjölkens, och för köttets skull. Mjölkfarmerna har blivit mycket större med tiden och mer moderniserade. Detta gäller även för uppfödare av köttkreatur. I flera stall är korna i lösdrift och största delen av alla funktioner i stallet sker automatiskt. Automatiseringen är en följd av att farmerna blivit så stora att lantbrukarna inte mera hinner sköta alla uppgifter. En del av stallen har dock inte moderniserat allt, och för köttets kvalitet har det ingen betydelse ifall kon varit i lösdrift eller inte. För köttets kvalitet är det viktigaste att djuret mått bra och varit nöjd under sin uppväxt.

Då nötkreatur är mycket stressat under slakttillfället så bildas det så kallat stresskött, eller DFD kött (Dark Firm Dry). DFD kött är mycket mörkt och klibbigt och luktar dessutom ofta mycket illa. Orsaken till att stresskött uppkommer är att djuret varit mycket stressat och har därför inte haft tillräckligt med glykogen i musklerna. Detta leder till att pH-nivån i köttet är alldeles för högt och köttet håller dåligt. (Ijäs, Välimäki, Tunne elintarvikkeet, s. 95s)

2.1.4 Svin

I Finland äter vi ca 35,3 kilo griskött per person årligen. Det finns cirka 1,4 miljoner svin i Finland på en gång, men årligen slaktas det cirka 2,5 miljoner svin. Detta eftersom största delen av dem som slaktas är uppfödda för slaktningen, men även djur som tas bort ur produktionen, till exempel suggor (svin som fött kultingar) som inte mera kan föda, samt gamla hanar som inte mer duger för att betäcka honor. De som tas bort från produktionen säljs dock inte som färskt kött utan de blir till korv och andra liknande köttprodukter. (Animalia, Siat, 2009)

I Finland håller antalet grisfarmer på att minska, men storleken på de som finns kvar ökar däremot. Farmerna är planerade så att alla utrymmen är specialiserade på en viss åldersgrupp av grisar. På detta sätt kan man skapa en effektiv produktionskedja. Grisarna föds upp på en grisfarm som är specialiserad på uppfödning. Då kultingarna sedan nått en vikt på kring 30 kilo så transporteras de till en grisfarm som är specialiserad på att grisarna skall växa till sig. Även om man är noggrann med kraven för utrymmena på en grisfarm så anser många att de krav som inte finns i en tillräcklig mån möjliggör att grisarna uppför sig som de skulle göra i friheten. De har till exempel inte möjlighet att gräva med nosen, eller ligga på mjukt och torrt underlag. Vissa anser att de trånga utrymmena stressar djuret, och stressen kan leda till att kvaliteten på köttet sjunker. Stresskött av gris kallas för PSE-kött (Pale, Soft, Exudative). Detta beror på att grisen haft mycket mjölksyra i musklerna ooh pH-nivån i köttet därför är lågt (Animalia, Siat, 2009, Ijäs, Välimäki, Tunne elintarvikkeet, s.95)

2.1.5 Etik

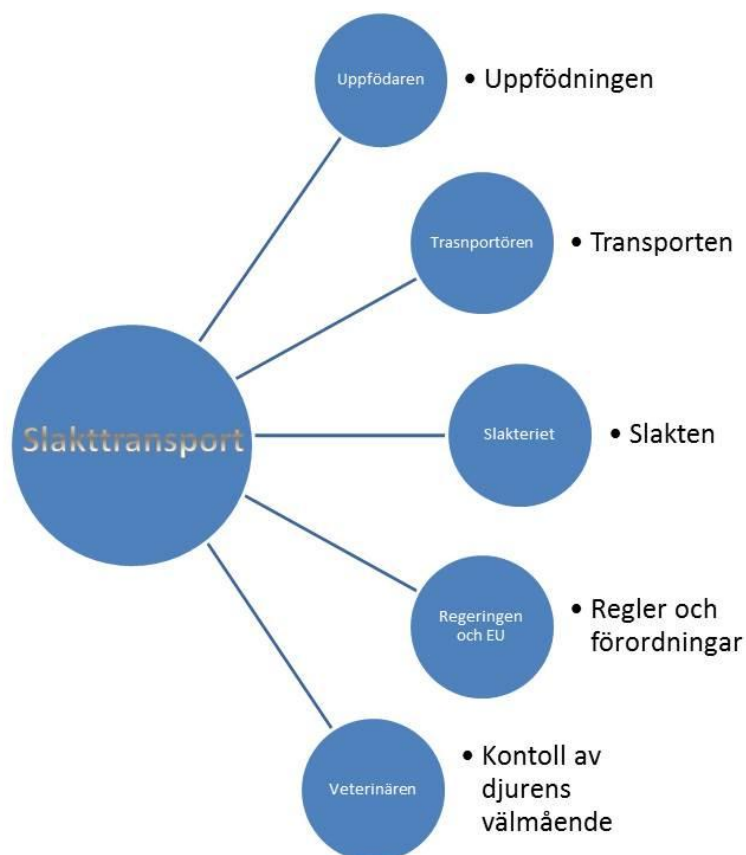
Den allmänna diskussionen om etiken i slakt går het. Det kom bland annat fram år 2008 att det på fyra HK Scan slakterier (HK Scan ägs av finska HK ruokatalo) skällades svin som var i liv. Svinen som skällas borde ha varit döda, men eftersom man ökar effektiviteten på slakterierna hela tiden så är det möjligt att misstag händer. Det som gjorde detta fall så omdiskuterat var att slakterierna blev fast för samma miss även efter att veterinären varit på plats och gjort en undersökning av slakteriets sätt att slakta djuren. (Djurens rätt, Grisar skällade levande på fyra slakterier, 2009)

MTV3's 45minuter dokumentärprogram hade ett inslag om slakttransporter av hästar i Italien. Hästarna som visades på film behandlades mycket dåligt. Detta väckte stor diskussion då Italien är ett EU land och borde följa samma EU direktiv som alla andra. Som följd av detta har man skärpt kontrollen vid slak och slakttransporter. (MTV3, 45 minuter, Teurashevosten tuskainen tie)

En annan aspekt av slakt som diskuterats mycket är de olika sätten som man använder för att göra djuret medvetslöst och sedan slutligen ta livet av det. Grisar och nöt bedövas med hjälp av stark elektricitet. Vissa menar dock att denna metod orsakar stor smärta för djuret. Dessutom händer det att djuret inte blir medvetslöst och känner smärta då det dödas. Fjäderfä däremot dödas genom att man händer dem med huvudet neråt och sedan doppar dem i en bassäng med vatten och el. Principen i detta är att de genast dör eftersom huvudet är det första som rör vid elen. Men eftersom de är i liv då de doppas så kan det hända att till exempel en vinge är det första som rör elen. Då känner djuret stark smärta innan den dör. På grund av allt detta, och den stress som djuren upplever under transporterna så har man börjat undersöka möjligheterna att ha mindre slakterier som finns närmare farmerna. På detta vis kunde man minska på djurens stress genom att ta bort de långa transporterna samt minska risken för fel då det inte är så många djur som skall slaktas och man därför skulle ha möjlighet att vara noggrannare i arbetet (Animalia, Tuotantoeläinten teurastus, 2009)

2.1.6 Aktörer

Det är flere aktörer inblandade i kedjan för slakt. I första hand är det uppfödare som föder upp djuren och sedan säljer dem till slakteriet. En transportör hämtar sedan djuren från uppfödaren och för djuren till slakteriet. Här kontrolleras transporten av en kontrollveterinär innan djuren lastas ut och sedan slaktas. Figuren nedan visar de olika aktörerna som är med i kedjan. Eftersom det finns så många aktörer så är det viktigt att alla vet om vilket område som är på deras ansvar.



Figur 1: olika aktörer som påverkar slakttransporten (Julia Möller)

I vissa fall föds djuren hos en uppfödare som sedan säljer dem vidare till en annan lantbrukare. Detta eftersom en ko som ger mjölk måste få kalvar med relativt jämna mellanrum för att kunna ge mjölk. Ifall kon föder en tjur så säljer man ofta kalven till en annan lantbrukare. Kossorna behåller man däremot själva eftersom de med tiden kommer att kunna ge mjölk. Den lantbrukare som köper kalvarna sköter sedan om djuren ända tills djuren är tillräckligt stora för slakt. För nötdjur tar det cirka två år innan de är tillräckligt stora för slakt. (Hämäläinen, Tuomo)

2.2 Transport

Transport är att en vara flyttas från en plats till en annan. I Finland är transportsträckorna långa inom landets gränser, och stort sett all export och import sker med sjötransport. Varor kan, beroende på dess egenskaper, transporteras med via sjö, flyg, järnväg eller landsväg. Då man väljer transportsätt så är det dock viktigt att man tänker på vilket alternativ som är det bästa för varan i fråga samt situationen. Till exempel så är flygtransport relativt dyrt och man kan inte transportera stora varor eller stora mängder. Däremot så kan flygtransport vara det bästa alternativet för mindre försändelser som skall snabbt fram till mottagaren. (Jonsson, Mattson, Logistik – Läran om effektiva materialflöden s 90-91)

Sjötransport är det långsammaste av de olika transportmetoderna. Dessutom så kräver sjötransport stort sett alltid att man även använder ett annat transportmedel då man med fartyg är bunden av var de olika hamnarna är. Eftersom man använder sig av containerskepp som kan ta en massa containers ombord samtidigt så är sjötransport dock mycket effektivt om man skall transportera stora mängder. ((Jonsson, Mattson, Logistik – Läran om effektiva materialflöden s 91-92)

Järnvägstransporter är ett bra alternativ på långa sträckor, och eftersom man kan fästa en transportvagn vid en passagerarvagn så är järnvägen även mycket effektivt. Tyvärr är järnvägsnäten inte lika utbyggt som landsvägsnätverket. Detta gör att man i alla situationer inte har möjlighet att leverera varorna vid slutdestinationen utan att även använda landsvägstransport. (Jonsson, Mattson, Logistik – Läran om effektiva materialflöden s 93)

Vägtransport är det vanligaste transportalternativet. Av de olika transportalternativ som finns tillgängliga så är vägtransport den enda som ger möjlighet att transportera varorna direkt från leverantören till kunden. Majoriteten av alla varor går att transportera med landsväg, det finns dock vissa begränsningar på hur varorna bör packas och lastas samt vikt. Inom Europa får en lastbil inte väga mer än 40 ton. Då man planerar rutterna för en lastbilstransport så är det även viktigt att man kontrollerar begränsningar som kan finnas på området. Det finns flera olika typer av lastbilar och kombinationer som kan användas. På kortare sträckor används ofta lastbil, medan man på längre sträckor ofta

anväder dragbil med släp. Det viktiga är att man kontrollerar vilken typ av lastbil som passar ens eget behov. (Jonsson, Mattson, Logistik – Läran om effektiva materialflöden s 94-96)

Flygtransport är ett mycket snabbt och effektivt sätt att transportera varor. Flygtransport kräver dock alltid tillägstranport då det inte är möjligt att med flyg transportera varorna direkt från leverantören till kunderna. Även om flygtransport är ett dyrare transportalternativ än de andra så är det lönsamt då man transporterar varor av högt värde eller express leveranser. (Jonsson, Mattson, Logistik – Läran om effektiva materialflöden s 96)

2.3 Slakttransport

I Finland strävar man till att djuren skall behandlas väl och inte lida av onödig stress under transporten. Eftersom man infört olika kvalitetssystem som man skapat i samarbete med flera olika föreningar, så har man kunnat försäkra sig om att kvaliteten är god på alla ställen. Kvalitetssystemet innehåller bland annat riktlinjer för hur man skall lasta och behandla djuren, samt om temperaturer i lastbilen. Allt detta är till för att stressen som djuren upplever skall minska så mycket som möjligt. (Animalia, Tuotantoeläinten teurastus, 2009)

I Finland har man under den senaste tiden stängt en del slakterier. Detta har gjort att transportsträckorna har blivit längre, både i sträcka och tid. Men enligt Jord- och Skogsbruksministeriet så har behandlingen av djur, samt utrymmena och utrustningen förbättrats de senaste åren. (Animalia, Tuotantoeläinten teurastus, 2009)

Transport är stort sett alltid stressande för djuret, och djuret kan bli mycket sjukt av all stress. Speciellt då man transporterar djuren till slakterier så är det viktigt att man minimerar alla stressfaktorer som finns. Om till exempel en ko blir mycket stressad under transporten så kommer det att spridas enzymer i dess muskler som gör att köttet efter slaktning luktar illa och har fel konsistens. Detta kallas för stresskött.

