

## Det nordiska dödsvållandet – etiologi, erkännande och dom

av Jörgen Lundälv



Jörgen Lundälv  
Jorgen.Lundalv@socwork.gu.se

Vilken kunskap finns om fenomenet vållande till annans död i nordisk vägtrafik? Hur har skadeetiologin inom vållandeproblematiken utvecklats under senare år? Och vilket erkännande har tillskrivits den vållande individen utifrån eventuella skadepreventiva vinster?

Dessa frågor har varit föremål för en socialvetenskaplig undersökning som genomförts vid Göteborgs universitet.

### Introduktion

*”Ty det är inte sant att tiden läker alla sår. Tiden läker inte ett dödat barns sår och den läker dåligt smärtan hos en mamma som glömt att köpa socker och skickar sitt barn över vägen för att låna. Lika dåligt läker den ångesten hos en, en gång lycklig man som dödat det. Ty den som har dödat ett barn åker inte till havet. Den som har dödat ett barn åker långsamt hem under tystnad och i sina natters drömmar skall han i stället önska att få en enda minut av sitt liv tillbaka för att göra denna enda minut annorlunda. Men så obarmhärtigt är livet mot den som dödat ett barn att allting efteråt är för sent” (Dagerman, 1952)*

Att döda ett barn beskrevs tidigt i en novell under 1950-talet av Stig Dagerman och som

utgavs av Försäkringsbolagens upplysnings-tjänst i Sverige. Under 2000-talet filmatiseras vållandetemat av Alexander Skarsgård och Björne Larson. Under alla år har materialet kunnat användas i det skadepreventiva arbetet d.v.s. i trafiksäkerhetsarbetet på skolor, arbetsplatser o.s.v. Idag visas den filmatiserade novellen på skolorna i Sverige. Och kanske denna film har ett stort värde när det moderna samhällets konstellation utsätts för risker,

---

**Jörgen Lundälv**, Politices doktor (PD), Universitetslektor i socialt arbete vid Institutionen för socialt arbete vid Göteborgs universitet. Jörgen Lundälv har tidigare varit verksam som forskare vid Akut- och katastrofmedicinskt centrum, Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap, enheten för kirurgi vid Norrlands Universitetssjukhus i Umeå. År 1998 disputerade han vid Helsingfors universitet med avhandlingen *Förmåga till välfärd. Trafikskadades upplevelser och liv – ett drama om bemästring.*

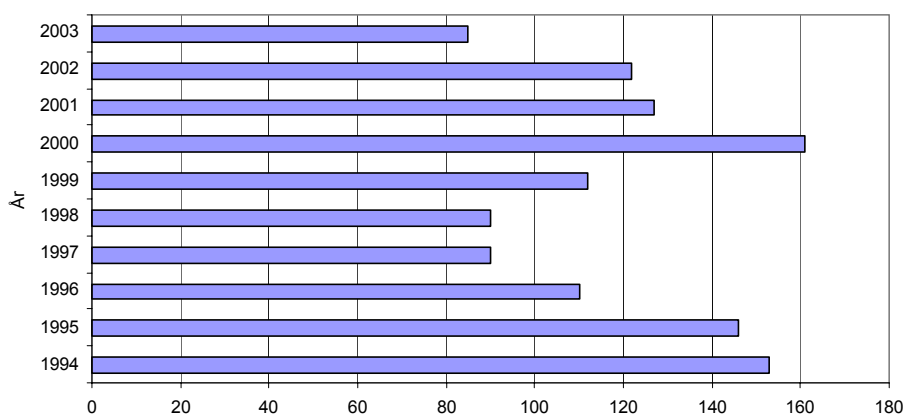
påfrestningar och hot. Trafikdöden eller trafikskadorna som både ett modernt som globalt folkhälsoproblem omfattar alla. Inom den Europeiska unionens vägar inträffar årligen 40 000 fatala skadehändelser. I ett uttalat måldokument av Europeiska kommissionen ska dessa dödstal halveras till år 2010 (Europeiska kommissionen, 2001).

