

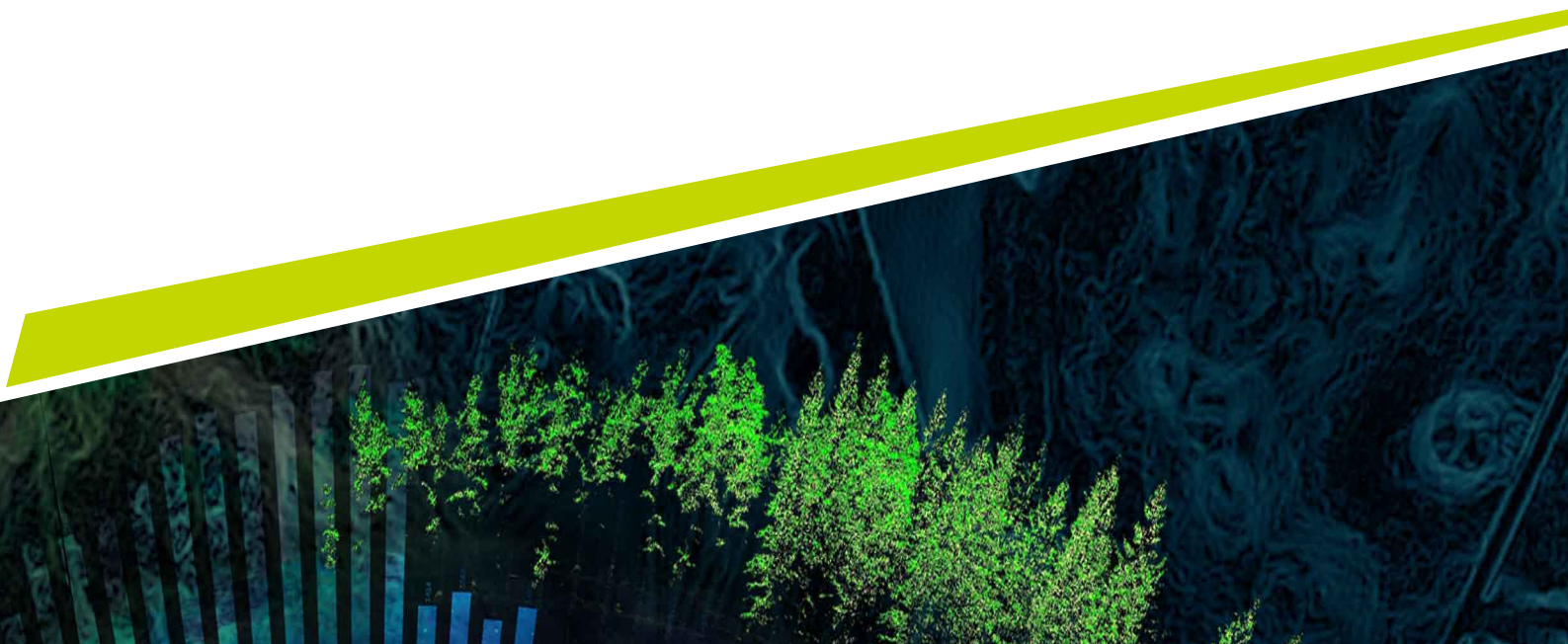


Svenska hästägares erfarenheter av lastning med häst

Swedish horse owner's experiences towards
loading horses

Elsa Widström

Självständigt arbete • 15 HP
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Institutionen för husdjurens miljö och hälsa
Etologi och Djurskydd – kandidatprogram
Uppsala 2023



Svenska hästägares erfarenheter av lastning med häst

Swedish horse owner's experiences towards loading horses

Elsa Widström

Handledare: Anette Wichman, Sveriges Lantbruksuniversitet, Institutionen för husdjurens miljö och hälsa

Examinator: Maria Vilain Rörvang, Sveriges Lantbruksuniversitet, Institutionen för husdjuren miljö och hälsa

Omfattning: 15 HP

Nivå och fördjupning: Grundnivå, G2E

Kurstitel: Självständigt arbete i biologi

Kurskod: EX0867

Program/utbildning: Etologi och djurskydd-kandidatprogram

Kursansvarig inst.: Institutionen för husdjurens miljö och hälsa

Utgivningsort: Uppsala

Utgivningsår: 2023

Nyckelord: häst, lastning, träning, transportfordon, enkät

Sveriges lantbruksuniversitet

Institutionen för husdjurens miljö och hälsa

Abstract

Studies have shown that struggle during loading of horses is a well-known problem. Horses are flight animals who usually avoid dark and narrow places where the view of their surroundings are limited. Horses are also naturally neophobic, which can cause problems when loading and training horses to load. The risk of injuries caused by the horse's flight response are burn marks and fractures on humans as well as wounds and fractures on horses. Studies have shown that different vehicles cause different physiological and behavioral responses in horses, something that can affect the horses will to load. Most horse owners train their horses to load by using negative- or positive reinforcement, positive- or negative punishment or habituation, which has different purposes and effects on the horse. This study aimed to get an understanding for how horse owners assess their horse experience of loading, which vehicles and training methods horse owners use when loading. By distributing a 23-question survey to horse centers and in Facebook groups. The method used was able to reach out to a great number of people during limited time. However, an intern dropout occurred because the respondent was not obligated to answer every question. A total of 49 answers were received. The results showed that a that a majority of horses were easy to load and often tend load without the owners help. Most horses travel 1-2 times a week to mostly competitions and training. The most frequently used vehicle was a two-horse trailer where the horse walks in and out from the back of the trailer. When they train to load, horse owners used most frequently positive reinforcement by giving the horse feed. Owners who do not train explained that the horse loads by itself followed by using negative reinforcement. However, studies have shown that training methods are often used unknowingly by owners, which leads to believe that training with habituation has occurred more than the owners are aware of. When experiencing problems during loading, they tend to use negative reinforcement by using lunge lines behind the horse's hindlegs. Horse owners considered that if a horse once has learnt to load, the knowledge of loading sticks with them even after a longer break from transporting. Something that studies agree with. Studies do not however agree with positive reinforcement being the most common training method, rather it being negative reinforcement. Previous studies have shown that vehicles where the horse stands against the direction of travel is preferred by horses, something that horse owners agreed with. However, the most common vehicle according to studies is the same as was found in this survey. New questions for future studies were shaped to deeper investigate the teaching of loading horses to owners, how experiences change over time and finally how vehicles should be constructed to further facilitate loading.

Keywords: horse, loading, training, trailer, survey

Innehållsförteckning

Tabellförteckning	6
Figurförteckning.....	7
Förkortningar.....	8
1. Inledning	9
2. Bakgrund	11
2.1 Fordon.....	11
2.1.1 Hästsläp och Hästbuss	11
2.1.2 Färdriktning	12
2.2 Träning	13
2.2.1 Positiv och negativ förstärkning	13
2.2.2 Positiv och negativ bestraffning.....	14
2.2.3 Habituering.....	15
3. Syfte	16
3.1 Frågeställningar	16
4. Metod och material	17
4.1 Litteraturgenomgång.....	17
4.2 Enkät.....	17
4.3 Dataanalys	18
5. Resultat	21
5.1 Hästhållare och Hästar	21
5.2 Transportfordon.....	23
5.3 Lasträning	25
5.4 Avfärd.....	27
5.5 Säsongsmissiga skillnader, uppehåll från lastning och övriga kommentarer	29
6. Diskussion	31
6.1 Hästhållares bedömning av vald häst.....	31
6.2 Hur lastar hästhållare och använder de sig av hjälpmedel samt följer av dessa?	31
6.3 Frekvens av lasträning samt säsongsmissiga skillnader.....	33
6.4 Transportens utformning och hästens benägenhet att lastas.....	34
6.5 Styrkor och svagheter med metoden	35

6.6	Styrkor och svagheter med litteratur	35
6.7	Nya frågeställningar	36
6.8	Slutsats	37
	Referenser.....	38
	Populärvetenskaplig sammanfattning	42
	Tack 43	
	Bilaga 1.....	44

Tabellförteckning

Tabell 1. Definitioner och träningskategorier utifrån exempel från respondenter.	19
Tabell 2. Kategorisering av transportfordon baserat på typ av fordon, hästens färdriktning, i- och urlastning samt maxantal hästar.	20

Figurförteckning

Figur 1. Graf över fördelningen av aktiviteter som hästhållare transporterar hästar till, presenterat i procent. n=49.....	21
Figur 2. Graf över fördelningen gällande hur ofta hästhållare transporterar hästar presenterat och procent. n=49.....	22
Figur 3. Graf gällande fördelning över hur ofta hästhållarens utvalda häst transporteras presenterat i procent. n=49.....	22
Figur 4. Graf över fördelningen gällande hur hästhållare bedömde hästens erfarenhet av lastning presenterat i procent. n=49.	23
Figur 5 Graf över fördelningen gällande de mest frekvent använda transportfordon som förekom i enkätsvaren presenterat i procent. n=50.	24
Figur 6. Graf över fördelningen gällande hur ofta hästhållare lasttränar sina utvalda hästar presenterat i procent. n=49.....	25
Figur 7. Graf över fördelningen gällande hur länge hästhållare lasttränar sina hästar per gång presenterat i procent. n=49.....	25
Figur 8. Graf av vilka träningsmetoder som används när hästhållare lasttränar presenterat i procent. n=46.	26
Figur 9. Graf över de mest använda hjälpmedel vid lastträning presenterat i procent. n=39.	26
Figur 10. Graf över de metoder som används av hästhållare vid lastning för avfärd hos de hästhållare som inte lasttränar presenterat i procent. n=26.	28
Figur 11. Graf över tiden det tar för hästhållare att lasta sin häst, från punkten att de lämnar stallet till dess att transporten stängs presenterat i procent. n=49.	29
Figur 12. Graf över hur hästhållare går till väga om det uppstår problem i samband med lastning för avfärd presenterat i procent. n=41.	29

Förkortningar

PF	Positiv förstärkning
NF	Negativ förstärkning
PB	Positiv bestraffning
NB	Negativ bestraffning
H	Habituering

1. Inledning

Hästen (*Equus caballus*) är i grund och botten ett flykt- och flockdjur, det ligger därav i dess natur att undvika mörka platser med begränsad sikt samt att vara utan sin flock (Ferguson & Rosales-Ruiz, 2001). Att gå in i ett trång och dunkelt utrymme, så som en hästtransport går emot hästens instinkter då det begränsar möjligheten att upptäcka och fly om det skulle finnas en fara där inne (Ferguson & Rosales-Ruiz, 2001). Hästar är också födda med neofobi, de besitter därmed en rädsla för nya saker (Haupt, 1986).

I dag transporteras hästar av flera olika anledningar såsom till veterinärkliniker, slakt, beten, tävlingar och till träningar (Ferguson & Rosales-Ruiz, 2001). För att en ryttare ska få börja tävla behövs ett grönt kort, antingen ett eget eller via en målsman om barnet är under 12 år (Svenska ridsportförbundet, 2023a). I det gröna kortet ingår det att ryttaren ska ha kunskap om lastning och muntligt beskriva hur den, på ett säkert sätt lastar på och av en häst (Svenska ridsportförbundet, 2023a). För de som inte har för avsikt att tävla ställs krav på att ryttaren ska kunna principerna för att på ett säkert sätt lasta häst när den ska ta det frivilliga märket "ryttarmärke 5" av 8 (Svenska ridsportförbundet, 2023b). Att lastning går felfritt är av stor vikt då risken för skador vid eventuella flyktförsök är överhängande. Ferguson och Rosales-Ruiz (2001) skriver att de vanligaste skadorna på människor relaterat till lastning är brännskador från rep, förlust av fingrar, frakturer, blåmärken och sårskador. De fortsätter med att de vanligaste skadorna på häst är skärsår på huvud, frakturer och ryggfrakturer om hästen stegrar och går omkull.

Yngvesson *et al.* (2016) fann i sin enkätstudie att av 95 personer upplever 21% problem vid lastning, något som i många fall leder till att de måste ställa in tävlingar och träningar. I och med att hästar är naturligt klaustrofoba kan de ofta visa beteenden som att stå stilla, väva, röra sig sidledes eller röra sig bakåt när de tvekar att gå in i en transport (Waran & Cuddeford, 1995). Yngvesson *et al.* (2016) såg att hjärtfrekvensen hos unga islandshästar är som högst när de står inne i transporten jämfört med innan de lastas och efter att de kommit ut. Den förhöjda hjärtfrekvensen är en indikation på att transporten är ett stressmoment för hästar (Yarnell *et al.*, 2013). Det har även påvisats en positiv korrelation mellan hjärtfrekvens, stress och rektaltemperatur i samband med transport (Padalino &

Raidal, 2020). Majoriteten av hästränare är överens om att problem vid lastning är i grund och botten baserat på rädsla då transporten ofta är mörk och smal (Ferguson & Rosales-Ruiz, 2001).