För att få lov att köra slakttransporter så måste företaget och chauffören genomgå Eviras (Livsmedelssäkerhetsverket) kvalifikationsprov. Utrustningen bör minimera vibration

och rörelse som bildas under transporten. Chauffören bör dock även undvika till exempel plötsliga häftiga bromsningar då detta märkbart kan öka djurens stressnivå. Det är även viktigt att hålla djur från olika flockar separerade. Eftersom det är frågan om flockdjur så uppkommer det revirstrider ifall man blandar ihop flockarna. Även detta leder till mycket onödig stress för djuren, och kan även i värsta fall leda till att en del av djuren skadar sig allvarligt. Då djuren flyttas från till exempel lastbilen till slakteriet så bör man göra det så lugnt och ljudlöst som möjligt. Ifall man skriker, viftar och tvingar djuren att skynda sig onödigt så ökar man risken för stresskött och skador. Som extra säkerhet för både transporten samt djuren så har flera av de mera moderna bilarna kameror vid djuren samt en skärm varifrån chauffören kan följa med i hur djuren mår under transporten. På detta vis kan man till exempel se ifall ett djur fallit ikull och håller på att skapa panik bland de andra djuren. En eventuell panik bland djuren kan leda till att vagnen börjar svaja vilket kan leda till allvarliga farosituationer i trafiken.(Lihateollisuuden tutkimuskeskus, Lihatieto)

Enligt vissa lantbrukare är det besvärligt och mycket byrokratiskt att beställa en slakttransport. Det finns blanketter som måste fyllas i både angående mängden av djur samt deras hälsa. Att fylla i information om djurens hälsa, eventuella medicineringar den fått och liknande, är viktigt eftersom veterinären som kontrollerar transporten sedan har lättare att kontrollera djurens hälsa. På detta vis kan veterinären även kolla ifall det i misstag lastats ett djur som fått medicinsk behandling som har någon form av karantän tid som ännu är i kraft och djuret därmed inte kan slaktas alls, eller måste vänta innan det slaktas. Det är även mycket viktigt att man meddelar ifall man har ett djur som rör sig dåligt. Detta eftersom det djuret sedan måste lastas sist så att det är närmast utgången. Djuret måste eventuellt också ha en egen bås så att den inte har möjlighet att röra på sig och därmed till exempel falla. (Hämäläinen, Leena)

Enligt SKAL (Suomen Kuljetusalan Liitto) så finns det regler för hur länge en chaufför får köra i ett sträck, samt hur långa pauser denne bör ha. Det ges dock speciallov att chauffören kör längre då han transporterar levande djur. Dessa specialregler gäller dock endast i de norra delarna av Finland där sträckorna är längre, och större del av transporterna är över 8 timmar (Se bilaga 1). Eftersom djurskötsel är en så märkbar del av lantbruket i Finland så är det viktigt att man ser till att kostnaderna för transporten inte stiger för högt. För höga priser skulle leda till att man inte kan ha djurskötsel på

mera avlägsna orter. I Finland sker den största produktionen av svin på relativt samma ställe vilket leder till att transporterna för dem är lättare att koordinera än transporterna av nötkreatur. Utöver de långa sträckorna så ställer förhållandena till besvär, då till exempel den finska vintern kan vara mycket hård. Detta kräver mer av utrustningen då man måste se till att djuren inte får kallt, samt att bilen klarar av vinterförhållandena och inte slirar. (SKAL 2006)

2.4 Transportmedel

Djur kan transporteras i alla transportmedel bara man tar hänsyn till utrymmena för dem. Vid slakttransporter är det ovanligt att man transporterar djur med andra medel än lastbil, men till exempel inom hästsport så transporterar man även hästar med flyg för att vara med på internationella tävlingar. Att transportera till exempel hästar kortare sträckor, till exempel från Finland till Sverige, med fartyg går bra, men eftersom hästen står stilla hela biten så är det inte vanligt att transportera dem längre sträckor. Det viktigaste vid transporten är att djuret inte utsätts för onödig stress eller risk för skada. Till exempel är det mycket viktigt att golvet i transportmedlet är av sådant material som inte blir halt, samt att man vid flygtransport säkrar sig om att djuret inte faller under avgång eller landning. Djuren bör dessutom skiljas åt med mellanväggar för att det inte ska ha så mycket utrymme att röra på sig fritt. Därmed är även risken för att djuren skall skada sig eller orsaka trafikolyckor mindre. Djuren kan orsaka trafikolyckor ifall de slipper ut ur transporten eller ifall de genom att röra på sig får vagnen att svaja på landsvägen.

I Förordningen om transport av djur så framkommer det en massa regler för hur man får transportera djur och vilka krav som ställs till transportsättet.

2.5 Lag om transport av djur 1429/2006

Syftet med lagen om transport av djur är att skydda djuren för onödigt lidelse under transporten samt lastningen och lossningen. Lagen tillämpas på transporter som sker inom ekonomisk verksamhet. Lagen definerar transport som förflyttningen av djur med hjälp av en eller flera transportmedel. Även lastningen samt lossningen, samt eventuell vila under transport tiden, räknas med.

För att få transporteras bör djuren vara i transportbart skick. Djuren får heller inte lida av onödig smärta eller stress, under transporten. Under transporten måste man se till att djuren har möjlighet att vila och få mat och vatten ifall transporttiden är lång.

Transportmedlet som används vid djurtransporter måste vara avsett för djurtransporter. Tillräckliga bås och skiljeväggar måste finnas. Materialet för väggarna och golven måste vara lämpliga för djurtransport. Transportvagnen bör dessutom skydda djuren för klimatväxlingar. Transporten bör vara märkt med märkningar som anger att det är en djurtransport.

Vid lastning och lossning av djur bör de anordningar, till exempel rampar och bryggor, som används vara sådana att djuren inte kan halka eller på annat vis skada sig. Djuren bör dessutom behandlas lugnt under lastning och lossning. Att riva djuren i hornen eller slå dem är inte tillåtet. Transportvagnen bör dessutom vara tillräckligt stor och med tillräckliga skiljeväggar för att djuren inte skall bli stressade eller skada sig.

För att få lov att transportera djur måste man ansöka om lov av länsstyrelsen. Uppgifter om sökarens namn, eller företag, hemort, adress och andra kontaktuppgifter bör finnas på ansökningen. Dessutom bör tidigare utredningar som kan påverka om tillståndet befogas finnas med. Ifall en transportör bryter mot lagstiftningen om transport av djur, eller transporten inte längre uppfyller de krav som ställs, så kan länsstyrelsen återkalla transporttillståndet.

Jord- och jordbruksministeriet är den högsta myndigheten som övervakar lagen om transport av djur. Utöver det så övervakar även Livsmedelssäkerhetsverket, länsstyrelsen, lokala myndigheter, besiktningsveterinären och gränsveterinären tillämpningen av denna lag. De olika myndigheterna kan verkställa en inspektion på en

transport ifall de misstänker att någon aspekt inte sköts rätt. Dessutom får polisen inspektera en transport utan misstanke. Under inspektionen har de som utför instruktionen rätt att slippa in i de utrymmen där djuren är.

2.5.1 Förordning om transport av djur 28.6.1996/491

Djur som inte är i sådant skick som transporten kräver får inte transporteras. Men ifall man gör speciella arrangemang, eller skadan (eller sjukdomen) endast är lindrig så kan man transportera djuret ifall man inte anser att det förorsakar onödigt lidande. Ifall resan är mycket lång så måste djuren ha tillgång till mat och vatten med lämpliga intervall. Djuren måste även mjölkas under resan ifall det behövs. Ifall ett djur skadas under resan så måste första hjälp ges så snabbt som möjligt. (Finlex 1999)

De transportmedel som används vid transport av djur måste vara så starka att de klarar av djurets vikt, och inte orsakar onödigt lidande under resan. Djuren skall kunna stå, och vid behov lägga ner sig. Golven i transportmedlet får till exempel inte vara hala, och väggarna bör vara släta så att djuret inte kan skada sig. Utöver detta så bör olika djurarter, eller djur som är av samma art men olika åldrar, hållas åtskilda.

Transportmedlet bör vara sådant att man efter transporten lätt kan tvätta, och vid behov desinficera det. Transportmedlet bör även kunna ge djuren tillräckligt med skydd för klimatväxlingar. Därför måste ventilationen anpassas för den djurart som transporteras. Transportmedlet bör ha en märkning som anger för andra i trafiken att den transporterar levande djur. För att få lov att transportera djur så måste man ansöka om lov för detta via länsstyrelsen. De som sedan fått lov skrivs sedan in i ett register som upprätthålls av länsstyrelsen. (Finlex 1999)

Vid transporter av djur så bör man ha en ansvarsperson vars uppgifter är att se till att man inte överlåter transporter till personer som inte är tillräckligt kunniga eller inte sköter om djuren under transporten. Med i transportererna bör även finnas dokumentation med identifikation på de djur som transporteras, samt vid behov en ruttplan med insatta pauser samt tider för hur länge lastningen och lossningen tar. Varje djurart har olika maximitider som det är tillåtet att transportera dem. Transporttiden varierar även på djurets ålder samt transportfordonets typ. Till exempel får icke avvanda kalvar som utfodras med mjölk transporteras i högst nio timmar utan viloperiod. Svin får

transporteras i högs 24 timmar, men då måste de hela tiden ha tillgång till vatten. Den allmänna maximitiden för transport är 8 timmar. (Finlex 1999)

2.6 Övriga lagar och förordningar

Det finns en hel del med lagar och förordningar som handlar om hantering, hållning och skötsel av djur. På senaste tiden har det i medierna diskuterats ifall de nuvarande djurskyddslagarna, och speciellt straffen, borde ses över. Detta kapitel tar upp de mest centrala lagarna samt förordningarna som bör tas i beaktande vid planering av slakttransporter och slakten.

2.6.1 Lag om system för identifiering av djur 9.4.2010/238

Lagen om identifiering av djur tillämpas på djur som inte förekommer naturligt i det vilda. Det är livsmedelssäkerhetsverket som är ansvarigt för att det upprätthålls ett register. Djurhållarna är skyldiga att meddela vilka djur som hålls, tidpunkten för när verksamheten inletts, syftet med verksamheten eller vilken typ av djurproduktion det handlar om, verksamhetsområdet samt identifikationsuppgifter på de djurtransportmedel som används. Djurhållarna är skyldiga att märka de djur som fötts i deras ego. Omärkta eller felmärkta djur får inte överlåtas eller flyttas från en djurhållningsplats. En djurhållningsplats, eller djurtransportör, får inte heller ta emot djur som inte är märkta eller är fel märkta. (Finlex 2010)

2.6.2 Lag om djursjukdomar 18.1.1980/55

Jord- och skogsbruksministeriet är den högsta myndigheten som leder och övervakar tillsynen av denna lag. Livsmedelssäkerhetsverket är den centrala förvaltningsmyndigheten, och sedan är det regionförvaltningen och länsveterinären, samt kommunalveterinären, som övervakar. Vid slakterier är det besiktningsveterinären som kontrollerar att alla djuren är friska. (Finlex 2010)

Ifall djurägaren eller veterinären misstänker att ett djur bär på en sjukdom som inte annars förekommer i Finland så måste djuret genast undersökas. Ifall det anses vara nödvändigt så bör djuret inte överlåtas till produktion, och vid behov bör djuret och

området isoleras. Alla föremål och varor som kommit i kontakt med det sjuka djuret måste desinficeras eller förstöras. Djuret måste antingen avlivas, eller sen bör andra åtgärder tas. Ifall det inte är en veterinär som märker sjukdomen så måste man genast meddela veterinären, och isolera djuret under tiden. Djur som är sjuka får inte heller transporteras eller överlåtas till produktion innan veterinären har konstaterat att sjukdomen inte är farlig för andra djur eller kan smitta till människan. (Finlex 2010)

2.6.3 Lag om medicinsk behandling av djur 27.6.1997/617

Enligt lagen om medicinsk behandling av djur så får djur som behandlats med medicin som kan medföra en säkerhetsrisk i kvaliteten på livsmedlen inte slaktas. Ägaren av djuren måste följa de karenstider som medicinerna har, eller som veterinären sagt. Undantagsvis så kan djuret få slaktas ifall den på grund av djurskydd inte kan hållas vid liv. Innehåller medicinen östrogen, androgen, gestagen eller beta-agonister får djuret under inga omständigheter slaktas för livsmedelsbruk under karenstiden. Slakteriet måste informeras om den medicinska behandling som djuret fått ifall den under karenstiden skall slaktas. (Finlex 2010)

2.6.4 Livsmedelslag 13.1.2006/23

Enligt livsmedelslagen så skall djur som slaktas skötas, hanteras, transporteras och slaktas på ett sätt som tryggar en god och hygienisk kvalitet på livsmedlet. Den kommunala tillsynsmyndigheten utför köttbesiktningar på mindre slakterier. Evira (Livsmedelssäkerhetsverket) utför besiktningarna på större slakterier. Köttbesiktningen görs för att kontrollera att hygien och kvaliteten på köttet är i skick. De olika köttpartierna identifieras med nummerserier som man sedan kan följa upp. Det görs även inspektioner på slakterierna och primärproduktionsplatser. Under inspektionerna så kontrolleras utrustning, redskap och utrymmen. Om veterinären under inspektionerna på ett primärproduktionsställe (lantbrukaren) ser att hälsan hos något djur är sådant att den livsmedelshygieniska kvaliteten eventuellt äventyras så är veterinären skyldig att meddela den kommunala myndigheten för livsmedelstillsyn (Finlex 2011).

2.6.5 Djurskyddslag 4.4.1996/247

Djur bör behandlas väl och får inte utsättas för onödigt lidande. Djurens hälsa skall främjas och man skall ta djurens beteendemässiga behov i beaktande vid djurhållning. Förvaringsutrymmet där man håller djuret skall var tillräckligt stort, ljus rent och tryggt så att djuret inte skadar sig. Djuret skall förses med mat som är lämpligt för arten, dryck och annan nödvändig skötsel. Då djuret sedan avlivas så bör det se så smärtfritt som möjligt, och man får inte orsaka djuret onödig smärta. Ett slakteri som blivit godkänt av myndigheterna skall ha ett utrymme som är planerat för slakt av sjuka eller skadade djur. Djuren som slaktas får inte orsakas onödigt lidande verken under hantering eller slakten. Denna lag övervakas av Jord- och skogsbruksministeriet, Livsmedelssäkerhetsverket, Regionförvaltningsverket, lokala myndigheter (kommunalveterinären) samt djurskyddsövervakare. Om det finns någon anledning att tro att djur behandlas illa så bör någon myndighet meddelas, och då kan polisen och djurskyddsmyndigheten göra en inspektion. (Finlex 2010)

2.6.6 Djurskyddsförordning 7.6.1996/396

Djurskyddsförordningen är en fortsättning på djurskyddslagen. Den säger tydligare vad som är tillåtet vid djurhållning och vilka krav som ställs. Förvaringsutrymmet för djur skall bland annat var så att underhållningen är lätt och djuren hålls trygga. Brandfaran och risken för att djuret skall kunna rymma skall vara så liten som möjligt. Ventilationen bör vara duglig, belysningen skall vara bra och dessutom får det inte förekomma för mycket oavbrutet buller. Väggarna och golven skall dessutom vara släta så att det inte finns någon risk för att djuret skadar sig. (Finlex 2010)

Djuren bör behandlas lugnt och utan att man orsakar den onödig stress eller smärta. Man får alltså till exempel inte dra dem i hornen eller sparka dem. Man får heller inte hålla djuren fastbundna på ett sätt som minskar deras rörelseförmåga. Vid slakt så är det viktigt att djuren inte i onödan skräms upp, eller upplever smärta och stress. Ifall man inte slaktar djuren genast så måste det finnas förvaringsutrymmen som är anpassat för förvaring av djur i en kortare tid, ifall man inte kan förvara djuret på transportmedlet. Djur bör bedövas före blodavtappningen. Alla de redskap som används i samband med slakten måste med jämna mellanrum kontrolleras så att man är säker på att de fungerar

och inte orsakar onödigt lidande för djuret. Till exempel måste man ofta kontrollera att de kvivar som används är tillräckligt vassa. Ifall slakten sker på religiösa grunder, till exempel halal slakt, så måste en besiktningsveterinär finnas på plats. Slakt får under inga omständigheter göras av personer som är under 18 år och inte är tillräckligt skolade för uppgifterna. (Finlex 2010)

