

Linda Myllyharju

HEVOSKULJETUSTEN REITTISUUNNITTELUN  
KEHITTÄMINEN  
- CASE MYLLYHARJU SERVICE OY

Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma  
2017

# HEVOSKULJETUSTEN REITTISUUNNITTELUN KEHITTÄMINEN

## - CASE MYLLYHARJU SERVICE OY

Myllyharju, Linda  
Satakunnan ammattikorkeakoulu  
Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma  
Huhtikuu 2017  
Ohjaaja: Vahteristo, Ari  
Sivumäärä: 55  
Liitteitä: 2

Asiasanat: hevonen, kuljetus, suunnitelmallisuus

---

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli kehittää kohdeyritykselle valmis reittisuunnitelma hevoskuljetuksiin ennalta määrätyllä reitillä. Reittisuunnitelmaa varten täytyi selvittää millainen on hyvä hevoskuljetusreitti, miten reittejä suunnitellaan ja mitkä ovat keskeisimmät lait ja määräykset, jotka tulee ottaa huomioon. Työn tarkoituksena oli tutustua reittisuunnitteluun ja selvittää, miksi reittisuunnitelmaa tarvitaan. Tarkoituksena ei ollut tuottaa uutta tietoa reittisuunnitteluun, vaan soveltaa jo olemassa olevasta tiedosta kohdeyritykselle hevosystävällinen ja toimiva reittisuunnitelma.

Opinnäytetyön teoriaosuudessa tutustuttiin reittisuunnitteluun, eläinkuljetuksiin ja lakiin eläinten kuljettamisesta niiltä osin kuin oli opinnäytetyön kannalta tarpeellista. Teoriaa kirjoitettaessa opinnäytetyön rajat pidettiin mielessä. Teoriatietoa työhön kerättiin kirjallisuudesta sekä aiheeseen liittyviltä luotettavilta Internet-sivuilta.

Opinnäytetyön empiirinen osuus toteutettiin laadullisena eli kvalitatiivisena tutkimuksena. Empiiristä osuutta varten haastateltiin viittä hevoskuljetusalan yrittäjää teema- ja yksilöhaastatteluina. Haastattelun kysymykset oli jaettu kolmeen osaan. Ensimmäisen osan kysymykset olivat kartoittavia, joilla selvitettiin kuinka luotettavia vastauksia haastatteluilla saadaan. Toisen osan kysymykset käsittelivät hevoskuljetuksia ja kolmannen reittisuunnittelua.

Tutkimustulokset saatiin haastatteluiden ja teorian pohjalta. Haastatteluissa selvisi, että toimintatavat vaihtelevat paljon yrityksen ja yrittäjän mukaan. Synä erilaisiin toimintatapoihin olivat muun muassa erilaiset kuljetuskalustot ja kuljetusalueet.

Tämän opinnäytetyön tuloksena syntyi valmis reittisuunnitelma välille Pori-Uumaja-Maastricht-Pori. Reitille suunniteltiin käytettävät tiet ja levähdyspaikat, laskettiin kustannukset sekä selvitettiin, mitä lakeja ja määräyksiä reitillä tulee ottaa huomioon. Valmis reittisuunnitelma tuli kohdeyrityksen käyttöön.

THE DEVELOPMENT OF HORSE TRANSPORT ROUTE PLAN  
- CASE MYLLYHARJU SERVICE OY

Myllyharju, Linda

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in International Business

April 2017

Supervisor: Vahteristo, Ari

Number of pages: 55

Appendices: 2

Keywords: horse, transport, methodicalness

---

The purpose of this thesis was to develop a finished route plan for the case company. We had to figure out what kind of route plan is the best for the horses, how to plan the routes and what kind of laws and orders there are to take into account. The purpose of this thesis was to familiarize with route planning and clarify why we need a route plan in the first place. The purpose was not to develop any new information in route planning, but to use the information that already exist, to make a completed route plan for the case company.

The theory part of the thesis was to familiarize myself with route planning, transportation of animals and animal transport law, in the limits that were necessary for the thesis. Limits of the thesis were kept in mind at all times. The theory for the work was collected from literature and trustworthy websites.

This thesis was carried out as a qualitative research. Five entrepreneurs in the horse transporting field were interviewed for the research. Questions were divided into three different themes. The first theme was to ask basic questions to find out how reliable the answers would be. Second theme was horse transportation and third was route planning.

The results were based on the interviews and the theory. While doing the interviews, it became clear that the ways of doing this business varied from company to company. The reasons for the different ways of acting were diverse transport equipment and different kind of areas of transport.

As a result of the thesis we got a completed route plan for the target company. For the route plan, all the roads and resting places were planned, costs were calculated and all the laws and regulations were taken into account. Completed route plan will be given to the case company.

# SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	6
2	TUTKIMUKSEN RAKENNE JA VIITEKEHYS.....	7
2.1	Tutkimuksen tarkoitus ja tavoitteet.....	7
2.2	Käsitteellinen viitekehys.....	8
3	ELÄINKULJETUKSIEN REITTISUUNNITTELU .....	10
3.1	Reittisuunnitelma .....	10
3.2	Eläinkuljetukset.....	10
3.3	Kuljetusten suunnittelu ja toteutus.....	13
3.4	Kuljetuksen suunnittelu hevosen kannalta.....	15
4	LAIT JA ASETUKSET.....	17
4.1	Kuljettajan ammattipätevyys .....	17
4.2	Ajo- ja lepoaikasäädökset .....	18
4.3	Kuljetusten ja ajoaikojen seuranta .....	19
4.4	Kuljetuskalusto .....	20
4.5	Maahantuonnin luvat ja määräykset eläinkuljetuksessa .....	22
4.6	Laki eläinten kuljetuksesta.....	27
5	TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN .....	33
5.1	Tutkimusmenetelmät.....	33
5.2	Kvalitatiivinen ja kvantitatiivinen tutkimus.....	33
5.3	Aineiston keruu ja analysointi .....	34
5.3.1	Haastattelu .....	34
5.3.2	Kyselylomake ja aineiston keruu.....	35
5.3.3	Aineiston analysointi.....	35
5.4	Yrityksen esittely .....	36
5.5	Tutkimusympäristön esittely.....	37
5.5.1	Reittisuunnitelman lähtökohdat.....	37
5.5.2	Kuljetusmuodot ja hevuskuljetuskalusto.....	37
5.5.3	Reitin valinta ja sen valintaperusteet.....	38
5.5.4	Kustannukset .....	41
6	TUTKIMUSTULOKSET.....	43
6.1	Laivayhtiö .....	43
6.2	Valitut tiet ja pysähtymispaikat, sekä reitti kartalla.....	45
6.3	Kustannukset.....	47
6.4	Kuljetuskalusto ja ajoaikojen seuranta.....	49
6.5	Tarvittavat varusteet ja asiakirjat.....	50
6.6	Tulosten yhteenveto .....	51

7	POHDINTA.....	52
7.1	Valmis reittisuunnitelma.....	53
7.2	Tutkimuksen reliabiliteetti ja validiteetti .....	54
	LÄHTEET.....	56
	LIITTEET	

## 1 JOHDANTO

Reittisuunnittelu on oleellinen osa yrityksen yritystoimintaa ja hyödyllinen työkalu yrityksen kuljetusten sujuvuuden kannalta. Ilman reittisuunnittelua yrityksen toiminta olisi epäloogista ja hidasta. Tässä opinnäytetyössä perehdytään reittisuunnitelman tekoon hevoskuljetuksille ennalta valitulle reitille ja siihen kuinka valitaan sujuva ja toimiva reitti isolle autolle ajettavaksi. Ensimmäisenä työssä tarkastellaan reittisuunnittelun teoriaa, jonka jälkeen tutustutaan eläinkuljetuksiin yleisesti sekä perehdytään erityisesti hevoskuljetuksiin. Näiden jälkeen tutustumme eläinkuljetuslakiin, joka määrittää kohdeyrityksen työntekoa kuljetuskalustosta lupa-asiakirjoihin. Reitti toteutetaan välillä Pori-Uumaja-Maastricht-Pori toimeksiantajan pyynnöstä. Kun työn teoriaosa on saatu valmiiksi, siirrytään empiiriseen osaan. Tutkimuksessa pyritään selvittämään paras mahdollinen reitti, kustannukset, työhön liittyvät lakiasiat sekä hevosten maahan tuonnin säännöt. Lopuksi reittisuunnitelma viedään käytäntöön ja toimeksiantaja testaa reitin työn merkeissä.

Tämän opinnäytetyön toimeksiantaja on Myllyharju Service Oy, joka on hevoskuljetuksiin erikoistunut pieni ja uusi yritys. Yritys on pyytänyt mahdollisimman nopeaa, toimivaa, hevosystävällistä ja kustannustehokasta reittisuunnitelmaa välillä Pori-Uumaja-Maastricht-Pori. Jatkossa tulen puhumaan toimeksiantajasta kohdeyrityksenä.

Opinnäytetyön aihe on erityisen ajankohtainen toimeksiantajalle, mutta myös muille samaa reittiä ajaville ammattikuskeille tai yksityishenkilöille. Valmiin reittisuunnitelman tarkoituksena on, että toimeksiantajan olisi mahdollisimman helppoa ja vaivatonta matkustaa välillä Pori-Uumaja-Maastricht-Pori, miettimättä mahdollista reittiä ja matkakustannuksia joka kerta uudelleen tälle reitille lähdetessä.

Tässä opinnäytteessä ei erikseen mainita missä vaiheessa reittiä hevosia on kyydissä, vaan reitti suunnitellaan niin kuin hevonen olisi koko ajan kuljetettavana. Näin pyritään luomaan kohdeyritykselle mahdollisimman hyvä ja toimiva reitti, jota on mahdollista kulkea kumpaankin suuntaan tai vain osittain.

## 2 TUTKIMUKSEN RAKENNE JA VIITEKEHYS

### 2.1 Tutkimuksen tarkoitus ja tavoitteet

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on tutustua reittisuunnitteluun hevoskuljetuksissa ennalta määrättyllä reitillä ja selvittää miksi reittisuunnitelmaa ylipäänsä tarvitaan. Tarkoituksena ei ole tuottaa uutta tietoa reittisuunnitteluun, vaan käyttää jo olemassa olevaa tietoa ja muokata siitä kohdeyritykselle paras mahdollinen ajoreitti. Työn tarkoituksena on helpottaa kohdeyrityksen toimintaa ja luoda kohdeyritykselle yksi toimiva ja hevosystävällinen reittisuunnitelma.

Opinnäytetyön tavoitteena on valmis reittisuunnitelma, jossa on otettu huomioon kyydissä olevat hevoset, kustannukset, ajoon liittyvät määräykset ja lait sekä hevosten maahantuonnin osalta tärkeät luvat ja johon on dokumentoitu teoriaa, käytetyt menetelmät, tarvittavat tiedot ja tulokset kohdeyritykselle.

Opinnäytetyö vastaa seuraaviin kysymyksiin ja niiden osaongelmiin:

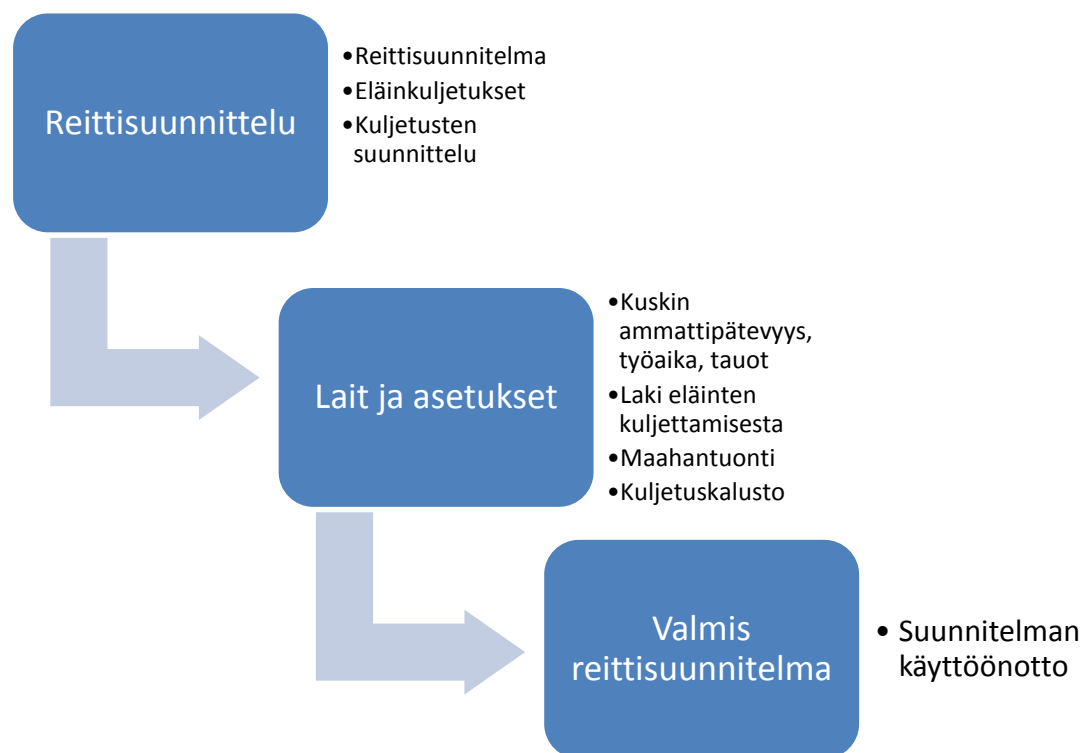
- Millainen on hyvä reitti hevoskuljetukseen hevosauton kuljettajan ja hevosen näkökulmasta?
  - Miten reitti toteutetaan hevoskuljetukselle?
  - Kuinka paljon reitillä aiheutuvat kustannukset ovat käytännössä?
- Mitä lakeja ja määräyksiä työssä tulee ottaa huomioon liittyen eläinkuljetuksiin?
  - Mitkä ovat lait ja säännökset koskien kuskin työaikaa ja taukoja?
  - Mitkä ovat keskeiset luvat ja määräykset, kun hevoset tuodaan Uumajasta ja Maastrichtista Suomeen?

Opinnäytetyössä käsitellään yleisiin ammattikuljetuksiin liittyviä lakeja ja määräyksiä vain niiltä osin, kun niitä voidaan soveltaa kohdeyritykselle tehtävään reittisuunnitelmaan. Eläinkuljetukseen ja sen lakeihin tutustutaan melko laajasti. Tässä opinnäyte-

työssä ei käsitellä ammattikuljetukseen liittyviä asioita yleisellä tasolla. Opinnäytetyöstä on rajattu kaikki muut Euroopan maat pois, lukuun ottamatta Suomea, Ruotsia ja Hollantia. Opinnäytetyöstä on myös rajattuna pois rautatie- ja ilmakuljetusmuodot.

## 2.2 Käsitteellinen viitekehys

Jotta tutkimuksen tarkoitus ja tavoite olisivat helpommin ymmärrettävissä, tarvitaan käsitteellinen viitekehys. Viitekehyksestä nähdään opinnäytetyön keskeisten aiheiden liittyminen toisiinsa. Kuvio 1 näyttää, miten tämän opinnäytetyön prosessi etenee ja mihin lopputulokseen työssä pyritään.



Kuvio 1. Käsitteellinen viitekehys

Kuviossa yksi esitetään opinnäytetyön käsitteellinen viitekehys. Työn alussa tutustutaan yleisesti eläinkuljetuksiin ja perehdytään reittisuunnitteluun teoreettiselta pohjalta. Kun eläinkuljetusten ja reittisuunnittelun teoria on käsitelty, siirrytään käsittelemään hevuskuljetukseen läheisesti liittyviä lakeja ja määräyksiä. Lopuksi kootaan kerätyistä tiedoista valmis reittisuunnitelmaehdotus yritykselle. Teoriaosuuden jälkeen työssä siirrytään tutkimuksen toteuttamiseen, jonka jälkeen tulokseksi saadaan valmis



reittisuunnitelma. Reittisuunnitelmassa on otettava huomioon kyydissä olevat hevoset, kustannukset, Itämeren ylitys ja levähdyspaikat.

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on tutustua reittisuunnitteluun, jota tehdään hevoskuljetuksen näkökulmasta. Tavoitteena on valmis reittisuunnitelma, joka helpottaa kohdeyrityksen toimintaa ja jossa on otettu huomioon kaikki mahdolliset ongelmat reitin varrella. Tarkoituksena on myös tutustua yleisesti eläinkuljetuksiin, sekä tarkemmin hevoskuljetuksiin.

