

**Ett hot i lokförarens arbetsmiljö –  
när loket används som självmordsredskap**

*Samtal om upplevelser, bemötande och rutiner efter  
påkörning*

**Kerstin Wallin**

**Projektarbete vid företagsläkarkursen, Sahlgrenska akademien vid Göteborgs  
Universitet 2007/2008.**

Kerstin Wallin  
Brogatan 7, Malmö  
Fax 040-23 17 45  
[Kerstin.wallin@previa.se](mailto:Kerstin.wallin@previa.se)

Handledare  
Frida Eek  
Avd för Arbets- och miljömedicin

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INNEHÅLLSFÖRTECKNING .....	2
SAMMANFATTNING.....	3
INLEDNING.....	4
UNDERSÖKT GRUPP.....	5
METOD .....	6
RESULTAT .....	7
Teman.....	7
Minnesbilder .....	7
Nätverk.....	8
Hälsa och livskvalitet .....	8
Undvikande eller vaksamhet.....	8
Bemötande .....	9
Arbetsmiljö.....	9
Förberedelse .....	9
Förbättringar.....	10
DISKUSSION .....	10
LITTERATURFÖRTECKNING.....	12

## SAMMANFATTNING

I lokförarens arbetsmiljö ingår, förutom vardagsstressen med tidsbrist och brist på vikarier, hotet att när och var som helst längs spåret köra på en människa, antingen vid en olyckshändelse eller, vilket är vanligare, då en människa bestämt sig för att ta sitt liv.

Det finns en lagstiftning som sätter ramarna för hur arbetsgivaren återinsätter lokföraren i säkerhetstjänst efter påkörning. Det finns också en lagstiftning angående arbetsgivarens skyldighet för krisberedskap. Däremot varierar rutinerna kring olyckor och påkörningar över landet och mellan företagen som arbetar med spåbunden trafik.

Huruvida psykiska symptom uppträder efter psykiskt trauma eller inte, är dels avhängigt av individens nuvarande situation, socialt nätverk eller privata trauman, dels på det omedelbara bemötandet vid olycksplatsen, vid den akuta händelsen. Risken att insjukna i posttraumatiskt stressyndrom är mellan 5-30 % efter en allvarlig händelse. Det är av största vikt att känna igen den allvarliga akuta stressreaktionen och känna till den drabbades livssituation och tidigare allvarliga händelser, för att kunna förebygga psykisk sjukdom.

Syftet med studien var att bättre förstå det psykiska trauma som påkörning vid självmord innebär för lokförare som utsätts för denna händelse och att få veta hur de blivit bemötta.

I den aktuella studien intervjuades sju lokförare, som gav en samstämmig beskrivning av upplevelsen vid och efter påkörning. Ingen av de intervjuade lokförarna uppgav symptom på psykisk sjukdom som en följd av påkörningarna. Detta De bekräftas av att ingen varit sjukskriven eller upplevt psykiska symptom i form av oro, depression eller sömnstörning vid eller strax efter påkörningen.

Det framkom entydigt att minnesbilderna efter påkörningen är tydliga och lättillgängliga, men däremot upplevs inga symptom på oro, sömnstörning eller andra tecken till PTSD. Lokförarna ingår efter påkörningen i ett nätverk, där förståelsen för bemötande både akut och i senare skede ökat under de gångna tjugo åren, då ett välfungerande kamratstöd byggts upp. Samtliga lokförare uppgav att de var mycket nöjda med bemötandet på olycksplatsen och de följande dygnet. De trygga rutiner som finns angående bemötandet direkt på olycksplatsen och senare fungerar hälsopromotivt.

Uppbyggnaden av rutinerna kring påkörning har gått hand i hand med den forskning inom katastrofpsykiatri som pågått och pågår. Den processen bör aldrig avstanna eller förlora energi.

