

Kreaturchaufførers viden om og erfaringer med malkekøers transportegnethed

En spørgeskemaundersøgelse blandt chauffører, der kører kreaturer til slagting i Danmark

Masterspeciale, MVHP 2016

Anne Hels

Hovedvejleder: Mette S. Herskin, Institut for Husdyrvidenskab, Aarhus Universitet

Medvejledere: Peter T. Thomsen og Inger Anneberg, Institut for Husdyrvidenskab, Aarhus Universitet



Forord

Dette masterspeciale er udarbejdet som afsluttende rapport på uddannelsen "Master i vurdering af husdyrvelfærd i primærproduktionen" under Institut for Husdyrvidenskab, Aarhus Universitet. Specialets omfang er på 15 ECTS. Jeg takker min chef, Maren Holm Johansen, for at have gjort det muligt at tage denne efteruddannelse.

Emnet er valgt med interesse i at få ny viden om en gruppe af mennesker, der sjældent bliver hørt i debatten trods deres centrale rolle for velfærds-mæssige konsekvenser forbundet med dyretransport, nemlig chaufførerne. På grund af opgavens omfang har jeg begrænset mig til kreaturchauffører. For så vidt angår kommende opgaver vil det være oplagt at lave en lignende undersøgelse blandt chauffører, der kører med svin.

Jeg takker mine vejledere især Mette S. Herskin, men også Peter T. Thomsen og Inger Anneberg for utrætteligt at bakke op og være hurtig og grundig med kritik, forslag og løsningsmuligheder under hele processen. Peter T. Thomsen har desuden været en stor hjælp ved udarbejdelse af spørgeskemaet og den statistiske behandling af data, tak for det.

Data er indsamlet på Skare Aarhus Slagtehus og Danish Crowns kreaturslagterier i Aalborg og Holsted i februar-marts 2016. Tak til Ejvind Kviesgaard og pressechef Jens Hansen, som har sørget for at få udsendt information om min undersøgelse til Danish Crowns vognmænd. Dette har givetvis bidraget til at få så høj svarprocent. Til slut vil jeg rette en stor tak til chaufførerne, der velvilligt har brugt tid på at svare på mine spørgsmål.

Odder, maj 2016

Anne Hels

Sammendrag

Hvert år transporteres 500.000 kreaturer, hvoraf 200.000 er malkekøer, til slagteri i Danmark. En vigtig person for dyrenes velfærd i den forbindelse er chaufføren af den kommercielle transportbil, idet han/hun er ansvarlig for dyrenes af- og pålæsning samt for transporten fra besætning til slagteri, herunder for beslutninger om dyrenes egnethed til transport. Reglerne for dyrs transportegnethed er imidlertid komplicerede, kan være vanskelige at fortolke i praksis og hviler ikke altid på et biologisk grundlag. Dette betyder at chaufførers beslutninger om et dyrs egnethed i nogle tilfælde vil være præget af skøn.

Inden de begynder at køre med dyr, skal chauffører gennemgå en uges AMU-kursus om transport af dyr. På kurset er der afsat én dag til transportegnethed. Idet der i henhold til loven påhviler chauffører et stort ansvar for de dyr, han kører med, og at reglerne for transportegnethed kan være svære at bruge i praksis, kan det synes sparsomt at begrænse undervisningen i dette emne til en dag. Indtil nu har ingen undersøgelser imidlertid beskæftiget sig med chaufførers viden om transportegnethed eller holdning til dyrevelfærd.

Formålet med denne specialerapport var derfor at undersøge kreaturchaufførers viden om, samt erfaringer og holdninger til såvel malkekøers transportegnethed som den dertil knyttede ansvarsfordeling, samt at undersøge om chaufførens alder/erfaring har betydning herfor.

Undersøgelsen bygger på svar på 19 spørgsmål fra 66 chauffører (svarende til 1/3 til 1/2 af alle chauffører i landet), der til daglig kører med malkekøer til tre danske kreaturslagterier. Alle respondenterne var mænd, danskere, og de fleste mellem 41 og 60 år med lang erfaring i branchen. Det fremgår af resultaterne, at 45 % af respondenterne ikke svarede korrekt på tre spørgsmål om regler for malkekøers egnethed til transport, at 35 % jævnligt eller ofte havde været i tvivl om et dyrs transportegnethed, samt at 59 % af respondenterne ikke fandt deres andel af ansvaret for dyrenes transportegnethed, i forhold til landmandens del af ansvaret, rimeligt. Respondenternes alder/erfaring havde kun begrænset betydning for besvarelsene.

Undersøgelsens resultater viser, at respondenternes viden om reglerne for malkekøers transportegnethed ikke var helt så god, som de selv forventede, samt at chaufførerne i mindre grad havde hentet deres viden om transportegnethed fra AMU-kurset og i højere grad andre steder fra, sandsynligvis sidemandsoplæring. Der var dog også tegn på, at i hvert fald en del af respondenterne havde udbytte af AMU-kurset, idet de respondenter, der angav at bruge viden fra AMU-kurset i større omfang svarede korrekt på tre spørgsmål vedrørende transportegnethed ($P=0,08$). Med hensyn til ansvarsfordeling, så oplevede 59 % af de deltagende chauffører at de bar en urimelig del af ansvaret for dyrenes transportegnethed, men angav at hverken fysiske forhold

eller tidspres var primære årsager til vanskeligheder forbundet med at vurdere dyrenes egnethed til transport.

Respondenterne havde mulighed for at give en åben kommentar relateret til transport af kreaturer. Her gav mange udtryk for, at den påkrævede adskillelse af voksne han- og hundyr fra samme besætning er farlig for de personer, der skal håndtere dyrene. Endvidere mente respondenterne, at myndighedernes dyrlæger har et kalibreringsproblem, idet de vurderede dyrs transportegnethed forskelligt.

Samlet tyder undersøgelsens resultater på at der, med den givne praksis, hvor chaufføren har et stort ansvar for korrektheden af beslutninger om dyrenes transportegnethed, samt med de gældende regler, hvor der ikke er en klar skillelinje mellem egnede og ikke egnede dyr, er brug for mere uddannelse af chauffører for at sikre såvel hensynet til at de reelt har den nødvendige viden, samt for at sikre hensynet til dyrenes velfærd. I specialet diskuteres forskellige muligheder for at rette op herpå.

Indholdsfortegnelse

Sammendrag	3
1. Introduktion	6
2. Materialer og metoder	10
2.1 Population, som indgår i undersøgelsen	10
2.2 Spørgeskemaet	11
2.3 Databehandling	11
3. Resultater	12
3.1 Demografisk information om respondenterne	13
3.2 Spørgsmål med fokus på uddannelse.....	14
3.3 Regler om transportegnethed	14
3.4 Vurdering af transportegnethed	14
3.5 Viden om transportegnethed	16
3.6 Erfaringer med transport af malkekøer.....	16
3.7 Respondenternes øvrige bemærkninger	16
4. Diskussion	17
5. Konklusion	23
6. Referencer	25
Appendiks	28
1. Kontrakt mellem Danish Crown og Aarhus Universitet	28
2. Mail med følgebrev til Danish Crowns vognmænd.....	31
3. Mail til Skare Aarhus Slagtehus' vognmænd	32
4. Spørgeskema.....	33

1. Introduktion

Der slagtes årligt omkring 500.000 kreaturer i Danmark, hvoraf ca. 200.000 er malkekøer (Seges, 2015). Forud for slagtning er kreaturerne blevet transporteret fra besætningen til slagteriet på lastbil. Transport udgør en kompleks stressor for malkekøer (Grandin og Gallo, 2007) pga. uvante situationer som læsning og håndtering (Gebresenbet et al., 2012), samt det at skulle stå op og holde balancen under transporten (Fisher et al., 2009). Andre eksempler på stressende elementer knyttet til transport af dyr er sammenblanding med ukendte artsfæller (Hasegawa et al., 1997) og manglende fodring/vanding (Hogan et al., 2007).

Der findes undersøgelser, som har fokuseret på såvel kreaturers velfærd under transport (f.eks. undersøgte González et al. (2012) faktorer forbundet med vægttab under transport) og på de velfærdsmæssige konsekvenser af transport, såsom sammenhæng mellem transportdistance og den efterfølgende risiko for sygdom (Cernicchiaro et al., 2012). Næsten alle disse undersøgelser er imidlertid lavet på yngre slagtedyrs såsom kalve, kvier eller ungtyre, hvorfor mængden af viden om betydningen af transport for malkekøer begrænser sig til få undersøgelser såsom Thomsen og Sørensen (2013), der undersøgte om raske malkekøer bliver halte efter transport og Yagi et al. (2004), som undersøgte celletal i mælk samt blodets indhold af hvide blodlegemer hos malkekøer efter transport.

Det er bemærkelsesværdigt, at der findes så lidt viden om transport af netop malkekøer, idet særligt udsætterdyr, såsom udtjente malkekøer, formodentlig er i øget risiko for at lide overlast under transporten pga. deres kliniske tilstand, deres højere alder end kreaturer opfedet med henblik på slagtning (Raundal, 2016, pers. komm.), samt dårligere huld end kvier/tyrekalve (Seges, 2016b) og typiske udsætningsårsager som stofskiftelidelser, yverbetændelse, klov/lemmelidelser eller problemer med reproduktion (Seges, 2016a). Der er derfor brug for mere viden om, hvorvidt netop disse dyrs velfærd påvirkes af transport.

Transport af dyr er reguleret af EUs Transportforordning (EC, 2004), den nationale Bekendtgørelse om transport af dyr (Justitsministeriet, 2006b) samt Dyreværnsloven (Justitsministeriet, 2015). Ud over regler for chaufførers uddannelse, lastbilernes indretning og grænser for såvel belægningsgrad som køretid, så indeholder transportforordningen et kort afsnit vedrørende dyrs egnethed til transport. Det fremgår heraf, at kun egnede dyr må transporteres, og at man ikke må transportere dyr på en måde, der udsætter dem for skade eller unødigt lidelse. Grænsen mellem egnet og uegnet er imidlertid ikke nærmere defineret, da lettere tilskadekomst, som ikke forværres under transporten, er tilladt. Begrebet lettere tilskadekomst defineres heller ikke. Der nævnes dog kort tre konkrete eksempler på tilstande, som gør dyr uegnede til transport: Springhalthed, alvorlige sår og prolaps. I tvivlstilfælde henvises til at søge veterinær rådgivning.

Det har ikke været muligt at finde dokumentation for, at disse tilstande reelt påvirker malkekørs egnethed til transport eller evt. forværres under transport. Tilsvarende har det ikke været muligt at finde dokumentation for, at lettere patologiske tilstande eller for eksempel klinisk målbare tilstande såsom spændte yvere påvirker køernes velfærd under transport eller deres egnethed dertil. På baggrund heraf må beslutninger om malkekørs egnethed i dag bero på en vurdering.