## 3 ELÄINKULJETUKSIEN REITTISUUNNITTELU

### 3.1 Reittisuunnitelma

Koska työn tavoitteena on saada aikaan reittisuunnitelma, on hyvä määrittää mikä on reittisuunnitelma. Tämän opinnäytetyön näkökulmasta reittisuunnitelma on Euroopan unionin mukaan määrämuotoinen asiakirja, jolla valvotaan kuljettua matkaa ja sitä onko matkan kesto laillinen. Suunnitelma on pakollinen kaikissa kansainvälisissä yli kahdeksan tunnin maanteitse tapahtuvissa eläinkuljetuksissa. (European Commission www-sivut 2017.)

### 3.2 Eläinkuljetukset

Tässä luvussa käsittelen eläinkuljetuksia yleisellä tasolla. Lopussa selvitän miten eläinkuljetukset määritellään kaupallisiksi eläinkuljetuksiksi. Tämän opinnäytetyön kohdeyrityksen yritystoiminta on kaupallista eläinkuljetusta.

Eläinten kuljetuksella tarkoitetaan maantie, rautatie, meri-, sisävesi- ja ilmakuljetuksia Suomessa, kun kyydissä on eläviä eläimiä. Kuljetukset voivat tapahtua Suomen ja muiden EU-maiden tai Suomen ja EU:n ulkopuolisten valtioiden välillä. Eläinten kuljetuksiin lasketaan mukaan kaikki eläinten siirrot, sekä eläinten kuormaaminen ja kuorman purkaminen. (Aluehallintoviraston www-sivut 2017.)

Arvioiden mukaan lähes miljoonaa eläintä kuljetetaan päivittäin Euroopan Unionin alueella. Yhteensä vuodessa kuljetetaan siis noin 365 miljoonaa eläintä, lukuun ottamatta kanoja. Eurostatin mukaan valtioiden rajojen ylittäviä (mukaan luettuna EU:n vienti ja tuonti kolmansien maiden kanssa) kuljetuksia tehdään vuosittain noin 20 miljoonaa. Tämä tarkoittaa sitä, että vain noin 5,5 prosenttia kaikista eläinkuljetuksista tapahtuu rajojen yli. (European Commission www-sivut 2017.) Syitä, miksi eläimiä kuljetetaan, ovat muun muassa lisääntyminen, teurastukset, laitumenvaihto ja eläinten lihottaminen (Appleby 2008, 356).

Kaupalliset eläinkuljetukset ovat aina luvanvaraista toimintaa. Laki eläinten kuljetuksesta ohjaa kaikkea toimintaa niin kuljetuskaluston ominaisuuksia, kuin tarvittavia lupia ja kuljettajien koulutuksia. Kaikilla eläinten kuljettajilla tulee olla eläinkuljettajalupa. (Atriatuottajien www-sivu 2017.) Eläimiä kuljettavat eniten itsenäiset yrittäjät, joilla on sopimus eläintenkuljettamisesta jonkin toisen yrityksen kanssa, kuten teurastamon. Laki eläintenkuljetuksesta (1429/2006) sääntelee eläinten kuljettamista. Lain tarkoituksena on suojella eläimiä kuljetuksen aikana kaikelta kivulta ja kärsimykseltä, jotka ovat vältettävissä. (Hokkanen, Inkinen, Käenmäki 2012, 508.)

Suomen Kuljetus ja Logistiikka yhdistys (SKAL), joka on Elintarvikealan kuljetusyrittäjät ry:n alainen, toimii eläinkuljetusyrietysten etujärjestönä. Alan ylimpänä valvojana toimii Maa- ja metsätalousministeriö ja sen alaisuudessa Elintarviketurvallisuusvirasto (EVIRA) hoitaa viranomaistehtäviä. Aluehallintovirasto (AVI) toimii alueellisena lupaviranomaisena ja myöntää eläinkuljettajaluvat omalla alueellaan. Valvontaa ja tarkastuksia tekevät läänineläinlääkärit omilla alueillaan ja heitä auttavat kuntaeläinlääkärit, sekä teurastamoiden tarkastuseläinlääkärit. Tulli ja rajaeläinlääkärit suorittavat tarkastuksia kun kuljetuksia tehdään rajojen ylitse. (JAMK Logistiikka 2014, 513.)

Eläinkuljetukset ovat merkittävä osa maantiekuljetuksista. Suomessa vuoden 2017 alussa Eviran kuljettajarekisterissä oli yhteensä 206 yritystä/yrittäjää, joille on myönnetty pitkä, yli kahdeksan tunnin eläinkuljetuslupa. Kaikki yli kahdeksan tuntia kestävät eläinkuljetukset tarvitsevat aina reittisuunnitelman, kun Suomesta matkustetaan johonkin toiseen maahan. Suomen sisällä tapahtuvat eläinkuljetukset eivät välttämättä vaadi reittisuunnitelmaa. (Eviran www-sivut 2017.)

Euroopan alueella sovelletaan Euroopan yhteisön neuvoston eläinkuljetusasetusta (1/2005), alueella tapahtuviin kaupallisen toiminnan eläinten kuljetuksiin. Asetusta sovelletaan myös erityistarkastuksiin, joita viranomaiset tekevät tuleville ja lähteville eläimille tullialueilla. Poikkeuksena on, että tätä asetusta ei sovelleta eläinkuljetuksiin, jotka tapahtuvat eläinlääkäriin ohjeiden mukaan suoraan eläinlääkäriin, hoitopaikalle, klinikalle tai näistä pois. (European Commission www-sivut 2017.)

### *Kaupalliset eläinkuljetukset*

Eläinkuljetusasetus määrittelee kaupallisen eläinkuljetuksen niin, että niitä ei ole vain kuljetukset, joihin liittyy rahan, tavaroiden tai palveluiden välitön vaihdanta, vaan erityisesti kuljetukset joihin liittyy tai joiden tavoitteena on taloudellinen voitto. Kaupallisia kuljetuksia ovat muun muassa kuljetukset, joista on taloudellista hyötyä ja jotka ovat osana liiketaloudellista tai taloudellista toimintaa. Tämä määritelmä tällaisenaan soveltuu vain Suomeen. Muilla Euroopan jäsenmailla voi olla erilainen tulkinta siitä, mitä on kaupallinen eläinkuljetus. Näin ollen kun tämän työn kohdeyritys lähtee kuljettamaan eläimiä Ruotsiin, sekä Tanskan ja Saksan kautta Hollantiin, on varauduttava siihen, että nämä maat näkevät kaupallisen eläinkuljetuksen eri tavalla kuin me Suomessa. (Eviran [www-sivut 2017.](#)) Lähtökohtaisesti kohdeyritys tekee vain kaupallisia eläinkuljetuksia, sillä eläinkuljetukset ovat yrittäjän elinkeino.

Eviran määritelmän mukaan seuraavat laiset kuljetukset ovat kaupallisia:

- henkilö tai yritys kuljettaa eläimiä korvausta vastaan työkseen tai elinkeinoharjoittamisen tarkoituksessa,
- henkilö tai yritys saa korvauksen, vaikkei kuljettaisikaan eläimiä työkseen,
- tuotantoeläinten tuotantoon liittyvät useat tai säännölliset kuljetukset. (Eviran [www-sivut 2017.](#))

Hevosyrittämiseen liittyvät kuljetukset:

- tallinpitäjä kuljettaa hoidossa olevia hevosia,
- henkilöllä tai yrityksellä ei ole hevostallia, mutta tarjoaa hevoskuljetuspalveluja,
- ratsastuskoulu kuljettaa omistamiaan hevosia korvausta vastaan kilpailuihin, johon ratsastuskoulun asiakas osallistuu. (Eviran [www-sivut 2017.](#))

Kaupallista toimintaa on myös se, kun kuljettaminen liittyy hevosalan yrityksen toimintaan. Yritys voi olla joko hevosia kuljettavan tai toisen henkilön omistama. Sillä ei ole väliä onko henkilö yksityishenkilö ja saako hän korvausta vai ei. (Eviran [www-sivut 2017.](#))

Reittisuunnitelma on oltava olemassa kaupallista toimintaa harjoittavilla yrityksillä, jotka kuljettavat nautoja, lampaita, vuohia, sikoja tai rekisteröimättömiä hevoseläimiä yli kahdeksan tunnin ajan tai EU:n jäsen valtioiden välillä tai kolmansiin maihin tai niistä EU:n sisäpuolelle. (Eviran www-sivut 2017.) Näin ollen tämän opinnäytteen kohdeyrityksellä on hyvä aina olla kuljetuksissa mukana reittisuunnitelma, sillä yritys kuljettaa niin rekisteröityjä, kuin rekisteröimättömiäkin hevosia Euroopan Unionin alueella.

Kaupallisissa hevoskuljetuksissa kuljetuslupia on kahdenlaisia. On lyhyitä alle kahdeksan tunnin lupia ja pitkiä yli kahdeksan tunnin lupia. Kuljetuslupa on aina yrityskohtainen. (Hippoksen www-sivut 2017.) Kohdeyrityksessä työkseen hevosia kuljettavalla yrittäjällä on pitkä, yli kahdeksan tunnin kuljetuslupa.

### 3.3 Kuljetusten suunnittelu ja toteutus

Kuljetuksen suunnittelu on hyvä aloittaa heti, kun tilaus kuljetuksesta on vastaanotettu. Kuljetusta suunniteltaessa syntyy monia kysymyksiä, joihin täytyy löytää vastaus. Tällaisia kysymyksiä ovat muun muassa:

- Miksi reittisuunnitelma tehdään?
- Kenelle reittisuunnitelma tehdään?
- Millainen ajoneuvo on käytössä?
- Mitä varusteita tarvitaan?
- Mistä lähdetään ja missä on määränpää?
- Kauanko kuljetus kestää?
- Mitä vaatimuksia reitille on?
- Mikä on kuljetusbudjetti?
- Mitä kuljetetaan?
- Mitä lakeja tulee ottaa huomioon? (JAMK Logistiikka 2014, 75.)

Seuraavaksi mietitään kuljetuksen eri vaiheita ja käytännön toteutusta. Kuljettajalla on erilaisia velvollisuuksia ennen kuljetukseen lähtöä, kuljetuksen aikana, sekä kuljetuksen jälkeen.

### *Ennen kuljetusta*

Ennen kuljetukseen lähtöä kuljettajalla on velvollisuuksia hoidettavana. Kuljettajan tulee tehdä reittisuunnitelma kuljetukselle ja toimittaa suunnitelma viranomaisille tarpeen vaatiessa. Mikäli suunnitelma on sääntöjen mukainen, virkaeläinlääkäri hyväksyy suunnitelman leimallaan ja myöntää kuljetettaville hevosille terveystodistukset. Kuljettajan on huolehdittava, että matkaan lähettäessä hevosen omistaja on huolehtinut terveystodistuksen saannista ja siitä, että hevosella on hevospassi. Kuljettajan on tarkistettava, että hevosella on vaaditut asiakirjat ennen matkaan lähtöä.

### *Kuljetuksen aikana*

Kuljettajan on huolehdittava, että reittisuunnitelma ja terveystodistus kulkevat matkassa koko kuljetuksen ajan. Kuljettajan vastuulla on merkata reittisuunnitelmaan kaikki tapahtumat, kuten lepoajat. Kuljettajan on myös huolehdittava siitä, että kuljetettavilla hevosilla on hyvät oltavat matkan ajan ja että kuljetus sujuu lakien mukaan. (European Commission www-sivut 2017.)

### *Kuljetuksen jälkeen*

Kuljetuksen jälkeen kuljettajan on vielä lähetettävä reittisuunnitelma täytettynä viranomaisille, jotta voidaan todentaa, että matka on sujunut suunnitelman mukaisesti, eikä jatkotutkimuksia tarvita. Viranomaisilla on lupa tarkistaa reittisuunnitelmaa missä vaiheessa kuljetusta tahansa. Kuljettajan on myös varmistettava, että hevoset on kuljetettu oikeaan paikkaan ja huolehdittava siitä, että hevosen asiakirjat päätyy sovitulle henkilölle. (European Commission www-sivut 2017.)

Kun tiedetään vastaukset näihin kysymyksiin ja mietitään mitä kuljetuksen eri vaiheissa tapahtuu, on helpompi lähteä tekemään reittisuunnitelmaa.

### 3.4 Kuljetuksen suunnittelu hevosen kannalta

Hevoskuljetusreittejä suunniteltaessa on tärkeää huomioida hevonen ja sen tarpeet. Hevosen tulisi kuljetukseen lähdeäessä olla etukäteen opetettu / totutettu kulkemaan hevoskuljetusauton kyydissä, jolloin matkaan lähtö ja kuljetus sujuvat joutuisasti ja ilman suurempia ongelmia. Näin ei kuitenkaan aina ole ja kohdeyrityksen on varauduttava myös kuljettamiseen tottumattomiin hevosiin. Kohdeyritys tekee pitkiä matkoja ja hevosen ollessa levoton kuljetukseen tottumattomuudesta, reitin suunnittelu ja toteuttaminen hankaloituu. Mikäli hevonen on totumaton matkustaja, tulee aikataulu suunnitella erityisellä huolella, jotta siinä pysytään, eikä myöhästyä esimerkiksi varaulta laivamatkalta. Tässä opinnäytetyössä keskitytään tekemään reittisuunnitelma, joka sopii sekä kuljetukseen totuneille, että tottumattomille hevosille. (Proagria Oulun www-sivut 2016.)

Hevosen matkavarustus on hyvä suunnitella aina etukäteen, jottei mitään unohdu ottaa mukaan. Mukana tulisi aina olla hyvä ja tukeva riimu, sekä varariimu, riimuvarsi, ruokaa ja juomaa hevoselle, loimi (talvella) ja tarvittavat asiakirjat, kuten hevospassi ja TRACES – todistus. Kuljettajalla taas tulee aina olla mukanaan ajokortti, eläintenkuljetuslupa, pätevyystodistus ja kuljetusvälineen hyväksymistodistus. (Hippoksen www-sivut 2017.)

Hevosen kannalta tärkeää kuljetuksessa on, että kuljetukseen käytettävä kalusto on ehjää ja asianmukaista. Jokaisen kuljetusreissun jälkeen olisi hyvä tarkastaa kalusto ja sen kunto. Lisäksi kohdeyrityksellä tulisi olla mietittynä aina varamies, mikäli yrittäjä itse ei jostain syystä pääse itse lähtemään kuljetusmatkalle. (Proagria Oulun www-sivut 2016.)

Itse reittisuunnitelmassa tulee ottaa huomioon hevosen lastaus autoon ja autosta pois perillä, teiden suunnittelun lisäksi. Lastaus- ja purkupaikalla ei saa olla liikaa häiriötekijöitä, jotta kuljetus sujuu alusta loppuun rauhallisesti. Hevoset saattavat hermostua pienistäkin asioista, kuten auki olevista ovista, joten lastaus- ja purkualueet tulee suunnitella erityisellä tarkkuudella. (Proagria Oulun www-sivut 2016.)

Reittisuunnitelmaa hevoskuljetuksille tehdessä, on erityisen tärkeää hevosen kannalta suunnitella millaisia ovat sopivat pysähtymispaikat, joissa hevosia voi juottaa ja syöttää sekä kävelyttää tarpeen vaatiessa (Proagria Oulun www-sivut 2016). Hevonen saa matkustaa yhteen putkeen 24 tuntia, mutta hevonen tulee juottaa kahdeksan tunnin välein (Euroopan komission www-sivut 2017). Hevosen veden tarve on noin 20 -100 litraa vuorokaudessa, riippuen lämpötilasta ja matkan rasittavuudesta. Reitin kesto välillä Pori-Uumaja-Maastricht-Pori on kaikkiaan noin neljä tai viisi vuorokautta, joten pysähdyksiä täytyy olla melko paljon. (Proagria Oulun www-sivut 2016.)



## 4 LAIT JA ASETUKSET

### 4.1 Kuljettajan ammattipätevyys

Hevosia ammatikseen kuljettavalla henkilöllä on aina pätevyysvaatimus. Hevoskuljetukseen tarkoitettua ajoneuvoa saa kuljettaa henkilö, jolla on viranomaisen myöntämä pätevyystodistus. (SKAL Ry 2011, 14.)