## INLEDNING

SJ AB i Malmö har 125 anställda lokförare. De flesta lokförare kommer att uppleva åtminstone en påkörning i karriären, genomsnittet är två påkörningar per lokförare under en yrkeskarriär. De senaste tio åren har närmare 80 personer per år dött vid spåranläggningar i Sverige (1). Flertalet dödsfall är självmord, där man använder tåget som redskap att ta sitt liv. I Sverige tar 25 personer/100 000 invånare livet av sig varje år, 18 män, 7 kvinnor (3).

Psykiskt trauma är den psykologiska påverkan som följer av en händelse som kommer så plötsligt och med sådan kraft att den genombryter vårt psykiska försvar och leder till svåra påfrestningar på det mentala tillståndet (4).

Att vara påkörande lokförare utlöser nästan undantagslöst en akut stressreaktion. I enlighet med järnvägsstyrelsens bestämmelser tas lokföraren ur säkerhetstjänst direkt efter påkörningen. SJ har ett avtal med Previa, som bistår med avlastande samtal några dagar efter påkörning och kombineras oftast med lagstadgad undersökning för återinträde i tjänst (5,6). Rutinerna efter påkörning varierar mellan företag och lokalt inom företagen. I Malmö har sedan tjugo år ett starkt kamratstöd inom SJ byggts upp. Lokförare utbildas i hur man bemöter kollegor vid katastrofer och hur man känner igen de som genast behöver professionell hjälp.

Att orsaka död vid påkörning är ett psykiskt trauma. Risken att utveckla psykisk sjukdom, posttraumatiskt stressyndrom, PTSD, efter en akut stressreaktion är mellan 5 - 30 % (4). Prevalensen av PTSD var enligt Michel et al 2005 5,6 % i Sverige (ICD DSM-IV) (9). Riskfaktorer för att utveckla PTSD är, förutom traumats omfattning, parallell livsstress, bristande socialt stöd, tidigare utsatthet och svår akut stressreaktion (7, 11). Briem et al menar att kombinationen av omedelbart bemötande, lokförarens psykiska och fysiska kondition, kombinerat med antalet tidigare påkörningar är avgörande för återhämtningen (1,2). Vikten av hur traumatiserade bemöts på olycksplatsen beskrivs av Michel et al i två artiklar i läkartidningen (8,9). Den drabbades trygghet, självtillit och hopp bör förstärkas i krisens akutfas, för att stärka den spontana läkningsprocessen. Man förordar ”observerande väntan” (eng watchful waiting) i 3 – 4 veckor, om inte akut hjälp fordras (7). Därefter bör riskgrupper enligt nämnda riskfaktorer screenas (4).

I senare forskning betonar man att på olycksplatsen bemöta dramatiska reaktioner som normala reaktioner på onormala händelser (4,8, 9,10). Man har inom katastrofpsykiatri funnit stöd för att avlastande samtal av särskilt informerade/intresserade kollegor är tillräckligt i de flesta fall.

Att den psykosociala uppföljningen av händelsen bör individualiseras, så att varje individs motståndskraft stärks förespråkas i Socialstyrelsens underlag för experter ”krisstöd vid allvarlig händelse”. I mellanfasen, efter 3-4 veckor, föreslår Socialstyrelsen en screening av riskgrupper. Övriga ges fortsatt stöd från ordinarie nätverk (i lokförarens fall kamratstödet) eller självhjälp – och stödgrupper. De som har symptom på PTSD bör få professionell hjälp (4,12).

Syftet med studien var att genom lågt strukturerade djupintervjuer skapa en bättre förståelse för hur lokföraren upplever en påkörning, samt hur han/hon mår efter ett halvår eller mer. Denna förståelse skulle kunna bidra till att förbättra rutinerna vid påkörning och därmed öka säkerheten i bedömningen av hur stor risken är att i efterförloppet drabbas av psykisk sjukdom, främst PTSD.

