

# Rapport om håndtering af trafikkvæstet vildt

Udarbejdet af Schweissudvalgets trafikarbejdsgruppe marts 2011-september 2012



## **Udarbejdet af Schweissudvalgets trafikarbejdsgruppe 2011-2012**

### **Redaktion:**

Kirsten Skovsby

Aksel Bek

Verner Lauridsen

Jens Lindstrøm

Tom G. Nielsen

Michael Ramlau-Hansen

### **Fotos:**

Mads Flinterup m.fl.

### **Faglig redaktion:**

Mads Flinterup

### **Korrektur og opsætning:**

Désirée Iuel og Jytte Harder

### **Kontakt**

Schweiss-sekretariatet

Molsvej 34

8410 Rønde

[www.schweiss.dk](http://www.schweiss.dk) / [info@schweiss.dk](mailto:info@schweiss.dk) / 88 88 75 39 / 88 88 75 42

## Indholdsfortegnelse

	side
1. Resumé	4
2. Indledning	4
3. Mål	4
4. Baggrund og opgaveformulering	5
4.1 Schweissregistrets udvikling og opgaver	5
4.2 Udfordringer generelt for Schweisshundeførerne	5
4.3 Kommissoriet for trafikgruppens arbejde	6
4.4 Definition	7
5. Metode	8
5.1 Arbejdets tilrettelæggelse og metoder	8
6. Erfaringer fra nabolande	12
7. Empiri	13
8. Analyse	17
8.1 Frivillighed og betydningen af dette	17
8.2 Historisk data	17
8.3 Vildtafværgesystemer	17
8.4 Spørgeskema undersøgelse blandt Schweisshundeførerne	18
8.5 Juridiske aspekter	20
8.6 Schweissregistrets legitimitet	21
8.7 Arbejds miljømæssige aspekter	21
8.8 Skattemæssige aspekter	21
9. Analysekonklusion	22
10. Modelbeskrivelser	22
11. Konklusion	27
12. Anbefaling til Schweissudvalget	28
Bilag 1 Spørgeskema med resultater	I
Bilag 2 Håndtering i Norge	IV
Bilag 3 Effekten af forgæves opgaver	VI
Bilag 4 Dyrenes Vagtcentral	VIII
Bilag 5 Visionsliste til udstyr	XI

## 1. Resumé:

For at sikre en effektiv organisation til at håndtere trafikpåkørt vildt, har der i regi af Naturstyrelsens Schweissudvalg været nedsat en arbejdsgruppe som har udfærdiget nærværende rapport for at sikre et kvalificeret beslutningsgrundlag for Schweissudvalgets rådgivning af Naturstyrelsen.

- **Baggrund**

Schweisshundeførerne har igennem de seneste 10-15 år oplevet en eksplosiv udvikling i antallet af eftersøgninger. Særlig væksten i antallet af trafikeftersøgninger har været enorm. Der har dog været en mindre nedgang at spore fra 2010 til 2011.

- **Nuværende situation**

Schweiss-registret er baseret på frivillige hundeføreres indsats. En stigende forventning fra rekvirenterne til opgave løsning, samt ikke mindst stigende opgave mængde har i visse egne givet anledning til frustration over og aversion mod en række aspekter ved trafikeftersøgninger. Der har derfor været en reel bekymring for, at hundeførerne ville miste motivationen ved schweissarbejde i al almindelighed, men ved trafikeftersøgninger i særdeleshed.

- **Løsningsforslaget.**

En række løsningsmodeller har været drøftet. Arbejdsgruppens konklusion er, at det anbefales, at trafikeftersøgninger fortsat varetages af det samlede Schweiss-register.

- **Særlige forhold for interessenter, herunder også juridiske forhold.**

Idet den anbefalede model er identisk med den eksisterende ordning, rummer arbejdsgruppens anbefaling endvidere et ønske om: Øget udstyr til hundeførerne samt at antallet af hundeførere øges i de områder som er særlig domineret af trafikeftersøgninger. Endvidere tillægger arbejdsgruppen det en afgørende betydning, at fremtidens håndtering af trafikeftersøgninger er baseret på en frivillig indsats.

## 2. Indledning:

Udfordringer omkring håndtering af vildt kvæstet i trafikken har fyldt endog ganske meget i debatten i og omkring Schweiss-registret igennem de senere år. Gentagne gange har hundeførere gjort gældende, at omfanget af sådanne opgaver i deres område har været for voldsomt. Der har været eksempler på hundeførere som har valgt at stoppe i Schweiss-registret, fordi de ikke følte, de kunne yde den indsats som omverdenen og kolleger forventede af dem. Fra rekvirent siden har det gentagne gange været tilfældet, at trafikeftersøgninger har måtte aflyses, idet det har været umuligt at finde en hundefører til at påtage sig den pågældende opgave.

I forbindelse med udarbejdelse af Handlingsplan for Schweissudvalget i 2010, blev der i samråd mellem Udvalg og Koordinatorer udpeget en række fokusområder. Heraf udsprang et særlig ønske om, at der blev kigget nærmere på emnefeltet trafikpåkørt vildt. På den baggrund blev der nedsat en arbejdsgruppe til at analysere udfordringerne omkring trafikpåkørt vildt.

Nærværende rapport er produktet af Arbejdsgruppens arbejde, som danner grundlag for Schweissudvalgets behandling af emnet på mødet i september 2012.

## 3. Mål:

Målet er at sikre, at påkørt vildt ikke lider unødigt, samt sikre en effektiv organisering af eftersøgningsarbejdet..

## 4. Baggrund og opgaveformulering:

### 4.1 Schweissregistrets udvikling og opgaver

Schweiss-registret blev etableret tilbage i 1974 af jægere for andre jægere. Registret var i starten en liste over hundeførere, som havde bestået en anerkendt schweissprøve med deres hund. Grundet det store uegennyttige og frivillige arbejde, som de første hundeførere udførte, fik registret stadig større anerkendelse og blev med tiden en integreret del af jagtlovgivningen.

I dag er Schweiss-registret den etiske og juridiske baggrundsstøtte for jagt på klovbærende vildt, og i jagtsæsonen 2011/12 løste de 174 hundeførere i alt 11.546 opgaver i relation til jagt. Dermed fordeles i dag mere end 10.000 jagtteftersøgninger imellem ca. 170 hundeførere. Men i 1990/91 var der mindre end 1.500 eftersøgninger i alt til fordeling mellem knap 150 hundeførere. Netop i 1991 opstrammedes kravet for opretholdelsen af legitimationen for hundeførerne fra seks positive eftersøgninger på tre år til ni positive på tre år!

Schweiss-registret er dermed gået fra at være en liste over hundeførere, som havde aflagt en sporprøve, til i dag at være den juridiske og etiske baggrundsstøtte for jagt på klovbærende vildt. Rammerne omkring Schweiss-registret er i dag juridisk funderet, og senest er hundeførere ved politiets praksis blevet sidestillet med personer med andre offentlige hverv i forhold til straffelovens kapitel 14. Denne professionalisme er dog stadig båret oppe af den frivillige indsats som adelsmærke.

Da det, der driver hundeførerne, er engagement og iver efter at løse opgaver med deres hunde, har der gennem tiden været et udtalt ønske om at få så mange opgaver som muligt. Her har der også været fokus på eftersøgning af trafikkvæstet vildt. Således har man, ved at yde støtte til en samfundsmæssig problemstilling, været i stand til at skaffe yderligere legitimitet til Schweiss-registret.

Der eksisterer ikke noget antagelsesforhold mellem hundefører og Naturstyrelsen, når hundeføreren løser indlysende ikke-eftersøgningsopgaver.

Der er ingen hjemmel til at udbetale kørepenge fra jagttegnsmidler til opgaver, som entydigt ikke er eftersøgninger.

I 2011 dækker schweisshundeførernes ca. 5.500 trafikeftersøgninger alle tre kategorier. Dog med 75% indrapporteret som eftersøgning.

### 4.2 Udfordringer generelt for Schweisshundeførerne, sikkerhed m.v.

Da hele set-uppet omkring Schweiss-registret tager afsæt i jagt, rummer overgangen til trafikrelaterede opgaver en række problemstillinger, som ikke forekommer i relation til jagtteftersøgninger.

1. Bilister har som udgangspunkt ikke den fornødne baggrundsviden til at fortolke den pludseligt opståede situation, og kan derfor ikke træffe – hvad der for hundeførernes synspunkt er – optimale valg.
2. Der er ikke en entydig placering af ansvaret for, at tage aktion på hændelsen, hverken fra skadevolder eller for den efterfølgende håndtering af situationen.
3. Der er ikke en lokal forankret rekvirent, som kan bistå hundeførere i udredningsarbejdet under og efter udførelse af opgaven.
4. Opgaverne kan opstå når som helst og hvor som helst, og altid uforudsigeligt.

Der knytter sig en række arbejdsmiljømæssige udfordringer til at løse opgaver i trafikken, hvilket boksen kan give et indtryk af:

	<p>Trafikeftersøgninger foregår ofte under forhold, hvor hund såvel som fører, er udsat for ikke ubetydelige risici. Udførelsen af disse opgaver indebærer også en betydelig øget risiko for at forvolde skade på andre.</p> <p>Dyret kan rejse sig og flygte ud foran en passerende bil.</p> <p>Skudafgivelsen på eller nær vej kan være særdeles farlig.</p> <p>Billedet viser en riffelkugle som efter at have affanget dyret har ramt asfalten for at springe op og ende....?</p> <p>Boks 1</p>
---	---

Trafikeftersøgningerne er gennem årene steget i antal og omfang, således at trafikeftersøgningerne nu udgør omkring en tredjedel af samtlige eftersøgninger. Der er ingen tvivl om, at Schweisshundeførerne udfører et betydningsfuldt arbejde med at minimere dyrenes lidelser efter påkørsler. Det må forventes, at antallet af trafikpåkørsler fortsat vil stige bl.a. på baggrund af det faktum, at trafikintensiteten er stigende samtidig med, at bestandene af klovbærende vildt også er i fremgang.

Schweissudvalget har på den baggrund valgt at nedsætte en arbejdsgruppe som skal undersøge problemstillingerne nærmere og fremkomme med anbefalinger til Schweissudvalget om, hvorledes udfordringerne kan løses i fremtiden.

Målgruppe for trafikgruppens arbejde er Naturstyrelsens Schweissudvalg, som på baggrund af rapporten skal rådgive Naturstyrelsen om, hvorledes påkørt vildt i fremtiden bedst håndteres, således at schweisshundeførernes glæde ved arbejdet kan bibeholdes.

#### 4.3 Kommissoriet for trafikgruppens arbejde

Gruppens afrapportering skal indeholde analyser og anbefalinger, som Schweissudvalget kan bruge med henblik på at give Skov- og Naturstyrelsen, nu Naturstyrelsen, gode råd om trafikeftersøgningernes fremtidige håndtering og organisering.

Redegørelsen skal bl.a. indeholde følgende:

1. Der skal identificeres og analyseres et antal organisationsmodeller for det samlede Schweiss-arbejde, herunder mindst følgende tre modeller:
  - i) Selvstændig organisation etableres for trafikeftersøgningerne, dvs. en adskillelse fra det nuværende Schweissregister og,

- ii) I regi af Schweissregistret nedsættes et særligt korps af ekipager, der alene varetager trafikeftersøgninger, samt,
  - iii) Trafikeftersøgninger varetages af det samlede korps af legitimerede hundeførere.
2. Under de beskrevne organisationsmodeller skal det klargøres, om det foreslåede rummer samtlige eftersøgningsaspekter, eller om der alene er tale om opsamling og aflivning af trafikskadet vildt.
  3. Under de beskrevne modeller skal der tages stilling til, hvilke typer dyr, der skal eftersøges, aflives eller opsamles. Alene hjortevildt, alt vildt og måske endda husdyr?
  4. De økonomiske aspekter af det foreslåede skal beskrives.
  5. Forslag til sikring af det fornødne faglige niveau for ekipager, der alene skal arbejde med trafik.
  6. Identifikation af juridiske konsekvenser af de foreslåede modeller.
  7. Kapacitetsbehov på såvel kort som langt sigt.
  8. Forslag til den fremtidige sammensætning af Schweissudvalget, set i lyset af de forskellige analyser af modellerne for organiseringen af det fremtidige arbejde.

Arbejdsgruppen skal bestå af 7 medlemmer og Falck, Trafik- og Politimyndighederne bør være repræsenteret på passende vis.

Kalø-sekretariatet bistår gruppen i dens arbejde. Schweissudvalget udpeger formand, og gruppen kan frit indkalde eksterne bidragsydere til arbejdet.

På Schweissudvalgmødet den 17. januar 2011 blev det besluttet at nedsætte en gruppe til at udrede problemstillingen omkring trafikpåkørt vildt.