Som tidigare nämnt är ett kunskapskrav för ryttare som ska börja tävla att de ska kunna principerna för att lasta en häst på ett säkert sätt. Ändå beskriver Yngvesson *et al.* (2016) att problem vid lastning förekommer hos ungefär var femte hästhållare. Större delen av hanteringen av hästar i samband med lastning sker från marken (Baragli *et al.*, 2015). Det är i huvudsak via kroppsspråk som kommunikationen mellan häst och människa sker (Baragli *et al.*, 2015). Människor sänder ut en mängd olika signaler till hästarna från marken, signaler som inte hade uppfattats om personen var uppsutten på hästryggen (Baragli *et al.*, 2015). Baragli *et al.* (2015) fortsätter och beskriver att hästhållare ofta uppfattar att hästar uppvisar spontana och oförklarliga beteenden men att detta troligtvis grundar sig i att hästhållaren sänt ut omedvetna signaler som hästen reagerat på.

Att gå in i en transport kan ses som ett riskmoment både för hästen och människans säkerhet. Tidigare forskning har fokuserat på hur hästar upplever transporten eller skador som uppkommit i samband med transport (Haupt, 1982; Waran, 1993; Waran & Cuddeford, 1995; Collins *et al.*, 2000; Jones, 2003; Shanahan, 2003; Cross *et al.*, 2008; Leiner & Fendt, 2011; Weeks *et al.*, 2011; Padalino *et al.*, 2012; Riley *et al.*, 2016; Yorke *et al.*, 2017; Padalino & Raidal, 2020; Dai *et al.*, 2021) Det är därav av intresse att undersöka hästhållares erfarenheter av lastning och transporter. Då de förväntas ha kunskapen och ansvaret för hästens välfärd och att ingen skadar sig.

2. Bakgrund

2.1 Fordon

I dagsläget finns en stor mängd olika transportfordon på marknaden. Exempelvis hästsläp med en och två axlar, med eller utan ramp och urlastning bak- eller fram till. Det finns hästbussar som är utformade på samma sätt men där hästen står med, mot eller diagonalt med färdriktningen och där minst en häst kan transporteras (Padalino *et al.*, 2018; Hall *et al.*, 2020). Jones (2003) skriver i sin artikel att tradition och ekonomi speglar vilken typ av transport som finns på marknaden och vidare vilka transporter som köps av hästhållare. Jones (2003) menar att majoriteten av företagen som designar transportfordon för häst lägger majoriteten av sitt fokus på människans bekvämlighet snarare än hästens välmående.

Det finns flera delar i ett fordon som kan uppskattas skrämmande för hästar. Enligt Statens jordbruksverks föreskrifter och allmänna råd (SJVFS 2019:7) om transport av levande djur; saknr L5 3 kap. 1§ ska skiljeväggar finnas och sättas upp vid behov för att skydda djuret mot skador. Det kan dock göra att transporten ser smalare ut. Hästar som åker i smala transporter visar fler ångestrelaterade beteenden jämfört med hästar som åker i breda transporter (Padalino & Raidal, 2020). Transporten kan också framkalla rädsla då den är kan vara mörk, ge ifrån sig i håliga ljud när hovarna går på rampen, något som kan indikera osäkert och dåligt underlag och slutligen kan både rampen och fordonet i sig vara instabil (Houpt, 1986).

2.1.1 Hästsläp och Hästbuss

Det finns olika typer av hästsläp där i-och utlastning kan se på olika sätt. Färdriktningen kan också variera i dessa släp. Studier från Nya Zeeland och Storbritannien visade att släp där hästen åker i färdriktningen och med i- och utlastning bak är den vanligaste hos hästhållare (Padalino *et al.*, 2018; Hall *et al.*, 2020). I ett släp med fronturlastning går hästarna in via släpets bakdel och ut genom att en ramp i transportens front öppnas. Till skillnad från förstnämnda släp där hästen måste backa ut genom samma ramp den gick in genom. Fronturlastning gör att transporten blir ljusare invändigt när båda ramperna fram och bak öppnas, något

som kan underlätta lastningen (Cross *et al.*, 2008). Cross *et al.* (2008) såg att hästar som gick från en ljus miljö in till en mörk transport visar mer tveksamhet jämfört med hästar som går in i en ljus transport. Slutligen finns det släp där hästen åker mot färdriktningen med lastning fram och utlastning bak. Detta gör att utlastningen liknar en transport med fronturlastning och transporten påminner mer om en tunnel i sin utformning snarare än en grotta.

Hästbussar varierar mer i sin utformning jämfört med hästsläp. Dessa kan ha plats för två till sex hästar. I- och utlastningen kan skilja sig åt då bakdelen kan bilda en ramp eller att ena sidan fälls ner (Lee, 2001). Det finns även bussar som har båda i- och utlastnings metoderna. Precis som i hästsläp kan hästarna åka i och mot färdriktningen (Padalino & Raidal, 2020). I de större hästbussar för minst två hästar finns möjligheten att ställa hästarna sidledes i relation till färdriktningen (Padalino & Raidal, 2020). Forskning som jämför effekten av hästbuss och hästsläp är begränsad men det tyder inte på några signifikanta skillnader i bland annat skaderisker mellan dessa två (Riley *et al.*, 2016). Hall *et al.* (2020) såg i sin studie att risken för olyckor är större med släpvagnar jämfört med hästbussar men bekräftar också Riley *et al.* (2016) att jämförande forskning är begränsad. Samtidigt skriver Hall *et al.* (2016) att det är körstil i kombination med fordonstyp som troligtvis har störst påverkan på framför allt skaderisken.

2.1.2 Färdriktning

När hästar transporteras intar de en specifik ställning för att kunna hålla balansen (Waran, 1993). Det innebär att både bak- och framben hålls bredare isär och frambenen blir positionerade något framför kroppen, till skillnad från dess normala position det vill säga rakt under kroppen (Waran 1993). Att hålla balansen och stå på detta sätt förbrukar energi och leder ofta till en förhöjd hjärtfrekvens (Weeks *et al.*, 2011). Att färdas mot fordonets färdriktning har visats förbruka mindre energi och vidare en lägre hjärtfrekvens jämfört med att åka i färdriktningen eller i sidled (Weeks *et al.*, 2011). När hästar åker mot färdriktningen kan de luta sig på sin framdel som är mer anpassad till sidorörelser jämfört med bakdelen (Collins *et al.*, 2000). Att minska energiförbrukningen under transport kan vara av fördel om hästen ska kunna prestera bättre under träning och tävling.

Padalino och Raidal (2020) såg däremot att hästar som transporteras i färdriktningen har bättre balans trots att de rör sig mer i sidled, framåt och bakåt när de jämförde med hästar som transporteras mot färdriktningen. Padalino och Raidal (2020) kom däremot fram till att dessa hästar tvingas utföra dessa rörelser för att överhuvudtaget kunna hålla balansen. Hästar som åker i färdriktningen uppvisar fler interaktioner med artfränder och slickbeteenden, något som kan tyda på att de upplever ångest och försöker distrahera sig själva eller lugna sig genom

social kontakt (Padalino & Raidal, 2020). I större hästbussar är det vanligt att hästar färdas i sidled mot färdriktningen. Padalino *et al.* (2012) såg däremot att hästar som transporteras på detta sätt behöver längre tid, cirka 4 timmar för att återhämta sig jämfört med hästar som transporterades i eller mot färdriktningen.

2.2 Träning

Det finns flertalet olika transporter som ska underlätta lastningen och göra färden mindre skrämmande, ändå behöver hästar tränas. Att gå upp för en ramp in i en instängd och ibland mörk miljö kan vara svårt för otränade hästar (Weeks *et al.*, 2012). Det kan i sin tur resultera i problem vid lastning (Weeks *et al.*, 2012). Jones (2003) skriver att ryttare lägger ner stor energi på att förbereda sig inför tävlingar och andra evenemang men mindre tid på att reflektera över effekten transporten har på hästen.

De vanligaste träningsmetoderna är genom positiv- eller negativ förstärkning samt positiv- eller negativ bestraffning, det vill säga operant betingning (Yorke *et al.*, 2017). Oftast används de olika metoderna i kombination med varandra, när hästen gör rätt sker en förstärkning men om hästen gör motsatt sker en bestraffning (Baragli *et al.*, 2015). Det är viktigt att hästhållare är snabba med att visa när en häst gör rätt eller fel för att minska risken för missförstånd (Baragli *et al.*, 2015). Vidare skriver de att timing, planering och kunskap om de olika träningsmetoderna är essentiellt för att undvika förvirring och missförstånd. Detta är av stor vikt då hästar behöver trygghet när de ska hämma sitt flyktbeteende (Hockenhull & Creighton, 2013).

Utöver att använda olika träningsmetoder skriver Weeks *et al.* (2011) att när en otränad häst ska lastas är det en fördel att använda en redan rutinerad häst och lasta den först. När det gäller att träna hästar att lastas utan hjälp av en annan häst skriver Shanahan (2003) att en hästs reaktion på lastningen avgörs av dess tidigare erfarenheter såsom skador i samband med transport. Med rätt träning skriver McGreevy och McLean (2010) att det sällan uppstår problem med lastningen även efter att en häst varit med i en vägtrafikolycka.

2.2.1 Positiv och negativ förstärkning

Att använda sig av positiv förstärkning (hädanefter kallat PF) innebär enligt Tallberg (2021) att hästen belönas när den gör rätt, följden blir att hästen uppmuntras att göra mer av ett beteende. En vanlig belöning är foder men det kan också vara att bli kliad. Weeks *et al.* (2011) skriver att PF är det snabbaste sättet att träna en häst att lasta. Att använda sig av PF är fördelaktigt hos hästar som tidigare

haft problem med lastning, då responsen inte är baserad på rädsla utan snarare glädje (McGreevy & McLean, 2010). Target-träning kombinerat med PF har visats effektivt för att lära hästar att lastas (Ferguson & Rosales-Ruiz, 2001; Baragli *et al.*, 2015). Hästar som tränas med PF och target-träning har visats vara mer motiverade till träning (Baragli *et al.*, 2015).

Syftet med negativ förstärkning (hädanefter kallat NF) är att hästen ska uppleva en lättnad när den utför ett önskat beteende, exempelvis en eftergift på tidigare hårt dragna tyglar (Tallberg, 2021). Trycket bör öka succesivt när hästen inte utför det önskade beteendet för att sedan avlägsnas helt när hästen gör rätt (McGreevy & McLean, 2009). Genom att upprepa eftergiften vid önskat beteende kommer hästarna associera tryck med beteende och vid upprepad träning kan trycket minska och eftergiften komma snabbare till följt av att beteendet utförs snabbare (Ahrendt *et al.*, 2015).

Risken med NF är dock att hästens flyktbeteende utförs i stället för det önskade beteendet (Hockenull & Creighton, 2013). Exempelvis om en hästhållare använder sig av longerlinor vid hästens bakdel för att pressa hästen mot transporten för att sedan ge en eftergift när den tar ett steg framåt. Skulle hästen i stället kasta sig bakåt till följd av sitt flyktbeteende är risken stor att linan lossnar. Hästen blir då av med det obehagliga genom att utföra motsatsen till det önskade beteendet. Resultatet blir att hästen lär sig att det obehagliga försvinner snabbare om den kastar sig bakåt och det beteendet blir förstärkt. Att använda sig av NF är enligt Weeks *et al.* (2011) den vanligaste metoden för praktisk träning av hästar.

2.2.2 Positiv och negativ bestraffning

Tallberg (2021) skriver att den positiva bestraffningens (hädanefter kallat PB) syfte är att skapa rädsla eller ångest. Detta genom att lägga till en bestraffning när hästen gör fel och på så sätt minska ett oönskat beteende. Detta kan vara ett spöslag eller ett elstängsel (Tallberg 2021; McGreevy & McLean, 2009). PB behöver nödvändigtvis inte vara något som tillfogas fysisk utan kan även ljud såsom en smackning från hästhållaren (McGreevy & McLean, 2009). Den sista av de operanta betingningarna är negativ bestraffning (hädanefter kallat NB). Tallberg (2021) skriver att när hästen utför fel beteende tas något den tycker om bort. Detta är exempelvis att en hästhållare slutar klappa en häst om den bits. McGreevy och McLean (2010) skriver att NB i många fall tenderar att användas oavsiktligt av hästhållare. Enligt Hockenull och Creighton (2013) är ett vanligt problem hos hästhållare att bestraffningen bli oproportionerligt mot det oönskade beteendet. Hästen kan dessutom ha svårt att koppla ihop beteende med straff, något som kan leda till felassocieringar, frustration och vidare inlärd hjälplöshet (Hockenull & Creighton, 2013).

Att skilja de olika bestraffnings- och förstärkningsmetoderna kan stundtals vara svårt, framför allt mellan NF och PB. Då dessa antingen kompletterar varandra eller ger motsatt resultat (McGreevy & McLean, 2009). McGreevy och McLean (2009) ger ett exempel där en piska används för att få in en häst i ett släp men som i stället resulterar i att hästen flyr bakåt och tar bort det obehagliga på egen hand. Det som började som PB genom att lägga på ett obehag när ett oönskat beteende utförs resulterar i att hästen själv, genom NF, lär sig ett felaktigt beteende. Det vill säga kasta sig bakåt för att avlägsna det obehagliga.