## UNDERSÖKT GRUPP

Under maj månad gjordes en genomgång av anställda på SJ AB, samtliga som bokats för avlastande samtal på Previas mottagning i Malmö de senaste tre åren, totalt fyrtio lokförare och tågvårdar. Av dessa var tretton lokförare. Dessa tretton ringdes upp och erbjöds att medverka i intervjuer v 29 och v 30 angående påkörning. Två kunde inte nås per telefon, två kunde inte på de föreslagna tiderna, men var positiva till att undersökningen gjordes. Nio tackade ja. Sju av nio kallade lokförare kom till samtal, en blev akut sjuk och en fick förhinder. Samtliga tretton lokförare i gruppen var män mellan 49 och 62 år. Samma åldersspann gällde gruppen intervjuade. Samtliga intervjuade lokförare hade mer än femton års erfarenhet i yrket. Gruppen är representativ för anställda lokförare i Malmö SJ AB.

De sju lokförarna hade tagits ur tjänst i samband med påkörningarna, alla självmord. Den som förolyckats hade lagt sig på spåret eller hoppat framför tåget. Alla utom en av de påkörda dog. Samtliga intervjuade lokförare hade erfarenhet att ha kört på en person vid minst ett tillfälle: Tre hade kört på en person, tre hade kört på två personer och en hade kört på tre personer. Påkörningarna hade skett för ett till 20 år sedan. De intervjuade lokförarna talade inte enbart om den påkörning som föranlett besöket för avlastande samtal hos mig för 6 – 36 månader sedan, utan samtliga upplevda påkörningarna nämndes vid samtalen.

## METOD

Metoden är kvalitativ och materialet som analyserats är intervjuer med en låg grad av strukturering och standardisering.

Fyra öppna frågor ställdes:

*När var påkörningen/påkörningarna? Berätta.*

*Har ditt arbetssätt påverkats efter påkörningen? Berätta.*

*Har din hälsa och livskvalitet förändrats efter påkörningen? Berätta*

*Berätta om hur rutinerna vid påkörningen var. Förbättringar?*

Innan en fråga avslutades ställdes följdfråga, om något behövde klargöras. Till samtliga ställdes följdfrågorna:

*har du varit sjukskriven, har du haft psykiska besvär i form av depression eller sömnstörning, har du försökt undvika vissa turer, har du kört mot rött/varit med om tillbud efter påkörningen?*

Intervjuerna gjordes på Previa Malmö, i den miljö de haft avlastande samtal efter påkörningen 6 – 36 månader tidigare. Fyra öppna frågor med förberedda följdfrågor ställdes och samtalen varade mellan 50 – 90 minuter. Samtliga intervjuer spelades in på band och skrevs ut i sin helhet, sammanlagt 95 sidor text.

Analysen av materialet/berättelserna var initialt tänkt att vara av litterär eller journalistisk karaktär. Malterud beskriver detta som en metod, där undersökaren fördjupar sig i texten och kommenterar det som utkristalliserar sig allmänt i texten. Under arbetets gång framträdde emellertid teman så tydligt och genomgående, att det föll sig naturligt att övergå till en mer generaliserbar metod, s.k. datastyrd analys (14). Sammanfattningsvis kan man beskriva metoden så här: Hela textmaterialet genomläses en gång noggrant, förutsättningslöst, för att få en helhetsbild. Man får då uppfattningen om det finns genomgående och avgränsbara teman. Man går från kaos till tematisering. Därefter identifieras de meningsbärande enheterna, som innehåller och ger kunskap om de teman som framkommer. Dessa kodas och kondenseras och beskrivs sedan i mer generella termer. På detta sätt kan nya begrepp ta form.

Rent praktiskt kan man markera de meningsbärande enheterna med färgpennor. En genomläsning för varje tema, som får en speciell färg. Därefter görs en tabell med citat från texten, som styrker namngivna teman. Kodningen ger en grund för systematisering och beskrivning av det som eventuellt skulle kunna generaliseras. Intervjutexterna har bearbetats efter en första mycket noggrann genomläsning, och systematiserats och kodats genom analys och reflektion.