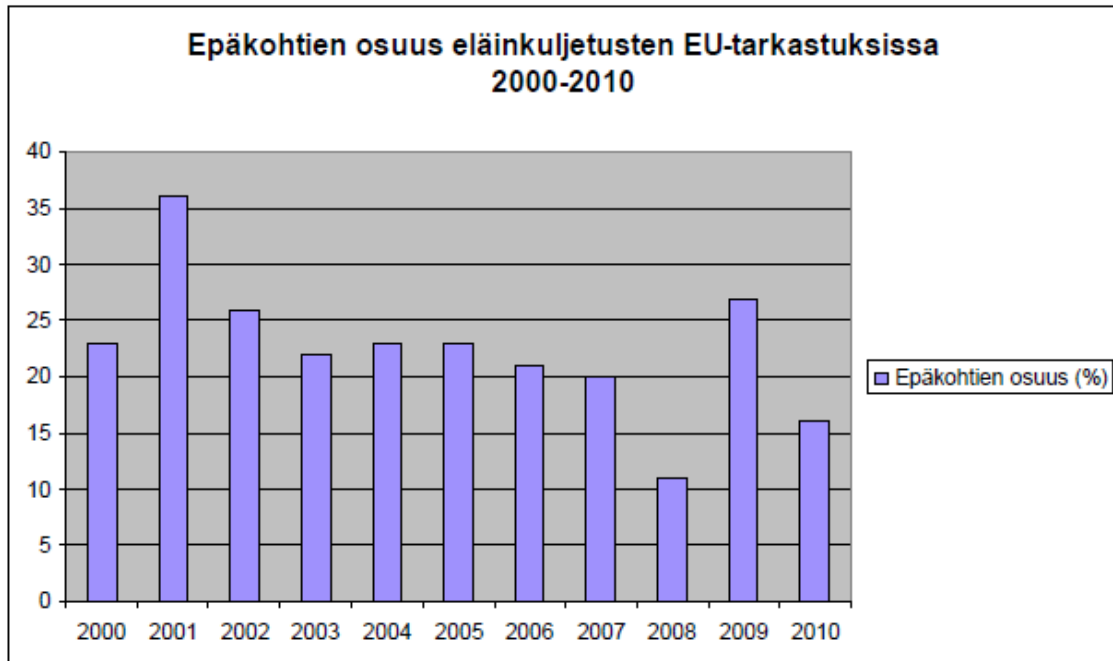
2.7 Kontroll av slakttransporter

EU lagen för transport av djur förnyades i början av år 2007. Denna kräver att medlemsstaterna varje år kontrollerar ett tillräckligt stort antal transporter. I Finland kontrollerade man mellan åren 2000 och 2009 sammanlagt över 3500 transporter. Av dessa hade genomsnittligt 23% fått anmärkning. (Evira, Kuljetusten EU-eläinsuojelutarkistukset vuonna 2009)

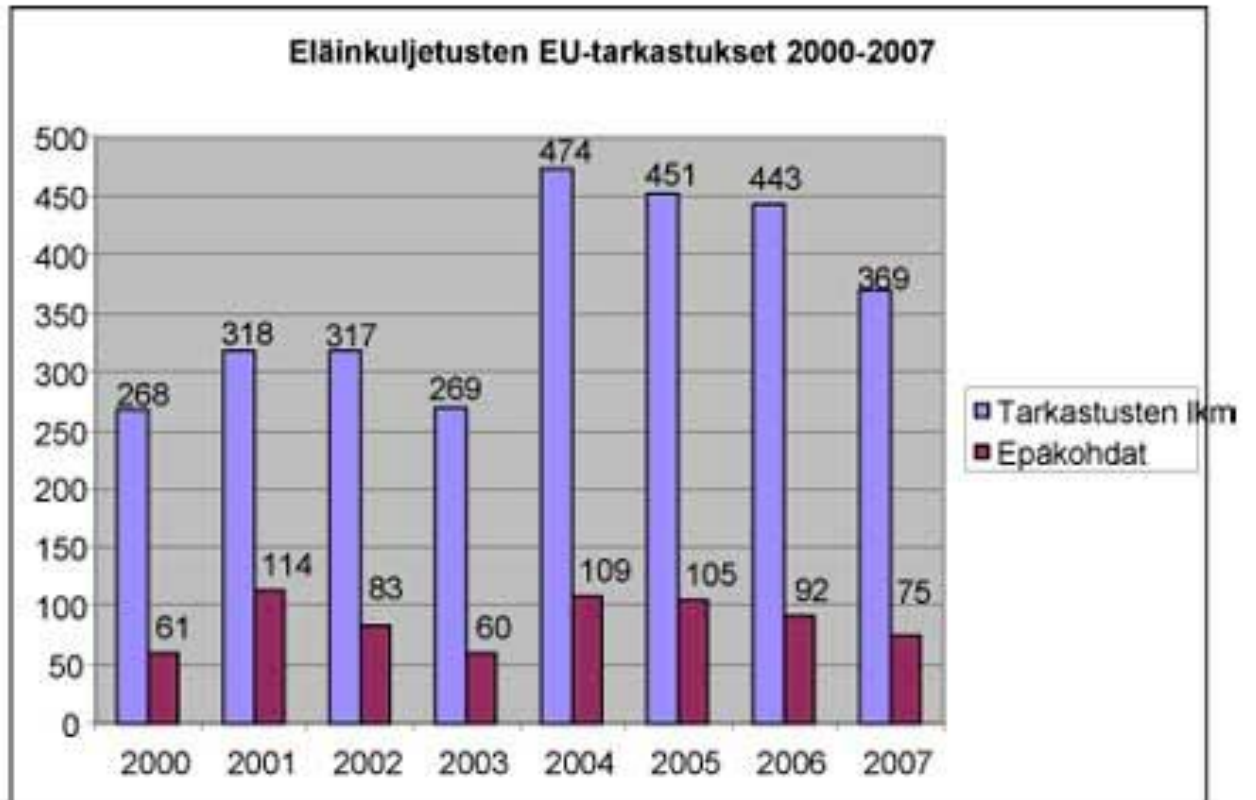
År 2007 kontrollerades 369 slakttransporter. Av dessa gjordes 341 stycken av kontrollveterinärer på slakterierna, resten av kontrollerna gjordes av länsveterinärer. Antalet transporter som fick anmärkning år 2007 (20%) hade inte ändrat sig mycket jämfört med år 2006 då antalet anmärkningar var 21%. År 2010 kontrollerades det cirka 350 slakttransporter. Av dessa hade 16% fått anmärkningar. Jämfört med år 2009, då man kontrollerade 275 slakttransporter varav 27% fick anmärkning, så är antalet anmärkningar mycket lägre. (Evira, Kuljetusten EU-eläinsuojelutarkistukset vuonna 2010, Evira, Kuljetusten EU-eläinsuojelutarkistukset vuonna 2009, Evira, Kuljetusten EU-eläinsuojelutarkistukset vuonna 2007)

Största delen av anmärkningarna kom av att transportdokument saknades, eller att de inte var tillräckligt detaljerat ifyllda. Utöver fel i transportdokumenten så hittades fel i transportvagnens skick och säkerhet samt övervakning av de specialkrav som ställs för längre transporter. Endast i ett fåtal fall såg man att djuren inte hade separerats rätt, eller hade för lite utrymme under transporten. År 2010 hittades inte ett enda fall där man transporterade djur som inte var i transportdugligt skick. I Figur 2 ser man hur stor procent andel av de djurtransporterna som kontrollerats år 2000-2010 fått en anmärkning. I Figur 3 ser man antalet transporter som fått anmärkning år 2000-2007 jämfört med antalet transporter som kontrollerats vart år. (Evira, Kuljetusten EU-

eläinsuojelutarkistukset vuonna 2010, Evira, Kuljetusten EU-eläinsuojelutarkistukset vuonna 2009 Evira, Kuljetusten EU-eläinsuojelutarkistukset vuonna 2007)



Figur 2: Andelen av kontrollerade djurtansporter som fått anmärkning åren 2000-2010(Evira)



Kuva 1.

Figur 3: Antaldelen djurtransporter som fått en anmärkning jämfört med den kontrollerade mängden djurtransporter 2000-2007 (Evira)

3 FORSKNINGSMETOD

Det finns två olika typer forskningsmetoder, kvalitativ och kvantitativ, som allmänt används då man utför en undersökning. I detta arbete kommer den kvalitativa metoden att användas. För att ge läsaren samt skribenten en bättre förståelse över den valda metoden, samt varför denna metod valts, kommer den nu kort att förklaras.

En kvalitativ forskning baserar sig oftast på intervjuer, medan kvantitativ forskning baserar sig på enkäter. Ifall man behöver en mängd svar som man sedan kan analysera så lämpar sig en kvantitativ forskning bättre. Ifall man däremot behöver mer specifik information, men inte har behov av en massa svar så lämpar sig en kvalitativ forskning bättre. I detta arbete har skribenten valt att använda en kvalitativ forskning och göra intervjuer eftersom den metoden lämpar sig bättre för det valda ämnet. Genom att göra intervjuer kan vi få mer specifik information om ämnet.

3.1 Kvalitativ forskning

Kvalitativ forskning baserar sig på intervjuer och man strävar till att få svar på frågorna varför och hur. En kvalitativ forskning sätter mer tyngd på personliga åsikter än på mängden svar. Kvalitativa forskningar kan göras som personliga intervjuer eller som gruppintervjuer. Genom att ställa frågor som ger utrymme för åsikter kan man skapa en mera allmän överblick över ämnet i fråga. Å andra sidan kan man ställa mera detaljerade frågor som ger mer ingående information. Det är viktigt att man är försiktig med att inte ställa frågor som kan påverka de svar man får. I motsättning till en kvantitativ forskning som lägger vikt på numeriska svar och observationer så lägger en kvalitativ undersökning mest vikt på verbala svar. Dessa svar kan antingen vara skrivna eller svar som man fått under en intervju. Det viktiga med en kvalitativ forskning är inte mängden svar man får, utan typen av svar som man får. (Backman-Rapporter och uppsatser, s31)

Fördelen med kvalitativa forskningsmetoder är att man kan få precis svar på just det som man strävar efter. Detta eftersom man alltid kan fråga mera ingående in till det

ämne som är intressant. Nackdelen men kvalitativa forskningsmetoder är däremot att man inte alltid vet vilka bakgrunden är för intervjuobjektets sätt att reagera på vissa saker. Antalet observationer (intervjuer) är ofta även mycket liten vilket gör att en kvalitativ forskning inte är den bäst kvalificerade ifall man behöver ett större antal observationer. En annan nackdel är att det är mycket svårt att få ett objektiva resultat med en kvalitativ forskning. Detta eftersom intervjuobjektet samt intervjuaren automatiskt påverkar varandra, fastän man skulle försöka att inte göra det. (Taloustutkimus Oy, Kvalitatiivinen tutkimus, 2007)

3.2 Kvalitativ intervju

Kvalitativa intervjuer kan göras antingen med endast observatören och intervjuobjektet på plats eller sedan som mindre gruppintervjuer. Ifall man gör gruppintervju är det viktigt att man inte har en grupp som är för stor, och att man ser till att alla i gruppen får möjlighet att svara på frågorna.

Fördelen med att göra en personlig intervju är att man då kan få mera ingående svar och gå mer i djupet på det ämne som man diskuterar. Nackdelen är dock att man lättare kan komma att påverka den som man intervjuar. Ifall detta händer så kan resultatet av forskningen ändras för mycket. Med gruppintervjuer är det viktigt att man på förhand bestämt hur stor grupp man vill intervjuas samt vilka faktorer som bör vara gemensamma med de intervjuade. Ifall det finns för stora skillnader inom gruppen eller gruppen är för stor så kan även detta påverka resultatet av forskningen. Man måste även försöka optimera så att alla får lika mycket taltid samt försöka att undvika att svaren förvrängs på grund av grupstryck. Detta sker lätt speciellt i fall då man intervjuar yngre personer.

För en personlig intervju kan man förbereda direkta frågor, samt följdfrågor, som man kan ställa den som man intervjuar. Det är viktigt att man är förberedd på att man eventuellt måste fördjupa frågorna eller förklara dem tydligare så att man får rätt typ av svar. I en gruppintervju är det viktigt att man har förberett en typ av intervjuguide som hjälper att leda diskussionen på rätt spår. Det är viktigt att man inte för slaviskt följer

guiden eftersom man då riskerar att inte få ett resultat som man kan använda som bas för sin forskning.

Oberoende av vilken typ av intervju man gör så är det viktigt att man bandar in intervjuen samt skriver den rent. Genom att banda in intervjuen så kan man minimera risken för att man missförstår eller tolkar nåt fel. Risken för feltolkning är mycket större ifall man endast litar på att man kommer ihåg intervjun eller har skrivit ner nåra minnesord.

3.3 Metod som använts för detta arbete

Detta arbete har gjorts som en kvalitativ forskning. Jag började med att samla relevant information om ämet för att kunna begränsa arbetets omfång på ett logiskt sätt. Genom att under en längre tid följa med i olika diskussions forum på internär, samt nuheter så skapade jag en bild av hurdan uppfattning människor har om skattransporter. Efter detta skrev jag teorin. För teorin undersökte jag olika sätt att transportera varor, och vilka av dessa kan användas för djurtransporter samt lagstiftningen gällande både djurtransport samt olika delar av djurhållning.

Då teorin var skriven bearbetades den för att kunna skapa intervjufrågor som inte motsäger eller stöder teorin, utan skapar utrymme för kommentarer och ny information som jag kanske inte själv tänkt på. Första planen var att intervjua en veterinär som arbetar med kontroller at slakttransporter, en uppfödare av slaktdjur samt en transportör. I slutändan intervjuade jag dock endast länsveterinären samt en uppfödare av slaktdjur. Utöver dessa två intervjuer så har jag kontinuerligt under arbetets gång haft kontakt med bekanta mjölkproducenter som kunnat svara på mindre frågor jag haft under arbetets gång.

Efter att intervjuerna gjordes så skrev jag en sammanfattning av dem varpå jag jämförde intervjuerna skillt för sig med teorin. På detta vis kunde jag skapa en bild av ifall teorin verkligen stämmer överens med verkligheten.

