

FOKUS TRANSPORT

Travronden djupdyker i transportträsket och granskar bland annat hur en transport till Frankrike egentligen fungerar.

Ari lägger rutten genom Europa

Det blir allt mer populärt att starta svenska travhästar utomlands.

De stora pengarna i Frankrike lockar många hästägare, men att starta på Vincennes innebär att många pusselbitar ska ligga på rätt plats.

Transporten till exempel.

Hur går det till att färdas genom Europa med häst?

Av THOMAS HEDLUND

Vi tar Paris som exempel när hästtransportören Ari Pakarinen förklarar hur det går till och vad man ska tänka på när en häst ska färdas genom Europa.

Först och främst gäller det att ett motiv för resan finns. Idag är den vanligaste orsaken tävling, att starta i Paris, oftast på Vincennes och många vänder till Trikolorens land blir det för landets hästtransportörer numera.

"Man kan säga att vi hästtransportörer fraktar gods i multimiljonklassen"

Det man som kund behöver göra är att boka en resa.

– Det är det första som händer och jag talar för de flesta av transportörerna när jag säger att det bästa sättet är att göra

detta på nätet, på respektive hemsida. Där bildas ett avtal mellan hästägaren och firman som ska sköta transporten, säger Ari Pakarinen.

• **Hur viktigt är detta avtal?**

– Väldigt viktigt. Man fraktar sin häst på eget ansvar, oavsett var i världen det sker och det här står klart och tydligt i transportörernas villkor, vilka måste godkännas av kunden.

• **Varför är det viktigt?**

– Om något händer hästen, vi säger att den skadas på resan, måste det stå klart vad det är som händer.

– För att folk ska förstå varför vi måste skilja på olika försäkringar kan man säga att vi hästtransportörer fraktar gods i multimiljonklassen varje år.

Om vi behöver stå för alla försäkringar skulle alla transporter med häst vara skyhögt mycket dyrare än vad som är fallet idag. Idag ser vi nästan uteslutande seriösa transportföretag som är noggranna med dessa avtal.

• **Utveckla gärna resonemanget med synen på transport av häst.**

– Hästar är som vilket gods som helst när det gäller transporter och man kör runt med last som har ett kilopris, alltså

något som är långt från verkligheten eftersom många av de hästar vi kör runt är värda betydligt mer än det standardiserade kilopriset.

– Därför är det av stor vikt att kunden godkänner ett avtal innan resan påbörjas. Jag som transportör binder mig att frakta hästen



Ari Pakarinen poängterar vikten av att ha ett avtal mellan transportören och hästägaren.

Foto: MIA TÖRNBERG

8 500 plus moms

Kostnaden för en resa mellan Stockholm och Paris för en fyrbent med Aris hästtransport

Fakta transportersättning för rikstotolopp

Transportersättning utgår med tre kronor per km för oplacerade hästar, maximalt belopp är 6 000 kr.

Avståndet räknas från hästens hemmabana till aktuell tävlingsbana (tur och retur). För hästar uppstallade på filial räknas avståndet från den bana där hästen är uppstallad. Ersättning utgår endast om den sammanlagda sträckan är 600 km eller mer. För utlandstränad häst som inför aktuell start har rest till Sverige från sitt hemland betalas transportersättning för sträckan från närmaste gränsstation till aktuell tävlingsbana.

ATG betalar ut cirka 4,7 miljoner kr i transportbidrag i år, enligt budget. Totalt reser svensktränade hästar cirka 26 miljoner km (eller motsvarande 650 varv runt jorden) varje år för att tävla. I den siffran ingår endast resor till svenska tävlingar.

ST har räknat avstånd från hemmabana till tävlingsbana, och räknat med schablonavstånden 40 km enkel resa för hemmahästar).

Källa: ST:s propositionshäfte & Per Wetterholm, ST



Att transportera häst till tävlingar utanför Sveriges gränser, till exempel på Vincennes, kräver en hel del förberedelsearbete av hästägaren. Under själva transporten ansvarar transportören för hästens hälsa.

Foto: JEANNIE KARLSSON

från punkt A till B och ansvarar självklart för hästen under resan.

• Nästa steg då? Behövs en färdplan?

– Inte nu längre. Inte för häst med pass.

• Så vad behövs göras innan du kan lasta och åka?