Den skrivna texten, det faktiska innehållet i intervjuerna är underlaget till sammanställningen. Upplevelsen och tolkningen under själva samtalet förstärktes inte alltid av den utskrivna texten, ibland var det tvärtom. Texten är den bärande, inte kroppsspråk, attityder eller röstläge, inte känslan vid intervjun. Detta var möjligt i.o.m. att samtliga intervjuer skrevs ut i sin helhet. Teman och begrepp har systematiserats i en tabell och citat från de intervjuade har förts in under varje tema. Varje lokförare har ett nummer och i resultatet redovisas citat från flera eller samtliga med siffran efter citatet.

## RESULTAT

Vid analysen av textmaterialet framträdde klart de teman som redovisas nedan. Resultatet av intervjuerna visar entydigt att ingen av de drabbade lokförarna uppger eller beskriver allvarliga fysiska eller psykiska men efter påkörningen. Det finns en förberedelse för påkörning och man tränar sig i att tänka inte ta påkörningen personligt, att tänka bort skuld och man bearbetar händelsen med att hjälp av kollegor. Händelsen finns där och man bär med sig en upplevelse som förändrat tillvaron, men lokförarna beskriver inte sjuklighet orsakad av påkörningarna. Minnesbilder från påkörningen finns kvar hos samtliga, men är inte påträngande eller ångestbildande. Genomgående, utan undantag känner sig samtliga mycket väl bemötta vid olycksplatsen, där kamratstödet alltid möter upp. Kamratstödet får beröm, liksom Previa. Stödet från arbetsledarna upplevs försämrats efter nya scheman, då arbetsledarna arbetar kontorstid. Stöd i att fylla i rapport och skadeanmälan upplevs också som en bristvara från arbetsledningen.

Arbetsmiljön har försämrats genom åren, då allmänheten uppträder med allt mindre respekt och rör sig i och nära spåren.

### Teman

#### *Minnesbilder*

Samtliga som intervjuats, berättade om minnesbilder, som de bär med sig. Inga följdfrågor ställdes angående minnesbilderna. De sju lokförarna beskrev spontant upplevelserna som minnesbilder. De förmedlade hur de lever vidare med dessa minnesbilder, som skiljer sig från flashbacks på så sätt att de kan styras och inte är ångestskapande. De intervjuade lokförarna beskrev att de styr över minnesbilderna, som ofta gör sig påmind när de kör förbi stället. Flera beskrev att de kan drömma om påkörningen, men inte som mardrömmar.

*Jag kommer ihåg precis allt. Bilden kommer ju fram då och då, när man kör förbi stället. Det poppar upp när man kör förbi.*

*Så fort jag jobbar så tänker jag på det. Tanken finns där litet när man kör förbi. (6)*

*Jag kan ju se bilderna framför mig, om jag vill. Det är inte så att jag tänker på det jämt. (2)*

*Det är liksom ... ja de sorteras väl bak i huvudet någonstans. Sedan kommer det färskaste fram först. Flashback i början, sedan, idag är det något som hände där. (1)*

*Varenda kväll man slöt ögonen så kom bilderna fram, sedan ebbade det ut. (3)*

*Så är det möjligt att man liksom kan uppleva det i sömnen, men inget som stör mig. (5)*

*Man spelar upp incidenten. Jag brukar beskriva det som om man har en videobandspelare och CD som står på standby och någonting utlöser play-knappen och så kommer det igen, det gör jag många gånger... Man spelar upp det många gånger, men jag har intalat mig själv att det måste jag leva med och det gör jag ju, men jag mår inte dåligt av det. (4)*

### **Nätverk**

Fyra av lokförarna beskrev att man efter sin första påkörning ingår i ett slags nätverk, som förenar gruppen och där man kan ge varandra stöd. Detta uppgavs spontant, utan någon styrning eller följdfråga. De är initierade, tillhör en grupp lokförare med gemensamt trauma, vet om varandra och talar med varandra