3.3.1 Problem med intervjuerna

Då jag försökte kontakta transportörer påträffade jag en del problem. Eftersom det inte finns många registrerade slaktdjurstransportörer i Finland så har de som finns mycket jobb. Enligt länsveterinär Tapani Parviainen så arbetar slakttransportörerna normalt sex dagar i veckan. Detta eftersom man börjar hämta djur till slakteriet redan på söndag för att slakteriet skall kunna börja slakten genast på måndag morgon. På grund av det så sade många att de helt enkelt inte har tid att svara på frågor.

Ett annat problem var att de resterande transportörerna backade ut så fort man nämnde att arbetet undersöker lagstiftningen gällande slakttransporter, samt ansvarsfördelningen. Då jag nämde detta problem för länsveterinären och uttryckte mina bekymringar om att detta kanske kunde bero på att lagstiftningen inte följs ordentligt sade han att det knappast är därför. Mer sannolikt är enligt honom att det endast beror på att transportörerna inte har tid, och att det har en negativ klang då man säger att man vill undersöka hur bra lagstiftningen följs.

4 RESULTAT

Denna del av arbetet går in på de intervjuer som gjordes samt resultatet av dessa. Utöver intervjuerna så har jag haft flera diskussioner med våra bekanta mjölkproducenter. Intervjuernas resultat, samt de personliga åsikter som kom fram under intervjuerna, kommer först att presenteras. Härefter kommer en kort sammanfattning av resultatet utgående från den information som kommit fram under intervjuerna samt under diskussionerna.

4.1 Intervju med länsveterinär Tapani Parviainen

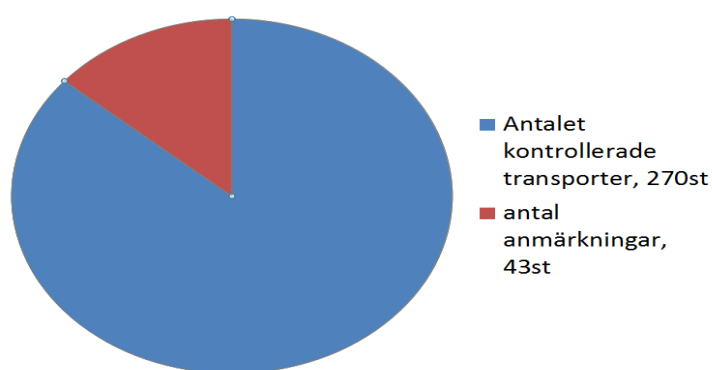
Länsveterinär Tapani Parviainen har sedan 1997 arbetat med att kontrollera djurtransporter. Han kontrollerar främst transporter som rör sig på landsväg. Alla djurtransporter måste enligt honom kontrolleras, vare sig det är fråga om en professionell transportör, eller en privatperson som till exempel transporterar sin häst till tävlingar.

Då Parviainen kontrollerar transporter som rör sig på landsväg så arbetar han alltid tillsammans med polisen. Som han själv uttrycker det så ”ingen skulle ju stanna om jag står där ensam och viftar att de skall stanna”. Under kontrollen så ser man på att djuren har tillräckligt med utrymme, att transportvagnen är i skick, samt att chauffören har alla officiella dokument med sig. Oberoende av att om det är en privatperson eller en professionell så kontrolleras de på samma sätt. Enligt Parviainen så är det mer sällan man ser att till exempel en slakttransport har fel, än en privat person. Detta tror han att långt beror på att man kanske inte som privatperson kommer att tänka på vilka alla dokument som måste finnas.

Evira (Livsmedelssäkerhetsverket) har en databas där alla länsveterinärerna för in information om de djurtransporter de kontrollerat. På sidan kan man se vilken typ av djur som transporteras, vilken typ av transport det varit frågan om samt ifall det funnits avvikelser eller inte. Parviainen berättar att det inte görs skillnad på ifall det varit en större eller mindre avvikelse, allt tecknas ner ändå. Parviainen visade exempel på fall där chauffören glömt sina transportlov hemma, eller där transportvagnen inte var märkt att

den transporterar djur. I år (2011) har länsveterinärerna kontrollerat 270 transporter varav 43 transporter fått en anmärkning. Majoriteten av dem som fått en anmärkning har dessutom fått den på grund av dokument som inte varit med i transporten eller liknande. Största delen av fallen har dessutom varit privata hästtransporter på tävlingar och inte slakttransporter. Enda exemplet med brist i slakttransport som Parviainen visade var ett fall där transportvagnen nyligen blivit ommålad och därmed saknade märkning om att det var en djurtransport.

Utöver att kontrollera att djuren lastas rätt, och de vid långa transporter har tillgång till mat och vatten, så kontrolleras att transportvagnen är i skick samt att alla dokument finns med. Dessutom så kontrolleras att transportören har en bultpistol med sig. Denna måste finnas med för att chauffören skall kunna utföra nödavlivningar ifall denne upptäcker att ett djur inte mera är i ett sådant skick att den kan transporteras. Endast i en bråkdel av fallen handlade det verkligen om att djuren lastats fel eller liknande. Parviainen berättade dock att alla transporter inte kontrolleras under väg, utan kontrolleras först på slakteriet. Alla de större slakterierna i Finland har en egen kontrollveterinär som är anställd av Evira. De mindre slakterierna ber dit en veterinär varje gång djur hämtas dit. Kontrollen på vägen samt vid slakteriet gör riskerna för fel mycket små.



Figur 4: Antalet transporter som fått anmärkning år 2011 (Julia Möller/ Tapani Parviainen)

För att få lov att köra djurtransporter så måste chauffören klara av en kurs som Evira håller. Efter att ha klarat denna kurs så får chauffören tillåtelse att köra djurtransporter. Detta lov motsvarar enligt Parviainen ett körkort.

Utöver att själva transporten kontrolleras så kontrolleras transportmedlet. Parviainen berättar att kontrollen på transportmedlet är hårt. För att få lov att transportera djur så måste transportmedlet kontrolleras. Han berättar att dessa djurtransportvagnar är mycket dyra, och att man ofta överför dem till andra transporter då de inte mera tillämpar sig för djurtransporter. Vagnarna ser litet olika ut beroende på vilken typ av djur de är specialiserade för. Till exempel lastas grisar i två till fyra våningar. Då lastar man först in ett antal djur, herefter lyfter man upp dem och lastar in nästa våning som lyfts upp, och så vidare. Kor däremot lastas i skilda avdelningar. De lastas in en i taget, varefter man stänger en mellanvägg före man lastar in nästa. Dessa mellanväggar är till inte endast för att djuren inte skall kunna skada varandra, men även för att skydda djuren. Parviainen jämför mellanväggarna med säkerhetsbältet på bilar. Genom att minska på utrymmet så försäkras man att djuret inte vid bromsning flyger fram. Transporten måste dessutom vara planerad så att den tål djurens vikt och att djurens rörelser inte kan få vagnen att svaja. Hela transporten kan väga upp till 70 ton. Härav väger chassin 10 ton, vagnen upp till 40 ton och djuren 6-7 ton. Med sådana vikter är det viktigt att allting fungerar.

Parviainen berättar att ansvaret för transporten, lastningen och lossningen alltid är på transportörens ansvar. Han jämför det med att till exempel då man åker bil så är det alltid chaufförens ansvar att se till att alla saker i bilen är rätt packade samt att alla har säkerhetsbälte på sig. Ansvaret för djuren överflyttas då man startar lastningen samt då man lastat ut djuren och de är på slakteriets område.

4.2 Intervju med lantbrukare Christel Liljeström

Christel Liljeström och hennes man Johan Liljeström är lantbrukare från Sibbo. De har hållit på med djur i över 30 år, och har sett hur saker och ting ändrats under tiden. I början hade de mjölkkor, men i dagens lägen har de helt och hållet gått över till köttdjur.

De köper djuren till sig då djuren är cirka ett halvt år gamla och säljer sedan vidare djuren till slakteriet då djuren är kring två år.

Liljeström anser inte att någon av de lagarna och reglerna som finns för djurhållning är onödiga, men hon anser att lagen om djurens identifikation är lite besvärlig, och kanske inte helt uttänkt. Liljeströms håller djuren i bås med 4-6 stycken djur i varje bås. I båsarna får djuren röra sig fritt. Då Liljeströms köper djuren så har djuren redan blivit öronmärkta hos uppfödaren. Ifall ett av djuren mister sin lapp, vilket inte är sällsynt att det händer, så borde man lägga fast en ny lapp. Enligt Liljeström är det för farligt att gå in i båsen för att sätta ett nytt märke i örat på djuret. Då djuren får gå fritt så är de inte vana vid mänsklig kontakt, och kan alltså bli rädda och därmed skada sig själv, de andra djuren eller personen som står inne i båsen. Ifall ett djur mist sitt märke så sätter transportören i ett nytt märke då djuret lastats in i bilen. Detta eftersom djurets rörelseutrymme då är så begränsat att risken för skador är minimal. Lantbrukaren visar då på listan över djur som lastas vilken nummer djuret utan lapp har, och så får djuret en ny lapp. ” Vi vet ju vilka djur som är i vilken bås, och eftersom man lastar dom en eller två i taget så är det lätt att hålla koll på numrona” säger Liljeström, men medger samtidigt att om man vill fuska i dethär skedet så är det nog möjligt.

Liljeström berättar att lastningen sker lungt. Djuren släpps in i en gång en eller två djur i taget. Längs med gången går djuren in i lastbilens första del. Då djuren är där kvitterar transportören för dem, varpå han lyfter båsen upp och sedan lastar djuren in i bilen. Liljeström säger att hon ännu aldrig varit med om att transportören skulle lasta djuren fel. För att göra lastningen mera lugn samt säkrare för både djuren och människorna så har Liljeströms byggt en ”vägg” som är fast i fören på traktorn. ”Väggen” består av trä, och meningen med den är inte att skuffa djuren utan att minska det utrymme de har att röra sig bakåt. Då djuren inser att de inte kan flytta väggen så går de lungt in i bilen. Liljeström säger att orsaken att de byggt denna vägg är att de skulle bli för farligt ifall man skulle ställa sig bakom djuren och försöka chasa in dem i bilen. Blir djuren rädda så springer de direkt över en. Liljeström säger att då de hade mjölkkor så kunde man leda, eller snällt puffa, in den i bilen då djuren var så vana vid att man hanterat dem. Kvigorna (unga kor) som de har nu är inte alls vana med hantering och därför skulle detta inte fungera.

Liljestöm tycker att säkerheten inom slakttransport alltid varit bra, och de har personligen aldrig råkat ut för risksituationer. Enligt Liljeström så kunde man dock tidigare, på 1980-talet och 1990-talet, undra över ifall transportören var i trafiksäkert skick. Då körde transportörerna så långa sträckor, och arbetade så långa dagar, att de ofta såg mycket trötta ut. I dagens läge har denna situation dock förbättrats, antagligen för att bilarna blivit större och sträckorna kortare.

5 DISKUSSION

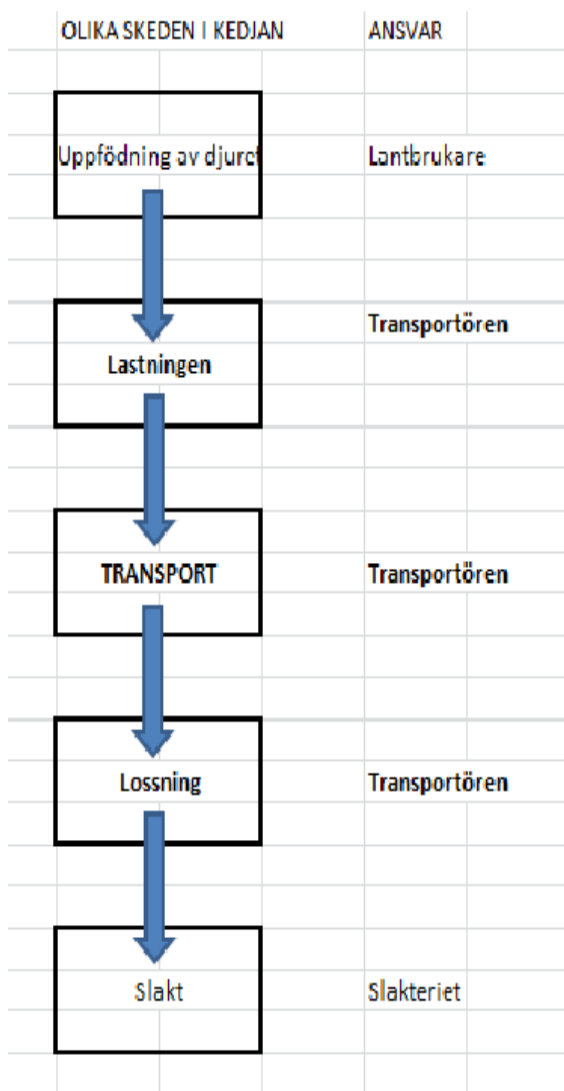
Syftet med detta arbete var att se på hurdan lagstiftningen och ansvarsfördelningen är gällande slakttransporter samt att undersöka hur ofta en slakttransport inte följer de givna kraven. I sig finns det inte särskilda krav på slakttransporter, men det finns krav för djurtransporter i allmänhet och det är de kraven som gäller vid djurtransporter. Tur är att djur som är sjuka eller blivit skadade inte kan slaktas. Detta betyder att alla de olika aktörerna, transportören, slakteriet och uppfödaren mister pengar på att djuren mår illa. Detta tror jag att på många vis skyddar djuren ytterligare. För att kunna slakta djuren, och därmed få pengar, så måste djuren må bra. Dessutom så måste man nog tycka om djur för att arbeta som uppfödare. Diskussioner med uppfödare visar att det är ett tungt jobb att sköta djuren. Dessutom så arbetar man sju dagar i veckan, stort sett hela dagen, då man är lantbrukare. Även transportörerna samt slakterierna arbetar långa dagar.