Trafikskadorna utgör ett av vår tids stora folkhälsoproblem (Lundälv, 1998). Bilismen har under ett antal år inneburit flera olika möjligheter för människan ur ett stort antal perspektiv (Wolf, 1996; Evans, 2004). Inom olika vetenskapsområden har trafikskadorna under flera decennier blivit föremål för olika vetenskapliga studier. Forskningen inom vetenskapområdet trafikmedicin karaktäriseras som mångfascetterad och tvärvetenskaplig. Flera studier har utgått från den amerikanske läkaren William Haddon och den s.k. Haddonska modellen (Haddon, 1980). Denna vetenskapsteoretiska modell har tjänat som en modell om skadeförlopp och skadeprevention. Också föreliggande studie har en sådan vetenskapsteoretisk grund. Jag återkommer längre fram i

artikeln om detta. Ett spännande och utforskat forskningsområde läggs fram då man börjar studera skadeetiologin till fenomenet vållande till annans död i nordisk vägtrafik. Det är ingen överdrift att påstå att tidigare forskning om etiologi och skadeståndsmässiga förhållanden för personer som dömts i domstol för vållande till annans död i samband med skadehändelser i trafiken varit begränsad.

Flera trafikmedicinska studier som genomförts har visat att en skadehändelse i trafiken påverkar de inblandade personerna på många olika sätt. Att ha varit med om en skadehändelse innebär att individen utsatts för olika typer av traumatiska påfrestningar. En finsk studie som omfattade 243 förare som överlevt dödskrascher i vägtrafiken studerades av Trafikskyddet i Helsingfors. Undersökningen visade att förändringar i förarbeteende hade kunnat påvisas hos dem som varit med om en dödskrasch (Rajalin et al, 1993). Året efter döds-krocken som föraren varit inblandad i, körde 4,5 procent av förarna inte alls i trafiken. Här påvisades en uttalad räds-loutveckling och förnimmelsen att man själv gjort fel vid döds-

Figur 1. Utvecklingstendens över anmälda brott, vållande till annans död i vägtrafik. Förhållanden i Sverige under åren 1994-2003. Absoluta tal. (Källa: Brottsförebyggande Rådet).



olyckan fanns med i individernas medvetande. En annan finsk studie av unga män som varit inblandade i dödsolyckor visade att felbedömningar var vanliga (Salmi och Summala, 1998).

I figur 1 (se föregående sida) presenteras förhållandena i Sverige vad gäller anmälda brott med rubriceringen vållande till annans död i vägtrafiken.

### Vållandefenomen och dess utbredning

Vållande till annans död i vägtrafiken är ett fenomen som förekommer i mer eller mindre stor utsträckning i våra nordiska länder. I de nordiska länderna finns ett stort antal domar och praxis över vållande till annans död i vägtrafiken. För att få kunskap om statistik, utbredning och förekomst av fenomenet finns flera metoder och källor att tillgå. Man kan vända sig direkt till domstolar, t.ex. hovrätter och högsta domstol för att studera enskilda domar. Hos dessa instanser finns ingen statistik att tillgå utan man får lov att manuellt studera enskilda domar. Sökningen kan dock underlättas av sökbara dataarkiv och databaser. En annan sökmetod som prövats i rubricerad studie har varit kontakter med statistikmyndigheter och brottsförebyggande råd. I det senare fallet finns mer detaljstatistik att tillgå. De allmänna intryck som gjorts inom studien har emellertid varit att det är tämligen svårt att få en helhetsbild av dödsvållande i nordisk vägtrafik. I den följande redovisningen har jag valt att presentera några utvecklingstendenser under några år.

I Danmark har utvecklingen av de straffrättsliga avgörandena av vållande till annans död omfattat totalt 3 860 fall under perioden 1990-2002 (Danmarks Statistik, 2004). I genomsnitt har 297 domar med denna rubricering avkunnats årligen i Danmark.

I Sverige omkom år 2001 totalt 554 personer i vägtrafiken. Detta år anmäldes 127 fatala händelser med rubriceringen vållande till annans död. Av dessa uppkarades 91 fall och av dessa åtalades 72 personer för brottet.

I Norge har högsta domstolen (Høyesterett) under åren 1956-2004 avgjort totalt 26 fall där rubriceringen varit vållande till annans död. Under åren 1994-2004 avgjordes totalt 22 domar i Lagmansrätterna (Lagmannsrettene) i Norge.

I Finland saknas nationell statistik över vållandedomar. Vid Vasa hovrätt avgjordes totalt 49 domar med rubriceringen vållande till annans död i vägtrafiken under perioden 1990-1994. Vid Kouvola hovrätt avgjordes under samma period totalt 45 domar.

