

# Barns och ungdomars möte med trafiken

## Socioekonomiska skillnader i olika trafikantgrupper

### Marie Hasselberg

Barn och ungdomar debuterar under sin uppväxt som olika typer av trafikanter, något som ökar deras rörelsefrihet men också deras risk att skadas. Trafiken orsakar en stor del av antalet allvarliga och dödliga skador under uppväxtåren. Trafikskadorna är emellertid inte jämnt fördelade i samhället, utan risken att skadas är högre för vissa socioekonomiska grupper.

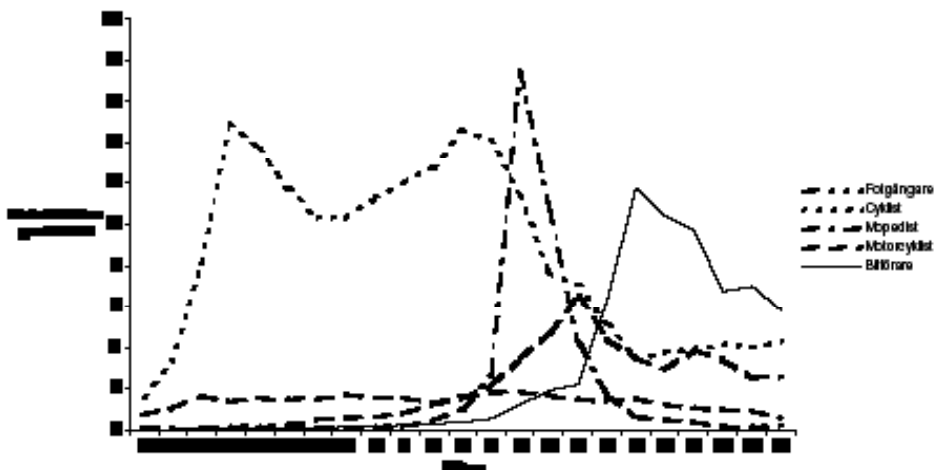
Marie Hasselberg är forskare vid Institutionen för folkhälsovetenskap på Karolinska Institutet och försvarade förra året sin avhandling som behandlar socioekonomiska skillnader i trafikskador. Hon har i följande artikel sammanfattat delar av sin avhandling "The social Patterning of Road Traffic Injuries during Childhood and Youth".

Marie Hasselberg, Karolinska institutet, Inst för folkhälsovetenskap, Avd för socialmedicin, tel. 08 7373782, e-mail marie.hasselberg@phs.ki.se

### Trafiken – utmaning och hinder för barn och ungdomar

Biltrafiken påverkar barns och ungas liv på många sätt. Trafiken innebär ökade möjligheter att transportera sig, men kan också utgöra ett hinder för barn att på egen hand ta sig till sina kompisar och fritidsaktiviteter. Barn och ungdomar debuterar under sin uppväxt olika typer av trafikanter, något som ökar deras rörelsefrihet men också deras risk att skadas. Trafikskador står för den största andelen av dödliga och allvarliga skador under uppväxtåren och ökar markant med stigande ålder.

Trafikmiljön är ett komplext system som kräver kunskap och färdighet för att tryggt kunna transportera sig mellan olika platser. Figur 1 visar att skadorna ökar när unga debuterar som olika typer av trafikanter. Det högsta antalet skador i varje trafikantkategori sammanfaller med debutåldern för respektive kategori. För cykelskador visar kurvan två toppar, den första i 5-års åldern, då barn ofta börjar cykla och den andra i 12-års åldern då de börjar cykla längre och i mer trafikerade miljöer (1).



Figur 1. Åldersfördelning av skador i olika trafikantkategorier under perioden 1987-1994

Trafikskador fördelas inte heller slumpmässigt mellan olika socioekonomiska grupper i samhället. Svenska studier visade redan i början av 90-talet att skador utgjorde en stor del av de sociala skillnaderna i dödlighet bland barn (2). Först på senare år har en del studier inriktats på att fördjupa kunskapen om sociala skillnader i olika typer av skaderisker i Sverige. Dessa studier visar att det förutom socioekonomiska skillnader i mortalitet även finns skillnader i morbiditet till följd av skador (1, 3).