Pätevyystodistuksen saadakseen on suoritettava pätevyyskoulutus. Pätevyyskoulutus sisältää keskeisen ammattikuljettajan lainsäädännön, eläinten käyttäytymiseen liittyviä asioita sekä eläinten hoitamisen ja ruokinnan. Pätevyystodistuksen saa kun pätevyyskoulutus on suoritettu ja Elintarviketurvallisuusviraston järjestämä koe aiheesta on läpäisty. (SKAL Ry 2011, 14.)

Laki eläintenkuljetuksesta sanoo, että eläinkuljettajalupaa haetaan oman kotipaikkakunnan lääninhallitukselta. Lupahakemuksessa on ilmoitettava hakijan nimi tai toimimi-nimi, osoite ja kotipaikka sekä muut yhteystiedot. Lupahakemukseen on liitettävä eläinkuljetusasetuksessa määrätyt selvitykset, jotka ovat edellytyksinä luvan saami- seen. Selvitystä syyllistymiseen eläinsuojelulainsäädännön rikkomiseen ei tarvitse liit- tää lupahakemukseen. (Finlexin www-sivut 2017.)

Käytännössä pätevyystodistusta haetaan siis omasta elinkeino-, liikenne- ja ympäris- tökeskuksesta (ELY). Hakemukseen tulee liittää osallistumistodistus pätevyyskoulu- tuksesta ja todistus tentin läpäisemisestä. Kun eläinkuljettajan pätevyystodistus on myönnetty, se on voimassa yhtä kauan kuin ajokorttikin. (SKAL Ry 2011, 14.)

Vaikka eläinkuljettajan pätevyystodistus on voimassa yhtä kauan kuin ajokorttikin, ei sen pitäminen ole itsestäänselvyys. Aluehallintovirastolla on oikeus peruuttaa lupa, mikäli eläinkuljettaja rikkoo olennaisella tavalla eläinten kuljetusta koskevaa lakia tai jos kuljetus ei enää täytä sille määrättyjä vaatimuksia, eikä kuljettaja myöskään korjaa virheitä valvontaviranomaisen asettamissa määrääjoissa. Eläinkuljettajalla on aina vel- vollisuus ilmoittaa lupaa koskevista muutoksista luvan myöntäneelle lääninhallituk- selle. (Finlexin www-sivut 2017.)

## 4.2 Ajo- ja lepoaikasäädökset

Euroopan unionissa ja Euroopan talousalueella (ETA) autonkuljettajien ajo- ja lepoaikamääräykset ovat yhdenmukaisia. Jokainen jäsenmaa on veloitettu järjestämään valvontaa teillä ja yrityksissä, niin suomalaisille, kuin ulkomaalaisillekin ajoneuvoille ja niiden kuljettajille. Ajo- ja lepoaikasäännökset eivät kuitenkaan koske kuljettajia, jotka ovat ajopiirturin käyttöpakon ulkopuolella. Näitä kuljettajia koskee Suomen työaikalaki. (Työsuojelun www-sivut 2017.)

Ajo- ja lepoaikasäännökset koskevat pääsääntöisesti kaikkia kuorma- ja linja-auton kuljettajia. Ajo- ja lepoaika-asetusta sovelletaan yleisillä teillä tapahtuvaan tavaraliikenteeseen (ajoneuvon suurin sallittu massa 3500 kg) ja henkilöliikenteeseen, jossa ajoneuvo on rekisteröity yli yhdeksän hengen kuljettamiseen. (Työsuojelun www-sivut 2017.)

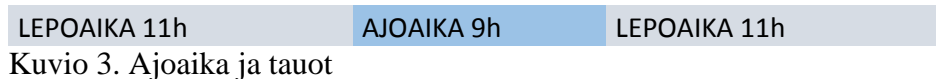
Pisin yhtämittäinen ajoaika saa olla enintään 4,5 tuntia ja tauko tämän jälkeen kestää 45 minuuttia. 45 minuutin tauon voi myös korvata kahdella lyhemmällä tauolla, kuitenkin niin, että aina jokaista 4,5 ajettua tuntia kohden tulee 45 minuuttia taukoa. Kuljettaja ei saa tehdä muuta työtä taukojen aikana. (SKAL Ry 2011, 23 -24.) Yhden 45 minuutin tauon jälkeen, oli tauko pidetty yhteen menoon tai kahdessa osassa, alkaa aina uusi ajokertymä. Kun uusi ajokertymä alkaa, aikaisempia ajo- ja taukoajoja ei oteta huomioon. (Työsuojelun www-sivut 2017.)



Kuvio 2. Ajoaika ja tauko

Pisin vuorokautinen ajoaika saa olla enintään yhdeksän tuntia. Kahdesti viikossa voidaan tätä vuorokautista aikaa pidentää 10 tuntiin. Vuorokautinen ajoaika on kahden vuorokautisen lepoajan tai vuorokautisen ja viikoittaisen lepoajan välinen ajoaika. Kuljettajan ajoaikaan lasketaan mukaan kaikki se aika, jonka ajoneuvo liikkuu liikenteessä. Ajoaikaan ei lasketa mukaan taukoja ja odotusaikoja tai kuorman purkua ja lastausta, eikä myöskään korjaus- ja huoltoajoja. (Työsuojelun www-sivut 2017.)

Vuorokautinen työaika, ajoaika, tauot ja muu työ saavat olla enintään 13 tuntia tai lyhennetyllä vuorokausilevolla 15 tuntia. Vuorokautinen lepoaika on oltava kuljettajalla vähintään 11 tuntia. Vuorokautinen lepoaika voidaan lyhentää 9 tuntiin enintään kolmesti viikossa. (SKAL Ry 2011, 24.)



Kuvio 3. Ajoaika ja tauot

Työaikoja määritellään vuorokausi määritelmien lisäksi myös viikkotasolla. Viikkolevon tulee olla yhdenjaksoinen ja kestää vähintään 45 tuntia. Viikkolevon on alettava kuuden 24 tunnin jakson kuluttua edellisestä viikkolevosta. Perättäisen kahden viikon aikana viikkolepo voidaan lyhentää vähintään 24 tuntiin yhden kerran. Lepoajan lyhennys on korvattava lyhennystä vastaavalla ajalla. (Työsuojelun www-sivut 2017.)

#### 4.3 Kuljetusten ja ajoaikojen seuranta

Kuljetusten suorittamista tulisi seurata aktiivisesti ja järjestelmällisesti. Seurata voidaan muun muassa ajoreittejä, ajoaikaa, taukoja, asiakas-, paikka-, ja olosuhdetietoja. Kuljetusten seuraaminen antaa arvokasta tietoa yrittäjälle, jotta tiedetään mitä ensi kerralla voidaan tehdä toisin ja paremmin. Seurannalla myös varmistetaan kuljetusten aikataulujen pitävyys. Tärkeintä seurannassa on mahdollisten ongelmien ja häiriöiden seuranta, kuten viivästymiset ja mahdolliset lisäkustannukset, joita ei ole otettu huomioon ennen kuljetukselle lähtöä. Hyvällä seurannalla osataan paremmin aikatauluttaa tulevia kuljetuksia ja osataan tehdä tarjoukset asiakkaille todenmukaisemmin, eikä vain arvioina. (JAMK Logistiikka 2014, 75 -76.)

Ajoaikojen seuranta on tärkeää yrityksen toiminnan kannalta, jotta kuljetukset sujuvat lain mukaan. Ajoaikaa voidaan yrityksestä ja kuljetuskalustosta riippuen seurata ajo- ja ajopiirturilla tai ajopäiväkirjalla. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus N:o 165/2014:ssä, on eriteltynä kaikki, joilla ei ole ajopiirturi pakkoa. Käytännössä ajopiirturin käyttö on pakollista kaikille, jotka kuuluvat ajo- ja lepoaikasäädöksen piiriin, kuten kuorma- ja linja-auton kuljettajat. (Työsuojelun www-sivut 2017.)

Ajo- ja lepoaikoihin, sekä niiden valvontaan liittyviä lakeja ovat tieliikennelaki, työaikalaki, AETR-sopimus, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus N:o 165/2014 ja laki yrittäjäkuljettajien työajasta liikenteessä (Työsuojelun www-sivut 2017).

#### 4.4 Kuljetuskalusto

Millä tahansa kuljetusvälineellä ei eläinten kuljetuksesta määrävän lain mukaan saa kuljettaa hevosia. Maantiekuljetusvälineelle on erikseen haettava hyväksymistodistus eläinkuljettajaluvan myöntävältä lääninhallitukselta. Eläinkuljetusasetuksessa vaaditaan, että kuljetusväline tarkastetaan ja tarkastuksen suorittaa lääninhallitus tai sen määräämä virkaeläinlääkäri. Lääninhallitus myöntää todistuksen, mikäli kuljetusväline täyttää asetuksessa määrätyt vaatimukset. (Finlexin www-sivut 2017.)

Mikäli ajan kuluessa kuljetusväline ei enää täytä sille asetettuja vaatimuksia, lääninhallitus voi peruuttaa hyväksymistodistuksen tai vaatia kuljetusvälineen omistajaa korjaamaan epäkohdat määräajassa. Mikäli kuljetusvälineessä on jokin sellainen puute, että se vaarantaa eläinten hyvinvoinnin, voidaan hyväksymistodistus peruuttaa heti. (Finlexin www-sivut 2017.)

Kuljetusvälineen vaatimuksia ovat, että sen on oltava tarpeeksi tilava, turvallinen hevoselle ja sellainen, josta hevonen ei pääse karkaamaan. Kuljetettava eläinlaji on otettava aina huomioon kuljetusvälineessä. Hevosella on oltava riittävästi tilaa korkeussuunnassa sekä kunnolla lattiapinta-alaa, jotta se voi seistä luonnollisessa asennossa, eikä ole vaarassa lyödä esimerkiksi päätänsä kattoon. (Finlexin www-sivut 2017.) Riittävä korkeus on, kun hevosen pään yläpuolelle jää noin 20 cm:n tyhjä tila. Hevosen täytyy pystyä pitämään päänsä pystyssä, liikkumaan ja tasapainottamaan itsensä ajon aikana. (Hippoksen www-sivut 2017.)

Myös seinien ja lattian materiaalien on oltava turvallisia. Lattia esimerkiksi ei saa olla liukas ja rakenteiden on kestävä hevosten paino. Materiaalien tulee olla turvallisia, jotta hevoset eivät voi loukata itseään esimerkiksi teräviin kulmiin. (Finlexin www-sivut 2017.) Kuljetusajoneuvossa ei myöskään saa olla irtainta tavaraa samassa tilassa hevosten kanssa (Hippoksen www-sivut 2017).

Kuljetusvälineessä on oltava kunnolla ilmatilaa, sekä hyvät ilmanvaihtoaukot tai muu ilmanvaihto. Myös tarvittavat määrät karsinoita, puomeja, väliseiniä ja aitoja on oltava, jotta hevoset voidaan erottaa toisistaan ja ne saadaan tuettua kuljetuksen aikana. (Finlexin www-sivut 2017.) Väliseinän minimikorkeus hevosia kuljetettaessa on 60 cm:ä ja hevosen edessä olevan puomin on oltava läpimitaltaan ainakin seitsemän senttimetriä (Hippoksen www-sivut 2017).

Kuljetuksen aikana on tärkeää, että kuljetusväline on sellainen, johon voi mennä hevosia välillä tarkastamaan. Kuljetusväline on voitava helposti myös puhdistaa ja desinfioida. Kuljetusvälineen lattialla tulee kuljetuksen aikana olla kuiviketta eritteiden imeyttämiseksi, ellei siivousta voida tehdä tarpeeksi usein. (Finlexin www-sivut 2017.)

#### *Olosuhteet kuljetusvälineessä*

Kuljetusolosuhteiden tulee olla sellaiset, että hevonen on turvassa ja suojassa huonoilta sääolosuhteilta ja suurilta ilmastonvaihdoksilta. Ilmanvaihto kuljetusvälineessä on hoidettava hyvin ja olosuhteiden mukaan, eläin huomioon ottaen. Hevonen ei saa kuljetuksen aikana kärsiä kuumuudesta, kylmyydestä, vedosta, liiasta kosteudesta, kaasuista, likaantumisesta tai haitallisesta melusta. (Finlexin www-sivut 2017.)

#### *Eläimiä osoittava merkintä*

Maantiekuljetusvälineessä, jossa kuljetetaan hevosia tai muita suurikokoisia eläimiä, on lain mukaan oltava tästä ilmoittava merkintä. Merkintä kertoo, että kuljetusväline sisältää eläimiä. (Finlexin www-sivut 2017.)

#### 4.5 Maahantuonnin luvat ja määräykset eläinkuljetuksessa

##### *Hyväksytyt tuonti- ja vientimaat*

Hevosia saa viedä Suomesta kaikkiin EU-maihin, Norjaan ja Sveitsiin ja myös tuoda näistä maista Suomeen vapaasti. Poikkeuksena ovat maat, joissa on tautiepidemioita, jotka saattavat aiheuttaa väliaikaisia rajoituksia vientiin ja tuontiin. Maa- ja metsätalousministeriön sivuilta löytyy aina ajan tasalla oleva lista suojapäätöksien rajoituksista. (Eviran [www-sivut 2017.](#))

##### *Terveysvaatimukset*

Kuljetettaville hevosille tulee aina ennen kuljetukselle lähtöä tehdä eläinlääkärin tarkastus. Ennen kuljetusta hevosella ei saa olla viitteitä siitä, että sillä olisi jokin kliininen sairaus. Virkaeläinlääkärin on lähtötarkastuksessa varmistettava, ettei hevonen ole ollut yhteydessä tarttuvaan tautiin sairastuneiden hevosten kanssa viidentoista kuljetusta edeltävän vuorokauden aikana. Yleensä omistaja tai kasvattaja tekee ilmoituksen, ettei hevonen ole ollut tartuntavaarassa ja virkaeläinlääkäri toteaa ilmoituksen olevan oikeassa. (Eviran [www-sivut 2017.](#))

Ennen kuljetukseen lähtöä hevonen ei saa olla vastustettavan eläntaudin hävittämishojelman yhteydessä määrätty teurastettavaksi. Hevonen ei myöskään saa olla tilalta, johon sovelletaan kieltomääräyksiä koskien hevosten terveyteen liittyviä syitä, eikä se saa myöskään olla ollut yhteydessä tällaisen tilan hevosiin. Kieltomääräyksiä voivat aiheuttaa muun muassa rabies, astma, räkätauti, näivetystauti ja pernarutto. (Eviran [www-sivut 2017.](#))

Hevonen ei saa olla peräisin EU-maan, Norjan tai Sveitsin alueelta, jossa on rajoituksia afrikkalaisen hevosruton vuoksi. Mikäli hevonen on lähtöisin alueelta, jossa on rajoituksia afrikkalaisen hevosruton takia, on hevoselle annettava rokote tautia vastaan ja se on merkittävä hevospassiin. Hevonen on myös testattava negatiiviseksi taudinkantajaksi, jotta hevonen saa matkustaa. (Eviran [www-sivut 2017.](#))

### *Tarkastukset lähtömaassa*

Jotta hevonen saa turvallisesti ja laillisesti matkustaa EU-alueella, on hevoselle tehtävä lääkärintarkistus virkaeläinlääkärin toimesta viimeistään 48 tuntia ennen lastausta matkalle tai viimeistään matkaa edeltävänä viimeisenä arkipäivänä. Virkaeläinlääkäri tarkistaa, ettei hevosessa ole sairauten tai tautiin viittaavia merkkejä, jotta hevosen on turvallista ja luvallista matkustaa. Tarkastuksessa virkaeläinlääkäri myös varmistaa, ettei omistajan tai kasvattajan ilmoitusten perusteella, ole syytä epäillä hevosen olleen tekemisissä tarttuvilla tauteilla sairastaneiden hevosten kanssa viimeiseen viiteentoista vuorokauteen. (Eviran www-sivut 2017.)

Lisäksi virkaeläinlääkäri tarkistaa vielä, että hevosen siru vastaa passiin merkittyä sirun numeroa, jotta kyseessä on varmasti oikea hevonen. Tarkastuksen perusteella virkaeläinlääkäri antaa hevoselle tarvittavan terveystodistuksen. Hevosen viejän/omistajan on siis hyvässä ajoin ennen kuljetusta sovittava virkaeläinlääkärin kanssa tarkastuksesta, jotta tarvittavat terveystodistukset ja muut käytännön asiat saadaan hoidettua ajoissa kuntoon. (Eviran www-sivut 2017.)