– En häst som ska transporteras till Paris måste vara besiktad av en distriktsveterinär, en officiell veterinär och man behöver inte fylla i något i passet, utan bara kontrollera att hästen är frisk och att det är rätt häst. Hälsostatus kan vi kalla det. Veterinären ska skriva ett friskintyg och detta gäller tio dagar, men man måste påbörja resan inom 48 timmar efter att intyget skrivits ut.

• Och om en hästägare/kund inte har ordnat med alla papper innan den tänkta avfärden...?

– Det händer att någon kommer på detta sent, men jag har ingen möjlighet att fixa det under resans gång, så allt måste vara klart innan man lastar.

• Om du åker till Frankrike med en häst som ska starta och så har de där

tio dagarna gått efter veterinärens intyg skrivits ut. Vad händer då?

– Då sker samma procedur med en veterinär på plats i Frankrike innan hemresan.

• Nu åker ni. Du har lastat och är på väg mot Paris, vilka regler gäller nu?

– EU-regler gäller hela vägen. Hur de efterföljs i de olika länderna varierar, men jag kan säga att Sverige håller sig väl inom ramarna för regelverket. Vi är i framkant vad gäller den biten.

• En chaufför får inte köra nonstop, det är sunt förnuft och också reglerat av lagen, men vad gäller för hästarna?

– Enligt lagen får man köra 28 timmar utan att lasta av, men alla förstår att man inte behandlar djur på det viset. Jag som chaufför får köra nio timmar och om vi tar en Parisresa som exempel kan jag beskriva hur det går till.

– Vi börjar på Solvalla måndag morgon, lastar och åker mot Malmö. Det tar nio timmar och då lastar vi av hästarna

som får stå uppstallade tre-fyra timmar innan färjan till Travemünde avgår. På tisdag morgon är vi framme och sedan har vi ett stall i Tyskland, nära holländska gränsen, där hästarna åter lastas av och vilar i elva timmar. Det ger också chauffören möjlighet att vila ut ordentligt och under tiden kollar hästarnas status upp ordentligt. Vi kollar temperaturen, ser till att de druckit och ätit ordentligt. Vi går igenom saker vi inte ser medan vi kör.

• Ni kollar alltså att hästarna mår bra, att magarna fungerar och att de inte är uttorkade?

– Exakt. Och efter vilan på elva timmar lastas hästarna igen, i en rengjord transport och då är det med Paris i sikte. Oftast når vi Paris när trafiken är lugn eftersom vi kör på natten. Klockan 11.00 är vi framme.

• Vad händer då?

– Mottagaren tar emot hästen, kollar att allt är okej och mitt ansvar för hästen är slut.

Tar två långa vilopauser



Det blir många mil (över 20 000) på vägarna i Europa för Ari och hans hästtransporter. Främst går färden till och från Paris för Ari och hans anställda.

Foto: MIA TÖRNBERG

• **Då åker du hem igen?**

– Det beror på vad som händer. Jag kanske stannar om det handlar om en eller flera hästar som bara ska göra en start, men oavsett så måste jag vila. Det går inte att fuska med rapporteringen av hur man kör idag. Färdskrivarna är digi-

– Mer hetsigt och man tar inte samma hänsyn, speciellt inte i de södra länderna i Europa. Man får lära sig att leva med klockan, att köra bilen på tider då man anar att trafiken är lugnare. I Paris till exempel, tar man sig ingenstans med en hästbuss klockan 07.00 på morgonen.

• **Är allt glasklart för er transportörer?**

– Ja, så länge kunden förstår avtalet och det är sällsynt att det blir strul. Jag ansvarar för hästen på resan, men hästägaren måste se till att försäkringar är tecknade.

• **Hur ser du på transportörens roll i hela travbranschen?**

– Det är verkligen roligt. Vi fyller förs-

tås en mycket viktig funktion och grunden till mycket av jobbet är att ha goda hästkunskaper och inte bara att vara en bra bilförare. Jag har hållit på med detta sedan mitten av 1990-talet och kan inte tänka mig ett roligare yrke. Att se till att djuren mår bra på resan är mitt mål med varje färd, säger Ari Pakarinen. ■

”Man tar inte samma hänsyn, speciellt inte i de södra länderna i Europa”

tala, min bil rullar över 20 000 mil på ett år och regelverket för mina anställda måste följas. Det finns inget utrymme för att inte följa lagen, det är oerhört viktigt.

• **Hur är det att köra hästbuss i andra länder?**



Passet är väldigt viktigt när man reser utomlands, så även för hästar.

Foto: JEANNIE KARLSSON