*Nu när jag då hade gjort första påkörningen där, då började man snacka mer, då fick man reda på hur många som helst som hade kört på folk. Det visste man liksom inte innan, då kom man liksom mer in i gänget så att säga. (6)*

*Man glömmet det aldrig. Jag tror nog att man lägger känslorna åt sidorna där, för att man tänker ju hela tiden att det var han själv som valde det, inge annan som tvingat honom. Det är som jag känner. (7)*

*Det är nog som alla andra kollegor säger, när något sånt här händer är det något i en som går sönder. (5)*

*Så har man ju det gemensamt med de andra, någon slags förening. Det blir ett nätverk. Man förstår varandra på ett annat sätt, på ett djupare plan kanske. (1)*

### **Hälsa och livskvalitet**

Ingen av de intervjuade lokförarna har upplevt ökad sjuklighet eller varit sjukskrivna efter händelsen. En lokförare insjuknade i inflammation på balansnerven ett år efter påkörningen. Han var sjukskriven en månad och återgick sedan i säkerhetstjänst. Han har inte haft några restsymptom. Ingen beskriver psykiska besvär, samtliga tillfrågades om detta.

Samtliga uppgav att livskvaliteten är oförändrad. En lokförare sade att han har blivit mer aggressiv mot personer, som uppehåller sig i spåren utan tillstånd.

Alla var relativt fåordiga när de skulle beskriva sin hälsa. Det fanns både tidsutrymme och möjlighet att beskriva följderna efter påkörningen.

*Nej, jag är samma människa. (7,6,4,2)*

*Jag upplever mig inte påverkad av det. Nej det tror jag inte. Inga psykiska eller kroppsliga besvär vad jag känner. (1)*

*Jag hade den där yrseln i fjol det var det enda. (3)*

*Jag brusar normalt sett aldrig upp, men om de här situationerna uppstår (spring i spåret, förf. anm.), då har jag superkort stubin. Det har kommit... privat är jag densamme. (5)*

### **Undvikande eller vaksamhet**

I arbetet som lokförare kan man inte undvika liknande situationer. Man kan tänka sig de försökte att få turer utbytta, men det är inte praktiskt möjligt.

Ingen av de sju lokförarna hade råkat ut för incident eller påbud (t.ex. köra mot rött eller göra annat fel) efter påkörningen.

Däremot berättade fem av sju att de har en ökad uppmärksamhet när någon är för nära perrongkanten, i närheten av spår eller när de kör förbi påkörningsstället.

*Bara det rör sig någonstans så har man koll direkt. Jag tror jag är mer vaksam nu efter detta än innan. (6)*

*Jag kan vara känsligare för situationer, där man riskerar att köra på någon. (4)*

*Man är mera skärpt, mer på alerten. Nej, det påverkar inte jobbet så. Det är bara en tanke, här var det, och sedan är det borta igen. (3)*



### **Bemötande**

Kamratstödjarna får samstämmt lovord. I Malmö nedskrevs den organisationen fungera föredömligt. Två lokförare fick väntat mer än två timmar på kamratstödet och därmed avlösningen, vilket var en praktisk olägenhet, men beror inte på kvaliteten i bemötandet. Det behövs flera kamratstödjare spridda över landet, så att restiderna inte blir så långa. Om man kör på utanför Kalmar och ska vänta på en kamratstödjare från Malmö, blir väntetiden lång. Arbetsledningen fungerar många gånger bra, men i samband med den nya omorganisationen arbetar arbetsledarna kontorstid. Det kan då dröja över helgen, tre dagar innan man kommer till tals med varandra. Dessutom angav tre lokförare att de skulle behöva mer stöd i att skriva arbetsskaderapporten. Kamratstödjarna har gått in och stöttat dessa tre.

