

Lokförare och suicid på järnväg

Detta faktablad handlar om hur lokförare påverkas av suicidhandlingar som sker på järnvägen och vad som kan göras för att minska de negativa konsekvenser som det kan innebära. Faktabladet bygger på enkätstudien *Train Drivers' Work Related Stress and Job Satisfaction*¹ som forskare från Nationellt centrum för suicidforskning och prevention (NASP) och Statens Väg och Transportforskningsinstitut (VTI) har genomfört.

Varje år inträffar cirka 1 500 suicid i Sverige. Av dessa sker ungefär 75 stycken på den statliga järnvägen. Suicid står för nära 90% av de dödsfall som sker på järnvägen. Utöver att suicidhandlingar är ett allvarligt folkhälsoproblem, har det även allvarliga konsekvenser för den personal som arbetar inom den spårbundna trafiken, i synnerhet för lokförare som i sin yrkesroll bevittnar dessa händelser.

När kommer lokförarna i kontakt med suicidhandlingar i sin yrkesroll?

Suicidhandlingar påverkar lokförare på flera olika sätt i deras yrkesroll. En av de allvarligaste arbetsmiljöproblemen är då en person blir påkörd av ett tåg (s.k. *PUT, person under tåg*). De allra flesta lokförare kommer troligen att uppleva minst en PUT med dödlig utgång under sitt yrkesliv. I Sverige är incidensen cirka 1 PUT per 50 registrerade lokförare varje år. Även oron för att råka ut för denna typ av händelser kan välla stress hos lokförarna.

PUT och obehöriga spårbedrädanden på grund av suicidalitet leder i regel alltid till stopp och störningar i tågtrafiken. Detta får i sin tur en påverkan på lokförarnas arbetstid och möjlighet att planera sitt arbete och fritid på ett effektivt och förutseende vis.

Hur påverkar suicid, personpåkörningar och andra allvarliga händelser lokförarna?

Allvarliga händelser (s.k. *CI, Critical Incidents*), inklusive PUT och obehöriga spårbedrädanden, kan ha en betydande inverkan på välbefinnandet hos lokförarna. Olika studier har undersökt de negativa konsekvenserna av CI som kan förekomma för järnvägspersonal. En systematisk översikt av Bardon m.fl.² visar att effekterna efter en CI varierar stort från individ till individ. Det vanligaste är att individen får en viss negativ påverkan (s.k.

sub-kliniska symtom), men inte så pass att det leder till fullt utvecklade psykiatriska sjukdomar som t.ex. posttraumatiskt stressyndrom (PTSD), depression och ångest. Dessa sub-kliniska symtom kan dock orsaka lidande och ha en betydande påverkan på individens livskvalité, vilket gör det angeläget att beakta även dessa. I den systematiska översikten listas flera faktorer som ökar risken för negativa hälsokonsekvenser av CI; till exempel dåliga copingstrategier (sätt att hantera svårigheter), undertryckande av känslor, kontakt med den avlidne personens kropp och en mental upptagenhet av risken för en framtida CI. Det listas även faktorer som främjar en positiv utveckling efter ett CI; till exempel socialt stöd, användandet av adekvata copingstrategier och stöd från arbetsgivaren.

PUT jämfört med andra arbetsrelaterade stressorer för svenska lokförare

Förutom PUT och andra CI, så har stressorer som påverkar lokförare mer lågintensivt och vardagligt fått liten uppmärksamhet i den vetenskapliga litteraturen. Det har ej heller undersökts hur en PUT påverkar lokförarna jämfört med andra mer dagligt förekommande arbetsrelaterade stressorer.

Att förstå hela spektrumet av arbetsrelaterade stressorer för att skapa en hälsosam och attraktiv arbetsmiljö för förarna är angeläget. Hur detta förhåller sig har undersökts i enkätstudien *Train Drivers' Work Related Stress and Job Satisfaction*¹ som besvarades av 251 svenska lokförare (67 kvinnor och 176 män i åldern 21-67 år, medelålder på 43 år) inom 15 olika järnvägsföretag. I studien undersöktes 17 olika arbetsrelaterade stressorer och de resultat som relaterar till suicidhandlingar presenteras nedan.