Benämningen vållande till annans död förekommer i alla nordiska länder, vilket framgår i nedanstående tabell.

I Finland beskrivs rubriceringen vållande till annans död i vägtrafiken i Strafflagen 21 kap 8-9 §, där dödsvållande innefattar böter upp till 2 års fängelse (8 §) och grovt dödsvållande innefattar påföljden fängelse från 4 månader upp till 6 års fängelse (9 §). Enligt finsk lag tillkommer även skadestånd, eventuella tilläggsbötesstraff i de fall det blir en villkorlig dom samt körförbud vid ”grovt äventyrande av trafiksäkerheten”.

Tabell 1. Benämning och påföljd för vållande till annans död i Sverige, Danmark, Norge och Finland

Rubricering	Land	Lagrum
Vållande till annans död i trafikken	Sverige	BrB 3 kap 7 §, 1-2 st
Uagtsomt manddrab i trafikken	Danmark	Straffeloven 241 §
Uaktsomt drap i trafikken	Norge	Strl. 239 §
Dödsvållande	Finland	Strafflagen 21 kap 8-9 §

I Danmark föreslog år 2002 justitieminister Lene Espersen en straffskärpning för Uagtsomt manddrab i trafiken från sex till åtta års fängelse. I en rapport skrev den danska regeringen följande:

*”Hensynsløs og farlig adfærd i trafikken medfører ofte helt meningsløse dødsfald og meget alvorlige skader på andre. Når et menneske bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken, er det en menneskelig tragedie for både ofret og de pårørende. De straffe, der i dag idømmes af domstolene i sager om bl.a. uagtsomt manddrab ved spirituskørsel eller særlig hensynsløs kørsel, er efter regeringens opfattelse for milde.”* (Regeringen, 2002).

I svensk lag står följande att läsa om rubriceringen vållande till annans död (BrB 3 kap, brott mot liv och hälsa):

*”7 § Den som av oaktsamhet orsakar annans död, döms för vållande till annans död till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till böter. Är brottet grovt, döms till fängelse, lägst sex månader och högst sex år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas*

*1. om gärningen har innefattat ett medvetet risktagande av allvarligt slag, eller*

*2. om gärningsmannen, när det krävs särskild uppmärksamhet eller skicklighet, har varit påverkad av alkohol eller något annat medel eller annars gjort sig skyldig till en försummelse av allvarligt slag.”* Lag (2001: 348).

Längre fram i artikeln återkommer jag till diskussioner som förts under senare år om straffskärpning o.s.v.

Skadehändelserna som omfattar vållande till annans död i nordisk vägtrafik handlar ofta om händelser (och brott) som föranleds av till exempel vårdslöshet eller grov vårdslöshet i trafik, rattonykterhet o.s.v.

I rubricerad studie har det varit möjligt att

indela skadehändelserna i olika huvudgrupper enligt följande:

- a) personer med kort- eller långvarig alkohol- och/eller drogproblematik
- b) personer som i sin yrkesprofession (chaufför t.ex. inom tung trafik) brustit i uppmärksamhet o.s.v.
- c) personer som i olika sammanhang framfört fordon i höga hastigheter t.ex. i höghastighetstävling.

I flera domar återfinns påföljden ”villkor dom i förening med böter”. Men det finns även andra påföljder. Exempel på påföljder är: fängelse, villkor dom i förening med dagsböter, villkorlig dom i förening med samhällstjänst. Följande två exempel beskriver fenomenet vållande till annans död där två personer dödsdats vid samma tillfälle/skadehändelse. De båda exemplen utgör två fallbeskrivningar som beskriver händelser som rättsligt prövats under år 2004 i Sverige.

*Fallet Lund:* Vid Lunds tingsrätt avkunnades en dom i juni 2004. Fallet gällde en ung man som dömdes för vållande till annans död (döda: ett litet barn i barnvagn och modern) och vårdslöshet i trafik. Påföljden blev villkorlig dom i förening med böter.

*Fallet Umeå:* Vid Umeå tingsrätt avkunnades en dom i maj 2004. Fallet gällde en äldre man som dömdes för vållande till annans död (döda: ett litet barn i barnvagn och farmodern) och grovt rattfylleri. Påföljden blev fängelse 1 år och 6 månader.