I Danmark har chaufføren af dyretransportens vurdering af malkekørs egnethed til transport stor betydning for, om dyrene transporteres. Efter at den enkelte mælkeproducent har besluttet at sende et dyr til slagt, så er det chaufføren, der henter dyrene, som skal tage stilling til om dyret er egnet til transport og kan komme med transporten. Chaufføren og dennes vognmand (dvs. chaufførens arbejdsgiver, der i mange tilfælde ejer køretøjerne) kan således idømmes straf, hvis det under en kontrol fra myndighederne vurderes, at chaufføren har overtrådt lovgivningen (Justitsministeriet, 2006b), dog sådan at hvis dyrets tilstand kan tilbagedateres til forud for selve transporten, så vil også dyrets ejer kunne idømmes straf (Justitsministeriet, 2015).

Jævnfør dansk praksis så efterlades det derfor reelt til chaufføren at fortolke, for eksempel hvornår et dyr er lettere tilskadekommen, men ikke vil blive påført yderligere lidelse under transporten. Chaufføren skal således kunne fremskrive dyrets tilstand til, hvordan det vil se ud, når det læsses af på slagteriet. Ifølge Transportforordningen (EC, 2004) skal man som nævnt søge veterinær rådgivning i tvivlstilfælde. I praksis kan danske chauffører kræve en dyrlægeerklæring om et konkret dyrs transportegnethed (Justitsministeriet, 2006b). Ud over at landmanden skal være villig til at påtage sig udgiften til en sådan erklæring, så kræver dette imidlertid, at chaufføren ved nok om en given tilstand til at være i tvivl om et dyrs transportegnethed.

For at køre kommercielt med dyr i Europa kræves at man har bestået kursus i administrative regler om dyretransport samt dyrs adfærd og bedømmelse af transportegnethed (EC, 2004). I Danmark er der tale om et 1-uges kursus, som varetages af AMU-centrene. På disse kurser er der afsat 7,4 timer til undervisning i dyrs adfærd samt bedømmelse af transportegnethed. Jeg har fulgt undervisningen sådan en kursusdag ved henholdsvis AMU-Nordjylland i Aalborg og AMU-Syd i Kolding i vinteren 2016.

AMU kurset skal, i henhold til Transportforordningen (EC, 2004), indeholde undervisning om:

- a) Transportegnethed og bestemmelser for alle transportmidler;
- b) Dyrs vandings- og fodringsbehov, adfærd og stresspåvirkninger;
- c) Praktiske aspekter af arbejdet med at håndtere dyr;
- d) Betydningen af førerens køreadfærd for de transporterede dyrs velfærd og for kødets kvalitet;
- e) Nødhjælp til dyr;

og f) Sikkerhedsmæssige hensyn for de personer, der håndterer dyrene.

Det har ikke været muligt at finde videnskabelig eller anden dokumentation for, om disse kurser reelt giver chaufførerne en større viden eller hjælper dem i vurderinger af dyrs transportegnethed sammenlignet med før AMU-kurset. Der findes heller ikke opgørelser over, hvilke erfaringer chaufførerne har med kurset eller information om chaufførernes niveau af viden på områder, der er centrale for transportegnetheds-problemstillingen. Ved søgning i den videnskabelige database CAB med nøgleord som driver*, animal welfare og cattle samt synonymer, fremkommer kilder, der dokumenterer betydningen af chaufførens kørestil for om kreaturer står, ligger eller falder på bilen (Cockram og Spence, 2012), og betydningen heraf for niveauet af fysiologiske stressmål efter transport (Bulitta et al., 2015), men ikke kilder med fokus på chaufførernes uddannelse, viden om transportegnethed eller generelle holdninger til dyrevelfærd.

I Danmark kontrollerer politiet dyretransporter på vejene. Indtil ultimo 2005 var denne kontrol ikke systematisk. I en flerårsaftale mellem politi og anklagemyndighed 2007-2010 blev kontrol af dyretransporter på vejene imidlertid et indsatsområde med måltal, dvs. med krav om et minimum antal kontroller pr. år (Justitsministeriet, 2006a og 2007). Samtidig blev der oprettet en specialstyrke af politiassistenter, som skulle lede og udføre kontrol med dyretransporter i Danmark, i den såkaldte Tungvognssektion under Rigspolitiet. I 2006 blev specialgruppen Dyrevelfærdsrejseholdet dannet af Fødevarestyrelsen (Fødevarestyrelsen, 2007).

Dyrevelfærdsrejseholdets dyrlægers opgave var blandt andet at deltage i politiets kontroller og vejlede politiet i tilfælde, hvor regler for transport af dyr var overtrådt. Fra medio 2006 blev politiets kontrol på vejene således intensiveret og systematisk. Ifølge de nyeste tal har politiet i 2012-2014 udført kontrol med 155-319 danske kreaturtransporter årligt (Fødevarestyrelsen 2013, 2014, 2015). Et slagtetotal på ca. 500.000 kreaturer årligt vil betyde ca. 20.000-40.000 transporter til slagteri årligt, idet der typisk er 12-25 dyr på hvert vogntog. Risikoen for at blive udtaget til en sådan kontrol vil i givet fald være ca. 1 % for enhver given kreaturtransport. Ifølge de nyeste tal fra Fødevarestyrelsen (2013, 2014, 2015), udgjorde andelen af kontrollerede danske kreaturtransporter med overtrædelser 17%, 2% og 12% i henholdsvis 2012, 2013 og 2014.

Udover kontrollen på vejene gennemfører danske myndigheder rutinemæssig kontrol ved indladning af dyr på slagterier, hvor dyrlæger syner dyrene ved ankomsten (Fødevarestyrelsen, 2016b). Dette gøres i praksis ved at en embedsdyrlæge (dyrlæge ansat af Fødevarestyrelsen) observerer dyrene under aflæsning på slagteriets rampe. Hvis dyrlægen vurderer, at reglerne for transport af dyr eller dyreværnsloven er overtrådt, kan dyrlægen sanktionere ved at give en indskærpelse (præcisering af gældende regler) eller en politianmeldelse (Fødevarestyrelsen, 2013). Afhængig af alderen af dyrets lidelse, kan sanktionerne rettes mod chauffør, vognmand, landmand og/eller mod den praktiserende dyrlæge, der eventuelt har skrevet en erklæring på et måske transportegnet dyr. På tværs af de forskellige kreaturgrupper blev der således, ifølge de nyeste tal fra 2012-2014, årligt givet 23-34 indskærpelser og 33-52 politianmeldelser (Fødevarestyrelsen 2013, 2014, 2015). Det har ikke været muligt at dele sagerne op i køer og

kalve/ungdyr. Som det fremgår af ovenstående, så er beslutninger om transportegnethed, taget af chauffører eller andre, genstand for en høj grad af myndighedskontrol. I tilfælde af overtrædelser kan chauffører idømmes alt fra en påtale til en frakendelse af retten til at beskæftige sig med erhvervsmæssig transport af dyr (Justitsministeriet, 2015), hvorfor fejlskøn kan få alvorlige såvel juridiske som personlige konsekvenser.

Ved fejlskøn er der imidlertid ikke kun tale om alvorlige konsekvenser for chaufførerne. For dyrenes vedkommende kan et fejlskøn vedrørende egnethed til transport føre til, at deres kliniske tilstand forværres betydeligt under transporten, og at de udsættes for høj grad af smerte og lidelse. Dette gælder f.eks. køer med ældre bækkenbrud eller hofteledskred, hvor dyret var i stand til at gå relativt normalt hjemme i besætningen, men ankommer til slagteriet som meget halt på et bagben eller eventuelt har lagt sig under transporten og har svært ved at rejse sig igen (Fødevarestyrelsen 2015a). Det kan således også have store dyrevelfærdsmæssige konsekvenser, når der skønnes forkert om malkekøers egnethed til transport.

Til trods for, at chauffører således er nøglepersoner i forbindelse med sikring af dyrs velfærd under transport til slagteri og holdes juridisk ansvarlige derfor, er det ikke lykkedes at finde information om denne gruppes viden om, eller holdninger til, transportegnethed eller andre emner relateret til dyrevelfærd. I de senere år er der publiceret en række videnskabelige undersøgelser omhandlende for eksempel praktiserende dyrlæger, klovbeskærere og landmænds opfattelse af smerte hos kreaturer i forbindelse med klovbeskæring og –operationer (Becker et al., 2013), dyrlægers og landmænds opfattelse af smerte og brugen af smertestillende medicin til kvæg (Thomsen et al., 2012) samt senest landmænds holdninger til brugen af sygestier til svin (Thomsen et al., 2016). I lyset heraf er det derfor endnu mere overraskende, at der reelt ikke findes viden om chauffører, som kører med dyr til slagteri.

Formålet med dette speciale var derfor at undersøge kreaturchaufførers viden om, samt erfaringer med og holdninger til såvel transportegnethed hos malkekøer som den dertil knyttede ansvarsfordeling, samt at undersøge om chaufførens alder/erfaring har betydning herfor.

Brugen af spørgeskemaundersøgelser er en hyppigt anvendt videnskabelig metode til at opnå viden om holdninger hos bestemte grupper af personer (f.eks. Ison og Rutherford, 2014). I sådanne skemaer kan svarmulighederne være mere eller mindre kvantitative og/eller kvalitative (Hansen et al., 2015). Jeg har valgt at spørge chaufførerne ved hjælp af et fortrinsvist kvantitativt spørgeskema. Herved opnås mulighed for på forholdsvis kort tid at få svar fra en målgruppe samt at afsøge sammenhænge og dokumentere, hvor udbredt forskellige fænomener er (Hansen et al., 2015). I specialet giver brugen af anonymitet mulighed for at få ny viden om denne gruppes kendskab til og erfaringer med de danske regler om transportegnethed, samt viden om hvorvidt chaufførerne har oplevet problemer i forbindelse med deres egen bedømmelse af malkekøers transportegnethed. Et enkelt af spørgsmålene var dog et kvalitativt hvorfor-spørgsmål, som var åbent og uden mulige svarkategorier. Dette blev medtaget for at få indblik i chaufførernes syn på

dyrevelfærd/transportegnethed beskrevet med egne ord, og gav hermed indsigt i personlige overvejelser samt begrundelser for holdninger og adfærd. Kombinationen af spørgsmålene betyder at nærværende undersøgelse sigtede mod at bidrage med primært kvantitativ viden om chaufførernes erfaringer med og viden om transportegnethed samt i mindre omfang kvalitativ viden om personernes bagvedliggende holdninger.

Følgende hypoteser søgtes testet:

- I. Chauffører der kører med malkekøer til slagteri mener, de ved tilstrækkeligt om regler om transportegnethed, men de bruger ikke viden fra AMU kurset hertil.
- II. Chauffører der kører med malkekøer til slagteri mener, at de fysiske rammer (herunder tid) for beslutning om et dyrs egnethed til transport kunne være bedre.
- III. Chauffører der kører med malkekøer til slagteri har oplevet at tage dyr med, som de helst havde været foruden pga. tvivl om dyret/dyrenes egnethed til transport.
- IV. Chauffører der kører med malkekøer til slagteri mener, de har et urimeligt stort ansvar for dyrenes transportegnethed i forhold til landmandens del af ansvaret.