Blandt Schweissudvalgets medlemmer blev Kirsten Skovsby udpeget som formand for arbejdsgruppen, samtidig blev Aksel Bek tilknyttet som særlig sagkyndig. Efterfølgende blev Verner Lauridsen, Sorø udpeget blandt schweisskoordinatorene. Dansk Schweisshundeforening indstillede Michael Ramlau-Hansen, Randers. Fra Område 1 (Nordjylland) blev schweisshundefører Peter Andersen, Ålbæk indstillet. Fra Område 2 (Himmerland, Kronjylland og Djursland) blev schweisshundefører Jens Lindstrøm, Gistrup indstillet. Fra område 9 (Hovedstadsområdet) blev schweisshundefører Tom Nielsen, Allerød indstillet. Alle indstillede hundeførere blev optaget i arbejdsgruppen, således at gruppens sammensætning har været:

Kirsten Skovsby, Formand  
 Aksel Bek  
 Verner Lauridsen  
 Michael Ramlau-Hansen  
 Peter Andersen  
 Jens Lindstrøm  
 Tom Nielsen

Peter Andersen har i efteråret 2011 meddelt, at han trådte ud af arbejdsgruppen.

#### 4.4 Definition:

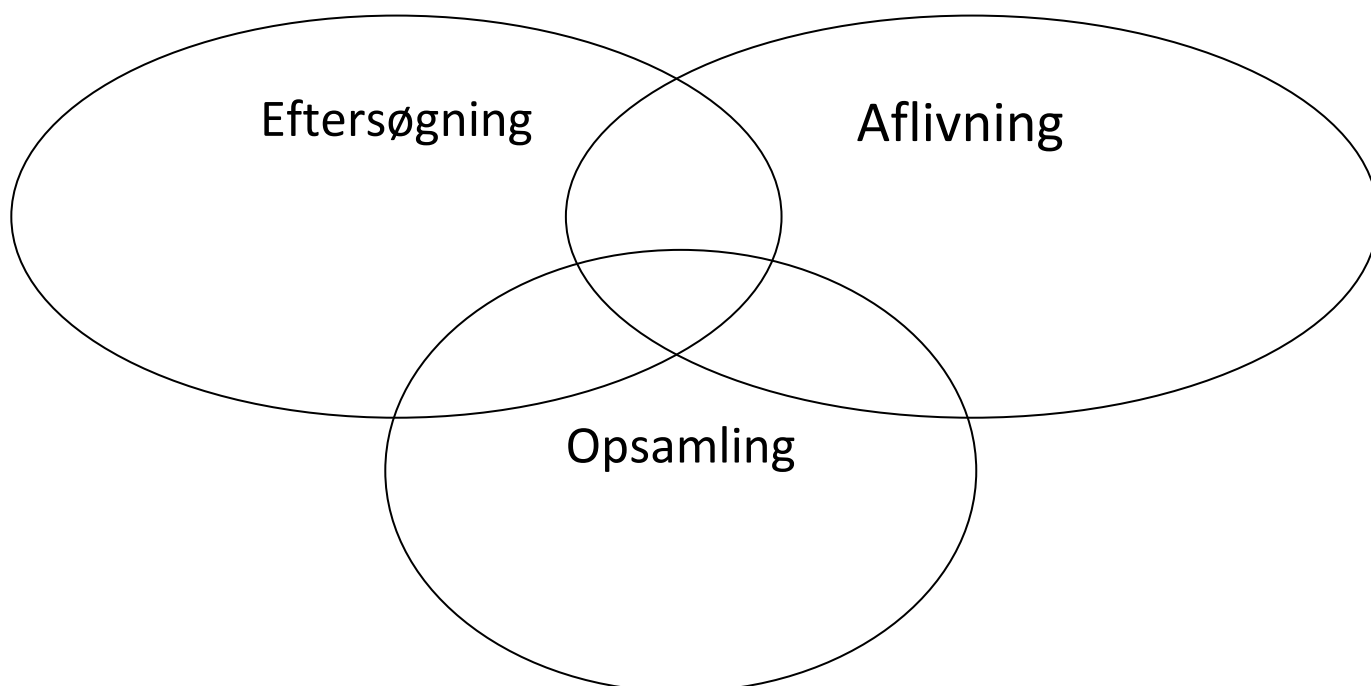
Trafikrelaterede opgaver kan opdeles i tre klasser:

En eftersøgning er én opgave, hvor et dyr er påkørt og efterfølgende flygtet fra stedet.

En opsamling er en opgave, hvor det påkørte dyr viser sig at være forendt på/ved vejanlægget.



En aflivning er en opgave, hvor et traumatiseret stykke vildt blot skal affanges. En aflivning kan foregå på et offentligt tilgængeligt areal eller privat ejendom.



Figur 1

## 5. Metode:

### 5.1 Arbejdes tilrettelæggelse og metoder

Arbejdet har været tilrettelagt ved primært at inddrage arbejdsgruppens medlemmers praktiske erfaringer. Endvidere er der indsamlet historiske data, erfaringer fra udlandet, samt statistisk materiale fra schweisshundeførernes indrapporteringer af trafikeftersøgninger. Der har været afholdt inspirationsmøde med særligt inviterede interessenter. Endeligt har der været udsendt et spørgeskema til hundeførerne, for dermed at give trafikgruppen et statistisk grundlag at vurdere hundeførernes holdning på og for at undgå, at det bliver enkelte udsagn som bliver dominerende. Samtidig var målet at sikre, den enkelte hundefører mulighed for at komme til orde.

Udkast til spørgeskemaet blev afprøvet i forbindelse med efteruddannelsen af legitimerede schweisshundeførere på Sorø Akademi april '11, hvor godt 30 hundeførere deltog. På baggrund af erfaringerne herfra blev skemaet tilrettet og efterfølgende udsendt til samtlige hundeførere. Skemaet blev udsendt via e-mail til de hundeførere, som Schweiss-sekretariatet havde valide adresser på. De resterende hundeførere modtog spørgeskemaet pr. post.

I alt 125 hundeførere returnerede spørgeskemaet, hvilket svarer til en svarprocent på 72%. Spørgeskemaet og resultaterne kan ses i bilag 1.

Der blev afholdt et indledende møde den 5. februar 11. På mødet deltog tre personer; Kirsten Skovsby, Verner Lauridsen og Aksel Bek. Mødet resulterede i de baggrundsspørgsmål, som Schweiss-sekretariatet efterfølgende har forsøgt at besvare:

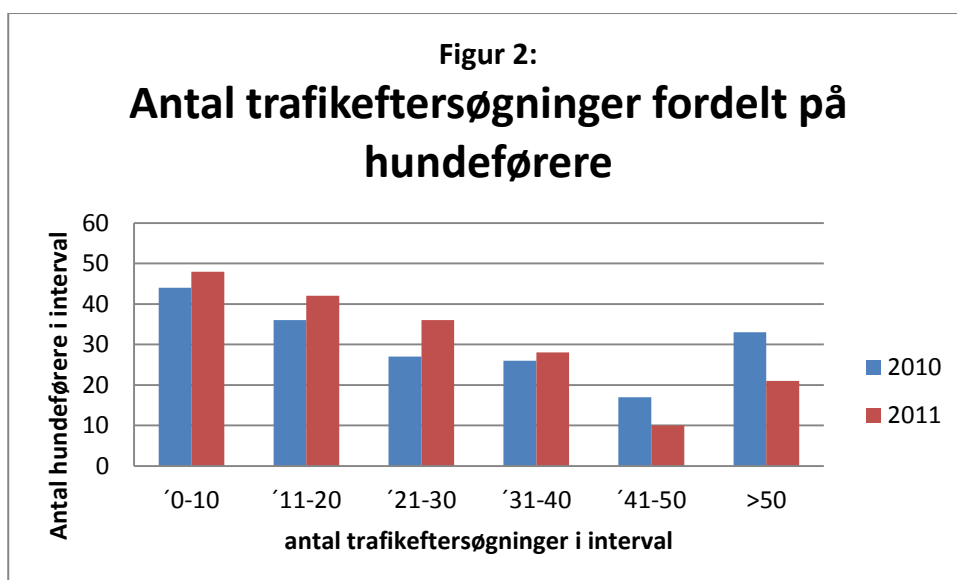
1. *I hvilke geografiske områder er der hundeførere med mere end 50 trafikeftersøgninger pr. år, og hvem er de pågældende hundeførere?*



2. *Hvordan kan det være, og/eller hvad er historien bag, at det netop er blevet Schweisshundeførerne som udfører trafikeftersøgninger?*
3. *Dokumentation for antallet af påkørsler årligt i Danmark. Spørg fx Falck, forsikringsoplysningen, Trafikstyrelsen, Dyrenes beskyttelse m.fl. Er der overensstemmelse mellem oplysningerne, hvorfor og/eller hvorfor ikke?*

1) *I hvilke geografiske områder er der hundeførere med mere end 50 trafikeftersøgninger pr. år, og hvem er de pågældende hundeførere.*

I alt 22 hundeførere har haft mindst 50 trafikeftersøgninger om året i 2009 og 2010. Yderligere 12 hundeførere  $\geq 50$  trafikeftersøgninger i 2010, og 8 hundeførere  $\geq 50$  i 2009, men  $<50$  i 2010. Kun i område 5 (Sønderjylland) er der ingen hundeførere, der har haft  $\geq 50$  trafikeftersøgninger i de to år. Det kan endvidere oplyses, at 21 hundeførere havde  $\geq 50$  trafikopgaver i 2011. Den faktiske fordeling af trafikeftersøgninger i 2010 og 2011 fremgår af figur 2.



(I besvarelsen af spørgeskemaet har 25 (20%) hundeførere svaret, at de har  $\geq 50$  trafikeftersøgninger årligt!).

2) *Hvordan kan det være, og / eller hvad er historien bag, at det netop er blevet Schweisshundeførerne som udfører trafikeftersøgninger?*

For at belyse dette spørgsmål er der indhentet informationer fra Ole Knudsen, Blåvand og Lars Malver, Morud. De har begge været aktive i Schweissregistret siden opstarten.

Trafikeftersøgninger er opstået som en del af schweisshundeførernes opgaver ved en tilfældighed. Den første eftersøgningsrapportering, der er udarbejdet, findes i Torben Barkholts bog, "Schweisshundens træning i sporarbejde og eftersøgning" fra 1982, og dækker periode 1978-1980. Her afrapporteres i alt 422 eftersøgninger, hvoraf 2 var relateret til trafik. Vurderingen er, at disse eftersøgninger er opstået ved, at uheldige bilister har henvendt sig ved det nærmeste skovdistrikt (eller måske blot nærmeste hus som tilfældigvis har været hos en af skovens folk, der måske også ligefrem har været schweisshundefører), med andre ord en ren tilfældighed.

Ole Knudsens første erindring om en trafikeftersøgning er i tiden som skovfoged i Klosterheden. Eftersøgningen huskes klart, det var en spidshjort med et brækket bagløb. Hvorledes han blev rekvireret huskes langt mindre tydeligt. Men hans erindring fra tiden på Klosterheden Statsskovdistrikt er dog, at opgaverne almindeligvis opstod, fordi politiet henvendte sig til skovdistriktet.

Lars Malver husker, at man fra Schweiss-registrets side var meget ivrig efter at få trafikrelaterede eftersøgninger. Bl.a. fordi man søgte legitimitet af det arbejde, som blev udført, for at det kunne bane vejen for en egentlig hjemmel til at eftersøge på anden mands grund, hvilket blev indført i 1985. Men det væsentligste incitament menes at være schweisshundeførernes efterspørgsel efter flere eftersøgninger. I de gamle referater fra Schweisshundevalget, kan det ses, at man i 1987 havde foreslået at producere en oplysningskampagne i Trafikradioen omkring, hvorledes man skulle forholde sig, hvis man påkørte et dyr! Så der har på det tidspunkt været et udtalt ønske om at få trafikeftersøgninger.

Af forordet til det Schweiss-register, der blev udsendt sammen med jagttegnet i 1987, omtales påkørt vildt som en opgave schweisshundeførerne kan håndtere, men der nævnes blot, at rekvirenten skal dække hundeførerens kørselsomkostninger. Af Schweiss-registret 1989 fremgår det, at Vildtforvaltningen afholder kørselsudgifterne, såfremt hundeføreren rekvireres af Falck eller Politi. Af et referat fra et Schweisshundevalgsmøde i 1991 kan vi se, at Skov- og Naturstyrelsen ved Hartmann Larsen oplyste, at man i den kommende sæson fortsat ville betale kørepenge til statens lave takst.

Det oplyses ikke, hvad der er grunden til, at den daværende Vildtforvaltning valgte at påtage sig at udbetale kørepenge for trafikopgaverne.

Et bud kan være, at datidens schweisshundeførere fx. fandt det belastende selv at skulle dække omkostningerne i forbindelse med trafikeftersøgninger, og at man derfor vurderede, at den post til kørepenge for trafikopgaver var så begrænset, at det uden problemer kunne rummes indenfor budgettet (i 1990 var der 82 trafikeftersøgninger). Schweisshundeførerne anno 2010 kørte knap 200.000 km på trafikeftersøgning, hvorfor posten til trafikeftersøgninger i dag er en ganske betragtelig sum penge.