2.2.3 Habituering

Habituering (hädanefter kallat H) eller tillvänjning innebär att hästen successivt får bekanta sig med en ny miljö (Górecka *et al.*, 2007). Hästen lär sig att tolerera situationer som tidigare framkallat rädsla hos dem (Górecka *et al.*, 2007). I lastningssammanhang kan hästen exempelvis lastas på och av upprepade gånger och bli transporterad kortare turer där destinationen är dess hemmiljö (Haupt, 1982). Att träna med habituering minskar beteendemässiga och fysiologiska indikationer på rädsla (Leiner & Fendt, 2011). Leiner och Fendt (2011) såg i sin studie som jämförde hästars hjärtfrekvens vid habituering av ett paraply och en presenning, att även om hästarna vände sig vid paraplyet så skedde ingen skillnad i habituering av presenning. Detta ger en indikation att habituering för hästar är objektspecifikt och att det inte sker en generalisering mellan olika objekt.

Haupt (1986) skriver att det är en fördel att vänja hästen vid flera olika transporter och att lasta på olika platser. Om hästen vant sig vid att lastas på hemma innebär det nödvändigtvis inte att hästen reagerar på samma sätt med samma transport men vid en ny plats (Haupt, 1986). Yngvesson *et al.* (2016) såg att tiden det tar att lasta minskar om hästar regelbundet, i detta fall tre på varandra följande dagar. Dessa hästar lastades endast på och av och hade mycket liten erfarenhet av lastning, något som tyder på att habituering kan vara ett effektivt sätt att lastträna hästar.

3. Syfte

Studien syftar i stort till att få ökad förståelse för hur hästhållare lastar sina hästar inför marktransport och faktorer som kan påverka lastningen av häst. Syftet är att se hur hästhållares erfarenheter påverkar lastning, lastträning, samt om de anser att fordonet har någon påverkan på hästen.

Genom att undersöka bland annat hästägares erfarenheter kring lastning av häst samt på vilket sätt och hur ofta hästhållare lasttränar. När hästhållare upplever lastningen som svårare och hur de löser det. Slutligen undersöka om hästhållare anser att typen av transportfordon och dess uppbyggnad påverkar lastningen.

3.1 Frågeställningar

För att kunna uppnå syftet med studien har följande frågeställningar ställts upp.

- Hur lastar hästhållare sina hästar och tar de hjälp av olika hjälpmedel eller inte?
- Vad finns det för följder av de träningsmetoder som används och hur ofta hästarna lasttränas?
- Upplever hästhållare något samband mellan transportens utformning och hästens benägenhet att lastas?
- Upplever hästhållare att det finns säsongsmässiga skillnader i hästens benägenhet att lastas?

4. Metod och material

4.1 Litteraturgenomgång

Arbetet inleddes med att samla in information gällande transporter och inlärningsmetoder från vetenskaplig litteratur för att kunna ställa relevanta frågor i enkäten. Hästens naturliga beteende och instinkter undersöktes för att ge en bakgrund till varför lastning kan upplevas som ett problem. Sökorden "horse loading", "horse trailer", "negative reinforcement", "positive reinforcement" och "habituation horses" användes via Primo och Web of knowledge så att tillförlitlig och relevant information kunde hittas. Artiklarnas utgivningsdatum granskades och deras innehåll jämfördes med varandra och de mest relevanta artiklarna valdes ut. Slutligen ansågs 33 artiklar vara tillförlitliga baserat på deras utgivningsår och innehåll samt relevans för arbetet. För att på så sätt bidra till inledning, bakgrund, metod och material samt diskussion. En enkät utformades under tiden.

4.2 Enkät

En enkät distribuerades ut till 70 olika ridklubbar runt om i Sverige för att kunna besvara frågeställningarna och vidare uppnå syftet (Bilaga 1). Enkäten utformades och distribuerades via Netigate (<https://www.netigate.net/sv/>). Studien fokuserade på att hitta ridklubbar som regelbundet håller tävlingar i bland annat hoppning, dressyr, fälttävlan och distans. Klubbarna som valdes ut hittades genom tävlingshemsidan Equipe (<https://online.equipe.com/>) Mejladresserna hittades på ridklubbarnas egna hemsidor eller Facebooksidor om en hemsida inte fanns alternativt att mejladressen inte stod på klubbens hemsida. Enkäten mejlades sedan ut till klubbarna där information om studien och länk till enkäten fanns med. Ridklubbarna valde sedan själva huruvida de ville dela enkäten till sina medlemmar. Enkäten delades även ut i Facebookgrupper riktade till hästhållare. Den var tillgänglig under cirka 2 veckor från 14 april till 3 maj. Enkäten var utformad på ett sådant sätt att majoriteten av studiens frågeställningar besvarades. Frågeställning 2 besvarades genom jämförelse mellan respondentsvar och redan befintlig vetenskaplig litteratur inom ämnet.

Innan respondenterna fick tillgång till enkäten var den tvungen att godkänna SLU:s hantering av personuppgifter. Enkäten bestod av två typer av frågor. Den ena typen behandlade hästhållarens erfarenheter. I den andra typen fick hästhållaren själv välja en häst som de ansåg vara passande för studien och utgå ifrån den i svaren. Enkäten samlade inte in uppgifter om hästhållaren, hästen eller vilken förening de kom ifrån. Då detta inte ansågs vara av relevans för den här studien. För att få en förståelse för vilka typer av hästar som ingick samt få en överblick gällande hur hästhållare bedömde sina hästar och på vilka grunder fick respondenterna svara på varför de valt den specifika hästen, vilken erfarenhet hästen hade av lastning samt om hästhållaren ansåg den som svårastad och på vilket sätt.

Enkäten var sedan uppdelad efter ämnen; bakgrund, fordon, val av häst, träning och avfärd där frågor relaterade till ämnet besvarades. Detta för att underlätta för respondenterna att orientera sig var i lastningsprocessen den befann sig. Enkäten bestod av totalt 23 frågor varav 16 frågor kunde besvaras utifrån förutbestämda alternativ i form av tidsangivelser, antal, typ av aktiviteter eller ja, nej, vet ej och jag lasttränar inte. Endast frågan om aktiviteter var flera svar tillåtna. Vissa frågor hade följdfrågor beroende på föregående svar där respondenterna fick vidareutveckla sitt svar. De frågorna som hade förutbestämda svar hade också ett kommentarsfält om respondenterna hade behovet att vidareutveckla sitt svar. 6 frågor besvarades med egna ord och där ansågs det inte finnas ett behov av ett extra kommentarsfält. Den sista sidan på enkäten var en för övriga kommentarer om respondenterna ansåg att det fanns ytterligare information att tillägga eller ge tips till andra hästhållare.

4.3 Dataanalys

Svaren överfördes från netigate till Word Office Excel där de kategoriserades. För att tolka de svar som kom in presenteras de stängda frågorna i procent. De öppna frågorna tolkades och kategoriserades för att sedan presenteras i procent. I dessa fall presenterades vissa svar beroende på antalet respondentsvar i andra presenterades svaren beroende på hur ofta något nämns av respondenterna. Exempelvis hur den valda hästens erfarenhet såg ut presenteras svaret utifrån antalet respondentsvar. Vid frågan om träningsmetoder kunde hästhållaren beskriva flera olika metoder i samma svar, då presenterades det i antal gånger metoden nämns totalt av alla respondenter.

När respondenterna motiverade valet av häst samt beskriva hästens erfarenheter av lastning och transport beskrev den hur mycket hästen har lastats i sitt liv och hur stor erfarenhet de ansåg att sin valda häst hade. Något som senare kunde tolkas och kategoriseras. De öppna frågor som behandlar träning, lastningsmetod och när

lastningen inte går som planerat kategoriseras in utefter de träningsmetoder som finns. I de fall där kombinationer av metoder fanns, registrerades hur många metoder som användes och vilka dessa var. Som tidigare nämnt används många träningsmetoder omedvetet. Det ansågs därav vara lättare och mer standardiserat att en person fick sortera in respondenternas beskrivningar efter träningsmetod. Snarare än att respondenten fick kategorisera själv. Till hjälp användes Padalino *et al.* (2018) och Padalino *et al.* (2017) kategorisering av träningsmetod utifrån respondentbeskrivningar.

Tabell 1. Definitioner och träningskategorier utifrån exempel från respondenter.

Tränings kategori	Definition	Exempel
Positiv förstärkning (PF)	Belönar när rätt beteende utförs.	Hästen får godis när den går in i transporten. Hästen får godis när den tar ett steg framåt.
Negativ förstärkning (NF)	Tar bort ett obehag när rätt beteende utförs.	Press and release. Longerlinor bakom hästen. Använder spö för att få en reaktion.
Positiv bestraffning (PB)	Lägger till ett obehag när fel beteende utförs.	Smackar. Kedja över nosen. Lägger på spö när hästen står still.
Negativ bestraffning (NB)	Tar bort något hästen uppskattar när fel beteende utförs.	
Habituering (H)	Hästen får bekanta sig med transportfordonet innan den går på	Gått på transporten upprepade gånger. Låta hästen nosa och vänta. Tränas med sin mamma först.

Vid kategorisering av hur hästhållare lastar vid avfärd användes tabell 1 som utgångspunkt men med tillägget "lastas själv". Det innebar att hästhållare beskriver att hästen går på transporten direkt utan att någon medveten metod används. Tabell 1 användes även när respondenten beskrev hur de gör när de får problem vid lastning för avfärd. Här lades även kategorierna "tar en paus", "lägger en volt", "träna mer", "ta hjälp", "ändrar transporten", "inte hänt" och "ramar in". Då dessa inte var kopplade till en specifik metod. Respondenten fick svara på frågan hur lång tid det i snitt tar att lasta, svaren delas sedan in i sex 5-minuters intervaller från under 1 minut upp till 30 minuter. Vilken typ av hjälpmedel i form av redskap som är vanligast förekommande hos hästhållare vid lastning dokumenterades också vid träning, avfärd och problemlösning.

Utöver lastträning fördes även data över vilka transportfordon som är vanligast förekommande, i den frågan ombedes respondenten förklara fordonstyp, maxantal hästar som ryms i transporten, färdriktningen, ut- och i lastning.

Tabell 2. Kategorisering av transportfordon baserat på typ av fordon, hästens färdriktning, i- och urlastning samt maxantal hästar.

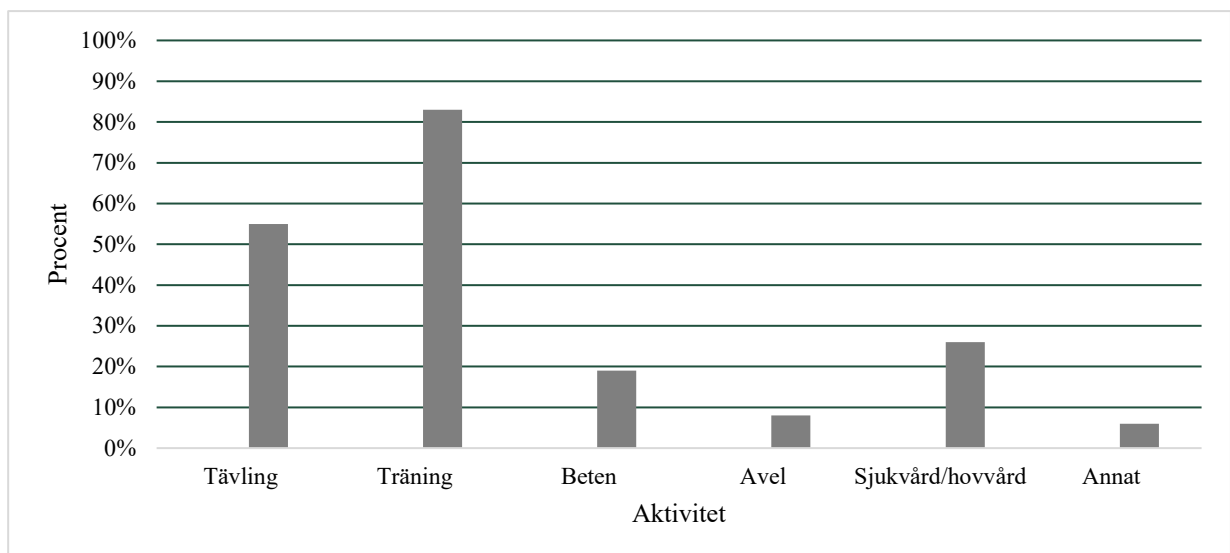
Fordonstyp (Släp/Buss/Lastbil)	Färdriktning (I/Mot/Diagonalt)	I-lastning (Fram/Bak/Sida)	Ut-lastning (Fram/Bak/Sida)	Maxantal hästar(st)
Hästsläp 1	I	Bak	Bak	2
Hästsläp 2	Mot	Fram	Bak	2
Hästsläp 3	I	Bak	Fram	2
Hästsläp 4	I	Bak	Fram	1
Hästsläp 5	Diagonalt	Bak	Sida	4
Hästsläp 6	I och Mot	Fram	Fram	3
Hästbuss 1	I	Sida	Sida	2
Hästbuss 2	Mot	Sida	Sida	2
Lastbil	Diagonalt	Bak	Bak	5

5. Resultat

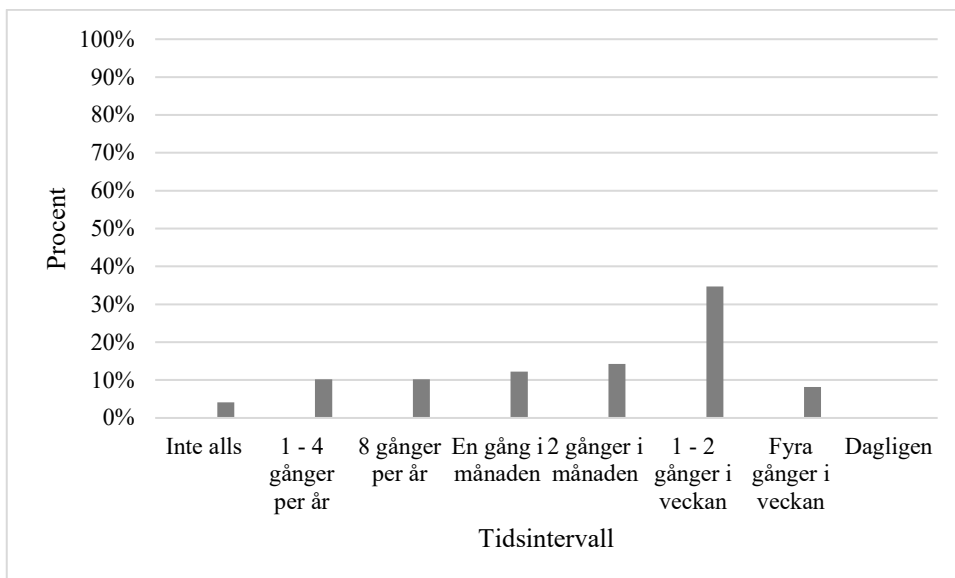
5.1 Hästhållare och Hästar

77 svar samlades in, då samtliga frågor var frivilliga att svara på förekom det ett bortfall på en del frågor i enkäten, något som högst troligt berodde på att hästhållare valde att inte besvara frågor de inte kunde relatera till. Respondentsvar som endast innehöll ett svar på första frågan togs bort, något som gav ett bortfall på 28 respondenter, vilket lämnade 49 respondentsvar

När hästhållare motiverade valet av häst svarade 49% att det var deras enda häst, 45% skrev att det är den hästen som åker mest, 4% valde hästen på grund av att den har lastningsproblem och en hästhållare 2% valde hästen då den var ”från min egna uppfödning”.