2. Materialer og metoder

2.1 Population som indgår i undersøgelsen

Data der indgår i specialet er indsamlet ved en spørgeskemaundersøgelse, som blev foretaget i perioden 16. februar – 14. marts 2016. Målgruppen var chauffører, der kører med kreaturer til de tre største kreaturslagterier i Danmark: Skare Aarhus Slagtehus (Skare Food A/S, Christiansfeld, DK) samt de to Danish Crown (Danish Crown A/S, Randers, DK) slagterier i henholdsvis Holsted og Aalborg, som i 2014 tilsammen slagtede 63% af kreaturer i Danmark (Seges, 2015). Det har ikke været muligt at finde oplysninger om det samlede antal chauffører, der kører med kreaturer i Danmark. Et estimat, som baserer sig på oplysninger fra chauffører og vognmænd, er 125-150.

På alle tre slagterier skulle jeg på mail melde min ankomst med henholdsvis 1 eller 7 dags varsel. Der blev indgået en skriftlig kontrakt med Danish Crown (Appendix 1). Med Skare Aarhus Slagtehus blev der indgået en mundtlig aftale. Omtrent en uge før dataindsamlingen gik i gang, udsendte Danish Crown et følgebrev (Appendix 2) til sine vognmænd på mail, og jeg sendte et lignende følgebrev (Appendix 3) til Skare Aarhus Slagtehus' vognmænd på mail.

Spørgsmålene i skemaet blev stillet ved personligt fremmøde. Jeg har været på de tre slagterier tre dage hvert sted, i tidsrummet 7.30-13, hvor jeg har spurgt alle indkommende chauffører, om de

ønskede at deltage i spørgeskemaundersøgelsen. Sampling af datoer til indsamling af data var baseret på convenience (Houe et al., 2004) (afhæng udelukkende af hvornår jeg havde mulighed for at møde op). Jeg har stillet spørgsmålene med spørgeskemaet i hånden og krydset chaufførernes svar af, efterhånden som de svarede. På en liste skrev jeg ned, hvem jeg spurgte, så jeg ikke kom til at spørge den samme person flere gange. En enkelt person har jeg dog spurgt telefonisk, fordi han på mail skrev, at han ønskede at deltage. Da jeg ikke mødte ham i løbet af de ni dage, ringede jeg derfor til ham.

2.2 Spørgeskemaet

I forbindelse med udarbejdelsen af spørgeskemaet, som indgik i undersøgelsen, deltog jeg i AMU kursus for chauffører, der skulle køre med dyr. Jeg valgte at deltage i undervisningsdagen, hvor kurset fokuserer på dyrs adfærd og på transportegnethed, og deltog på begge af de to kursussteder, der findes i Jylland, med en dag på AMU-Nordjylland, Aalborg (den 28. januar 2016), og en dag på AMU-Syd, Kolding (den 3. februar 2016).

Spørgeskemaet bestod af 19 spørgsmål (Appendix 4), som tilsammen dækkede specialets formål, og som hver var knyttet til 1-flere af de underliggende hypoteser. I formuleringen af spørgsmålene inddrog jeg retningslinjer for udarbejdelse af spørgeskemaer (Olsen, 2006; Hansen et al., 2015).

Spørgeskemaet blev afprøvet på en kollega fra Fødevarestyrelsen ved et telefoninterview den 1. februar 2016. Endvidere blev spørgeskemaet afprøvet på fire medstuderende og fire forskere med specialviden om dyrevelfærd ved fælles Masterkollokvie på AU-Foulum den 26. februar. Disse afprøvninger medførte ikke ændringer i skemaet, som det under afprøvningerne tog ca. 10 minutter at besvare pr. deltager.

Spørgsmålene var alle korte og konkrete, og jeg søgte i videst mulige omfang at undgå at fortolke chaufførernes svar. Ved tvivl bad jeg dem om at komme med deres bedste bud. Jeg har endvidere tilstræbt at tale mindst muligt under besvareelserne.

Den første del af skemaet omfattede demografiske spørgsmål. For at lette den efterfølgende analyse af resultaterne var hovedparten af de resterende spørgsmål formuleret som lukkede, det vil sige med svarmuligheder, som respondenterne kunne vælge imellem. Afslutningsvis muliggjorde spørgeskemaet, efter anbefaling af Olsen (2006), plads til respondentens bemærkninger.

De to slagterivirksomheder har ikke haft indflydelse på spørgsmålene i spørgeskemaet.

Svarene blev efterfølgende indtastet i Excel-ark og kontrolleret for fejl. På spørgeskema nr. 32 manglede svar på spørgsmål 7, og der var usikkerhed om svaret på spørgsmål 8. Jeg fandt frem til respondenterne ved hjælp af et kodet skema, ringede til ham og fik de manglende svar.

2.3 Databehandling

Resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen blev opgjort deskriptivt i form af tekst, tabeller og figurer. Desuden blev der udarbejdet krydstabeller med svarkombinationer svarende til specialets hypoteser. Statistisk analyse af sammenhænge mellem relevante variable blev udført ved hjælp af Fishers exact test (Dawson og Trapp, 2004). Resultater heraf angives som en P-værdi, hvor en værdi mindre end 0,05 betragtes som statistisk signifikant. Fishers exact test blev beregnet ved hjælp af PROC FREQ i statistikprogrammet SAS, version 9.3 (SAS Institute, Cary, NC, USA). Svarene på de forskellige spørgsmål blev delt i to eller tre grupper (Tabel 1 og 2).

Variabel	Inddeling	
Respondenternes alder, år	Yngre: ≤ 50 år	Ældre: > 50 år
Tid siden AMU kursus, år	Kort tid: 1 – 5 år	Længere tid: > 5 år
Bruger viden fra AMU kursus	Sjældent: score 1 eller 2	Ofte: score 3, 4 eller 5
Erfaring med kørsel, år	Kort: < 11 år	Lang: ≥ 11 år
Kender regler for transportegnethed	Rigtig godt: score 5	Mindre end rigtig godt: score 2, 3 eller 4
Tvivl om transportegnethed	Ikke eller sjældent: score 1 eller 2	Jævnligt: score 3, 4 eller 5

Tabel 1. Oversigt over variable, hvor respondenternes svar blev opdelt i to kategorier før de statistiske analyser.

Variabel	Inddeling		
Lys og plads nok	Altid i orden	Ofte i orden	Nogen gange i orden
Tid nok	Altid	ofte	Nogen gange
Respondentens ansvar i forhold til landmandens ansvar	Rimelig	Respondenten har lidt for meget ansvar	Respondenten har alt for meget ansvar

Tabel 2. Oversigt over variable, hvor respondenternes svar blev opdelt i tre kategorier før de statistiske analyser.

Svarene på de tre spørgsmål om transportegnethed blev opgjort som korrekte eller ikke korrekte ud fra en samlet vurdering af, om chaufføren havde svaret korrekt på alle tre spørgsmål.

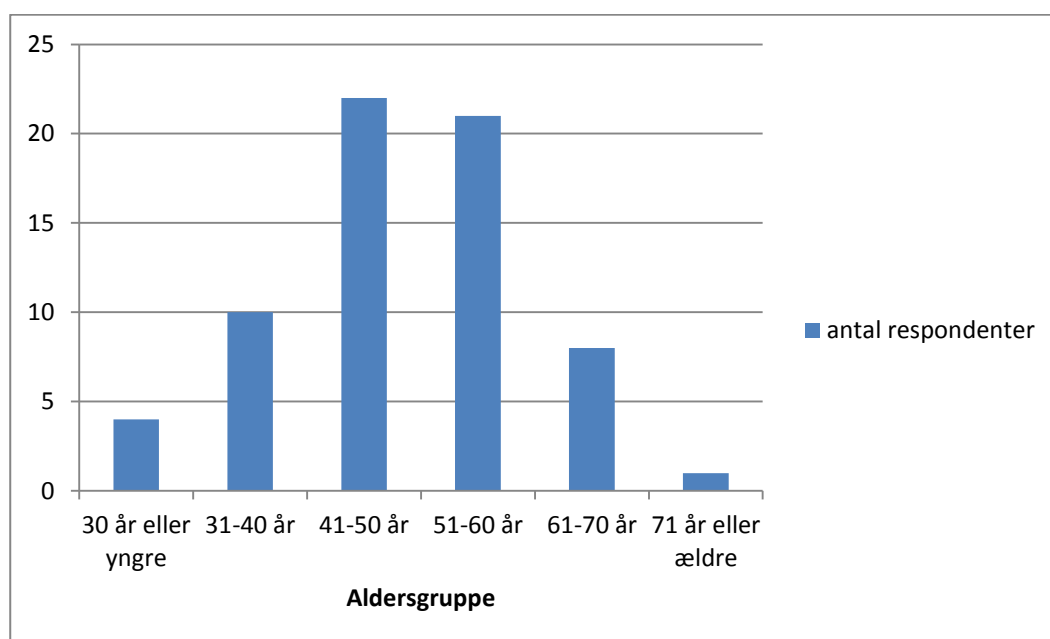
3. Resultater

I løbet af de ni dage på slagterierne havde jeg kontakt med i alt 68 chauffører. To af dem ønskede ikke at deltage i spørgeskemaundersøgelsen. En begrundede dette med, at han ikke havde tid, en

anden kunne ikke se noget formål med undersøgelsen. Samlet betød det en svarprocent på 97 % af de kontaktede chauffører.

3.1 Demografisk information om respondenterne

Alle respondenterne var danske mænd, hvoraf 42 var ansat som chauffører, mens 24 af dem kørte med dyr, men samtidig fungerede som vognmænd. Respondenternes gennemsnitsalder var 49 år. På Figur 1 ses aldersfordelingen.



Figur 1. Aldersfordeling blandt de 66 respondenter, der deltog i spørgeskemaundersøgelsen om transportegnethed hos malkekøer.

Næsten halvdelen af respondenterne havde mere end 20 års erfaring med at køre med kreaturer, og mere end to tredjedele havde mere end 10 års erfaring. Der syntes ikke at være ret mange personer, som fornylig er begyndt at køre med kreaturer i stikprøven, idet kun 16 % af respondenterne havde under 6 års erfaring (Tabel 3).

Års erfaring	Antal	%
Under 1 år	1	2
1 – 5 år	9	14
6 – 10 år	10	15
11 – 20 år	14	21
21+ år	32	48

Tabel 3. Antal års erfaring med kreaturkørsel blandt de 66 respondenter, der deltog i spørgeskemaundersøgelsen om transportegnethed hos malkekøer.

En stor del af respondenterne brugte hovedparten af deres arbejdstid på at køre med kreaturer, idet 64 % kørte med kreaturer i mere end 75 % af deres arbejdstid. Blandt de resterende kørte 24 % med kreaturer i 25-75 % af arbejdstiden, mens kun 12 % kørte med dyr i under 25 % af deres arbejdstid.