### *Terveystodistukset*

Kun hevonen on jo rekisteröity, riittää tälle terveyttä koskeva vakuutus, joka on laadittu lähettävän EU-maan lomakkeelle tai TRACES-todistus. Terveystodistuksen tai vakuutuksen allekirjoittaa lähtömaan virkaeläinlääkäri, joka on suorittanut terveystarkastuksen. Terveyttä koskevassa vakuutuksessa on oltava hevosen passin numero. Vakuutuksen on oltava suomeksi tai ruotsiksi, joskus myös englanninkielinen voidaan hyväksyä. Todistus tai vakuutus seuraa hevosta koko kuljetuksen ajan. (Eviran www-sivut 2017.)

Yleisesti jokaiselle hevoselle tehdään oma todistus tai vakuutus. Joissakin tilanteissa samaan todistukseen tai vakuutukseen voidaan laittaa myös useampia hevosia. Tällainen tilanne on muun muassa silloin kun saman omistajan monta hevosta lähetetään samasta lähtöpaikasta samaan määränpään EU:n alueella. Tässä tapauksessa todistus tulee aina tehdä TRACES-järjestelmässä. (Eviran www-sivut 2017.)

Mikäli hevonen ei ole vielä missään rekisterissä, on tunnistusasiakirjan mukana oltava aina myös terveystodistus. Lähtömaan viranomainen, joka tarkastaa hevosen, tulostaa todistuksen TRACES-järjestelmästä hevosen mukaan ja samalla todistus on nähtävissä myös sähköisesti määränpäämaan viranomaisille. Terveystodistuksen tulee olla laadittu sekä lähtömaan, että määränpäämaan kielillä. Terveystodistuksen tulee olla leimattu ja eläinlääkärin allekirjoittama. (Eviran www-sivut 2017.)

#### *TRACES (trade control and expert system)-terveystodistus*

Tuotaessa hevosia EU-maasta toiseen, tarvitsevat matkustavat hevoset TRACES -terveystodistuksen. TRACES -terveystodistuksella varmistetaan hevosen terveys ja se, ettei hevonen kannata tarttuvia tauteja muualta Euroopasta Suomeen. (Hippoksen www-sivut 2017.) Se on kehitetty myös sitä varten, että pystytään varmentamaan hevosten jäljitettävyyttä ja valvomaan niin EU:n sisämarkkinakauppaa, kuin tuontia EU:n ulkopuolisista maista. (Eviran www-sivut 2017.) Ilman TRACES-terveystodistusta hevosta ei saa rekisteröidä Suomeen (Hippoksen www-sivut 2017).

Yhä useampia hevosesta toiseen leviäviä tartuntatauteja esiintyy nykyään EU:n alueella. Lain mukaan maahantuotaville hevosille on tehtävä terveystarkastus lähtömaassa tarttuvien tautien varalta (TRACES -terveystodistus, eli EU:n sisäisen kaupan todistus). Suomessa näitä todistuksia valvoo Elintarviketurvallisuusvirasto Evira. Myös Suomen Hippos (raviurheilun ja hevoskasvatuksen keskusjärjestö) avustaa Eviraa tarkastamalla todistuksia hevosen Suomeen rekisteröinnin yhteydessä. Tällaisella valvonnalla yritetään ehkäistä tautien leviäminen Suomeen, sillä Suomen tautitilanne on vielä hyvä. (Hippoksen www-sivut 2017.)

Lähtömaassa terveystarkastuksen tekee virkaeläinlääkäri. Tarkastus täytyy tehdä enintään 48 tuntia ennen maastalähtöä. TRACES -todistus on voimassa 10 päivää kerrallaan. Joillakin mailla on käytössä kansalliselle pohjalle tehtyjä TRACES -vastaavia terveystodistuksia. Evira tarkistaa tällaisten todistusten lainmukaisuuden tapauskohtaisesti. Tällä hetkellä Eviran hyväksymiä terveystodistuksia ovat Hollannin, Puolan, Ruotsin, Saksan, Portugalin ja Tanskan todistukset. Maahantuojalla on velvollisuus viiden vuoden ajan säilyttämään maahantuomansa hevosen TRACES -todistuksen tai sitä



vastaavan hyväksytyn kansallisella pohjalla olevan terveystodistuksen. (Hippoksen www-sivut 2017.)

Mikäli TRACES -todistusta ei ole onnistuttu saamaan ennen maastalähtöä, mutta hevoselle on tehty terveystarkastus virkaeläinlääkäriin toimesta, voi hevosien omistaja yrittää saada TRACES -todistuksen jälkikäteen lähtömaasta. Todistusta ei kuitenkaan voi saada, mikäli tarkastuksen on tehnyt jokin muu eläinlääkäri kuin virkaeläinlääkäri. (Hippoksen www-sivut 2017.)

Epäselvissä tapauksissa eläinlääkärintodistus lähetetään tarkistettavaksi Eviraan. Mikäli todistus ei vastaa TRACES -todistusta, Evira pyytää virkaeläinlääkäriä tarkistamaan hevosien ja testit tautien varalle otetaan uudelleen. Testien tulosten perusteella tehdään erityispäätös, ja omistaja korvaa eläinlääkärikulut Eviran hinnaston mukaan. Kun näytteet on todettu puhtaksi, voidaan hevonen rekisteröidä normaalisti. (Hippoksen www-sivut 2017.)

Tämän työn kannalta oleellista on siis tietää, että Ruotsista ja Hollannista hevosten tuonti Suomeen ja vienti Suomesta näihin maihin on melko helppoa. Hevosella on oltava vain hevospassi ja TRACES -todistus tai sitä vastaava hyväksytyt kansallisella pohjalla oleva terveystodistus. Ruotsi ja Hollanti ovat molemmat hyväksytyjen tuontija vientimaiden listalla. (Eviran www-sivut 2017.)

#### *TRACES -todistuksen sisältö*

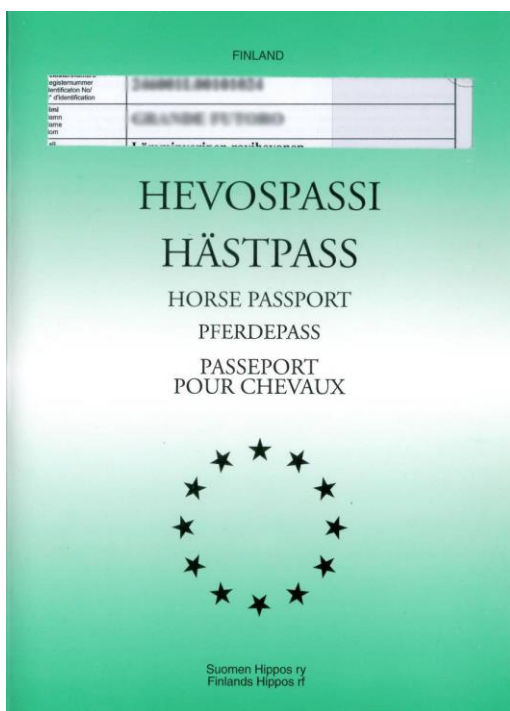
TRACES -terveystodistus sisältää kolme osaa. Ensimmäinen osa sisältää lähetystä koskevat tiedot: lähettäjä, vastaanottaja, lähetysten sisältö jne. Todistuksen voi laatia hevosen viejä/omistaja tai hänen edustajansa rekisteröitymällä toimijaksi TRACES -järjestelmään. Kun TRACES -järjestelmään on rekisteröidyttävä, lähettää järjestelmästä ilmoituksen paikalliseen aluehallintovirastoon, jossa läänineläinlääkäri aktivoi toimijan TRACES -tilin. Tämän jälkeen viennin/tuonnin merkitseminen järjestelmään onnistuu. Myös eläinlääkäri voi tehdä ensimmäisen osan, jos hänellä on kaikki vaadittavat tiedot. (Eviran www-sivut 2017.)

Toinen osa sisältää tiedot hevosen terveyttä koskevasta vakuutuksesta. Vakuutuksen tekee valvova eläinlääkäri, kun on saanut ensimmäisen osan tiedot viejältä/omistajalta ja tarkastanut hevosen. (Eviran www-sivut 2017.)

Kolmas osa sisältää tiedot hevosen tarkastuksesta vastaanottajamaassa ja tämä tulee vain toimivaltaisten viranomaisten tietoon. Suomessa toimivaltaisia viranomaisia, jotka käyttävät TRACES -järjestelmää ovat läänineläinlääkärit, sekä osa kunnan- ja kaupungineläinlääkäreistä. (Eviran www-sivut 2017.)

### *Hevosten tunnistaminen*

Hevosen mukana kuljetuksessa on aina oltava tunnistusasiakirja (hevospassi). Hevospassia hakee hevosen omistaja ja kun se on myönnetty, se on voimassa koko eliniän. Hevospassi sisältää hevosen tunnistusnumeron (UELN) ja muita hevosen tietoja. Passiin on merkitty hevosen sirunumero, joten siru ja passi ovat kytkettyinä toisiinsa. Hevospassi on Suomessa oltava hevosella viimeistään 12 kuukauden kuluttua hevosen syntymästä. (Eviran www-sivut 2017.)



Kuva 1. Hevospassi (Hippoksen www-sivut 2017).

EU- tai ETA -alueen valtioiden ulkopuolelta ilman tunnistusasiakirjaa tulevia hevosia ei saa vastaanottaa Suomeen. Hevonen tulee palauttaa lähtömaahansa, mikäli sillä ei ole tunnistusasiakirjaa mukanaan, sillä Suomessa niitä ei voida tehdä. 1.7.2009 jälkeen tunnistetuilla hevosilla on oltava tunnistusasiakirjan lisäksi asennettuna myös mikro-siru, pelkkä tunnistusasiakirja ei riitä. (Eviran www-sivut 2017.)

#### *Luettelon pito ja tietojen säilyttäminen*

Tuojan ja viejän on pidettävä luetteloa kuljettamistaan hevosista ja säilytettävä virallisia terveystodistuksia viiden vuoden ajan. Luettelosta on käytävä ilmi:

- laji, määrä, tunnisteen
- tiedot lähettäjistä ja lähtöpaikasta, vastaanottajasta ja määräpaikasta
- tuonti- ja vientipäivämäärä
- tuonti- ja vientiasiakirjat
- tuonnissa seuraavat vastaanottajat. (Eviran www-sivut 2017.)

#### 4.6 Laki eläinten kuljetuksesta

Lain tarkoitus on suojella eläimiä kuljetuksessa vahingoittumiselta ja sairastumiselta, sekä kaikelta kivulta, tuskalta ja kärsimykseltä, jotka ovat vältettävissä. Tätä lakia sovelletaan elävien selkärankaisten ja osittain myös selkärangattomien eläinten kuljetukseen ja suojeluun kuljetuksen aikana. Lisäksi on noudatettava eläinsuojelulain säädöksiä eläinten hoidossa, kohtelussa ja käsittelyssä. Eläinten kuljettamisesta sairaana tai kuljetuksista eläintautien leviämisen estämiseksi on säädetty eläintautilaissa erikseen. (Finlexin www-sivut 2017.)

Laki eläinten kuljetuksesta käsittelee lain yleisiä säännöksiä, kuljetuksen edellytyksiä, kuljetusvälinettä, kuormaamista ja kuorman purkamista, lupia ja todistuksia, viranomaisia ja niiden tehtäviä lain osalta, valvontaa ja hallinnollisia pakkokeinoja ja seuraamuksia lain rikkomisesta. (Finlexin www-sivut 2017.)

### *Eläimen hyvinvointi*

Laki määrää, että eläintä saa kuljettaa vain hyväksytyllä kuljetusvälineellä ja sellaisissa olosuhteissa, että kuljetuksesta ei aiheudu eläimelle kipua, tuskaa tai kärsimystä. Eläintä on suojeltava vahingoittumiselta ja sairastumiselta kuljetuksen aikana. Mikäli eläin on sairas tai puolikuntoinen, lain mukaan eläintä ei saa kuljettaa. Maa- ja metsätalousministeriön asetuksessa on tarkempia ohjeita eläimen kuljetuskuntoisuudesta. (Finlexin www-sivut 2017.)

### *Kuljetusväline*

Kuljetusvälineen vaatimukset ovat käytyä läpi jo aiemmin tässä työssä. Kuljetusvälineen on oltava kuljetettavalle eläimelle sopiva, riittävän tilava ja turvallinen. Kuljetusvälineessä on oltava kunnollinen ilmanvaihto tai ilmanvaihtoaukot ja sinne on päästävää katsomaan ja tarkastamaan eläimet. Kuljetusvälineen on oltava sellainen, ettei hevonen mm. altistu siellä huonoille sääolosuhteille, kylmälle, kuumalle, haitallisille kaasuille tai jatkuvalla melulla. Maantiekuljetusvälineessä on myös aina oltava eläimistä osoittava merkintä. (Finlexin www-sivut 2017.)

### *Kuormaaminen ja kuorman purku*

Yleensä eläimet kuormataan kuljetusvälineen kyytiin niin, että eläin itse kävelee sisälle. Tarvittaessa on kuitenkin käytettävä kuormaamiseen ja kuorman purkuun sopivia laitteita ja välineitä, kuten siltoja, rampeja ja lastaushissejä. Kuormaamiseen ja kuorman purkuun käytettävien välineiden on oltava rakenteeltaan sellaisia, että ne kestävät eläimen painon, eivät ole liukkaita ja eläin ei voi loukata itseään niihin. Tarvittaessa on käytettävä myös suojakaiteita. (Finlexin www-sivut 2017.)

Kun eläimiä kuormataan ja kuormaa puretaan, on käyttäydyttävä rauhallisesti, eikä eläimiä saa tarpeettomasti kiihdyttää tai pelotella. Eläimiä ei lain mukaan myöskään saa riiputtaa mekaanisin välinein, raahata tai nostaa hännästä, jaloista, korvista tai suoraan päästä, eikä muutenkaan käsitellä niin, että eläimelle aiheutuu vahinkoa, kipua, tuskaa tai kärsimystä. (Finlexin www-sivut 2017.)

Eläin on kuormattava kuljetusvälineeseen rauhassa. Eläimet eivät saa puristua toisiaan vasten, likaantua tai vahingoittua kuormaamisessa. Kuormaamisessa on otettava huomioon eläinten koko, laji ja ikä. Eläimet on suojattava väliseinillä, aidoilla tai puomeilla ja kuormattava niin, etteivät ne pääse karkaamaan tai voi vahingoittua. Mikäli eläin on kytkettävä kiinni kuljetuksen ajaksi, on katsottava että käytettävä köysi tai muu side on tarpeeksi vahva, turvallinen ja eläimelle sopiva. Se ei saa katketa matkan aikana. Eläintä ei saa kuljettaa jalat yhteen sidottuina. (Finlexin www-sivut 2017.)

### *Viranomaiset ja valvonta*

Ylimpänä ohjaajana ja valvojana eläinkuljetusasetuksessa toimii maa- ja metsätalousministeriö. Elintarviketurvallisuusvirasto ohjaa ja valvoo lakia eläinten kuljetuksesta annettujen säännösten täytäntöönpanoa ja noudattamista. Se määrää myös tarvittavista kuljetusluvista. Lääninhallitus valvoo lain noudattamisesta ja täytäntöönpanosta läänin alueella ja paikalliset viranomaiset, kuten kunnaneläinlääkäri ja poliisi valvovat laissa annettujen säännösten noudattamista toimialueillaan. Rajaeläinlääkäri taas valvoo eläinkuljetusasetuksen ja lain säännösten noudattamista rajanylityspaikoilla, rajatarkastusasemilla ja maastapoistumispaikoilla. (Finlexin www-sivut 2017.)

### *Tarkastusoikeus*

Valvontaviranomaisilla on oikeus suorittaa tarkastus, mikäli on syytä epäillä, että eläintä kuljetetaan lain vastaisesti ja väärin. Poliisilla on lupa suorittaa tarkastus ilman epäilyäkin. Lupa tarkistuksen tekemiseen on myös tarkastuseläinlääkärillä ja rajaeläinlääkärillä. Poliisi voi käyttää apunaan virkaeläinlääkäreitä tarkastuksen tekemisessä. Elintarviketurvallisuusvirastolla ja lääninhallituksella on oikeus määrätä erityisiä tarkastuksia, joilla varmistetaan säännösten noudattamista ja sopimusten velvoitteiden täyttymistä. (Finlexin www-sivut 2017.)

