

# Självständigt arbete på grundnivå

*Independent degree project – first cycle*

Sociologi C, 15hp

*C-course thesis in Sociology 15 credits*

**Riskuppfattningar kring spårspring:**

Fokus på lokförare och personal på Trafikverket

**Agnes Wijk**

**Emelie Jonsson**



**Mittuniversitetet**

MID SWEDEN UNIVERSITY

Campus Härnösand Universitetsbacken 1, SE-871 88. Campus Sundsvall Holmgatan 10, SE-851 70 Sundsvall.

Campus Östersund Kunskapens väg 8, SE-831 25 Östersund.

Phone: +46 (0)771 97 50 00, Fax: +46 (0)771 97 50 01.

**MITTUNIVERSITETET**

Institutionen för Samhällsvetenskap

**Examinator:** Erna Danielsson, [erna.danielsson@miun.se](mailto:erna.danielsson@miun.se)

**Handledare:** Linda Kvarnlöf, [linda.kvarnlof@miun.se](mailto:linda.kvarnlof@miun.se)

**Författare:** Agnes Wijk, [agwi1200@student.miun.se](mailto:agwi1200@student.miun.se)

**Författare:** Emelie Jonsson, [emjo1125@student.miun.se](mailto:emjo1125@student.miun.se)

**Utbildningsprogram:** Risk- och krishanteringsprogrammet, 180 hp

**Huvudområde:** Sociologi

**Termin, år:** VT, 2015

## **Abstrakt**

Obehöriga i spårområdet eller så kallat spårspring är ett av de stora problemen som alla järnvägsverksamheter stöter på i järnvägstrafiken. Syftet med den här studien har varit att undersöka hur lokförare och personal på Trafikverket skapar mening kring riskerna från spårspring samt hur de hanterar dessa händelser. Vår empiri har tagits fram genom intervjuer av lokförare, trafikledare och chefer på Trafikverket. Utifrån de har vi fått fram ett resultat som sedan har analyserats med hjälp av sociologiska teorier inom meningsskapande och riskuppfattningar. Resultatet visar att alla respondenterna upplever spårspring som ett stort problem som påverkar alla negativt. Det visade sig att både lokförare och trafikledare upplever en risk för psykisk ohälsa på grund av spårspring och dess konsekvenser. Cheferna däremot kopplade endast deras riskuppfattning kring spårspring till deras yrkesroll och inte till något privat. Många av respondenternas riskuppfattning påverkades också genom medias porträttering av Trafikverket som gjorts under det senaste året. I analysen framkom det att det är den sociala kontexten som respondenterna befinner sig i som spelar en avgörande roll över deras riskuppfattning.

**Nyckelord:** Obehöriga i spårområdet, Spårspring, Riskuppfattningar, Meningsskapande i organisationer, Trafikverket.

## **Förord**

Vi vill rikta ett stort tack till vår kontaktperson från Trafikverket, Stefan Björkqvist som hjälpt oss och visat ett stort engagemang under hela arbetets gång. Vi vill också tacka vår handledare från institutionen, Linda Kvarnlöf för dina goda råd och vägledande. Vidare vill vi också tacka alla intervjupersoner som avsatt tid till oss, vilket har gjort denna studie möjlig.

## Innehållsförteckning

1. Inledning.....	7
1.1 Syfte.....	8
1.1.1 Frågeställningar.....	8
1.1.2 Fokusområde.....	8
1.2 Organisatorisk kontext.....	9
1.2.1 Trafikverket.....	9
1.2.2 Spårspring.....	10
2. Tidigare forskning.....	11
2.1 Varande forskning om obehöriga på järnvägen.....	11
2.2 Förebyggande åtgärder mot personpåkörningar.....	13
2.3 Lokförarperspektiv och effekter på åtgärder.....	14
2.4 Sammanfattning.....	15
3. Metod.....	16
3.1 Vetenskaplig ansats.....	16
3.2 Intervjustudien: genomförande och analys.....	17
3.2.1 Urval.....	18
3.2.2 Transkribering.....	20
3.2.3 Analysmetod- Meningskoncentrering.....	20
3.3 Reliabilitet & Validitet.....	21
3.4 Etiskt ställningstagande.....	22
4. Teoriram.....	23
4.1 Meningsskapande teori enligt Weick.....	23
4.2 Riskuppfattningar enligt Tulloch & Lupton.....	27
5. Resultat.....	29
5.1 Intervjuerna.....	29
5.2 Lokförare.....	30
5.2.1 Lokförarnas uppfattning om spårspring.....	30

5.2.2	Lokförarnas krishantering .....	32
5.3	Trafikledare .....	34
5.3.1	Trafikledarnas uppfattning kring spårspång .....	34
5.3.2	Trafikledarnas krishantering .....	36
5.4	Chefer med helhetsperspektiv .....	37
5.4.1	Chefernas uppfattning kring spårspång .....	37
5.4.2	Chefernas tycke om krishanteringen .....	39
5.5	Sammanfattning .....	40
6.	Analys & Tolkning .....	41
6.1	Aspekter kring riskuppfattningar .....	41
6.2	Medias påverkan .....	43
6.3	Social kontext .....	44
6.4	Sammanfattning .....	47
7.	Diskussion .....	47
7.1	Förbättringsförslag till Trafikverket .....	49
8.	Källförteckning .....	51
9.	Appendix .....	54
9.1	Information till respondent vid intervju .....	54
9.2	Intervjuguide Lokförare & Trafikledare .....	55
9.3	Intervjuguide Chef på Trafikverket .....	57

# 1. Inledning

Varje år omkommer mellan 80-110 personer genom personpåkörningar inom järnvägen i Sverige. Av dessa är det tre fjärdedelar som består av personer som begår självmord och cirka 10- 15 personer som obehörigt befinner sig på spårområdet utan avsikt till självmord. Dessa personer har med olika anledningar befunnit sig på järnvägsspåren, bland annat för att ta en genväg, utföra klotter eller genomföra stöld av koppartråd (Sveriges kommuner och landsting, Trafikverket & Boverket, (in press), s. 167). Men obehörigt spårbiträde eller så kallat spårspring (Trafikverket, 2013a), sker oftast i samband med arbetspendling då flera personer går över järnvägsspåren varje dag (Trafikverket, 2013b). Nu, år 2015 är ofta tågförseiningarna kopplat till just spårspring. Under en månad för fem år sedan var tågen förseingade med cirka nio timmar på grund av spårspring medan idag är det uppe i cirka 190 timmar. Detta visar att en tredjedel av alla tågförseingarna som sker idag är på grund av spårspring (Sveriges radio, 2015). Det betyder att spårspring är ett av de största problemen för järnvägsverksamheterna, speciellt för lokförarnas arbetsmiljö (Trafikverket, 2013a).

Då spårspring ökar tilltar också risken med olyckor på järnvägen. Detta betyder att de som arbetar inom järnvägsverksamheterna riskerar att få arbeta med mer olyckor och uppleva fler traumatiserande händelser, om inga åtgärder utförs. Denna problematik är grunden till denna studies uppkomst då vi började fundera kring hur personer som arbetar och påverkas av spårspring upplever de risker som uppkommer till följd av det.

Genom att studera lokförare, trafikledare och chefer på Trafikverkets riskuppfattning kan en förståelse göras över hur spårspring påverkar dem, vad de tycker om problematiken och hur de skapar mening ur dess risker. Detta görs för att se om de olika arbetsrollerna uppfattar spårspring på ett liknande sätt eller inte och vad det är för faktorer som påverkar deras uppfattning. Följande är intressant eftersom vi anser att om riskuppfattningen och hanteringen av spårspring hittas kan en gemensam strategi utföras i ett senare skede mellan arbetsrollerna för underlätta arbetet med spårspring. I denna studie kommer vi dock endast undersöka meningsskapandet av riskuppfattningarna vilket kommer analyseras med hjälp av sociologiska teorier. De teorier vi kommer använda är Karl Weicks teori kring meningsskapande i organisationer och ett kulturteoretiskt perspektiv på riskuppfattningar. En sådan teoretisk ansats gör det möjligt att studera hur lokförare, trafikledare och chefer på

Trafikverket skapar förståelse kring risken med spårspring utifrån en organisatorisk såväl som en kulturell kontext.

## **1.1 Syfte**

Syftet med studien är att studera hur lokförare och personal på Trafikverket skapar mening kring risken med spårspring, samt vilken hantering de använder sig av inom den organisatoriska kontexten. På så vis hoppas vi kunna undersöka om riskuppfattningen kring spårspring varierar utifrån arbetsroll. Med hjälp av meningsskapande teori och teorier kring riskuppfattningar är det möjligt att skapa en förståelse över hur lokförare och personal på Trafikverket uppfattar spårspring, dess risker och hanteringen av det i den organisatoriska kontexten.

### **1.1.1 Frågeställningar**

- Hur uppfattar lokförare och personal på Trafikverket förståelse för risken med spårspring (i en organisatorisk kontext)?
- Vilken hantering används vid spårspring och hur uppfattas den av respondenterna?

### **1.1.2 Fokusområde**

Vi har valt att fokusera på riskuppfattningen som lokförare och personal på Trafikverket har kring spårspring. Lokförarna representerar två olika järnvägsföretag där den ena utövar sin verksamhet nationellt och den andra regionalt. Personal på Trafikverket motsvarar trafikledare och chefer inom järnvägssektorn som på ett eller annat sätt arbetar eller påverkas av spårspring. Varför vi valt att ha fokus på dessa arbetsroller är för att vi vill undersöka olika aspekter av riskuppfattningen genom att inkludera tre olika yrkesroller. Lokförarna är de som ser och hanterar händelsen direkt medan trafikledarna är de som hör händelsen och tar beslutet av hanteringen över händelsen. De chefer som är med i studien arbetar administrativt och inte direkt mot händelser som spårspring, vilket vi tror kan skapa en annorlunda syn kring spårspring än vad de aktörer som arbetar direkt med händelsen har.



Inom hanteringen av spårsporing har vi valt att fokusera på intervjupersonernas uppfattning och beskrivning av den hantering som finns. Vi kommer därmed inte genomföra någon dokumentanalys över Trafikverkets hanteringsplan.

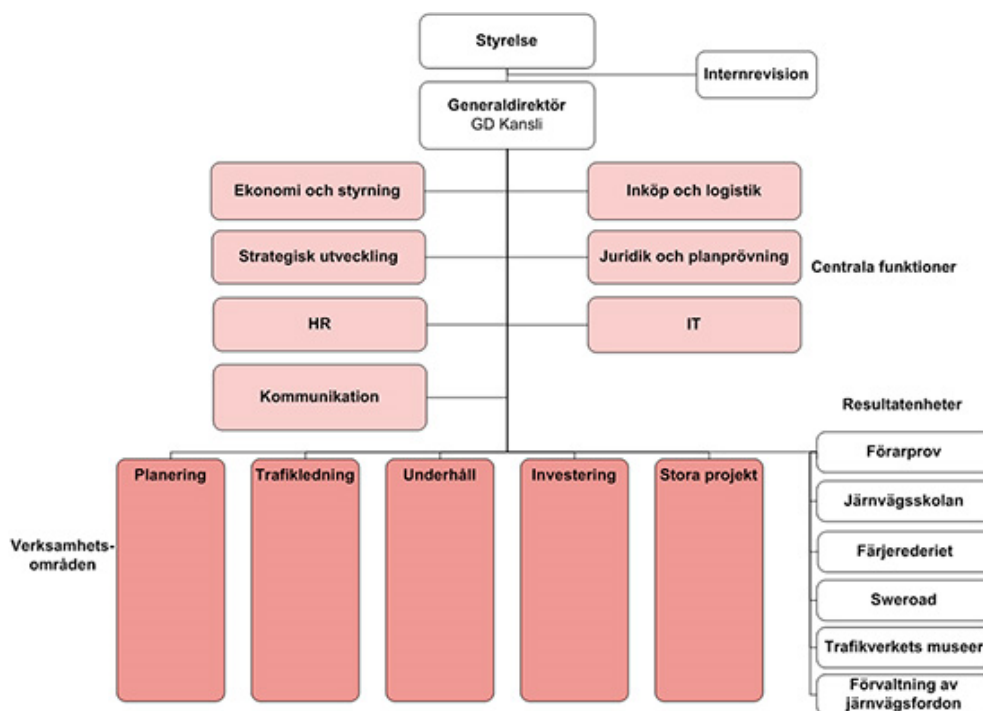
## **1.2 Organisatorisk kontext**

I den här delen kommer vi att beskriva om Trafikverkets arbete och vad de ansvarar för. Vi kommer också belysa över hur Trafikverket till viss del arbetar med spårsporing.

### **1.2.1 Trafikverket**

Trafikverket är en relativt ny myndighet som bildades den 1 april 2010. Tidigare omfattade Trafikverket; Banverket, Vägverket, Rikstrafiken, Rederinnämnden och SIKKA (Statens institut för kommunikationsanalys). Trafikverket arbetar tillsammans med Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen för att underlätta vardagen för de personer som transporterar sig till sjöss, väg, järnväg och flyg. Trafikverket har sitt huvudkontor i Borlänge och har sex regionkontor som ligger i Luleå, Gävle, Stockholm, Eskilstuna, Göteborg och Kristianstad. Antalet anställda som arbetar på Trafikverket är cirka 6500 (Trafikverket, u.å.).

Trafikverket är en organisation som ansvarar för transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Samarbetet som sker mellan järnvägsföretagen och Trafikverket vad gäller järnvägen är att järnvägsföretagen får köpa spårlägen av Trafikverket. Då Trafikverket äger och ansvarar för all järnväg så är det också dem som vägleder all trafik på järnvägen. De ansvarar också för den långsiktiga planeringen, byggandet, driften och underhållet av väg och järnväg (Trafikverket, u.å.). De ansvarar också för genomförandet av kunskapsprov och körprov för körkort, taxiförarlegitimation, samt kunskap för yrkeskunnande, trafiktillstånd och yrkesförarkompetens (Trafikverket, 2012a). Här nedan är en organisationskarta för att visa hur Trafikverket är uppbyggt.



Figur 1. Trafikverkets organisationskarta (Trafikverket, u.å.).

## 1.2.2 Spårspring

Definitionen av spårspring avser när obehöriga personer (personer utan tillstånd) befinner sig inom spårområdet på järnvägen (Trafikverket, 2013a). Trafikverket har vid olyckor eller störningar alltid en tjänsteman i beredskap (TIB). Deras uppgift är att vid en händelse stödja verksamheten och media med information då det har skett en större olycka eller då det gäller krisberedskapsfrågor (Trafikverket, 2012c). Vid en händelse händer oftast något av dessa tre;

- Olyckor
- Tillbud
- Avvikelse som medfört risker för säkerhet och miljö

Beroende på vilken kategori händelsen tillhör görs olika åtgärder, men det viktigaste är att den järnvägstrafik som blir berörd stoppas och eventuellt att högspänningsledningar fränkopplas. Därefter kontrolleras att det inte finns något farligt gods i närheten av platsen där en olycka har skett. Trafikverket tillsätter också en olycksplatsansvarig som ansvarar för olycksplatsen. Efter detta undersöker en utredare platsen för att samla in all fakta samt att den personen dokumenterar, analyserar och drar slutsatser över vad som har hänt. Trafikverket kan sedan baserat på slutsatserna ta fram åtgärdsförslag för att därefter skriva en utredningsrapport av händelsen (Trafikverket, 2012b).