3.2 Spørgsmål med fokus på uddannelse

Mere end 3/4 (80 %), havde taget det påkrævede AMU-kursus for mere end 5 år siden. For de resterende 20 % var det 1-5 år siden, de tog AMU-kurset.

Næsten halvdelen (41 %) af respondenterne svarede at de ikke eller sjældent brugte den viden om transportegnethed, som de havde fået på AMU-kurset. De resterende svarede at de benyttede denne viden ofte eller næsten hele tiden.

Der var ikke nogen signifikant sammenhæng mellem hvorvidt respondenterne angav at benytte viden fra AMU-kurset og deres års erfaring i branchen.

3.3 Regler om transportegnethed

Mere end 60 % af respondenterne svarede, at de selv oplevede, at de kendte reglerne vedrørende transportegnethed rigtig godt. Ingen har svaret slet ikke. Langt de fleste, 94 %, mente at de kendte reglerne rigtig godt eller temmelig godt (Tabel 4).

Kender reglerne	Antal	%
1 slet ikke	0	0 %
2	1	2 %
3	3	5 %
4	22	33 %
5 rigtig godt	40	61 %

Tabel 4. Svar fra de 66 respondenter, der deltog i spørgeskemaundersøgelsen om transportegnethed hos malkekøer på spørgsmål om, hvor godt de selv syntes de kendte reglerne for transportegnethed.

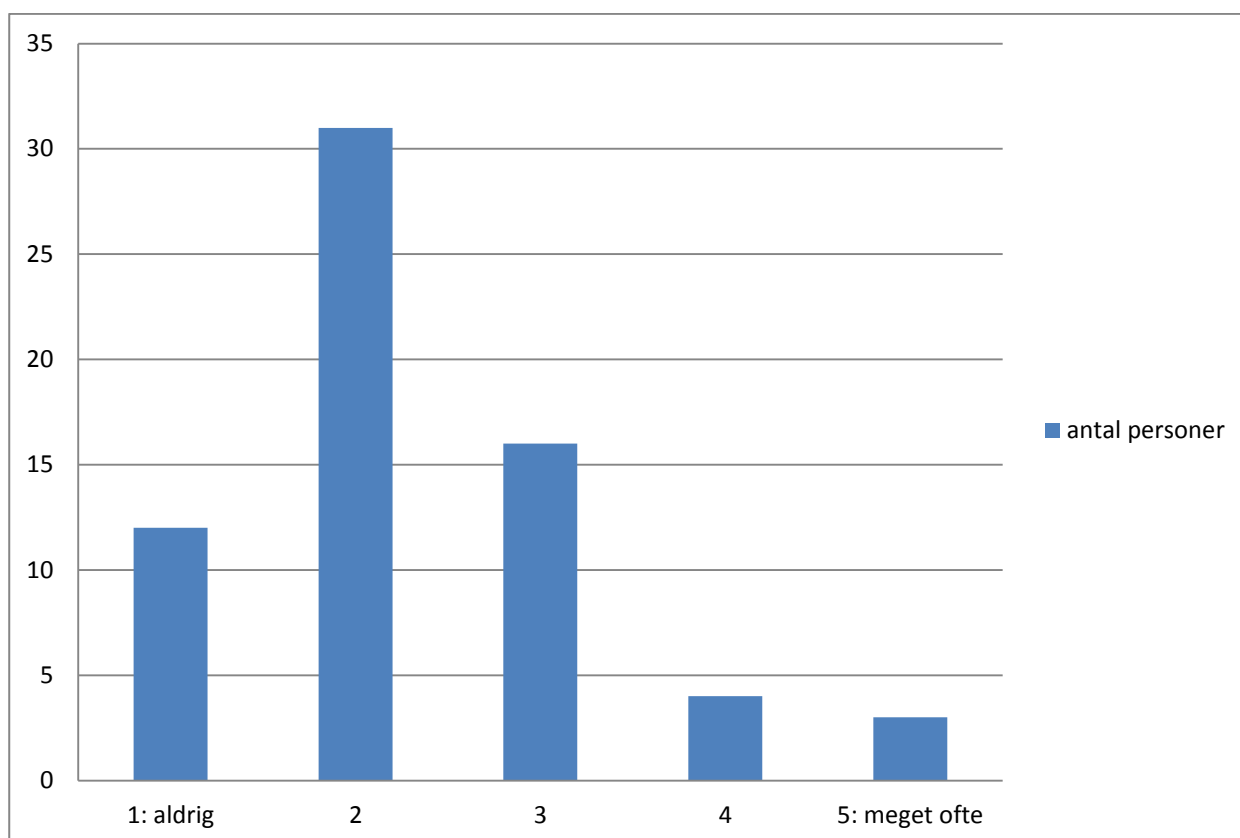
3.4 Vurdering af transportegnethed

For så vidt angår vurderingen af om de fysiske rammer, det vil sige lys, plads og tid, er tilstrækkelige til at vurdere kreaturers transportegnethed inden læsning, svarede 56 %, at der altid er tilstrækkelig lys og plads. Tolv procent svarede nogle gange. Ingen har svaret sjældent eller aldrig. Hvad angår tid, så svarede 85 % af respondenterne, at de altid havde tid nok til at vurdere egnethed hos de malkekøer, som de skulle transportere til slagteri.

Med hensyn til fordelingen af ansvaret for dyrenes transportegnethed mellem chauffør og landmand, fandt 41 % af respondenterne at den nuværende praksis er rimelig, mens 32 % syntes,

at chaufføren har lidt for meget ansvar, og 27 % syntes, at chaufføren har alt for meget ansvar. Der var numerisk flere chauffører end vognmænd, der syntes at ansvarsfordelingen er rimelig (henholdsvis 45 og 33 %).

De fleste respondenter (65 %) var aldrig eller næsten aldrig i tvivl om et kreaturs transportegnethed. Der var dog ca. 1/3, der jævnligt eller ofte var i tvivl herom (Figur 2) og tre respondenter svarede, at de meget ofte var i tvivl.



Figur 2: Fordeling af svar fra de 66 respondenter, som deltog i spørgeskemaundersøgelse om malkekørs egnethed til transport, på spørgsmål om, hvor ofte de var i tvivl om køernes transportegnethed

Der var ingen signifikant sammenhæng mellem hvor ofte respondenterne var i tvivl om dyrenes egnethed til transport og personernes antal års erfaring i branchen.

Der var imidlertid en tendens til, at de yngre (50 år og derunder) gav større udtryk for tvivl om transportegnethed, end de ældre ($P=0,07$). Samtidig var respondenter, der kørte med kreaturer i mere end 75 % af arbejdstiden, signifikant oftere i tvivl om dyrenes transportegnethed end chauffører, der kørte med kreaturer i mindre end 75 % af deres arbejdstid ($P=0,02$).

Der var ingen signifikant sammenhæng mellem hvor godt respondenterne syntes, de kendte reglerne, og hvor tit de angav at være i tvivl om dyrs transportegnethed, eller mellem forekomsten af tvivl og den grad personer angav at bruge deres viden fra AMU-kurset.

3.5 Viden om transportegnethed

Som beskrevet ovenfor, så har jeg samlet vurderet, om respondenterne svarede korrekt på de tre spørgsmål om regler for transportegnethed, hvilket var tilfældet for 55 %. Numerisk flere chauffører end vognmænd svarede korrekt (henholdsvis 57 og 50 %).

Der var ingen signifikant sammenhæng mellem korrekt svar og andelen af rapporteret tvivl om transportegnethed, eller mellem hvorvidt respondenterne svarede rigtigt på spørgsmålene om regler for transportegnethed, deres alder, antal års erfaring, hvor godt de selv syntes de kendte reglerne, eller hvor stor en del af arbejdstiden, de kørte med kreaturer. Endvidere svarede nøjagtig lige stor andel af de yngre og ældre respondenter forkert.

Der var imidlertid en tendens til, at hvis respondenterne havde svaret, at de brugte deres viden fra AMU-kurset, så svarede en højere andel af dem korrekt ($P=0,08$) på de tre spørgsmål om malkekørs transportegnethed.

3.6 Erfaringer med transport af malkekøer

Det var ikke ofte forekommende, at respondenterne angav at have taget et kreatur med, som de helst ikke ville have haft med, idet 10 svarede hyppigere end årligt (15 %), 10 svarede en gang årligt (15 %), 28 svarede sjældnere end en gang årligt (42 %) og 18 svarede aldrig (27 %).

På det åbne spørgsmål om, hvorfor de havde taget et uønsket kreatur med, angav 20 respondenter, at dyrets tilstand var acceptabel ved læsningen, men at dyret blev dårligere undervejs på transporten. Fem respondenter nævnte, at det var deres holdning, at det var bedre for dyret at blive slagtet og ikke lide mere, end at blive tilbage i besætningen. De gav endvidere udtryk for, at landmanden muligvis ikke ville få dyret aflivet rettidigt, hvis det blev i hans varetægt. En enkelt har angivet, at det ville være etisk forkert og madspild at aflive en ko, der så ikke kunne anvendes til konsum. En kvalitativ analyse af svarene som udtryk for en variation i holdninger (Kvale, 2009), viser at der var tre gennemgående årsager til at respondenterne havde taget et dyr med på en transport, selvom de havde været i tvivl om dyrets egnethed til transport:

1. Det var etisk forkert ikke at slagte dyret og således lade det gå til spilde (madspild)
2. Koens lidelser skulle have en ende
3. Frygt for dårligt management, og uacceptabel håndtering af syge dyr i besætningen

3.7 Respondenternes øvrige bemærkninger

Sidst i spørgeskemaet havde respondenterne mulighed for at komme med bemærkninger om problemstillinger vedrørende transport af kreaturer. Der var her to dominerende temaer:

1. Respondenterne oplevede den påkrævede adskillelse af voksne han- og hundyr fra samme besætning som værende farlig for de personer, der skal håndtere tyrene. Desuden betragtede respondenterne denne procedure som negativ for tyrenes velfærd, idet det var respondenternes erfaring, at tyre bliver meget urolige ved adskillelse fra hundtyrene.
2. Respondenternes opfattelse af at myndighedernes dyrlæger vurderer dyrs transportegnethed forskelligt mellem forskellige slagterier eller forskellige instanser i regi af Fødevarestyrelsen. Myndighedernes kontrol med transportegnethed blev således oplevet som værende præget af tilfældigheder.