I september 2011 bad Schweissudvalget om, at Naturstyrelsen præciserede retningslinjerne for udbetaling af kørepenge til trafikeftersøgninger, hvilket var påkrævet, førend den nødvendige stikprøvekontrol af indrapporteringerne i 2012 kunne igangsættes.

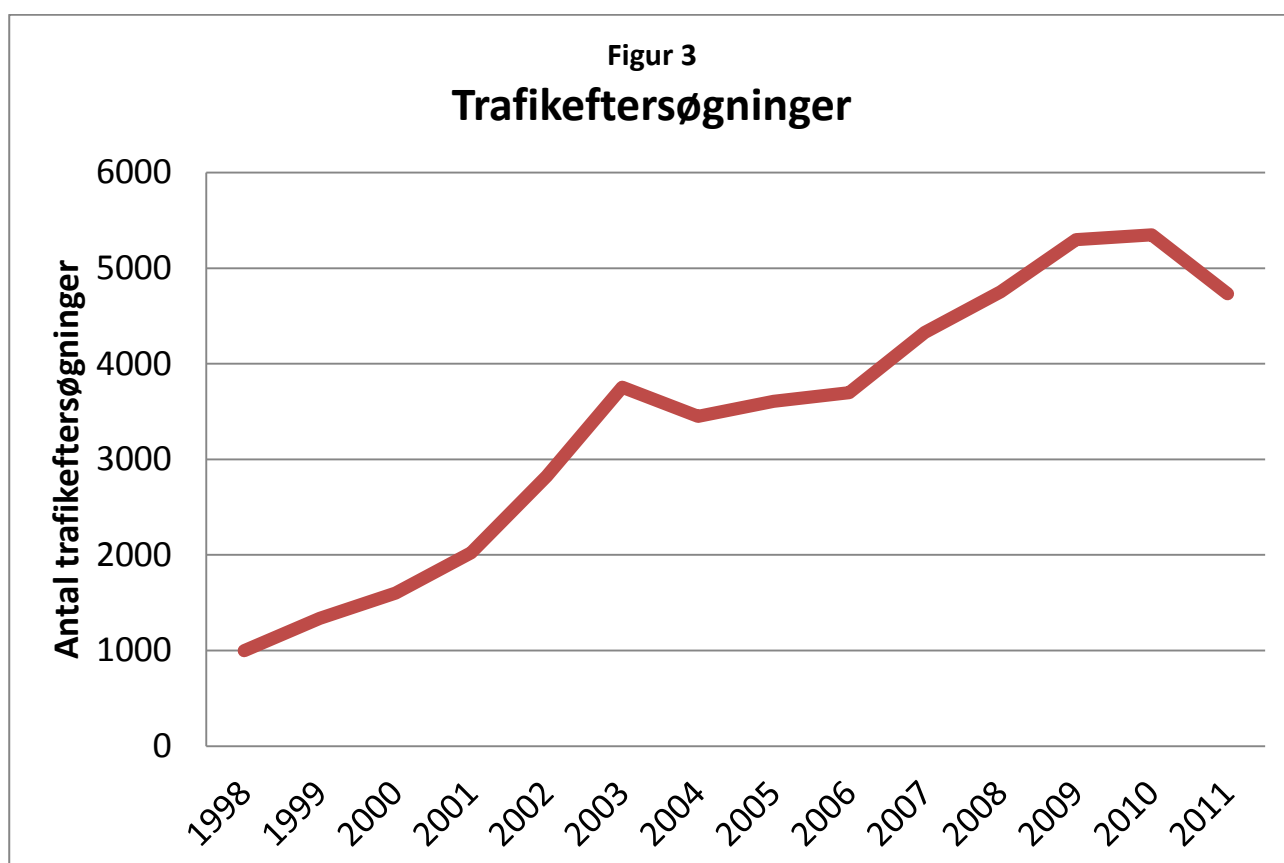
Disse retningslinjer blev præsenteret på stormødet for legitimerede hundeførere den 3. marts 2012 og efterfølgende pr. brev udsendt til samtlige hundeførere.

Det bedste svar på spørgsmålet må være, at der har været en opgave, og at nogen har været villige til at løse denne på frivillig basis. Det medførte øget fokus på schweissarbejdet og således både legitimitet og anerkendelse af schweisshundeførerne.

2) *Dokumentation for antallet af påkørsler årligt i Danmark. Spørg fx Falck, Forsikringsoplysningen, Trafikstyrelsen, Dyrenes Beskyttelse m.fl. Er der overensstemmelse mellem oplysningerne, hvorfor og/eller hvorfor ikke?*

Der foreligger ingen central registrering af, hvor meget vildt, der påkøres. Der er ingen som formelt har ansvar for denne opgave. Schweiss-sekretariatet indhenter eftersøgningsrapporter fra schweisshundeførerne, og mange værdsætter således grundigheden og kvaliteten af det datamateriale som er tilgængeligt via schweisshundeførernes indrapporteringer.

Som led i besvarelsen af spørgsmål 3 er der anvendt to kilder: Rapporten: "Trafikdræbte dyr: Aktionsplan 2002" (Udgivet af Skov- og Naturstyrelsen 2002), og samtaler med Allan Bruun Rasmussen, Vildtkonsulent hos Falck.



Figuren ovenfor viser udviklingen i antal trafikeftersøgninger indberettet af schweisshundeførerne i perioden 1998 til 2010. I 2010 blev der i alt udført 5.349 trafikeftersøgninger af de legitimerede hundeførere. I 2011 blev der udført 4.732 trafikopgaver.

Fra Falck har vi fået oplyst, hvor mange opgaver med "emnet rådyr", som er håndteret af Falck. Falck oplyser, at det i 2008 drejede sig om 3.571 og tallet i 2009 var 4.234. Denne stigning i antallet så ud til at fortsætte i 2010 – men det endelige tal er endnu ikke opgjort.

Summen af opgaver håndteret af Falck og schweisshundeførere er således et minimumstal, der andrager ca. 10.000 udkald om året. Dertil kommer så de tilfælde som ikke anmeldes (flugtbilisme og opsamling på stedet), samt opgaver som skovdistrikter, vejmyndigheder etc. selv håndterer.

I en Speciale-rapport fra 1994, som der refereres til i Aktionsplan 2002, blev det estimeret, at der årligt blev påkørt 25.000 stykker hjortevildt i Danmark. Siden 1994 har to ting dog ændret sig; der er sket en stigning i både vildttæthed og trafikintensitet over de mere end 15 år.

Alt taler således for, at de 10.000 påkørsler, som registreres af Falck og schweisshundeførere, repræsenterer mindre end halvdelen af den samlede mængde påkørsler af de større vildtarter.



Der er påkørt vildt som i dag ikke anmeldes og derfor ikke håndteres. Billedet her er af en då som en landmand opdagede i forbindelse med høst og fik aflivet. Dåen er tydeligt påkørt. Ved påkørslen er fosteret omkommet, og dåen har forsøgt at føde.

Foto: Brian K. Jensen, Ulfborg

Boks 2

Trafikpåkørslerne er omkostningstunge for samfundet som helhed og for trafikanterne (og deres forsikringsselskaber) i særdeleshed. Dertil kommer omkostningerne til schweisshundeførernes arbejde i forbindelse med at udfri dyrene for deres lidelser efter en påkørsel. Ingen andre end schweisshundeførerne kan på nuværende tidspunkt udføre dette arbejde, da det udelukkende er schweisshundeførere som er bemyndiget til at eftersøge og aflive nødstedt vildt på anden mands ejendom uden forudgående tilladelse fra lodsejeren.

Såfremt antagelsen om 25.000 stykker klovbærende vildt årligt påkøres holder, må det formodes, at en del dyr lider en pinefuld død. Lidelser som finder deres årsag i samfundsudviklingen med en stadig stigende trafikintensitet. Hvis samfundet fortsat ønsker at medvirke til hurtigst muligt at befri disse dyr fra deres lidelser, må der findes måder at løse dette på.

Den mest nærliggende må være at finde løsninger som forebygger påkørsler. Det næste bør være at finde finansiering til drift af den organisation som skal håndtere opgaven (eks. schweisregistret), således at der hele tiden sikres tilstrækkelig med kvalificerede hundeførere, der kan afhjælpe dyrenes lidelser.

## 6. Erfaringer fra nabolande

I Sverige har man siden 2007 fået sat system i håndtering af påkørt vildt via det Nationale Vildtulykkeråd: [www.viltolycka.se](http://www.viltolycka.se)

I Norge påhviler ansvaret for håndtering af påkørt vildt kommunerne. Korrespondance med Rune Mikkelsen fra Bergen Kommune findes i bilag 2. Norske erfaringer viser, at 80% af de rådyr, der påkøres, forbliver på vejen.

I Tyskland er etableret et system, hvor bilister, ved skader på bilen forårsaget af vildt, kan fritages for at betale selvrisiko, såfremt bilisten kan dokumentere, at relevante personer er orienteret om påkørslen. Det er lodsejeren, der er ansvarlig for at tage aktion overfor det påkørte dyr.

Sammenfattende kan det siges, at systemerne i vore nabolande er karakteriseret ved:

1. Der er en anmeldepligt / et anmeldeincitament for skadevolderen (bilisten).
2. Det er entydigt, hvem der har ansvaret for at tage hånd om påkørslen.

## 7. Empiri

For at give ikke-hundeførere et indblik i, hvad det vil sige at løse en trafikeftersøgning har et par af gruppens medlemmer udarbejdet et par beskrivelser af oplevelserne, som de kan foregå langs vejen. Endvidere kan der i bilag 3 læses om konsekvensen af at udsætte en schweisshund for gentagende eksempler på "umulige" opgaver.

Af **Michael Ramlau:**

Eksempel nr. 1.

*Kort tid på at finde dyret, men lang tid på at finde den retmæssige ejer.*

*Telefonen ringede kl. 03.30 en fredag morgen i januar måned. Et rådyr er blevet påkørt ikke langt fra, hvor jeg bor. Som det er sædvanen, får jeg oplyst et telefonnummer til den bilist, der melder om påkørslen. Efter at ha' fået tøj på, ringer jeg til bilisten, som forklarer mig, hvad der er sket, og hvor uheldsstedet er. Stedet er meget nøje beskrevet, med angivelse af, hvor dyret lagde sig i vejsiden efter at være blevet ramt af lastbilen, som det viste sig at være.*

*Ca., kl. 04.00 er jeg fremme ved stedet, og har ingen problemer med at finde uheldssted og sårlejet i vejsiden. Hunden følger dyrets spor ud over en mark, hvor vi efter ca. 300 meter kommer frem til et læhegn. Her trækker hunden voldsomt i den lange line og viser mig, at hun vil slippes. Hunden bliver sluppet og forsvinder op over en bakke, og dermed ud af mit synsfelt. Kort tid efter kan jeg høre, at hun har fanget dyret. Jeg løber op over bakken, og kan i lyset fra min stavlygte se hundens reflekshalsbånd indenfor skovbrynet i en skov. Hun har fat i rådyret og holder det til jorden. Efter at være kommet frem kan jeg få aflivet dyret, som er ganske medtaget bagi efter mødet med lastbilen. Dyret bliver brækket og slæbt med tilbage til vejen og min bil. Klokken er nu ca. 04.45*

*Fra en tidligere trafikeftersøgning næsten på samme sted, ved jeg, hvem der har jagtretten på den mark, der støder op til vejen. Han bor ikke langt fra stedet, så jeg læsset dyret i bilen og kører hen til jægeren. Klokken er nu ca. 05.00. Jeg ringer på fordøren adskillige gange, før jeg kan høre, at der bliver liv i huset. Det skal lige bemærkes, at det er sin sag for mange mennesker at lukke op for en ukendt person, der står ude i mørket med en pænt stor stavlygte i hånden. Dertil har vi haft alt for mange indbrud og hjemmeryverier med efterfølgende vold i den seneste tid. Nå, manden kommer ud, har naturligvis fuld forståelse for sagen, men kan fortælle mig, at hans jagtret kun går til det levende hegn. Han kender ejeren ved navn, og fortæller, at han er landmand og bor i en landsby ca. 5-6 km. væk. Adressen kender han ikke. Jeg undskylder forstyrrelsen, og kører af sted til landsbyen. Da landsbyen ikke er særligt stor, er den vel til at overse. Jeg får øje på en stor kvæggård, som jeg kører ind til. Problemet er bare at finde stuehuset. Det findes ikke. Jeg ser lys i et hus ved siden af, kører op i indkørslen, og kan gennem vinduet se en ung kvinde i færd med at*

få børn op. Jeg banker på, og hun åbner vinduet ved siden af døren, hvor jeg spørger efter den navngivne landmand, som hun kan fortælle bor uden for landsbyen på den store røde gård, men han er vist nok flyttet, så det er kun ex'en, der bor på gården. Så kører jeg hen til den røde gård. Her bliver der ikke lukket op. Måske af de før nævnte årsager. Jeg beslutter mig for at ringe til politiets vagtcentral, som jeg har talt med tidligere på morgenen, da jeg ringede og orienterede om eftersøgningen. Vagtcentralen slår manden op, og kan oplyse mig om ny adresse og 3 mobiltelefonnumre. Jeg ringer til dem, én for én, og ingen af dem virker.