Lagstiftningen gällande djurskötsel och transport av djur är mycket täckande. Lagar och förordningar gällande djurskötsel och transport stiftas alltid tillsammans med en arbetsgrupp med veterinärer och andra personer som är professionella inom området. Detta försäkrar att lagstiftningen täcker alla delområden gällande djurens välmående. Genom att man kontinuerligt redigerar lagstiftningen och ser till att den är uppdaterad så försäkrar man att lagen följer med i utvecklingen. Då tekniken för djurhållning och transport utvecklas är det viktigt att lagstiftningen följer med. Transportvagnarna för slaktdjur är mycket dyra, och därför så tar man oftast mycket väl hand om den. Vagnen håller heller inte lika länge som ”vanliga” transportvagnar. Ofta säljs de sedan vidare för andra uppgifter då de inte mera lämpar sig för djurtransporter. Genom att vagnarna kontrolleras ofta så försäkrar man sig om att de hålls i ett gott skick, samt man upptäcker eventuella fel snabbt. Endast lagen om identifiering av djur fick litet negativa kommentarer av lantbrukarna då det inte alltid är möjligt eller lönsamt, att sätta fast ett nytt öronmärke på ett djur som mist sitt ursprungliga, innan man lastar in djuret i transportvagnen. De andra lagarna anser lantbrukarna vara bra och mycket av det som står i lagarna uppfyller man utan att egentligen tänka på att det finns en lag gällande det. Man ser det som en så naturlig sak att man måste behandla ett djur som är sjukt, och allmänt se till att djuren mår bra. Ifall djuren inte mår bra så mister lantbrukaren pengar,

antingen genom att djuret mjölkar mindre eller inte går att slakta. Redan denna aspekt gör ensam att lantbrukarna sköter sina djur väl.

Kontrollen av slakttransporter är mycket hård, både för djurens välmående samt transportvagnens säkerhet. Då lagarna för transporterna skrivs, eller ändras på så har regeringens planeringsgrupp kontakt med till exempel länsveterinären, samt andra professionella, för att försäkra sig om att lagen verkligen skall skydda djuren på bästa möjliga vis.

Under intervjun med länsveterinären Tapani Parviainen framgår att ansvaret för lastningen, transportern och lossningen av djuren alltid är transportörens. Alla aktörer i kedjan har dock ett ansvar att meddela myndigheterna ifall de upptäcker att en av de andra aktörerna inte sköter djuren ordentligt, eller uppfyller de kraven som ställs för dem. Både lantbrukare Christel Liljeström, samt Tuomo och Leena Hämäläinen, sade samma sak att djuren kvitteras av transportören då djuren är i första båsen på lastbilen. Då transportören sedan kvitterar för djuren så flyttas djuren in i bilen och då placerar transportören mellanväggarna så att djuren blir rätt packade.



Figur 5: Verkliga ansvarsfördelningen i kedjan (Julia Möller)

Enligt länsveterinär Tapani Parviainen så leder man korna in i lastbilen med grimma eller liknande. Alla lantbrukarna som jag diskuterade med säger dock samma sak, att det är beroende på ifall det är en ko som är van att man handskas med. Ifall kon är van att man handskas med den, att vara fast från huvudet, så kan man leda in den. Men ifall

djuren inte är vana med att man hanterar dem så skulle det vara för farligt att man skulle leda in dem, därför använder man sig av gångar med vilka man mer säkert kan få djuret att gå in i transportvagnen.

Slakttransporterna kontrolleras av en kontrollveterinär då transporten ankommer till slakteriet. Ansvaret för lastningen, transporten och lossningen av djuren ligger alltid hos transportören. Transportören har även lov att nödavliva ett djur ifall det skadas allvarligt under transporten. Eftersom ansvaret ligger hos transportören är det viktigt att transportören har gått en kurs som Evira (Livsmedelssäkerhetsverket) ordnat och blivit godkänd som djurtransportör. Lastningen sker tillsammans med lantbrukaren, och transportören kvitterar för djuren då de lastats in i den första delen på lastbilen. Det är sedan på transportörens ansvar att se till att djuren ställs på rätt sätt inne i bilen.

Det är endast en bråkdel djurtransporter som i år fått en anmärkning i år (2011). Och av de som fått en anmärkning i år så har majoriteten fått anmärkningar eftersom de saknat en del dokument eller liknande. Dessutom så har majoriteten av dessa varit till exempel hästtransporter på tävlingar och inte slakttransporter. De senaste par åren har antalet slakttransporter som fått anmärkningar minskat. Antalet fall där anmärkningen getts för att djuren varit fel lastat eller transporten på andra sätt inte uppfyllt kraven för djurens välmående och säkerhet har även minskat. Då man jämför statistiken som länsveterinär Parviainen har för i år, och den statistik som Evira publicerat under de senaste åren, kan man se att utvecklingen i år igen går åt rätt håll. Antalet slakttransporter som fått anmärkningar minskar. Det förundrar mig dock litet att antalet transporter som fick anmärkning år 2009 var väsentligt mycket större än tidigare år. Lagen gällande djurtransporter ändrades redan 2006 så det är troligtvis inte det som påverkat.

Under de senaste 20 åren har dessutom omsorgen för djurens välmående ökat. Kontrollen på transportmedlet har även blivit skarpare. I dagens läge finns det inte många som producerar djurtransportmedel mer. Enligt Christel Liljeström så var en stor riskfaktor för transporterens säkerhet tidigare det att transportörerna var slutkörda och mycket trötta. Hon sade att det ofta undrade henne ifall transportören verkligen var

trafiksäker då denne verkade vara så trött. I dagens läge ser man inte ofta att transportörerna är så trötta. Detta troligen eftersom bilarna blivit större och man inte behöver köra lika mycket mera.

5.1 Skribentens tankar om resultatet

Resultatet överraskade mig något. Jag hade personligen förväntat mig att antalet slakttransporter som fått anmärkningar skulle vara mycket större. Media ritat upp skräckbilder där djur transporteras för tätt, och att de ofta skadar sig under transporten. Att djuren dessutom jagas in i transporten under stressiga förhållanden ser man också ofta i media. Ofta hör man även att djuren slaktas för långsamt och känner smärta under slakter. Efter att ha diskuterat med länsveterinär Tapani Parviainen, samt bekanta lantbrukare, så står det klart att detta inte är fallet. Djuren sköts om väl, och kontrollen för transporterna är behård. Dessutom är så många olika aktörers ekonomi beroende på att djuren faktiskt är i slaktbart skick att det är naturligt att man har stor tanke på djurens välmående.

Teorin för arbetet stödde verkligheten bra. Eftersom det är många olika aktörer inblandade så är det viktigt att alla vet vad som hör till vems ansvarsområde. I lagen står inte direkt utskrivet i vilket skede ansvaret flyttas från en aktör till nästa, men diskussionerna som gjordes i samarbete med detta arbete hade alla samma resultat. Ansvaret flyttas under lastningen av djuren. Det är transportörens ansvar att se till att djuren lastas rätt in i transportvagnen, men det är lantbrukarens ansvar att se till att djuren är välsköta fram till dess. Eftersom antalet aktörer är såpass stort så är risken för missförstånd även tillräckligt stor att man måste vara väl medveten om den. På samma sätt som i vilken större organisation som helst så är det skäl att se till att alla de inblandade aktörerna vet om vad som händer samt vem som har ansvaret. Ifall informationen inte flödar tillräckligt bra så kan man riskera att till exempel transportören hämtar djur till slakteriet men där inte finns någon på plats för att ta djuren emot. Eller att fel djur lastas till slakt hos lantbrukaren.

Oftast är det privata djurtransporter, av till exempel hästar, som fått anmärkningar. Detta i sig är inte överraskande. Orsaken till att det oftast är de som får anmärkningar är dock inte på grund av vårdlöshet, men mer sannolikt på grund av att kunskapen om vilka alla dokument samt kraven på transportvagnen som finns. Att förbättra informationsflödet på detta plan skulle definitivt vara viktigt. Länsveterinär Tapani Parviainen nämnde skräckfall där en häst fallit igenom bottnet på transportvagnen under transporten. Detta har enligt honom garanterat inte berott på att man med flit lastat in hästen i en vagn som inte håller, men att man inte varit medveten om vilka krav som finns för transportvagnen, samt hur man kan kontrollera att vagnen är säker.

Den finska lagen om transport av djur följer den europeiska lagstiftningen om samma ämne. Detta anser jag är bra då man på detta vis är mer säker på att den finska lagstiftningen hålls uppdaterad. Genom att många olika länder arbetar tillsammans inom samma ämne så skulle man tro att risken för föråldrade lagar är liten i alla medlemsländerna.

Som med många andra saker i dagens läge så har media lätt en tendens att blåsa saker ur proportion för att få mera publicitet. Visst kan det till dels vara bra då man på det viset kan skapa mera intresse för ämnen som annars inte är så intressanta för allmänheten. Jag hoppas på att detta arbete kan ge mer inblick i hur slakttransporter i verkligheten sköts, och skapa inblick i hur bra vi sköter det här i Finland. Visst finns det alltid aspekter som kan förbättras men i slutändan så är både lagstiftningen och kontrollerna av slakttransporter heltäckande, och lämnar mycket litet utrymme för fel och misskötsel. Att säkerheten för slakttransporter de senaste åren ökat förvånar mig inte. Det är naturligt att man med hjälp av nya metoder kommer på nya, mera effektiva och säkra lösningar. Det enda som jag hoppas på är att man inte i något skede kommer att glömma djurens välmående i hopp om att kunna bli mer kostnadseffektiva. Sannolikheten att detta sker anser jag dock vara marginell.

Jag hoppas att detta arbete kan klarlägga vissa aspekter av slakttransporter och minska medias uppblåsning av ämnet. Eftersom det i vissa transporter funnits fel så är det de fallen media diskuterar. Att utesluta att fallet är en av hundra, varav de resterande varit

i skick är inte helt rätt enligt mig. Jag hoppas att detta arbete till dels kan motverka missförstånd, och väcka en helt ny typ av diskussion istället.

KÄLLOR

Ahonen, Matti; Pekkala, Hannu, *Lihatieto*, Hämeenlinna, 15.2.2000, Lihateollisuuden Tutkimuskeskus, 79s

Backman, Jarl, *Rapporter och uppsatser*, Studentlitteratur, Lund, 1998, 213s.

Jonsson, Patrik; Mattson, Stig-Arne, *Logistik – läran om effektiva materialflöden*, 6 uppl., Studentlitteratur AB, Lund, Replica Press Pvt Ltd India 2009, 515s.

G Larsson, John.0 1982, *Från uroxen till mjölkkon*, Stockholm: LTs förlsg, 1982, 79s.

G Larsson, John.0 1982, *Svin är inte bara svin*, Stockholm: LTs förlsg, 1982, 70s.

Ijäs, Tuija; Välimäki, Maija-Lisa. 2005, *Tunne elintarvikkeet*, 2 uppl., Keuruu: Otavan Kirjapaino Oy, 216s

Diskussion: Hämläinen, Tuomo; Hämläinen Leena, mjölkproducent, Pieksämäki, Finland

Intervju: Parviainen, Tapani, länsveterinär Södra Finlands län, Helsingfors

Intervju: Liljeström, Christel, köttproducent, Sibbo, Finland

Animalia, *Tuotantoeläimet, Naudat*, 2009

Tillgänglig:

<http://www.animalia.fi/animaliatoimii/toimintakohteet/tuotantoel%C3%A4imet/naudat/ihanaudat>

Hämtat: 24.2.2011

Animalia, *Tuotantoeläimet, Tuotantoeläinten teurastus*, 2009

Tillgänglig: [http://www.animalia.fi/animalia-](http://www.animalia.fi/animalia-toimii/toimintakohteet/tuotantoel%C3%A4imet/tuotantoel%C3%A4inten-teurastus)

[toimii/toimintakohteet/tuotantoel%C3%A4imet/tuotantoel%C3%A4inten-teurastus](http://www.animalia.fi/animalia-toimii/toimintakohteet/tuotantoel%C3%A4imet/tuotantoel%C3%A4inten-teurastus)

Hämtat: 24.2.2011

Animalia, *Tuotantoeläimet, Siat*, 2009

Tillgänglig: [http://www.animalia.fi/animalia-](http://www.animalia.fi/animalia-toimii/toimintakohteet/tuotantoel%C3%A4imet/siat)

[toimii/toimintakohteet/tuotantoel%C3%A4imet/siat](http://www.animalia.fi/animalia-toimii/toimintakohteet/tuotantoel%C3%A4imet/siat)

Hämtat: 24.2.2011

Atria, *Nautojen ketjuinformaatiolomake*

Tillgänglig: <http://www.atriasika.fi/uploads/zg6tpgxpht.pdf>

Hämtad: 10.10.2011

Djurens rätt, Lindström, Leena, *Grisar skållade levande på fyra slakterier*, Senast uppdaterad: 19.3.2009

Tillgänglig:

http://www.djurensratt.se/portal/page/portal/djurens_ratt/aktuellt/nyhetsarkiv?element_id=8304247&displaypage=TRUE

Hämtad: 24.2.2011

European Food Safety authority” Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport” Publicerat 12.1.2011, senast uppdaterat 19.1.2011

Tillgänglig: <http://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/1966.htm>

Hämtat 1.2.2011

Europeiska Rådets förordning (EG) nr 1/2005 av den 22 december 2004 om skydd av djur under transport och därmed sammanhängande förfaranden och om ändring av direktiven 64/432/EEG och 93/119/EG och förordning (EG) nr 1255/97 Senast redigerad: 5.3.2010

Tillgänglig: [http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32005R0001:SV:HTML)

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32005R0001:SV:HTML](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32005R0001:SV:HTML)

Hämtat 7.2.2011

Evira, Livsmedelssäkerhetsverket, Eläinkuljetusten EU-tarkastukset 2009, Senast
uppdaterad: 17.09.2010

Tillgänglig:

http://www.evira.fi/portal/fi/elaimet/elainsuojelu_ja_elainten_pito/elainsuojelun_valvonta/elainkuljetusten_valvonta/elainkuljetusten_eu-tarkastukset_2007/

Hämtad: 16.11.2011

Evira, Livsmedelssäkerhetsverket, Eläinkuljetusten EU-tarkastukset 2009, Senast
uppdaterad: 11.10.2010

Tillgänglig:

http://www.evira.fi/portal/fi/elaimet/elainsuojelu_ja_elainten_pito/elainsuojelun_valvonta/elainkuljetusten_valvonta/elainkuljetusten_eu-tarkastukset_2009/

Hämtad: 9.11.2011

Evira, Livsmedelssäkerhetsverket, Eläinkuljetusten EU-tarkastukset 2010, Senast
uppdaterad: 31.5.2011

Tillgänglig:

http://www.evira.fi/portal/fi/elaimet/elainsuojelu_ja_elainten_pito/elainsuojelun_valvonta/elainkuljetusten_valvonta/elainkuljetusten_eu-tarkastukset_2010/

Hämtad: 9.11.2011

Evira, Livsmedelssäkerhetsverket, Lihantarkastushenkilöstö teurastamoissa, Senast uppdaterad: 27.1.2011