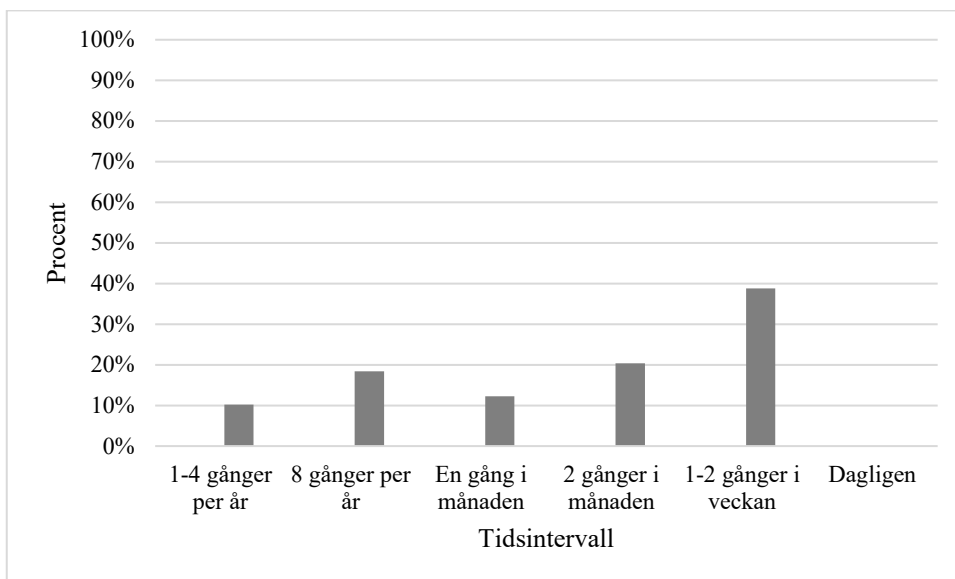


Figur 1. Graf över fördelningen av aktiviteter som hästhållare transporterar hästar till, presenterat i procent. n=49.



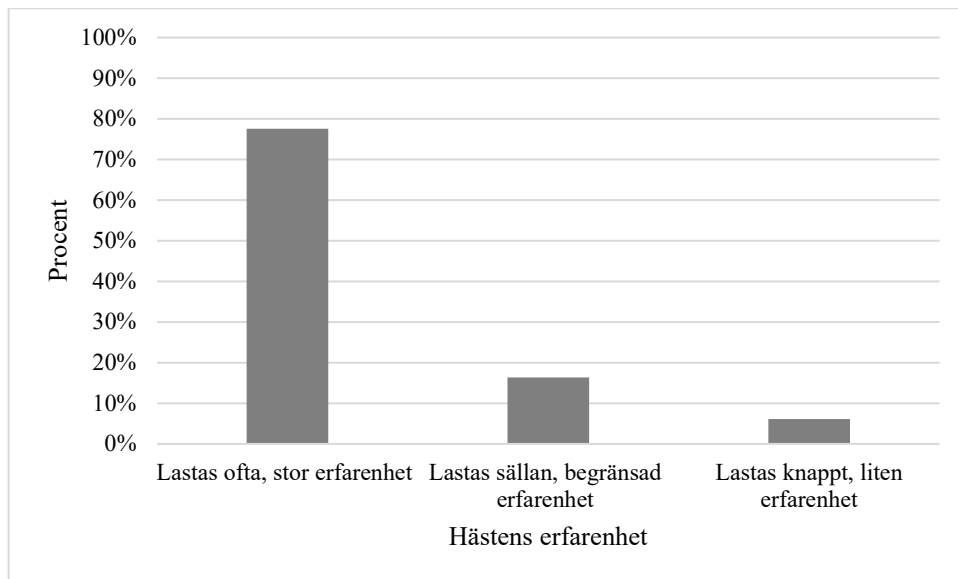
Figur 2. Graf över fördelningen gällande hur ofta hästhållare transporterar hästar presenterat och procent. n=49.

Vanligast var att hästhållare transporterar hästar 1–2 gånger i veckan (Fig. 2) till träningar (Fig. 1). Vilket också innebär att de är med vid lastning 2–4 gånger i veckan då en transport räknades som både avfärd och resan hem.



Figur 3. Graf gällande fördelning över hur ofta hästhållarens utvalda häst transporteras presenterat i procent. n=49.

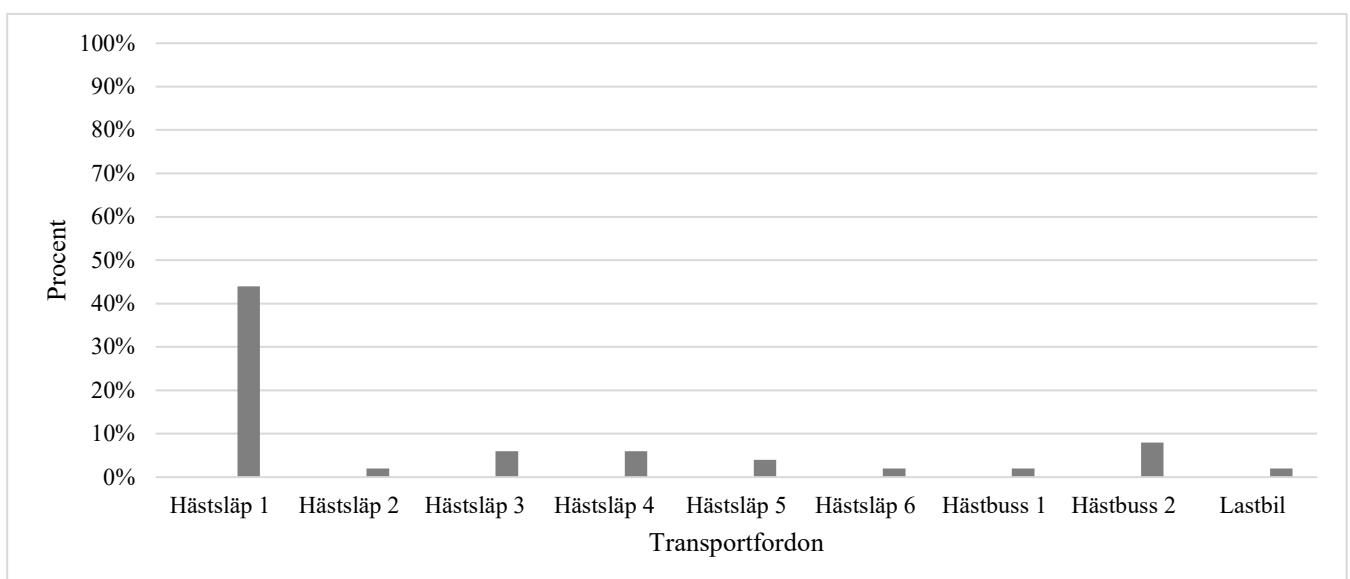
Majoriteten (38,78%) transporterar sin valda häst 1–2 gånger i veckan (Fig. 3). Då återigen räknas en transport som både resan till destinationen och hem igen, innebär detta att majoriteten av hästarna lastas 2–4 gånger i veckan. Det nämns däremot att april till september är tävlingssäsong, något som gör att hästarna transporteras mer och hästhållare lastar mer just nu än resten av året.



Figur 4. Graf över fördelningen gällande hur hästhållare bedömde hästens erfarenhet av lastning presenterat i procent. n=49.

Endast fem hästar ansågs vara svårastade. Av dessa hästar hade 40% liten erfarenhet av att lastas medan resterande 80% beskrevs åka ofta, cirka 1–2 gånger i veckan och därmed ha stor erfarenhet. Deras hästhållare beskrev att hästarna ”fryser fast” och ”kastar sig bak”. Vidare beskriver en att hästen upplever att ”det blir trång” och en annan att det måste vara två som hjälps åt att lasta hästen.

5.2 Transportfordon



Figur 5 Graf över fördelningen gällande de mest frekvent använda transportfordon som förekom i enkätsvaren presenterat i procent. n=38.

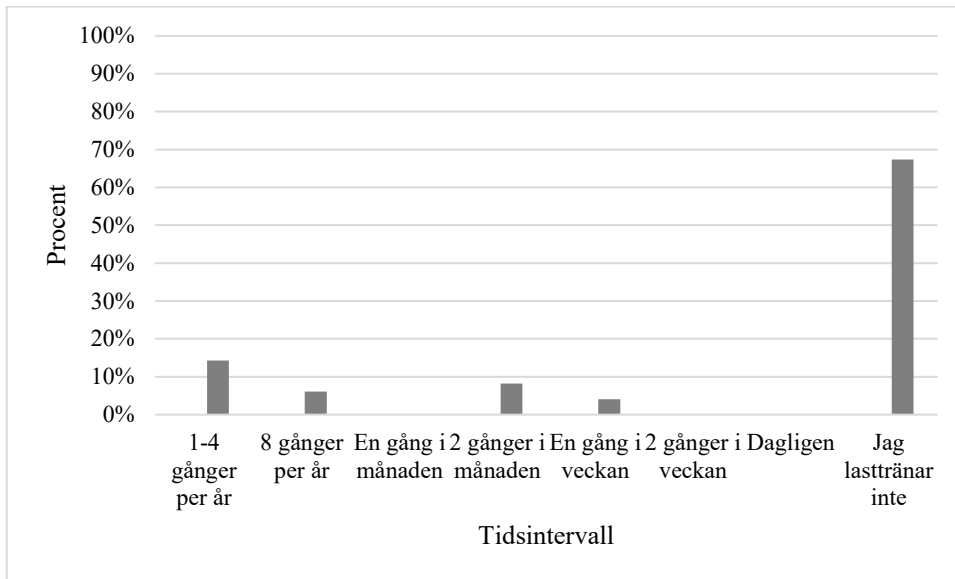
Totalt uppgavs 50 beskrivningar av fordon då vissa hästhållare använde sig av flera olika transporter. Det mest förekommande fordonet var ”hästsläp 1” (Fig. 5) där i- och urlastning sker bak och där två hästar färdas i fordonets färdriktning (tabell 2). 12 svar saknade någon essentiell information om fordonet vilket resulterade i att dessa inte kunde sorteras in i en utav kategorierna.

Totalt sett var det vanligast att hästarna färdades i färdriktningen (68%), näst följt av mot färdriktningen (14%) och ovanligast var diagonalt (6%). Hästsläp stod för 86% av fordonen, följt av hästbuss/lastbil (14%). Det vanligaste fordonet var gjort för två hästar (80%), följt av en häst (6%) sedan var det lika vanligt att ha en transport gjord för 3,4 och 5 hästar (2% vardera). Att lastning skedde bak stod för 68% av svaren, följt av lastning på sidan (10%) och lastning fram (6%). Slutligen stod urlastning bak för nästan hälften av svaren (54%), följt av utlastning på sidan (14%) och ovanligast var fronturlastning (12%).