Nu er klokken efterhånden ca. 06.30, så jeg ringer tilbage til politiets vagtcentral og beder dem skrive ind i rapporten, at jeg tager dyret i min besiddelse, og at jeg vil forsøge i løbet af dagen at få fat i dyrets rette ejermand. Herefter kører jeg hjem, går i bad, klæder om og tager på arbejde.

I løbet af formiddagen ringer jeg med jævne mellemrum til de tre mobilnumre uden held. De virker stadig ikke. Over middag kommer jeg i tanke om, at jeg kender en jæger, der måske har nabojagten på den anden side af skoven. Ham ringer jeg til og forklarer situationen. Kort tid efter ringer han tilbage med to nye mobiltelefonnumre, samt en internetadresse på et firma som skovejeren muligvis er ejer af. De to mobilnumre går på mobilsvar. Her indtaler jeg besked, og slår så internetadressen op, hvor jeg kan se et fastnetnummer. Jeg ringer til fastnetnummeret og får endeligt fat i manden. Vi er nu fremme ved midt på eftermiddagen.

Jeg forklarer manden mit ærinde og fortæller, at han kan hente dyret på min privatadresse.

Hans svar: "Tak fordi du ringede og tak for dyret, men, -næh kan du ikke bare beholde det, for jeg har syv andre rådyr liggende i fryseren. Der er simpelthen ikke plads til mere."

## Eksempel nr. 2

Lang tid om at finde dyret, men kort tid at få det afleveret.

En aften i juni omkring kl. 21.30 bliver et dyr kørt ned på landevejen mellem Houlbjerg og Langaa. En strækning på 7 km. Bilisten er ikke sikker på, at dyret har taget skade, for hun bremsede og undveg bagom dyret. På spørgsmålet om stedet var afmærket, blev der svaret nej. "Mangler der noget fra bilen, - er der blevet slået noget af bilen ved sammenstødet?" spurgte jeg. "Nej, der er kun kommet en revne i det højre forlygteglas." Nu ved jeg, at der er et skovbryn på en del af strækningen. Så det foreholdt jeg bilisten "Ja, der var skov på den ene side og vist nok en indkørsel på den anden side," lød svaret.

Jeg var på stedet omkring klokken 22.00. Opgaven er efterfølgende at starte i den ene ende af skoven, køre ganske langsomt frem, og hver gang der er en indkørsel være ekstra opmærksom. Desværre kunne jeg ikke se nogle tegn på en påkørsel, og efter ca. 2 km passerede jeg en ejendom med hestefolde. Igen ringede jeg til bilisten for at høre, om hun kunne huske at ha' passeret den ejendom, og om det så var før eller efter mødet med dyret. Svaret kom omgående: "Nej så er du kommet for langt."

Nu havde jeg indsnævret de 7 km, til knapt 2 km. Jeg kørte tilbage til starten af skoven og startede hunden op i modsatte side af skoven, og i bilistens køreretning. Hver gang hunden viste interesse for noget, var jeg nødt til at kontrollere det omhyggeligt, for jeg vidste ikke, hvad jeg egentligt ledte

efter, ikke engang hvilken dyreart. Efter at have afsøgt ca. 1,5 km vejside, og brugt omkring en time på arbejdet med hunden og sammenlagt at have brugt ca. 2 timer, var der bid.

Hunden reagerede voldsomt på et eller andet, og trak mig ind i en hvedemark, hvor kornet gik mig til midt på låret. Flere steder fandt jeg sårlejer. Pludseligt sprang et stort dyr op af kornet for med det samme at tumle om igen. Hunden blev sluppet, -dyret sprang op, og nu kunne det løbe (men hvem kan ikke det med en gal hund i hælene.) I stedet for at trække dyret ned, forsøgte hunden at stille det, hvilket resulterede i, at dyret flygtede ud af kornmarken og over vejen ind i skoven på den modsatte side. Ca. 50 meter inde i skoven fik hunden stoppet dyret, og jeg kunne komme frem og få det affanget. Det viste sig at være en kronhind.

Dyret blev brækket, men på grund af størrelsen, havde jeg ikke kræfter til at få det hængt op i et træ.

Jeg havde nu sammenlagt brugt mere end tre timer. Klokken var ca. 01.00 da jeg bankede på hoveddøren til en ejendom lige i nærheden, hvor der stadig var tændt lys. Her fik jeg oplyst, at det er Frijsenborg, der ejer skoven, så næste formiddag kunne jeg ringe og fortælle, hvor man kunne finde dyret.

#### Af Tom Nielsen:

##### 1. Opkaldet:

Opkaldstidspunktet på døgnet, og om det er hverdage eller på helligdage har naturligvis stor betydning for, hvor belastende trafikeftersøgninger føles.

Mellem kl. 22:00 og 06:00 – Meget belastende alle ugens 7 dage,

Mellem kl. 06:00 og 16:00 – Mindre belastende, men på hverdage griber det ind i arbejdet for mange og på fridage vil det i nogen grad være belastende for familien.

Mellem kl. 16:00 og 22:00 – Mindst belastende, men på fridage går det ofte udover familie arrangementer.

##### 2. Rekvirenten:

Der er stor forskel på de oplysninger, der gives ved en påkørsel, og det siger sig selv; jo dårligere oplysninger, jo mere tid skal bruges på at finde selve påkørselsstedet. Rekvirenter kan i min optik opdeles således:

Bilisten, der selv ringer - Giver normalt gode og præcise oplysninger.

Falck - Giver normalt gode og præcise oplysninger, og forsøger som reglen, at få bilisten til at afmærke stedet, om ikke andet kan man få bilistens telefonnummer og ringe denne op.

Politiet – Gør normalt ikke så meget ud af at få bilisten til at afmærke, men giver som reglen nummeret på bilisten, vil helst af med opgaven så hurtigt som muligt.

Bane Danmark – Har ikke de store erfaringer med dem.

##### 3. Den ideelle trafikeftersøgning er, når:

- man bliver rekvireret kl. 18.30 en hverdag, hvor ingen i familien skal til sport, og hvor aftensmaden er indtaget.

- får oplyst vejnavn og nummer på den nærmeste vejkantspæl eller, at der er placeret en genkendelig genstand synlig på påkørselsstedet, samt at man får oplyst dyrets flugtrening i forhold til kørselsretningen.



- bilisten svarer, når der ringes tilbage for at få oplysningerne bekræftet, og man så samtidig har mulighed for at få eventuelle andre oplysninger, så som skader på bilen og dyrets reaktion ved og efter påkørslen.

- man har under 25 kilometer til påkørselsstedet.

- hunden viser interesse for at ville spore inden for +/- 200 meter fra det markerede sted, så man dermed er bekræftet i, at det var det rigtige sted, uanset om dyret findes eller ej.

4. Den mest irriterende trafikeftersøgning er, når:

- man bliver rekvireret kl. 04:00 mandag morgen, lige efter man er kommet hjem fra en sen eftersøgning søndag aften, hvor resultatet, efter at være kørt 55 kilometer hver vej, var et dødt dyr, der lå i grøften 10 meter fra det markerede sted.

- oplysningerne om det nye påkørselssted er mellem punkt A og B, men hvor der bare er 2 kilometer (nogen gange mere) mellem de to punkter.

- man heller ikke kan få oplyst dyrets flugtnetning, og dermed er oppe på mindst 4 kilometer vejstrækning, som skal gennemses.

- man ved kontrolopkald til bilisten, på det oplyste nummer, bliver mødt af en telefonsvarer eller, at der simpelt hen ikke svares, hvorfor der ikke kan skaffes yderligere oplysninger.

- man må opgive efter 1 – 2 timer, hvor man har rendt vejkanterne tynde, uden hunden har vist nogen form for interesse, og derfor må køre hjem med fornemmelsen af, at du ikke har været på det rigtige sted.

5. Vejret:

Det betyder normalt ikke noget i forhold til, om det er en god eller dårlig trafikeftersøgning, men det er da klart, at en rigtig dårlig en af slagsen ikke just bliver bedre af, at vejret så samtidig har vist sig fra sin værste side.

6. Aflevering af fundne dyr:

Eftersøgninger, der er endt med et fundet dyr har den lille bagside, at der nu skal bruges tid på at finde den rette ejer af det fundne dyr.

7. Anvendt tid:

På den ideelle trafikeftersøgning anvendes normalt 2-3 timer inkl. aflevering af dyret.

På en rigtig irriterende trafikeftersøgning anvendes hurtigt 5 timer.

8. Frekvensen:

Det betyder selvfølgelig ikke så meget, hvis den irriterende trafikeftersøgning kun kommer engang om året, det er mængden af de irriterende trafikeftersøgninger, der har betydning.

9. Andet:

Skal man også til at argumentere med bilisten eller andre tilskuere om, hvorvidt dyret skal aflives eller køres til en vildtplejestation, så er det bestemt heller ikke fremmende for den positive oplevelse af trafikeftersøgninger.

## 8. Analyse

### 8.1 Frivillighed og betydningen af dette:

Da Schweissregistret i 1974 blev en realitet, var det en liste over hundeførere, som havde bestået en hundeprov med deres hunde. Der var således tale om, hundeførere som frivilligt stillede deres hunde til rådighed for andre jægere. Dette frivillighedsprincip er stadig grundstenen i Schweissregistret her i 2012.

Der er dog en indbygget konflikt i, at et "professionelt" system hviler på frivillighed:

Fordele:

- Frivillighed sikrer, at lyst og passion er motivet for handlingerne.
- Frivillighed sikrer anerkendelse og respekt for handlingerne.

Ulemper:

- Frivillighed betyder, at motivationen må være en ganske anden i forhold til lønnet arbejde, hvilket er en udfordring i forhold til kvalitet og parathed.
- Frivillighed bæres undertiden som et åg. Det giver undertiden udslag i, at hundeførernes attitude overfor omverdenen opleves som uden situationsfornemmelse, imødekommenhed, service og respekt, idet hundeførerne ikke føler, der kan stilles krav til og spørgsmål ved det arbejde som udføres frivilligt og ulønnet.

### 8.2 Historiske data:

I starten var der ganske få eftersøgninger i regi af Schweiss-registret. Der blev gjort meget for at få flere opgaver til de hundeførere, som var engageret i registret. I den forbindelse blev der også rettet fokus på trafikvæstet vildt. Således iværksattes der en aktiv indsats for at få bilister – via Falck – til at benytte schweisshundeførerne, når vildt var påkørt og skulle eftersøges.

Dette medførte en stadig stigende opgavemængde, som indtil videre kulminerede i 2010 med i alt 5.349 trafikrelaterede opgaver.

### 8.3 Vildtafværgesystemer:

Påkørsler af vildt er et problem som på alle måder er uønsket. Der har derfor været foretaget mange forsøg på at forebygge, at påkørslerne sker.

Der er f.eks. på kantpæle langs visse vejstrækninger opsat såkaldte vildtspejle. Disse vildtspejle reflekterer bilernes lys ind på det nærværende liggende areal. Dette lys gør, at vildtet bliver mere på vagt overfor, at de nærmer sig et vejareal. Erfaringerne viser, at spejlene har en effekt, når de opsættes, men at denne effekt aftager med tiden. Dels må det formodes, at vildtet vænner sig til lyspåvirkningen, dels bliver spejlene med tiden snavsede, og derved nedsættes den reflekterende effekt.

Flere vejstrækninger ved motor- og hovedveje har været forsøgt hegnede. Dette har givet forskellige udfordringer, hvor dyr er blevet fanget på indersiden af hegnet, og derved fastholdes langs vejanlægget. Ved det senest indviende stykke motorvej (til Als) er der flere strækninger som er hegnede, men hegnene er forsynet med udspring fra vejsiden. Således vil vildt, som forvilder sig ind på det hegnede stykke, forholdsvis nemt kunne komme ud igen.

Flere udsatte vejstrækninger er forsynet med skilte som viser, at her er en særlig risiko. Da disse skilte er opsat permanent, opleves deres virkning sjældent særlig udtalt, idet trafikanter per automatik overser / bliver "blinde" for disse.

Senest er der opsat forsøg med intelligent skiltning i Rold Skov og Gribskov. Her aktiveres skiltningen kun, når der er vildt indenfor en vis afstand af vejanlægget. Derved får skiltene langt større effekt.

Der er igennem tiden også gjort en del erfaringer med arealdrift. Således har der været mærkbare effekter, når skovarealer, som støder op til veje, er blevet friholdt for træer og buske, således at vildtet og bilisterne har fået bedre oversigtsforhold. Dels gør det, at vildtet angiveligt bedre kan orientere sig i forhold til bilerne. Men vigtigere er det formentligt, at bilisterne får bedre oversigtsforhold, og derved opdager vildtet tids nok til at kunne bremse ned/undvige.