Att åka tåg är ett bra färdmedel att använda sig av då det både är säkert och miljövänligt. Det som däremot inte är lika säkert är när du befinner dig i närheten av järnvägsspåren. Säkerheten bygger på att de som vistas i närheten av järnvägsspåren respekterar de signaler och skyltar som finns där (Trafikverket, 2014). Trots de säkerhetsåtgärder som finns kring järnvägsspåret uppstår det ändå spårspring. Detta är ett av de större problemen inom järnvägen och det påverkar speciellt arbetsmiljön för lokförare (Trafikverket, 2013a).

Det sker många olyckor på grund av att folk genar under exempelvis bommar (Trafikverket, 2014). Detta görs ofta i syfte för att vinna tid, men det de inte är medvetna om är att de kan skapa enorma kostnader och förseningar på grund av detta. Det är förbjudet enligt lag att vistas på järnvägsspåret, dock inte på särskilda övergångar (Trafikverket, 2013b). Tyvärr är det många av dem som vistas på spåret personer som är självmordsbenägna. De utgör cirka 70 procent av dödsfallen enligt Trafikverket (2013b).

## **2. Tidigare forskning**

Nedan kommer vi att gå igenom tidigare forskning som redogör olika förslag till hur risken med spårspring ska kunna minska, både ur ett subjektivt och objektivt perspektiv, samt orsaker till varför personer tar risken att gå över järnvägsspåren. Detta har betydelse för vår studie genom att den klargör vilken typ av riskforskning det finns inom detta ämne samt hur Trafikverket kan arbeta för att minska risken för personpåkörningar.

### **2.1 Varande forskning om obehöriga på järnvägen**

Kollisioner med tåg och gående har visat sig vara en av de vanligaste orsakerna till dödsfall i tågtrafiken världen över. Trots detta finns det väldigt lite forskning inom detta ämne (Lobb, 2006, s. 359). Brenda Lobb (2010) har skrivit en vetenskaplig artikel om tågolyckor med fokus på kollisioner med gångtrafikanter som heter: "Trespassing on the tracks: A review of railway pedestrian safety research". Här har hon försökt illustrerat hur viktigt det är att få en större förståelse av personpåkörningar och förslag till strategier för att förebygga olyckor mellan tåg och gångtrafikanter (Lobb, 2006, s. 359).

Olyckor som sker med tåg är en relativt liten andel i jämförelse med trafikolyckor med bil och gångtrafikanter. Likväl skapar en tågolycka stora konsekvenser för de mänskliga och ekonomiska resurserna även om utfallet inte bidrar med allvarliga skador eller dödsfall. I USA är den årliga kostnaden 300 miljoner dollar per år inom personpåkörningar som omfattar bland annat juridiska- och medicinska kostnader, försäkringsersättningar och reparation av förstörd egendom (Lobb, 2006, s. 359). Lobb (2006) har gått igenom forskning inom tågrelaterade olyckor och hittat tre kategorier som det forskas om; (1) forskning om stora järnvägs katastrofer som urspårningar och tågkollisioner, (2) forskning mellan tåg och motorfordon vid en laglig övergång och (3) forskning om tågpåkörningar med gångtrafikanter (Lobb, 2006, s. 359). Det centrala i denna artikel handlar emellertid om den tredje kategorin, personpåkörningar (Lobb, 2006, s. 361).

Det existerar väldigt lite forskning kring tågolyckor med personpåkörningar. Den forskning Lobb (2006) hittade visade att kollisioner mellan tåg och gångtrafikanter är minst vanlig bland kollisioner mellan gående och andra fordon, men tågpåkörningar har störst risk för dödsfall. I en analys som Lobb (2006) gjort visade att majoriteten av de tågrelaterade dödsfallen har varit personer som sprungit längs eller över järnvägsspåren, suttit/legat på eller väldigt nära spåren och personer som använt spåren som en mötesplats. Med detta som bakgrund undrade Lobb (2006); varför gör personer detta när det är så farligt? Statistik hon analyserat visade olika typer av kännetecken på de människor som befunnit sig på järnvägsspåren, dessa är; alkoholpåverkade, självmordsbenägna och psykisk sjuka. Av de tre kännetecken var det personer som var alkoholpåverkade som avlidit eller skadats mest i tågolyckor (Lobb, 2006, ss. 361- 362). Forskningen visade också att om gående står inför valet att välja att korsa en bro eller att gå över järnvägsspåren som innebär en mindre transportsträcka, väljer många att gå över järnvägsspåren. Detta innebär att gående alltid kommer att överväga mellan den säkra vägen eller den väg som är mest riskabel men som också tar minst tid (Lobb, 2006, s. 364). Inom den kognitiva psykologin finns en teori inom detta ämne som visar att det är på grund av bristen med tid och information som gör att vissa personer väljer att ta risken över järnvägsspåret (Lobb, 2006, s. 364).

Lobb (2006) har också undersökt vad för förebyggande åtgärder som forskningen kommit fram till för att minska spårspillet. Även här är forskningen svag, men de förslag som finns är bland annat att begränsa tillgängligheten till järnvägen, utbildning om de risker och dess

olaglighet, införa en belöning till de personer som inte tar den snabbaste vägen över järnvägsspåren och bestraffning till de som går över järnvägsspåren. Dessa förslag har dock en begränsad inverkan eftersom alla studier visar olika effekter av åtgärdernas resultat (Lobb, 2006, ss. 362- 363). Det finns dock hopp! Ytterligare forskning behövs för att avgöra och fastställa den forskning som redan finns och vidare undersökningar av beteenden och dess konsekvenser inom trafiksäkerhet (Lobb, 2006, s. 364).

## **2.2 Förebyggande åtgärder mot personpåkörningar**

Helena Rådbo (2008) har genomfört sin doktorsavhandling med fokus på prevention av järnvägssjälvmord. Avhandlingen består av fyra delar och har gjorts med metoderna; deskriptiv epistemologisk studie, teoretisk studie, kvalitativ flerfallsstudie och kvalitativ fokusgruppsstudie (Rådbo, 2008, s. 31). Syftet med avhandlingen var att få fram ett vetenskapligt underlag kring systeminriktad prevention av järnvägssjälvmord för att skapa kunskap och strategier till de järnvägsansvariga som arbetar med detta (Rådbo & Andersson, 2009, s. 333).

Det studien kom fram till var att det flesta personpåkörningar sker i tätorter och vanligast i närheten av institutionsboenden. Därmed bör institutionsboendens läge uppmärksammas. Öppenhet kring banvallen ska även beaktas så att lokförarna ska kunna ha bästa sikt för att öka möjligheten att se eventuella personer på järnvägsspåren. För att förhindra obehöriga att beträda spåren behövs ett ordentligt staket. Staketet ska inte endast försvåra framkomligheten utan också visa en markering att det är förbjudet att vistas där. Andra barriärer kan vara dike mellan rälerna eller ha spåren upphöjt från marken, eventuellt ha spåren under jord. För att upptäcka att det befinner sig obehöriga personer på järnvägen kan kameraövervakning användas, men också larm från lokförare och allmänheten (Rådbo & Andersson, 2009, ss. 337- 338).

För att kunna minska risken för personpåkörning måste också tågens bromskapacitet förbättras. Om en påkörning ska kunna undvikas måste tåget köra väldigt långsamt för att lokföraren ska hinna stanna. Men i dagens samhälle diskuteras det oftast kring hur tågen ska kunna öka hastigheten, inte mycket kring någon hastighetssänkning vid genomfart av samhällen (Rådbo & Andersson, 2009, s. 339).

### 2.3 Lokförarperspektiv och effekter på åtgärder

Anne Silla och Juha Luoma (2008) har gjort en studie om obehörigt spårbiträde på den Finska järnvägen. Studien är gjord i tre delar och är utförd med både kvalitativ och kvantitativ metod. Den första delen var en enkätstudie riktad mot lokförare där de fick svara på vilka platser som de tyckte var mest utsatta för spårspring och vad för förslag till förebyggande åtgärder de hade. I den andra delen valdes tre av dessa platser som lokförarna pekade ut för att undersökas närmare, där det dessutom räknades antal övergångar som gjordes över spåren under en viss period. I den tredje delen intervjuades ett antal av de personer som utfört obehörigt spårbiträde som identifierades under andra delen av studien (Silla & Luoma, 2008, s. 47).

Resultatet visade att lokförarna tyckte att ordentliga staket, förbudsskyltar, kameraövervakning, väktare och informationskampanjer om hur farligt det är att gå över järnvägsspåren skulle göra det lättare att förhindra spårspring. Lokförarna berättade också att det är störst problem med spårspring där gamla övergångar har funnits. Därmed bör vägar till dessa tas bort, sikten kring dessa ställen förbättras och larmutrustning bör installeras (Silla & Luoma, 2008, ss. 50, 52). Räkningen av antalet övergångar av järnvägsspåren på de tre bestämda platserna pågick under 19 dagar och totalt skedde 1954 övergångar. Mer än hälften av dessa utfördes på en av platserna där ca 40 övergångar gjordes per dag (Silla & Luoma, 2008, s. 52).

Intervjuerna med personerna som utfört obehörigt spårbiträde visade att 80 % gick över järnvägsspåren för att det var den närmaste och snabbaste vägen till deras färdmål. Andra anledningar var att det var lätt att gå över spåren där eftersom det existerade en väg och det hade blivit en vana att gå där, vissa hade tagit den vägen i flera årtionden (Silla & Luoma, 2008, s. 50). Hälften av de obehörigt spårbiträdarna tyckte risken av övergången var antingen helt säker eller ganska säker. Endast 17 % tyckte att övergång av järnvägsspåren var väldigt farlig. Många tyckte att deras egen övergång inte var farlig eftersom de var försiktiga men var mer oroliga för andra som gick över, bland annat barn och alkoholpåverkade personer. Många var dessutom inte medvetna om att det gjorde något olagligt vid övergången av järnvägsspåren (Silla & Luoma, 2008, ss. 51, 53).

Silla och Luoma (2010) har även gjort en studie angående vilka effekter som uppkom vid tre olika åtgärder mot spårspring. De tre åtgärderna var; förändring av landskapet, uppsättning av

staket och placering av förbudsskyltar (Silla & Luoma, 2010, s. 1089). Varje åtgärd utfördes på samma plats i staden Lappeenranta i södra Finland. Lappeenranta har problem med spårsporing eftersom staden är uppdelad i två delar av järnvägen och på båda sidorna finns bostadsområden, handelsplatser och skolor (Silla & Luoma, 2010, s. 1090).

Den första av de tre åtgärderna bestod av förändring av landskapet genom att göra en så kallad "trädgårdsanläggning" på båda sidor av järnvägen. Trädgårdsanläggningen omfattade ett område på ca 200 meter där det tidigare fanns en stig som folk tog för att ta sig över järnvägen. Vid utformningen gjordes brantare kanter vid rälererna och buskar planterades i form av ett naturligt staket. Buskarna var ca 1,5 meter höga och runt dessa lades ett antal stenar. Vid den andra åtgärden byggdes istället staket på båda sidor som var ungefär en meter hög och sträckte sig cirka 100 meter från det utsatta området åt båda hållen. Vid den tredje åtgärden placerades stora skyltar där det stod tydligt att det är "förbjudet att beträda järnvägsspåren". Skyltarna fanns på båda sidor och var de enda åtaganden som utfördes (Silla & Luoma, 2010, s. 1090).

Resultatet visade att spårsporingen minskade med 94,6 % när det fanns staket, 91,3 % vid trädgårdsanläggningen och 30,7 % vid placeringen av förbudsskyltar (Silla & Luoma, 2010, s. 1091). Staketet var mest effektivt och resultatet var tämligen jämnt mellan åldersgrupperna. Trädgårdsanläggningen var en av de åtgärderna som var mest effektiv på både barn och vuxna, dock inte bland ungdomar. Förbudsskyltarna var det som gav sämst effekt på ungdomar och vuxna som trots budskapet, däremot var det mer effektivt på barn (Silla & Luoma, 2010, s. 1092). Alla åtgärder som var med i studien hade effekter som minskade spårsporingen, därmed kan alla tre rekommenderas att användas som åtgärder mot spårsporing på järnvägen (Silla & Luoma, 2010, s. 1093).

## **2.4 Sammanfattning**

Sammanfattningsvis visar den tidigare forskningen varför vår studie bör genomföras. Det saknas forskning inom ämnet spårsporing och vi anser att i Sverige är denna typ av forskning nästintill obefintlig. All den forskning vi gått igenom i detta avsnitt visar på den problematik spårsporing åstadkommer och vad för åtgärder som kan utföras för att minska problemet. Aspekten kring hur spårsporing hanteras och uppfattas av de som arbetar inom detta ämne tycker vi fattas. Vi anser att hanteringen och uppfattningen kring spårsporing bör finnas för att

sedan kunna identifiera de bästa åtaganden mot problematiken. Vi kommer dock hålla oss till att undersöka uppfattningen och hanteringen av spårsporing i denna studie och ge möjliga förbättringsförslag åt Trafikverket.

### **3. Metod**

I detta avsnitt kommer vi beskriva hur vårt genomförande av studien gått till och hur vårt förhållningssätt mot undersökningen varit.

#### **3.1 Vetenskaplig ansats**

Kvalitativ metod används när målet är att hitta mening och betydelse av ett visst fenomen (Nylén, 2005, s. 10). Forskaren försöker då se världen utifrån undersökningspersonens perspektiv och klargöra mening ur hens erfarenheter (Kvale & Brinkmann, 2009, s. 17). Med detta som bakgrund har vi valt att utföra en kvalitativ studie eftersom syftet med hela studien är att undersöka och se olika aspekter av riskuppfattningen kring spårsporing mellan personer som arbetar inom järnvägsverksamheter, samt se vilken hantering som används när spårsporing sker.

Inom forskning är det inte endast frågan “vad” som konstrueras viktig, utan frågan “hur” det produceras är minst lika viktig (May, 2001, ss. 44- 45). Forskningsresultatet kan nämligen aldrig bli helt objektiv utan är producerat av forskarens tolkningar (Barbosa da Silva & Wahlberg, 1994, ss. 53- 54). Detta betyder att fokus inte endast ligger på vad för tekniker som används under arbetets gång, utan också på reflektioner kring forskningsprocessen (May, 2001, s. 45). Forskaren behöver därför föresätta sig kring vilket perspektiv och inslag hen ska ha i sin empiriredovisning (Nylén, 2005, s. 65).

I vår studie använder vi oss av en abduktiv ansats, vilket har sin grund från både de deduktiva och induktiva ansatserna. Den deduktiva ansatsen utgår från teori och inte empiri vilket gör att den deduktiva ansatsen inte letar efter mönster eller övergripande förklaringar, utan endast förklarar det som är relevant genom de regler som gäller (Alvesson & Sköldbberg, 2008, ss. 55- 56). Induktiv ansats däremot utgår ifrån empirin och avvisar teori helt eller nästintill helt. Här ligger fokus på det som syns i bilden, vad för samband som finns där, inte vilka utomstående förklaringar som existerar (Alvesson & Sköldbberg, ss. 54, 56). Den abduktiva



ansatsen har likväl delar från både det deduktiva och det induktiva ansatserna. Abduktiva handlar om att tolkning görs genom att försöka se mönster som förklarar de företeelser som upptäckts. Dessa mönster förklaras sedan med hjälp av teori vilket gör att en förståelse fås över den insamlade empirin (Alvesson & Sköldberg, 2008, s. 55). Detta gör att vi både kan använda oss av empirisk fakta och teoretisk fakta för att hitta förklaringar till våra iakttagelser i undersökningen.