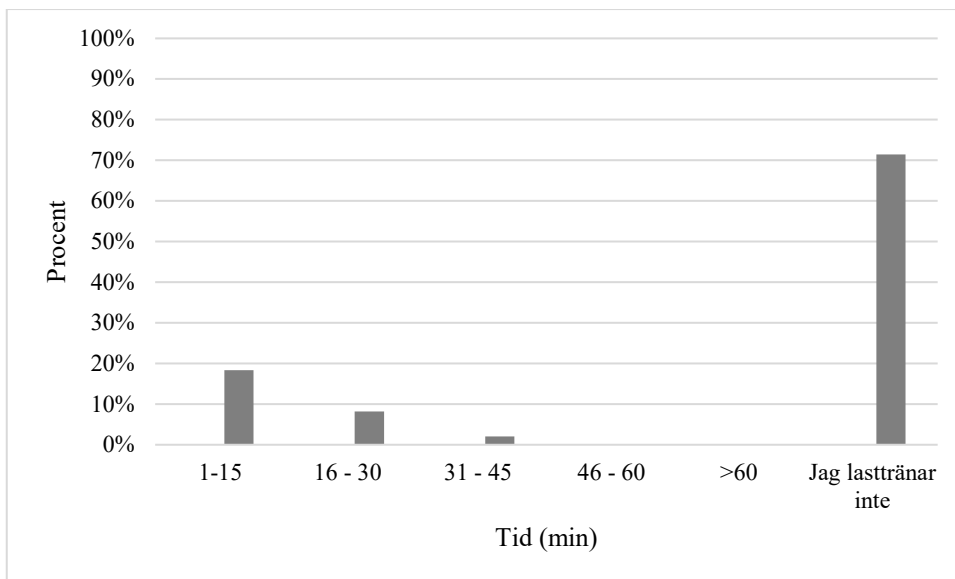
46% av hästhållare upplevde att typen av fordon påverkade hästens benägenhet att lastas. Vidare nämner 37% att hästbussar underlättade lastningen. 13% nämns transportens bredd ha påverkan på lastningen där en bredare transport ansågs vara bättre. Det nämnde även att en transport som hästen är van vid, transporter utan ramp, fronturlastning, varierad färdriktning och transporter med boogie underlättar lastningen (7% vardera). Hästhållare nämner vid ett tillfälle att lastning från sidan, ljusare insida och färdriktning bak underlättar (3% vardera). 3% nämnde att hästens erfarenhet av fordonet påverkar dess benägenhet att lastas

42% upplevde att färdriktningen hade påverkan på hästens benägenhet att lastas. 10% upplevde ingen skillnad, 15% visste inte och 33% hade endast provat en typ av fordon och hade därigenom inget att jämföra med. 80% ansåg att när hästen står mot färdriktningen blir det mer lättlastad. Två hästhållare beskrev att även om transporten är ett ”hästsläp 1” backar de in hästarna så att de ändå åker mot färdriktningen, då hästarna beskrivs uppskatta det mer och blir lugnare.

5.3 Lastträning

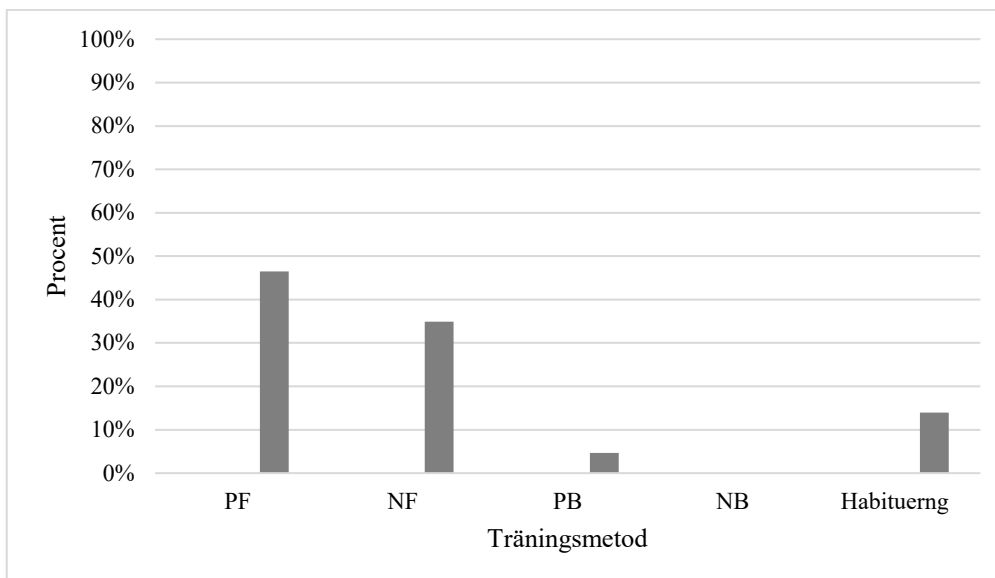


Figur 6. Graf över fördelningen gällande hur ofta hästhållare lasttränar sina utvalda hästar presenterat i procent. n=49.



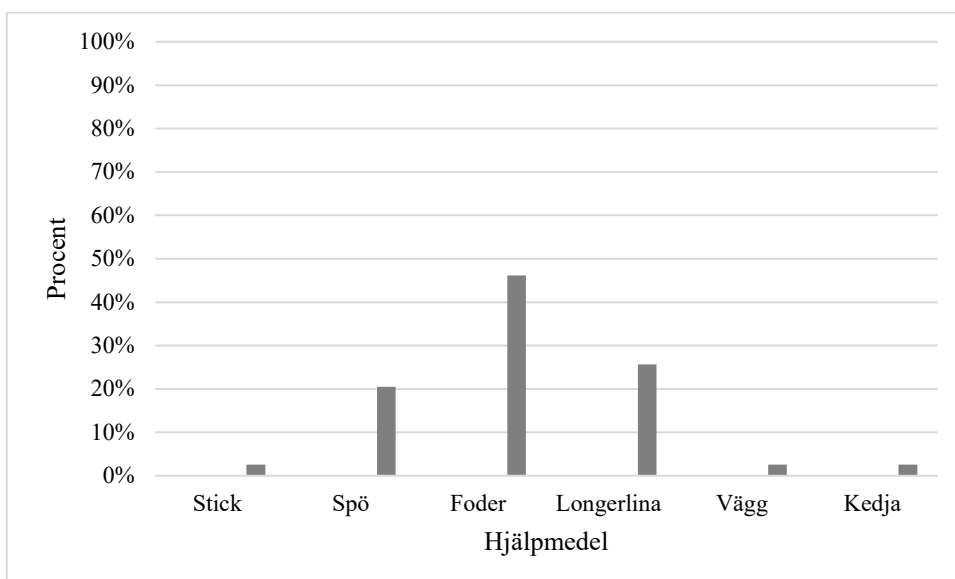
Figur 7. Graf över fördelningen gällande hur länge hästhållare lasttränar sina hästar per gång presenterat i procent. n=49.

Genomgående för hela studien var att majoriteten av hästhållare inte lasttränar och vid de tillfällen träning äger rum, 1–4 gånger per år (Fig. 6) tränas majoriteten av hästarna i snitt 1–15 minuter (Fig. 7). En hästhållare nämner i sin kommentar att tiden den lasttränar beror på hur träningen går. En annan skriver att under tävlings säsong behöver denne inte lastträna.



Figur 8. Graf av vilka träningsmetoder som används när hästhållare lasttränar presenterat i procent. n=46.

Det förekom 46 beskrivningar av metoder (Fig. 8) där majoriteten använde någon form av PF (47%), näst följt av NF (35%). I hälften av träningarna användes endast en träningsmetod (52%). Det var lika vanligt att använda sig av uteslutande PF som en kombination av PF och NF (30% vardera). Därefter endast NF (15%). PB användes aldrig som enda träningsmetod utan kombinerades det med resterande träningsmetoder (7%). H användes i lika stor omfattning som enda träningsmetod som i kombination med PF (7% vardera). NB förekom inte. Majoriteten (79%) av dessa beskrev att de vid avfärd lastar på samma sätt som de tränar.



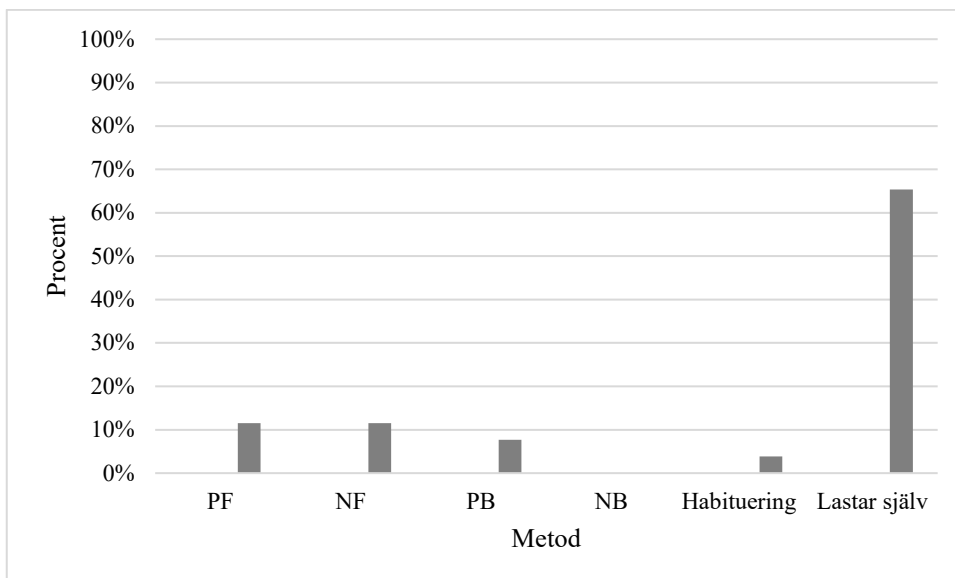
Figur 9. Graf över de mest använda hjälpmedel vid lastträning presenterat i procent. n=39.

Det vanligaste hjälpmedlet som användes (Fig. 9) var foder (46%), för att belöna när hästen utförde ett rätt beteende. Longerlinor (26%) var det näst vanligaste hjälpmedlet dessa beskrevs användas för att ”rama in” genom att fästa longerlinorna i transporten och sedan bilda en successivt avsmalnande gång fram till transporten, (användningen av en vägg skedde på liknande sätt). Alternativt fästes longerlinor i transporten och fördes bakom hästen för att sedan korsas bakom hästens bakdel. Stick (3%) och spö (21%) användes på liknande sätt men spö användes enligt respondenterna för att få en reaktion eller markera när hästen gjorde fel. Sticken användes för att habituera och vänja hästen vid beröring. 31% beskrev att de lasttränar själva medan 27% uppgav att de tar hjälp av ytterligare en person. 41% uppgav att de inte aktivt lasttränar.

Hos de svårlastade hästarna fanns inget samband mellan vilka transporter de åkte i då hästarna åkte i olika typer av transporter, vanligast var ”hästsläp 1” (80%) och en av hästarna (20%) åkte ”hästsläp 3” (tabell 2). Hästarna tränades med olika träningsmetoder, där PF var vanligast (80%), följt av NF (60%) och PB (60%) och slutligen H (20%). NF, PB och H användes alltid i kombination med någon annan metod där kombinationer som innehöll NF och PF var vanligast (60%). I två (40%) av fallen beskrevs PF som enda träningsmetod. Användning av NB förekom inte.

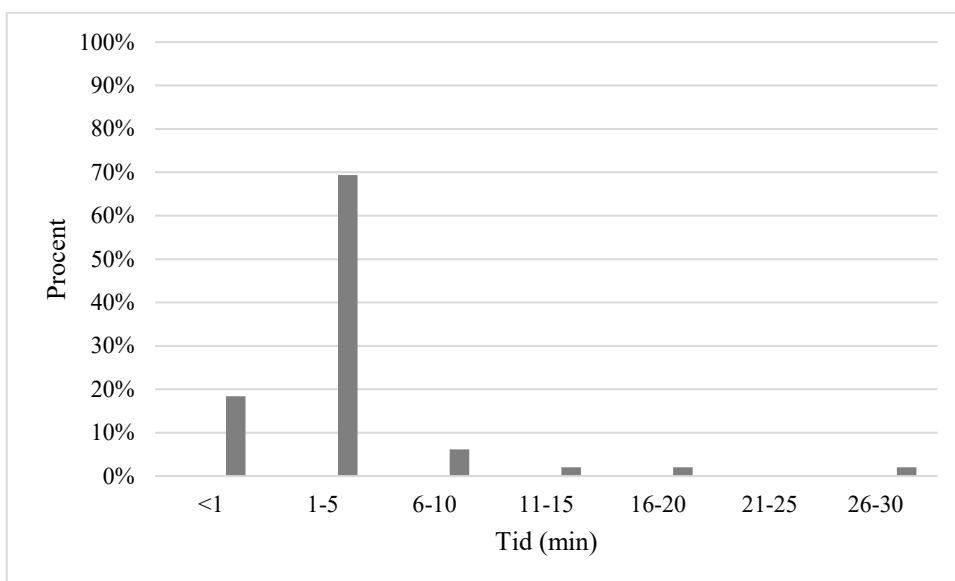
Frekvensen av träning varierade hos de svårlastade hästarna, där 40% uppgav att de tränar 8 gånger per år, 40% svarade att de tränar 2 gånger i månaden och 20% svarade inte på frågan. Likaså varierade tiden på varje träning, den som tränade 8 gånger per år, den som svarade 2 gånger i månaden och den som inte svarade tränade alla 1–15 minuter. Den andra som svarade 8 gånger per år och den som svarade 2 gånger i månaden tränade 31–45 minuter samt 16–30 minuter.