Internationellt sett har ett flertal ekologiska studier gjorts inom trafikområdet, med avsikt att klargöra i vilken utsträckning den sociala närmiljön påverkar risken att skadas, (4-7). Merparten av dessa studier har speciellt uppmärksammat barn (0-15 år). Studierna har två olika ansatser. I det ena fallet har geografiska områden delats in på grundval av socioekonomisk struktur och andel skador har sedan jämförts mellan dessa områden (4-5). Den andra ansatsen innebär att olika områden grupperats efter risken att skadas och sedan har den socioekonomiska strukturen och andra fysiska egenskaper i miljön jämförts mellan dessa områden (6-7). Trots skillnaden i design mellan studierna visar båda typerna att skaderisken ökar med lägre socioekonomisk status på områdesnivå. Vissa egenskaper i den fysiska miljön har också visat sig ha samband med en ökad skaderisk, exempelvis snabb och tät trafik, hög befolkningstäthet och avsaknad av parker (6). När det gäller socioekonomiska skillnader i skaderisker finns det däremot färre

studier som baseras på individdata. I Sverige kan vi genom våra nationella register samköra data på individnivå, något som möjliggör denna typ av epidemiologiska studier.

Trafikskador sker inte av en slump, utan det finns en orsak bakom varje skada. Bakgrundsfaktorer och orsaksmönster kan skilja sig åt mellan olika typer av trafikskador. Exempelvis är det lätt att se att en fotgängare och en bilförare har olika roller i trafiksystemet och på samma sätt kan den direkta orsaken bakom en skada för respektive trafikantgrupp utgöras av skilda faktorer. Även de bakomliggande orsakerna, exempelvis de sociala mekanismerna kan på samma sätt skilja sig åt mellan olika trafikantgrupper. Det är därför viktigt att studera socioekonomiska skillnader för skador i olika trafikantgrupper.

## Att mäta socioekonomisk position och socioekonomiska skillnader

Samhället kan stratifieras utifrån olika aspekter, exempelvis kön, etnicitet och social klass. Befolkningen delas då in i kategorier som på olika sätt formar och skapar förutsättningar för de individer som ingår i kategorin. En jämförelse mellan olika kategorier eller strukturella positioner utgår från en skillnad mellan olika sociala grupper och inte en skillnad mellan individer.

Utbildning, inkomst och yrke används ofta som indikatorer på socioekonomisk position. Även om dessa begrepp är korrelerade mäter de olika aspekter av social stratifiering i samhället. Utbildningsnivå betonar olikheten mellan människor i termer av tillgång till information och förmåga att ta till sig information, medan inkomst betonar skillnader i materiella tillgångar. Yrke inkluderar båda dessa aspekter, men förutom detta också fördelar som är knutna till specifika yrken, som exempelvis prestige, olika typer av privilegium och makt (8). Genom att studera flera mått på socioekonomisk position kan mekanismer bakom sociala skillnader klargöras.

I svenska samhällsvetenskapliga studier används ofta Statistiska Centralbyråns indelning i socioekonomiska grupper, SEI. Indelningen baseras på yrke men tar också hänsyn till typ av produktion, vilken position personen har på arbetsplatsen och vilken utbildning som krävs för yrket. När det gäller barns och ungdomars socioekonomiska position används ofta föräldrarnas socioekonomiska position.

Ett sätt att mäta socioekonomiska skillnader är att genom regressionsanalyser beräkna odds-kvoter eller relativa risker. Dessa anger hur respektive socioekonomisk grupp skiljer sig i förhållande till den grupp som har högst socioekonomisk position.

Tabell 1. Odds kvoter för trafikskador bland barn i olika socioekonomiska grupper, 1987-1994 i Sverige