I Umeådomen förtydligas och upprepas den regel och budskap som återfinns i flera domar. I domen står:

*”Det finns i detta sammanhang anledning att erinra om 14 § trafikförordningen som stadgar att ett fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Hänsyn skall tas till väg-, terräng-, väderleks- och siktförhållanden, fordonets*

*skick och belastning samt trafikförhållanden i övrigt. Hastigheten får aldrig vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna på den del av den framförvarande vägen eller terrängen som han eller hon kan överblicka och framför varje hinder som går att förutse.*” (Tingsrättens dom B1487-03).

Bland domar och praxis finns naturligtvis även skadehändelser med dödlig utgång som inte kan förklaras av varken skuld till grov vårdslöshet i trafik eller trafiknykterhetsbrott i samband med själva körningen. Här är det därför intressant att lyfta fram den påföljd som enligt praxis (i detta fall en hovrättsdom) utdömts. I hovrättsdomen står följande:

*”Vid val av påföljd skall rätten enligt 30 kap. 7 § brottsbalken som skäl för villkorlig dom beakta om det saknas särskild anledning att befara att den tilltalade kommer att göra sig skyldig till fortsatt brottslighet. Såsom särskilda skäl för villkorlig dom i stället för fängelse kan rätten beakta, om den tilltalade samtycker att domen förenas med en föreskrift om samhällstjänst och en sådan föreskrift är lämplig med hänsyn till den tilltalades person och övriga omständigheter.”* (Hovrättens för Övre Norrland, Dom 2001-06-26 B 140/01).

I en hovrättsdom dömdes en man för vållande till annans död till påföljden villkorlig dom med samhällstjänst sjuttiofem timmar vilket enligt domen skulle motsvara en påföljd av två månaders fängelse.

### **Etiologi och påföljd i kommunikation**

Alkohol- och drogpåverkan i samband med bilkörning är en viktig etiologisk faktor att diskutera i vållandesammanhang. En annan etiologisk faktor kan vara stress- och oppmärksamhetsbeteenden i samband med bilkör-

ning. En tredje faktor skulle kunna beskrivas som en kulturell faktor där en modern bilkultur som exempelvis street-racing, höghastighetskörning på väg inneburit svåra och därmed fatala skadeutfall.

Fenomenet dödsvållande och den sociala etiologin är viktig att kommunicera på olika nivåer. De professionsföreträdare som möter en vållande person måste kunna se värdet i att kommunicera olika aspekter av fenomenet såväl till allmänheten, den vållanden individen och de efterlevande/anhöriga till den avlidne. Till buds står naturligtvis olika kanaler som till exempel hälsokommunikation via massmedia.

Men den sociala etiologin innebär även att vi måste betrakta individens situation som en helhetskedja av olika händelser mellan sociala problem och själva skadan d.v.s. i detta fall dödsvållandet som fenomen. Den vållandes arbets-, bostads- och familjeförhållanden är viktiga att använda som resurs. Med social etiologi avses i detta sammanhang för en händelsekedja mellan sociala problem och sjukdom eller skada.

Forskning i Finland visar att skadehändelser med dödlig utgång oftast orsakas av förare som kört i berusat tillstånd. Denna typ av skadehändelser är vanligast under sommar-månaderna enligt flera studier. Två av fem personer har tidigare dömts för rattfylleri i domstol medan en tredjedel av förarna var under 22 år gamla (FNB, 2002).

Som jag tidigare nämnt har massmedia flera möjligheter att förmedla händelseinformation och därmed vara en viktig kanal för hälsokommunikation till allmänheten. Etiologi och påföljd i samband med vållande till annans död uppmärksammas av medierna (press, radio och tv) på olika sätt (Eriksson, 1998; Elander, 1999; Cantwell, 2000; Expressen, 2004; Sandström, 2004). Översikten på nästa sida visar ett urval av artiklar som behandlar vållande till annans död i medierapporteringen i Sverige under perioden januari – juni 2004.

Det är särskilt intressant att notera medier-

Översikt. Rubriker i massmedia om etiologi och påföljd i samband med vållande till annans död januari 2003 – juni 2004.