Tillgänglig:

http://www.djurensratt.se/portal/page/portal/djurens_ratt/aktuellt/nyhetsarkiv?element_id=8304247&displaypage=TRUE

Hämtad: 24.2.2011

Mtv.fi 45min , dokumentär, ”Teurashevosten tuskainen” tiepublicerat 12.12.2007

Tillgänglig: <http://www.mtv3.fi/uutiset/45min/jaksot.shtml?588966>

hämtat 26.1.2011

Taloustutkimus Oy, *Kvalitatiivinen tutkimus*, Senast uppdaterad: 2007

Tillgänglig:

http://www.taloustutkimus.fi/tuotteet_ja_palvelut/tiedonkeruuratkaisut_ja_monitila/kvalitatiivinen_tutkimus/

Hämtad: 6.10.2011

Finlex

4.4.1996/247 Djurskyddslag

7.6.1996/396 Djurskyddsförordning

9.4.2010/238 Lag om ett system för identifiering av djur

13.1.2006/23 Livsmedelslag

18.1.1980/55 Lag om djursjukdomar

27.6.1997/617 Lag om medicinsk behandling av djur

29.12.2006/1429 Lag om transport av djur

28.6.1996/491 Förordning om transport av djur

BILAGOR

Bilaga 1: Områden där speciallov för transport i kraft

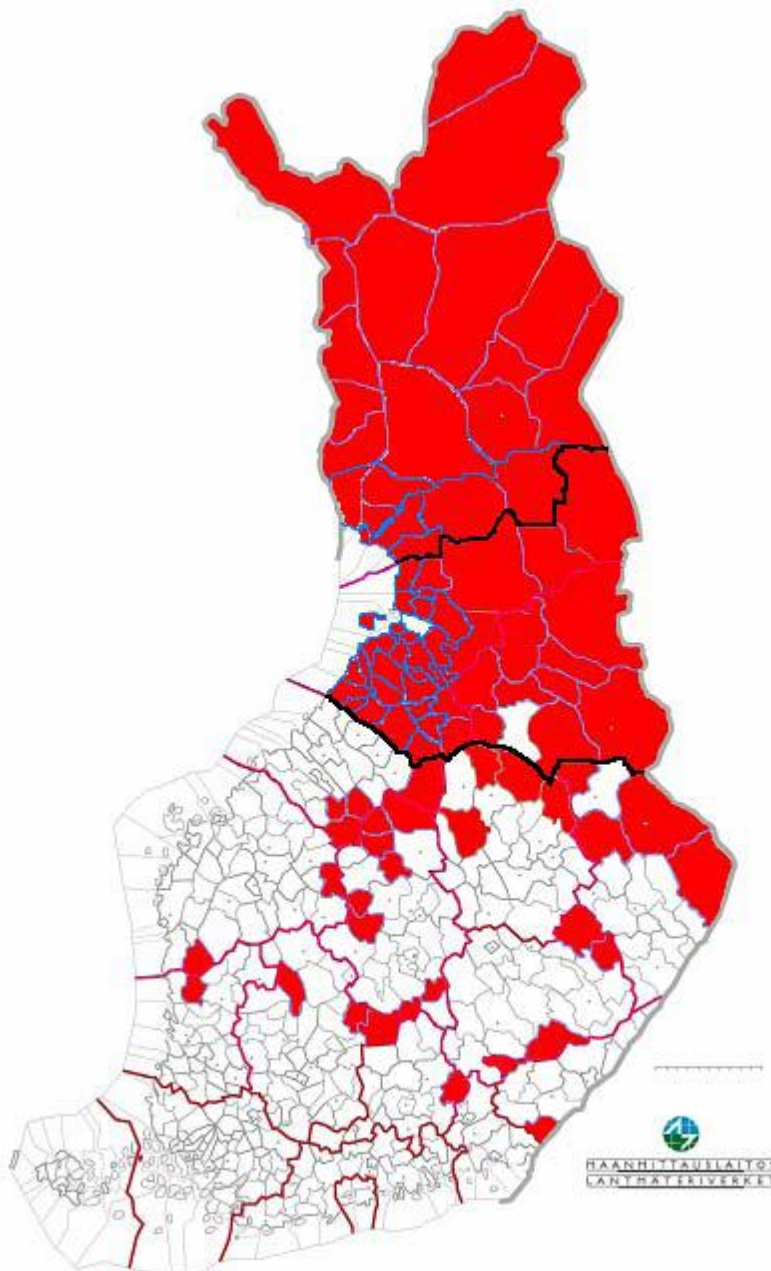
Alueet, joita poikkeuslupa koskee on merkitty punaisella

Lapin lääni

Oulun lääni

Oulun kaupunki

Kajaanin kaupunki



ALUEET, JOITA POIKKEUSLUPA KOSKEE

Lapin ja Oulun läänit, lukuun ottamatta Oulun ja Kajaanin kaupunkeja.

Lisäksi mukaan tulevat alla mainitut kunnat:

Brändö Ilomantsi

Föglö Juuka

Kökar Lieksa

Sottunga Valtimo

Värdö Leivonmäki

Iniö Luhanka

Korppoo Multia

Siikainen Kuhmoinen

Kuru Kannonkoski

Längelmäki Kinnula

Jaala Kivijärvi

Suomenniemi Kyyjärvi

Ylämaa Pihtipudas

Puumala Pylkönmäki

Heinävesi Isojoki

Savonranta Soini

Pielavesi Halsua

Sonkajärvi Lestijärvi

Vieremä Perho

Rautavaara Pyhäjärvi

Bilaga 3: Slaktens alla skeden

Teurastus

Nautojen ja sikojen teurastuksen päätyövaiheet ovat seuraavat:

TEURASTUKSEN PÄÄVAIHEET



Ahonen, Matti; Pekkala, Hannu, *Lihatieto*, Hämeenlinna, 15.2.2000, Lihateollisuuden Tutkimuskeskus, s. 7

Bilaga 4: Slaktanmälan

NAUTOJEN KETJUINFORMAATIOLOMAKE		LÄHETETÄÄN ELÄINTEN MUKANA, JOLLEI OLE TÄYTETTY SÄHKÖISEN TEURASILMOITUKSEN YHTEYDESSÄ		
Tuottajan nimi				
Tuottajanumero				
Teuraaksi toimitettavien nautojen lukumäärä				
Teuraaksi toimitettavien eläinten tunnistenumerot:				
Onko tilallanne esiintynyt elintarviketurvallisuuteen vaikuttavia sairauksia tai ongelmia viimeisen vuoden aikana?				
	Salmonellaa	Ei <input type="checkbox"/>	Kyllä <input type="checkbox"/>	Toteamispäivä:
	EHECia	Ei <input type="checkbox"/>	Kyllä <input type="checkbox"/>	Toteamispäivä:
	Lantaisuutta	Ei <input type="checkbox"/>	Kyllä <input type="checkbox"/>	
	Muuta, mitä			
Onko tilallanne voimassa viranomaisten asettamia rajoittavia määräyksiä?				
Ei <input type="checkbox"/>	Kyllä, lisätiedot Nasevassa <input type="checkbox"/>		Kyllä, lisätiedot lomakkeen lopussa <input type="checkbox"/>	
Onko tilanne eläimissä tai teiltä toimitetuissa teuraissa todettu viimeisen vuoden aikana jäämiä tai vieraita aineita?				
Ei <input type="checkbox"/>	Kyllä, lisätiedot Nasevassa <input type="checkbox"/>		Kyllä, lisätiedot lomakkeen lopussa <input type="checkbox"/>	
Tilaa hoitavan eläinlääkärin nimi				
Tieto Nasevassa <input type="checkbox"/>				
Onko teuraaksi tulevaa eläimiä lääkitty varoajallisella lääkkeellä tai lääkerehulla viimeisen 3 kuukauden aikana?				
Ei <input type="checkbox"/>	Kyllä, lisätiedot Nasevassa <input type="checkbox"/>		Kyllä, lisätiedot lomakkeen lopussa <input type="checkbox"/>	
Viimeinen varoaika päättyy (pvm):				
Eläimet, jotka eivät ole oireettomia ilmoitushetkellä			Eu-tunnus. Jos useita, niin erotetaan pilkulla	
Liikkuu huonosti				
Selviä paiseita tai patteja				
Syö huonosti				
Lantaisia				
Muu syy				
Päivämäärä		Allekirjoitus		

Edellä mainitut lisätiedot ja muut mahdolliset elintarviketurvallisuuteen vaikuttavat seikat;		
<i>Päivämäärä</i>		<i>Allekirjoitus</i>

Nautojen Ketjuinformaatiolomake, Atria,

**Bilaga 5. Transkribering av intervju med läsveterinär Tapani Parviainen,
26.10.2011**

Julia Möller (JM): Millaiset vaatimukset näin niinku yleisesti laki asettaa näille eläinkuljetuksille ja eläinten hyvinvoinnille?

Tapani Parviainen (TP): Meillähän on tavallaan ne säädökset on jaettu kahtia eli on koko Eu:ssa on tämmönen voimassa kaupallisiin eläinkuljetuksiin koskeva eläinkuljetusasetus, 1/2005 mä sanon sen nyt ääneen että sä muistat sen. Ja totase on itse asiassa hyvin pitkä ja se määrittelee tarkkaan sen mikä katotaan kaupalliseksi toiminnaks. Ja sitten että mitä siinä on vaatimuksia. Ja sitten se mitä jää niinku sen ulkopuolelle, niin sanotut ei kaupalliset kuljetukset, eli se miten koiraa kuljetetaan. Miten harrastaja kuljettaa hevosiaan ja muut niin se on sitten laissa eläintenkuljetuksesta, numero 1429/2006.

JM: Hyvä muisti sulla!

TP: No mä joudun näitä aika paljon muistelea mut että. Eli nää kaks on ne perusjutut ja tota tietysti kaupallisessa asetuksessa on se soveltamis ala on se keskeisin. Että missä niitä sovelletaan. Ja niinku se perus lähtökohta on niinkun että jos toiminnan harjoittajalla on kaupallista toimintaa johon keskeisesti liittyy eläinten kuljettamista niin silloin sovelletaan sitä EU asetusta mikä edellyttää että sillä toiminnan harjoittajalla pitää olla siihen toimintalupa joka vastaa niinku taksilupaa. Suomeksi eläinkuljettajan lupa. Sen lisäksi jos se kuljettaa tiettyjä eläinlajeja joita on; nauta, lammas, vuohi, sika, hevonen ja siipikarja niin sillä joka istuu ratissa, sekä sillä joka vastaa niitten eläinten hyvinvoinnista sen kuljetuksen aikana niin sillä pitää olla kuljettajan pätevyystodistus mikä edellyttää että se on käynyt ensteks koulutuksen ja käynyt sitten Eviran järjestämässä tentissä ja päässy tentistä läpi. Niin sitten awluehallintovirasto myöntää sille sitten pätevyystodistuksen, joka on niinku ajokorttia vastaava paperi.

JM: Okei. Miten , niin kuinka hyvin näitä vaatimuksiayleensä noudatetaan? Mulla vähän heräs nimittäin semmonen epäilyks että tossa kun mä yritin saada näit kuljettajia et mä olisin saanu niiltä niinku jotain kommentteja niin herveen monet ei halunnu. Et ensin ku mä sanon et mä oon tekemässä työtä teuraskuljetuksista niin ne oli hirveen iloisia ja sit ku mä kysyin et oisko niinku mahdollista saada haastattelu niin sit ne oli ihan niinku et ei missään nimessä ei meil oo aikaa ja tälleen. Ja sit vaik sano et teillä on

mahdollisuus olla kyllä ihan nimettömänä niin ei ne kuitenkaan halua, et ku he ajaa Atrialle tai Hk:lle niinku et ei he sano mitään niinku mikä käy päällekkäin. Ja ku se tuli niin monta kertaa et ne oli ensin niinku tosi innoissaan ja sit ne niinku kääns sen.

TP: Jo siis se näppituntuma mikä mulle on tullut että teuraskuljetuksissa on selkeästi niinku myyjän markkinat. Eli kuljettajia on aika rajallinen porukka ja ne on aika täystyöllistettyjä. Ne ajaa tyypillisesti kuusi päivää viikossa. Eli vaikka teurastamo toimii viisi päivää niin ne jo sunnuntaina täyttää sitä. Jotta teurastamo pystyy maanantaina alottaa. Eli ne tekee pitkää päivää.

JM: Jo kyllä mä sen ymmärrän et on kiire, mut ku se sama vastaus tuli niin usein. Ja se oli niin niinku äkillinen semmonen niinku.

TP:Siinä on varmaan ei niinkään niistä kuljettajista vaan että nehän on sopimusyrittäjiä. Kumpikaan näistä isoista lihaketjuista niin niillähän ei oo omii kuljettajia vaa niinku että ne on niinku tavallisia liikennöitsijöitä jotka on hommannu nää pätevyys asiat kuntoon, ja kuljettaa niitä. Mut että niillä saattaa sopimuksessa olla sitte joku maininta että mitään ei saa kertoa.

JM: Jo jotkut sanoo että saa lähettää kysymykset niille et ne kattoo sitte et jos ne voi vastata. Mut se oli mun mielestä vaan niin outoa et niin moni oli ensin et ”jo laita vaan kysymykset”, ku hirveen moni on niinku tosi kaukana täältä et ne on niinku keskisuomessa., Mut sit se et ensin on niinku saa laitta heille kysymykset et he yrittää niinku vastata sit silleen niinku pikkuhiljaa. Mut et sit ku heille kertoo et siinä on kysymyksiä lain noudattamisesta ja tällasesta niin sit se oli heti niinku et semmonen et ei sittenkään.

TP: Aijaa, jo toi on aika erikoista. Mulla taas semmonen näppituntuma. Mä oon -97 saakka ollu tien päällä noita valvomassa. Niin näissä teuraskuljetuksissa ei nykyään, ainakaan täällä etelässä juuri koskaan oo mitään että tosta voidaan koattoa että mitä esimerkiksi tän vuoden noi tilastot. Mä oon ite näit kaupallisia kuljetuksia tarkastanu 52 kappaletta tälle vuodelle. Hevospuolella on aika paljonkin ongelmia et siellä voi sanoa että vähintään joka neljännessä kaupallisessa kuljetuksessa on joku epäkohta. Tyypillisesti se on sitä että ei oo kuljetus asiakirjat kunnossa. Eli paperipuutteet. Mut että koska ne on tärkeit kuitenkin. Vaihtoehdot on että on epäkohtia tai ei oo epäkohtia. Niin se luku ”on epäkohtia” on suht suuri. Eli mä tost just katoin että mulla oli

muistaakseni neljästätoista kuljetuksessa niis 52sta. Mut ne oli pääsääntöisesti hevoskuljetuksiin liittyviä. Eli ravivalmentajat ei tajuu pitää asiakirjoja mukana. Se on se tyypillisin.