Epistemologiskt kommer vi använda oss av ett socialkonstruktivistiskt perspektiv i studien som har sina rötter från fenomenologin (Alvesson & Sköldberg, 2008, s. 82). Socialkonstruktivistiska perspektivet innebär att vår uppfattning är att individers kunskap skapas i interaktion med andra och kan endast förstås i den kontext där samspelet förs (Alvesson & Sköldberg, 2008, s. 82; Dahlin-Ivanoff, 2011, s. 72). Detta betyder att verkligheten är socialt konstruerad och att den socialkonstruktivistiska forskningen vill undersöka hur de sociala konstruktionerna uppstår (Alvesson & Sköldberg, 2008, s. 81). Socialkonstruktivismens grund är att sociala händelser är både objektiva och subjektiva. Att alla människor har ett eget medvetande som alltid riktas mot ett objekt, vilket visar sig för oss genom olika verkligheter, som exempelvis den vanliga vardagen. Vardagen känns på olika sätt strukturerad och objektifierad men också som en värld vi delar med andra. Detta betyder att individers egen kunskap och tolkning skapas utifrån deras subjektiva bedömning i samspel med andra i den objektiva världen (Alvesson & Sköldberg, 2008, ss. 84- 85). Alltså är vi intresserade av hur människor når kunskap genom deras interaktion med andra i deras sociala verklighet.

### **3.2 Intervjustudien: genomförande och analys**

Under vårt arbete med studien har vi befunnit oss på Trafikverkets kontor i Stockholm. Här har vi fått hjälp från vår kontaktperson från Trafikverket under hela studiens gång, band annat med intervjupersoner.

I genomförandet av vår kvalitativa studie använde vi oss av semistrukturerade intervjuer. Denna intervjuform innebär att det ställs ett fåtal öppna frågor kring ett specifikt tema som sedan fördjupas genom att intervjuaren ställer egna följdfrågor under intervjuens gång. Genom detta har respondenten möjlighet att ha en inverkan på intervjuens innehåll (Alvehus, 2013, s.

83). Vi valde semistrukturerad intervjuform för att kunna genomföra intervjuer som är mer som ett samtal än som en utfrågning.

Vår intervjuguide utformades både efter en tematisk och dynamisk omfattning. Det tematiska handlar om att intervjufrågorna skildrar vad som ska undersökas och syftet med studien. Den ska också ha koppling till den teoretiska analysen (Kvale & Brinkmann, 2009, ss. 146- 147), vilket i vår studie är teorier om meningsskapande och riskuppfattningar. Det dynamiska handlar om att frågorna ska vara naturliga och få intervjupersonen känna sig bekväm med att berätta om känslor och upplevelser. Frågorna utformas vanligtvis på ett akademiskt eller teoretisk språk men formuleras sedan under intervjun likt vardagsspråk (Kvale & Brinkmann, 2009, ss. 146- 147).

Under intervjuerna valde vi att använda oss av både inspelningar och anteckningar för att få ut ordagrant precis vad som sades under intervjun. Dock finns det både för- och nackdelar med båda verktygen. Inspelningen kan i viss mån förstöra för intervjupersonen då hen kan känna sig begränsad och inte pratar lika öppet om vissa frågor, i dessa fall bör forskaren förlita sig på de anteckningar som gjorts. Dock finns det nackdelar med att göra anteckningar också, då det inte alltid stämmer överens med det personen sagt. Det blir också i en sådan situation svårt att både vara en god lyssnare och att skriva snabbt samtidigt. De fördelar som finns med att göra en inspelning under en intervju är att det finns en trygghet för oss, då vi vet att allt som sägs kommer med (Alvehus, 2013, s. 85). Vi valde att använda båda arbetssätten som en säkerhet ifall något av materialet skulle försvinna men eftersom vi var två intervjuare kunde den ena koncentrera sig på att lyssna på respondenten medan den andra antecknade.

### **3.2.1 Urval**

Genom att besluta urvalet efter en viss miljö underlättar arbetet med att hitta det material som är i intresset att undersöka. Ibland kan det också vara bra att undersöka flera fall av det område som önskas studeras. Inom detta finns två strategier, antingen väljs miljöer som är snarlika varandra eller så väljs miljöer som skiljer sig åt för att undersöka skillnaderna mellan dessa (Svensson & Ahrne, 2011, s. 24). Vårt urval bestod inom en specifik miljö men innehöll olika fall inom den bestämda miljön som i vårt fall är järnvägsverksamheterna. Intervjupersonerna tillhörde nämligen tre olika arbetsgrupper (lokförare, trafikledare och chefer på Trafikverket) som har olika roller i arbetet med spårsporing, och därmed valdes

personerna efter en miljö men inom olika inriktningar av den sociala miljön. Detta gjordes för att kunna se de olika positionernas uppfattning och förståelse. Kriterierna kring urvalet blev således att intervjupersonerna ska arbeta aktivt som lokförare på ett järnvägsföretag, verksam trafikledare eller högre chef på järnvägssektorn inom Trafikverket som kan ge ett bredare perspektiv över Trafikverkets arbete med spårspning. Genom att intervjua tre olika arbetsroller kan olika intressanta aspekter av förståelser och hanteringen göras inom spårspning.

Kontakten med våra intervjupersoner fick vi hjälp med av vår kontaktperson från Trafikverket. Hen har varit den personen som haft all kontakt med de verksamheter och chefer som i sin tur valt ut intervjupersoner åt oss. Urvalet har enligt vår uppfattning skett slumpmässigt eftersom bokningarna av intervjuerna blev en hastig handling och personerna som valdes ut blev de som hade tid över just då.

Totalt genomförde vi tio intervjuer med tre stycken lokförare, tre stycken trafikledare och fyra stycken med chefer eller ledare som på ett eller annat sätt arbetar eller påverkas i sitt arbete av spårspning. Dock användes endast material från två stycken respondenter i chefs-/ledningsposition i studien eftersom det skedde en missbedömning av ställning i ledningspositionerna. Alla hade nämligen inte något helhetsperspektiv över Trafikverkets arbete kring spårspning utan endast inom deras egna specifika område och hörde därmed inte till urvalskriterierna, således användes totalt åtta intervjuer till analysen av studien. Nedan visas en samlad tabell över information kring intervjupersonerna för att tydligt visa skillnader och likheter mellan dem.

<b>Intervjuperson (IP)</b>	<b>Arbetsroll</b>	<b>År inom yrket</b>	<b>Kön</b>
<i>IP1</i>	Lokförare, Nationellt	11	Man
<i>IP2</i>	Lokförare, Nationellt	35	Man
<i>IP3</i>	Lokförare, Regionalt	4	Man
<i>IP4</i>	Trafikledare	2	Kvinna
<i>IP5</i>	Trafikledare	5	Man
<i>IP6</i>	Trafikledare	20	Kvinna
<i>IP7</i>	Chef	>1	Kvinna
<i>IP8</i>	Chef	3	Man

*Tabell 1. Information om intervjupersonerna.*

Lokförarna som intervjuades arbetade på två olika järnvägsföretag, det ena företaget kör nationellt och det andra kör regionalt. Detta gjordes för att se ifall det fanns aspekt-skillnader inom den specifika arbetsrollen och se om hanteringen av spårsprung utfördes på olika sätt beroende på företag. Varför det blev just dessa två företag var på grund av det geografiska läget. Trafikledarna och cheferna som intervjuades arbetade alla på samma kontor på Trafikverket. Varför ingen jämförelse utfördes mellan Trafikverkets olika kontor var på grund av att intresset låg i att se skillnader mellan järnvägsverksamheterna och inte internt inom Trafikverket.

### **3.2.2 Transkribering**

Transkribering handlar om att transformera ett material från en form till en annan, att genomföra en utskrift från sin muntliga intervju till en skriftlig text. Utskriften av intervjuerna är introduktionen av analysprocessen. Genom utskriften ges en form av intervjun som gör den mer lämplig för att genomföra analysen (Kvale & Brinkmann, 2009, ss. 194, 196). Det finns ingen direkt övergripande form över hur utskriften av intervjuer ska genomföras. Men beroende på syfte av undersökningen kan utskriftens detaljnivå variera (Kvale & Brinkmann, 2009, s. 197).

I vår studie genomförde vi transkriberingen med fokus på vad respondenterna verkligen sa för att få en så uppriktig förståelse som möjligt. Därmed skrev vi ut ordagrant vad varje intervjuperson sagt med lite extra fokus på deras tolkning kring risker på grund av vårt syfte med studien. Vi genomförde transkriberingarna var för sig men gjorde analysen av transkriberingarna tillsammans för att få en så gemensam syn som möjligt.

### **3.2.3 Analysmetod- Meningskoncentrering**

För att analysera det som sagts i intervjuerna har vi använt oss av meningskoncentrering. Meningskoncentrering är en analysmetod som går ut på att hitta meningen i det intervjupersonen sagt genom att korta ner intervjupersonens uttalanden till några få ord som är de mest relevanta och betydelsefulla för studiens syfte. Detta görs genom fem steg;

1. Forskaren läser igenom hela intervjun för att få en känsla kring helheten.
2. Forskaren fastställer meningens olika komponenter som respondenten har yttrat.

3. Forskaren väljer en meningsenhet som hen anser är mest framträdande och tematiserar intervjupersonernas yttranden utifrån in sin egen uppfattning.
4. Forskaren ställer frågor till meningsenheten utifrån forskningens syfte.
5. Forskaren skriver ihop intervjuens centrala och meningsfulla delar till en skildrande utsaga.

(Kvale & Brinkmann, 2009, ss. 221- 222).

Vi valde att använda oss av meningskoncentrering som analysmetod eftersom vi tycker den bäst passar vårt syfte med att undersöka respondenternas riskuppfattning och till vårt socialkonstruktivistiska perspektiv, eftersom dess rötter kommer från det fenomenologiska förhållningssättet (Alvesson & Sköldberg, 2008, s. 82).

Genom meningskoncentrering fann vi tre teman; *Aspekter kring riskuppfattningar*, *Medias påverkan* och *Social kontext*. Dessa tre kommer att presenteras i analysavsnittet med hjälp av teoriramen.

### **3.3 Reliabilitet & Validitet**

Inom vetenskapen brukar en diskussion göras kring undersökningens kvalitet där det görs en åtskillnad mellan forskningens reliabilitet och validitet. *Reliabilitet* syftar till undersökningens tillförlitlighet och reproduktion, det vill säga om samma resultat kan återfinnas om undersökningen görs på nytt. *Validitet* däremot handlar om undersökningen har studerat det som var syftet att undersöka, närmare bestämt om forskningen undersökt det som den påstår sig undersöka (Alvesson, 2013, s. 122; Kvale & Brinkmann, 2009, ss. 263- 264).

Att vi befunnit oss på Trafikverkets kontor under studiens gång och fått hjälp med intervjupersoner av personal på Trafikverket och järnvägsföretagen påverkar både studiens reliabilitet och validitet. Görs samma studie igen utan Trafikverkets eller järnvägsföretagens inblandning kanske intervjupersonerna uttalat sig annorlunda än vad det gjorde i vårt fall. Men utan inblandning av Trafikverket eller järnvägsföretagen hade svårigheter skapats med att hitta rätt personer som kan svara till syftet av undersökningen. Det hade också skapat svårigheter med att förstå helheten av Trafikverkets arbete i stort och kring spårsprung på grund av att Trafikverket är en komplex och relativ ny myndighet. Vi anser ändå att, trots de

enstaka svagheter kring reliabiliteten och validiteten hade ungefär samma resultat gjorts om studien genomfördes på nytt på grund av resultatets enhälliga form.

### **3.4 Etiskt ställningstagande**

Inom en intervjuundersökning måste forskaren tänka på de moraliska och etiska aspekter som kommer upp under studiens gång, på grund av att intervjuerna påverkar både intervjupersonen och det som produceras (Brinkmann & Kvale, 2009, ss. 77- 78). Det etiska frågor som bör tas upp i undersökningen handlar om informerat samtycke, konfidentialitet, konsekvenser och forskarens roll. *Informerat samtycke* handlar om att intervjupersonen får information om syftet kring studien och att de deltar frivilligt i undersökningen och får därmed avsluta intervjun när de vill. Vid informerat samtycke måste forskaren tänka på hur mycket information om studien som kan avslöjas för intervjupersonen med avseende att inte missleda undersökningens syfte eller intervjupersonernas handlande (Kvale & Brinkmann, 2009, ss. 84, 87).

*Konfidentialitet* handlar om att intervjupersonens identitet inte ska kunna avslöjas av andra som har tillgång till undersökningen. Undersökningen ska därmed ta hänsyn till att intervjupersonernas integritet inte ska kunna ta skada över vad som står i studien (Kvale & Brinkmann, 2009, ss. 88- 89). *Konsekvenser* handlar om att forskaren ska analysera de konsekvenser som kan ske intervjupersonerna och de dem representerar på grund av studien. Detta betyder också att forskaren måste vara medveten om vad känsliga frågor kan skapa för reaktion och sinnesstämning hos intervjupersonerna (Kvale & Brinkmann, 2009, ss. 89- 90). *Forskarens roll* handlar om de etiska beslut forskaren tar kring sin undersökning. Att det är forskaren själv som avgör vilken hållbarhet och kvalitet forskningen genererar. Detta betyder att beroende på forskarens egna moral eller etiska ställningstaganden kommer undersökningen påverkas. Därmed behöver forskaren ställa de vetenskapliga intressen mot de etiska aspekterna mot varandra för att få kännedom om detta, men det kommer fortfarande vara forskarens egen roll som är den avgörande faktorn (Kvale & Brinkmann, 2009, ss. 90- 91).

I vår studie har vi behandlat det etiska frågorna genom att ge en kort information till alla intervjupersonerna om studiens syfte, deras anonymitet och samtycke innan varje intervju (bifogad i Appendix). Den information intervjupersonerna fick om syftet med studien var minimal för att inte få personen att tänka allt för mycket kring risker, utan att fokus ska hålla

sig till hur/vad intervjupersonen tycker, tänker och reflekterar kring det specifika ämnet. Dessutom kan ämnet frambringa obehagliga minnen hos intervjupersonerna, om de varit med om traumatiska olyckor relaterade till spårspring vilket gör att de måste få en förvarning kring vad för område som studien verkar. Vi beslutade dessutom att alla intervjupersoner skulle vara anonyma så de kan känna att de kan vara öppna och ärliga i sina svar. Detta gör att vi får fram så tillförlitlig information som möjligt och att intervjupersonerna inte kan bli utpekade av andra. På detta sett fick vi fram relevant information som möjligen inte hade blivit känd om personernas namn redovisats och dessutom kunde intervjupersonernas integritet skyddas.

Vi kommer att försöka beskriva vårt ämne på sådant sätt att det inte skapar konsekvenser efter publiceringen. Eftersom vår undersökning relaterar till olyckor där dödsfall är inkluderat vill vi inte uppröra anhöriga eller andra som påverkas av detta. Därmed behöver vi vara försiktiga över hur vi beskriver dessa händelser så att ingen tar illa vid sig. Men vi har inte behövt reducera material på grund av detta, vi har endast redigerat intervjupersonernas citat så inte namn, ort eller kön framkommer i deras berättelser om olyckor.