Trafikantkategorier	Antal personer	Antal skador (per 10,000 bef)	OR (95% CI)
<b>Fotgängare</b>			
Mellan och högre tjänstemän	577,974	10.3	1.00
Lägre tjänstemän	203,289	11.9	1.14 (0.98-1.33)
Egna företagare	98,010	12.0	1.15 (0.94-1.40)
Lantbrukare	39,791	8.0	0.77 (0.54-1.10)
Facklärda arbetare	232,657	12.5	1.20 (1.04-1.38)
Ej facklärda arbetare	235,881	13.7	1.30 (1.13-1.50)
Övriga	82,299	18.0	1.72 (1.43-2.07)
Total	1469,901	11.9	
<b>Cyklister</b>			
Mellan och högre tjänstemän	577,974	69.6	1.00
Lägre tjänstemän	203,289	74.5	1.18 (1.11-1.26)
Egna företagare	98,010	69.2	1.17 (1.08-1.27)
Lantbrukare	39,791	54.8	0.94 (0.82-1.08)
Facklärda arbetare	232,657	81.2	1.27 (1.20-1.35)
Ej facklärda arbetare	235,881	84.4	1.34 (1.26-1.42)
Övriga	82,299	95.3	1.52 (1.41-1.65)
Total	1,469,901	75.5	
<b>Mopedister</b>			
Mellan och högre tjänstemän	577,974	15.3	1.00
Lägre tjänstemän	203,289	20.2	1.30 (1.16-1.46)
Egna företagare	98,010	24.8	1.51 (1.31-1.75)
Lantbrukare	39,791	28.6	1.85 (1.52-2.25)
Facklärda arbetare	232,657	23.5	1.60 (1.44-1.79)
Ej facklärda arbetare	235,881	26.8	1.80 (1.62-2.00)
Övriga	82,299	19.9	1.42 (1.20-1.68)
Total	1469,901	20.4	
<b>Motorcyklister</b>			
Mellan och högre tjänstemän	577,974	11.4	1.00
Lägre tjänstemän	203,289	18.9	1.61 (1.42-1.83)
Egna företagare	98,010	33.5	2.66 (2.33-3.04)
Lantbrukare	39,791	33.4	2.80 (2.32-3.37)
Facklärda arbetare	232,657	21.6	1.95 (1.73-2.19)
Ej facklärda arbetare	235,881	20.4	1.80 (1.59-2.02)
Övriga	82,299	18.4	1.77 (1.48-2.12)
Total	1469,901	17.9	
<b>Bilförare</b>			
Mellan och högre tjänstemän	577,974	14.4	1.00
Lägre tjänstemän	203,289	20.2	1.35 (1.20-1.52)
Egna företagare	98,010	30.4	1.84 (1.61-2.10)
Lantbrukare	39,791	34.7	2.17 (1.81-2.60)
Facklärda arbetare	232,657	22.6	1.64 (1.47-1.84)
Ej facklärda arbetare	235,881	25.1	1.75 (1.57-1.95)
Övriga	82,299	21.5	1.70 (1.44-2.00)
Total	1469,901	20.2	

## Trafikskador är vanligare i vissa socioekonomiska grupper

Ett antal registerstudier har genomförts med syfte att studera hur olika typer av trafikskador fördelar sig mellan socioekonomiska grupper. Resultaten visar att det finns tydliga socioekonomiska skillnader i risken att skadas i trafiken i Sverige. Barn till arbetare har 20-30 % högre risk att skadas som fotgängare och cyklist jämfört med barn till mellan och högre tjänstemän. Skillnaderna ökar när unga börjar använda moped, motorcykel och bil. När det gäller motorfordon har också barn i lantbrukarfamiljer och övriga egna företagare (ensam- och mindre företagare) en ökad risk att skadas jämfört med barn till mellan och högre tjänstemän (se tabell 1). Pojkar har generellt fler trafikskador än flickor, men skillnaden mellan olika socioekonomiska grupper är tydlig för både flickor och pojkar.

Studierna pekar med andra ord på att en persons ursprungliga socioekonomiska tillhörighet påverkar risken att skadas i trafiken såväl under uppväxten som under perioden som yngre vuxen. Detta gäller både när socioekonomisk position baseras på föräldrarnas yrke och utbildning. Betydelsen av familjens disponibla inkomst verkar dock ha större inverkan på risken att skadas för de yngre barnen än för de äldre (1).

Det är också tydligt att det finns en betydande förbättringspotential när det gäller risken att skadas i trafiken. Om ungdomar i alla socioekonomiska grupper skulle ha samma skaderisk som barn till mellan och högre tjänstemän skulle det totala antalet skador kunna minska med 25 % för mopedister, 29 % för bilförare och 37 % för motorcyklister (1).

Studier som omfattar unga bilförare visar att unga förare som skadas flera gånger (under en åtta års period) uppvisar en liknande social fördelning som förare med endast en trafikskada under samma tidsperiod (1). Den sociala fördelningen skiljer sig däremot mellan olika olyckstyper och de sociala skillnaderna ökar med allvarlighetsgraden på skadan (1).

## Utlandsfödda förare har inte högre risk att skadas

I motsats till socioekonomiska skillnader i risken att skadas som ung bilförare visar de registerstudier som genomförts ingen skillnad mellan svenskfödda förare och utlandsfödda förare. I tabell 2 visas den relativa risken för utlandsfödda förare jämfört med förare födda i Sverige. Tabellen visar att bilförare i åldern 18 – 26 år som är födda i andra länder inte har en högre risk att skadas i bilolyckor än svenskfödda förare.