JM: Toi on huomattavasti pienempi luku ku mitä mä jotenkin kuvittelin tai silleen...

TP: Jo, tossa teuraskuljetuksissa niin. Mä voisin oikeastaan näyttää tosta koneelta. Eli ne kerätään meillä tällasii. Evira ylläpitää tämmösiä nettisivuja jolle tallennetaan kaikki nää tulokset. Tähän mennessä 270 kaikkiaan koko maassa. Ja tossa on nää määrät mitä on eli 270stä niin 224 on ollu kunnossa ja 43 ei.

(Parvianen visar på dator hur sidan där Evira uppehåller ett register över kotrollerade djurtransporter. På sidan ser man datum för kontrollen, vem som kohtollerat, vad man transporterat (vilket djur) samt en detaljerad redovisning ifall det hittats fel vid transporten.)

JM: Ei paha

TP: Ei munkaan mielestä koska kun tästä osiosta aika iso osa on niitä hevoskuljetuksia. Niin että jos siirtyy sitten suoraan valvontakohteisiin. Tästä näet suoraan niitä lukuja et mistä se muodostuu. Ja yleensä siinä on se että on niinku noita et lehdet tekee juttuja, et ku Evira tekee tiedotteen, niinne nappaa ainoastaan sen kokonaisprosentin menemättä sitten niihin syihin. Tossa 5 on aina sitten että siellä on epäkohtia. Tässä on esimerkiksi raviratsia niin katotaan mitä siellä on ollu.

JM: Huomattavasti vähemmän noit on ku mitä odotin. Kyllähän mä sen tiesin et pakkohan niitten on hoitaa se kunnolla et sehän on niitten elinkeino. Et ei ne niinku voi ihan miten vaan tehdä, mut mä jotenkin kuvittelin et sielt löytys enemmän semmosta pientä.

TP: No katos kun näissä on se että kun, no tässä on tyypillinen esimerkki.

Eläinkuljettajalupa ei kuljetuksessa mukana, kuljettajalla ei pätevyystodistusta mukana, kuljettaja kertoman mukaan ne ovat toisessa autossa ja kuljetusasiakirjat puuttuu. Että toi on mun mielestä ihan tyypillistä. Et täähän on ihan tuoretta. *(exemplet från veckoslutet innan intervjun tog plats)* Katotaan tosta että mitä on teuraskuljetuspuolella ollu laiminlyöntejä. *(Parviainen visar ett exempel där felet varit att det inte märkts på lastbilen att det är en djurtransport)* Elikkä tossa todennäköisesti että

eläinkuljetusvälineissä niin se kori jota käytetään, esim missä teuraseläimet kuljetetaan, niin se kestää semmoset 25-30 vuotta. Eli Käytännössä se joudutaan maalaamaan moneen kertaan kosta tiesuola kuluttaa. Niin tässä on todennäköisesti käynyt niin että se on maalattu mutta ei oo tarroja sitten vielä laitettu. Mut että siis tää jo poikii epäkohtailmoituksen. Et ei tää nyt ihan kauheen isoa ole. Mut näissä justiin kun sä sanoit siitä että oletat että niissä olis semmosii pienii epäkohtia niissä kuljetusvälineissä niin me ollaan itseasiassa otettu linjaks se, EUn tää kuljetusasetus edellyttää että yli 8 tunnin kuljetusvälineet pitää käydä tarkastamassa. Me ollaankäyty tarkastamassa kaikki. Eli siinä vaiheessa kun ne tulee hakemaan lupaa me käydään kattomassa läpi. Silloin katotaan et se on tavallaan ohjaus että ”laita nää ja nää asiat kuntoon niin saat luvan”. Niin ja kun se lupa on viisi vuotta kerrallaan voimassa niin se on aika hyvä se kontrolli siihen kuljetusvälineeseen kunnon säilymiseen.

JM: Ihan hyvä että se on noin tarkka

TP: Tässä oli enemmänkin 90-livun loppupuolella että oli semmosii vanhoja pappoja jotka oli niinku eläkkeelle siirtymässä että ne kuljetusvälineet oli mitä oli.

(Parviainen visar flera xempel på att hur små saker skrivs upp, till exempel att man inte noterat hur länge det tagit att avlasta djuren)

TP: Tossa on esimerkki siitä että on ollut nauta joka on ollut kuljetuskunnoton, ja siitä on sitten tehty lopetuspäätös. Eli otettu huonojalkanen lehmä kyytiin. Ja se on nyt tässä eläinkuljetusasetuksessa että jos mietitään sen eläimen kannalta sitä asiaa niin sen eläimen kuljetuskelpisuuden arviointi on se tärkein asia että siitä on jo heti alussa paljon pykälää. Että kun meillä on tuotantoeläintä, sekä kaikkien muidenkin eläinten osalta on se mahdollisuus aina että se eläin voidaan lopettaa. Et siinä ei ajatella sen omistajan intressiä. Meillähän ei teurastamot enää tee niinsanottuja sairasteurastuksia. Eli sairaita eläimiä ei oteta vastaan. Se ei oo teurastamon intressissä ja tietysti sen tuottajan intressi on lykätä mahdollisimman paljon sinne teurastamolle menemään. Niin se on sille kuljettajalle laitettu vastuu siitä että kuljetuskunnottomia se ei saa ottaa mukaan. Ja tässä on käynyt juuri niin. Et se on oikeestaan se keskeisin tekijä mitä joutuu kattoo. Noi kuljetustiheydet meillä on aika hyvin kohillaan. Että jos ajatelee niinku nautaeläimiä niin niitä aika usein joudutaan pitämään. Eli esimerkiksi tollaset isot sonnit pannan yksi kerrallaan sinne autoon ettei ne rupee tappelee keskenään. Eli autossa on se tietty määrä lokeroita.

JM: Eli vähän niinkun hevosautoss että siellä tulee sitten semmoset väliseinät?

TP: Jo, melkein. Eli sinne tulee semmosia karisnoita. Et yleensä autossa menee siellä keskellä pitkittäin väliseinä ja sit siinä on semmosia 2,5m lokeroita. Et sinne mahtuu aina sitten yksi eläin per lokero.

JM: Eli se ei oo sitä mitä näytetään välillä mediassa että niitä niinku kauheella kiireellä survotaan sinne.

TP: Ei meillä nautapuolella. Et sikapuolella mä oon 97 törmäily siihen että noita välityseläimiä kuljetettiin liian tiuhassa. Eli välitysporsaat painaa semmoset 20kg eli niitä pystyy jopa nostelemaan sinne. Semmosia ylitäyttöjä mä oon pari nähny. Mut lihasiat painaa jo sen vähän reilu 100kg niin ei ole ihmistä joka pytyy ne sinne lokeroon sullomaan liian tiuhaan. Et jos mietitään sen riskin kannalta niin siipikarjaa ja näitä välityseläimiä voi sulloa liikaa

JM:Jo mutta että sittä noita isompia on huomattavasti vaikeampi sulloa sinne.

TP: Jepp. Ja taas sitten että kun ne kuljetusvälineet on tehty mahdollisimman sileäseinäisiksi niin oikeastaan sen kuljetuksen aikana niin sillä eläimellä ei oo muutoin vaaraa loukkaantua paitsi jos tommosella niinku esimerkiksi nautojen kuljetukseen tarkoitettulla autolla tai sika-autolla jossa on huomattavan iso ykskerros osasto ja sinne pannaan yksi emakko esimerkiksi perälle niin jos tulee äkkipysähdys niin sillä on pahimmillaan kymmenen metriä ennenkuin se etuseinä tulee vastaan. Et se on tavallaan se loukkaantumisriski voi lähteä siitä että eläimiä kuljetetaan liian väljästi. Eli vähän sama idea kun meillä turvavyönkäytössä että turvavyönhän tarkoitus on estää sitä heittelemistä siellä autossa. Näillä on vähän sama. Eläimiä siis voidaan kuljettaa vähän liian tiheesti mutta sen eläimen turvallisuuden kannalta pahempi riski on se jos niitä kuljetetaan liian väljästi.

JM: eli pitää löytää semmonen sopusuhtanen määrä

TP: Niin ja se on useimmiten näissä teurasautoissa on sitten siirrettäviä osastoja. Jos on esimerkiksi semmonen iso osasto johon voidaan otta 20 lihakarjaa niin sitä väliseinää voidaankin sitten siirtää sen mukaan että jos sinne pannaankin yksi emakko. Tai sitten jos kuljetetaan paria nautaa. Sitä rajoitetaan sitä tilaa.

JM: Miten teille tulee info siitä että jos joku näistä asetuksista muuttuu tai tulee joku uusi asetus lakeihin? Tuleeko teille sitte jo ihan heti kun sitä suunnitellaan vai?

TP: Jo jos se on kansallinen lainsäädännönmuutos niin yleensä ne valvontaviranomaiset on sitten mukana jo sitten jo siinä lausuntokierroksessa. Eli kun esimerkiksi tää laki eläinten kuljettamisesta tuli niin meille annettiin tieto. Mä olin mukana itse asiassa siinä työryhmässä että työryhmään otettiin ne jotka oli valvontaa tehny ja sitten tuota se kävi lausunnolla silloisissa lääninhallituksissa. Eli oltiin jo tavallaan siinä valmisteluvaiheessa mukana ja sitten tietysti kun se laki tulee niin tota se lakiteksi tulee meille ja hallituksen perustelut tulee meille. Se on se laajempi taustapaperi. Ja elintarviketurvallisuusvirasto antaa sitten tulkintaohjeet. Sehän on se meitäkin ohjaava virasto. Esimerkiksi tästäkuljetuskelpoisuudesta että mitä katsotaan kuljetuskelpoiseksi ja mikä ei. Jotta tehtäs mahdollisimman yhdenmuotoisesti koko maassa.

JM: Mites tota jos te esimerkiksi meette teurastamolle ja teette tän tulotarkistuksen siellä jäsit huomaatte että ne naudat onkin lastattu väärin. Niin katotaanko se silloin että se on sen kuljettajan vastuu. Että sen olis pitäny kattoo et ne on lastattu kunnolla, vai onko se sen kasvattajan vastuu?

TP: Se on sen kuljettajan. Se on sama juttu kun autossa, se on aina kuljettajan vastuulla

JM: Miten sitten jos siinä esimerkiksi siinä hypoteettisesti siinä on se maajussi seissä siinä vieressä ja kattonu ku niitä on lastattu sinne autoon ja huomannu että jokin menee väärin mutta ei kuitenkaan sitten huomauttanut kuljettajalle tai tehnyt ilmoitusta. Niin voidaanko se vastuu sitten jotenkin kääntää silleen että se jakautuu tasan?

TP: Ei. Se on aina sen kuljettajan, se on kuljetuksista vastaava. Ja itse asiassa näissä tarkastuksissa teuraskuljetuksissa niin meillähän on tota kaikilla teurastamoilla, pienillä teurastamoilla ne on osa-aikaisia, valtion tarkastuseläinlääkäri valvomassa. Että mä en läänineläinlääkärinä käy teurastamoilla vaan mä valvon tien päällä kuljetuksia. Sen takia että mua kiinnostaa ne hevuskuljetukset ja ne tilalta toiselle kuljetukset. Ja teuraskuljetukset tosiaan niin sen teurastamon tarkastus eläinlääkäri tarkistaa ne. Nehän on kaikki Eviran palkkalistoilla. Niiten tehtävähän on, sen lisäksi että ne valvoo sitä teurastushygieniaa ja lihan laatua ja käsittelyä, niin ne on myös paikallisia eläinsuojeluviranomaisia siinä teurastamon porttien alueella. Ja niitten tehtäviin kuuluu valvoa näitä. Ja valtaosa näitä teuraskuljetusvalvonnoista onkon näiden

tarkastuseläinlääkäreiden tekemiä. Mikä on ihan loogista. Jos miettii teuraskuljetusta niin se kuljetushan on kestänyt pisimpään ja se auto on täysi. Ja se kontrolli on sitten teurastamon porttien sisällä. Mun mielestä se on ihan hyvä systeemi.

JM: Miten onko se sitten sama et sit kun ne eläimet otetaan vaunusta ulos niin sekon on vaan sen kuljettajan vastuulla. Eli teurastamo kattoo että mihin eläimet puretaan.

TP: Jo eli se vastuu siirtyy siinä vaiheessa kun ne eläimet tulee autosta ulos.

JM: Eli se pätkä kun ne eläimet lastataan, kuljetetaan ja otetaan autosta ulos on kuljettajan vastuulla?

JM: Onko ollu mitään muita vaaratilanteita nyt varsinkin tienpäällä kun sit tää et nauta on niinku esimerkiksi liukastunut jarrutuksessa ja loukannu jalkansa, mut tämmösiä että esimerkiksi tulee paniikki ja auto kaatuu tai vastaavaa?

TP: Meillä on ollu kaksi pahaa teuraskuljetusonnettomuutta tässä viimesen kymmenen vuoden sisään. Toinen oli Somerolla niin siinä sika-auto, se oli itse asiassa nauta-auto mutta sika kuormalla, niin talviliukkailla suistu tieltä. Siinä sekä kuljettaja että apukuljettaja kuoli ja sioista ei mun muistaakseni kun viisi. Eli se auto pysy pystyssä, mutta se ohjaamo rutistui. Siinä ei eläimille käynyt kovin pahasti. Toinen semmonen suuronnettomuus tapaus, tai melkein suuronnettomuus, tapahtu tossa ihhan itärajan pinnassa. Eli kanssa talviliukkailla tulee tommonen iso teurasauto, se oli puolillaan se sika kuorma, ja vastaan tulee koulubussi ja se koulubussi suistuu sitä teurasautoa päin. Ja koulubussin kylki repeyty niinku monta metriä auki. Mut kukaan ei loukkaantunut. Ja taas sitten kun se paihosuhde on että bussi painaa 5-7 tonnia ja teurasauto painaa yli 20 tonnia. Niin siel ei siellä teurasautossa tapahtunu yhtään mitään. Et nää on ne pahimmat mitä meillä on nyt ollu.