Denne effekt har man aktivt forsøgt at drage nytte af, idet man på udsatte vejstrækninger i særlige risikoperioder har opsat silhuetter af råvildt. Når bilisterne opdager disse nedsættes farten markant.

Sammenfattende kan det siges, at der findes flere løsninger som fokuserer på at ændre dyrenes adfærd. Dog har de løsninger, som giver de mest effektfulde ændringer, været de, som regulerer bilisternes adfærd, nemlig ved at få dem til at reducere farten og gøre dem mere opmærksomme overfor risikoen for påkørsel.

#### 8.4 Spørgeskemaundersøgelse blandt Schweisshundeførerne:

På baggrund af 125 returnerede spørgeskemaer tegner der sig et billede af, hvorledes hundeførerne selv oplever trafikopgaverne. Sammentællingen af spørgeskemaet kan ses af bilag 1, men hovedlinjerne vil blive oplyst her.

Generelt opleves en stor efterspørgsel på eftersøgninger blandt hundeførerne, idet 68% har svaret, at de ønsker flere eftersøgninger. Det er dog værd at bemærke, at kun 4 specifikt ønsker sig flere trafik eftersøgninger, og 70 ønsker sig flere eftersøgninger generelt.

Kun 8% oplyser, at de føler belastninger fra trafik eftersøgningerne. Til sammenligning skal det bemærkes, at 45% oplever både tilfredsstillelse og belastninger, og 42% kun tilfredsstillelse.

De positive ting, som hyppigst nævnes i de subjektive kommentarer, er: 52 hundeførere gør gældende, at trafik eftersøgningerne holder hund og fører skarp (træning), samt 47 som føler stor tilfredsstillelse ved at hjælpe vildt og trafikanter, idet trafik eftersøgninger fremkommer hele året i modsætning til jagt eftersøgninger, der i sagens natur kun forekommer i jagtperioderne.

For de i alt 66 hundeførere, som oplister negative sider ved trafik opgaverne, fordeler belastningerne sig i en række udsagn som peger på;

- 1) at de føler, de bliver sat til at løse opgaver som falder udenfor deres kompetencefelt,
- 2) eller som føler, at det er forbundet med dårlig samvittighed ikke at kunne løse de opgaver, som de rekvireres til. En sådan følelse kan opstå, når man selv er forhindret i at håndtere opgaven, og derfor ved at en kollega skal køre forholdsvis langt. Sådanne følelser forudsætter dog, at hundeføreren er af den opfattelse, at trafik opgaven for kollegaen er en belastning og ikke en glæde.

Ad 1 kan tyde på, at opgave afgrænsningen kan gøres bedre.

Ad 2 er det væsentligt at holde fokus på, at det er hundeføreren selv som oplever en følelse af utilstrækkelighed. Hele 78% gør gældende, at de altid føler, at deres kolleger er parate til at hjælpe. Kun 4% oplever, at de aldrig møder parathed fra deres kolleger. Når der opleves problemer med parathed, gør 37 gældende, at det er de samme hundeførere som går igen.

I 54% af besvarelserne mener hundeføreren ikke, at der er tidspunkter, hvor der er problemer med at udvise parathed. 31% gør gældende, at de i arbejdstiden ikke kan udvise den fornødne parathed, og 23% at de har problemer med parathed om natten.

Generelt tegner spørgeskemaet et klart billede af, at hundeførerne føler sig selv og kolleger parate og rustede til at løfte de opgaver, som måtte komme. Endvidere er der en udtalt efterspørgsel på flere opgaver!

Spørgeskemaet afdækker samtidigt, at der er ting, som kan gøres bedre omkring de opgaver, som hundeførerne for nuværende løser.

45 (36%) hundeførere gør gældende, at de ønsker en aflønning i forhold til løsning af den enkelte opgave. 62% gør gældende, at de ønsker mere udstyr, såsom lygter og skilte m.v. Hvorvidt dette har et aflønningsmæssigt formål, eller er et ønske for at bedre det fysiske arbejdsmiljø, afklarer spørgeskemaet ikke.

51% gør gældende, at de ønsker en bedre forståelse for opgaven fra bilisterne. Det er uvist om denne forståelse går på bilistens håndtering af situationen efter påkørslen (eks. nødvendigheden af afmærkningen), eller om det er andre trafikanters hensyn under selve trafikeftersøgningen som efterlyses (fysisk arbejdsmiljø).

29% ønsker en bedre afgrænsning af opgaverne, som hundeførerne skal løse. Dette skal formentlig ses i sammenhæng med, at 22 tidligere har svaret, at de oplever det som renovationsarbejde, og yderligere 10 føler sig udnyttet.

95 (76%) gør gældende, at trafikeftersøgninger adskiller sig fra jagteftersøgningerne. Forskelle som opremses er i vægtet rækkefølge;

- 1) mangelfuld information og afmærkning,
- 2) uforudsigelige tidspunkter,
- 3) risikofyldt arbejde for ekvipagen,
- 4) vanskeligt at vurdere skadens omfang,
- 5) ofte tale om ikke-eftersøgninger.

Udsagn 1), 4) og 5) relaterer sig alle til opgavens karakter.

Udsagn 2) knytter sig til muligheden for at udvise den fornødne parathed.

Udsagn 3) relaterer sig direkte til det fysiske arbejdsmiljø.

I relation til hundeførernes holdninger til div. løsningsmodeller, så foretrækker 78%, at trafikpåkørsler skal håndteres af det samlede schweiss-register. Mere end halvdelen svarer (55%), at de gerne ville indgå i et særligt korps til håndtering af trafikopgaver, hvis et sådant bliver oprettet. Det kan konstateres, at der blandt hundeførerne er stor opbakning til fortsat at løse opgaven med trafikeftersøgninger.

For schweisshundeføreren er der ingen forskel, om løbet er brækket af hagl, en kugle eller en bil. Opgaven er den samme. Netop sådanne reelle eftersøgninger nærer den passion, som er den frivillige hundeførers sande løn.

Realiteterne er blot, at opgaverne i dag er for diffuse. Så diffuse, at hundeføreren ikke med sikkerhed kan træffe valg om reaktionstid mv. ved rekvireringen. Realiteterne er, at på trods af, at hundeførerne selv gør gældende, at de gerne vil have flere eftersøgninger, så har Dyrenes Vagtcentral kunnet konstatere, at der gennemsnitligt skal kontaktes mere end to hundeførere pr. opgave, før end der er en hundefører som kan (vil?) løse opgaven. Endvidere er der en meget bred gradient blandt schweishundeførerne i, hvor interesserede de er i at løse trafikrelaterede opgaver. Enkelte hundeførere gør gældende, at de klart foretrækker trafikrelaterede opgaver, fremfor jagteftersøgninger. Som modpol hertil findes der hundeførere som år efter år, ikke har en eneste trafikrelateret opgave, hvilket formentlig vidner om et bevidst fravalg.

#### 8.5 Juridiske aspekter:

Hvor vore nabolande har et klart defineret forhold til anmeldepligt ved påkørsel, og hvem der efterfølgende har ansvaret for at håndtere situationen, er dette langt mere ugenomsksuelig i Danmark.

Det er i Danmark som udgangspunkt kun bilistens samvittighed som byder, at påkørslen anmeldes. Det nærmeste man kommer en juridisk pligt til at agere på en påkørsel af vildt, er Dyreværnslovens § 1. :

*Dyr skal behandles forsvarligt og beskyttes bedst muligt mod smerte, lidelse, angst, varigt men og væsentlig ulempe.*

Det er heller ikke éntydigt, hvem der skal underrettes om en påkørsel af vildt. I praksis er der tre aktører, som der oftest tages kontakt til:

- Falck
- Politi
- Dyrenes Vagtcentral (Se bilag 4)

Ingen af disse instanser er dog formelt forpligtet til at agere på disse henvendelser.

Falck tager aktion i kraft af, at de arbejder ud fra missionen om; at hjælpe mennesker og dyr i nød. Endvidere har Falck vejentreprisen på en lang række vejstrækninger, herunder ca. 2/3 dele af de kommunale veje. I kraft af vejentreprisen har Falck således ansvaret for at holde vejene ryddet for døde dyr som kan være til fare for trafiksikkerheden m.v.

Politiet tager aktion for at sikre borgernes sikkerhed og tryghed.

Dyrenes Vagtcentral tager aktion, fordi det ligger éntydigt indenfor rammerne af Dyrenes Beskyttelses formål, om blandt andet at yde hjælp til dyr i nød. Dyrenes Vagtcentral kan betale Falck som underentreprenør for at varetage aflivning af nødstedt vildt.

Men i det tilfælde, hvor dyret er flygtet væk fra vejanlægget og ikke længere kan ses med sikkerhed fra offentlig tilgængeligt areal, er det kun en schweishundefører, som i henhold til lovgivningen, har hjemmel til at løfte opgaven udenfor udgående aftale med lodsejeren eller den jagtberettigede, på hvis areal vildtet er forsvundet.

Hjemmelen til aflivning i almindelighed findes i Dyreværnslovgivningen, udmøntet i Bek. om slagtning og aflivning af dyr.

## 8.6 Schweissregistrets legitimitet

Schweiss-registret er nedsat i medfør af lov om Jagt og Vildtforvaltning §11.

Schweisshundeførernes beføjelser er yderligere præciseret i Bekendtgørelse om eftersøgning og aflivning af nødstedt vildt. Bekendtgørelsens §2 stk. 1 og 2 siger:

*§ 2. Skov- og Naturstyrelsen kan bemyndige hundeførere og andre til at eftersøge og aflive anskudt eller på anden måde nødstedt vildt, herunder fugle, der findes indsmurt i olie.*

*Stk. 2. De personer, der er bemyndiget efter stk. 1, har mod forevisning af behørig legitimation uden retskendelse adgang til privat område, når formålet er at eftersøge og aflive nødstedt vildt, jf. lovens § 11, stk. 1.*

Schweisshundeførernes særlige beføjelser går således på de aspekter, som vedrører Jagtlovgivningen, hvilket i praksis går på eftersøgning, hvor hunden anvendes til at finde vildtet for at få det aflivet.

Hundeførerne har hjemmel til at eftersøge alt vildt, men i praksis drejer det sig dog udelukkende om klovbærende vildt (så som råvildt) samt ræv og grævling. Dette begrundes med det faktum, at hundeføreren benytter sin hund til at eftersøge (læs: opspore) vildtet. Det er derfor en forudsætning, at dyret er løbet fra ulykkesstedet. Den nedre størrelse af vildtet afgrænses af, at mindre dyr sjældent overlever en påkørsel, og selv om det måtte være tilfældet vil sådanne små dyr hurtigt omsættes i naturens eget kredsløb.

Dertil kommer, at de kørepenge som udbetales af Naturstyrelsen i forhold til trafik eftersøgninger, også kun kan udbetales i henhold til formålene i Jagtlovgivningen. Det betyder, at der ikke er hjemmel til at udbetale kørepenge til andet end eftersøgninger.

## 8.7 Arbejds miljømæssige aspekter

Det antagelsesforhold, som eksisterer mellem hundefører og Naturstyrelsen, udspringer ligeledes af ophængen i jagtlovgivningen. Det vil sige, at der ikke kan forventes forsikringsdækning m.v. ved opgaver, som entydigt falder udenfor disse rammer (aflivning og opsamling).

For at sikre, at hundeførere i sådanne tilfælde ikke vil stå i en situation, hvor der ikke er forsikringsdækning ved skudafgivelse, har Jægerforbundet tegnet en forsikring, som dækker hundeførernes ansvar i denne sammenhæng. I det tilfælde, at hundeførerne løser aflivnings- og opsamlings opgaver for Falck, vil der her formodes at være et antagelsesforhold, som gør, at hundeføreren som underentreprenør for Falck er forsikringsmæssigt dækket ind.

Idet der ikke er en entydig ansvarsfordeling i forbindelse med aflivning og opsamling, er der ikke fuld gennemsigtighed i de arbejdsmiljømæssige forhold, hvorfor der hersker en del usikkerhed blandt en række hundeførere pga. forhold som opleves diffuse og uafklarede.

Det er uklart i hvilket omfang, at hundeførere er dækket ved aflivninger i øvrigt (Privat personer, Dyrenes Vagtcentral etc.), og dette aspekt bør afklares.

## 8.8 Skattemæssige aspekter

Der er på nuværende tidspunkt ingen monetære indtægter forbundet med at være legitimeret hundefører. Dermed er der heller ikke ligningsmæssigt mulighed for at få skattemæssige fradrag.

En del af schweisshundeførerne er ikke længere tilknyttet arbejdsmarkedet. Ved diverse ordninger for overførselsindkomst, vil der som regel være et loft for, hvor meget der må arbejdes ved siden af. På nuværende tidspunkt er det ikke et problem, men det vil det kunne blive, såfremt en fremtidig model baseres på en form for aflønning.