I vår roll som forskare kommer vi försöka vara objektiva och neutrala mot Trafikverket trots att denna studie sker som ett samarbete med dem. Vi vill inte att vår undersökning ska bli vinklat åt något håll på grund av att vi befinner oss på Trafikverket och därmed försöker vi bli medvetna kring hur vi kan bli påverkade av den kontext vi befinner oss i.

## **4. Teoriram**

### **4.1 Meningsskapande teori enligt Weick**

Som teorigrund kommer vi att använda oss av Karl E. Weicks teori "Sensemaking in Organizations", på svenska: Meningsskapande teori, med fokus på hur mening skapas inom organisationer. Meningsskapande teori är ännu inte en klar teoribildning (Weick, 1995, xii), utan består av många olika tolkningar av sociologer, bland annat av Mead, Weber och Blumer (Weick, 1995, ss. 65- 67). Men grunden till teorin handlar om hur, vad och varför tillverkningen av mening skapas. Den undersöker också vilka effekter som utgörs av meningsskapande (Weick, 1995, s. 4).

Meningsskapande är en process som sker ständigt (Weick, 1995, s. 14), men används tydligt när en individ eller grupp tar initiativ till att bearbeta en händelse som de varit med om, exempelvis en handling eller ett problem som har skapat förvånande, förvirrande eller onormala effekter (Maitlis, Vogus & Lawrence, 2013, s. 224). Meningsskapandet är lättast märkbar när individer har varit med om något ovanligt, en händelse som de inte varit med om tidigare (Weick, 1995, s. 45). Individerna går nämligen då från att ha erfarenhet av situationen till att hamna i ett flöde av handlanden som blivit obegripliga på något sätt. För att individen ska kunna förstå störningen letas först efter orsaker som sedan gör det möjligt för hen att återuppta de avbrutna åtgärderna och fortsätta handla. Det meningsskapande har fokus på samspelet mellan handling och tolkning snarare än vilken påverkan övervägandet har på individernas val. När handlingarna är det centrala är tolkning, (och *inte* individernas beslut) kärnan i fenomenet (Weick, Sutcliffe & Obstfeld, 2005, s. 409).

Många gånger används meningsskapande synonymt med tolkning men enligt Weick (1995) finns det en viktig skillnad. Tolkning är beskrivande och har fokus på en form av text medan meningsskapande undersöker hur texten är konstruerad, hur den läses av och hur den är skriven. Meningsskapande handlar alltså om hur personer genererar vad de har tolkat, därmed är meningsskapande en sorts aktivitet eller process medan tolkning är mer som en beskrivning av en produkt (Weick, 1995, ss. 7, 13).

Processen för meningsskapande innehåller sju kännetecken eller egenskaper som beskriver hur meningsskapandet utformas och är en typ av hjälp för att lättare se processen, vad det är, hur det fungerar och var det kan misslyckas (Weick, 1995, ss. 17- 18). Nedan är en sammanfattning av betydelsen av de sju egenskaperna;

1. *Identitetsskapande*, personers identitet skapas genom interaktion med andra, därav påverkas personers meningsskapande också av andra (Weick, 1995, s. 20).
2. *Retrospektiv*, mening skapas efter en händelse och är kopplat till erfarenheter. Mening görs av sina erfarenheter endast om bearbetning av en händelse genomförs (Weick, 1995, ss. 24- 25).
3. *Agerande*, personer påverkar sin omgivning och miljö genom sitt agerande. Beroende på sitt agerande skapas möjligheter eller begränsningar i sitt handlande (Weick, 1995, ss. 30- 31).



4. *Socialt*, meningsskapandet är en social process som formar tolkningar. Personers beteende och kommunikation formar andra både direkt och indirekt (Weick, 1995, ss. 38- 39).
5. *Pågående*, meningsskapandet är en process som ständigt pågår. Vi skapar mening automatiskt av utvalda delar från händelser vi är med om (Weick, 1995, ss. 48- 49).
6. *Extrakt av signaler*, meningsskapandet påverkas av signaler från kontexten och dess omgivning. Personer uppmärksammar endast vissa signaler och kan personen inte uppfatta dessa signaler kan inte meningsskapandet genomföras (Weick, 1995, ss. 51- 52).
7. *Rimlighet*, det är inte nödvändig att förståelsen av en händelse är korrekt, att den är rimlig är viktigare. Att en uppfattning är korrekt tillför inte mycket hjälp inom meningsskapande, det behövs bara att förståelsen är rimlig och bidrar med bättre förklaringar över de som har hänt (Weick, 1995, ss. 56, 61).

Vi kommer använda oss av egenskaperna; retrospektiv, agerande, socialt, extrakt av signaler och rimlighet vid analysen av vår empiri. Detta görs för att kunna få en förståelse och uppfattning över hur våra respondenter utför meningsskapande kring spårsping. Dessa egenskaper valdes ut eftersom vi såg en tydlig koppling mellan dessa och empirin. De övriga egenskaperna syntes inte lika tydligt och valdes därmed bort. Nedan kommer vi beskriva de fem egenskaperna som vi kommer använda i analysen mer detaljrikt för att ge en bredare förståelse kring dem.

### *Retrospektiv*

Retrospektiv handlar om att mening skapas endast i efterhand, att erfarenheter skapas efter en händelse och inte under händelsens varaktighet. Weick (1995) menar att erfarenheter endast kan skapas om det bearbetas efter händelsen. Vi vet nämligen inte vad vi gör vid en händelse utan agerar efter mönster och handlanden vi gjort och lärt oss tidigare. Därmed är retrospektiv viktig i organisationers struktur. Strukturer är nämligen en artefakt av förutsägelser av eventuella händelser, observationer och förklaringar (Weick, 1995, ss. 24- 25).

Individer kan uppfatta flera olika meningar vid bearbetningen av en händelse. Detta kan skapa problem som förvirring och tvetydighet. Vid sådana situationer behöver personen inte mer

information utan mer värderingar, prioriteringar och klarhet över det som hänt att hjälpa dem att förstå vad som har betydelse (Weick, 1995, ss. 27- 28).

### *Agerande*

Agerande handlar om att personer är en medproducent som påverkar en del av den omgivning och miljö som de möter. När personer agerar skapar de verktyg som antingen blir till möjligheter eller begränsningar i det fortsatta agerandet. Personer är aktiva i sin miljö och därmed påverkar hur resultatet blir. Allt för ofta glöms detta bort inom organisationer vilket gör att organisationerna själva sätter sig i en offerroll mot omgivningen och påstår att de inte har någon inverkan på utfallet (Weick, 1995, ss. 30- 31). Agerande handlar alltså om att vi påverkar vårt utfall genom miljön runtomkring oss.

### *Socialt*

Det sociala handlar om att meningsskapande är en social process som formar tolkningar. Vid diskussioner om meningsskapande glöms det ofta bort att mänskligt tänkande och social funktion är betydelsefulla aspekter av varandra. Detta betyder att individers beteende är ett bidrag från beteenden från andra, att vi påverkas av andras föreställningar, vare sig om de är fysiskt närvarande eller inte (Weick, 1995, ss. 38- 39). Det sociala handlar alltså om hur vi människor påverkar varandra i vår kommunikation direkt eller indirekt med varandra.

### *Extrakt av signaler*

Det kan verka som att individer kan skapa mening från allt. Men att se meningsskapandeprocessen kan vara svårt eftersom att det är lättare att hitta en känsla som redan finns än att se det faktiska skapandet av det. Meningsskapandet går nämligen så pass snabbt att det kan vara svårt att se processen av det och istället endast ser den färdiga produkten. För att göra något åt detta måste vi se hur individer hanterar långvariga problem för att kunna se hur de uppmärksammar signaler (Weick, 1995, s. 49).

Vad de extrakta signalerna blir beror på kontexten eftersom kontexten avgör vilka signaler som görs från första början och hur den senare tolkas. Ser inte individen signalerna kan heller inte meningsskapandet fullgöras (Weick, 1995, ss 51- 52). Extrakt av signaler betyder alltså att om en individ ska kunna genomföra meningsskapande måste en medvetenhet mot signaler och kontexten runt omkring uppmärksammas.

### *Rimlighet*

Inom meningsskapande är exakthet tilltalande men inte nödvändig. Inom meningsskapande är rimliga resonemang viktigare (Weick, 1995, s. 56). Resonemangen ska vara omarbetade så pass mycket att berättelsen blir mer omfattande, innehåller mer av observerade data samt är mer resilient mot kritik (Weick, et al. 2005, s. 415). Meningsskapande handlar om information som är mindre exakt men mer begriplig, trovärdig och socialt accepterat. Men det skulle självklart vara bra om dessa också var exakta. Det Weick (1995) menar att exakthet inte tillför mycket hjälp utan symbolerna inom meningsskapande visar mycket mer, ger förklaringar över de mönster som redan finns eller som kan skapa mer förståelse i framtiden (Weick, 1995, s. 61).

## **4.2 Riskuppfattningar enligt Tulloch & Lupton**

Tulloch & Lupton (2003) har i sin forskning om riskuppfattningar fokus på hur individer relaterar och uppfattar risker som en del av deras vardagliga liv. Inriktningen handlar om hur människor uppfattar risker sociokulturellt vilket gör att betydelsen av risker speglas både av personernas egna erfarenheter och vardagsliv men också oundvikligen genom deras kultur och subkulturer. Därmed är riskuppfattningar kopplat till både historia och den nuvarande kontexten (Tulloch & Lupton, 2003, s. 1).

De flesta individer definierar termen risk som något negativt, känsla av fara, osäkerhet och ovisshet. Men många kopplar också att risker kan generera positiva aspekter, speciellt när de känner att de har valt att ta risken själv, som att genomföra ett äventyr då känslor som upprymdhet och spänning uppfattas (Tulloch & Lupton, 2003, ss. 19, 33). Bland annat så uppfattar generellt kvinnor med småbarn en stor oro över psykiska risker för deras barn. Kvinnorna såg alla negativa risker deras barn kan utsättas för som något de själva kan skadas av, därmed blev barnens risker även deras egna. Medan männen däremot såg en annan aspekt av risker kopplat till deras familj. De var mer oroliga över hur deras familj skulle påverkas negativt om de fick dålig lön eller blev tvingad till att ta ett arbete med många arbetstimmar (Tulloch & Lupton, 2003, ss. 21- 22). Åldern visade sig också vara betydande för hur individer bedömer risker då flera av personerna ansågs ta mer risker då de var unga än vad dem gör då dem blivit äldre. Däremot så framkom det att det var få personer som undvek

riskerna helt och hållet. Exempelvis så framkom det ifrån Tulloch & Luptons intervjuer att några av intervjupersonerna som var äldre kunde känna att de kunde ta mer risker nu då de kände ett minskat ansvar över andra (Tulloch & Lupton, 2003, s. 25).

Tulloch & Luptons (2003) har i deras forskning iakttagit att risker är något som sker subjektivt genom individers rådande moraliska och etiska värderingar (Tulloch & Lupton, 2003, s. 38). Men att uppfattningen influeras av olika faktorer som ålder, kön, sexuell läggning, yrke och om de har barn eller inte. Dessa faktorer i sin tur syns olika beroende på individers befinnande som land, stad och stadsdel. Detta betyder också att de lokala influenser som stadens skick, ekonomi, politik, infrastruktur och geografiska läge påverkar individers riskuppfattningar (Tulloch & Lupton, 2003, ss. 28- 29).

Trots att Tulloch & Lupton (2003) observerat att individers riskuppfattning sker subjektivt finns en påverkan från deras kultur. När individer diskuterar risker som grupper av individer påverkas av kom det fram att beroende på kultur såg de olika risker. Dessutom såg de inte risker som endast individualiserade, utan såg risker som påverkar hela deras bostadsområde eller land, som bland annat eventuella politiska beslut som kan skapa social ojämlikhet, eller risker kopplat till var i världen deras land låg (Tulloch & Lupton, 2003, ss. 38- 39). Detta har bland annat Erika Wall (2009) utvecklat och kommit fram till att individer påverkar varandra genom de värderingar och strukturer som finns i den sociala kontexten. Individer anpassar alltså sina egna värderingar och normer till den omgivningen som de befinner sig i. Detta betyder att synen på risk ändras beroende på den rådande kulturen (Wall, 2009, s. 94). Riskuppfattningen skapas då i den sociala kontexten individen befinner sig i, vilket gör att de personer som befinner sig i samma miljö skapar gemensamma värderingar. Detta gör att de skapar samma typ av bedömning av de risker som dem ser genom deras sociala miljö (Wall, 2009, s. 96). Individer ser alltså risker på två olika sätt, först på vad som kan påverka dem personligen och sedan vad som kan påverka deras sociala miljö och kultur.

Kring den sociala påverkan har även Tulloch & Lupton (2003) diskuterat kring medias inverkan på individers riskuppfattning. Tulloch & Lupton (2003) märkte nämligen att individer även påverkas av de risker om media beskriver som i sin tur skapat stora debatter i samhället. Dessa sociala mediedebatter påverkade alla individer, oberoende av de olika

faktorerna som ålder, kön, sexuell läggning, bostadsområde och så vidare (Tulloch & Lupton, 2003, s. 26).

Individens förståelse av risker beror på många olika faktorer och den sociala kontexten och kulturen. Genom Tulloch & Luptons (2003) forskning har de funnit övergripande kategorier över hur individer framträder deras egna risker. Dessa är;

- Förkroppsligade risker (fysiska och hälsorisker, riskerna för våld).
- Finansiell risk (anställning, familj och pension).
- Intima risker (romantiska relationer, äktenskapliga och familjära relationer).
- Risker för resor till annat land eller migration.
- Risker kopplat till arbetet (få sparken eller tvingad till att byta från sitt "drömjobb").

(Tulloch & Lupton, 2003, s. 102).

Med hjälp av dessa kategoriseringar och faktorer som kön, arbetsroll, yrkeserfarenhet och den kulturella kontexten, kan vi få en förståelse över hur våra respondenter uppfattar och ser på risker kopplat till spårsporing, vilket vi kommer genomföra i analysavsnittet.

## **5. Resultat**

Under detta avsnitt kommer vi att redovisa resultatet som vi har fått fram i vår undersökning. Resultatet redovisas ifrån de åtta intervjuerna som vi har genomfört med lokförare, trafikledare och chefer med helhetsperspektiv kring spårsporing inom Trafikverket. På grund av att vi inte vill namnge våra intervjupersoner kommer de benämnas som IP1, IP2, IP3 och så vidare.

### **5.1 Intervjuerna**

Under samtliga intervjuer fick vi fram att respondenterna definierade ordet spårsporing som "obehöriga i spårområdet" och att spårsporing var något som skapade stora problem och en stress i vardagen för vissa. Samtliga uppgav också att de själva ser direkt eller arbetar med spårsporing minst en gång i veckan. Utifrån våra totalt åtta intervjuer har vi fått fram väldigt intressant information där vi även ser likheter på många av svaren. Svaren vi fick på frågan "vad de tror kan minska spårsporingen" har alla samtyckt på att mer information till

allmänheten skulle vara bra. Intervjuperson 6 (IP6) berättade att allmänheten har väldigt dålig förståelse vad gäller tågens hastighet, IP6 säger så här; ”De tror man kan stanna ett tåg på 200 km/h, men det innebär en stoppsträcka på 1 kilometer, vilket jag inte tror att folk förstår”.