*Först körde vi ned till jobbet, snackade och drack litet kaffe. Så pratade jag med alla möjliga, så hela omgivningen fick ju reda på det. (6)*

*Jo, alltså kamratstödet är helt underbart. (5)*

*Alla tycker det (kamratstödet) är jättebra. (4)*

*Det klaffade jättebra. (7)*

*På Previa kan man gå på djupet om man vill det. (1)*

*Det var bristen, att arbetsledningen inte var med och skrev rapporten. (3)*

### **Arbetsmiljö**

Arbetsmiljön togs upp av alla lokförarna vid samtalen, när de beskrev själva påkörningen. Tre beskrev ständiga incidenter med personer som uppehåller sig nära, i och kring spåren. Detta orsakar oro för förarna och innebär en fara för allmänheten. Fyra förare beskrev sin känsla för service och passagerarnas säkerhet.

Några beskrev besvär med sömnen beroende på schemaläggningen.

*Då gick jag runt och snackade med resenärerna och talade om hur det var. Det är ju inte påkörnelsen bara, utan det är ju all servicen man får ge. (7)*

*Man har så fullt upp, så mycket grejor runt omkring... flera hundra personer där bak. (1)*

*För en lokförare är det ständiga, ständiga incidenter. Jag tror varje lokförare har 3-4 incidenter varje vecka (5).*

*En gång per månad ringer de och säger: Du, det är folk i spåret, ta det försiktigt. Så är där ingen, då ringer man och säger att där är inte någon. Så är det ofta, ofta. Det har ökat. (3)*

### **Förberedelse**

Det finns strategier för förberedelse bland lokförare. Dels via utbildningen via föreläsningar, dels av äldre kollegor i samband med övningskörning.

Man förbereds på att det kan hända, att man med stor sannolikhet kommer att köra på någon, men det sprids också en kunskap hur man ska förhålla sig i samband med påkörning från lokförare till lokförare. Detta beskrevs som en form av tyst kunskap. Nästan vid samtliga påkörningar tittar lokföraren bort och undviker att gå ut på spåret efter påkörningen.

*Jag tittade ned, för det är värre när de tittar på en. (7)*

*Jag tror jag tittade bort precis innan smällen. (6)*

*Man har en viss förberedelse vad som händer. Man ska inte gå ut. När eleverna åker med en gammal lokförare, så får de reda på det. (5)*

*Kollegor emellan så förbereder vi varandra, och gör man inte det, så tror jag man får en riktig chock när det händer. (1)*

### **Förbättringar**

På en direkt förfrågan tyckte samtliga lokförare, att en skriftlig information i samband med påkörning, som beskriver akuta och sena effekter efter påkörning vore bra att få.

Fem av lokförarna föreslog spontant att samtal efter en tid, några månader i grupp med andra drabbade förare skulle vara en stor fördel. Man har upplevt en genomförd återträff som synnerligen positiv.

*Jag kan ju tillägga att vi hade ju en sådan återträff, om det var en eller två månader efter... det var kamratstödarna som kallat och det tyckte jag var väldigt bra. (5)*

*Det hade kanske varit något, att man hade fått, de kollegor du har, har varit ute för samma sak, ta och prata med dom om du vill... (3)*

*Jag funderar nu, i grupp är det nog inte fel. Om man har suttit i en grupp då som alla varit med om... om man samlade ihop tio man eller något sådant och fått dragit runt de här grejorna, det hade nog stärkt. (1)*

### **DISKUSSION**

Syftet med studien var att öka förståelsen för hur lokförarna upplever påkörning vid självmord, vad det ger för konsekvenser för hälsa och livskvalitet och hur rutinerna kring påkörning upplevs fungera. Med hjälp av lågt strukturerade, öppna frågor har lokförarnas berättelser nästan utan undantag följt de teman som redovisats. Om gruppen hade varit större och mindre homogen skulle kanske beskrivna teman och följderna efter traumat ha sett annorlunda ut. En ung kvinnlig lokförare skulle kanske ha beskrivit en annan upplevelse. Briem et al noterade att kvinnor har större risk att insjukna i PTSD efter påkörning eller olycka. Å andra sidan skiljer de inte på olyckstillbud från påkörning vid självmord (1,2).