5.4 Avfärd



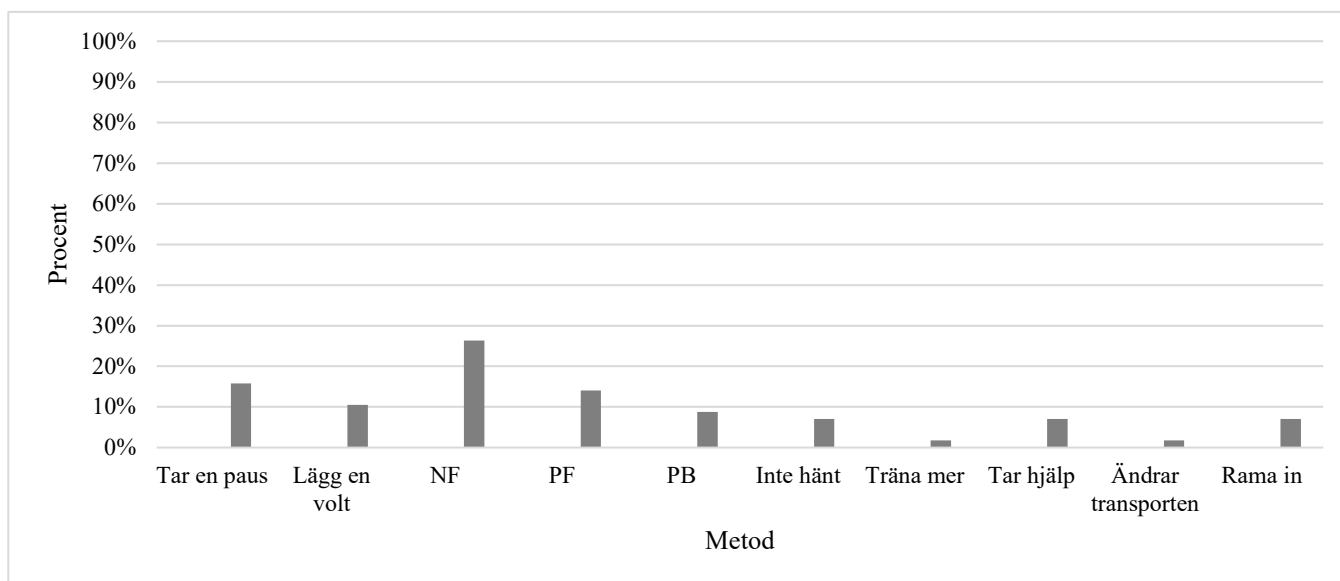
Figur 10. Graf över de metoder som används av hästhållare vid lastning för avfärd hos de hästhållare som inte lasttränar presenterat i procent. n=26.

De som inte aktivt tränade sina hästar att lastas ombads beskriva hur de lastar vid avfärd (Fig. 10). Majoriteten av hästarna lastar sig själva (65%), näst följt av NF och PF (12% vardera). Hästhållarna som svarade på frågan använde i mindre utsträckning kombinationer av olika träningsmetoder där endast tre svar antydde användning av två olika metoder. Där var kombinationen PF och NF vanligast (67%), följt av NF och PB (33%). Av totalt 45 hästhållare svarade 15 hästhållare (33%) att de inte tar med sig hjälpmedel vid avfärd. 67% svarade att de har med sig hjälpmedel vid avfärd även om det eventuellt inte finns ett behov för sådana. Vanligaste förekommande var att ha med sig longerlinor (45%), näst följt av foder (23%), spö (19%), kedjor (11%) och slutligen stick (2%).



Figur 11. Graf över tiden det tar för hästhållare att lasta sin häst, från punkten att de lämnar stallet till dess att transporten stängs presenterat i procent. n=49.

Att lasta de utvalda hästarna tar i snitt mellan 1–5 minuter (Fig. 11). Vid avfärd lastar 56% själva och 42% tar hjälp av ytterligare en till person. Även om majoriteten av transporterna är byggda för minst två hästar (86%) beskriver 83% av respondenterna att hästarna färdas ensamma, medan 17% anger att de transporterar två hästar samtidigt majoriteten av gångerna.



Figur 12. Graf över hur hästhållare går till väga om det uppstår problem i samband med lastning för avfärd presenterat i procent. n=41.

I 16% av svaren beskrev hästhållare att de tar en paus genom att gå en kortare promenad innan de försöker lasta igen (Fig. 12). Till skillnad från att endast lägga en volt (gå ett varv i en mindre cirkel precis utanför transporten). Den vanligaste metoden när problem uppstod var NF. 2% beskrev ändring i transporten genom att vinkla mellanväggen så att öppningen på transporten upplevs som bredare. 7% av hästhållare beskrev att de tar hjälp av andra personer runt omkring. Lika många beskriver att de inte har varit med om att hästar vägrat gå på transporten. Endast 2% beskriver att den då behöver träna mer.

5.5 Säsongsmässiga skillnader, uppehåll från lastning och övriga kommentarer

84% upplevde inte att det finns perioder när det är svårare att lasta sin valda häst. 16% ansåg att det fanns det. Av dessa 16% var det lika många som ansåg att det är svårare under vinter- och viloperioder (22% vardera). Utöver det nämnde hästhållare att blåst, mörker, om hästen är trött, har behövt lastas ut eller åkt för ofta påverkar lastningsförmågan negativt (11% vardera).

Vid frågan om uppehåll från lastning ansåg 53% att hästen inte behöver tränas då den träningen som tidigare gjorts ska vara så pass etablerad att det inte finns ett sådant behov. 16% ansåg att om hästen inte åkt på 3–6 månader behöver den tränas. 10% ansåg att hästen behöver tränas innan varje åktur medan 8% uppgav att efter ett uppehåll på 1–2 år behöver hästen tränas. Utöver specifika tidsangivelser svarade hästhållare att det beror på hästen (4%), om den inte lastats på en längre tid (2%), uppvisar obehag (2%), någon gång i månaden (2%) och slutligen om lastningen tar längre än 15 minuter (2%).

Under övriga kommentarer och tips beskriver hästhållare att det är viktigt att förstå hästens beteende och hur den fungerar psykiskt. De beskriver att det är viktigt att behålla lugnet, planera sin avfärd och att uppsöka professionell hjälp tidigt om det uppstår problem. Vidare beskriver hästhållare att lastning inte ska skilja sig från resterande vardaglig hantering och att den inte ska bli en ”grej”. För yngre hästar skriver de att träning ska börja tidigt men att även där ska det ske lugnt och planerat.

6. Diskussion

6.1 Hästhållares bedömning av vald häst

Alla hästhållare är olika och har olika erfarenheter av tidigare hästar. Att definiera "svårlastad" är därav komplicerat då detta beror på vilka erfarenheter hästhållaren har. En svårlastad häst för en hästhållare kan ses som lättlastad för en annan. Eftersom den här studien inte fokuserade på hästens erfarenhet utan snarare hur hästhållare uppfattar sina hästar, är det i detta fall inte väsentligt hur svårlastad hästen är utan snarare att hästhållaren uppfattar hästen som det och vidare kan motivera det. Huruvida det stämmer överens med hur en utomstående uppfattar hästen undersöktes inte. De fem hästhållare hade "svårlastade hästar" och registrerat beteenden som "kastar sig bakåt" och "fryser fast". Dessa bekräftas av Waran och Cuddeford (1995) som beteenden som förekommer när hästar tvekar att gå in i en transport. En hästhållare beskriver att hästen tycker att det är trångt, något som tyder på att hästens instinkter uttrycks (Ferguson & Rosales-Ruiz, 2001). Detta tyder på att hästhållare kan upptäcka och känna igen beteenden som är vanligt förekommande vid lastningsproblem samt att hästar som bedöms bara svåra att lasta är få till antal.

6.2 Hur lastar hästhållare och använder de sig av hjälpmedel samt följer av dessa?

Hästhållare beskriver själva att vid avfärd ska proceduren vara väl etablerad och de inte förväntar sig att det ska finnas några problem vid lastning, därav finns inget behov av lastträning. Resultatet indikerar att problem vid lastning inte är vanligt förekommande. Hos de hästhållare som aktivt tränar sina hästar var PF den vanligast förekommande metoden (Fig. 8). Likaså hos de hästhållare som beskrev sina hästar som svårlastade. Det tyder på att hästhållare föredrar PF vid träning och hos svårlastade hästar, något som enligt Weeks *et al.* (2011) är det sättet som ger snabbast resultat vid lastträning av hästar. PF beskrevs endast i form av foderbelöning och det nämndes inte att PF kombinerades med target-träning. Något

som ansågs vara ett av de effektivaste sätten att få hästar att själv lasta enligt Fergusson och Rosales-Ruiz (2001). Däremot bekräftar studien inte Weeks *et al.* (2011) och Padalino *et al.* (2017) resultat, att NF är den vanligaste metoden för praktisk träning och lastträning av hästar. Hos de som inte lasttränade var det, förutom ”lastar själv” lika vanligt med PF och NF (Fig. 10). När det uppstår problem var däremot NF den mest förekommande och hästhållare tar med sig longerlinor vid avfärd, ett hjälpmedel som används vid NF (Fig. 12). Lee *et al.* (2001) skrev i sin artikel att PF genom foderbelöning troligtvis inte är ett effektivt sätt att lasta en häst som är stressad och rädd. Därav kan det förklara varför NF var så vanligt vid problem och när hästen inte lastar självmant. Då PF var så vanligt förekommande kan det tolkas som att hästhållare i den här studien vill uppmuntra sina hästar att gå in i transporten snarare än att tvinga in dem eller använda sig av obehag. Detta kan i sin tur tyda på en skiftning i hur hästhållare tränar. Vidare att NF blir mindre populärt och PF en mer frekvent använd metod, i alla fall vid hantering från marken.

Alla träningsmetoder har sina för- och nackdelar, det viktiga är att hästhållaren förstår konsekvenserna av träningsmetoden som utövas (Luke *et al.* 2023). Hästhållare beskrev att deras syfte med sin användning av spö aldrig var för att bestraffa hästen utan snarare få en reaktion. Luke *et al.* (2023) såg i sin studie att förmågan att urskilja de olika träningsmetoderna är låg hos hästhållare. Det kan därför vara svårt att beskriva och veta vilka träningsmetoder som används vid träning och vilka associationer hästen gör. Även om hästhållare beskriver att de inte använder spöet för att bestraffa utan för att få hästen att gå framåt kan det ändå uppfattas som en positiv bestraffning för att hästen står still. Ett annat exempel är ”lägga volter” eller ”gå bort från transporten”, något som beskrevs som lösningar när det uppstår problem vid lastning (Fig. 12). Föregående metoder kan dock leda till att hästarna genom NF lär sig att det obehagliga, i detta fall att transporten tas bort om den vägrar gå in. Precis som i Hockenhuil och Creightons (2013) exempel. En hästhållare nämnde att på grund av detta undvek den att gå bort från transporten om det uppstår problem.

Att hästhållare tränar och lastar på ett säkert sätt är av stor vikt dels för att undvika skador och vidare sjukhus och veterinära besök, som kan leda till stora kostnader för individen. Dessutom för att förbättra ridsportens sociala licens och hur hästhållare uppfattas av resten av samhället (Wolframm *et al.*, 2023). Detta genom att förbättra och öka förståelsen för följderna i den vardagliga hanteringen av hästar framför allt i situationer som för hästen kan vara associerade med stress och ångest.

6.3 Frekvens av lastträning samt säsongsmässiga skillnader

När studien utfördes var det i början av tävlingssäsongen för många och en majoritet transporterade sin valda häst 1–2 gånger i veckan, något som tyder på att de regelbundet lastas. Padalino *et al.* (2017) såg i sin studie att hästar som tränats genom habituering hade en lägre risk att utveckla lastningsproblem jämfört med hästar som tränas med negativ- eller positiv förstärkning alternativt inte tränas alls. Hästar i denna studie tävlas och tränas frekvent och lastas därmed ofta, vid varje lyckad lastning går habitueringprocessen snabbare (Padalino *et al.*, 2017). Detta kan vara en förklaring till varför många hästhållare inte upplevde hästen som svårastad och beskrev att de lastar sig själva. Padalino *et al.* (2017) skriver att hästar som regelbundet och successivt utsätts för aversivt stimuli, i detta fall transporten, minskar både sina beteendemässiga och fysiologiska reaktioner. En av hästhållarna beskrev att hästen blir svår att lasta på nya platser och en annan uppgav att när hästen ska lastas igen efter att ha tvingats lastas ut uppstår det problem. Habituering är inte generaliserande (Haupt, 1986), något som kan förklara hästhållarnas erfarenheter.

Fergusson och Rosales-Ruiz (2001) skriver att hästar som tidigare tränats med aversiva metoder men som successivt tränas via target träning och PF under 15 minuter dagligen kan lasta sig själv. Även om det kan vara tidskrävande och kommer kräva fler träningspass beskriver Fergusson och Rosales-Ruiz (2001) att förekomsten av oönskade beteenden försvann när träningen började. Att uppmuntra snarare än att tvinga kan därav vara ett mer etiskt sätt att träna hästar (Holt, 2023). Tallberg (2021) skriver är syftet med träningsmetoderna att åstadkomma olika känslotillstånd hos hästarna. Negativt känslomässiga händelser som rädsla, ångest och frustration bildar starka minnen (Gabor & Gerken, 2018). Något som hästhållare bör ha i åtanke vid lastträning och lastning för avfärd men också när problem uppstår (Gabor & Gerken, 2018). Hästar saknar till viss del samtycke i sin hantering (Holt, 2023). Att använda sig av endast aversiva metoder som medför ångest och rädsla kan därav ses som etiskt fel (Holt, 2023).