Kun tarkastusta suoritetaan, on tarkastajilla oikeus päästä kuljetustiloihin ja ottaa tarkastusta varten tarvittavia näytteitä. Tarkastuksessa yleensä tarkistetaan eläin, kuljetusväline, eläimen ruoka ja juoma sekä varusteet ja välineet. Myös tarvittavat asiakirjat yleensä tarkastetaan. Kuljettaja on velvollinen tarkastustilanteessa myös antamaan tar-

kastajan tekijälle tämän tarvittavat tiedot ja asiakirjat. Tarkastuksen tekijän on edistettävä kuljetettavien eläinten hyvinvointia ja neuvottava kuljettajaa toimimaan oikein, mikäli jotain huomautettavaa on. (Finlexin www-sivut 2017.)

### *Salassapitovelvollisuus*

Salassa pidettäviä asioita saa luovuttaa säädettyä tehtävää suorittaessa syyttäjä- ja poliisiviranomaisille rikoksen selvittämiseksi, elintarviketurvallisuusvirastolle ja valvontaviranomaiselle tehtävien suorittamista varten sekä Euroopan yhteisön lainsäädännössä tai Suomea sitovassa kansainvälisessä sopimuksessa mainituille ulkomaisille toimielimille ja tarkastajille, mikäli sopimus niin edellyttää. (Finlexin www-sivut 2017.)

### *Eläinkuljettajarekisteri*

elintarviketurvallisuusvirasto ylläpitää valvontaa varten eläinkuljettajarekisteriä. Myös lääninhallitus ylläpitää omaa rekisteriä tehtävien edellyttämässä laajuudessa. Rekisteriin merkitään aina kuljettajan nimi tai toiminimi, y-tunnus, osoite sekä muut tarvittavat yhteystiedot, eläinkuljettajaluvan numero, kuljetettavat eläinlajit ja kuljetusmuotoja koskevat rajoitukset, luvan myöntänyt lääninhallitus ja sen yhteystiedot, pätevyystodistus ja tiedot sen tilapäisestä peruuttamisesta, maantiekuljetusvälineen hyväksymistodistus, sekä kuljetusvälineen yksilöintiin tarvittavat tiedot sekä kaikki muut kuljettajaan ja kuljetusvälineeseen liittyvät tiedot, mikäli sellaisia on enemmänkin. (Finlexin www-sivut 2017.)

Elintarviketurvallisuusvirasto julkaisee ja ylläpitää luetteloja eläinkuljettajista (kaikki tiedot eivät ole julkisesti nähtävillä). Mikäli yksityishenkilö on eläinkuljettajaluvan haltijana, hänen osoitettaan tai muista tietoja ei saa olla näkyvillä. Kun pätevyystodistus ei enää ole voimassa, myös tiedot poistetaan rekisteristä. Tietojen julkaisemisessa ja niiden hallinnoimisessa sovelletaan henkilötietolakia. Valvontaviranomaisilla on oikeus saada valvonnan edellyttämiä tietoja käsiinsä rekisterissä olevista kuljettajista. (Finlexin www-sivut 2017.)

### *Hallinnolliset pakkokeinot ja seuraamukset*

Mikäli suoritettavassa tarkastuksessa huomataan, että lakia eläinten kuljetuksesta tai sen säännöksiä on rikottu, voi tarkastusta tekevä viranomainen keskeyttää eläinten matkan ja kieltää kuljettajaa jatkamasta, toistamasta väärää menettelyä tai määrätä täyttämään velvollisuutensa riittävässä ajassa. Mikäli asiaan liittyy eläinsuojelurikkomus, viranomainen voi määrätä kuljettajaa palauttamaan eläimet suorinta tietä lähtöpaikkaan tai määräraikkaan. Mikäli eläin on huonossa kunnossa ja sen pitäminen hengissä olisi julmaa, viranomainen voi lopettaa eläimen. (Finlexin www-sivut 2017.)

Lääninhallitus voi myöhemmin tehostaa annettua määräystä uhkasakolla tai uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide tehdään kuljettajan kustannuksella. Tällaisissa toimenpiteissä noudatetaan uhkasakkolakia. (Finlexin www-sivut 2017.)

### *Eläinkuljetusrikkomus*

Henkilö, joka tahallaan tai huolimattomuuttaan syyllistyy eläinkuljetusrikkomukseen, on tuomittava sakkoon, mikäli hän:

- kuljettaa eläintä, joka ei ole kuljetuskuntoinen,
- kuljettaa eläintä kuljetusvälineellä, joka ei täytä kuljetusvälineelle laissa määrättyjä vaatimuksia,
- laiminlyö eläinten hyvinvointia kuljetuksen aikana
- rikkoo säädettyjä kieltoja
- rikkoo kuormaamiselle ja kuorman purkamiselle tai tilalle säädettyjä vaatimuksia,
- rikkoo eläinten käsittelyä koskevaa kieltoa tai velvoitetta,
- laiminlyö eläinkuljettajaluvan hakemisen,
- rikkoo ilmoitusvelvoitetta,
- laiminlyö maantiekuljetusvälineen hyväksymistodistuksen haun,
- laiminlyö pätevyystodistuksen haun,
- laiminlyö hyväksymisen hakemisen tarkastusasemalle,
- rikkoo velvoitetta, siitä että asiakirjat on oltava mukana kuljetuksessa,
- rikkoo velvoitetta tietojenannosta viranomaisille tai

- rikkoo viranomaisten antamaa määräystä tai kieltoa. (Finlexin www-sivut 2017.)

*Erinäiset säännökset laissa eläinten kuljettamisesta*

Eläimen tarvitsevan tilan määrästä voidaan poiketa sellaisessa tilanteessa, jossa on aivan välttämätöntä kuljettaa eläin eläinlääkäriin tai hoitopaikalle tai sieltä pois. Eläimen kuljetus on kuitenkin järjestettävä niin, ettei se aiheuta eläimelle tarpeetonta kipua. Tällaisia tilanteita voivat olla esimerkiksi eläimen sairaus tai vakava vamma, joka vaatii nopeaa hoitoa. (Finlexin www-sivut 2017.)

Kuljettaja on velvollinen vahingonkorvauksiin ja kustannusten maksamiseen, mikäli hän rikkoo eläintenkuljetuksessa vaadittuja kieltoja ja määräyksiä, esimerkiksi eläin-suojelusta, kuljetusvälineestä tai luvista (Finlexin www-sivut 2017).



## 5 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN

### 5.1 Tutkimusmenetelmät

Eläinkuljetuksista ja reittisuunnittelusta löytyi runsaasti teoriatietoa. Osa tiedosta oli hienosti sovellettavissa tähän projektiin. Tutkimuksen teoriaosuuteen keräsin tietoa eläinkuljetuksen ja reittisuunnittelun kirjallisuudesta ja alojen nettisivuilta, pitäen mielessäni mikä tiedosta sopi toimeksiantajalle ja työn rajat. Tutkimuksen teoriaosuudessa aihetta tutkittiin yrittäjän näkökulmasta. Kirjallisuuslähteiden valinnassa vaikuttivat aineiston ikä, etenkin lakiteksteissä ja eläinkuljetuksiin liittyvässä teoriassa. Tutkimusmenetelminä käytin laadullista tutkimusta, haastatteluja sekä omia kokemuksiani.

Henkilöhaastattelut toteutin teema- ja yksilöhaastatteluina. Teemahaastattelut olivat hyviä, sillä haastattelut oli helppo rajata teemojen mukaan. Haastatteluun osallistui viisi kokenutta hevosalan yrittäjää ja haastattelut toteutettiin anonymisti. Osan haastatteluista toteutin puhelimitse ja osan kasvotusten. En toteuttanut haastatteluja sähköpostilla tai kirjallisesti, jotta sain vastaukset nopeammin ja varmemmin.

Omia kokemuksia olen kerännyt hevoskuljetusreissuilta aiemmin ja käytin käytännön kokemusta hyödykseni tutkimusta kirjoittaessani. Omien kokemusteni kautta sain aiheeseen syvällisemmän ja käytännönläheisemmän näkökulman. Haittana oli, että tutkimuksen tekijän vaikutusta ei voitu kokonaan poistaa.

### 5.2 Kvalitatiivinen ja kvantitatiivinen tutkimus

Laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimus pyrkii ymmärtämään tutkittavaa ilmiötä. Laadullisessa tutkimuksessa tutkija ei tunne ilmiötä ja siihen vaikuttavia tekijöitä. Tutkimusta tehdessä aineistoa kerätään niin kauan, että tutkimusongelma saadaan selvitettyksi. Koska tutkija ei tunne ilmiötä, ei hän myöskään tiedä, mitä hän etsii ja mikä aineistossa on ratkaisu ongelmaan. Laadullisessa tutkimuksessa aineistoa kerätään usein haastatteluilla ja varsinkin teemahaastatteluilla. Laadullisen tutkimuksen yhtenä ongelmana on se, että tarkkoja kysymyksiä ei tiedetä ja aineistoa saattaa kerääntyä paljon. (Kananen 2015, 128.)

Määrällinen eli kvantitatiivinen tutkimus edellyttää tutkittavan aiheen tuntemista ennalta. Määrällisessä tutkimuksessa täytyy tuntea aiheen teoriaa ja olla ymmärrystä siitä mitä tutkitaan. Laskennallisia ja tilastollisia tutkimusmenetelmiä käytetään paljon. Määrällisen tutkimuksen käytetyin aineistokeruun metodi on tutkimuslomake, joka muodostuu kysymyksistä. Tutkimuslomakkeen kysymykset tiedetään ennalta, sillä aineiston tunteminen mahdollistaa sen, että tiedetään tarkkaan mitä halutaan kysyä. (Kananen 2015, 197.)

Käytin työssäni laadullista tutkimusta, sillä en ole ennen laatinut reittisuunnitelmaa. Reittisuunnittelu ei ollut minulle tuttu aihe, joten en tuntenut aihetta ja aineistoa ennestään. Tämän opinnäytetyön tutkimusosuutta varten tein puolistrukturoituja teemahaastatteluita, sillä teemahaastattelut ovat laadullisen tutkimuksen yleisin aineistokeruu metodi. Haastattelin useampia hevoskuljettajia, jotta sain laajempia vastauksia tutkimuskysymyksiini.

### 5.3 Aineiston keruu ja analysointi

#### 5.3.1 Haastattelu

Haastattelu on hyvin yleinen tiedonkeruumenetelmä, varsinkin laadullisessa tutkimuksessa. Haastatteluilla pyritään aina johonkin päämäärään, sillä ne ovat ennalta suunniteltuja, jotta niillä saadaan kerättyä mahdollisimman hyvin tietoa. Haastattelujen erilaisia muotoja ovat avoin haastattelu, teemahaastattelu, strukturoitu haastattelu ja strukturoimaton haastattelu. Lisäksi haastattelu voi olla myös puolistrukturoitu. (Kananen 2015, 143 -144.)

Tämän opinnäytetyön haastattelut toteutettiin teemahaastatteluina ja lisäksi haastattelut olivat puolistrukturoituja. Tämä tarkoittaa sitä, että vastausvaihtoehtoja ei ollut määritelty etukäteen, vaan haastateltavan oli vastattava kysymyksiin omin sanoin, eikä vain yhdellä sanalla. Tällaisen avoimen keskustelun kautta pyrittiin selvittämään haastateltavien omia kokemuksia ja toimintatapoja. Tällaisessa haastattelussa keskustelu

kulki eteenpäin omalla painollaan ja tutkimukseen saatiin syvempää tietoa. (Kananen 2015, 145 -148.)

### 5.3.2 Kyselylomake ja aineiston keruu

Haastattelukysymykset suunnittelin teorian ja tutkimuskysymysten pohjalta. Lomakkeen laadin Word-pohjaan. Laadin kyselylomakkeen, jotta pysyin paremmin selvillä kysyttävistä kysymyksistä, sain kirjoitettua vastaukset suoraan oikeaan kohtaan ja haastatteluiden analysointi oli helpompaa. Kyselylomakkeen muoto oli vakio, eli kaikki kysymykset olivat samoja kaikille haastateltaville ja ne kysyttiin samassa järjestyksessä. (Vilkkä 2007, 29.)

Laadin kysymyksiä kolmesta eri teemasta. Ensin oli kartoitettavia peruskysymyksiä, joilla selvitin millaista kokemusta haastateltavilla on aiheesta. Toisena teemana olivat hevospeljetukset ja viimeisenä teemana oli reittisuunnittelu. Tässä tutkimuksessa puolistrukturoidut teemahaastattelut ja kyselylomakkeen käyttö olivat hyvä tapa kerätä aineistoa, sillä haastatteluilla haluttiin saada käytännönläheisiä ja kokemusperäisiä vastauksia, jotta niitä voitiin soveltaa tähän opinnäytetyöhön. (Vilkkä 2007, 29.)

Osan haastatteluista toteutin puhelimitse ja osan kasvotusten, sillä haastateltavat olivat haastattelu hetkellä ympäri Suomen ja Euroopan. Haastatteluun osallistui viisi hevospeljetusalan ammattilaista, sekä miehiä että naisia. Haastattelut toteutettiin maaliskuussa 2017. Yksi haastattelu kesti noin 20 -30 minuuttia. Haastattelut toteutettiin kyselylomakkeen mukaan, mutta avoimena keskusteluna, jotta täydentäviä kysymyksiä voitiin esittää.

### 5.3.3 Aineiston analysointi

Tässä opinnäytetyössä analyysimenetelmäksi valittiin teemoittelu. Tämä sopi hyvin puolistrukturoitujen teemahaastatteluiden analysointiin, sillä vastaukset voitiin jakaa omiin teemoihinsa. (Kananen 2015, 148.)

Haastattelun aikana kirjoitin vastaukset suoraan kysymysten alle, jotta saatiin suoraan tekstimuotoon kirjoitettu tallenne. Ongelmana tällaisessa haastattelun kirjaamisessa oli se, että osa tekstistä saattoi mennä hukkaan, sillä kaikkea haastateltavan suullista tekstiä ei todennäköisesti ehditty kirjoittamaan ylös. Lisäksi jälkeenpäin ei voida tarkistaa haastateltavan äänenpainoja ja sanavalintoja, jotka saattoivat olla merkittäviä haastattelun kannalta. (Kananen 2015, 152.)

Kun haastattelut olivat tekstimuodossa, tehtiin aineistolle sisältöanalyysi. Sisältöanalyysin tavoitteena oli tehdä aineistosta tiivis ja ymmärrettävä kokonaisuus. Kun aineistoa käytiin läpi, pyrittiin sieltä löytämään yhteisiä tekijöitä. Tämän jälkeen lopputuloksena oli yhtenäinen kokonaisuus, jolla vastattiin tutkimusongelmiin. Tämän opinäytetyön aineisto oli melko pieni, joten aineiston lukeminen muutamaan kertaan ja sen pohdinta riittivät sisältöanalyysin tekemiseen. Analysoinnissa pyrittiin vastaamaan tutkimuskysymyksiin. (Kananen 2015, 161 -163.)

#### 5.4 Yrityksen esittely

Tutkimus tehtiin Myllyharju Service Oy:lle, joka on tällä hetkellä yhden miehen yritys. Yrityksen liikeideana on tarjota asiakkaille hevoskuljetusta Suomessa ja muualla Euroopassa. Tällä hetkellä yritys kuljettaa hevosia lähinnä Suomessa ja Ruotsissa. Tulevaisuudessa yrityksen tarkoituksena on laajentaa toimintaansa ensin Baltian maihin, Hollantiin, Tanskaan ja Saksaan ja sen jälkeen myös muualle Eurooppaan.

Yritys on melko uusi, perustettu toukokuussa 2016. Yrittäjänä toimii Jouni Myllyharju. Jounilla on vankka kokemus niin hevosista kuin kuljettajana toimimisesta. Jouni on aikoinaan ajanut taksia 10 vuotta ja hevosten kanssa ollut tekemisissä koko elämänsä. Tällä hetkellä Jouni omistaa viisi hevosta, joista kolmea hän myös itse valmentaa ja ohjastaa raveissa.

Yritys sai asiakkaita nopeammin kuin yrittäjä oli uskonut ja tämän työn tarkoituksena olikin helpottaa yrittäjän arkea ja tuoda yritykseen lisäarvoa selvittämällä reittisuunnittelun mahdollisia ongelmia sekä perehtymällä alan lainsäädäntöön ja eläinkuljetukseen yleisesti.