Vid intervjuerna framkommer att lokförarna upplever sig må bra idag. Inga eller mycket milda symptom på PTSD enl. de kriterier som finns framkommer i samtalen. De sju lokförarna som intervjuats anger samstämmigt att påkörningen förändrat deras liv, men att de lever vidare utan försämrad livskvalitet. Man beskriver inte oro och flashbacks, utan **vaksamhet** och **minnesbilder**. Minnesbilderna är starka, men för den intervjuade gruppen, hanterbara och möjliga att styra. Briem et al menar i sina rapporter att många av dem som varit med om dödsolyckor har en sårbarhet, som ökar känslighet och risk för sjukdom vid ny allvarlig händelse i livet (1,2). Detta gäller generellt för dödsolyckor. Olyckor är sannolikt ett större trauma än påkörningar, självmord. Det skulle delvis kunna förklara den brist på posttraumatiska psykiska symptom hos den intervjuade gruppen.

Å andra sidan visar aktuell forskning inom katastrofpsykiatri att de flesta efter allvarliga händelser inte behöver stöd i efterförloppet, särskilt om man får ett bra bemötande vid olycksplatsen (4). Den enskildes inneboende förmåga till läkning, motståndskraft, bör stödjas (7,8, 9).

Genom alltför inträngande frågor genast efter påkörningen och den första tiden efter den, skulle man alltså kunna äventyra den naturliga processen av läkning. Kanske har man alltför snabbt generaliserat behovet av professionellt krisstöd vid alla typer av psykiskt trauma i samhället. Det måste vara av största vikt enligt forskning och praktisk erfarenhet, att uppföljningen efter en allvarlig händelse individualiseras och att hänsyn tas till traumats kvalitet. Praktisk erfarenhet och ständig utvärdering på arbetsplatser och i yrkesgrupper som är utsatta, bör förekomma.

Det finns ett **nätverk bland lokförarna**, bestående av dels kamratstödare, men också av kollegor som varit med om påkörning. Arbetsledning och kamratstöd måste vara uppmärksamma på allvarliga reaktioner vid påkörning. Här är samarbetet med företagshälsovården avgörande för

resultatet, nämligen att förhindra sjukdom efter allvarlig händelse. Vid samtalen på Previa, 2 - 4 dagar efter påkörning, görs en professionell bedömning inför återinsättande i säkerhetstjänst som lokförare. Dessutom öppnas det för en möjlighet för ny kontakt, om lokföraren börjar få symptom senare. En lokförare med trassliga, svåra hemförhållanden som kör över en tvååring behöver annat krisstöd än en lokförare i trygga sociala förhållanden som kör över en människa som vill ta sitt liv (10).

Intervjuerna ger odelat stöd åt de rutiner som används idag av SJ AB. Sannolikt är det så att dessa rutiner stödjer den motståndskraft som finns hos lokförarna, och som medför att påkörningen inte har gett psykiska följsjukdomar.

En hälsofrämjande aspekt är **förberedelsen**. Den beskrivs av hela gruppen, som en tyst kunskap som förmedlas kollegor emellan.

När det gäller rutinerna kring påkörning var ett **förbättringsförslag** att bygga upp nätverk, med grupper om åtta lokförare, som alla kört på. Att träffas några månader efter påkörningen för att samtala kring upplevelserna, skulle sannolikt vara en hälsofrämjande faktor och arbetsmiljöförbättrare. Ett annat förslag till förbättring var att drabbade lokförare får en skriftlig beskrivning på akut stressreaktion och posttraumatiska besvär.

En aspekt av arbetsmiljön är oron i spåren. Allmänhetens brist på respekt gör att obehöriga rör sig nära, i och kring spåren, på ett sätt som påverkar lokförarna. Oron det ger anges som stor.

**Vaksamheten** ökas och stressen blir hög av de många rapporter som når lokföraren under körning, att människor uppehåller sig i spåret. Detta är en aspekt av arbetsmiljön som ger allvarlig kontinuerlig stress och som kan förbättras genom ökat samarbete mellan myndigheter, de som kör och serverar passagerarna och de som underhåller spårssystemet.