Majoriteten av hästhållare upplevde att när hästen lärt sig lastas förväntas de kunna lastas oavsett hur lång tid det går mellan avfärderna. Näst följt av ett uppehåll på 3–6 månader (21%). Gabor och Gerken (2018) fann i sin studie att hästar inte minns procedurer för kvantitetsbedömning efter ett uppehåll på 12 månader. Däremot fann de att hästar kommer ihåg motoriska färdigheter efter ett år. Detta kan tyda på att hästar som en gång lärt sig lasta kommer att minnas proceduren i upp till ett år efter senaste lastningen. Det kan därav förklara varför hästhållare inte upplevde

säsongsmässiga skillnader, då hästarna lastas så pass ofta oavsett säsong och det uppstår inga längre uppehåll från lastningen.

6.4 Transportens utformning och hästens benägenhet att lastas

Majoriteten upplever att det är lättare med en stor och ljus transport när hästar ska lastas. Det bekräftar resultatet Padalino & Raidal (2020) kom fram till, att smala utrymmen riskerar att framkalla rädsla och ångest hos hästarna. Det nämndes att longerlinor och väggar kunde användas för att rama in hästen och bilda succesivt avsmalnande gång, dock finns det brist på studier som undersökt metodens effektivitet. En hästhållare nämnde att den flyttar på mellanväggen i släpet. På det sättet kan släpet upplevas som bredare, jämfört med om den står i mitten av släpet. Utöver det svarade 37% att hästbussar gjorde lastningen enklare. Detta kan bero på hur i- och urlastningen fungerar men också att hästbussar kan vara stabilare jämfört med hästsläp, vilket resulterar i att hästarna håller balansen bättre (Lee *et al.*, 2001).

I majoriteten av svaren åker hästar ensamma, något som kan resultera i en ökad hjärtfrekvens och vidare en indikator på stress (Kay & Hall, 2009). Som tidigare nämnt är hästar flockdjur och tidigare erfarenheter spelar roll när hästar ska gå in i fordonet. Däremot är det inte alla hästhållare som har tillgång eller möjlighet att ta med sig en till häst vid avfärd, då 48% beskrev att den valda hästen var deras enda häst. Kay och Hall (2009) såg att vokalisering, huvudvändning och vävning minskade signifikant och ätbeteendet ökade signifikant när hästar hade en spegel i fordonet, vars funktion speglar den andra hästen. Vidare såg de att det inte fanns signifikanta skillnader mellan att ha en häst bredvid eller en spegel i hästens utförande av beteenden. Detta kan ses som en mer etisk och ekonomisk hållbar metod, dels för att det utnyttjar det fordon som redan finns tillgängligt. Hästhållaren behöver inte köpa eller hyra en ny transport. Att ta med två hästar kan bli ett stressmoment om en utav dem måste lastas ut och den andra blir kvar. Att lasta in en utomstående häst kan bidra till bråk och vidare stress och aggression samt skador som kan leda till dyra veterinärkostnader.

Färdriktningen uppfattades i majoriteten av fallen inte ha påverkan på benägenheten att lastas. Litteraturen håller däremot inte med. Hästar som åker baklänges har lättare att hålla balansen (Collins *et al.*, 2000; Weeks *et al.*, 2011; Padalino & Raidal, 2020). Dai *et al.* (2021) skriver att bland annat hårda inbromsningar gör att hästen lätt tappas balansen och därigenom associerar transporten med stress, oro och rädsla. De hästhållare som uppfattade att färdriktningen hade påverkan svarade att om hästen stod mot färdriktningen var den också lättare att lasta.

6.5 Styrkor och svagheter med metoden

Att använda en enkät medför risken för icke sanningsenliga svar. Därav kan resultaten inte spegla verkligheten helt och hållet. Hästhållarna fick som tidigare nämnt själva välja en häst, 46% motiverade valet med att det var en häst som transporteras ofta och 77% av alla hästar ansågs ha stor erfarenhet av lastning. Majoriteten beskrev att de inte tränade och därav blev beskrivningar av hur hästar lasttränas få till antal, något resulterade i att få beskrivningar av träningsmetoder erhöles. För att få en vidare ökad förståelse skulle enkäten riktat sig till hästhållare som aktivt lasttränar eller har svårlastade hästar. Däremot kan dessa hästar trots att de beskrev som icke-svårlastade anses som det av en utomstående hästhållare. För att få ett tydligare svar på hur hästhållare lasttränar, skulle en observation över hur de tränar, antingen via videor eller fysiska möten behövas.

Det blev ett stort bortfall, något som kan bero på att frågorna inte var obligatoriska och därav var respondenten inte tvungen att svara på samtliga frågor. Det gav respondenten utrymme att hoppa över frågor vilket högst troligt bidrog till bortfallet. Metoden gav däremot möjlighet ut till ett stort antal personer under begränsad tid och det gav en helhetsbild av hur lastning och dess förberedelser går till. Att samla information innan enkäten utformades var visserligen tidskrävande men gjorde också att frågorna blev relevanta utifrån den forskning som redan finns.

De öppna frågorna var utformade på sådant sätt att hästhållaren fick berätta sina egna erfarenheter och upplevelser, något som för studien var en styrka. Jämförelsevis med förutbestämda svarsalternativ då viss information riskerar att utelämnas. Att hästhållare beskrev själva hur de lasttränar och lastar bidrog till att studien inte behövde förlita sig på hästhållarens kunskaper om träningsmetoder samt att kategoriseringen blev den samma för samtliga hästhållare. Att låta hästhållare få svara fritt innebar också att författaren kunde kategorisera svaren själv och därmed blev resultaten likvärdiga.

6.6 Styrkor och svagheter med litteratur

Padalino *et al.* (2017) stora svaghet är det faktum att den är utförd i Australien och därav är den inte representativ för de mest frekvent använda transporterna i Sverige. Däremot gav den en bra överblick över vilken typ av transport som är vanligast samt dess för- och nackdelar. Padalino *et al.* (2017) gav en tydlig kategorisering av träningsmetoder utifrån enkätsvar som var användbart i den här studien. Då den gav inspiration och underlättade arbetet. Den ansågs som tillförlitlig och relevant för det här arbetet då den dels har ett liknande syfte och metod som det här arbetet.

Padalino *et al.* (2017) har en tydlig struktur och använder sig av källor på relevanta platser för att styrka sina antaganden och resultat.

Fergusson och Rosales-Ruiz (2001) artikel gav en bra beskrivning av target-träning samt vilka problem som uppstår vid användning av aversiva metoder. Deras inledning och metod ger en tydlig och lättolkad genomgång för den befintliga litteraturen inom området. De har jämfört källor mot varandra och kan motivera varför studien är aktuell redan i inledningen. De har en tydlig metod som med lätthet går att upprepa och den i det stora hela lätt att förstå. Däremot utför de väldigt många olika typer av försök i samma artikel, något som märktes i resultatet. Samtliga grafer är svåra att förstå, det saknas information som skulle underlätta för läsaren att förstå vad graferna beskriver. Detta påverkar den skriftliga delen i resultatet. Diskussionen blir därtill också svår att förstå i och med att de hänvisar tillbaka till resultatet.

6.7 Nya frågeställningar

När en ryttare ska börja tävla måste de, som tidigare nämnt, ha ett grönt kort. De lär sig grunderna i lastning när de är minst 13 år gamla. För de som går på ridskola sker detta mycket senare, först vid ryttarmärke 5. I samma märke ska ryttaren även ha bedömt hygienkvaliteten på foder och kunna lägga olika typer av bandage (Svenska Ridsportförbundet, 2023b). Inget av föregående krav ställs för det gröna kortet (Svenska Ridsportförbundet, 2023a). Det kan därav finnas kunskapsluckor gällande lastning mellan ridskoleryttare och privatryttare. Det hade därmed varit av intresse att undersöka hur erfarenheter förändras genom åren. Pearson (2004) skriver att hästarhållare som inte engagerar sig i att förbättra sina kunskaper tenderar att ha hästar med sämre välfärd. Vi kan ses ha en etisk skyldighet att förbättra djurens välfärd (Mitchell, 2019). Att undersöka om det finns skillnader i kunskap och erfarenhet mellan ridskoleryttare som lär sig lasta senare i livet och privatryttare som troligtvis lastat fler gånger hade därför varit relevant för att förbättra hästars välfärd.

Negativ förstärkning är den vanligaste och snabbaste träningsmetoden och ofta kombineras negativ förstärkning med positiv bestraffning i form av spöslag eller smackningar (Weeks *et al.*, 2011; Padalino *et al.*, 2017). Huruvida det är de bästa metoderna för att träna hästar förtäljer inte studierna. Vad som anses bäst är också diskutabelt, är det snabbast resultat eller lugnast för hästen? Det ena behöver nödvändigtvis inte utesluta det andra men i ett samhälle där vi mer och mer syftar till att öka välfärden hos hästar (Hemsworth *et al.*, 2015), samt att vi har ett etiskt ansvar för att hästar ska hanteras på ett sätt som ökar deras välfärd (Mitchell, 2019). Bör det nödvändigtvis göras en kartläggning var och hur ryttare lär sig lasta och

hantera hästar. En frågeställning som; vilka träningsmetoder lärs ut i samband med lastträning varit av relevans.

Majoriteten av svaren upplevde inte att fordon eller färdriktning hade någon påverkan på hästens benägenhet att lastas. Alla hästar har däremot individuella preferenser, instinkter och erfarenheter, vilket kan spela stor roll när hästen ska lastas. I den här studien upplevde en del hästhållare att om hästen står mot färdriktningen, åker hästbuss eller i en bredare transport underlättas lastningen. Det är däremot inte etiskt rimligt eller ekonomiskt hållbart för hästhållare att byta ut sina transporter. Hästhållare nämner att en ljus inredning underlättar lastning precis som Cross *et al.* (2008) såg i sin studie. En annan hästhållare nämner att de ändrar inredningen i sin befintliga transport för att underlätta lastningen. Hur ska transporter utformas för att ge bästa resultat när det gäller lastning? Det är en relevant frågeställning framför allt hos hästhållare som upplever problem vid lastning men inte har råd att köpa en ny transport. Det kan också bidra till att hästhållare har större möjlighet att åka i väg på event och därigenom göra ridsporten tillgänglig för fler.

6.8 Slutsats

Samtliga frågeställningar kunde besvaras. Hästhållare lastar i snitt 1–2 gånger i veckan till träning och tävling. En minoritet beskriver att de har svårastade hästar och identifierar beteenden som är kopplade till rädsla och ovilja att lastas. Majoritet beskriver att hästen går på transporten självmant och en omedveten användning av H är en trolig förklaring. Vid träning används PF genom foderbelöningar mest frekvent. Vid problem vid lastning tar hästhållare till NF med hjälp av longerlinor. Tidigare studier visar att alla träningsmetoder har konsekvenser men att det viktiga är att hästhållare förstår vilket syftet träningen har samt vilka följder metoderna får både etiskt och för den sociala licensen. De upplever inte att det finns något samband mellan transportens utformning och benägenhet att lastas. Vissa nämner dock att hästbussar, position mot färdriktning och breda transportfordon kan göra lastning lättare. Hästhållare upplever generellt inte säsongsmässiga skillnader och de som gör det beskriver mörker, blåst och vintersäsongen påverkar lastningen negativt.

Referenser

- Ahrendt, L.P., Labouriau, R., Malmkvist, J., Nicol, C.J. & Christensen, J.W. 2015. Development of a standard test to assess negative reinforcement learning in horses. *Applied animal behaviour science*, 169, 38–42.
- Baragli, P., Padalino, B. & Telatin, A. 2015. The role of associative and non-associative learning in the training of horses and implications for the welfare (a review). *Annali dell'Istituto superiore di sanità*, 51, 40–51.
- Collins, M., Friend, T., Jousan, F. & Chen, S. 2000. Effects of density on displacement, falls, injuries, and orientation during horse transportation. *Applied animal behaviour science*, 67, 169–179.
- Cross, N., van Doorn, F., Versnel, C., Cawdell-Smith, J. & Phillips, C. 2008. Effects of lighting conditions on the welfare of horses being loaded for transportation. *Journal of veterinary behavior*, 3, 20–24.
- Dai, F., Zappaterra, M., Minero, M., Bocchini, F., Riley, C.B. & Padalino, B. 2021. Equine transport-related problem behaviors and injuries: A survey of Italian horse industry members. *Animals (Basel)*, 11, 1–19.
- Ferguson, D.L. & Rosales-Ruiz, J. 2001. Loading the Problem Loader: The Effects of Target Training and Shaping on Trailer-loading Behavior of Horses. *Journal of applied behavior analysis*. 34, 409-424.
- Garbor, V. & Gerken, M. 2018. Study into long-term memory of a complex learning task in Shetland ponies (*Equus caballus*). *Applied animal behaviour science*. 198, 60-66
- Górecka, A., Bakuniak, M., Chruszczewski, M.H. & Jezierski, T.A. 2007. A note on the habituation to novelty in horses: Handler effect. *Animal science papers and reports*, 25, 143–152.
- Hall, C., Kay, R. & Green, J. 2020. A Retrospective Survey of Factors Affecting the Risk of Incidents and Equine Injury During Non-Commercial Transportation by Road in the United Kingdom. *Animals (Basel)*, 10, 288.