Medieföretag	Rubrik	Datum
TT	Dömd för vållande av tre pojkars död	30 januari 2003
Jakobstads tidning	Fängelse för dödskörning	4 april 2003
Jakobstads tidning	Invald taxi-chaufför dömdes för dödsvållande	22 maj 2003
TT	Svensk åtals efter norsk dödsolycka	6 september 2003
Östgöta-correspondenten	Fängelse hotar sovande bilist	28 februari 2004
Expressen	Körde ihjäl två pojkar – dömdes i dag till 13 000 i dagsböter	6 april 2004
Östersundsposten	Villkorlig dom för dödskörning	14 maj 2004
Aftonbladet	Straffet för två liv: 18 månader	14 maj 2004
Göteborgs-Posten	Två års fängelse för dödsolycka	22 maj 2004
Göteborgs-Posten	22-åring åtalas efter dödsrock	8 juni 2004

Källa: Tidningstextdatabaserna Mediearkivet och PressText

nas nyhetskonstruktion. Få artiklar belyser de sociala och psykosociala följderna av skadehändelserna för efterlevande och den vållande parten. En majoritet av artiklarna fokuseras istället på polisutredningar (trafikmålsanteckningar) och den efterföljande juridiska prövningen i domstol. Beträktat utifrån mediasystemet, mediernas egen mediologik och nyhetskonstruktionens olika delar har vållandeproblematiken till största del i medierna presenterats som händelsenyheter. Under senare tid har påföljdsfrågan för personer som dömts för vållande till annans död efter att ha kört bil påverkade av alkohol och droger, kommit att handla om diskussioner om strafflängd. I England dömdes en 23-årig man till elva års fängelse efter varit vållande till tre personers död i trafiken. Mannen hade före bilkörningen konsumerat en blandning av Ecstasy, whisky och öl. En familjefar som förlorade sin femåriga son krävde livstidsstraff för 23-åringen. Han berättade följande i medierna:

*” Det är en absolut skamlig dom. Jag ville att han skulle få livstid. Han har tagit tre personers liv och han kan vara ute om sex år om han uppför sig väl. De kunde lika gärna ha släppt honom nu ”.* (Josefsson, 2004).

### Slutsatser

Fenomenet vållande till annans död drabbar oss alla. Ingen vet nämligen på förhand vem och vilken familj som är nästa offer. Ingen vet heller på förhand riktigt vem som kommer att vara den vållande personen. Även om statistiken och kunskap kan ge vägledning åt riskgrupper, utsatthet och miljö, vet vi inte vem som just kommer att bli vållande. Fenomenet drabbar inte för ögonblicket utan för resten av den drabbade familjens liv. Men även för den vållande personen och dennes familjs liv. Området vållande till annans död är ett svårt och sensitivt forskningsområde att studera.

Vållandeproblematiken i nordisk vägtrafik finns fortfarande kvar och är ett angeläget forskningsområde. Sedan Dagermans text *Att*

*döda ett barn* som presenterades av Försäkringsbolagens upplysningstjänst i början av 1950-talet i Sverige, har inte bara Dagermans text filmatiserats o.s.v. Flera samhällsaktörer som till exempel Vägverket, skolor m.fl. har aktivt arbetat med upplysning genom informationskampanjer riktade till barn och unga i samhället. Men även äldre har nåtts av budskapen. För att kunna öka medvetenheten om vållandeproblematiken och dess konsekvenser är det viktigt att allt fler deltar i det skadepreventiva arbetet. Vilka lärdomar och erfarenheter är möjliga att utveckla från dessa tragiska skadehändelser?

I den rättspolitiska debatten i de nordiska länderna har det då och då diskuterats straffskärpningar angående rubriceringen vållande till annans död – dödsvållande i samband med skadehändelser i trafiken. En skärpning av rättspraxis har beskrivits och framförts i medierapporteringen under senare år (Österman, 2004).

Enligt min mening är det viktigt att man fortsätter med att försöka identifiera olika typer av etiologiska faktorer och uppkomstmekanismer till vållandeproblematiken. I flera länder har bland annat de alkohol- och drogrelaterade skadehändelserna i trafiken ökat. Detta är allvarligt och kan i förlängningen skapa ökad risk för att framför allt unga bilister blir vållande till annans död. Det moderna samhällets förändring med effektivisering och tidsjakt innebär även att unga människor utsätts för stress i arbetslivet. För många unga är trafiken även en arbetsplats där avancerade transporter äger rum. Lastbil- och busstransporter och annan yrkestrafik sker även under allt pressade förhållanden till exempel med ökade turtätheter, långa körtider och pressade arbetsvillkor.