4. Diskussion

Dette speciale er, så vidt vides, den første videnskabelige undersøgelse omhandlende kreaturchaufførers viden om, samt erfaringer med og holdninger til såvel transportegnethed hos malkekøer, som den dertil knyttede ansvarsfordeling. Undersøgelsen bygger på svar på 19 spørgsmål fra 66 chauffører, der til daglig kører med malkekøer til tre danske kreaturslagterier. Alle respondenterne var mænd, danskere, og de fleste mellem 41 og 60 år med lang erfaring i branchen. Det har ikke været muligt at tjekke, hvorvidt respondenterne er repræsentative for branchen som sådan, men da de udgør forventeligt mellem 1/3 til 1/2 af det samlede antal chauffører i landet samt det at de leverer dyr til slagterier fordelt såvel i landet som på slagterivirksomheder, så er der ikke noget, der tyder på, at de ikke skulle være repræsentative. Dog kan det ikke helt udelukkes, at der blandt de mindste slagterier i landet findes chauffører som ville adskille sig fra denne gruppe. I diskussionen nedenfor behandles undersøgelsens resultater under hensyn til den manglende viden om datasættets kvalitet som repræsentativ stikprøve.

Det fremgår af resultaterne, at 45 % af respondenterne ikke svarede korrekt på tre spørgsmål om regler for malkekøers egnethed til transport, at 35 % jævnligt eller ofte havde været i tvivl om et dyrs transportegnethed, samt at 59 % af respondenterne ikke fandt deres andel af ansvaret for dyrenes transportegnethed, i forhold til landmandens del af ansvaret, rimeligt. Respondenternes alder/erfaring havde kun begrænset betydning for besvarelsene. Samlet tyder undersøgelsens resultater på at der, med den givne praksis, hvor chaufføren har et stort ansvar for korrektheden af beslutninger om dyrenes transportegnethed, samt med de gældende regler, hvor der ikke er en klar skillelinje mellem egnede og ikke egnede dyr, er brug for mere uddannelse af chaufførerne. Dette for at sikre, at chaufførerne reelt har den nødvendige viden samt for at sikre hensynet til dyrenes velfærd.

En vigtig del af undersøgelsens formål var at undersøge kreaturchaufførers viden om regler for malkekøers transportegnethed. Hertil anvendte jeg tre konkrete spørgsmål, hvortil 45 % af respondenterne svarede forkert på mindst et af dem. Dette tal er overraskende højt. En del af årsagen hertil kan dog være, at de tre spørgsmål blev stillet som åbne spørgsmål, altså uden forud formulerede svarmuligheder (uhjulpet genkendelse). Hvis jeg havde lavet f.eks. fem muligheder

for svar, hvor respondenterne skulle krydse af ved det rigtige, er det muligt, at jeg havde fået flere korrekte svar. Derfor mener jeg ikke nødvendigvis, at de 45 % af respondenterne, der svarede forkert, er et udtryk for, at 45 % ikke kendte reglerne, men måske snarere at de ikke, på tidspunktet for interviewet, kunne huske alle detaljerne. I forhold til, hvor godt respondenterne selv mente at kende reglerne, er 55 % korrekte svar lavt, idet langt de fleste, 94 % af respondenterne, mente at kende reglerne rigtig godt eller temmelig godt. Selv om spørgsmålenes formulering måske kunne have været justeret, og selvom de tre spørgsmål ikke var udvalgt så de var dækkende for området, så tyder resultatet på, at respondenterne ikke kendte reglerne for malkekøers transportegnethed helt så godt, som de selv syntes, de gjorde, i hvert fald når de ikke blev givet svarmuligheder.

Min undersøgelse viste desuden, at 41 % af respondenterne ikke eller kun sjældent brugte den viden om transportegnethed, de havde fået på AMU-kurset. Sammenholdt med, at 94 % af respondenterne mente, at de kendte reglerne rigtig godt, synes dette at bekræfte specialets første hypotese, at respondenterne mente at vide tilstrækkeligt om reglerne for malkekøers transportegnethed, men at en stor del af respondenterne ikke brugte deres viden fra AMU-kurset hertil. Respondenterne må så have fået deres viden om dyrs transportegnethed fra andre kilder. Som nævnt har det imidlertid ikke været muligt at finde litteratur om læring og/eller uddannelse blandt kreaturchauffører, hverken i regi af de påkrævede AMU-kurser eller udenfor sådan kursus-sammenhæng. Lave og Wenger (2003) diskuterer læring som en del af et socialt fællesskab, hvor man begynder med legitim perifer deltagelse og senere bliver en del af et praksisfællesskab. Der er så tale om sidemandsoplæring, en proces hvor de nye lærer af de mere erfarne. I den del af nærværende undersøgelse, hvor respondenterne havde mulighed for at tilføje kommentarer, gav de udtryk for at have tilegnet sig mest viden på netop denne måde, samt ved at få information fra Fødevarestyrelsens dyrlæger når de som chauffører leverede dyr til slagterier, hvor dyrlæge og respondent typisk betragter dyr under aflæsning, og dyrlægen her har givet udtryk for det enkelte dyrs transportegnethed.

Der kan imidlertid være en række ulemper ved læring i praksisfællesskaber. Wackerhausen (1999) peger på, at sådan læring også omfatter socialisering og kan have en autoritær karakter, samt at ikke kun viden indlæres. Der kan således følge såvel moralværdier, ideologier som fordomme med ved læring i praksisfællesskaber. For eksempel kan en erfaren chauffør have en rå stil ved håndtering af dyrene. Denne adfærd kan så smitte af på en chauffør under oplæring. Endelig vil der være en risiko for, at den, der lærer fra sig, ikke er den mest kompetente til sit fag (Wackerhausen, 1999), hvilket den relativt lave korrekte svarprocent på test-spørgsmålene omkring regler for malkekøers transportegnethed i nærværende undersøgelse kan bekræfte som en reel risiko. På trods af respondenternes egne udsagn, så tyder nærværende resultater imidlertid på, at nogle af respondenterne reelt har fået udbytte af informationen fra AMU-kurset, idet der var en tendens til, at de, der jævnligt, ofte eller hele tiden brugte viden fra kurset, i højere grad svarede korrekt på de tre spørgsmål om transportegnethed.

AMU-kurset blev indført i 2007, og så vidt vides er der ikke ændret i kursets indhold siden da. Under gennemførslen af spørgeskemaundersøgelsen erfarede jeg, at respondenterne gerne ville diskutere konkrete eksempler på transportegnethed. Jeg mener derfor, at fremtidige deltagers udbytte af kurset vil kunne højnes betydeligt ved at lade kurset involvere besøg på slagterier/i besætninger, hvor deltagerne vil kunne se de konkrete dyr levende og diskutere dyrenes egnethed til transport. Dette vil dog næppe være muligt rent praktisk, hvorfor et brugbart alternativ vil kunne være brugen af videoklip med slagtedyr samt efterfølgende diskussion af disses transportegnethed. Videoklip bruges allerede i begrænset omfang på AMU-kurserne i dag. Det er dog min opfattelse, at anvendelse af flere videoklip vil gavne chaufførernes læring, især fordi de deltagende chauffører på de to AMU-kurser, hvor jeg deltog, ivrigt diskuterede de få videoklip, som indgik i undervisningen.

I forbindelse med muligheden for at give kommentarer efter gennemførsel af spørgeskemaundersøgelsen, fremkom yderligere et aspekt med relation til respondenternes viden om dyrs egnethed til transport: De nævnte ofte, at myndighedernes dyrlæger vurderer transportegnethed forskelligt. Respondenterne oplevede således myndighedernes kontrol som værende præget af elementer af tilfældighed, idet flere havde oplevet at blive sanktioneret af en dyrlæge, selvom dyrets tilstand blev godkendt af en anden dyrlæge. Respondenterne nævnte således forskellighed i bedømmelsen hos dyrlæger på slagteri og dyrlæger ansat i Fødevarestyrelsens Veterinærrejseshold, men også forskelle mellem dyrlæger ansat på slagteri. Selv om denne information udelukkende fremkom i kommentarfeltet og derfor ikke reelt kan kvantificeres, så kan der være tale om et kalibreringsproblem blandt myndighedernes dyrlæger. Set i lyset af de alvorlige konsekvenser for chauffører, vognmænd og dyr, som et fejlskøn om transportegnethed kan have, er det imidlertid vigtigt at myndighedernes kontrol er så ensartet som mulig. Jeg har søgt efter dokumentation for eller imod et muligt kalibreringsproblem, men det er ikke lykkedes at finde sådan. Fremtidige undersøgelser bør derfor fokusere på, om der bedømmes forskelligt, og på at de forskellige kontrolinstanser i regi af Fødevarestyrelsen har mulighed for at bedømme ens, for eksempel ved at søge at give bedømmerne så ens forhold som muligt, idet der i dag er stor forskel på de forhold som kontroller gennemføres under på f.eks. slagterier og ved vejkontrol. Det er muligt, at forskellige typer af kontrol ikke kan foregå på samme måde. I det tilfælde er det min vurdering, at Fødevarestyrelsen har en informationsopgave i at forklare chauffører, at to forskellige kontroller til tider kan give forskellige resultater, fordi de kontrollerende dyrlæger ikke har mulighed for at erkende de samme kliniske parametre.

En meget hyppig bemærkning, nævnt i alt 11 gange, var adskillelse af voksne han- og hundyr før transport fra samme besætning, hvilket respondenterne vurderede som negativ for tyrenes velfærd. Desuden beskrev respondenterne håndteringen af tyrene som farlig. Det har ikke været muligt at finde undersøgelser, som dokumenterer fordele og ulemper ved at adskille contra ikke at adskille kreaturhan- og hundyr før transport, og der ser således ikke ud til at være et biologisk grundlag for denne regel. Fremtidige undersøgelser heraf bør inkludere eventuelle ulemper for

hundyr, der bliver sprunget på, idet disse hundyr ikke har mulighed for at slippe væk fra tyren, under transport, hvilket kan have negativ indflydelse på dyrenes velfærd og kan være det hensyn, der ligger til grund for reglen om adskillelse af han- og hundyr.