Tabell 2. Relativa risker för förare i åldern 18 – 26 år utifrån födelseland, 1988 – 1996 i Sverige.

Födelseland	Antal skador (per 100,000 person år)	RR (95% KI)
Sverige	67.7	1.00
Västeuropeiska länder	72.0	1.02 (0.68-1.54)
Övriga länder	65.6	0.89 (0.64-1.25)

## Varför skiljer sig risken att skadas i trafiken mellan olika socioekonomiska grupper

Det finns naturligtvis inget enkelt svar på frågan varför vissa grupper i samhället är mer utsatta för trafikskador än andra grupper utan forskning- en pekar snarare på multipla orsakskedjor, från den sociala strukturen i samhället till miljö- och levnadsförhållanden samt hälsorelaterade beteenden hos individen. Fyra mekanismer har framhållits som viktiga för att generera ojämlikhet i hälsa – social stratifiering, differentiell exponering, differentiell sårbarhet och differentiella konsekvenser (9-10). Den sociala stratifieringen avgör hur stora skillnader det finns mellan olika sociala grupper i ett samhälle. Differentiell exponering avser vilka risker människor utsätts för i sin närmiljö eller genom sin livsstil. Differentiell sårbarhet beskriver hur den sociala bakgrunden i termer av bland annat kunskap, ekonomiska resurser eller makt och inflytande kan leda till skillnad i sårbarhet för vissa typer av risker. Ogynnsamma förhållanden kan leda till ohälsa men de kan också leda till att konsekvenserna av sjukdom och skada förvärras och därmed att de sociala skillnaderna ökar (9-10).

### Konsekvenser

I flera studier har differentiella konsekvenser framhållits som en förklaring till sociala skillnader i skaderisk. Detta beror till stor del på att den samlade kunskapen baserats på dödlighet och att forskningsresultaten avseende sociala skillnader för icke dödliga skador inte varit entydiga. Att de sociala skillnaderna främst skulle kunna förklaras genom skadors konsekvenser har förklarats på två sätt. För det första har de dödliga skadorna relaterats till fler direkta risker i utsatta områden (exempelvis genom tät och snabb trafik) vilket kan göra att en liknande skadehändelse leder till död i ett område och till en skada i ett annat område. För det andra har en skillnad i tillgång till medicinsk vård angetts som förklaring till att en högre andel dör av skadorna i lägre socioekonomiska grupper och att morbiditeten därigenom sjunker i dessa grupper (11). Svenska studier visar entydigt att det finns socioekonomiska skillnader även för trafikskador som inte leder till död (11). Denna kunskap pekar på att mekanismerna bakom skillnaderna inte enbart kan förklaras av skillnader i konsekvenser av skadehändelsen. Därigenom inte sagt att det inte finns sociala skillnader i såväl direkta som långsiktiga konsekvenser av en skadehändelse.

### Struktur och miljö

I relation till andra Västeuropeiska länder har Sverige få fotgängarskador bland barn. Även de socioekonomiska skillnaderna är små för denna typ av skador (1). Detta skiljer sig från andra länder där just fotgängarskador

visar större socioekonomiska skillnader än andra typer av trafikskador. En del av förklaringen till detta kan ligga i den fokusering på miljö som genomsyrat det svenska trafiksäkerhetsarbetet för barn. Svenska studier visade på 60-talet att barn har begränsade möjligheter att tränas till att alltid uppträda korrekt i trafiken och detta fick stort genomslag i det preventiva arbetet i Sverige som mycket inriktats på miljöförändringar istället för beteendeförändringar.

Trafiken och transportsystemet är en del av samhället och hur trafikmiljön organiseras beror i hög grad på samhällsutveckling, ekonomi, normer och kulturella värderingar i samhället. Den sociala strukturen i samhället påverkar därigenom även risken att skadas i trafiken. Sveriges nollvision för trafiksäkerhet är ett exempel på en ansats som syftar till att involvera hela transportsystemet i att skapa ett trafiksäkrare samhälle. Nollvisionen bygger på ett ställningstagande om att orsaken till trafikskador främst ska sökas i trafiksystemet och i hur detta är utformat. Visionen syftar till en genomgripande förändring av synen på trafiksäkerhet genom att tydligare betona ansvaret för dem som planerar och bygger gator och vägar, stiftar lagar, bestämmer hastighetsgränser, tillverkar fordon och diverse utrustning etc. Människorna har naturligtvis också ett ansvar genom att följa de regler och lagar som ställts upp inom transportsystemet (12).