Dödsolyckor i trafiken är en typ av skadehändelser i vårt moderna risksamhälle som får svåra och komplexa långtidskonsekvenser för de som drabbats av dessa händelser. För den nära omgivning, anhöriga, vänner m.fl. inne-

bär den traumatiska förlust som dödsfallet inneburit att flera vill närvara vid domstolsförhandlingar där rubriceringen vållande till annans död ska utredas och prövas. På plats i den juridiska prövningen finns föraren som är misstänkt för vållandehandlingen. I den socialfilosofiska diskussionen har under senare år flera samhällsfilosofer som exempelvis Jürgen Habermas och Axel Honneth, diskuterat om omsorgen som moralisk princip. För Habermas kan det handla om att individen kan ha möjlighet att ”tillhöra en ideal kommunikationsgemenskap”. Honneth skriver följande:

*”En sådan känsla av social tillhörighet i en gemensam livsform kan emellertid endast uppstå i den mån som även påfrestningar, lidanden och uppgifter erfars som något gemensamt”* (Honneth, s. 151, 2003).

I samband med en dödsolycka innebär det även att den som varit vållande (och dömts för vållande till annans död) till skadehändelsen drabbas av långtidskonsekvenser. Exempel på sådana långtidskonsekvenser kan vara långa sjukskrivningstider, förnekelse, traumatiska minnesförluster o.s.v.

Den här artikeln har försökt att belysa fenomenet vållande i vårt moderna risksamhälle. En genomgång av forskningen inom området har visat att kunskapen om social etiologi, utbredning och skadekonsekvenser för den som är vållande till en dödsolycka, är tämligen begränsad. Få internationella studier finns att tillgå och kunskapen om vållandeproblematiken i de nordiska länderna är även begränsad. Vilka skadepreventiva vinster finns att studera och diskutera avseende vållande till annans död? Jag har i artikeln försökt att peka på det socialfilosofiska begreppet erkännande, erkännandet av den andre. En person som dömts för vållande till annans död äger för resten av sitt liv erfarenhet att just ha vållat en medmänniskas död. Hur använder sig omgivningen och samhället denna erfarenhetsbärare i det skadepreventiva arbetet? Vad saknas i efter-

vården och omhändertagandet av personer som varit vållande? Det är också viktigt att vidare studera de sjukskrivningskostnader och övriga kompensationskostnader som är förenade med vållandehändelser. Dessa frågor återstår att studera och ingår även i ett forskningsprojekt om vållandeproblematik i nordisk vägtrafik vid Göteborgs universitet.

### Tack

Studien har genomförts med stöd av ett forskningsstipendium av Nordiska Vägtekniska Förbundet (NVF) år 2004. Ett tack riktas även till följande personer som varit behjälpliga med datainsamling och stöd: Ebbe Frørup vid Danmarks Statistik i Köpenhamn, Aud Manger vid Lovdata i Oslo, Leif Petersson vid Brottsförbyggande Rådet i Stockholm, Victor Svarvars vid Vasa Hovrätt och Sirkku Värri vid Kouvola hovrätt. Ett tack för värdefulla synpunkter och kommentarer riktas också till Kenneth Liljeqvist, universitetslektor i juridik vid Institutionen för socialt arbete, Göteborgs universitet.

### Noter

- Bergström, L. (2000). Den intellektuella moralens maxim. *Filosofisk tidskrift*, April, Årgång 23, Nr 2, s.3-30.
- Bergström, L. (2003). Om att ta saker för givna. *Filosofisk tidskrift*, Februari, Årgång 24, Nr 1, s.46-47.
- Cantwell, O. (2000). Full kvinna körde ihjäl barnbarnet. Inget skadestånd betalas ut: ”Olyckan var för trivial”. *Aftonbladet* den 1 september.
- Dagerman, S. (1952). Att döda ett barn. Stockholm: Försäkringsbolagens upplysningstjänst.
- Elander, H. (1999). Rätten sänker hans straff. Narkoman körde ihjäl småbarnsmor – hennes familj får inget skadestånd. *Aftonbladet* den 18 september.
- Eriksson, S.A. (1998). Hovrätten friade kvinnlig SL-chaufför för olycka. *Aftonbladet* den 18 februari.