For så vidt angår tvivl var 35 % af respondenterne jævnligt eller ofte i tvivl om transportegnetheden af en ko. En vigtig del af vurdering af et dyrs transportegnethed omfatter kendskab til og observation af kliniske parametre ved dyret. Flere studier har imidlertid vist, at det er vanskeligt at indsamle sådan information med tilfredsstillende præcision og gentagelighed. Et eksempel herpå er Thomsen et al. (2008) som sammenlignede halthedsvurdering af køer, og beregnede såvel inter- som intra-observatør gentagelighed. Tilsvarende fandt Kristensen et al. (2006) varierende gentagelighed hos kvægpraktiserende dyrlæger, der skulle huldvurdere malkekøer. I lyset af kompleksiteten af en vurdering af dyrs transportegnethed, er det derfor næppe overraskende, at der var en del respondenter, som jævnligt var i tvivl, og dette resultat bekræfter dermed specialets tredje hypotese. I undersøgelsen af Kristensen et al. (2006) blev gentageligheden af huldscoringen (målt som Kappa-værdien) dog forbedret betydeligt efter en kort træningssession. Baseret på den velkendte vanskelighed forbundet med vurdering af kliniske parametre, samt viden om potentialet for forbedring gennem træning, er det nærliggende at foreslå en udvidelse af AMU-kurset med 1-2 dage fokuseret på transportegnethed samt at stille som krav, at kurset bliver fornyet for eksempel hvert tredje år. Det er dog vigtigt her at fremhæve at der, blandt de respondenter, der brugte mere end 75 % af arbejdstiden på at køre med kreaturer, var signifikant flere, der var i tvivl end blandt dem, der brugte en mindre del af deres arbejdstid på at køre med kreaturer. Umiddelbart kan det virke tankevækkende, at de, der så flest køer også var mest i tvivl. Dette kan muligvis skyldes, at disse respondenter er meget mere erfarne, og derfor også bedre forstår kompleksiteten i problemstillingen og kender de detaljer, som de erfaringsmæssigt ved kan give problemer under transport. Hvis man som chauffør derimod ikke ved så meget, er man måske heller ikke så tit i tvivl. Inddragelse af spørgsmålet om at være i tvivl i spørgeskemaundersøgelsen har derfor muligvis ikke været velegnet til at give reel information om omfanget af viden hos respondenterne, men afslører blot at de er i tvivl. Et af spørgsmålene i skemaet, og også en af hypoteserne, tog udgangspunkt i de fysiske forhold før transporten, og hvorvidt disse var medvirkende til, at chaufførerne havde vanskeligt ved at vurdere dyrenes transportegnethed. I modstrid med mine forventninger (og med specialets anden hypotese) synes dette imidlertid ikke at være tilfældet, idet 56 % svarede, at der altid var tilstrækkelig lys og plads, og 85 % har svaret, at de altid havde tid nok til at vurdere egnetheden hos de malkekøer, som skulle transporteres til slagteri. Den manglende udfordring på tid (som var en del af de fysiske forhold nævnt i spørgsmålet) kan hænge sammen med de to involverede slagteriers (Danish Crown og Skare Food) afregningsmodel for kørsel med kreaturer, idet der ikke indgår en tidsfaktor heri. Jeg kunne imidlertid ikke få adgang til deres afregningsmodel som sådan, men respondenter har oplyst mig om, at de afregnes med et vist beløb pr. kreatur, pr. kørt km samt et beløb pr. stop. På den måde bliver respondenterne ikke presset på samme måde på tid, sådan som chauffører, der kører med svin, kan gøre, idet sidstnævnte får indregnet en normtid, og

hvis denne ikke overholdes, afkræves landmanden ekstra udgifter for tid brugt på læsning. Dette betyder, at en chauffør, der læsser grise, sandsynligvis vil være fokuseret på at overholde tidsgrænsen og være i risiko for at kunne overse eventuelle ikke-transportegnede dyr på grund af travlhed. Hvorvidt dette fører til en højere andel af fejlskøn omkring svins transportegnethed, har jeg ikke kunnet finde oplysninger om. Nogle respondenter har, imidlertid, af egen drift nævnt, at de havde større risiko for at overse manglende transportegnethed hos grise end hos kreaturer på grund af travlhed. Samlet set tyder svarene fra kreaturchaufførererne derfor ikke på, at det vil hjælpe på deres vurdering af malkekøers transportegnethed at afsætte mere tid, lys eller plads til at gennemføre vurderingen. Specialets tredje hypotese om, at respondenterne havde oplevet at tage malkekøer med i transportbilerne, som chaufførererne helst havde været foruden på grund af tvivl om dyrets/dyrenes egnethed til transport, blev bekræftet, men dog ikke at dette forekommer hyppigt. Respondenternes svar kan tyde på, at de for det meste formåede at sige fra, hvis de vurderede, at en ko ikke var egnet til transport. Spørgsmålet om hvorfor en del af respondenterne alligevel havde oplevet at tage en ko med, som de var i tvivl om, gav nogle overraskende svar. Et af disse var, at respondenterne ikke syntes, at koen skulle lide mere og derfor mente at det var mere korrekt at udsætte dyret for en kortere periode med belastet velfærd (transporten) til fordel for at komme af med livet kort tid efter ankomsten til slagteriet. Et andet af svarene var, at respondenterne frygtede dårligt management for dyret, at der ikke ville blive taget korrekt hånd om dyret i besætningen og at dyret for eksempel ikke ville blive aflivet rettidigt. Endelig var der blandt flere af respondenterne den holdning, at kødet fra den måske uegnede ko ville gå til spilde, hvis koen ikke blev slagtet. Generelt viser disse svar på det åbne hvorfor-spørgsmål at respondenterne havde en nytteetisk holdning til dyrevelfærd (Sandøe et al., 2011), idet de afvejede et mindre kortvarigt onde mod et gode, og de opvejede, om dyret samlet set havde nogen fordel af at leve videre, baseret på lidelse og spild af kød, men ikke retten til at leve eller positive oplevelser.

Holdninger til dyrs velfærd kan opdeles i tre overordnede synspunkter, der delvist overlapper hinanden, og som hver vægter forskellige aspekter af dyrenes velfærd: Sundhed og biologisk funktion, dyrets affektive tilstand (såvel positiv som negativ valens), samt dyrets mulighed for at leve et naturligt liv (Fraser et al., 1997). I dette speciale har respondenterne primært givet udtryk for en velfærdsdefinition med fokus på sundhed og biologisk funktion, dog med et mindre element af frihed for negative affektive tilstande som smerte og lidelse. Respondenternes holdning til at få slagtet en malkeko stemmer overens med holdninger fremført af Bruijn et al. (2016) i en nyligt udgivet debatbog omkring etiske overvejelser i forbindelse med afslutningen af dyrs liv. Heri angives, at det er moralsk uproblematisk at afslutte en malkekos liv, før den naturligt ville være død, hvis man benytter en velfærdsdefinition, med fokus på sundhed og biologisk funktion. Som nævnt beslutter mælkeproducenter typisk at udsætte køer enten på grund af sygdom (Seges, 2016a), eller fordi yngre dyr har bedre ydelsespotentiale og kan erstatte koen. I dette speciale hviler respondenternes holdning til dyrs transportegnethed på dyrenes sundhed og biologiske funktion, hvorfor det er indlysende for respondenterne, at de skal tage hensyn til en syg ko, eller en ko som halter, samt at smerte og lidelse skal undgås/minimeres. Andre negative affektive

tilstande såsom frygt har ikke samme fokus. Med den dyrevelfærdsopfattelse vil det typiske være forventeligt, at respondenterne tager hensyn til meget synlige kliniske tilstande og lidelser, der tydeligvis er smertefulde, men nok i mindre grad tager hensyn til lidelser, hvor dyret er mindre tydeligt smertepåvirket eller er påvirket af andre negative affektive tilstande, såsom tørst, sult eller aversion forbundet med begrænset plads eller høj belægningsgrad. Med denne opfattelse er det vigtigt i en læringssituation at gøre opmærksom på tilfælde, hvor dyr er mindre tydeligt smertepåvirket eller er påvirket af andre negative affektive tilstande. Adskillige respondenter gav af egen drift udtryk for, at reglerne for arealkrav til dyr under transport var strenge, det vil sige de syntes mere fokuserede på at overholde loven og ikke få en bøde end at sikre dyrenes velfærd med hensyn til arealkrav, samt at dyr, der ikke viste tydelig smerte, nok ikke havde ondt. En enkelt respondent oplyste, at han havde svært ved at konstatere, at en konkret ko, som han transportererede til slagteri, var dehydreret. Idet der ikke har lavet kvantitativ opgørelse over disse spørgsmål, er det ikke muligt at sige noget om udbredelsen af denne opfattelse, men det tyder på, at respondenternes overordnede holdning var som beskrevet.

I forbindelse med udvælgelsen og formuleringen af de 19 spørgsmål, som udgjorde spørgeskemaet i dette speciale, gennemførte jeg testning af mulige svar samt spørgsmålenes egnethed på ni akademikere med indsigt i dyrevelfærd og –sundhed, herunder flere dyrlæger. Igennem specialeforløbet, og især under arbejdet med at fortolke svarene på de 19 spørgsmål, er jeg imidlertid blevet opmærksom på ulemper eller begrænsninger ved enkelte af de valgte spørgsmål. Retrospektivt burde jeg derfor, inden jeg indsamlede data, have afprøvet spørgeskemaet på personer fra målgruppen for derved at søge at forebygge de svage punkter i skemaet. Især spørgsmål 16 omhandlende uønsket dyr på transporten har givet anledning til fortolkningsproblemer. Spørgsmålet søgte at afdække, om respondenterne havde oplevet at tage et dyr med, som han egentlig ikke ville have haft med, da han vurderede dyret før læsning. En del respondenter svarede, at de under kørslen, altså senere, var blevet klar over, at et dyr ikke skulle have været på bilen, typisk fordi dyret var blevet dårligere under kørslen. Dette betyder, at respondenterne kan have svaret på noget andet end det tiltænkte spørgsmål. Hvis jeg skulle stille spørgsmålet igen, ville jeg have tydeliggjort, at det drejede sig om et dyr, hvor respondenterne allerede inden læsningen ikke ønskede at medtage dyret. Uklarheden i dette svar har gjort, at jeg har sorteret nogle af svarene fra i min fortolkning af resultaterne og i den efterfølgende konklusion.

For så vidt angår specialets fjerde hypotese om kreaturchaufførernes opfattelse af det rimelige i deres andel af ansvaret for dyrenes transportegnethed, så bekræftede spørgeskemaundersøgelsens resultater, at respondenterne selv mente at have et urimeligt stort ansvar i forhold til landmændene. Sådanne svar kan muligvis hænge sammen med konsekvenserne, herunder - som nævnt af flere respondenter - de forholdsvis store bøder, der gives på området, samt de negative oplevelser forbundet med at blive politianmeldt og skulle i retten for at afgive forklaring. For de fleste andre professioner er fejlskøn i løbet af arbejdsdagen

ikke forbundet hermed. Respondenterne nævner imidlertid ikke, at de ønsker bedre uddannelse, men derimod lavere bøder i tilfælde af fejl. Samtidig er det ikke overraskende, at numerisk flere vognmænd end chauffører (67 versus 55 %) havde denne holdning, for i tilfælde af overtrædelser af lovgivningen vil vognmanden altid få en bøde, uanset om han personligt har været chauffør for bilen eller ej (Justitsministeriet, 2006b). Endvidere er vognmandens bøde typisk større end den eventuelle bøde, som chaufføren måtte få (Rigsadvokaten, 2008).