Här nedan kommer vi att presentera resultatet i tre delar som kommer att ta upp uppfattningen som lokförarna, trafikledarna och cheferna har kring spårspring, samt att vi får en inblick i hur deras krishantering fungerar. Vi gör det här för att tydligare redogöra för vårt resultat som sedan kommer att avslutas med en kort sammanfattning kring samtliga intervjuer.

## **5.2 Lokförare**

Vi intervjuade tre lokförare varav två arbetade på samma järnvägsföretag som kör tåg nationellt och den tredje lokföraren arbetade på ett järnvägsföretag som kör regionalt. Dessa tre personer trivs väldigt bra med sina yrken och två av dem har arbetat väldigt länge som lokförare. Som i alla yrken finns det även nackdelar och den största nackdelen som alla uppger i deras yrke är att köra på någon. Detta är däremot något som de har vant sig vid och alla har även erfarenheter av påkörningar och av att ha sett spårspring. IP2 berättade om något som hans lärare sa i början av lokförarutbildningen ”Hoppas det inte händer men räkna med att det kommer ske”, då läraren i detta fall syftade på en påkörning i samband med spårspring eller självmord.

### **5.2.1 Lokförarnas uppfattning om spårspring**

Alla lokförarna har erfarenhet från spårspring och på grund av detta blir det en psykisk stress för dem i sitt arbete. IP1 berättar ”Det är alltid människor som går eller genar förbi spåret trots att det finns både varningssignaler och tåg som varnar. Det skapar ju en stress för oss förare samt att de riskerar ju att bli påkörda. Det är inte alla som förstår att det är två spår och att det kan komma ett tåg från det andra spåret”. Spårspring menar IP1 sker oftast då personer är stressade, lata eller inte vill betala. IP3 berättar om en händelse; ”Jag såg en person som genade över spåret istället för att gå cirka 300 meter för att hinna med morgontåget, hen passerade två spår där jag vet att det kan komma tåg som går i cirka 140-160 km/h. Jag blir arg då detta händer, för det är så onödigt”. Lokförarna är överens om att folk inte förstår hur farligt det är och att det är förbjudet. Alla lokförarna tycker att allmänheten inte har någon förståelse kring att de blir en stress för dem och att de mår dåligt att spårspring sker. IP3

berättar hur hen upplever det; ”Det blir en psykisk stress som hoppar upp när det väl händer. Många lokförare tycker spårspring är jobbigt och obehagligt, de flesta lokförarna blir antingen rädda eller arga av händelsen. Jag blir ofta arg, men har man en dålig dag eller om något hänt inom sitt privatliv så kan en spårspringare göra att man bryter ihop”.

Spårspring sker enligt IP2 minst en gång om dagen och enligt alla lokförare är det väldigt individuellt hur ofta de har sett spårspring. Detta kan dock bero på vilken körsträcka dem har och vilken dag och tid på dygnet dem kör. På grund av spårspringet berättar IP3 att även deras arbetstider blir drabbade då det kan bli förseningar med många timmar. Konsekvenserna från spårspring blir oftast ”trafikstopp” eller ”reducerad hastighet”. Blir det trafikstopp så bildas det köbildning och de berättar att det normalt burkar ta cirka två timmar innan trafiken kan återgå till det normala. Detta kan komma till att ta ännu längre tid om det inte sker centralt. IP1 berättar; ”Trafikverket har fått mycket skit i media på grund av att de inte har stannat trafiken och då har det hänt att någon har blivit påkörd. Så nu sätter dem stopp direkt tills någon har synat av platsen, vilket tar tid”.

Personer som däremot har behörighet av att vara i spårområdet kan också ställa till med problem. IP2 berättar att järnvägsföretagen på något sätt glömmer bort sitt eget skydd och alla lokförarna har varit nära att köra på någon som har varit ute och arbetat i spåret. Efter händelsen så har de blivit chockade då det har varit väldigt nära att de kört på dem. IP3 berättar om en sådan händelse: ”De som arbetar längs spåren har inte någon koll på hur nära de är min räls och då har de oftast hoppat undan i sista sekund. En sådan sak vill man inte ska kunna hända eller ens vara i närheten av”. IP3 menar att de företagen som arbetar i spåren måste ha mer utbildning. Lokförarna upplever att det känns otäckt att järnvägsföretagen inte har lärt sig de regler som gäller när de ska visas i spårområdet.

Det finns däremot olika sätt att se på spårspring menar lokförarna, de berättar att de lär sig vilka sorts människor som rör sig i spårområdet. Då IP1 och IP2 till exempel har sett många svampblockare som rör sig runt spårområdet och personer som plockar burkar i spåren. Personer som plockar burkar i spåren menar lokförarna också att det finns en risk för att öka, på grund av det är så många utsatta människor i landet. I sådana situationer där de sett exempelvis svampblockare eller någon som har genat vid bommarna så har lokförarna inte känt att det har funnits någon anledning att rapportera in. Då de menar att när polisen väl är

där så skulle det ändå inte finnas någon kvar. Lokförarna menar att man efter ett tag får rätt bra känsla och koll på vad det är för sorts människor som befinner sig kring spårområdet.

För att kunna minska spårspringet så uppgav alla att de tyckte att mer information borde finnas som exempelvis ges ut på plattformar och skolor. Samt sätta upp stängsel på de mest utsatta platserna som Trafikverket får in flest rapporter kring. Information är alla övertygade om att det är de som kommer att behövas för att minska spårspringet. Som IP3 säger; ”Djuren kan man inte göra något åt ifall de är i spåren, men människor borde tänka mer på vad de gör och hur det påverkar oss”.

### **5.2.2 Lokförarnas krishantering**

Lokförarna använder sig av en checklista som järnvägsföretagen har utformat, den är baserad på de lagar och föreskrifter som finns kring järnvägen. Lokförarna är väldigt nöjda med checklistan och anser att det inte är något som behöver förbättras då den redan är väldigt bra. Checklistan använder lokförarna då det exempelvis hänt en olycka eller när de pratar med trafikledarna på Trafikverket för att göra en rapportering. Oavsett om det är spårspring eller en påkörning så vill lokförarna tillsammans med trafikledaren få fram så mycket information som möjligt kring vad som har hänt. Då lokförarna är trafikledarnas ”ögon” så är det viktigt att de är noggranna med informationen för att rätt beslut ska kunna tas. Efter rapporteringen med trafikledaren brukar en personalansvarig ringa upp lokföraren för att kolla upp hur de mår. Lokförarna är sitt egna skyddsombud, så om de känner att de behöver tas ur tjänst då det exempelvis skett spårspring så gör dem det. Har det däremot skett en olycka tas lokföraren ur tjänst direkt.

Då en olycka händer upplever lokförarna att de har ett bra stöd från deras arbetsgivare och det finns en förståelse inom organisationen. Händelsekedjan efter en påkörning brukar vara att de får gå på debriefing samtal och prata ut om händelsen. De har också kontakt med företagsvården och en personalvetare. De tillsammans med lokföraren kollar också av när lokföraren känner att hen är redo för att gå tillbaka i tjänst igen. Normalt kan det ta 2-3 dagar men för vissa kan det ta upp till en månad vilket beror på händelsens utgång.

De verktyg som lokförarna har för att dokumentera in spårspring är rapportering i form av samtal med trafikledare, larmknapp och surfplatta. Lokförarna uppger att det finns många



olika kanaler att använda sig av för att rapportera, de har även en checklista där det står kring vad och var de ska rapportera in om. Vilket alla tycker fungerar riktigt bra då alla tycker att det ska vara lätt att rapportera in. Om spårspring sker och tåget passerar i hög fart så har de flesta en surfplatta som de kan enkelt använda sig av, då kan de trycka på en knapp för att se exakt på kartan var de befinner sig. Vilket alla tycker är bra att använda sig av om de vill rapportera in den exakta positionen där spårspringet har skett. IP1 berättar att då hen har tryckt på larmknappen ropar hen ut ett meddelande som går ut till alla tågen på en gång, även pendel. Det som däremot är mindre bra är att många inte vet hur larmknappen fungerar. IP1 berättar "I Norge så testas den för att se att den fungerar så alla lär sig, har man däremot inte använt den på cirka 3-4 år (som i Sverige) så vet man inte vad de ska göra eller hur den fungerar". IP1 tycker att den ska testas mer så fler kan hantera den då det är ett bra och snabbt sätt att larma på.

Alla lokförare medger att allt spårspring inte rapporteras in, IP3 tror att det är cirka 80 % av fallen som inte rapporteras in. Detta på grund av att spårspringet går så snabbt att de inte går att genomföra någon åtgärd, bland annat när det sker vid bommarna. Lokförarna tycker att tågen ibland stoppas i onödan, de menar att så fort de ringer in och rapporterar så stoppas tågen helt. Det händer nästan aldrig att tågen går i reducerad hastighet. IP3 upplever att det är extremt mycket stopp i järnvägen på hans arbetsplats sträckor. Detta har då lett till att de ibland inte ringer in och rapporterar då dem ser att det endast är någon som ska gena över en plattform. IP2 berättar; "Då det blir trafikstopp direkt när det är spårspring så blir det ju också ett problem, det måste finnas en balans". Alla tre lokförarna menar på att det kommer alltid att finnas spårspring så länge det finns områden som inte är inhägnade. Samtliga menar också att alla arbetar för att avstyra och minska spårspringet, men att det blir så stora konsekvenser om det ska bli trafikstopp varje gång de ringer in och rapporterar om spårspring. Speciellt då lokförarna anser att dem har koll på att detta endast är någon som ska gena över ett spår. För nu menar både IP1 och IP3 att enda sedan det hände en olycka där en person blev påkörd som media tog upp, så har Trafikverket tagit till åtgärden "trafikstopp" så fort lokförarna rapporterar in om spårspring.

Lokförarna tycker att det finns saker som kan förbättras, men alla håller med om att de rutiner som de har är väldigt bra och de har svårt att se någon förbättring inom just de områdena. En

förbättring de helst vill se handlar om alla ”trafikstopp” som sker, där vill de hellre att det ska kunna gå att köra mer med reducerad hastighet.

### **5.3 Trafikledare**

Totalt intervjuade vi tre trafikledare där alla hade olika lång erfarenhet när det gäller spårspring. Trafikledarna tycker att deras arbete är väldigt roligt men att spårspring är den delen av arbetet som blir negativt då det sker. Spårspring påverkar dem i sitt arbete genom att det blir en högre arbetsbelastning, samt att det skapar en påfrestning.

#### **5.3.1 Trafikledarnas uppfattning kring spårspring**

Trafikledarna berörs av spårspring först då de får kontakt med en lokförare som rapporterar om att det är en person i spårområdet. Alla trafikledarna berättar att spårspring är något som händer varje dag, oftast handlar det om personer som genar över spåren. Alla trafikledarna berättar att spårspringet skapar högre arbetsbelastning för dem i deras arbete. Dock tyckte IP4 och IP5 att påfrestningen inte var direkt påtaglig. IP6 tyckte däremot att påfrestningen gjorde att hans arbete påverkades negativt då arbetsbelastningen blev mycket hög. Han menade att arbetsbelastningen på trafikledarna har ökat det senaste åren vilket gör att när en störning sker blir det ytterligare mer att göra, vilket gör honom frustrerad och stressad.

Riskerna med spårspring ser alla väldigt allvarligt på och de betonar också att det är förbjudet och farligt att vistas i spårområdet. Samtliga tycker att allmänheten inte förstår faran kring det och två av dem nämner också att sen det har tagits upp i media har spårspringet ökat. Så här uttalar sig IP6 kring detta; ”Sen media har uppmärksammat dessa händelser så har det blivit mer spårspring skulle jag vilja säga”. Även IP5 berättade en liknande uppfattning; ”Jag tycker spårspring har ökat mer, kan kanske vara på grund av media”. IP5 berättar vidare att allmänheten får en dålig bild av dem på grund av hur media framställer Trafikverket. Om allmänheten fick reda på anledningen till att det är spårspring som ligger bakom många av de trafikstopp som sker, så skulle allmänheten kanske bli mer förstående. Media har även påverkat personal på trafikverket så pass mycket att de avslutat sin tjänst som trafikledare. IP6 berättar om en sådan händelse; ”Vi hade en händelse som handlade om barn i spåren och min kollega varnade då alla tåg på den sträckan men ingen annan såg något så de avslutade avsyningen och trafiken fortsatte i normal takt. Sedan plötsligt står en person i spåren och

blev påkörd, det är en av de händelser som stått om i pressen, och den kollegan är inte kvar längre, hen blev helt förstörd av det”. IP6 menar att de inte kan förutse allt som kan hända på järnvägsspåren.

Problemen kring spårspring påverkar även samarbetet mellan Trafikverket och järnvägsföretagen. Det sker en ständig konflikt kring hanterandet mellan trafikledare och lokförarna när trafikledarna sätter antingen totalstopp i trafiken eller reducerad hastighet. Detta på grund av att det inte får vara stopp allt för länge då det kan komma till att skapa stora konsekvenser. Dock har alla trafikledare fått samma direktiv som ska följas då dem måste hålla sig till de regler som finns. Innan de vet om det handlar om självmord eller spårspring så måste dem antingen stänga av eller reducera hastigheten. IP6 berättar; ”Ibland kan det ha varit någon som bara har sprungit över för att byta tåg och ta pendel till exempel, men innan vi vet det så måste vi göra en åtgärd”. Två av intervjupersonerna berättar också om att det förekommer en lek som de kallar för ”chicken race”, där barn eller ungdomar tävlar om vem som vågar stå kvar längst på spåret tills tåget kommer. Vilket båda tycker är väldigt hemskt då barn och ungdomar kanske inte är lika medvetna om hur fort tågen kan gå och menar på att olyckan snabbt kan vara framme. Om det sker en olycka, att exempelvis någon blir påkörd så berättar IP4 konsekvenserna; ”Då stänger man av alla spår och då blir det trafikstopp så inga tåg får rulla förbi, även om det är bara på ett spår som det har hänt så blir det ändå trafikstopp i spåren bredvid, detta kan pågå flera timmar”.

När det handlar om att lokföraren har iakttagit en person på järnvägsspåren men inte vet om den personen finns kvar på platsen så måste trafikledarna samla in mer information innan de kan låta trafiken rulla på som vanligt. Konsekvenserna ifrån detta blir att det oftast bildas långa tåγκöer som IP6 berättar om; ”Är det i Älvsjö så är det en väldigt lång driftplats och då räcker inte spåren till. Då kan det bildas köer ända bort till Spånga eller Sollentuna”.

När vi ställde frågan om de hade något förslag på hur man kan förhindra spårspring svarade samtliga att mer information till allmänheten om farorna och även fullfölja bötfällningar skulle vara förslag för att minska spårspring. Dock så var det två av intervjupersonerna som tyckte att Trafikverket skulle vara försiktig med den information som de ska ge ut till allmänheten för att det inte ska ge motsatt effekt och öka spårspringet. En avslutande kommentar ifrån IP5 som vi tycker sammanfattade spårspringets problem från Trafikverkets

sida; ”Jag tycker att media har framfört oss som kalla personer som inte bryr oss om de personer som blir påkörda. Vi bryr oss verkligen om personer, men ibland blir det fel. Det saknas information om hur ofta spårsporing sker. När det sker dagligen så är det inte konstigt att det sker olyckor ibland”.