Förebyggande åtgärder, som modifierar och förbättrar den sociala eller den fysiska miljön kan gynna barn och ungdomar i alla grupper. Ett exempel är att utveckla allmänna kommunikationer för alla grupper av ungdomar, speciellt under kvällar och helger. Det kan också innebära att planera den fysiska miljön så att barn och ungdomar lätt kan ta sig till skola, kompisar och fritidsaktiviteter, samt att erbjuda attraktiva ställen att vara på.

## Exponering

Differentiell exponering för risker har också framförts som en möjlig förklaring till socioekonomiska skillnader. En studie från Kanada visar att barn i områden med snabb och tät trafik, hög befolkningstäthet och avsaknad av parker har en ökad risk för trafikskador som fotgängare (18). Andra studier har diskuterat indirekta mekanismer, som exempelvis att barn från lägre socioekonomiska grupper går själva till skolan i högre utsträckning än barn från högre socioekonomiska grupper (7).

I flera studier har barn till lantbrukare uppmärksammats när det gäller en ökad risk för skador. Exempelvis visar en tidigare svensk studie att barn till lantbrukare har en högre risk för dödliga skador (2). En förklaring som framhållits är att närmiljön för barn till lantbrukare är densamma som för äldrarnas arbetsmiljö och att detta skulle kunna innebära ökade risker för barnen (2). När det gäller trafikskador innebär landsbygden i sig, genom

längre avstånd och mindre kollektivtrafik, en ökad exponering för bilåkande, något som också avspeglas i skaderisk. Studierna i den här avhandlingen visar att barn till lantbrukare inte skiljer sig från barn till mellan och högre tjänstemän när det gäller skador som cyklist och fotgängare, men att de däremot har omkring dubbelt så hög risk att skadas som bilpassagerare och förare av motorfordon.

När det gäller den förhöjda risken att skadas i trafiken bland unga bilförare har mycket forskning fokuserat på betydelsen av ålder och erfarenhet. Flera studier har också visat att det finns ett samband mellan livsstil och risken att skadas. I en aktuell litteraturoversikt om unga bilförare beskrivs hur ungdomars risk att skadas i trafiken har relaterats till andra typer av riskbeteenden inom ramen för Problem Behaviour Theory. Exempelvis har droganvändning och dålig skolprestation relaterats till förare med högre risk (13).

Sambandet mellan socioekonomisk grupp och livsstil är emellertid komplext. Speciellt när det gäller ungdomar finns det en tendens att individualisera risker och att se risken som individuellt determinerad istället för miljöbetingad eller socialt konstruerad. Livsstil och beteenden ses som fria individuella val separerade från den sociala kontext som skapar och vidmakthåller dem. Forskare har framhållit att individuella drag som attityder och beteende kan ses som produkter av eller reaktioner på individens sociala miljö (t ex familj, skola, bostadsområde), snarare än som medvetna individuella val.

### Individuella resurser

Förmågan och möjligheten att hantera olika typer av risker kan skilja mellan olika grupper (differentiell sårbarhet), i termer av exempelvis kunskap (ex. möjlighet till övningskörning) och ekonomiska resurser (ex. tillgång till säkra bilar). Det finns studier som pekar på att en högre andel av dem som börjar övningsköra tidigt har föräldrar med universitetsutbildning (14). Detta innebär att dessa ungdomar har längre tid att träna och förbereda sig innan de formellt tar sitt körkort, något som visat sig minska risken som nybliven förare. I linje med detta visade en annan svensk studie att 17-åringar från tjänstemannafamiljer skaffar privat övningskörningstillstånd i högre utsträckning än barn till arbetare och att detta i högre utsträckning beror på begränsade ekonomiska möjligheter än att tillmäta övningskörning mindre betydelse (15).

I direkta termer är familjens ekonomiska resurser betydelsefulla för att skapa en säker miljö för barnen. Exempelvis är säkra bilar en fråga om ekonomiska resurser, nya och större bilar är säkrare än äldre och mindre bilar. Cykelhjälm varieras också i pris och kostnaden kan avgöra om man



kan köpa en tuff hjälm (och dyr) som barnet kommer att använda eller en billigare som kanske inte är lika attraktiv.

Familjens ekonomiska resurser påverkar också barnens livssituation och levnadsvillkor indirekt. Exempelvis påverkar de ekonomiska resurserna i vilken utsträckning man kan välja var och hur man vill bo och därigenom vilken social miljö barnen kommer att växa upp i.