- Hemsworth, L.M., Jongman, E. & Coleman, G.J. 2015. Recreational horse welfare: The relationships between recreational horse owner attributes and recreational horse welfare. *Applied animal behaviour science*, 165, 1–16.
- Hockenhull, J. & Creighton, E. 2013. Training horses: Positive reinforcement, positive punishment, and ridden behavior problems. *Journal of veterinary behavior*, 8, 245–252.
- Holt, J. 2023. Horses as players in equine sports. *Sport, ethics and philosophy*, ahead-of-print (ahead-of-print), 1–9.
- Houpt, K. 1982. Misbehavior of horses: trailer problems. *Equine practice*, 4, 12-16
- Houpt, K. 1986. Stable Vices and Trailer Problems. *The Veterinary clinics of North America. Equine practice*, 2, 623–633.
- Jones, W.E. 2003. Transporting horses: Minimizing the stress. *Journal of Equine Veterinary Science*. 23, 543-545.
- Kay, R. & Hall, C. 2009. The use of a mirror reduces isolation stress in horses being transported by trailer. *Applied animal behaviour science*, 116, 237–243.
- Leiner, L. & Fendt, M. 2011. Behavioural fear and heart rate responses of horses after exposure to novel objects: Effects of habituation. *Applied animal behaviour science*, 131, 104–109.
- Lee, J., Houpt, K. & Doherty, O. 2001. A survey of trailering problems in horses. *Journal of equine veterinary science*, 21, 235-238.
- Luke, K.L., McAdie, T., Warren-Smith, A.K., Rawluk, A. & Smith, B.P. (2023). Does a Working Knowledge of Learning Theory Relate to Improved Horse Welfare and Rider Safety? *Anthrozoös*, 10, 1–17.
- McGreevy, P.D. & McLean, A.N. 2009. Punishment in horse-training and the concept of ethical equitation. *Journal of veterinary behavior*, 4, 193–197.
- McGreevy, P.D. & McLean, A.N. 2010. *Equitation Science*, Wiley-Blackwell, Chichester, Storbritannien.
- Mitchell, R.D. 2019. Welfare concerns for the US sport horse – A matter of practice ethics? *Equine veterinary education*, 31, 228–229.

- Padalino, B., Henshall, C., Raidal, S.L., Knight, P., Celi, P., Jeffcott, L. & Muscatello, G. 2017. Investigations Into Equine Transport-Related Problem Behaviors: Survey Results. *Journal of equine veterinary science*, 48, 166–173.
- Padalino, B., Maggolino, A., Boccaccio, M. & Tateo, A. 2012. Effects of different positions during transport on physiological and behavioral changes of horses. *Journal of veterinary behavior*, 7, 135–141.
- Padalino, B. & Raidal, S.L. 2020. Effects of transport conditions on behavioural and physiological responses of horses. *Animals (Basel)*, 10, 160–.
- Padalino, B., Rogers, C.W., Guiver, D., Bridges, J.P. & Riley, C.B. 2018. Risk factors for transport-related problem behaviors in horses: A New Zealand survey. *Animals (Basel)*, 8, 134–.
- Pearson, N.Y. 2004. A study of horse ownership and management in Victoria, Australia. Masters thesis, University of Melbourne, Australia.
- Riley, C.B., Noble, B.R., Bridges, J., Hazel, S.J. & Thompson, K. 2016. Horse injury during non-commercial transport: Findings from researcher-assisted intercept surveys at southeastern australian equestrian events. *Animals (Basel)*, 6, 65–65.
- Shanahan, S. 2003. Trailer loading stress in horses: Behavioral and physiological effects of nonaversive training (TTEAM). *Journal of applied animal welfare science*. 6, 263–274.
- Statens jordbruksverks föreskrifter och allmänna råd (SJVFS 2019:7) om transport av levnad djur; saknr L5.
- Svenska ridsportförbundet. 2023a. Grönt kort. <https://ridsport.se/utbildning/for-ryttare/gront-kort> Använd 2023-04-14.
- Svenska ridsportförbundet. 2023b. Ryttarmärken. <https://ridsport.se/ridskola/ryttarmarken> Använd 2023-04-14
- Tallberg, M. 2021. Motiverad häst – inlärning, beteende och kommunikation. Kuuranmäen. Finland.
- Waran, N.K. 1993. The behaviour of horses during and after transport by road. *Equine Veterinary Education*. 5, 129-132.

- Waran, N.K. & Cuddeford, D. 1995. Effects of loading and transport on the heart rate and behavior of horses. *Applied Animal Behaviour Science*. 43, 71–81.
- Weeks, C.A., McGreevy, P. & Waran, N.K. 2011. Welfare issues related to transport and handling of both trained and unhandled horses and ponies. *Equine Veterinary Education*. 24, 423-430.
- Wolframm, I., Douglas, J. & Pearson, G. 2023. Changing hearts and minds in the equestrian world one behaviour at a time. *Animals (Basel)*, 13, 748–.
- Yarnell, K., Hall, C. & Billett, E. 2013. An assessment of the aversive nature of an animal management procedure (clipping) using behavioral and physiological measures. *Physiology & behavior*, 118, 32-39.
- Yngvesson, J., de Boussard, E., Larsson, M. & Lundberg, A. 2016. Loading horses (*Equus caballus*) onto trailers—Behaviour of horses and horse owners during loading and habituating. *Applied animal behaviour science*, 184, 59–65.
- Yorke, A., Matusiewicz, J. & Padalino, B. 2017. How to minimize the incidence of transport-related problem behaviours in horses: a review. *Journal of equine science*, 28, 67–75.

Populärvetenskaplig sammanfattning

Hästar är flock- och flyktdjur som gärna trånga och mörka utrymmen där sikten är dålig. I dag transporteras hästar av en mängd olika anledningar såsom till tävlingar, träningar och av medicinska skäl. Tidigare studier har visat att hästar kan reagera negativt på transportfordonet. Det är i sin tur en stor säkerhetsrisk både för häst och människa om hästen skulle fly undan från transporten, därav är en smidig och trygg lastning av stor vikt både för häst och människa. Tidigare studier har fokuserat på hur hästen reagerar i transportfordonet.

Den här studien har valt att undersöka vad hästägare har för erfarenheter av lastning, träning inför lastning och av transportfordon. Detta genom att distribuera en enkät innehållande 23 frivilliga frågor gällande hästhållarens erfarenhet och hur de går till väga i praktiken. Det förekom ett internt bortfall då alla frågor i enkäten inte var applicerbara på samtliga hästhållare och gav dem utrymme att hoppa över frågor. Resultatet visade att det vanligaste fordonet var en släpvagn där 2 hästar får plats, hästen lastas in och ut från baksidan av transporten och de åker i fordonets färdriktning. Litteratur fann att hästar föredrar att åka mot fordonets färdriktning samt prefererar ljusa och breda transportfordon. Hästhållare höll däremot inte med. Majoriteten av hästhållarna beskrev att hästen lastar sig själv och därav finns inget behov av lastträning även efter ett längre uppehåll från lastning. De som lasttränar belönar hästen när den utför rätt beteende (positiv förstärkning). Hästhållare som inte lasttränar eller när det uppstår problem vid lastning använder sig av att ta bort obehag från hästen när den utför rätt handling (negativ förstärkning).

Utöver det har studier hittat att hästhållare tenderar att omedvetet träna sina hästar, något som kan betyda att habituering, låta hästen vänja sig vid obehagliga miljöer, kan vara vanligare än vad hästhållare är medvetna om. Att studera effekten av lastning, träning och fordon är av vikt både för ridsportens sociala licens, hästens välfärd samt hästhållares ekonomiska situation. Vidare studier kring utbildning, erfarenheter och fordon behövs för att ytterligare förbättra och underlätta lastning av häst.

Tack

Jag vill börja med att tacka alla respondenter som tog sin tid att svara på enkäten och vidare gjorde arbetet möjligt. Min handledare för bra input. Slutligen vill jag skicka ett tack till min kritiska vän Wilma Östberg som noggrant och tydligt granskat mitt arbete.

Bilaga 1

Bakgrund

1. I vilket syfte transporterar **du** hästar majoriteten av gångerna?
 - Tävling
 - Träning
 - Till beten
 - Avel
 - Sjukvård/Hovvård
 - Annat
2. Hur många gånger i snitt transporterar **du** hästar? Räkna dit- och hemfärd som en transport.
 - Inte alls
 - 1–4 gånger per år
 - 8 gånger per år
 - En gång i månaden
 - 1–2 gånger i veckan
 - 4 gånger i veckan
 - Dagligen

Fordon

3. Vilken typ av transport använder **du** dig av i huvudsak? Beskriv typ av fordon, på- och urlastning, hästensfärdriktning och hur många hästar som får plats samtidigt. Exempelvis Hästbuss på- och urlastning sida, mot färdriktningen, max 2 hästar
4. Hur många hästar åker i transporten majoriteten av resorna?
 - 1
 - 2
 - 3
 - 4
 - Fler än 5
5. Upplever **du** någon skillnad i hästars benägenhet att lastas beroende på typ av transportfordon
 - Ja

- Nej
- Vet ej
- Jag har bara provat en typ av fordon

Om du svarade ja, på vilket sätt upplever du skillnad och när?

6. Upplever **du** att hästens position i relation till färdriktningen har någon påverkan på hästens benägenhet att lastas?
- Ja
 - Nej
 - Vet ej
 - Jag har bara provat en typ av fordon
- Om du svarade ja, på vilket sätt?

Val av häst

7. I enkäten kommer du få frågor där du ska utgå från en häst som du tycker är passande för den här studien. Förklara varför du valde just den hästen. Exempelvis "Den här hästen lastas flest gånger" eller "det här är min enda häst"
8. Beskriv **hästens** erfarenhet av att lastas. Exempelvis "hästen lastas ofta och har stor erfarenhet av att åka transport" eller "det är en unghäst som endast lastats en gång."
9. Upplever **du** hästen som svårlastad?
- Ja
 - Nej
- Om ja, på vilket sätt upplever du den som svårlastad?

Träning

10. Hur många gånger i snitt tränar **du** hästar?
- 1–4 gånger per år
 - 8 gånger per år
 - En gång i månaden
 - 1–2 gånger i veckan
 - 4 gånger i veckan
 - Dagligen
 - Jag lasttränar inte
11. Hur länge lasttränar **du** per gång?
- 1–15 minuter
 - 16–30 minuter
 - 31–45 minuter
 - 46–60 minuter

- Längre än 60 minuter
 - Jag lasttränar inte
12. Använder **du** hjälpmedel när **du** ska lastträna, exempelvis spö, longerlinor, godis eller dylikt?
- Ja
 - Nej
 - Jag lasttränar inte
- Om du svarade ja, vilket/vika hjälpmedel använder du?
13. Hur lasttränar du? Om du använder dig av hjälpmedel, beskriv hur dessa används.
14. Lasttränar du **din valda häst** på samma sätt som du beskrev i fråga 13?
- Ja
 - Nej
 - Jag lasttränar inte
- Om du svarade nej, vad skiljer sig?
15. Hur många personer hjälper dig normalt att lastträna?
- 0
 - 1
 - 2
 - 3
 - 4
 - Fler än 5
 - Jag lasttränar inte
16. Hur långt uppehåll från lastning krävs för att **du** ska anse att det finns ett behov av att lastträna? Exempelvis om hästen inte åkt på tre månader behöver den lasttränas innan nästa avfärd.

Avfärd

17. Hur många gånger i snitt transporteras **din valda häst?**
- 1–4 gånger per år
 - 8 gånger per år
 - En gång i månaden
 - 1–2 gånger i veckan
 - 4 gånger i veckan
 - Dagligen

18. När du ska lasta hästen för att åka i väg, lastar du på samma sätt som du tränar?

- Ja
- Nej
- Jag lasttränar inte

Om du inte lasttränar, beskriv hur du normalt lastar

Om du svarade nej, vad skiljer sig?

19. Hur många personer hjälper dig att lasta vid avfärd?

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- Fler än 5

20. Hur lång tid tar det i snitt att lasta **din valda häst**, från punkten du ämnar stallet till dess att du stänger transporten? Svara i minuter

21. Om en häst av någon anledning inte vill gå in i transporten, vad brukar **du** göra?

22. Har **du** hjälpmedel med dig som är ämnade för lastning när du ska åka i väg, även om de eventuellt inte behövs?

- Ja
- Nej

Om du svarade ja, vilka redskap har du med dig?

23. Upplever du att det finns perioder som **din valda häst** generellt sätt är svårare att lasta?

- Ja
- Nej

Om du svarade ja, när?

24. Tack för att du deltog i studien! Nedan kan du lägga till någon övrig kommentar om du vill, eller ge några bra tips till andra personer som ska lastträna eller lasta sina hästar.

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Även om du inte publicerar fulltexten kommer den arkiveras digitalt. Om fler än en person har skrivit arbetet gäller krysset för samtliga författare. Du hittar en länk till SLU:s publiceringsavtal på den här sidan:

- <https://libanswers.slu.se/sv/faq/228316>.

JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.