### **5.3.2 Trafikledarnas krishantering**

Trafikledarna berättar att dem inte har någon speciell krisplan kring hanterandet av spårsporing. Utan att de följer en checklista som används till alla störningar som sker i tågtrafiken. Trafikledarna tycker att checklistan fungerar väldigt bra och de har väldigt svårt att se hur den kan förbättras då de är väldigt nöjda med hur den ser ut idag.

När trafikledarna får in en rapportering om att någon befinner sig i spårområdet så ställer trafikledaren detaljerade frågor till lokföraren, liknande en intervju för att få in så mycket information som möjligt. Därefter bestämmer trafikledarna vilken åtgärd som ska ske vilket som tidigare nämnt är ”trafikstopp” eller ”reducerad hastighet”. Beslutet kring detta gäller inte bara för det enskilda spåret utan för alla spår i närområdet. I sådana här situationer behövs det även att en polis eller väktare kommer dit för att kolla av området så ingen är kvar och gömmer sig. Detta brukar högst ta cirka två timmar om det är i centrala Stockholmsområdet, har det dock skett en olycka så tar arbetet flera timmar innan spåren kan öppnas igen. Har däremot ingen olycka skett och lokföraren inte längre ser någon så skrivs det ändå en rapport om det. IP6 berättar; ”Vi ber även om återkoppling om den här personen ser något mer”. Trafikledarna tycker som sagt att deras checklista är väldigt bra och den underlättar för dem då det lätt kan bli rörigt då det kommer in samtal om spårsporing.

IP6 berättade om en händelse kring spårsporing där både trafikledare och lokförare hade påverkats väldigt mycket; ”För många år sedan så var det en person som ställde sig framför tåget och som sedan försvann. Helt plötsligt så befann hen sig framför tåget igen. Åtgärderna som vi då gjorde var att reducera hastigheten, under tiden så cirkulerade även polis med helikopter för att hitta personen. På grund av den händelsen så togs fyra till fem lokförare ur tjänst för av att de blivit så chockade av händelsen. Detta höll på i cirka två timmar från och till och när polis varit där och inte hittat någon så togs beslutet att vi kör på med tågtrafiken som vanligt igen och helt plötsligt så dyker personen upp igen”. IP6 berättade att vid en sådan

situation är det svårt att veta vad som kan göras, då de som tidigare nämnt inte vill sätta trafikstopp eller reducerad hastighet allt för länge.

## **5.4 Chefer med helhetsperspektiv**

Vi har gjort två intervjuer med chefer som har olika ledningspositioner inom Trafikverket och de ansvarar bland annat för den personal som leder tågtrafiken. Båda tycker att det är ett riktigt roligt arbete och har erfarenheter från deras medarbetares arbetspositioner tidigare, bland annat som trafikledare. Att vara chef tycker båda är en stor utmaning, speciellt när det sker en störning då de kan få en hög arbetsbelastning. Dessutom att det finns ett stort medialt intresse då störningar drabbar många resenärer innebär en utmaning i sig. De har tillsammans med andra medarbetare varit med och tagit fram en föreskrift för att hantera obehörigt spårbehandling.

### **5.4.1 Chefernas uppfattning kring spårspning**

Spårspning skapar många problem och som tidigare nämnt blir det ett stort medialt intresse och det har blivit mycket skrivelser i tidningarna då Trafikverket inte alltid har fattat rätt beslut gällande spårspning. IP8 berättar att hen har blivit intervjuad några gånger av bland annat radio och TV och då har hen försökt få fram hur viktigt det är att informera om att det är förbjudet och ett lagbrott att gå över spåren. Så här säger IP8 om spårspning och dess påverkan; ”Det är ett arbetsmiljöproblem för lokförarna som känner sig pressade när människor springer framför tågen och ungdomarna gör det lite till en sport. Detta har jag sagt när jag blivit intervjuad för både radio och TV men då har det endast kommit fram information om störningen och ingenting om det jag sagt om spårspning, det klipper de bort”.

IP7 och IP8 berättar att de i Stockholm får in cirka 15-30 rapporter i veckan där de flesta rapporterna handlar om spårspning eller självmord. IP8 berättar att spårspning sker mest i storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö. I de norra delarna av Sverige så märks det inte av lika mycket. Däremot så spelar det ingen roll vart i landet det sker då det blir samma konsekvenser, men det blir inte lika påtagligt som i storstäderna. IP7 berättar; ”Jag tror inte att allmänheten förstår konsekvenserna av spårspning då det handlar om cirka 12 000 resenärer som exempelvis åker med pendeln, vilket får oerhörda konsekvenser. Det slår sönder hela vårt trafiknät när vi måste stänga av hit och dit”. IP8 berättar att hen tror att det är brist från gamla

Banverket att de inte har gett tillräckligt med information ut till samhället. Förr så hade de mer information i skolor och berättade om att det är förbjudet enligt lag att vistas i spårområdet, dessutom skapar städernas utbyggnader problem. IP8 berättar; ”Obehöriga i spår handlar ibland om att folk genar, vilket handlar om att man har byggt fel. Då man bygger staden på ena sidan spåret och när staden växer så bygger man på andra sidan spåret också, men då har man inte byggt broar eller övergångar över spåren. Ibland kan det även handla om att det är för långt till närmaste övergång och det är då man får spårspring”. Detta påpekar IP8 återigen att det är ett samhällsproblem som de måste ta tag i då det kostar mycket pengar för järnvägsbolagen när det blir förseningar som i sin tur påverkar resenärerna.

Trafikverket har en vision som är tänkt att de ska uppnå år 2020, vilket är att halvera antalet döda eller skadade i järnvägstrafiken. Då arbetar de främst med kameror och stängsel för att förhindra spårspringet. IP7 påverkas däremot inte så mycket av spårspringet i sin arbetsroll men hen har arbetat mycket med trafikledarna inom spårspring för att stärka dem och för att få dem att känna sig trygga i sitt beslut med att exempelvis stänga av tågtrafiken. IP7 berättar att de två åtgärder som finns då det gäller spårspring är antingen att stänga av spåret helt eller köra med reducerad hastighet. Detta görs för att få fram mer information om personen finns kvar i spårområdet eller inte och om personen finns kvar så stänger man av. Att trafikledarna är väldigt noga med att stoppa trafiken när det väl händer något är bland annat på grund av att det uppmärksammas i media då det har gjorts ett reportage från SVT om säkerheten kring spåren. Efter detta så höjdes säkerheten kring hanterandet då det har hänt att man har kört tågen trots att man vet att det har varit folk där, vilket sekunden senare har lett till att personen blivit påkörd.

För att minska spårspringet så tycker IP7 och IP8 att man ska sätta upp fler fysiska barriärer och sätta upp fler kameror. Dessa åtgärder är även de två stora åtgärderna som görs mot spårspring idag. Båda tycker också att mer information till allmänheten och resenärerna tror kan hjälpa. IP8 tycker att de ska införa informationer till barn och ungdomarna i skolan, då hen menar att det där kan spridas vidare i hemmet när barnen berättar om detta till sina föräldrar, syskon, släktingar och vänner. Vaktbolag som är ute på plattformarna är också något som det behövs mer av. IP7 berättar; ”Vi vill försöka ha ett bra arbetssätt och språk så man förstår varandra, samt att kommunikationen är väldigt viktigt då lokförarna är våra ögon där ute, vi ser ju ingenting av det som händer där ute, därför är det viktigt att vi har ett bra

samarbete med järnvägsföretagen”. Att de pratas och ges information om spårsporing är tyvärr inget som de har kommit så långt med på Trafikverket, IP7 berättar däremot att hen vet att SL har gjort ett inslag i tidningen Metro om spårsporing. Dock tycker hen att det är en riktigt svår fråga att hitta en lösning på.

#### **5.4.2 Chefernas tycke om krishanteringen**

Det finns inte direkt någon ”krishanteringsplan” utan det är checklistan som används och ett flödesschema som ger handledning i hur de ska tänka och hjälpa trafikledarna. Detta för att veta vilka frågor som ska ställas för att få ut den information som behövs för att kunna fatta ett beslut. IP7 arbetar tillsammans med säkerhetshandläggarna och instruktörerna kring vad som har hänt. Allt som sägs mellan trafikledaren och lokföraren spelas in, inspelningarna görs dygnet runt och materialet finns sedan kvar i cirka två månader. De har sedan möjlighet att gå tillbaka och lyssna på samtalet för att gå till botten med vart det har gått snett. Nästa steg blir då rapporten är skriven, då registreras den i deras specifika datasystem som sedan tas om hand av planeringsavdelningen. Därefter tar underhållsavdelningen och trafikledningen över som tittar på händelsen där det sedan görs en åtgärd. IP8 berättar att det krävs ett antal rapporter för att man ska kunna göra en åtgärd. De sätter exempelvis inte upp ett staket på cirka två mil om det endast har kommit in två rapporter.

Då järnvägsföretagen köper spårlägen och kör deras tåg där så blir de väldigt arga när det sker spårsporing. IP8 berättar att Trafikverket har styrande dokument kring säkerheten som järnvägsföretagen måste följa vilket gör att de blir upprörda om de dokumenten är för hårt styrda. Järnvägsföretagen vill ju gärna att deras tåg alltid ska komma fram i tid men ingen vill ju heller köra på någon. Det är Trafikverket som järnvägsföretagen måste rätta sig efter om det exempelvis blir spårsporing, för blir beslutet ”trafikstopp” kommer det att gälla tills någon har varit där och synat av området, vare sig järnvägsföretagen vill det eller inte. De flesta järnvägsföretagen har oftast fokus på att komma i tid istället för att fokusera på säkerheten. IP8 berättar; ”Där är ett problem då järnvägsföretagen arbetar mycket med punktlighet och trafikledarna måste känna sig trygga med de beslut de tar för att inte riskera att någon blir påkörd. Så där har vi olika mål. Vi pratade också mycket om punktlighet och ekonomi förut men nu har vi svängt om och börjat prata säkerhet istället”. Det har varit en ganska het debatt med järnvägsföretagen då trafikledarna har känt sig osäkra ibland, då de vill göra de val som känns säkrast. IP7 berättar att det har blivit många diskussioner kring det, men hen tycker att

samarbetet har blivit bättre. IP7 och IP8 tycker också att de har blivit bättre på att hantera den situationen, men menar på att det finns mer att göra. IP8 återberättar det hans chef sagt; ”Jag chansar inte, vi kör inte ihjäl fler personer om vi så kan undvika det hela”.

IP7 berättar i slutet av intervjun att hen har fått höra ett rykte då det handlar om några järnvägsföretag som sagt åt sin personal; ”Tänk er för innan ni ringer in och säger att det är obehöriga i spår”. Vilket IP7 tycker är väldigt tråkigt om detta skulle stämma för de arbetar ju ändå mot samma mål, vilket är att inte köra på någon. Därför tycker hen att det är väldigt viktigt att allt rapporteras in då det kan vara svårt för lokförarna att bedöma vad det är för avsikt de personerna har med att vara i spåret.

## **5.5 Sammanfattning**

Sammanfattningsvis så kan vi se utifrån samtliga intervjuer att alla är överens om att spårspring skapar problem. Även om problemet med spårspring blir mer en direkt risk för lokförarna så drabbas även trafikledarna. Att spårspring sker ofta får vi bekräftat från samtliga parter, vissa märker av det mer i sina arbetsroller och vissa mindre. Självmod och spårspring visade sig vare de rapporter som det kommit in mest av. Det framkom också att de personer som befann sig i spåren inte alltid var spårspringare eller självmordsbenägna utan de kunde också vara personer som var där för att plocka burkar. Även de personer som hade behörighet av att vara i spårområdet visade sig ställa till det ibland för lokförarna. På grund av lokförarnas vana av att känna av vad det är för slags personer som befinner sig i spåren, exempelvis en svampplockare som sprungit över spåret, så framkom det att allt spårspring inte rapporteras in. Media har dessutom visat sig ha en viss påverkan på spårspringet och några tycker att media har gett en dålig bild av Trafikverket. Chefer på Trafikverket har dessutom försökt nå ut viktig information genom media men som inte har tagits med i exempelvis intervjuer. Utifrån samtliga intervjuer kan vi även se att de tycker att mer information behövs för att få allmänheten att förstå de allvarliga konsekvenserna och riskerna med spårspringet.

Det visade sig att ingen av arbetsrollerna hade någon specifik krishanteringsplan enbart för spårspring. Alla använde sig av checklistor som visade sig vara ett väldigt bra och fungerande verktyg att använda sig av. Ingen av intervjupersonerna hade något att påpeka kring deras



checklista alla såg den som ett väldigt bra verktyg att använda sig av i deras arbete och som näst intill var felfri.

Vi fick en uppfattning att både trafikledare och lokförare känner sig till viss del handlingsförlamade kring spårspingsproblematiken. Vår tolkning är att de försöker genomföra sitt arbete så bra och effektivt som möjligt och de inte kan påverka spårspinget mer än vad de gör idag. De ser inte direkt hur de ska anpassa sitt arbete för att minska spårspinget. Cheferna däremot fick vi uppfattningen av att de vill göra mycket mer än vad Trafikverket har resurser till idag. De verkar förstå både trafikledarnas och lokförarnas situation och försöker genomföra åtgärder för att deras arbete med spårsping ska underlättas. Men åtgärderna tar tid, att stängla in hela järnvägen går inte att utföra resurs- och underhållsmässigt. Detta visar att spårsping är en komplex problematik.

## **6. Analys & Tolkning**

Nedan kommer vi göra en analys av resultatet med hjälp av Weicks (1995) meningsskapande teori och Tulloch & Luptons (2003) riskuppfattningsteori. Analysen är uppdelad i tre teman som vi funnit genom metoden meningskoncentrering.

### **6.1 Aspekter kring riskuppfattningar**

Lokförare och trafikledare arbetar och upplever spårsping varje dag. Hanteringen som spårsping framkallar kan ses som svårbedömd och komplicerad att utföra. Men eftersom spårsping sker varje dag, där varje enskild arbetare får hantera situationen ungefär en gång i veckan, skapas erfarenheter över deras hantering. Här syns Weicks (1995) meningsskapande kännetecken *retrospektiv* tydligt. Enligt retrospektiv skapas mening endast av erfarenheter efter händelsen har bearbetas (Weick, 1995, ss. 24- 25). Detta syns hos både lokförare och trafikledare genom att båda yrkesgrupperna ogillar spårsping eftersom det framkallar obehagliga känslor och högre arbetsbelastning. När lokförare uppmärksammar någon på järnvägsspåren skapas en stress och oro, eftersom de har sett och upplevt konsekvenserna av liknande handlanden. Trafikledarna har också upplevt dessa konsekvenser men inte på samma sätt som lokförarna. Trafikledarna upplever detta mer genom Weicks (1995) egenskap *socialt* i deras kommunikation med lokförarna. Inom den sociala egenskapen skapas nämligen

mening genom den tolkning som görs genom kommunikationen (Weick, 1995, ss. 38- 39). Trafikledarna ser inte spårspinget, utan endast upplever det genom deras direkta kommunikation med lokförarna. Detta gör att de får höra den stress och oro som lokförarna blir utsatta för och skapar en tolkning utifrån det. Detta innebär att lokförarna och trafikledarna skapar mening genom deras erfarenheter och kommunikation med varandra.