## 9. Analysekonklusion:

Schweiss-registret er udsprunget af jagten. Schweiss-registrets juridiske ophæng er jagtlovgivningen, og der er således helt klare regler og ansvarsfordelinger, når der er tale om opgaver, som relaterer sig til jagt.

Når vildt kvæstes ved trafikpåkørsler/landbrugsdrift m.v. er situationen straks langt mere diffus. Der mangler:

- Anmeldepligt af ulykken.
- Entydigt ansvar for, hvem der skal informeres.
- Entydig opgavefordeling af, hvorledes disse vildt-påkørsler skal håndteres.

Anmeldelse af påkørslen i dag sker kun, såfremt bilisten ved, hvem man kan kontakte. Anmeldelse i dag er dermed baseret på tilfælde.

Det er i dag ikke entydigt, hvem der skal orienteres, og hvorledes opgaven efterfølgende skal håndteres. Håndteringen bliver derfor ofte også præget af tilfældigheder.

I dag håndteres påkørsler, som ikke resulterer i, at dyret flygter fra påkørselsstedet, i videst muligt omfang af det samarbejde, der er mellem Dyrenes Beskyttelse (en interesseorganisation) og Falck (en privatentreprenørvirksomhed). Ingen af disse parter er formelt forpligtet til at løse denne opgave! Der er mange gode kræfter som vil det godt – men der mangler konsekvente systemer, der præcist angiver håndtering af opgaven.

Idet trafikanterne over en bred kam er uforberedte overfor den situation, som pludseligt opstår i forbindelse med påkørsel af et stykke vildt, bliver opgaven meget hurtig diffus. En diffus opgave, som skal vurderes af en telefonist, bliver ikke mindre diffus. Dette tjener på ingen måde dyrenes tarv.

Der er ingen tvivl om, at schweisshundeførerne gerne påtager sig eftersøgning af de påkørte dyr, som er flygtet fra stedet.

En stor andel af hundeførerne ser trafikopgaverne som en del af "pakken", men da opgaverne adskiller sig markant fra jagteftersøgninger, og skadevolder er "samfundet", hersker der et udbredt ønske om en øget aflønning enten i kroner og øre eller i form af udstyr m.v. Men en sådan ændring af vilkårene vil betyde, at Schweiss-registret vil bevæge sig væk fra det frivillighedsprincip som tidligere har været grundstenen.

## 10. Modelbeskrivelser

Modeller:

- 1) Selvstændig organisation etableres for trafikeftersøgningerne, dvs. en adskillelse fra det nuværende Schweissregister.
- 2) I regi af Schweissregistret nedsættes et særligt korps af ekvipager, der alene varetager trafikeftersøgninger.



- 3) Trafikeftersøgninger varetages af det samlede korps af legitimerede hundeførere.
- 4) *At schweisshundeførerne ikke løser nogen trafikrelaterede opgaver og*
- 5) *At etablere et entreprenørkorps, som varetager identificering og aflivning.*

## **Model 1 - Selvstændig organisation etableres for trafikeftersøgningerne.**

### **Eftersøgningsaspektet:**

En selvstændig organisation vil kunne løse alle trafikrelaterede og øvrige samfundsrelaterede opgaver.

### **De økonomiske aspekter:**

Det vurderes at kræve anseelige økonomiske ressourcer at drive en sådan selvstændig organisation, idet der forudsættes en rådighedsforpligtelse som gør, at brugerne aldrig vil opleve unødigt ventetid. En sådan beredskabsforpligtelse vil kunne sidestilles med det at være landets beredskab inden for brandslukning mm.

### **Det fornødne faglige niveau:**

En selvstændig organisation vil naturligvis kunne sikre det fornødne faglige niveau. Det faglige niveau på eftersøgningerne vil være tilsvarende det niveau, som i dag holdes i Schweiss-registret.

### **Juridiske aspekter:**

En selvstændig organisation vil skulle have hjemmel til at eftersøge og aflive på anden mands grund uden forudgående aftale. Miljøministerens bekendtgørelse om eftersøgning og aflivning åbner mulighed for dette.

I øvrigt skal der tages højde for de forsikringsmæssige aspekter.

### **Kapacitetsbehov:**

Det er vanskeligt at anslå kapacitetsbehovet, idet problemets reelle omfang ikke kendes, ligesom der ses en vis periodisering i opgaverne. Dog vil en selvstændig organisation have en større kapacitet og dermed interesse i at øge mængden via informationskampagner.

## **Model 2 - I regi af Schweissregistret nedsættes et særligt korps af ekvipager, der alene varetager trafikeftersøgninger.**

Modelbeskrivelsen er uklar – hvorfor det skal præciseres, at der i den nedenfor anførte besvarelse tages udgangspunkt i, at model 2 går på, at en række ekvipager i registret - udover jagteftersøgningerne - også varetager de trafikrelaterede opgaver. Med andre ord: Det vil være muligt som legitimeret hundeførere ikke at stå til rådighed for trafikeftersøgninger.

**Eftersøgningsaspektet:**

En sådan model vil kunne håndtere samtlige aspekter.

**De økonomiske aspekter:**

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at den nuværende udfordring omkring håndtering af trafikrelaterede opgaver har bund i, at mange hundeførere føler, at de ikke "får nok" for håndteringen af sådanne opgaver.

Ved at sikre en direkte eller indirekte honorering af opgaven vil det, efter gruppens opfattelse, være mere fordelagtigt at håndtere disse opgaver.

Modellen er således betinget af yderligere økonomiske midler, herunder kørsel til yderligere opgaver.

Endvidere kan der være en række skattelovgivningsaspekter i forbindelse med en øget betaling for håndtering af sådanne opgaver.

**Det fornødne faglige niveau:**

I registret i dag er det faglige niveau til stede til at håndtere alle former for trafikrelaterede opgaver.

**Juridiske aspekter:**

Der skal være en hjemmel, som strækker sig udover den som i dag er i Jagtlovgivningen. En sådan hjemmel vil i langt højere grad skulle læne sig op ad Dyreværnslovgivningen.

Det er forbundet med en vis usikkerhed, hvorledes legitimerede hundeførere er forsikringsdækket i forbindelse med vise aflivningsopgaver:

- Naturstyrelsen er selvforsikrende indenfor hundeførernes arbejdsområde.
- Jægerforbundet har tegnet forsikringer, der for legitimerede hundeførere dækker ved alle skudafgivelser i forbindelse med eftersøgninger.
- Falck har tegnet en forsikring, der dækker hundeførere som løser aflivningsopgaver for Falck.

**Kapacitetsbehov:**

Som nævnt andetsteds forventes det reelle omfang af opgaver i forbindelse med påkørt vildt at overstige det omfang, som er dokumenteret via Falck og Schweisshundeførerne. Et øget fokus vil således betyde en øget efterspørgsel.

Kapacitetsbehovet er dog vanskeligt at opgøre, idet modellen her ligger op til en funktionsdifferentiering mellem ekvipagerne (jagteftersøgninger og jagteftersøgning samt alt andet).

De hundeførere, som udelukkende stiller sig til rådighed for jagteftersøgninger, vil have en berettiget forventning om at have mindst 50 eftersøgninger om året. De hundeførere, som står til rådighed for alle opgaver, har en forventning om mindst 50 jagteftersøgninger samt dertil yderligere trafik- (og samfunds) opgaver. Sidstnævnte gruppe kan forventes at få et større ønske om nye kolleger, end dem, der kun fokuserer på jagteftersøgninger. Heri forudses en konflikt og en splittelse.

I spørgeskemaundersøgelsen fandt denne model kun tilslutning fra 3%, mens 55% gjorde dog gældende, at de gerne stillede sig til rådighed for yderligere håndtering af trafikpåkørsler.

### **Model 3 – Trafikeftersøgninger varetages af det samlede korps af legitimerede hundeførere,(nuværende model)**

#### **Eftersøgningsaspektet:**

Modellen praktiseres i dag.

#### **De økonomiske aspekter:**

Modellen praktiseres i dag. På det nuværende niveau er økonomien presset. Der udbetales kørsel for ca. 200.000 km om året til statens høje takst. Derudover tildeles udstyr efter sponsorering fra eksterne sponsorer.

Spørgeskemaundersøgelsen klarlægger tydeligt, at der er et ønske fra hundeførerne om et større økonomisk råderum.

#### **Det fornødne faglige niveau:**

Schweiss-registeret har det fornødne faglige niveau.

#### **Juridiske aspekter:**

Der bør tilvejebringes en entydig placering af ansvaret for følgende forhold:

- Rekvirering
- Disponering af opgaven
- Håndtering af opgaven (modellen forudsætter det samlede schweissregister).
- Afslutning af opgaven

Endvidere skal forsikringsforhold klarlægges for alle typer opgaver:

- Naturstyrelsen er selvforsikrende indenfor hundeførernes arbejdsområde.
- Jægerforbundet har tegnet forsikringer, der for legitimerede hundeførere dækker alle skudafgivelser i forbindelse med eftersøgninger.
- Falck har tegnet en forsikring, der dækker hundeførere som løser aflivningsopgaver for Falck.
- Forsikring af hundene sker i dag pr. kulance fra Dansk Jagtforsikring, hvilket ikke vil være holdbart ved denne model.

Det er uklart i hvilket omfang, at hundeførere er dækket ved aflivninger i øvrigt (rekvirering v/bilister, Dyrenes Vagtcentral etc.), og dette aspekt bør afklares.

#### **Kapacitetsbehov:**

Den nuværende mængde opgaver løses af det nuværende register. Der er dog store geografiske forskelle på, hvor mange trafikopgaver de enkelte hundeførere håndterer. Der er ligeledes store

forskelle på, hvor mange trafikopgaver hundeførerne indbyrdes (efter mere eller mindre stille overenskomst) håndterer.

8% har givet udtryk for, at det nuværende niveau er belastende, og 45% tilkendegiver, at de føler både belastning og tilfredsstillelse ved at løse opgaverne. Nogle hundeførere gør gældende, at de ikke føler, at deres kolleger løfter deres del af opgaverne.

Der er således områder, hvor den nuværende kapacitet ikke er tilstrækkelig. Dette skal dog sammenholdes med, at 59% i spørgeskema undersøgelsen gør gældende, at de ønsker flere eftersøgninger.

78% af hundeførerne har gjort gældende, at de foretrækker denne model.

## **Model 4 Schweisshundeførerne ikke løser nogen trafikrelaterede opgaver**

### **Eftersøgningsaspektet:**

Da det i dag kun er de legitimerede hundeførere, som har hjemmel til at eftersøge på anden mands grund uden forudgående tilladelse, vil denne model på kort sigt betyde, at mange påkørte dyr kommer til at lide unødigt. Ingen andre kan lovligt løfte denne opgave.

### **De økonomiske aspekter:**

På kort sigt er modellen gratis, men det vil på længere sigt betyde, at noget andet vil skulle sættes i stedet, og dette vil næppe være gratis!

### **Det fornødne faglige niveau:**

Modellen forudsætter intet fagligt niveau.

### **Juridiske aspekter:**

Et juridisk aspekt er, at legitimerede hundeførere har forpligtet sig til, ved deres optagelse i registret, i videst muligt omfang at påtage sig de eftersøgninger, de rekvireres til, og dermed vil denne model kunne betragtes som "kontrakt"-brud.

Endvidere vil modellen kunne udlægges som brud på Dyreværns loven, idet de dyr, som ikke eftersøges vil lide unødigt.

### **Kapacitetsbehov:**

Der er ikke behov for nogen kapacitet.

## **Model 5 – Etablere et entreprenørkorps, som varetager identificering og aflivning**

### **Eftersøgningsaspektet:**

Modellen ligger op til, at entreprenørkorpset screener enhver indkommen opgave. Herved

rekvireres hundeføreren kun til eftersøgningsopgaverne. Modellen vil endvidere betyde, at en del af opsamlingerne ikke længere kommer til hundeførerne.

I forbindelsen med screeningen vil der opstå situationer, hvor dyr bliver skræmt væk. Dette vil medføre en vanskeliggørelse af den efterfølgende eftersøgning.

#### **De økonomiske aspekter:**

Der skal findes midler til finansiering af entreprenørkorpset. Korpset skal være landsdækkende og have kort reaktionstid, således at der tages aktion på opgaven, så snart den kommer ind.

Korpsets funktion er delvist kendt, idet Falck igennem mange år har haft en telefon-screening af indkomne opgaver, hvorefter Falcks skytter har været sendt ud til at aflive dyr, i det omfang at Falcks skytteberedskab har haft kapaciteten. Dette har været og er fortsat en underskudsforretning for Falck. Finansieringen af dette beredskab er kommet fra Dyrenes Beskyttelse. Som følge heraf foretages vurdering af karakteren af den enkelte opgave (screening) af personalet på Dyrenes Vagtcentral.

#### **Det fornødne faglige niveau:**

Entreprenørkorpset skal have uddannelse i aflivning af nødstedt vildt, herunder en forståelse for vildtets opførsel og reaktioner.