De samtal som ägde rum i juni 2008 ger en bild av en grupp som har varit med om en eller flera allvarliga händelser, påkörningar. Generaliserbarheten är inte stor, men inte heller försumbar. Beskrivningen av minnesbilderna är i mycket hög grad samstämmiga och ökar generaliserbarheten. Det gäller också, men inte i lika hög grad upplevelsen av att tillhöra ett nätverk och att det finns, som en tyst kunskap, en förberedelse hur lokförarna ska förhålla sig till påkörningen som psykiskt trauma. Resultatet är också samstämmigt med nuvarande forskning och är rimligt sett till vad vi vet hittills kring allvarliga händelser och posttraumatiska psykiska symptom.

Nya intervjuer, med fler lokförare, hårdare strukturerade, skulle vara synnerligen intressant att genomföra, med kännedom om de teman som framträder i innehållet i samtalen. Samstämmigheten i upplevelserna av påkörning var oväntad, även om gruppen var homogen.

Ett annat sätt att undersöka hälsorisker i samband med påkörning vore att kartlägga gruppens upplevelser med hjälp av en enkät till ett stort antal lokförare. Det hade gett statistiskt bedömbara resultat, fr.a. angående mätbara skillnader mellan lokförare som kört på jämfört med övriga kollegor med avseende på psykisk och fysisk hälsa.

## LITTERATURFÖRTECKNING

1. Briem V, de Lima S, Siotis, C. Lokförare och dödsolyckor på spåret: psykologiska och säkerhetsmässiga aspekter. Delrapport 1, 2004
2. Briem V, de Lima S, Siotis C. Lokförare och dödsolyckor på spåret: psykologiska och säkerhetsmässiga aspekter. Delrapport 2, 2007
3. Socialstyrelsen, statistik dödsorsaker, [www.socialstyrelsen.se/NR/rdonlyres...](http://www.socialstyrelsen.se/NR/rdonlyres...)
4. Socialstyrelsen, Krisstöd vid allvarlig händelse. Artikelnummer 2008-123-16.
5. Järnvägsstyrelsen: Föreskrifter om hälsoundersökning och hälsotillstånd – med kommentarer BV-FS 2000:4.
6. AFS 1999:7. Första hjälpen och krisstöd. Arbetskyddsstyrelsens föreskrifter om första hjälpen och krisstöd samt allmänna råd om tillämpning av föreskrifterna. [www.av.se/dokument/AFS/AFS\\_07](http://www.av.se/dokument/AFS/AFS_07)
7. Krisstöd vid allvarliga händelser, power-point-presentation. Michel P-O, försvarsöverläkare. [www.katastrofpsykiatri.se](http://www.katastrofpsykiatri.se)
8. Michel P-O, Bergh Johannesson K, Lundin T: Psykologisk första hjälp i samband med katastrofer och olyckor. Läkartidningen nr 39 2006.
9. Michel, P-O, Bergh Johannesson, K., Abdoulbaghi, A., Lundin, T: Posttraumatiskt stressyndrom alltmer i fokus. Läkartidningen nr 44 2006
10. Andersson B, Tedfeldt A-L, Larsson G. Avlastningssamtal och debriefing. Handbok för samtalsledare. Lund: Studentlitteratur; 2000
11. Arnberg, Filip: Samband mellan socialt stöd och posttraumatisk stress. 2007.
12. Bergh Johannesson K, Lundin T, Michel P-O: Specialistteam för traumarelaterade störningar – en bristvara i Sverige. Läkartidningen nr 47 2005.
13. Ekman R, Arnetz B, (red), Malt U F. Akut stressreaktion och posttraumatiskt stressyndrom, s 194-210. Andra upplagan. Stockholm: Liber AB; 2005
14. Malterud K. Kvalitativa metoder i medicinsk forskning. Lund: Studentlitteratur; 1998