## 5.5 Tutkimusympäristön esittely

Tässä kappaleessa esittelen tutkimusympäristöä. Kerron reittisuunnitelman lähtökohdat ja näytän miltä reittisuunnitelma näyttää kartalla. Kappaleessa käsitellään myös laivayhtiön valintaa ja kuljetusmuotoja.

### 5.5.1 Reittisuunnitelman lähtökohdat

Eläinten kuljetukseen erikoistuneessa yrityksessä reittisuunnittelu on oleellinen osa yrityksen toimintaa. Huomioon tulee ottaa monia asioita ja reitin tulisi olla sujuva, mahdollisimman nopea ja kustannustehokas. Toimeksiantaja oli määritellyt valmiiksi kaupungit, joiden välille reittisuunnitelmaehdotus laaditaan. Reitti suunnitellaan välille Pori-Uumaja-Maastricht-Pori. Toimeksiantaja oli pyytänyt, että suunnitelmassa otetaan erityisesti huomioon hevuskuljetusauton kyydissä olevat hevoset, sekä kuljetukseen liittyvät lait ja määräykset. Työssä täytyi selvittää mahdolliset EU:n sisäpuolella pätevät maahantuonti säännöt. Toimeksiantaja oli tuonut hevosia Uumajasta eripuolille Suomea ennenkin, mutta Maastrichtista hevosia ei ollut tuotu. Reittisuunnitelmaehdotuksen toinen välietappi oli siis uusi myös toimeksiantajalle.

Reittisuunnitelmaa ei vaadita Suomen rajojen sisäpuolella tapahtuvista hevuskuljetuksista, ellei kuljeteta rekisteröimätöntä hevosta ja harjoiteta samalla kaupallista toimintaa. Hevuskuljetukset, jotka suuntautuvat Suomen rajojen ulkopuolelle ja kestävät yli kahdeksan tuntia, tarvitsevat aina reittisuunnitelman. (Eviran [www-sivut](http://www.eviran.fi) 2017.)

### 5.5.2 Kuljetusmuodot ja hevuskuljetuskalusto

Tässä työssä keskityttiin hevosten kuljettamiseen vain maanteitse ja meritse. Opinnäytetyön toimeksiantaja ei kuljeta hevosia lentämällä tai rautateitse, joten nämä kuljetusmuodot oli rajattu pois tästä opinnäytetyöstä. Pääosin kohdeyrityksessä kuljetetaan hevosia vielä paljon ympäri Suomen ja lähes viikoittain kohdeyrityksellä on kuljetuksia myös Ruotsiin.

Kuljetusvälineenä toimii matkailuautoksi rekisteröity hevospeljetusauto. Kuljetusauto on noin seitsemän metriä pitkä ja 4,2 metriä korkea. Kuljetusautoon mahtuu kyytiin kaksi hevosta ja kaksi matkustajaa. Väliaikaisesti matkustajia saa olla kyydissä neljä, sillä kuljetusautossa on asunto-osa, jossa on penkit, pöytä ja parvisänky.

Kuljetusauto sopii erinomaisesti hevospeljetuksiin, sillä hevoset matkustavat selkä menosuuntaan ja hevoset lastataan autoon sivusta. Hevosauton perässä on erillinen tila tavaroille ja asunto-osa mahdollistaa sen, että kuljettaja voi nukkua mukavasti parvisängyllä ja saa levätyä kunnolla.

### 5.5.3 Reitin valinta ja sen valintaperusteet

Reitin valinta on kohdeyritykselle aina ensimmäinen ja tärkein asia miettiä. Reittiä miettiessä täytyy pitää mielessä, että kyydissä on eläviä eläimiä. Matkan täytyy sujua mahdollisimman nopeasti ja kustannustehokkaasti, joten reitillä on erinäisiä vaatimuksia. Aikataulussa pysyminen on hyvin tärkeää, sillä tätä reittisuunnitelmaa tehdessä matkan varrella on kaksi aikataulutettua laivamatkaa. On siis tärkeää, että aikataulussa pysytään, jotta ehditään laivaan. Lisäksi, kun hyvä aikataulu on jo valmiiksi laadittu, siihen ei tarvitse käyttää aikaa tien päällä ja kuljettajalla on selkeä tavoite.

Tässä luvussa vertaillaan laivayhtiöiden hintoja, jotta saamme selville, millä laivayhtiöllä on paras ylittää Itämeri. Lisäksi perehdymme teiden ja pysähtymispaikkojen valintaan ja niiden vaatimuksiin.

#### *Laivayhtiöiden hintojen vertailu*

Laivayhtiön valintaan vaikuttavat suuresti mahdollinen reitti ja laivojen reittien hinnat kuljetusautolle. Tämän opinnäytteen reittiehdotuksen varrella Itämeri tullaan ylittämään kahdesti, mennessä ja tullessa. Laivakustannukset ovat suuri osa kokonaiskustannuksia, siksi laivayhtiö tulee valita huolella ja vertailla eri laivayhtiöiden hintoja. Laivayhtiöitä, jotka operoivat reitillämme, ovat muun muassa Viking Line, Silja Line ja Wasaline.

Tässä tutkimuksessa vertailemme kevään 2017 hintoja, päivämääränä 14.2. iltalaiva ja kyseessä on seitsemän metriä pitkä ja 4,2 metriä korkea matkailuautoksi rekisteröity hevoskuljetusauto. Lippu on vain menolippu ja kuljettajana yksi aikuinen henkilö.

### *Meno*

Taulukko 1. Laivamatkojen hintoja.

Yhtiö	Lähin laivareitti välille Pori-Uumaja	Hinta
Wasaline	Vaasa-Uumaja	145 €
Silja Line	Turku-Tukholma	163 €
Viking Line	Turku-Tukholma	174 €

### *Paluu*

Taulukko 2. Laivamatkojen hintoja.

Yhtiö	Lähin laivareitti välille Pori-Uumaja	Hinta
Wasaline	Uumaja-Vaasa	145 €
Silja Line	Tukholma-Turku	133 €
Viking Line	Tukholma-Turku	158 €

### *Teiden valinta, pysähtymispaikat ja niiden valintaperusteet*

Reittiehdotukseen ajettavien teiden valintaan vaikuttavat muun muassa teiden koko, pysähdyspaikat, huoltoasemat, reitin nopeus, teiden kunto sekä liikenteen sujuvuus. Reitillä ajettavien teiden tulisi olla mahdollisimman isoja, jotta liikenne sujuu hyvin ja vauhdikkaasti, sekä teiden varsilla tulisi olla mahdollisia pysähdys- ja levähdyspaikkoja, joilla hevosia voisi kävelyttää ja kuljettaja levätä. Teiden valintaan vaikuttaa oleellisesti se, kuinka suoraan ne vievät määränpään, jotta kuljettajalle uusi reitti on mahdollisimman vaivattomasti ajettavissa ja hevosille matka olisi mahdollisimman lyhyt ja nopea.

Hevosista riippuen kuljettaja päättää missä vaiheessa kuljetusta on pysähdyttävä katsomaan, juottamaan ja kävelyttämään hevosia. Hevosia tulisi tarkistaa ja juottaa noin

kahdeksan tunnin välein matkalla. Hevosten kävelyttäminen taas on hyvin tapauskohtaista. Laissa ei ole määritelty tarkkoja aikoja kauanko hevonen saa seistä kuljetuksessa paikoillaan yhteen menoon, mutta suositeltava aika on 24 tuntia. Ennen ja jälkeen kuljetuksen on tärkeää, että hevosta kävelytetään ja pitkillä matkoilla hevosen kävelyttäminen on suotavaa. Kuitenkin hevonen voi seistä kaksikin vuorokautta ilman ongelmia kuljetuksessa, sillä hevoset seisovat suurimman osan elämästään muutenkin. (Hevoseni www-sivut 2017.)

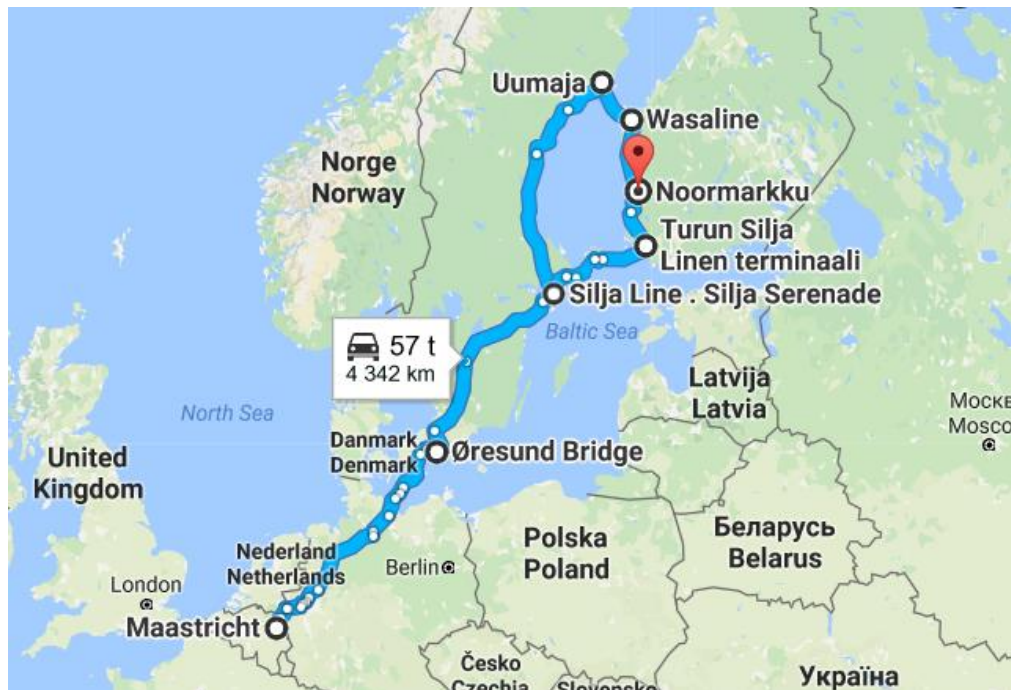
Pysähtymispaikan valinnan suhteen täytyy olla tarkka. Pysähtymispaikka ei saisi olla aivan pika- tai moottoritien varressa, sillä hevoset voivat pelästyä kovaa liikennettä ja autoja. Pysähtymispaikka ei saa myöskään olla kovin pieni, sillä hevoset tulee voida ottaa ulos autosta ja kävelyttää tarvittaessa.

Ihanteellinen pysähdyspaikka olisi sellainen, joka on ison tien varressa, mutta menee hieman syrjempään, eikä jää aivan tien viereen. Pysähdyspaikalla olisi hyvä olla vesipiste, josta hevosille saataisiin puhdasta juomavettä ja sen olisi myös oltava melko iso, jotta hevosauton voisi parkkeerata kauemmas muista.

Ehdotetulla reitillä mahdollisia pysähdyspaikkoja on monia. Huoltoasemat, liikennetarkkailupaikat (poliisien käyttöön tarkoitetut pysähdysalueet Ruotsissa), levähdyspaikat, suuret parkkipaikat kauppojen pihoissa ja paikalliset hevostallit ovat kaikki hyviä pysähdyspaikkoja hevosten kanssa. Kunhan liikennettä on mahdollisimman vähän ja tarpeeksi tilaa, voi hevosen ottaa ulos autosta ja kävelyttää.



### Reitti kartalla



Kuva 2. Reitti kartalla (Google Maps www-sivut 2017).

Matkaan lähdetään kohdeyrityksen pihasta Porista Noormarkusta. Seuraava etappi on Wasalinen terminaali, josta mennään laivalla yli Uumajaan. Uumajasta matka jatkuu Ruotsin läpi Juutinrauman sillalle saakka Malmöön. Sillan ylitettyä ajetaan Tanskan ja Saksan kautta Maastrichtiin Hollantiin. Hollannista ajetaan takaisin Tukholmaan, josta tullaan laivalla Turkuun ja Turusta ajetaan takaisin kohdeyritykseen Poriin. (Google Maps www-sivut 2017.)

#### 5.5.4 Kustannukset

Kustannukset koostuvat lähinnä laivamatkasta, siltamaksuista ja kulutetusta polttoaineesta. Laivayhtiötä valittaessa on jo perehdytty eri yhtiöiden hintoihin, joten tiedämme, että tällä reitillä Wasalinella Suomen lahden ylittäminen on edullisinta mennessä ja Silja Linella tullessa.

Polttoainetta reitillä tulee kulumaan melko paljon, sillä kuljetusauto kuluttaa noin 10 litraa polttoainetta sataa kilometriä kohden ja sääolosuhteista sekä teistä riippuen mahdollisesti enemmänkin. Keväällä 2017 polttoaineiden hinnat ovat melko korkeat, noin 1,30 euroa per litra. Polttoainekustannukset tulevat siis olemaan melko suuret. Lisäksi kustannuksia syntyy Juutinrauman sillan ylityksestä, kun mennään Ruotsista Tanskaan ja takaisin tullessa ylitetään sama silta.

Pääosin kustannukset koostuvat siis polttoaineesta, laivamatkasta ja siltamaksuista. Pienempiä maksuja, kuten Ruotsissa olevia tietulleja, ei lasketa mukaan kustannuksiin. Tietullien hinnat ovat pieniä, muutaman euron luokkaa tällä reitillä, joten tullien hinnat eivät ole oleellisia reittisuunnitelmaa tehdessä. Lisäksi pieniä tienkäyttömaksuja tulee Tanskan ja Saksan läpi ajettaessa.

## 6 TUTKIMUSTULOKSET

Tutkimustulokset saatiin pitkälti haastattelujen, teorian ja kohdeyrityksen tietojen perusteella. Tutkimusta varten haastattelin viittä kokenutta hevoskuljettajaa. Tein haastattelut, jotta sain käytännönläheistä ja ajantasaista tietoa siitä, millaista hevostenkuljettaminen on todellisuudessa.

Toteutin haastattelut teema- ja yksilöhaastatteluina. Pääteemoina olivat hevoskuljetukset ja reittisuunnittelu. Ensimmäisenä kysyin kartoittavia kysymyksiä, jotta sain selville, millaista kokemusta haastateltavilla oli hevoskuljetuksista. Haastatteluissa selvisi, että haastateltavilla oli hyvin eritasoista hevoskuljetuskokemusta. Nuorin hevoskuljetus yritys on toiminut alle vuoden ja vanhin jo lähes 11 vuotta. Haastateltavina oli sekä miehiä, että naisia ja kaikki eri puolilta Suomea. Suurin osa haastateltavista operoivat paljon Suomessa ja Ruotsissa, yksi yrittäjästä aikoi jatkossa laajentaa pidemmälle Eurooppaan ja yksi teki ainoastaan pidempään kestäviä kuljetuksia Keski-Eurooppaan. Kaikki haastateltavat kuljettavat hevosia viikoittain niin Suomessa kuin ulkomaillakin. Eniten ulkomaankuljetuksia tehdään Ruotsiin, Tanskaan, Saksaan ja Hollantiin.

Haastatteluista selvisi paljon arvokasta tietoa siitä, mitä asiakirjoja tulee aina olla mukana, millainen on hyvä reitti hevoskuljetukselle hevosen kannalta, miten pidetään kirjaa kustannuksista, ajoajoista ja lepotauoista ja miten reittejä käytännössä suunnitellaan. Tutkimustulosten tarkoituksena on antaa kattavat vastaukset tutkimuskysymyksiin sekä muodostaa valmis reittisuunnitelma.

### 6.1 Laivayhtiö

Laivayhtiön valinta on oleellista kun mietitään reittisuunnitelman toimivuutta sekä kustannuksia. Näitä kriteereitä käytettiin laivayhtiön valinnassa. Kriteerit on saatu kohdeyritykseltä.

### *Meno*

Suomen ja Ruotsin välillä isoja autoja kuljettavat muun muassa Viking Line, Silja Line ja Wasaline. Laivayhtiön valintaan vaikuttivat hinta, kuljettavat matkat ja reitit.

Tässä tutkimuksessa vertailimme kevään 2017 hintoja, päivämääränä 14.2. iltalaiva ja kyseessä oli noin seitsemän metriä pitkä ja 4,2 metriä korkea matkailuautoksi rekisteröity hevosauto. Lippu oli vain menolippu ja kuljettajana yksi aikuinen henkilö.

Taulukko 3. Laivamatkojen hintoja.