Eftersøgninger skal fortsat håndteres af legitimerede hundeførere, som har det faglige niveau.

#### **Juridiske aspekter:**

Entreprenørkorpset skal have hjemmel til aflivning på arealer med offentlig adgang eller efter forudgående aftale.

Endvidere kan der være en række skattetekniske overvejelser i forbindelse med et sådant entreprenørkorps med mindre, at korpset kan etableres med regulære ansættelsesforhold.

#### **Kapacitetsbehov:**

Såfremt der påkøres 25.000 stykker klovbærende vildt i trafikken om året – vil dette alene betyde et tilsvarende potentielt screeningsbehov. Men dannelsen af et sådant entreprenørkorps vil ikke alene betyde håndtering af klovbærende vildt. Der vil endvidere være behov for en stor kapacitet og/eller fleksibilitet.

Det kan konstateres, at Falcks skytteberedskab ikke har haft tilstrækkelig kapacitet.

#### **11 Konklusion:**

Schweisshundeførernes engagement i trafikopgaver udspringer af ønsket om at få flest mulige eftersøgninger til deres hunde. I dag er der årligt mere end 15.000 opgaver som løses af schweisshundeførerne, og dette uden at antallet af hundeførere er steget nævneværdigt de sidste 10-15 år.

Hundeførerne gør selv gældende, at de ønsker endnu flere eftersøgninger, herunder også trafik. Men i realiteten viser det sig ofte, at det kan være ganske udfordrende for de instanser som rekvirerer til trafikopgaverne, at finde hundeførere, der rent faktisk kan tage opgaven. Dette kan afspejle, at der er kapacitetsproblemer.

For den enkelte hundefører spiller det ingen rolle, hvad der har forårsaget skaden på dyret, Alene det, at hunden aktivt skal bruges for at udrede et spor frem til det kvæstede stykke vildt, gør opgaven udfordrende og motiverende. Dog opleves det, at opgaver, der relaterer sig til trafikken, ikke indeholder de elementer, som hundeførerne finder spændende, og som i værste fald kan virke kontraproduktivt i forhold til at løse de reelle eftersøgningsopgaver (se bilag 3). Dette skyldes i første omgang, at trafikkanterne ikke har de fornødne forudsætninger for at vurdere situationen, men kommunikationsvejen fra påkørsel til hundefører er ofte snørklet og besværlig.

Der mangler i dag et klart placeret ansvar for:

- Anmeldelse af påkørslen.
- Håndtering og formidling af opgaven.
- Håndtering af påkørslen.
- Afslutning af opgaven.

Hundeførerne står ofte i en situation, hvor de er den sidste udvej for at sikre, at et stykke vildt ikke lider unødigt. Her kan hundeførerne ofte føle sig taget som gidsler af omverdenen, idet de føler, at de løfter en samfundsmæssig opgave. Derfor rejses der en forventning om en form for honorering, som reelt fjerner Schweiss-registret fra det værdigrundlag, som det hviler på.

## **12 Anbefaling til Schweissudvalget:**

På baggrund af det arbejde, analyser og resultater som er opnået i kraft af arbejdsgruppens undersøgelse af problemstillingerne, har arbejdsgruppen følgende anbefalinger:

- Det anbefales, at trafikeftersøgninger fortsat håndteres af det samlede Schweissregister (Model 3)
- Frivilligheden er af afgørende betydning for at kunne løfte opgaven.
- Kapaciteten skal øges, således ingen hundeførere føler sig belastet, men vigtigst af alt så tiden for at finde en hundefører som påtager sig opgaven nedsættes.
- Der skal sikres finansiering af yderligere udstyr. Arbejdsgruppen har udarbejdet en ønskeliste til udstyr, som fremgår af bilag 5.

## Bilag 1

### Spørgeskema fra Schweissudvalgets Trafikgruppe

Undersøgelsen er anonym og vil kun blive brugt i denne sammenhæng. *Skriv TYDELIGT og gerne med BLOKBOGSTAVER – eller på computer med anden skriftfarve end sort!*

**I alt 125 spørgeskemaer er returneret hvilket svare til 72%**

**1. Hvilken schweissregion tilhører du: \_\_\_\_**

(Det kan du se på schweiss.dk)

Omr. 1	Omr. 2	Omr. 3	Omr. 4	Omr. 5	Omr. 6	Omr. 7	Omr. 8	Omr. 9	Omr. 10
15	16	28	15	12	10	8	11	4	2
12%	13%	22%	12%	10%	8%	6%	9%	3%	2%

**2. Hvor længe har du været i registret:**

1-2 år: **17 (14%)**; 3-5 år: **20 (16%)**; 6-10 år: **19 (15%)**; mere end 10 år: **68 (54%)**

**3. Hvor mange trafikeftersøgninger har du årligt**

0-10: **11 (9%)** ; 11-20: **31 (25%)** ; 21-30: **23 (18%)** ; 31-40: **24 (19%)**; 41-50: **8 (6%)** ; >50: **25 (20%)**

**4. Ønsker du flere eftersøgninger generelt?**

Ja: **85 (68%)**; Nej: **36 (29%)**

**4a. Hvis du har svaret ja til 4, gælder det så:**

Jagt: **17(20%)**; Trafik: **4 (5%)** ; Begge dele: **70 (82%)** *Nb! Procent udregnet for n=85*

**5. Føler du tilfredsstillelse/ belastninger ved trafikeftersøgningerne?**

Tilfredsstillelse: **53 (42%)**      Belastninger: **10 (8%)**      Begge dele: **56 (45%)**

**5a. Hvad positivt er der ved trafikeftersøgninger:**

**52 (42%) Træning af hund (og fører)**

**47 (38%) Hjælpe vildtet og trafikanter**

**6 (5%) Kunne arbejde uforstyrret**

**11 (9%) Giver et godt omdømme i befolkningen**

**18 (14%) Andre ting**

**14 (11%) besvarer ikke**



**5b. Hvis du føler belastninger, hvorfor?**

- Føler dårlig samvittighed over ikke at kunne tage de indkomne eftersøgninger: 18 (27%)
- Føler det er renovationsarbejde: 22 (33%)
- Forstyrrer dit privat- eller arbejdsliv: 24 (36%)
- Andet: 37 (56%) *Nb! Procent udregnet for n=66*

**De 37 der oplyser andet lader sig gruppere:**

**4(6%) Mangler sikkerhed / trafikanter tager ikke hensyn**

**2 (3%) Man skal køre langt – fordi kolleger melder fra**

**10 (15%) Føler sig misbrugt**

**9 (14%) Det sker om natten**

**8 (12%) Føler IKKE det belaster – giver udtryk for at acceptere det**

**6. Er der tidspunkter, hvor du anser det for vanskeligt at vise tilstrækkelig parathed?**

Om natten: 29 (23%); I arbejdstiden: 39 (31%) ; Overtage fra kollega: 1 (1%); Nej: 67 (54%)

**7. Hvad kan gøre det bedre for dig at håndtere trafikeftersøgningerne(sæt gerne flere krydser):**

- Aflønning af den enkelte opgave: 45 (36%)
- Mere udstyr i form af lygter, skilte m.v.: 77 (62%)
- Bedre forståelse for opgaven fra trafikanterne: 64 (51%)
- Bedre afgrænsning / definition af de opgaver, som schweishundeførerne løser: 36 (29%)
- Andet: 32 (26%)
- 

**8. Oplever du, at dine kollegaer er parate til at hjælpe ved trafikeftersøgninger?**

Altid: 97 (78%)      Sjældent: 12 (10%)      Aldrig: 5 (4%)

**8a. Hvis du føler der er mindre parathed, er det så:**

Fra samtlige dine kolleger: 4 ; Fra enkelte kolleger som går igen: 37

**9. Er der i dit område særlige "sorte pletter", hvor du oplever vildtet som særlig udsat? Du bedes anføre koordinaterne:**

**10. Adskiller trafikeftersøgninger sig fra jagteftersøgninger?**

Ja: 95 (76%)      Nej: 14 (11%)

**10a. hvis ja, beskriv kort, hvorledes de adskiller sig:**

**92 har besvaret hvorledes trafik adskiller sig fra jagt:**

**39** oplyser at der er mangelfuld information fra rekvirenten herunder manglende afmærkning

**22** oplyser at tidspunktet for eftersøgningen adskiller sig nat/hele året

**19** oplyser at det er mere risikofyldt for ekvipagen

**19** oplyser at der mangler sikre vidnesbyrd på skades omfang

**17** oplyser at dyret oftest er forendt eller blot skal aflives

**18** oplyser andet der ikke lader sig kategorisere af ovenstående

**11. En del af vores Trafikarbejdsgruppens arbejder er at belyse alle aspekter i følgende 3 løsningsmodeller for håndtering af trafikpåkørsler:**

- I) Selvstændig organisation etableret for trafikeftersøgningerne, d.v.s. en adskillelse fra det nuværende Schweissregister.
- II) I regi af Schweissregistret nedsættes et særligt korps af ekvipager, der varetager trafikeftersøgningerne.
- III) Trafikeftersøgningerne varetages af det samlede korps af legitimerede hundeførere.
- IV) Der etableres et korps, der uden hunde identificerer – herunder afliver vildt som findes på det offentlige vejanlæg – den enkelte opgave, førend schweisshundeføreren tilkaldes til at håndtere en eventuel eftersøgning.

**Hvilken af løsningsmodellerne ville du foretrække?**

I) 0 (0%)

II) 4 (3%)

III) 98 (78%)

IV) 7(6%) Ved ikke 5 (4%)

**12. Såfremt der etableres et korps af en slags til at håndtere dele af eller samtlige trafikpåkørsler, ønsker du så ligeledes at være en del af et sådant korps?**

Ja: 69 (55%)

Nej: 33 (26%)

## Bilag 2 – Håndtering af trafikkvæstet vildt i Norge

**Fra:** Mikkelsen, Rune Johan [RuneJohan.Mikkelsen@fmho.no]  
**Sendt:** 16. februar 2011 13:39  
**Til:** Mads Flinterup  
**Emne:** SV: Påkørt vildt i Norge

Godt spørgsmål. Ingen generell regel / satser som gjelder Norge. Men opp til hver enkelt kommune og avtale. I praksis er det ulike alternativer;

- ekvipasjene får bestemte timesatser for arbeidet
- ekvipasjene får bestemte timesatser for arbeidet + beholde dyret (kjøtt)
- ekvipasjene får kun beholde dyret. Ingen betaling.

Variere litt med område av Norge. I de områder hvor det er 90 % rådyrpåkjørsler er det vanlig med å beholde dyrene. Der det er mest elg er det ikke vanlig å beholde dyret.

**Fra:** Mads Flinterup [<mailto:mf@jaegerne.dk>]  
**Sendt:** 16. februar 2011 13:35  
**Til:** Mikkelsen, Rune Johan  
**Emne:** SV: Påkørt vildt i Norge

Kun en enkelt lille ting: Hvorledes honoreres godkjente hundeførere?

**Fra:** Mikkelsen, Rune Johan [<mailto:RuneJohan.Mikkelsen@fmho.no>]  
**Sendt:** 16. februar 2011 13:30  
**Til:** Mads Flinterup  
**Emne:** SV: Påkørt vildt i Norge

Hei

### Juridisk ansvar

I Norge er det hver enkelt kommune som har hovedansvaret for å håndtere påkjørt vilt. Dermed ikke sagt at kommunens ansatte selv skal gjøre det praktiske, men at kommunen har ansvaret for at arbeidet blir gjort. Ved ettersøk av påkjørt storvilt (rådyr, elg og hjort) skal det benyttes godkjent ettersøksevipasje. Hund skal være ha bestått blodsporprøven (600m, 4 vinkler, 12 timer osv) og fersksporprøven (spore ett stykke friskt vilt i minst 30 minutter) – videre skal fører ha gjennomgått videregående ettersøkskurs i regi av Norges Jeger og Fiskerforbund.

Om et stykke vilt blir drept på stedet - i vegbanen, er det vanlig at Statens vegvesen kontaktes for å fjerne dyret. Eiendomsretten er likevel kommunens, men blir ofte kassert.

### Praktisk ettersøksarbeid

I Norge er det vanlig at kommunene har inngått skriftlige avtaler med jegerforeninger, ettersøksringer, enkeltpersoner osv – om operativ virksomhet, pratisk håndtering av påkjørt vilt. Det er krav om godkjente hunder, førere.

### Kjøttverdi

Alt påkjørt vilt er kommunens eiendom. Det er mulig at kommunen kan gi landmannen viltet – men da som fratreck fra årets kvote / løyve.

### Allemannsretten

I motsetning til Danmark trenger man ikke avklare ferdselsrett / forfølgelsesrett over annen manns eiendom. Går man et ettersøk trenger man ikke avklare dette med landmannen.

Annet?