Vilka arbetsrelaterade stressorer rankas ge högst stress?

PUT på grund av en olyckshändelse ($M = 64\%$), oregelbundna arbetstider ($M = 59\%$) och PUT på grund av suicid ($M = 55\%$) är de tre händelser som gav den högsta stressen, enligt en skala med 0-100% skattad sannolikhet för att man som lokförare omedelbart slutar eller drabbas av en långvarig sjukskrivning.

Vilka arbetsrelaterade stressorer påverkar lokförarnas benägenhet att sluta i yrket?

På lång sikt är det oregelbundna arbetstider som förarna anger har det största sambandet med att vilja sluta i yrket ($r = 0,61$). Det näst starkaste sambandet för att vilja sluta i yrket var större organisatoriska förändringar ($r = 0,51$), följt av konflikter med arbetsgivaren ($r = 0,48$). Den enda stressorn av de totalt 17 som undersöktes som inte var korrelerad ($p < 0,05$) med att vilja sluta i yrket, var att bevittna en viltolycka.

Generellt kan sägas att det är de mer vardagliga händelser som påverkar viljan till att sluta i yrket, snarare än potentiellt traumatiska händelser som PUT ($r = 0,19$ för suicid, respektive $r = 0,14$ för olycka, $p < 0,05$).

Vad är effekten för de lokförare som har bevittnat en PUT framför sitt tåg?

Lokförare som har bevittnat en PUT verkar inte överväga att lämna sitt yrke väsentligt mer än de förare som inte har bevittnat en sådan händelse (korrelationerna skilde sig inte signifikant åt mellan grupperna).

Man bör dock uppmärksamma att lokförare redan från att de börjar i arbetet är medvetna om risken för PUT och att personer som upplever en framtida PUT som väldigt påfrestande troligen inte har valt yrket. En annan brist med studien är att endast lokförare som är kvar i yrket besvarade enkäten, de som valt att sluta på grund av en tidigare PUT eller oro för en PUT ingick ej.

Vad kan göras för att minska riskerna för arbetsrelaterad stress hos lokförarna

Den aktuella studien har inte undersökt detta, men detta diskuteras. För det första bör samhället arbeta för att förebygga personpåkörningar inom den spårbundna trafiken. Om ett suicid, annan PUT eller CI ändå sker, är det viktigt att det finns en organisatorisk beredskap för att mildra dess negativa påverkan på lokförarna. I vissa länder används ett branschgemensamt ramverk för att hantera dessa systematiskt förekommande risker på ett effektivt och enhetligt sätt.

Framöver bör man även studera den grupp lokförare som har slutat sitt yrke i förtid på grund av en PUT eller oron för PUT. En sådan studie skulle vara värdefull för att lära sig mer om vilken påverkan på lokförarna detta har.

Man bör även ge de vardagliga stressorerna uppmärksamhet, eftersom dessa har det högsta sambandet med att vilja sluta i yrket som lokförare. Lokförarnas oregelbundna arbetstider bör adresseras, då dessa hade det starkaste sambandet med viljan att sluta i arbetet ($r = 0,61$) samt gav en hög stress ($M = 59\%$). Detta område är prioriterat för ytterligare forskning och insatser.

Referenser

1. Fredin-Knutzén, Johan, Niklas Olsson, Tomas Rosberg, Birgitta Thorslund, and Björn Lidestam. "Train Drivers' Work Related Stress and Job Satisfaction." *Journal of Occupational & Environmental Medicine* 65, no. 9 (September 2023): 775–82. <https://doi.org/10.1097/JOM.0000000000002903>.
2. Bardon, Cécile, and Brian L. Mishara. "Systematic Review of the Impact of Suicides and Other Critical Incidents on Railway Personnel." *Suicide and Life-Threatening Behavior* 45, no. 6 (December 2015): 720–31. <https://doi.org/10.1111/sltb.12164>.