Yhtiö	Lähin laivareitti välille Pori-Uumaja	Hinta
Wasaline	Vaasa-Uumaja	145 €
Silja Line	Turku-Tukholma	163 €
Viking Line	Turku-Tukholma	174 €

Tästä hintojen ja lähimmän reitin vertailusta todettiin, että laivayhtiöksi valittiin Wasaline menomatkalle. Wasalinen laivareitti menee Vaasasta suoraan Uumajaan ja on kaikkein edullisin. Porin Noormarkusta Vaasaan saa ajaa melko isolla ja hyväkuntoisella tiellä, joten tämä reitin alku soveltui hienosti hevospeljetuksiin.

### *Paluu*

Taulukko 4. Laivamatkojen hintoja.

Yhtiö	Lähin laivareitti välille Pori-Uumaja	Hinta
Wasaline	Uumaja-Vaasa	145 €
Silja Line	Tukholma-Turku	133 €
Viking Line	Tukholma-Turku	158 €

Takaisin päin tullessa oli laivayhtiöksi järkevää valita Silja Line. Silja Line oli halvempi tässä tapauksessa kuin Viking Line, vaikka reitti on täysin sama. Kun tulimme takaisin Suomeen jo Tukholman kohdalla, säästimme paljon polttoainekuluissa, kuin jos olisimme ajaneet Uumajaan asti. Vaikka Wasalinen laivareitti oli myös melko

halpa, säästimme paljon polttoainekuluissa, kun tulimme Suomeen jo Tukholman kohdalta, emmekä ajaneet ylös Uumajaan asti. Suomen päässä polttoainekulujen perusteella ei ollut väliä ajoimmeko takaisin Poriin Vaasasta vai Turusta.

## 6.2 Valitut tiet ja pysähtymispaikat, sekä reitti kartalla

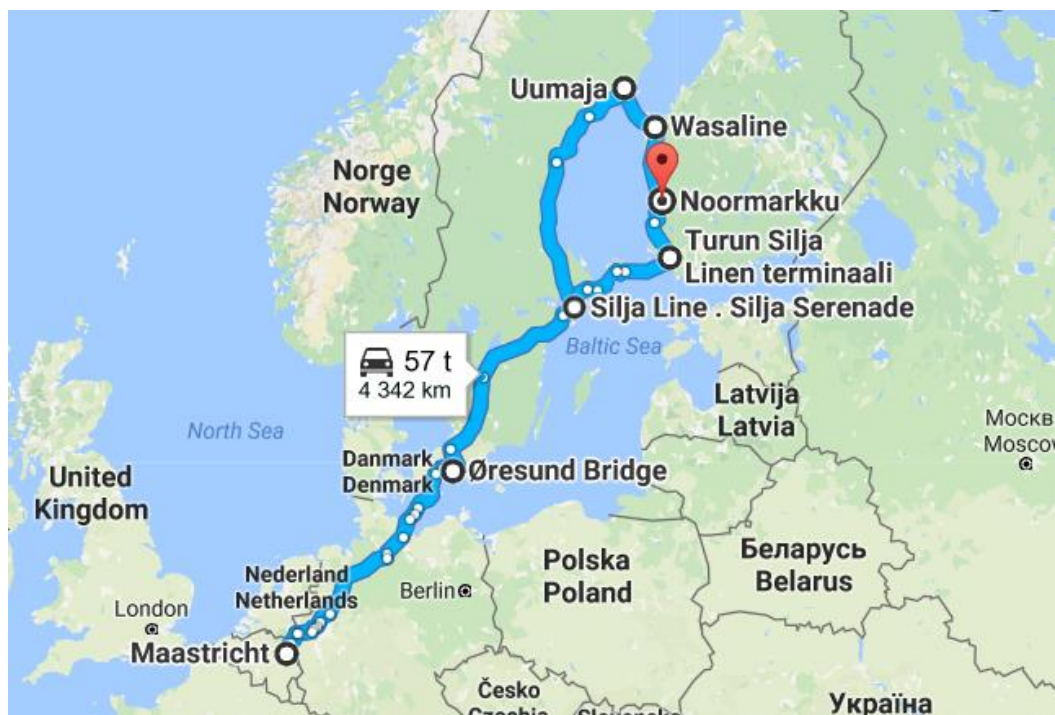
Haastatteluista saatiin paljon hyvää tietoa siitä, millainen reitti ja tie ovat hyvä hevoskuljetuksille. Reittisuunnittelu on arkipäivää kaikille haastateltaville. Tietyissä tilanteissa reittisuunnitelma ei ole pakollinen, mutta käytännössä sellainen on hyvä aina olla olemassa. Haastatteluissa selvisi, että yksikään haastateltavista ei käytä reittisuunnitteluun hirveästi aikaa, eikä ulkopuolista apua tai erillistä reittisuunnitteluohjelmaa. Kaikki haastateltavat kulkevat paljon kokemuksen avulla, miettivät reittejään paperille tai Google Mapsiin tai valitsevat navigaattorin ehdottamista reiteistä kokemuksen avulla parhaimman. Kriteereitä hyvälle hevoskuljetusreitille olivat muun muassa: tien suoruus ja tasaisuus, reitin nopeus ja pituus sekä asfalttipäällystys. Hyvien levähdyspaikkojen kriteereitä olivat: veden saatavuus, kahvin saatavuus ja levähdyspaikan koko.

Lähtöpaikkana toimi Porin Noormarkku Suomessa. Kun laivayhtiöksi oli valittu Wasaline, jolla ylitettiin Itämeri ensimmäisen kerran Uumajaan mennessä, tiesimme, että lähdemme Porista ensimmäisenä Vaasaan.

Pääpiirteittäin reitti olisi tällainen:

Porista Vaasaan kuljetaan valtatie 8/E8:aa, josta mennään laivalla yli Uumajaan. Uumajasta Juutinrauman sillalle kuljetaan tietä E4 Malmöön. Rosbystä Tanskassa jatkamme lautalla Saksan puolelle ja Saksasta ajamme tietä A1, A43, A40, A73, A2 kohti Maastrichtia. (Google Maps www-sivut 2017.)

Paluumatkalla ajamme samaa tietä A73, A40, A43, A1 kohti Saksan Heiligenhafenia, jonka jälkeen palaamme Tanskaan lautalla ja Tanskasta Juutinrauman siltaa pitkin takaisin Ruotsiin. Ruotsin päässä ajamme tietä E4 Tukholmaan. Tukholmasta tulemme laivalla yli Turkuun ja Turusta tulemme Poriin valtatie E8:aa pitkin. (Google Maps www-sivut 2017.)



Kuva 3. Reitti kartalla (Google Maps [www-sivut](http://www-sivut) 2017).

Kaikki reitille valitut tiet ovat mahdollisimman isoja, jotta liikenne on sujuvaa ja reitti voidaan ajaa mahdollisimman nopeasti. Näiden teiden varrella on hyviä pysähtymis- sekä yöpymispaikkoja. Pysähtymispaikkoina toimivat muun muassa tutut hevostallit, Tanskassa, Saksassa ja Hollannissa, kauppojen pihat, suuret pysähtymisalueet sekä suuret huoltopaikat.

### *Reitin kesto*

Kun reitti oli saatu kartalle ja tiet oli määritelty, saimme laskettua, kauanko reitin läpiajaminen suurin piirtein kestäisi. Reitin kesto on 4-5 vuorokautta. Kestoon on laskettu mukaan myös laivamatkojen kestot.

Porista Vaasaan ajaa noin 2 tuntia. Satamassa laivaan pääsyä joutuu odottelemaan 1-2 tuntia ja laivamatka Vaasasta Uumajaan kestää 3,5 tuntia. Perillä Uumajasta lähdetään ajamaan kohti Maastrichtia. Lepoajat huomioon ottaen matkan kesto on noin kaksi vuorokautta. Kun Maastrichtista lähdetään ajamaan kohti Tukholmaa, lepoajat huomioon ottaen matka kestää noin 1,5 vuorokautta. Tukholmasta tullaan laivalla Turkuun

ja laivamatkan kesto on 12 tuntia. Turusta ajetaan vielä takaisin yrityksen kotikaupunkiin Poriin ja matka kestää noin 2 tuntia. Kun kaikkien välimatkojen kestot on laskettu lepoaikoineen yhteen, saadaan reitin kestoksi noin 4-5 vuorokautta riippuen liikenteestä ja vuodenajasta.

Kohdeyrityksen toiminta on kaupallista ja luvanvaraista hevoskuljetusta. Kohdeyrityksellä myös on kuljetuslupa yli kahdeksan tunnin kuljetuksiin. Kaupalliset kuljetukset, yli kahdeksan tuntia kestävät kuljetukset ja ulkomaille tehtävät kuljetukset tarvitsevat aina reittisuunnitelman. Tämän opinnäytetyön reittisuunnitelma kestää yli kahdeksan tuntia ja suuntautuu ulkomaille, joten kohdeyrityksellä on oltava reittisuunnitelma.

### 6.3 Kustannukset

Kaikki haastateltavat seurasivat kustannuksia melko tarkasti. Kustannusten seurantaan oli monia eri tapoja, paperille kirjoittaminen, kuittien säilytys (pakollista kaikilla kirjanpitoon) ja älypuhelimien kustannusten seuranta sovellus. Kuljetuksen jälkeen ja kustannusten seurannan avulla yrittäjät saivat laskettua kuljetukselle todellisen hinnan, jonka mukaan asiakkaita laskutetaan. Uusille asiakkaille ei aina myönnetä laskua. Tällöin yrittäjät arvioivat kuljetuksen hinnan kokemuksen kautta, jota suurimmalla osalla haastateltavista oli jo kerääntynyt paljon, ja maksu suoritetaan ennen kuljetukselle lähtöä käteisellä.

Tämän reittisuunnitelma kustannukset on arvioitu kevään 2017 polttoainehintojen, kuljettavia kilometrien, laivamatkojen sekä siltamaksujen perusteella. Kustannuksien arvioinnissa ei ole laskettu tarkkaan mahdollisia tienkäyttömaksuja Ruotsissa, Tanskassa, Saksassa ja Hollannissa, sillä ne eivät ole oleellisen suuria kustannuksia laskettaessa. Reitillä mahdollisesti syntyvät tienkäyttömaksut olisivat noin 10 euron luokkaa.

Polttoaineiden hinnat keväällä 2017, ovat melko korkeat. Keskimäärin yksi litra dieseliä maksaa noin 1,30 euroa. Kohdeyrittäjän hevospeljetusauto kuluttaa normaalilanteessa (ei kovaa tuulta, ei sadetta, tasainen tie) noin 10 litraa sataa kilometriä kohden (10 l / 100 km).

Kilometrejä tällä reitillä Pori-Uumaja-Maastricht-Pori kertyy noin:

Pori-Vaasa 195 km

Uumaja-Maastricht 2100 km

Maastricht-Tukholma 1470 km

Turku-Pori 140 km

Yhteensä kilometrejä tulee noin 3905 km (195 km + 2100 km + 1470 km + 140 km = 3905 km).

Reitin polttoainekulut olisivat noin:

$10 \text{ l} / 100 \text{ km} = 0,1 \text{ l} / \text{km}$

$0,1 \text{ l} / \text{km} * 3905 \text{ km} = 390,5 \text{ l}$

$390,5 \text{ l} * 1,3 \text{ €} = 507,65 \text{ €}$ .

Ensin on siis laskettu, paljonko hevospeljetusauto kuluttaa polttoainetta yhtä litraa kohden. Sen jälkeen on kerrottu saatu luku reitin kilometrillä ja saatu selville, paljonko hevospeljetusauto kuluttaa polttoainetta reitin aikana. Tämän jälkeen saatu polttoaineen litramäärä on kerrottu polttoaineen keskimääräisellä hinnalla, jolloin on selvitetty, paljonko polttoainekulut reitin varrella suurin piirtein tulisivat olemaan. Polttoainekulut olisivat siis 3905 kilometrin matkalla kevään 2017 hinnoilla keskimäärin 507,65 euroa.

Lisäksi kun Ruotsista mennään autolla Tanskan läpi Hollantiin, saamme ajaa veden ylitse Juutinrauman siltaa pitkin. Hinta määräytyy auton koon mukaan. Kohdeyrittäjän hevospeljetusauto on seitsemän metriä pitkä. Siltamaksut kohdeyrittäjän hevospeljetusautolla ovat 100 euroa suuntaansa. (Oresundsbron [www-sivut](http://www.oresundsbron.se) 2017.)

Yhteensä sillan ylitykset tulisivat maksamaan:

100 € mennessä + 100 € tullessa = 200 euroa.



Yhteensä kulut olisivat noin:

Laivamatka Vaasa-Uumaja 145 €

+ polttoainekulut 507,65 €

+ laivamatka Tukholma-Turku 133 €

+ sillan ylitykset 200 €

+ mahdolliset tienkäyttömaksut noin 10 €

= 995,65 euroa.

#### 6.4 Kuljetuskalusto ja ajoaikojen seuranta

Kuljetuskalusto oli hyvin eritasoista yrityksestä riippuen. Yhdessä yrityksessä kuljetuskalustona toimi kaksipaikkainen hevoskuljetusauto ja toisessa yrityksessä kuusi-  
paikkainen kuorma-auto. Toisilla yrityksillä oli kalustoa enemmän, lähes joka lähtöön, ja toisessa yrityksessä vain yksi kuljetusauto, jolla operoitiin kaikki matkat.

Vaikka kuljetuskalustot yrityksissä olivat eritasoisia, pääasia kaikilla yrittäjillä oli kuitenkin se, että kalusto täyttää lain asettamat vaatimukset. Kaluston on oltava hevosille turvallinen, hevosella tulee olla tarpeeksi tilaa ja olosuhteet, kuten ilmanvaihto ja melutaso on oltava hyväksytyllä tasolla. Kuljetuskaluston vaatimukset on käyty läpi tarkemmin tämän työn teoriaosuudessa.

Kaikki yrittäjät seurasivat ajoaikaa ja taukoja, mutta hyvin eritasoisesti. Seurantavälineinä toimivat pahiset kellokiekot, piirturit, sekä ajopäiväkirja. Ajoaikojen seurannan pakollisuus riippuu siitä, millainen kuljetuskalusto on käytössä. Kun hevoskuljetusauto on rekisteröity kuorma-autoksi, on ajoaikoja seurattava asianmukaisesti ja käytettävä piirturia. Kun taas hevoskuljetusauto on rekisteröity matkailuautoksi, jota saa kuljettaa B- ajokortilla ja jonka paino on tasan tai alle 3500 kiloa, ajoaikojen seuranta ei ole pakollista.

Kohdeyrityksen hevoskuljetusautoa saa kuljettaa B-ajokortilla ja sen paino on alle 3500 kiloa. Näin ollen kohdeyrityksessä ajopiirturin käyttö ei ole pakollista, eikä yritys

kuulu ajo- ja lepoaikasäädöksen piiriin. Kohdeyrityksessä kuitenkin seurataan ajoaikoja ajopäiväkirjan avulla, jotta saadaan tarpeellista tietoa ajoajoista seuraavia kuljetuksia varten.

## 6.5 Tarvittavat varusteet ja asiakirjat

Haastattelussa kysyttiin, millaisia varusteita ja asiakirjoja haastateltavilla on aina kuljetuksissa mukana. Asiakirjat olivat samoja kaikilla, sillä suurin osa asiakirjoista on lain mukaan pakollisia ja niitä tulee kuljettaa mukana kuljetuksissa. Näitä asiakirjoja olivat: eläinkuljettajalupa, auton hyväksymistodistus, pitkä kahdensan tunnin ajolupa, hevoskuljettajalupa, ammattipätevyys, passi, ajokortti, hevospassi ja hevosen TRACES – todistus.

Myös mukana kulkevat tarvikkeet olivat hyvin samanlaisia. Näitä olivat: riimut, narut, ämpärit, vesi, heinä, hevosen ruoka, mässä, kaulapanta, voima-tongit, kirves, puukko, rautakanki, taskulamppu, varoituskolmio, heijastinliivit sekä autonrenkaan vaihtotarvikkeet. Kuljetuksissa tulee aina olla varautunut mahdollisiin ongelmiin ja onnettomuuksiin, joten erilaista tavaraa täytyy kuljettaa mukana.

Kohdeyrityksen kuljettajalla on mukanaan aina kaikki samat luvat ja asiakirjat kuin mitä haastatteluissa selvisi, että täytyy olla mukana. Kohdeyrityksen yrittäjällä on ajokortti, passi, eläinkuljettajalupa, ammattipätevyys sekä hevoskuljettajalupa. Lisäksi yrityksellä on auton hyväksymistodistus ja pitkä kahdeksan tunnin kuljetuslupa. Autossa kulkee aina mukana myös kuljetettavan hevosen hevospassi ja TRACES – todistus.