JM: Okej mutta nekään ei ole kuitenkaan johtunu siitä että sonniryhmässä on tullut kauhea paniikki ja sitten ne on saanut sitä autoa heittelehtimään.

TP: Ei, että ne autot on niin vakaita ja massiivisia. Sonni on taas sitten eläimenä sellainen että sitä ei kuljeteta vapaasti vaan että se on aika pienessä loossissa. Että se ei heittelehtimällä ei saa sitä autoa nurin. Noin niinku malliesimerkkinä siitä miten massiivisia on niin tommonen tyypillinen, siis aika paljon teuraseläimiä kuljetetaan täysperävaunurekoissa, alustamassa on reilusti yli 10 tonnia. Ja se eläinkuorma on koku

6-7 tonnia. Ja perävaunumassa saattaa olla 40 tonnia. Eli ne on kyllä aika massiivisia. Kuljetuskalusto teuraskuljetuksissa on hyvin uutta. Ne alustat on pääsääntöisesti alle viisi vuotta vanhoja. Eli vetoautot yleensä tulee niinku teuraskuljetuksiin uusina, ja myydään sitten johonkon muuhun käyttöön. Ja ne kuljetuskorit kestää tyypillisesti semmoset 3-4 alustaa. Tällähetkellä meillä on yksi korivalmistaja Suomeessa, ja sitten on ulkomaalaisia koreja. Alumiini on pääasiallinen materiaali. Hevoskuljetuksissa näkee useammin enemmän puutteita ja vakavempia. On esimerkiksi tapauksia jolloin hevonen on tippunut kuljetuksen aikana pohjan läpi.

Mä tosiaan valvon näitä kaupallisia kuljetuksi, koska jos mä meen tonne tien poskeen ja yritän pysäyttää kuljetusvälineitä niin eihän kukaan pysähdy. Mä oon aina poliisin kanssa. Ja se on vastavuorosesti että mä pyydän poliisilta että mä pääsen tien päälle katsomaan noita teuraskuljetuksia, ja poliisi pyytää mut taas sitten mukaan esimerkiksi raveihin tai ratsastuskilpailuihin. Ja näissä se epäkohtaprosentti pyörii tyypillisesti siellä lähellä 40%.

Teuraskuljetuksissa näitä epäkohtia ei ole lähelläkään näin paljoa koska meillä katotaan kaikki etukäteen. Varsinkaan täällä etelässä. Että mitä mä nyt oon noiden muiden tarkistuseläinlääkäreiden kanssa jutellut niin kalusto hankitaan tänne etelään ja sitten se siirtyy pohjoseen.

JM: Miten sitten tää että kun siinä on jokin tietty aika raja kauanko näitä eläimiä saa kuljettaa. Esimerkiksi niitä et voi Lapista ajaa tänne

TP: Jo eli kaupallisissa kuljetuksissa pääsääntöisesti se on se enintään 8 tuntia. Ja jos se menee yksikääk kuljetus yli 8tunnin niin pitää hankkia sitten tää pitkien maantiekuljetusten eläinkuljettaja lupa jolloin sille kuljetusvälineelle tulee lisävaatimuksia. Eli siellä pitää olla juotto ja ruokinta mahdollisuus. Siellä pitää olla tallentava hälyttävä lämpötilan seuranta ja sen ilmanvaihdon pitää olla järjestetty silleen että vaikka se auto simahtaakin tienposkeen niin ainakin neljä tuntia ne eläimet siellä selviää.

JM: Mä luin siitä että esimerkiksi pohjois Suomessa saattaa pakostakin joutua ajamaan pitempään että silloin esimerkiksi nää kuorma-autokuljettajan tavalliset ohjeistukset tauoista jne ei päde koska eläinten hyvinvointi menee edelle. Että jos sulla menee 12 tuntia niin sitten menee ja sä ajat sen 12 tuntia.

TP: Mutta kyllä tuossa mä oon huomannu sen että ainakin täällä etelässä niin poliisit tien päällä valvoo ajoaika säädöksiä samalla lailla kuin muillekin.

JM: Miten tätä sitten valvotaan? Joissain uudemmissa autoissahan on sellanen tuntikiekko mikä pitää kirjaa.

TP: Se on aina ollu voimassa. Eli jos sen ajoneuvon kokonaismassa on yli 7 500kg niin siinä on käytettävä piirturia. Mä en muista että mikä on se raja että missä se piirturi pitää olla. Mutta riippumatta siitä mitä kuljetetaan niin se pitää olla jos painoa yli se 7 500kg.

JM: Mitä kaikkea siihen pitää ilmoittaa kun lähettää eläimiä teurastamolle? Ja mitä kuljettajalle?

TP: Eli kuljettajalle ei ilmoiteta etukäteen mitään, vaan että teurastamon hankintapuolihan sen hoitaa. Eli maanviljelijä myy teurastamoille ne eläimet, ja teurastamoiden logistiikka hoitaa sitten sen. Eli ne tilaa sitten ne kuljetukset. Itse asiassahan ne kuljettajat ei suunnittele niitä kuljetuksia vaan teurastamon logistiikka suunnittelee ne ajoreitit. Ja ilmoittaa sitten vaan kuljettajalle että näiltä tiloilta niin näin monta eläintä. Ja se kuljettajan tehtävä on sitten ainoastaan varmistaa se että niillä eläimillä on asianmukaiset tunnistusmerkit, eli ne korvamerkit tai sioissa se on tatuoitu sitten se tilatunnus.

JM: Miten sitten kun esimerkiksi joissain rokotuksissa on varo-aika, että tän ajan sisällä et saa teurastaa. Miten sitten jos se eläin omistaja, kasvattaja, onkin katsonut että varoaika on loppu vaikka se ei vielä ole. Pidetäänkö se eläin silloin siellä teurastamolla varoajan loppumiseen asti?

TP: mä en ole varma koska siellä teurastamoillahan on ne valtioneuvoston eläinlääkärit. Mutta näinhän se tuntuis järkevältä että se pidetään siellä.

JM: Miten sitten jos eläin loukaantuu kuljetuksen aikana? Ymmärsin että jos eläimellä on jalka poikki niin sitä ei voi lähettää teurastamolle mutta jos se vain kävelee huonosti niin siitä pitää vain ilmoittaa kuljettajalle niin se eläin pakataan sitten uloimmaksi. Miten voidaan katsoa että jos lehmä on ollut kunnossa kun se lastattiin ja pakattiin perälle, mutta jotain on tapahtunut kuljetuksen aikana ja se linkuttaa kun se tulee ulos.

Voidaanko sitten todeta että tämä on sattunut kuljetuksen aikana että se ei ole kasvattajan vika?

TP: Kyllä se yleensä pyritään selvittämään koska sen kuljettajan vastuulla on että hänellä on vain kuljetuskuntoisia eläimiä mukana. Vakavasti loukaantuneet pitää sen matkan aikanakin jo pystyä lopettamaan. Esimerkiksi jos auto kaatuu tai kuski huomaa että pitkässä kuljetuksessa jokin eläin on telonut itsensä?

JM: Onko näillä kuskeilla sitten jokin erikoislupa että heillä on jokin hätä-lopetus lupa? Ja välineet?

TP: Kyllä. Pulttipistooli on se väline. Tainnutus- ja lopetusvälineet pitää olla mukana ja se on itseasiassa mukana ajopa kuljetustarkastuspöytäkirjassa.

(Parviainen visar en mängd kontroll rapporter, hur de ser ut samt hur de fylls i. I rapporterna kryssas det at chauffören har alla de dokument med som krävs, att djuren är i skick och att transport medlet uppfyller kraven. Dessutom så kontrolleras att man inte blandar för små och stora djur eller liknande. Parviainen visar även hur de rapporter som poliserna gör ifall de har kontrollerat en transport.)

JM: Tehdäänkö niin että jos esimerkiksi kolmelta lähekkäin olevalta tilalta on menossa jokaiselta pari nautaa niin se kuljettaja ottaa ne kaikki kyytiin sitten?

TP: Kyllä, kunhan kuljetuksen enimmäiskuljetusaika ei ylity. Etelässä tämä ei ole ongelma mutta pohjoisessa täytyykin suunnitella tarkemmin jotta aika ei ylity.

JM: Miten muuten kun sä sanoit että lehmät lastataan yksitellen niin käytetäänkö siihen riimua vai vaan naru kaulan ympäri?

TP: Se riippuu siitä mihin se lehmä on tottunut. Sitten ne talutetaan autoon. Taurus sonneja yriteään sitten ajaa varovasti sinne autoon. Sikoja ajetaan autoon sellaisen lastauslevyn kanssa. Se on sellainen 1,2mx1m vanerilevy. Eli sika menee jos on vapaata kulkusuunta edessä. Eli sitä takaapäin vain rajoitetaan niin sitten se menee itekseen autoon. Ja meillä on pääsääntöisesti kaikissa teurasautoissa hissi siellä auton takaosassa eli se perä on tietyllä korkeudella ja sit se viimeinen 2,5m laskeutuu maanpintaan eli eläin kävelee siihen ja nostetaan sitten autoon.

JM: Eli hyvinkin korkeateknillistä!

TP: On on! Eli ei samalla tavalla kuin on hevostrailereissa joissa on se lastausramppi. Eihän esimerkiksi lypsylehmä tai sika ole koskaan sellaista nähnytkään eli se olisi aivan mahdotonta. Mutta kyllä se vaakasuoraan osaa kävellä. Siat lastataan kolmi tai nelikerroksittain. Eli ne siat kävelee sinne sisään ja nostetaan sitten ylös, ja seuraava kävelee sisään ja nostetaan.

JM: Sattuuko sitten tuossa nostovaiheessa koskaan mitään onnettomuukisa että eläin jää jumiin tai vastaavaa?

TP: Yksittäis tapauksia saattaa sattua mutta ei sen enempää. Yhden saksalaisen valmistajan autossa oli lovi johon sika pysty jäämään jumiin, mutta sekin virhe korjattiin. Ei siinä eläimille loukkaantumisvaaraa sinäänsä ole. Se täytyy ajatella niin että vaikka se kuski on ajanut viimeiset 40 vuotta niin se sika on kyydissä elämänsä ensimmäistä kertaa, ja täysin vieraassa ympäristössä.

JM: Eli tuollaiset täytyy suunnitella idioottivarmaksi.

TP: Kyllä juuri näin.

JM:Selvä minä kiitän kovasti avusta!

TP: Eipä mitään.

Bilaga 6: Intervju med lantbrukare Christel Liljeström

1, Julia Möller (JM): Är någon av de lagar och regler som finns för slakttransport och djurhållning onödiga, onödigt besvärliga eller annars bara dumma enligt dig?

Christel Liljeström (CL): Altså inte i sig men lagen om djurens identifikation är lite jultig. Vi köper ju djuren så att de är cirka fem månader gamla då de kommer till oss. Sedan säljer vi dem till slakterie när dom är där kring två år. Dom kommer till oss och då är dom ju redan märkta från tidigare. Hos oss bor djuren i bås där dom är 4-6 djure per bås. Ofta så kan en av djuren tappa sin öronlapp där, och inte går man ju sädär bara in dit och sätter en ny lapp i örat. Utan sen när slaktbilen kommer och man börjar lasta dom så säger vi att ”den där är nummer det och det” och visar på listan. Sedan sätter transportören ny lapp i öra. Vi vet ju vilka djur som är i vilken bås, och eftersom man lastar dom en eller två i taget så är det lätt att hålla koll på numrona. Transportören sätter dessutom lapp i örat på djuret innan han kvitterar för dom och sedan lastar vidare.

JM: Ok. Du sa att transportören kvitterar för djuren. I vilket skede gör han det? Är det då som ansvaret flyttas till honom?

CL: Jo alltså bilen har ju en första del som man sen lyter upp o djuren slipper sen in i bilen. De e då när djuren är i den här första båsen som transportören kvitterar. Sen lyfter han upp djuren i sätter dem på sina platser i båsen, och med alla mellanväggarna och grejerna.

JM: Ok men ni hjälper att han får djuren därtills?

CM: Jo alltså jag och Johan (*hennes man*) hjälper att få djuren där tills. Vi har en gång som vi släpper djuren i en eller två i taget. Sen har vi på fören av traktorn en skiva som Johan själv har byggt så att vi med hjälp av den kan lättare få djuren mot bilen. Om vi står där i gången med Johan och försöker shasa djuren så blir det ju inte till nåt. Om djure bestämmer sig att den inte vill och börjar springa åt andra hållet så springer den ju rakt över oss, och vad annat där nu råkar vara i vägen. Med traktorn och skivan kan vi begränsa utrymmet för djure. Då den fattar att den inte har möjlighet att gå åt andra håll än framåt så går den riktigt snällt in i bilen.

JM: Har ni nångång haft situationer där djur har skadat sig under lastningen?

CL: Nä det har vi nog inte. En gång har en kviga brytit benet i hagen och vi måste ha en veterinär ut och nödavliva den men aldrig så att det har hänt då man lastat. Dom gubbarna som kommer och hämtar djuren så är nog så vana att hantera djur att dom vet vad dom håller på med. Tidigare på 80-90 talet så kunde man ofta se att gubbarna var så trötta att man tänkte på ifall de alls var trafiksäkra, men aldrig så att de skulle ha behandlat djuren fel. Tidigare så körde dom ju så långa sträckor, och bilarna var mindre så man fick göra flera varv. I dagens läge så verkar dom mycket piggare. Inte vet jag sen ifall det är dom där körskivorna eller om det är det at bilarna är så mycket större att man slipper köra så många varv. Men mycket piggare är gubbarna nog. Inte ser du ju nuförtiden heller slakttransporter med djuren i som står på vägen och väntar.

JM: sant det. Länsveterinären sade att man leder in djuren en i taget med typ grimma eller liknande, stämmer det?

CL: hahahaha! Nånej! Eller jo kanske med typ mjölkkor som är vana med att man hanterat dem dagligen. Men dom här tjurarna är ju inte vana vid det så det skulle bli aldeles för farligt om man ens försöker på det. Därför har vi gången och skivan. Ifall nåt djur verkligen vägrar gå så har transportören en såndän elstöts pinen som han lite kan pikka på rumpan med så att de går. Men inte ofta har vi måstat använda den, dom går nog alltid snällt in. Tidigare hade vi ju mjölkkor också och dom var ju vana med all man hantera dom och att dom var fast hela tiden. Men nu har vi ju fritt i bås dom så inte är dom så vana med att man hanterat dom.