Set i lyset af det juridiske og moralske ansvar en kreaturchauffør påtager sig ved at transportere malkekøer til slagteri, kan det virke overraskende, at disse personers uddannelse indenfor området er så begrænset og til dels baseret på sidemandsoplæring. En mulig forbedring af dette dilemma vil være en model, hvor en sanktion for at overtræde regler for transport af dyr som førstegangsovertrædelse er at skulle på kursus igen. Her kan drages parallel til reglerne for generhvervelse af kørekort, hvor personer, som mister retten til at køre bil, skal op til fornyet køreprøve. En sådan sanktionsform ville endvidere i noget omfang svare til straffen for overtrædelser af dyrevelfærds- eller veterinærmedicinregler begået af en besætningsejer, idet tilfælde hvor en sådan overtrædelse resulterer i bøde eller dom, er en del af straffen, at besætningsejeren bliver pålagt flere årlige rådgivningsbesøg fra den praktiserende dyrlæge (Fødevarestyrelsen, 2016a). En fornyelse af AMU-kurset for chauffører kunne således opfattes som en art ekstra rådgivning, eventuelt med særligt fokus på transportegnethed. En anden mulighed kunne være at udarbejde værktøjer specielt til chauffører, for eksempel billedatlas med illustrationer af de mest almindeligt forekommende lidelser hos kreaturer forsynet med korte forklaringer og tydelig angivelse af egnethed til transport eller ikke. Endelig kunne man oprette en særlig efteruddannelse for chauffører, hvor man går i dybden med dyrevelfærd og transportegnethed. Uddannelsen bør tage udgangspunkt i en nytteetisk tilgang til dyrevelfærd.

5. Konklusion

Dette masterspeciale bidrager med ny viden om kreaturchaufførers viden om, samt erfaringer med og holdninger til såvel transportegnethed hos malkekøer, som den dertil knyttede ansvarsfordeling. Undersøgelsen viser, at respondenternes viden om reglerne for malkekøers transportegnethed ikke var helt så god, som de selv syntes, den var, samt at de i mindre grad har hentet deres viden om transportegnethed fra AMU-kurset og i højere grad andre steder fra, sandsynligvis sidemandsoplæring. Med hensyn til ansvarsfordeling, så oplevede over halvdelen af de deltagende chauffører, at de bar en urimelig del af ansvaret for dyrenes transportegnethed, men angav at hverken fysiske forhold eller tidspres var primære årsager til vanskeligheder forbundet med at vurdere dyrenes egnethed til transport.

Samlet tyder undersøgelsens resultater således på at der, med den givne praksis, hvor chaufføren har et stort ansvar for korrektheden af beslutninger om dyrenes transportegnethed, samt med de

gældende regler, hvor der ikke er en klar skillelinje mellem egnede og ikke egnede dyr, er brug for mere uddannelse af chauffører for at sikre såvel hensynet til at denne gruppe af personer reelt har den nødvendige viden, samt for at sikre hensynet til dyrenes velfærd. I specialet foreslås forskellige uddannelsesmæssige initiativer, som fremadrettet vil kunne rette op herpå.

6. Referencer

Becker, J., Reist, M., Friedli, K., Strabel, D., Würthrich, M., Steiner, A. (2013): Current attitudes of bovine practitioners, claw-trimmers and farmers in Switzerland to pain and painful interventions in the feet in dairy cattle. *The Veterinary Journal* 196 (2013), 467-476.

Bruijnis, M.R.N.; Meijboom, F.L.B. og Stassen, E.N. (2016): Premature culling of production animals; ethical questions related to killing animals in food production i *The end of animal life: a start for ethical debate*, edited by Meijboom, F.L.B. og Stassen, E.N., Wageningen Academic Publishers.

Bulitta, F. S., Aradom, S., Gebresenbet, G. (2015): Effect of transport time up to 12 hours on welfare of cows and bulls. *Journal of Service Science and Management*, vol. 8, Issue: 2, 161-182.

Cernicchiaro, N., White, B.J., Renter, D.G., Babcock, A.H., Kelly, L., Slattery, R. (2012): Associations between the distance traveled from sale barns to commercial feedlots in the United States and overall performance, risk of respiratory disease, and cumulative mortality in feeder cattle during 1997 to 2009. *Journal of Animal Science*, 2012.90: 1929-1939.

Cockram, M.S., Spence, J.Y. (2012): The effects of driving events on the stability and resting behavior of cattle, young calves and pigs. *Animal Welfare*, 21, 3, 403-417.

Dawson, B. og Trapp, R.G. (2004): Basic & clinical biostatistics. Lange Medical Books/McGraw-Hill, New York, USA. ISBN 0071410171, p. 153.

European Commision (EC) (2004): Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og derved forbundne aktiviteter og om ændring af direktiv 64/432/EØF og 93/119/EF og forordning (EF) nr. 1255/97.

Fisher, A.D., Colditz, I.G., Lee, C., Ferguson, D.M. (2009): The influence of land transport on animal welfare in extensive farming systems. *J.Vet. Behavior* 4, 157-162.

Fraser, D., Weary, D.M., Pajor E.A. og Milligan, B.N. (1997): A scientific conception of animal welfare that reflects etical concerns. *Animal Welfare*, 6, 187-205.

Fødevarestyrelsen (2016a): Bekendtgørelse om sundhedsrådgivningsaftaler for kvægbesætninger nr. nr. 34 af 11. januar 2016.

Fødevarestyrelsen (2016b): Bekendtgørelse om fødevarerhygiejne nr. 11 af 7. januar 2016

Fødevarestyrelsen (2015a): Det Veterinære Sundhedsråds årsberetning 2013, <https://www.foedevarestyrelsen.dk/SiteCollectionDocuments/Det%20Veterinære%20Sunhedsraad/Det%20Veterinære%20Sundhedsråds%20Årsberetning%202013.pdf> p. 23-25, tilgået d. 5. april 2016.

Fødevarestyrelsen (2013, 2014, 2015): Dyrevelfærd i Danmark, 2012, 2013, 2014, https://www.foedevarestyrelsen.dk/fvst_ansvar_opgaver/Sider/Nyt-fra-Videncenter-for-Dyrevelfaerd.aspx tilgået d. 4. april 2016.

Fødevarestyrelsen (2007): Fødevarestyrelsens Dyrevelfærdsrejsehold, status for 2006, <http://www.foedevarestyrelsen.dk/Publikationer/Alle%20publikationer/2007012.pdf>, tilgået d. 29. marts 2016

Gebresenbet, G, Bosona, T. og Bobobee, E. (2012): Improving Loading Facilities and Methods to Minimize stress on animals during transport from farm to abattoir, Conference: 9th International Livestock Environment Symposium (ILES IX), Valencia, Spain, 8-12 July 2012. Pages: ILES12-1687

González, L.A., Schwartzkopf-Genswein, K.S., Bryan, M., Silasi, R., Brown, F. (2012): Relationships between transport conditions and welfare outcomes during commercial long haul transport of cattle in North America. Journal of Animal Science, 2012.90: 3640-3651.

Grandin, T. og Gallo, C. (2007): Cattle Transport, i Livestock handling and Transport, 3rd edition, ed. T. Grandin, CABI, Wallingford, 134–154.

Hansen, N.H.M., Marckmann, B., Nørregård-Nielsen, E., Rosenmeier, S.L., Østergaard, J. (2015): Spørgeskemaer i virkeligheden, 2. udgave. Forlaget Samfundslitteratur.

Hasegawa, N., Nishiwaki, A., Sugawara, K. og Ito, I. (1997): The effects of social exchange between two groups of lactating primiparous heifers on milk production, dominance order, behavior and adrenocortical response. Appl. Animal Behaviour Science 51 (1997), 15-27.

Hogan, J.P., Petherick, J.C. og Phillips, C.J.C. (2007): The physiological and metabolic impacts on sheep and cattle of feed and water deprivation before and during transport. Nutrition Research Reviews (2007), 20, 17-28.

Houe, H., Ersbøll, A.K., Toft, N. (2004): Introduction to Veterinary epidemiology. Forlaget Biofolia, p. 128.

Ison, S.H. og Rutherford, K.M.D. (2014): Attitudes of farmers and veterinarians towards pain and the use of pain reliefs in pigs. The Veterinary Journal 202 (2014) 622-627.

Justitsministeriet (2015): Dyreværnsloven, lovbek. Nr. 1150 af 12. september 2015

Justitsministeriet (2007): Udmøntningsplan <http://www.justitsministeriet.dk/nyt-og-presse/pressemeddelelser/2007/udm%C3%B8ntningsplan-politiet-og-anklagemyndigheden-p%C3%A5-plads> tilgået d. 8. marts 2016

Justitsministeriet (2006a): Flerårsaftale for politiet og anklagemyndigheden 2007-2010, http://justitsministeriet.dk/sites/default/files/media/Pressemeddelelser/pdf/2007/fleraarsaftale_politi.pdf tilgået d. 8. marts 2016.

Justitsministeriet (2006b): Bekendtgørelse nr. 1729 af 21. december 2006 om beskyttelse af dyr under transport.

Kristensen, E., Dueholm, L. Vink, D, Andersen, J.E., Jakobsen, E.B., Illum-Nielsen, S., Petersen, F.A. and Enevoldsen, C. (2006): Within- and Across-Person Uniformity of Body Condition Scoring in Danish Holstein Cattle. J. Dairy Sci. 89: 3721-3728.

Kvale, S. og Brinkmann, S. (2009): Interviews. Learning the craft of qualitative research interviewing. SAGE Publications.

Lave, J. og Wenger, E. (2003): Situeret læring. Hans Reitzels Forlag.

Olsen, H. (2006): Guide til gode spørgeskemaer. Socialforskningsinstituttet.

Raundal, P. (2016): Personlig kommunikation.

Rigsadvokaten (2008): Dyreværn, Rigsadvokatens meddelelse nr. 2/2008.

Sandøe, P., Christensen, T. Forkman B., Lassen, J. (2011): Definitioner og holdninger i *Dyrevelfærd i Danmark 2010*, Fødevarestyrelsen, 2011,
http://dyreetik.ku.dk/dokumenter/pdf/faglige_artikler/Definitioner_og_holdninger.pdf tilgået 08.05.2016

Seges (2016a), <https://www.landbrugsinfo.dk/Kvaeg/Tal-om-kvaeg/Sider/Afgaarsag201602.aspx> tilgået d. 05.04.16

Seges (2016b), <http://www.klassificeringskontrollen.dk/kreaturer/statistiske-klassificeringsdata-for-kvaeg>, p. 16-17 tilgået d. 28.04.2016

Seges (2015), http://www.lf.dk/Tal_og_Analyser/Aarstatistikker/Statistik_okse-og_kalvekoed/2014.aspx tilgået d. 22.03.2016

Thomsen, P.T., Klottrup, A., Steinmetz, H., Herskin, M.S. (2016): Attitudes of Danish pig farmers towards requirements for hospital pens. *Research in Veterinary Science* 106 (2016), 45-47.

Thomsen, P.T., Sørensen, J.T. (2013): Does short term road transport affect the locomotion score of dairy cows? *Animal Welfare*, 22, 445-447.

Thomsen, P.T., Anneberg, I., Herskin, M.S. (2012): Differences in attitudes of farmers and veterinarians towards pain in dairy cows. *The Veterinary Journal* 194(1): 94-97.

Thomsen P.T., Munksgaard L., Tøgersen F.A. (2008). Evaluation of a Lameness Scoring System for Dairy Cows. *J. Dairy Sci.* 91:119–126. 2008.

Wackerhausen, S. (1999): Det skolastiske paradigme og mesterlære, p. 230-231 i *Mesterlære, læring som social praksis*, redigeret af Nielsen, K. og Kvale, S. Hans Reitzels Forlag.