Kohdeyrityksen vakiovarusteisiin kuuluvat autonrenkaan vaihtotarvikkeet, ämpäri, taskulamppu, heijastinliivi, varoituskolmio, heijastinliivi, puukko ja pressuja. Hevosta varten autossa kulkee aina varariimuja, naruja, heinää, vettä ja loimi.

## 6.6 Tulosten yhteenveto

Alla oleva taulukko esittää tutkimustulosten yhteenvetoon. Yhteenvetoon on laitettu tulokset otsikoiden mukaan ja tiivistetty kappaleessa käsitelty asia.

Taulukko 5. Tutkimustulosten yhteenveto.

Laivayhtiö, tiet, pysähdyspaikat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Laivayhtiö valittiin hinnan ja ylityspaikan perusteella</li> <li>• Teiden valintaan vaikuttivat niiden koko, ajoaika, kunto ja matkan teon suoruus</li> <li>• Pysähdyspaikan vaatimuksia olivat suuri koko, veden saatavuus ja rauhallinen sijainti</li> </ul>
Kustannukset	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kulut koostuvat pääosin: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Laivamatkoista</li> <li>• Polttoaineesta</li> <li>• Siltamaksuista</li> </ul> </li> <li>• Kulut yhteensä:  Laivamatka Vaasa-Uumaja 145 €  + polttoainekulut 507,65 €  + laivamatka Tukholma-Turku 133 €  + sillan ylitykset 200 €  + tienkäyttömaksut n. 10 €  = 995,65 euroa.</li> </ul>
Kuljetuskalusto ja ajoaikojen seuranta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Paljon erilaista kalustoa <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2-paikkainen, 6-paikkainen, kuorma-auto, matkailuauto...</li> </ul> </li> <li>• Tärkeää, että kalusto täyttää lain vaatimukset <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tilaa, turvallinen, ilmastointi, ei melua...</li> </ul> </li> <li>• Ajoajan seuranta riippuu piirturipakosta</li> <li>• Seurataan piirtureilla ja ajopäiväkirjoilla</li> </ul>
Varusteet ja asiakirjat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riimut, narut, ämpärit, vesi, heinä, hevosen ruoka, mässi, kaulapanta, voima-tongit, kirves, puukko, rautakanki, taskulamppu, varoituskolmio, heijastinliivit sekä autonrenkaan vaihtotarvikkeet</li> <li>• Eläinkuljettajalupa, auton hyväksymistodistus, pitkä kahdensan tunnin ajolupa, hevoskuljettajalupa, ammattipätevyys, passi, ajokortti, hevospassi ja hevosen TRACES – todistus.</li> </ul>

## 7 POHDINTA

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli tutustua hevoskuljetusten reittisuunnitteluun ennalta määrätyllä reitillä ja selvittää, miksi reittisuunnitelma ylipäänsä tarvitaan. Tarkoituksena oli myös helpottaa kohdeyrityksen toimintaa ja luoda yritykselle yksi toimiva ja hevosystävällinen reittisuunnitelma. Työn tarkoituksena ei ollut tuottaa uutta tietoa reittisuunnitteluun, vaan käyttää jo olemassa olevaa tietoa ja koostaa siitä kohdeyritykselle paras mahdollinen reittisuunnitelma.

Opinnäytetyön tavoitteena oli kehittää valmis hevoskuljetusten reittisuunnitelma Myllyharju Service Oy:lle, jossa on otettu huomioon kyydissä olevat hevoset, kustannukset, laki ja tarvittavat asiakirjat. Opinnäytteessä oli tarkoitus vastata tutkimuskysymyksiin, jotka olivat:

- Millainen on hyvä reitti hevoskuljetukseen hevosauton kuljettajan näkökulmasta?
  - Miten reitti toteutetaan hevoskuljetukselle?
  - Kuinka paljon reitillä aiheutuvat kustannukset ovat käytännössä?
- Mitä lakeja ja määräyksiä työssä tulee ottaa huomioon liittyen eläinkuljetuksiin?
  - Mitkä ovat lait ja säännökset koskien kuskin työaikaa ja taukoja?
  - Mitkä ovat keskeiset luvat ja määräykset, kun hevoset tuodaan Uumajasta ja Maastrichtista Suomeen?

Opinnäytetyö vastaa hyvin sen tutkimuskysymyksiin. Kaikkiin opinnäytetyön tutkimuskysymyksiin ja niiden osaongelmiin saatiin vastaukset ja valmis reittisuunnitelma saatiin tehtyä.

Teoriatietoa etsiessä ja haastatteluita tehdessä tuli selväksi, että hevoskuljetusalalla on otettava paljon eri asioita huomioon. On monta eri lakia ja säädöstä ja lupiakin täytyy hakea useampia, jotta saa toimia alalla. Lupa- ja lakiasioiden lisäksi on oltava taitava kuski ja osattava käsitellä isoja eläimiä. Tutkimuksesta selvisi, että hevoskuljettajat

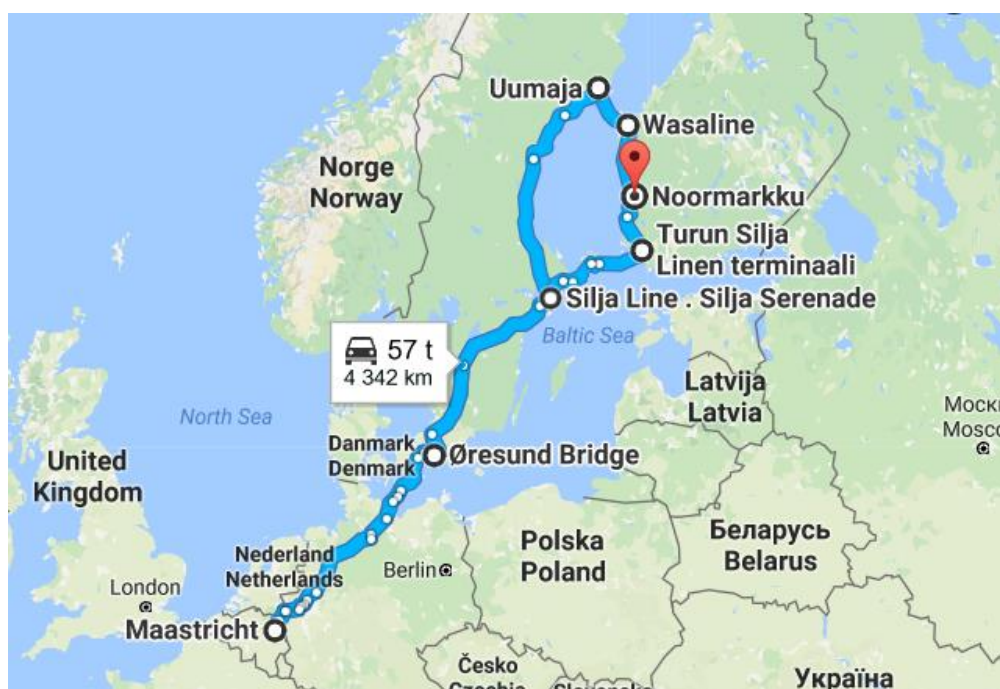
toimivat paljon kokemuksen perusteella ja tekivät paljon itse, niin kuljetukset kuin reittisuunnitelmatkin.

Opinnäytetyön kirjoittaminen oli mielenkiintoista ja opettavaa. Opin aiheistani todella paljon uutta ja varsinkin lakiin liittyvät asiat tulivat hyvin tutuiksi. Opinnäytetyön aikataulu venyi ja muuttui monta kertaa, mutta sain työn valmiiksi. Välillä työtä kirjoittaessa oli vaarana, että työn rajat unohtuivat, mutta mielestäni rajoja ei loppujen lopuksi työssä ylitetty. Olen tyytyväinen opinnäytetyöni lopputulokseen.

Reittisuunnitelmaa on mahdollista myöhemmin kehittää esimerkiksi muuttamalla reittiä, muuttamalla kuljetusmuotoa tai kuljetuskalustoa. Lisäksi jatkotutkimusta voi tehdä esimerkiksi toteuttamalla reitin ja dokumentoimalla sen. Jatkotutkimuksia voi tehdä myös toistamalla haastattelun suuremmalla otannalla ja vertailla haastatteluiden vastauksia keskenään.

## 7.1 Valmis reittisuunnitelma

Tämän työn tuloksena syntyi valmis reittisuunnitelma. Valmis reittisuunnitelma on esitetty kuvassa 4.



Kuva 4. Reitti kartalla (Google Maps [www-sivut](http://www-sivut) 2017).

Tämän opinnäytetyön tuloksena syntyi valmis reittisuunnitelma välille Pori-Uumaja-Maastricht-Pori kohdeyrityksen pyynnöstä. Opinnäytetyö kokonaisuudessaan tulee kohdeyrityksen luettavaksi ja tulokset käytettäväiksi.

Reittisuunnitelman toteutus kestoksi saatiin 4-5 vuorokautta, riippuen ajokeleistä ja vuodenajasta. Tälle reitille lähettäessä reittisuunnitelma on pakollinen. Reitillä ajetaan useiden maiden alueella. Näitä maita ovat lähtömaa Suomen lisäksi Ruotsi, Tanska, Saksa ja Hollanti. Reitillä ylitetään Itämeri useampaan otteeseen ja useammasta kohtaa käyttäen laivoja ja siltaa. Pysähdyspaikkoina toimivat tutut hevostallit Tanskassa ja Saksassa, Hollannissa määränpää hevostalli, kauppojen ja huoltoasemien pihat sekä teiden varsien levähdyspaikat.

## 7.2 Tutkimuksen reliabiliteetti ja validiteetti

Tutkimuksen reliabiliteetti arvioi sattumanvaraisuutta ja sitä, kuinka pysyviä tutkimustulokset ovat. Kyse on siis tutkimuksen toistettavuudesta (saadaanko aina sama tulos). Tutkimuksen reliabiliteetti on hyvä, jos tutkijasta riippumatta saadaan aina sama tulos. Tämän opinnäytetyön haastatteluihin vastasi viisi kokenutta hevoskuljettajaa. Haastattelun otos on siis melko pieni ja se saattaa vaikuttaa tutkimuksen luotettavuuteen. Uskon kuitenkin, että haastatteluun vastanneet paikkaavat kokemuksillaan ja työvuosiltaan haastatteluiden määrää ja tutkimuksen tuloksiin on saatu luotettavia vastauksia. (Vilka 2007, 149.)

Tutkimuksen validiteetilla tutkitaan, onko opinnäytetyössä onnistuttu tutkimaan sitä mitä oli tarkoituskin tutkia. Toisin sanoen selvitetään, onko teoria onnistuttu yhdistämään haastattelulomakkeeseen. Mielestäni tämän opinnäytetyön validiteetti on hyvä. Haastattelukysymykset on laadittu suoraan teorian pohjalta ja ne sopivat teemoiltaan tutkimuskysymyksiin. Opinnäytetyön kysymykset on muotoiltu selkeästi ja osaa kysymyksistä on avattu kysymyksen jälkeen, jotta suuria tulkintaeroja ei voi tulla. (Vilka 2007, 150.)

Tämän tutkimuksen kokonaisluotettavuus on mielestäni hyvä. Opinnäytetyön tutkimuskysymyksiin vastattiin ja reittisuunnitelma koottiin yhteen luotettavien haastatteluiden pohjalta. Haastatteluiden vastaukset ovat luotettavia, koska kaikki haastattelijat olivat kokeneita alan ammattilaisia ja tiesivät mistä puhuivat. Lisäarvoa tutkimuksen kokonaisluotettavuuteen saisi testaamalla reittisuunnitelman. Testauksessa selviäisi, onko tutkimuskysymyksiin löydetty käytännössä toimivat vastaukset ja onko reittisuunnitelmalla onnistuttu helpottamaan kohdeyrityksen arkea. (Vilka 2007, 152.)

## LÄHTEET

- Aluehallintoviraston www-sivut. 2017. Viitattu 23.2.2017. <http://www.avi.fi>
- Appleby M.C. 2008. Long Distance Transport and Welfare of Farm Animals. CAB International. Viitattu 10.3.2017.  
<http://site.ebrary.com.lillukka.samk.fi/lib/SAMK/reader.action?docID=10222001>
- Atriatuottajien www-sivut. 2017. Viitattu 23.2.2017. <http://www.atriatuottajat.fi>
- European Commission www-sivut. 2017. Viitattu 9.3.2017. <http://ec.europa.eu>
- Eviran www-sivut. 2017. Viitattu 2.2.2017. <http://www.evira.fi>
- Finlexin www-sivut. 2016. Viitattu 12.9.2016. <http://www.finlex.fi/fi>
- Google karttojen www-sivut. 2016. Viitattu 17.9.2016. <https://www.maps.google.fi>
- Hippoksen www-sivut. 2016. Viitattu 17.9.2016. <http://www.hippos.fi>
- Hippoliksen www-sivut. 2016. Viitattu 17.9.2016. <http://www.hippolis.fi>
- Hokkanen, S., Inkinen, M., Käenmäki, J. 2012. Tavaraliikenneyrittäjä. Jyväskylän ammattikorkeakoulu. Logistiikka. 37. painos. Jyväskylä.
- JAMK Logistiikka. 2014. Tavaraliikenneyrittäjä. Jyväskylä: Grano Oy.
- Kananen, J. 2015. Opinnäytetyön kirjoittajan opas. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja 202.
- Oresundsbron www-sivut. 2017. Viitattu <https://www.oresundsbron.com>
- Proagria Oulun www-sivut. 2016. Viitattu 16.9.2016. [http://www.proagriaoulu.fi/files/hevosagro/hevosten\\_kuljettaminen\\_yhteenvedo.pdf](http://www.proagriaoulu.fi/files/hevosagro/hevosten_kuljettaminen_yhteenvedo.pdf)
- Silja Linen www-sivut. 2017. Viitattu 2.2.2017. <http://www.siljaline.fi>
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry. 2011. Kuljettajan käsikirja. Helsinki: SKAL ry.
- Työsuojelun www-sivut. 2017. Viitattu 25.3.2017. <http://www.tyosuojelu.fi>
- Viking Linen www-sivut. 2017- Viitattu 2.2.2017. <http://www.vikingline.fi>
- Vilka, H. 2007. Tutki ja mittaa: määrällisen tutkimuksen perusteet. Helsinki: Tammi. Viitattu 19.3.2017. <http://hanna.vilka.fi/wp-content/uploads/2014/02/Tutki-ja-mittaa.pdf>
- Wasalinen www-sivut. 2017. Viitattu 2.2.2017. <http://www.wasaline.fi>



AIKATAULU

Elokuu 34: Aiheen valinta ja rajaus

Syyskuu vko 35 -37: Aihekysymykset, tutkimussuunnitelma

Lokakuu vko 42: Ohjaajan tapaaminen

Marraskuu vko 44: Opinnäytetyön suunnitelma, ensimmäinen seminaari

Marras- tammikuu: Teorian kirjoitus

Helmikuu: Toinen seminaari

Helmi - maaliskuu: Tulosten kirjoittaminen, työn hiominen

Maaliskuu vko 13: Kolmas seminaari

## HAASTATTELUKYSYMYKSET:

### Kartoittavat kysymykset:

- Kauanko olette olleet hevoskuljetusalalla?
- Missä päin yrityksenne sijaitsee?
- Millä alueella kuljettatte hevosia?
- Millainen kuljetuskalusto teillä on käytössä?
- Mitä koulutuksia/ammatteja olette suorittaneet hevoskuljetuksiin liittyen?
- Kuinka usein kuljettat hevosia Suomen rajojen ulkopuolelle ja missä maissa käyt eniten?

### Hevoskuljetukset

- Miten seuraatte ajoaikaa ja taukoja?
- Miten seuraatte ja laskette kuljetusten kustannuksia?
- Mitä asiakirjoja täytyy kuljetuksissa olla mukana?
- Mitä varusteita tulee aina olla kuljetuksissa mukana?

### Reittisuunnittelu

- Mitä teet ensimmäiseksi kun alat suunnitella reittiä kuljetukselle?
- Millainen on hyvä reitti hevoskuljetuksille?
- Mitä reitin suunnittelussa tulee ottaa huomioon hevosten kannalta?
- Millainen on hyvä pysähdyspaikka hevosen kannalta?
- Miten suunnittelet hevoskuljetusten reitit?