- Europeiska kommissionen. (2001). Vitbok. Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden. Luxemburg: Europeiska kommissionen.
- Evans, L. (2004). *Traffic safety and the driver*. Van Nostrand Reinhold. New York 1991:25.
- Expressen. (2004). Läget stabilt för påkörd 14-åring. *Expressen* den 2 oktober 2004.
- FNB. (2002). Dödsrockor orsakas ofta av rattfyllerister. *Finska Notisbyrån (FNB)* den 12 juni 2002.
- Haddon, W. (1980). Options for the prevention of motor vehicle crash injury. *Isr J Med* 1980;16:45-65.
- Heidegren, C-G. (2002). Symposium on Axel Honneth and Recognition. *Anthropology, Social Theory, and Politics: Axel Honneth's Theory of Recognition*. *Inquiry*, 45, 433-446.
- Honneth, A. (2003). Erkännande. Praktisk-filosofiska studier (Das Andere der Gerechtigkeit). Göteborg: Daidalos.
- Honneth, A. (2002). Symposium on Axel Honneth and Recognition. *Grounding Recognition: A Rejoinder to Critical Questions*. *Inquiry*, 45, 499-520.
- Josefsson, L-Å. (2004). Full och drogad – körde ihjäl tre. Döden vållar debatt i England. *Aftonbladet* den 23 juni 2004.
- Laapotti, S, Hatakka, M, Keskinen, E. (2004). Liikenneturvajaksojen osana rattijuoppojen yhdyskuntapalvelua – Mielekästä toimintaa. (Traffic safety periods as a part of the drunk drivers' community service – a meaningful activity? Tutkimusraportti 100/2004. Helsinki: Liikenneturva (The Central Organization For Traffic Safety in Finland).
- Lehtinen, U. (1998). Skuld och skam – distinktioner och likheter. *Filosofisk tidskrift*, Nr 2, s.21-37.
- Liedman, S-E. (2001). Ett oändligt äventyr. Om människans kunskaper. Stockholm: Albert Bonniers Förlag.
- Lundälv, J. (1998). Förmåga till välfärd. Trafikskadades upplevelser och liv – ett drama om bemästring. Doktorsavhandling i socialpolitik. Socialpolitiska institutionen, Helsingfors universitet. Stockholm: Fischer & Co.



- Lundälv, J. (2004). Offerkastet som gårdagens och morgondagens källa för skuld, sorg och skadeprevention. *Svensk etnologisk tidskrift – Kulturella Perspektiv*, Nr 2, 2004, s.25-31.
- Rajalin, S, Immonen, T. (1993). Vakavasta onnettomuudesta selviytyneiden myöhempi ajokäyttäytyminen. Helsinki: Liikenneturva, Liikenneturvan tutkimuksia; 110/1993.
- Regeringen. (2002). Hårdere straffe - en konsekvent kriminalpolitik. Regeringen.
- Salmi, H, Summala, H. (1998). Nuorten aiheuttamat kuolemaan johtaneet kovavauhtiset tieliikenneonnettomuudet vuosina 1992-96 (High speed fatal motor vehicle accidents caused by young drivers in 1992-96). Helsinki: Liikenneministeriö, 1998. - Liikenneministeriön julkaisuja.
- Sandström, L. (2004). Män bakom andras trafikdöd. Det är nästan uteslutande män som vållar olyckor med dödlig utgång. *Sydsvenska Dagbladet* den 7 april.
- Sandström, L. (2004). Sekunder som slutade i tragedi. *Sydsvenska Dagbladet* den 8 april.
- Sandström, L. (2004). Chauffören nekar till brott. *Sydsvenska Dagbladet* den 8 april.
- Sandström, L. (2004). ”Tankarna strömmar genom huvudet alla dagar och nätter”. *Sydsvenska Dagbladet* den 8 april.
- Skarsgård, A, Larson, B. (2002). Att döda ett barn. Efter Stig Dagermans novell Att döda ett barn. Film i Väst.
- Vaaranen, H, Wieloch, N. (2002). Car crashes and dead end careers: Leisure pursuits of the Finnish subculture of the “kortteliralli” street racing. *Young: Volume 10, Number 1, February*.
- Westerlund, T. (1997). Bländades av solen – mejade ner dagamma och fyra barn. *Aftonbladet* den 7 mars.
- Wolf, W. (1996). *Car Mania. A Critical History of Transport*. London: Pluto Press.
- Österman, H. (2004). Experten chockad över milda domen. *Aftonbladet* den 14 maj 2004.
-