Yagi, Y., Shiono, H., Chikayama, Y., Ohnuma, A., Nakamura, I., Yayou, K.I. (2004): Transport stress increases somatic cell counts in milk, and enhances the migration capacity of peripheral blood neutrophils of dairy cows. *J. Vet. Med. Sci.* 66(4): 381-387.

Appendiks

1. Kontrakt mellem Danish Crown og Aarhus Universitet

Aftale om spørgeskemaundersøgelse til masterspeciale blandt chauffører, som kører kreaturer til slagtning på Danish Crown's slagterier

Aftale mellem Aarhus Universitet

CVR-nr. 31119103

Institut for Husdyrvidenskab

Blichers Allé 20,

8830 Tjele

- Herefter kaldet AU

Og

Danish Crown,

CVR-nr. 26121264

Marsvej 43

8960 Randers SØ.

- Herefter kaldet DC

- Sammen kaldet Parterne

Det er mellem Parterne aftalt,

- at Anne Hels, der er masterstuderende på AU, som led i udarbejdelsen af sit masterspeciale udfører en spørgeskemaundersøgelse blandt chauffører, der kører kreaturer til slagtning på DC's slagterier.

Masterspecialet bærer arbejdstitlen: "Chaufførers viden om og erfaringer med transportegnethed hos kreaturer".

Spørgeskemaundersøgelsen vil foregå på DC's slagterier i perioden februar til og med april i 2016, hvor der vil blive rettet henvendelse til så mange chauffører som muligt i forbindelse med aflevering af kreaturer i henholdsvis Aalborg og Holsted.

DC vil forud for afviklingen, og senest 1 uge efter underskrivelsen af nærværende aftale rette henvendelse til vognmændene og orientere dem om baggrund og formål med spørgeskemaundersøgelsen. Denne henvendelse vil være baseret på vedlagte følgebrev (Bilag 1) som Anne Hels har skrevet. DC vil ligeledes orientere vognmændene om, at Anne Hels vil være til stede på DC's slagterier, hvor hun vil kontakte chaufførerne for at stille de i spørgeskemaet anførte spørgsmål.

Anne Hels orienterer pressechef Jens Hansen eller leder af ejerservice Ejvind Kviesgaard, senest 1 uge før hun påtænker at komme på slagterierne om, hvornår hun vil være til stede på slagterierne.

DC's medarbejdere vil, såfremt chaufførerne spørger dem, opfordre chaufførerne til at deltage i Annes Hels' spørgeskemaundersøgelse.

Som et led i Anne Hels uddannelse vil der blive udarbejdet en rapport, som Anne Hels skal aflevere på AU den 30/5 2016. Rapporten vil samtidig til orientering blive fremsendt digitalt til pressechef Jens Hansen hos DC.

I øvrigt vil AU arbejde mod at publicere resultaterne såvel nationalt som internationalt. Forud herfor vil AU digitalt fremsende publikationen til pressechef Jens Hansen hos DC, der herefter har 14 dage til at fremsætte eventuelle kommentarer. AU vil, såfremt kommentarerne relaterer sig til faktuelle fejl eller i øvrigt efter en forskningsfaglig og videnskabelig vurdering findes at kunne tilføre publikationen yderligere værdi, implementere disse i publikationen.

De via spørgeskemaundersøgelsen indhentede oplysninger tilhører AU, som opbevarer disse i overensstemmelse med gældende regler herfor. Oplysningerne vil alene med DC's accept kunne indgå i andre forsknings- og uddannelsesmæssige aktiviteter.

Alle indhentede oplysninger betragtes som fortrolige dog således, at AU kan give adgang hertil for de til projektet tilknyttede personer.

Oplysningerne må alene offentliggøres i anonym form, dog fremgår det af artikel og specialerapport at svarene bl.a. kommer fra chauffører, der kører dyr til DC.

De indhentede oplysninger kan tidligst destrueres 5 år efter den sidste publicering af resultater fra projektet.

Aarhus Universitet:

Sted: _____

Dato: _____

Underskrift: _____

Navn: Mette S. Herskin

Titel: Seniorforsker og specialevejleder

Aarhus Universitet:

Sted: _____

Dato: _____

Underskrift: _____

Navn: Anne Hels

Titel: Masterstuderende

Aarhus Universitet:

Sted: _____

Dato: _____

Underskrift: _____

Navn: Klaus Lønne Ingvartsen

Titel: Institutleder

Danish Crown:

Sted: _____

Dato: _____

Underskrift: _____

Navn: Jens Hansen

Titel: Pressechef

2. Mail med følgebrev til Danish Crowns vognmænd

Emne: Århus Universitet interview

Hej

I bedes læse vedhæftede materiale og informere jeres chauffører herom.

Venlig hilsen / Kind regards

Jens Christian Carlsen

Konsulent

Ejerservice

DANISH CROWN 

Danish Crown A/S, Energivej 5, 6670 Holsted, Cvr. nr. 26 12 12 64

Phone: +45 89 19 24 00

Direct: +45 89 19 32 91

Mobile: +45 21 82 17 46

Fax: +45 89 19 24 53

E-mail: jench@danishcrown.dk

Web: www.danishcrown.dk

Følgebrev til vognmænd som leverer dyr til DC kreaturslagterier

- *Dette brev er skrevet af specialestuderende Anne Hels, og rundsendes fra DC til alle vognmænd før undersøgelsen går i gang.*

Jeg hedder Anne Hels, er dyrlæge og studerende ved Aarhus Universitet. Jeg er ved at skrive speciale med fokus på dyrevelfærd. Til det har jeg brug for din og dine chaufførers hjælp.

Jeg interesserer mig for de forhold, I arbejder under. I er vigtige personer for dyrenes velfærd i forbindelse med transport. I bliver ikke ret tit hørt, og det ønsker jeg gøre noget ved. Undersøgelsen skal bruges til at få ny viden om chaufførers erfaringer med og holdninger til kreaturers egnethed til transport.

Du kan hjælpe mig ved at orientere dine chauffører om, at jeg vil møde op på DC Holsted og DC Aalborg for at interviewe dem. Interviewet vil tage 5-10 minutter. Det er frivilligt og anonymt at deltage. Min plan er at være færdig med interviews i løbet af marts måned 2016. Jeg håber at nå så mange chauffører som muligt, men kan ikke love at alle bliver interviewet.

Danish Crown er informeret om undersøgelsen, men er ikke som sådan involveret i den.

På forhånd tak for hjælpen.

Venlig hilsen

Anne Hels

3. Mail til Skare Aarhus Slagtehus' vognmænd

Kære vognmænd,

Jeg hedder Anne Hels, er dyrlæge og studerende ved Aarhus Universitet. Jeg er ved at skrive speciale med fokus på dyrevelfærd. Til det har jeg brug for din og dine chaufførers hjælp.

Jeg interesserer mig for de forhold, I arbejder under. I er vigtige personer for dyrenes velfærd i forbindelse med transport. I bliver ikke ret tit hørt, og det ønsker jeg at gøre noget ved. Undersøgelsen skal bruges til at få ny viden om chaufførers erfaringer med og holdninger til kreaturers egnethed til transport.

Du får denne mail, fordi du kører til Aarhus Slagtehus. Det er et af de slagterier, jeg har med i min undersøgelse. Du kan hjælpe mig ved at orientere dine chauffører om, at jeg vil møde op på bl.a. Aarhus Slagtehus for at interviewe dem. Interviewet vil tage 5-10 minutter. Det er frivilligt og anonymt at deltage. Min plan er at være færdig med interviews i løbet af marts måned 2016. Jeg håber at nå så mange chauffører som muligt, men kan ikke love at alle bliver interviewet.

Aarhus Slagtehus er informeret om undersøgelsen, men er ikke som sådan involveret i den.

På forhånd tak for hjælpen.

Venlig hilsen

Anne Hels

4. Spørgeskema

Spørgsmål til chauffører

Bemærk at spørgsmålene udelukkende handler om transport af kreaturer.

1. Er du vognmand eller chauffør?
 - v. vognmand
 - c. chauffør
2. Hvor gammel er du?
3. Hvor mange år har du kørt med kreaturer?
 - a. Under 1 år
 - b. 1-5 år
 - c. 6-10 år
 - d. 11-20 år
 - e. 21+ år
4. Hvor stor en del af tiden kører du med kreaturer?
 - a. <25%
 - b. 25-75%
 - c. >75%
5. Hvornår har du været på AMU kursus?
 - a. Under 1 år siden
 - b. 1-5 år siden
 - c. Over 5 år siden
6. Har du taget kurset i Danmark eller udlandet?
 - a. Danmark
 - b. udlandet
7. Hvor meget bruger du den viden om transportegnethed, du har fået via AMU kurset på en skala fra 1 til 5, hvor 1 er aldrig og 5 er næsten hele tiden?
8. Hvor godt synes du selv, du kender reglerne for transportegnethed på en skala fra 1 til 5, hvor 1 er slet ikke og 5 er rigtig godt?

9. På en normal dag, synes du, de fysiske rammer, dvs. lys og plads, er til stede for at du kan vurdere transportegnetheden inden du læsser dyret?
- a. altid
 - b. ofte
 - c. nogen gange
 - d. sjældent
 - e. aldrig

10. På en normal dag, synes du, at du i store træk har tid nok til at vurdere, om dyrene er egnede til transport?
- a. altid
 - b. ofte
 - c. nogle gange
 - d. sjældent
 - e. aldrig

Flere parter, når de gælder transport af dyr, har risiko for at få ansvar hvis de forkerte dyr transporteres, både landmanden, chaufføren, vognmanden

11. Hvordan vurderer du den juridiske ansvarsfordeling mellem landmand og chauffør i forbindelse med transport af kreaturer?
- a. Landmanden har alt for meget ansvar
 - b. Landmanden har lidt for meget ansvar
 - c. Ansvarsfordelingen mellem landmand og chauffør er rimelig
 - d. Chaufføren har lidt for meget ansvar
 - e. Chaufføren har alt for meget ansvar

12. Det kan ofte være svært at afgøre, om et kreatur er transportegnet. Hvor ofte er du i tvivl om transportegnethed på en skala fra 1 til 5, hvor 1 er aldrig og 5 er meget ofte?

Nu kommer der 3 korte spørgsmål, der har med transportegnethed at gøre.

13. Må en ko, der har kælvet for 10 dage siden, transporteres?

14. Hvad er kravene til en skånetransport?

15. Må du transportere et halt kreatur?

16. Mange chauffører har oplevet at tage et dyr med, de helst ikke ville have haft med. Hvor tit er det sket for dig, hvis det nogensinde er sket?

17. Hvorfor tog du den alligevel med?

Kvalitativt svar

18. Er der nogen bestemte situationer, hvor du typisk har følt dig presset til at tage et kreatur med?

19. Er der nogen problemstillinger om transport af kreaturer, som vi ikke er kommet ind på her? Hvis ja, hvilke? Kvalitativt svar.