Tulloch & Lupton (2003) beskriver att individer uppfattar risker som något som kan skada dem fysiskt eller hälsosamt. Detta kallar de för *förkroppsligande risker* (Tulloch & Lupton, 2003, s. 25). Denna uppfattning har lokförarna genom den påverkan spårsping har på dem. De känner en stress och oro över vad spårsping kan skapa för konsekvenser hos dem psykiskt. Detta har även koppling till Tulloch & Luptons (2003) kategori *risker kopplat till arbetet*, som handlar om att arbetsrollen förändras, från något positivt till något negativt. Det kan också bidra med avslutad tjänst eller omplacering av anställningen (Tulloch & Lupton, 2003, s. 102). Lokförarnas anställning kan nämligen snabbt förändras då de varje dag lever med risken att vara med om en personpåkörning. Skulle olyckan vara framme tas de direkt ur tjänst och får komma tillbaka efter de bearbetat händelsen. Men här finns risken att de kanske aldrig återvänder till sin tjänst vilket gör att både förkroppsligande risker och risker kopplat till arbetet har en tydlig koppling. Trafikledarna känner liknande indikationer som lokförarna men inte till samma grad. Dock märker vi att denna uppfattning är lite delad. Trafikledaren som har mest erfarenhet av yrket känner nämligen en större oro och stress än de andra trafikledarna med mindre yrkeserfarenhet. Denna delade riskuppfattning kan bero bland annat på de olika långa yrkeserfarenheterna. Därmed verkar Weicks (1995) retrospektiva egenskap ha en väldigt stor betydelse över hur trafikledarna skapar mening kring risken med spårsping. Liknande indikationer fanns inte mellan lokförarna, de hade en väldigt snarlik riskuppfattning över spårspingproblematiken trots att de arbetar åt olika företag. Alla tyckte spårsping är ett stort problem som de alla påverkades negativt av. Detta tyckte alla lokförarna, oberoende på det olika långa yrkeserfarenheterna. En förklaring till att de har en så liknande uppfattning kan vara den sociala kontexten, yrkesrollen eller bland annat faktorn att alla har samma kön.

Chefernas meningsskapande av riskerna med spårsping kopplas tydligt till deras tidigare yrkeserfarenheter. Därmed används aspekter inom Weicks (1995) meningsskapande retrospektiv. Båda cheferna har nämligen arbetat med andra yrkesroller inom Trafikverket, bland annat har den ena arbetat tidigare som trafikledare vilket gjort att hen har mycket

erfarenheter med spårspring. Detta gör att båda cheferna är mycket informerade kring problematiken med spårspring och arbetar mycket med att hitta lösningar kring problemet. Enligt Weick (1995) är detta viktigt inom en organisation eftersom tidigare erfarenheter kan i sin tur skapa strukturer inom organisationens framtida handlanden vid oväntade händelser (Weick, 1995, ss. 24- 25). Följande har gjorts genom bland annat Trafikverkets checklistor över hur trafikledarnas agerande ska gå till vilket skapar en trygghet hos trafikledarna och bidrar med att alla trafikledare agerar på ett liknande sätt vid en störning. Vilket betyder att Trafikverket tagit till sig av sina erfarenheter och skapat denna checklista för att forma strukturer i trafikledarnas hantering. Detta kopplat till Tulloch & Luptons (2003) faktorer och kategorier av riskuppfattning syns det tydligt att cheferna kopplar riskerna av spårspring till deras yrkeserfarenhet och arbetsroll, inte mycket kring hur de själva påverkas av riskerna med spårspring. Men vi uppfattar ändå att det även här finns en liten koppling till Tulloch & Luptons (2003) kategori risker kopplat till arbetet. Spårspring har som tidigare nämnt genererat mycket diskussioner och kritik riktat mot Trafikverket vilket gör att sker fler felhanteringar av spårspring kan det i sin tur bidra med att chefernas arbete påverkas negativt. Vanligtvis brukar det nämligen vara chefer som får ta ansvar och stå till svars av media när en störning hänt eller hanterats på fel sätt, vilket finns en liten indikation av här.

## **6.2 Medias påverkan**

Många av intervjupersonerna tar upp medias intresse och bild över spårspringsproblematiken. Här syns det att speciellt trafikledarna tolkar och förklarar spårspring genom Weicks (1995) meningsskapande *extrakt av signaler* och *agerande*. Extrakt av signaler handlar om att individer måste uppfatta en indikation inom en händelse för att kunna förstå meningen över vad som sker (Weick, 1995, ss. 51- 52). Agerande däremot handlar om att individers val och utförande påverkar omgivningen och deras fortsatta handlanden (Weick, 1995, ss. 30- 31). Dessa två egenskaper visar sig inom trafikledarnas meningsskapande genom att de upptäckt en indikation, ett extrakt av signal på att spårspring har ökat efter medias agerande genom kritik mot Trafikverket. Trafikledarna påverkas också genom ökad arbetsbelastning genom att spårspringet då genererat. Detta betyder att Weicks (1995) agerande finns tydligt inom trafikledarnas meningsskapande av deras riskuppfattning till spårspring.

Trafikledarnas meningsskapande kopplat till media påverkas även inom Weicks (1995) egenskap *socialt*. Weick menar att den sociala kommunikationen påverkar föreställningar och tolkningar, både direkt och indirekt (Weick, 1995, s. 39), vilket sker hos trafikledarna. De upplever nämligen att media framställer dem som kallblodiga, vilket givit dem uppfattningen om att alla i allmänheten också tycker det. Trafikledarnas meningsskapande sker därigenom centralt av medias porträttering vilket också märks hos cheferna på Trafikverket. Cheferna berättar nämligen att säkerheten har höjts sedan media rapporterat om olika incidenter och att en av cheferna försökt få ut Trafikverket syn av problematiken till media utan att lyckas. Detta betyder att Trafikverket har försökt använt social kommunikation för att förändra allmänhetens uppfattning och förståelse utan att lyckas. Följande är säkert en bidragande faktor till att många anställda på Trafikverket nu vill genomföra en egen informationskampanj om spårspring.

Tulloch & Lupton (2003) diskuterar också över hur individer påverkas av medias riskuppfattning. De har nämligen upptäckt att ämnen som många medier tar upp påverkar individers uppfattning genom att de kopplar att det måste vara viktigt när all media diskuterar kring det (Tulloch & Lupton, 2003, s. 26). Detta syns i resultatet då näst intill alla respondenter har tagit upp medias uppfattning av spårspring vilket speglar att intervjupersonerna har påverkats av det media tagit upp den senaste tiden. Att dessutom flera trafikledare tycker att spårspring ökat sedan medias diskussioner bidrar med att delar av allmänheten eventuellt också har påverkats av medias porträttering. Att media dessutom påverkat trafikledare så pass mycket att en person avslutat sin tjänst gör att Tulloch & Luptons (2003) riskkategori risker kopplat till arbetet ökar. Att få väldigt mycket kritik över en olycka som bara i sig själv är jobbig att hantera är en komplex omständighet att bearbeta.

### **6.3 Social kontext**

Chefernas medarbetare är personal som arbetar med spårspring (bland annat trafikledare) vilket gör att de har en rådande dialog kring den problematiken. Detta syns i intervjuerna då alla som arbetar inom Trafikverket tycker att spårspring är ett stort problem, att hanteringen fungerar bra och att det görs förebyggande åtgärder men att det kan göras mer. Här syns det att alla har skapat en gemensam uppfattning och tolkning av spårspring mellan cheferna och deras medarbetare vilket enligt Weick (1995) sker inom den sociala kommunikationen. Vid kommunikation sker nämligen meningsskapande genom att då nya föreställningar och

aspekter ges av den rådande diskussionen (Weick, 1995, s. 39). Detta gör att de skapas en gemensam uppfattning av spårspring. Riskuppfattningar skapas nämligen gemensamt genom den kultur som råder (Tulloch & Lupton, 2003, s. 39), eftersom individer anpassar sina värderingar till den kontexten de befinner sig i. Därmed skapas det en ny miljö och uppfattning beroende på den sociala kontexten (Wall, 2009, s. 94). Följden av detta inom Trafikverket blir att genom kommunikationen mellan chefer och personal, inklusive trafikledare, skapas en gemensam tolkning och riskuppfattning av spårspring. Detta betyder att Trafikverkets kultur och sociala kontext påverkar riskuppfattningen av spårspring.

Lokförarna påverkas också av den sociala kontext som utgörs genom den kommunikation som görs med trafikledarna. För beroende på lokförarens uppfattning av spårspringet och kommunikation till trafikledaren utgörs trafikledarens beslut. Detta kopplat till Weick (1995) syns det tydligt att deras meningsskapande sker genom extrakt av signaler. Extrakt av signaler är nämligen ett måste om mening ska kunna fullgöras (Weick, 1995, ss. 51- 52). Detta betyder att har inte lokföraren någon direkt uppfattning kring varför en person befinner sig på järnvägsspåret kan inte meningsskapandet genomföras, varken för dem själva eller för trafikledaren. Detta medför att trafikledaren inte riktigt vet hur hanteringen ska gå till. Men det beslut som trafikledaren tar påverkar lokförarens arbete. Om trafikledarens beslut är "ingen åtgärd" finns risken att en lokförare kan vara med om en personpåkörning. Blir beslutet "stopp" eller "reducerad hastighet" minskar lokförarens risk för personpåkörning men då ökar istället förseningar och därmed stress och påtryckningar från resenärer och eventuellt arbetsgivare, vilket är slöseri om ingen person finns i järnvägsspåren. Därmed påverkar alla parter i den gemensamma miljön utfallet av vad som händer, vilket Weick (1995) kallar för egenskapen agerande (Weick, 1995, ss. 30- 31). Därmed är det viktigt att lokföraren hinner utföra extrakt av signaler för att mening ska kunna utföras så att rätt hantering ska kunna göras, men detta är komplext eftersom lokföraren aldrig kan till 100 % veta vad personen i järnvägsspåret har för agenda. Men enligt Weicks (1995) *rimlighet* behöver inte uppfattningen vara helt korrekt utan endast rimlig (Weick, 1995, s. 61). Detta visar att lokföraren bara behöver få en känsla över vilka motiv personen i järnvägsspåret i fråga har för att trafikledaren kan genomföra sitt beslut av hantering. Men lokförarens känsla kanske inte alltid stämmer eller trafikledaren har en annan uppfattning av situationen eller personen i järnvägsspåret kanske gör en tvär vändning i sitt agerande, vilket gör att olyckor sker. Detta

betyder att trots erfarenhet och ett "korrekt" agerande kan alltid olyckan vara framme eftersom situationen är så komplex.

Trafikverkets och trafikledarnas beslut och kommunikation kan också påverka lokförarnas framtida beslut. Detta sker inom Weicks (1995) meningsskapande kännetecken agerande. Det handlar om att Trafikverket har fått mycket kritik i media över trafikledarnas hantering. Det har nämligen hänt olyckor som eventuellt kunde ha undvikits om trafikledarna begärt "trafikstopp". Detta har, enligt lokförarnas uppfattning bidragit till att trafikledarna nu nästintill sätter "stopp" varje gång de rapporterar in spårspning, även trots lokföraren vet att personen inte är kvar i spåren. Om det är så att trafikledarna beslutar om "trafikstopp" vid spårspning som lokförarna inte tycker är påtagligt, då "reducerad hastighet" hade fungerat, kan eventuellt vara en bidragande orsak till varför lokförarna inte rapporterar in varje spårspning som de ser. Sker dessutom en påtryckning från lokförarnas arbetsgivare som en av cheferna på Trafikverket hört rykten om, påverkas lokförarna ytterligare. Detta betyder att Weicks (1995) agerande har en stor påverkan på hur Trafikverkets framtida utfall blir.

Trafikverket och järnvägsföretagen samverkar väldigt nära varandra, både genom trafikledarnas och lokförarnas dagliga kommunikation och genom samverkansmöten på ledningsnivå. Detta gör att det finns en gemensam bild över riskuppfattningen som skapats genom deras gemensamma sociala kontext (Wall, 2009, s. 94). Men eftersom de ändå har olika fokus och målsättningar i deras verksamheter sker det en konflikt. Järnvägsföretagen vill att deras tåg ska komma fram i tid, samtidigt som de inte vill att någon olycka ska ske. Medan Trafikverket inte bryr sig lika mycket om punktlighet. Järnvägsföretagens fokus på punktlighet går att koppla till Tulloch & Luptons (2003) riskkategori *finansiell risk*, trots att det är ett företag. Finansiell risk handlar om att det finns risk att förlora sin anställning eller på något sätt förlora ekonomiskt värde som påverkar sin familj eller sin framtida pension (Tulloch & Lupton, 2003, s. 102). Detta är möjligt eftersom järnvägsföretagen lever med risken att förlora sina kunder och därmed deras försörjning om de inte kan verkställa en stor del av servicen som deras verksamhet byggs på, det vill säga att komma i tid. Detta gör att trots att Trafikverket och järnvägsföretagen har en gemensam social kontext har det även en egen inom deras egna verksamheter.

## 6.4 Sammanfattning

Inom Weicks (1995) meningsskapande teori och Tulloch & Luptons (2003) riskuppfattningar finns det många delar som syns tydligt inom lokförarnas, trafikledarnas och chefernas riskuppfattning kring spårspning. Vi tycker att meningsskapandet av riskerna kopplat till spårspning syns tydligast hos alla parter genom deras arbetslivserfarenheter och den sociala kontexten som de befinner sig i. Det finns gemensamma dragna uppfattningar över spårspningsproblematiken i stort mellan Trafikverket och järnvägsföretagen men också mellan särskilda funktioner som trafikledarna och lokförarna. Men sedan har varje enskild funktion en egen social kontext och erfarenheter som påverkar hur varje yrkesgrupp uppfattar riskerna av spårspning. Detta gör att kulturen och den sociala kontexten påverkar mycket kring den uppfattning lokförare, trafikledare och chefer på Trafikverket har kring spårspning. Detta är ett bevis på att de olika riskuppfattningarna skapas utifrån den sociala kontexten.

## 7. Diskussion

Utifrån vårt resultat och analys har vi kommit fram till att uppfattningen av riskerna kring spårspning är näst intill enhälligt mellan alla respondenterna. Vissa uppfattar riskerna som uppkommer vid spårspning som mer ansträngande och påfrestande än andra, men alla är överens om att spårspning är ett problem som alla parter påverkas negativt av. De små skillnaderna av riskuppfattningarna var i de olika arbetsrollerna och yrkeserfarenheterna.

Inom de olika arbetsrollerna var det störst skillnad mellan cheferna och lokförarnas riskuppfattning, vilket inte är konstigt eftersom deras arbete påverkas så olika på grund av spårspning. Trafikledarna var lite mer delade då vissa uppfattade riskerna precis som cheferna medan andra uppfattade riskerna mer likt lokförarna. Dock kopplade alla yrkesrollerna sin riskuppfattning till medias porträttering. Media har påverkat Trafikverket på många olika sätt, både genom ändrade arbetsrutiner, ökad arbetsbelastning på grund av att spårspning genererat, allmänhetens uppfattning om Trafikverket och påverkat personal psykiskt genom hård kritik. Men trots medias kritik och debatter om Trafikverkets hantering av spårspning har alla intervjupersoner uttryckt att de tycker att Trafikverket utgör en bra hantering. Detta kan förstås vara utfallet från att Trafikverket ändrat sina rutiner sedan medias kritik.