Rune

**Fra:** Mads Flinterup [<mailto:mf@jaegerne.dk>]

**Sendt:** 16. februar 2011 13:10

**Til:** Mikkelsen, Rune Johan

**Emne:** Påkørt vildt i Norge

Hej Rune

Vi er ved at starte et større udredningsarbejde omkring påkørt vildt og håndteringen heraf i Danmark.  
Kan du overfor mig kort beskrive hvorledes dette problem håndteres i Norge?

Med venlig hilsen

**Mads Flinterup**

Konsulent/Forstkandidat

Danmarks Jægerforbund

Schweiss-sekretariatet

Tlf: 88 88 75 39

## Bilag 3

### Mulige konsekvenser for hunde med mange "umulige" trafikeftersøgninger

Schweisshundeførerens opgave er at eftersøge og aflive nødstedt vildt. Til at løse denne opgave er hunden det vigtigste værktøj. For at løse svære eftersøgninger, hvor et stykke skadet vildt er flygtet kilometer gennem terræn med afledningsfærd af friske dyr mm. kræves der en top-motiveret og specialiseret hund.

Hundens motivation for at løse opgaver ligger i dens drifter og i dens lyst til at glæde hundeføreren.

Faren ved, at en hund sættes til at løse umulige opgaver, er ganske simpelt den, at hunden mister motivation og måske ligefrem begynder at "lyve" overfor føreren for at glæde denne.

I denne sammenhæng er "umulige" opgaver at forstå som opgaver, hvor hund og fører skal bruge ekstraordinært lang tid på at lede efter påkørselsstedet. I disse tilfælde er hundeføreren nødt til at afsøge vejkanterne med sin hund for at finde stedet, hvorfra dyret er flygtet.



Da sådanne afsøgninger typisk bør foretages i begge vejsider og over lange afstande, alt efter hvor præcise informationer hundeføreren har fået, kan det betyde kilometers resultatløs søgen.

Sådanne resultatløse opgaver er demotiverende for ekvipagen, men i særlig grad for hunden, som ikke får afløb for sine drifter. Derved mister hunden lysten til at søge målrettet på sporet efter det skadede dyr, og vil hurtigt opfatte opgaven som hundeluftning langs befærdet vej.

Endvidere kan hundens lyst til at glæde hundeføreren medføre, at hunden i stedet vælger at tage et tilfældigt spor op, som den efterfølgende vælger at følge. Hundeføreren bliver derved tilfredsstillet ved hundens arbejde uden at opgaven løses.

**Mange "umulige" trafikopgaver vil derfor være kontraproduktive i forhold til det at løse de reelle eftersøgningsopgaver på de påkrævede højt specialiserede opgaver.**

## **Bilag 4**

### **Opstart af Dyrenes Vagtcentral og effekten på schweisshundeførernes trafikopgaver**

I august 2011 startede Dyrenes Vagtcentral op med alarmnummeret 1812. Dermed var det ikke længere Falck og Politi som var hovedaktørerne i formidling af trafikopgaver til schweisshundeførerne.

Dyrenes Vagtcentral blev stiftet, fordi Dyrenes Beskyttelse ønskede at få en bedre styring af, hvilke opgaver de honorerer Falck for at løse. Intensionen er, at bilister som påkører et dyr skal kontakte Dyrenes Vagtcentral.

Der var naturlig nok en række vanskeligheder forbundet med opstarten af Dyrenes Vagtcentral, hvilket blandet andet gav sig udslag i flaskehalsproblemer ved indringning af opgaver fra bilisterne til Vagtcentralen. Det gav en del frustration blandt hundeførerne, da de samtidigt oplevede en nedgang i antallet af trafikeftersøgninger.

Oprettelsen af Dyrenes Vagtcentral har efter mange hundeføreres opfattelse ændret omfanget og karakteren af de trafikopgaver, som hundeførerne løser i dag. Derfor opleves situationen som værende en anden, end da arbejdsgruppen blev nedsat tilbage i starten af 2011.

Dette bilag beskriver faktuel status efter opstarten af Dyrenes Vagtcentral.

#### **Hvad er status?**

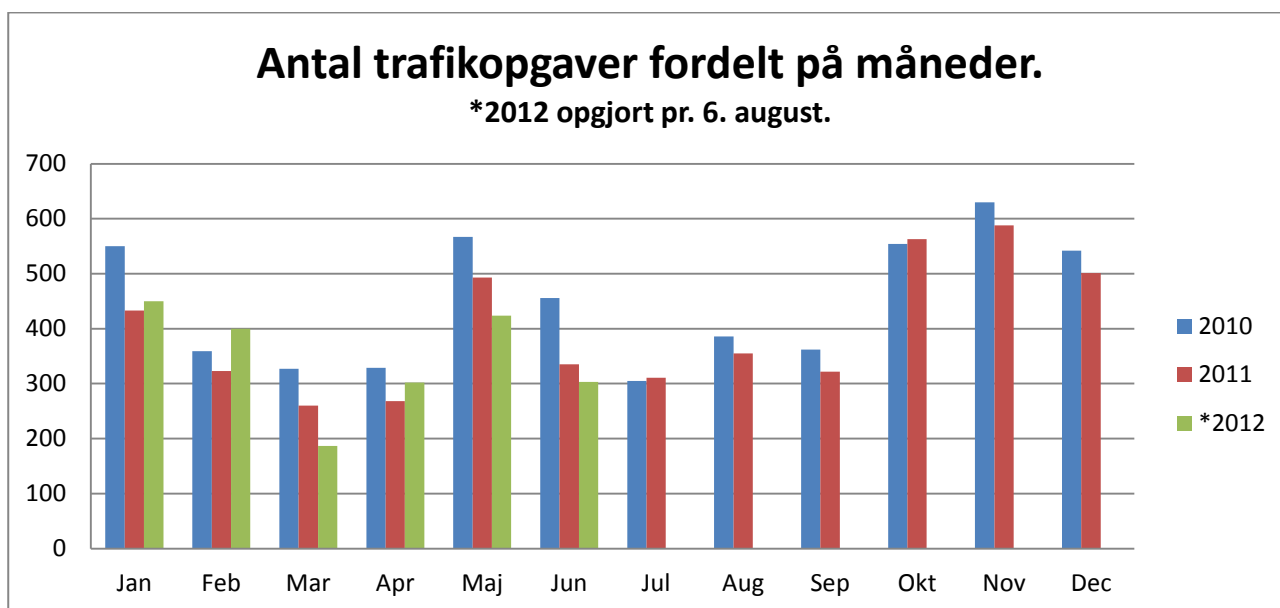
I perioden 1. januar '12 til 30. juni '12 videreformidlede Dyrenes Vagtcentral i alt 1.293 opgaver til hundeførerne. Pr. 6. august '12 har hundeførerne indrapporteret i alt 2.066 trafikopgaver. (Bemærk at indrapporteringsfristen er den 15. august – hvorfor det reelle antal opgaver løst af hundeførerne i perioden er højere!).

Dyrenes Vagtcentral står altså for rekvireringen af ca. halvdelen af opgaverne, hvorfor deres adfærd må siges at være toneangivende for hundeførernes oplevelse af trafikeftersøgninger anno 2012.

Som det fremgår af figuren nedenfor, så har der været månedlige udsving i antallet af trafikopgaver. Set i lyset af at tallene for 2012 er minimumstal, så er de første seks måneder tilnærmelsesvis på niveau med eller endda over situationen i 2011. Oprettelsen af Dyrenes Vagtcentral har derfor ikke haft nogen entydig indvirkning på antallet af de trafikopgaver, som er løst af hundeførerne. 2010 var det år i registrets historie hvor der blev løst flest trafikrelaterede opgaver.



Endvidere bør det bemærkes, at det forholdsmæssigt største fald i trafikopgaver fra 2010 til 2011 skete i perioden før Dyrenes Vagtcentral var en realitet!



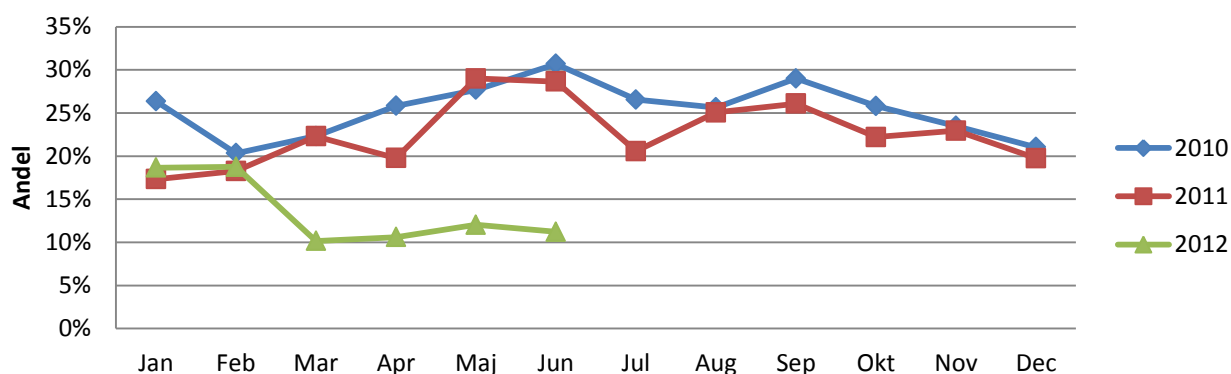
### Ændring i karakteren af opgaverne?

En række hundeførere giver udtryk for, at de oplever, at antallet af ikke-eftersøgninger er faldet efter, at Dyrenes Vagtcentral er blevet en realitet. Oplevelsen går i retning af, at Dyrenes Vagtcentral ikke videregiver aflivnings- og opsamlingsopgaver i samme omfang, som det oplevedes tidligere, idet Vagtcentralen opleves som bedre til at screene opgaven, førend den disponeres.

Reelt set er det vanskeligt at måle på dette udsagn. Men der gives et fingerpeg, når der ses på, hvor stor en andel af opgaverne, der er indrapporteret med, at dyret er fundet forendt/aflivet på vejanlægget. Andelen vil her aldrig kunne blive 0, idet flere opgaver, som oprigtigt er formidlet videre med karakter af eftersøgning, hvor vildtet er flygtet derfra, viser sig, at være dyr som ligger forendt i grøften eller bagved bilen, når hundeføreren ankommer til påkørselsstedet.

Figuren viser månedsvist, hvor stor en andel der er indrapporteret som fundet på vejanlægget, hvilket vil sige opgaver, som reelt ikke er eftersøgninger. Som det ses, er tendensen i 2010 og 2011 stort set identisk og varierer mellem 20 og 30% af opgaverne. Tallene for de to første måneder i 2012 ligger helt på niveau med 2011, men fra marts måned og frem sker der et voldsomt fald til ca. 10%. En udvikling som er helt uafhængigt af datoen for opstarten af Dyrenes Vagtcentral.

## Andel af trafikopgaver, hvor dyret er fundet på vejanlægget



Hvad der dog kan forklare det drastiske fald er, at Naturstyrelsen ved stormødet for legitimerede hundeførere den 3. marts '12 præsenterede retningslinjerne for udbetaling af kørepenge ved trafikeftersøgninger, og herved også implicit, hvilke forventninger til løsning af opgaverne som Naturstyrelsen har til de legitimerede hundeførere. Der er ikke hjemmel til at udbetale kørepenge for entydige aflivning- og opsamlingsopgaver. En lang række hundeførere har derfor også frasagt sig disse opgaver, hvilket altså er slået igennem på andelen af sådanne opgaver fra og med marts '12. En effekt heraf må også forventes at være, at det samlede antal af opgaver som løses af hundeførerne falder.

### Konklusion

Dyrenes Vagtcentral er i dag en effektivt og professionel disponent af trafikopgaver til schweishundeførerne. Det forventes, at andelen af trafikeftersøgninger, som disponeres via Dyrenes Vagtcentral, vil stige i takt med, at bilisternes kendskab til nummeret 1812 øges.

Oprettelsen af Dyrenes Vagtcentral har ikke noget tydelig påvirkning af hverken mængden eller karakteren af de opgaver, hundeførerne løser i dag til forskel fra før oprettelsen af Dyrenes Vagtcentral.

Det har derimod haft en mærkbar effekt, at Naturstyrelsen har indskærpet reglerne for udbetaling af kørepenge.

## Bilag 5

Dette en fremtidsvision, vi skal jo tænke fremad hvis vores forhold en dag skal blive bedre.

Forslag til udstyrspakke, som alle hundeførere skal have når de kommer ind i registeret og som skal afleveres igen ved udtrædelsen.

1 pejler pr. hund	
2 dragter	en sommer og en vinter model
2 par støvler	et par gummistøvler, et par læderstøvler
1 lygte eller pandelampe	
2 kasketter	
1 par sikkerhedsbriller	
1 sæt regntøj	
2 knive	
1 afmærkning til vores biler	aftageligt mærke med teksten vildtulykke
1 rotorblik	farve rød eller orange
10 kraftige hagl patroner	str. 1 i tungsten
1 kombivåben	
1 våben kasse	som kan fastgøres i vores biler
1 patron/kniv kasse	som kan fastgøres i vores biler
5 par handsker	

Trafikgruppen