Inom faktorn yrkeserfarenhet fanns det en delad riskuppfattning mellan trafikledarna, men inte hos varken lokförarna eller cheferna. Att det fanns en skillnad mellan bara trafikledarna kan bero på att just yrkeserfarenheten hade sådan stor variation mellan intervjupersonerna. När IP6 arbetat i 20 år inom samma yrke är de sannolikt att hen varit med om så pass mycket mer inom spårspingsproblematiken än IP4 och IP5 som arbetat några år. Detta kan vara en förklaring till varför riskuppfattningen skiljer sig åt mellan just trafikledarna.

Då många resenärer drabbas vid förseningar skapas det ett massmedialt intresse över problemet. Många förseningar har med spårsping att göra men enligt Trafikverket tas endast det enskilda fallet upp av media och inte kring problemet med fenomenet spårsping. Media tar inte upp viktiga uttalande som Trafikverket försökt få ut som har den karaktären att få allmänheten att förstå hur farligt det är att befinna sig i spårområdet. En olycka händer så lätt när det finns många faror att vistas i spårområdet, bland annat att det är hög spänning i ledningar, tågen håller höga hastigheter och har dessutom mycket långa bromssträckor. Samtidigt kan media påverka alla individer olika, järnvägens faror kan locka ungdomar och barn till att göra något som är förbjudet till något häftigt istället. Exempelvis kan det respondenterna kallar för ”chicken race” då utvidgas. Alla respondenter ansåg att information behövs för att motverka spårsping, speciellt i de lägre åldrarna där effekten kan ses direkt. Äldre däremot är inte lika lätt att påverka utan behöver mer tung fakta över konsekvenserna som blir av spårsping, som exempelvis vilka konsekvenserna blir för dem som arbetar inom järnvägen. Detta betyder att den information som nås ut till allmänheten måste hanteras med försiktighet och behöver anpassas till de olika målgrupperna.

Som resultatavsnittet visar är hanteringen av spårsping väl utarbetad med olika rapportssystem som exempelvis checklistor. Samtliga av intervjupersonerna tycker att hanteringen är ett enkelt och effektivt verktyg att använda sig av. Alla påpekar att hanteringen självklart går att förbättra men för tillfället hade de svårt att se på vilket sätt. Det framkom att Trafikverket och järnvägsföretagen har samma mål över hanteringen av spårsping, att antalet olyckor och dödsfall ska minska. Trots detta har Trafikverket och järnvägsföretagen olika åsikter för hur en del av hanteringen med spårspingsproblematiken ska gå till väga. Trafikverket sätter ”trafikstopp” varje gång en lokförare rapporterar in att någon befinner sig i spårområdet, medan järnvägsföretagen vill använda mer av ”reducerad hastighet” för att minska deras förseningar. Järnvägsföretagen använder nämligen sig av punktlighet vid upphandlingar vilket



gör att förseningar kan skapa stora ekonomiska förluster. Trafikverket använder sig av säkerhet före punktlighet vilket gör att de nu inte tar hänsyn till punktlighetsfrågan lika mycket som tidigare då de diskuterade mycket mer om hur järnvägsföretagen skulle komma fram i tid. Denna konflikt kan vara en bidragande faktor till varför att allt spårspning inte rapporteras in, vilket betyder att det antagligen finns ett stort mörkertal över hur mycket spårspning som sker dagligen. Därmed tror vi att det är extremt viktigt att lokföraren och trafikledaren kommunicerar och är överens över de beslut som ska tas vid spårspning så inte trafikledaren ignorerar lokförarens åsikter, för det utvidgar problemet med att allt inte rapporteras in.

Genom analysen kom det fram att alla respondenternas riskuppfattning påverkas mycket av deras kultur och sociala kontext. Alla yrkesroller kommunicerar ofta med varandra och har förståelse för varandras arbete och situation. Detta gör att deras riskuppfattning är bred över alla yrkesrollerna som arbetar med spårspning vilket medför att deras hantering av problematiken är baserad på alla funktionerna. Men eftersom varje yrkesroll också har en egen kultur och social kontext kan det skapa konflikter över hur hanteringen ska genomföras, vilket syns mellan trafikledare och lokförare. Detta betyder att trots att det finns en gemensam social kontext påverkas varje yrkesroll alltid av sin egen subkultur.

## **7.1 Förbättringsförslag till Trafikverket**

Vi har sett utifrån de resultat vi har fått fram att samtliga tycker att mer stängsel, information och kameror är de åtgärder som ska göras för att minska spårspning. Samtidigt som vi vet utifrån resultatet att det går inte att stängsla in alla områden. Därför tycker vi att det som kan göra störst skillnad är att gå ut med information. Slutligen har vi listat några av de förbättringsförslag som vi tror Trafikverket kan använda för att minska eller underlätta hanteringen av spårspning:

- Information i skolor.
- Budskap i form av reklam på tågen eller i olika medier.
- Att utrustning som finns i tågen testas med jämna mellan rum som exempelvis larmknappen.

- Att Trafikverket gör övningar kring spårspång tillsammans med järnvägsföretagen exempelvis i form av skrivbordsövning. Detta för att se deras olika aspekter och kanske hitta gemensamma åtgärder mot spårspångsproblematiken.
- Trafikledarna och lokförarna gör ett gemensamt beslut av åtgärderna vid spårspång.
- Betonar till personal som får vistas i spårområdet att de måste följa reglerna med rätt utrustning.

## 8. Källförteckning

Ahrne, G. & Svensson, P. (red.) (2011). *Handbok i kvalitativa metoder*. Stockholm: Liber.

Alvehus, J. (2013). *Skriva uppsats med kvalitativ metod: En handbok*. Stockholm: Liber.

Alvesson, M. & Sköldberg, K. (2008). *Tolkning och reflektion: Vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod*. Lund: Studentlitteratur.

Barbosa da Silva, A. & Wahlberg, V. (1994). *Vetenskapsteoretisk grund för kvalitativ metod*.  
I Starrin, B. & Svensson, P-G. (red.) (1994). *Kvalitativ metod och vetenskapsteori*. Lund: Studentlitteratur. ss. 41-70.

Dahlin-Ivanoff, S. (2011). *Fokusgruppsdiskussioner*. I Ahrne, G. & Svensson, P. (red.) (2011). *Handbok i kvalitativa metoder*. Stockholm: Liber. ss. 71-82.

Kvale, S. & Brinkmann, S. (2009). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.

Lobb, B. (2006). *Trespassing on the tracks: A review of railway pedestrian safety research*.  
*Journal of Safety Research*, 2006:37, ss. 359-365.

Maitlis, S. Vogus, T. J. & Lawrence, T. B. (2013). *Sensemaking and emotion in organizations*. *Organizational Psychology Review*, 3(3). ss. 222-247. SAGE.

May, T. (2001). *Samhällsvetenskaplig forskning*. Lund: Studentlitteratur.

Nylén, U. (2005). *Att presentera kvalitativ data: Framställningsstrategier för empiriredovisning*. Malmö: Liber.

Olofsson, A. & Öhman, S. (2009). *Risker i det moderna samhället: Samhällsvetenskapliga perspektiv*. Lund: Studentlitteratur.

Silla, A. & Luoma, J. (2008). *Trespassing on Finnish railways: identification of problem sites and characteristics of trespassing behaviour*. European Conference of Transport Research Institutes (ECTRI), 2009:1, ss. 47-53.

Silla, A. & Luoma, J. (2010). *Effect of three countremeasures against the illegal crossing of railway tracks*. Accident Analysis and Prevention 2011:43. ss. 1089-1094.

Starrin, B. & Svensson, P-G. (red.) (1994). *Kvalitativ metod och vetenskapsteori*. Lund: Studentlitteratur.

Svensson, P. & Ahrne, G. (2011). *Att designa ett kvalitativt forskningsprojekt*. I Ahrne, G. & Svensson, P. (red.) (2011). *Handbok i kvalitativa metoder*. Stockholm: Liber. ss. 19-33.

Rådbo, H. & Andersson, R. (2009). *Suicid och suicidprevention inom järnvägstrafik*. Socialmedicinsk tidskrift, 2009:4. ss. 332-341.

Rådbo, H. (2008). *Systeminriktad prevention av järnvägssjälvord: strategiutveckling i en svensk kontext*. Diss. Karlstads universitet. Karlstad: Universitetstryckeriet.

Sveriges kommuner och landsting, Trafikverket & Boverket. (In press). *Trafik för en attraktiv stad: Handbok*. Utgåva 3.

Sveriges radio. (2015). *Tåg oftare försenade på grund av spårsporing*. (Elektronisk). Tillgänglig: <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=114&artikel=6131154> [Hämtad: 2015-05-07]

Trafikverket. (2012a). *Vem gör vad av myndigheterna inom transportområdet*. (Elektronisk). Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Trafikverket/Vem-gor-vad-av-myndigheterna-inom-transportområdet/> [Hämtad 2015-05-11]

Trafikverket. (2012b). *Så utreder vi olyckor*. (Elektronisk). Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Vart-trafiksakerhetsarbete/Sa-utreder-vi-olyckor/> [Hämtad 2015-05-11]

Trafikverket. (2012c). *Trafikverkets krisorganisation* (Elektronisk). Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Kris-och-sakerhet/Trafikverkets-krisorganisation/> [Hämtad 2015-05-11]

Trafikverket (2013a). *Att vistas i spårområdet*. (Elektronisk). Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Foretag/Bygga-och-underhalla/Jarnvag/Att-vistas-i-sparomradet/> [Hämtad: 2015-04-02]

Trafikverket. (2013b). *Obehörigt spårbeträdande*. (Elektronisk). Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-vid-jarnvag/Obehorigt-sparbetradande/> [Hämtad: 2015-04-02]

Trafikverket. (2014). *Din säkerhet vid järnvägen*. (Elektronisk). Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-vid-jarnvag/>. [Hämtad 2015-04-08]

Trafikverket. (u.å). *Om Trafikverket*. (Elektronisk). Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/> [Hämtad 2015-03-31]

Wall, E. (2009). *Kulturteoretiska perspektiv på risk*. I Olofsson, A. & Öhman, S. (2009). *Risker i det moderna samhället: Samhällsvetenskapliga perspektiv*. Lund: Studentlitteratur. ss. 93-102.

Weick, K. E. (1995). *Sensemaking in Organizations*. California: SAGE publications.

Weick, K. E. Sutcliffe, K. M. & Obstfeld, D. (2005). *Organizing and the Process of Sensemaking*. *Organization Science*, Vol. 16, No. 4: 2015. ss. 409-421.

## **9. Appendix**

### **9.1 Information till respondent vid intervju**

Tack för du vill medverka i vår studie! Vi kommer från Mittuniversitetet i Östersund och skriver nu vår C-uppsats som handlar om riskuppfattningar kring spårspring med fokus på lokförare och anställda på Trafikverket.

Med ditt samtycke kommer intervjun spelas in med syfte att underlätta vår transkribering och analys av materialet. Inspelningen kommer sedan raderas vid studiens avslut. Det är helt frivilligt att delta i studien och du får avbryta intervjun när du vill. Du kommer vara helt anonym i studien.

Du behöver inte svara på alla frågor om du inte vill. En del frågor är till för att vi ska kunna få en bra bild över hur arbetet kring spårspring ser ut och det kan vara möjligt att du inte har svaret på alla frågor.

Efter avslutad studie kan du få studien skickad till dig, om så önskas.

Med vänliga hälsningar

Agnes Wijk & Emelie Jonsson

## 9.2 Intervjuguide Lokförare & Trafikledare

Tema	Intervjufrågor
Bakgrund	<ul style="list-style-type: none"><li>• Berätta om din arbetsroll?</li><li>• Hur länge har du arbetat som lokförare/ trafikledare?</li><li>• Hur tycker du det är att arbeta som lokförare/ trafikledare?</li><li>• Hur definierar du termen spårspring?</li></ul>
Erfarenhet av spårspring	<ul style="list-style-type: none"><li>• Har du erfarenhet av spårspring? Kan du i så fall berätta om en sådan händelse?</li><li>• Hur upplever du spårspring generellt?</li><li>• Hur påverkas ditt arbete av spårspring?</li><li>• Under en vanlig arbetsvecka, hur ofta ser/hör du obehöriga på spårområdet?</li><li>• Vad tror du kan göras för att minska spårspring?</li><li>• Vilket stöd får du från din arbetsgivare och arbetskamrater vid händelser som spårspring?</li></ul>
Hantering av spårspring	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vilken information och verktyg ger din arbetsgivare dig för att hantera spårspring?</li><li>• Har du fått någon speciell utbildning av din arbetsgivare inför hantering av spårspring?</li><li>• Hur hanterar du som lokförare/ trafikledare en situation med spårspring? – Kan du ge ett exempel?</li><li>• Vet du vilken hantering trafikledarna/ lokförarna utgör vid spårspring?</li><li>• Hur tycker du att Trafikverket och järnvägsföretagen hanterar spårspring?</li></ul>
Krishanteringsplan	<ul style="list-style-type: none"><li>• Finns det någon krishanteringsplan över hur ni ska agera vid spårspring? – Hur ser den i så fall ut?</li><li>• Hur tycker du krishanteringen fungerar som ni lokförare/ trafikledare använder vid spårspring? Och hur kan den förbättras?</li></ul>

Övrigt

- Något du vill ta upp kring spårsporing som du tycker vi inte har tagit upp? Åsikter, önskemål eller liknande?



### 9.3 Intervjuguide Chef på Trafikverket

Tema	Intervjufrågor
Bakgrund	<ul style="list-style-type: none"><li>• Berätta om din arbetsroll?</li><li>• Hur länge har du arbetat som sektionschef/ säkerhetshandläggare?</li><li>• Hur tycker du det är att arbeta som sektionschef/ säkerhetshandläggare?</li><li>• Hur definierar du termen spårspring?</li></ul>
Om spårspring	<ul style="list-style-type: none"><li>• Har du erfarenhet av spårspring? – Hur?</li><li>• Påverkas ditt arbete av spårspring? – Hur?</li><li>• Hur upplever du spårspring generellt?</li><li>• Under en vanlig arbetsvecka, hur ofta får du reda på att det är obehöriga på spårområdet?</li><li>• Vad tycker du kan göras för att minska spårspring?</li><li>• Hur arbetar Trafikverket i stort med spårspring?</li></ul>
Risk- och krishantering för spårspring	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vad gör du som sektionschef/ säkerhetshandläggare vid spårspring?</li><li>• Vilka förebyggande åtgärder görs mot spårspring?</li><li>• Finns det någon krishanteringsplan över hur ni ska agera vid spårspring? – Hur ser den ut?</li><li>• Hur tycker du krishanteringsplanen för spårspring som Trafikledare och lokförare använder fungerar?</li><li>• Hur kan krishanteringsplanen förbättras?</li><li>• Vad för verktyg, information och stöd finns det till Trafikledare och lokförare?</li></ul>
Övrigt	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inom spårspring, hur ser samverkan mellan Trafikverket och järnvägsföretagen ut?</li><li>• Hur tycker du Trafikverket hanterar spårspring?</li><li>• Hur tycker du järnvägsföretagen hanterar spårspring?</li><li>• Något annat du vill ta upp som du tycker vi inte har tagit upp? Åsikter, önskemål eller liknande?</li></ul>