Att minska den individuella sårbarheten kan omfatta att öka tillgängligheten av olika typer av säkerhetsutrustning, både genom priset och lättförståeliga säkerhetsföreskrifter och manualer.

Det kan också omfatta utveckling av passiva åtgärder som att ”bygga in säkerhet” redan vid design och konstruktion av nya bilar (ex. airbags och inbyggda bilbarnstolar).

## Konklusion

Sammanfattningsvis visar de forskningsresultat som finns i dag att det finns tydliga socioekonomiska skillnader i risken att skadas i trafiken för barn och ungdomar. Det gäller för både flickor och pojkar och för alla typer av trafikanter, men framför allt för förare av motorfordon. Studierna visar också att de socioekonomiska skillnaderna ökar med skadornas allvarlighetsgrad.

En persons ursprungliga socioekonomiska tillhörighet, såväl baserat på föräldrarnas utbildning som yrke, påverkar risken att skadas i trafiken såväl under uppväxten som perioden som yngre vuxen. Betydelsen av familjens disponibla inkomst verkar dock ha större inverkan på risken att skadas i trafiken för de yngre barnen än för de äldre.

Dessa studier ger en beskrivning av hur socioekonomiska skillnader ser ut för olika typer av trafikskador, men det behövs ytterligare forskning för att klargöra mekanismerna bakom sociala skillnader i risken att skadas i trafiken. Det behövs också en utökad kunskap om hur barn och ungdomar från olika sociala grupper exponeras för olika typer av trafikrisker i allmänhet och för motorfordon i synnerhet.

## Referenser

1. Hasselberg M. The social patterning of road traffic injuries during childhood and youth. Doktorsavhandling. Stockholm: Institutionen för folkhälsovetenskap, Karolinska Institutet; 2004.
2. Östberg V. Social class differences in child mortality, Sweden 1981-1986. *J of Epidemiol Community Health* 1992;46:480-4.
3. Engström K. Social differences in injury risk in childhood and youth – exploring the roles of structural and triggering factors. Doktorsavhandling. Stockholm: Institutionen för folkhälsovetenskap, Karolinska Institutet, Stockholm 2003.
4. Dougherty G, Pless B, Wilkins R. Social class and the occurrence of traffic injuries and death in urban children. *Can J Public Health* 1990;81:204-9.
5. Kendrick D. Prevention of pedestrian accidents. *Arch Dis Child* 1993;68:669-72.
6. Joly MF, Foggin PM, Zvagulis I, Pless IB. Bicycle accidents among children in the urban environment. *Can J Public Health* 1989;80:351-4.
7. Roberts I, Marshall R, Norton R, Borman B. An area analysis of child injury morbidity in Auckland.

- Journal of Paediatric Child Health 1992;28:438-41.
8. Kunst AE, Machenbach JP. Measuring socioeconomic inequalities in health. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe, 1995.
  9. Diderichsen F, Evans T, Whitehead M. The social basis of disparities in health. In: Evans T, Whitehead M, Diderichsen F, Bhuiya A, Wirth M (Eds). Challenging inequities in health. New York: Oxford University Press, 2001.
  10. Laflamme L, Diderichsen F. Social differences in traffic injury risks in childhood and youth—a literature review and a research agenda. *Inj Prev* 2000;4:293-8.
  11. Laflamme L, Engström K, Hasselberg M. Sociala skillnader i skaderisker. En rapport om den socioekonomiska fördelningen av skador bland barn och ungdomar i Sverige. SOU 2002:68 Stockholm: Fritzes, 2002.
  12. Nollvisionen. En idé om trafiksäkerhet. Borlänge: Vägverket, 1998.
  13. Engström I, Gregersen NP, Hernetkoski K, Keskinen E, Nyberg A. Young novice drivers, driver education and training. Literature review. Linköping: Swedish Road and Traffic Research Institute. VTI report 491A, 2003.
  14. Gregersen NP, Berg HY, Engström I, Nolén S, Nyberg A, Rimmö PA. Sixteen years age limit for learner drivers in Sweden—an evaluation of safety effects. *Accid Anal Prev* 2000;32:25-35.
  15. Berg HY, Eliasson K, Palmkvist J, Gregersen NP. Learner drivers and lay instruction – how socioeconomic standing and lifestyle are reflected in driving practice from the age of 16. *Transportation Research Part F* 1999:167-79.

## Summary in English

### Socioeconomic differences in roadtraffic injuries among children and young people

During their upbringing, children and young people make their debuts as various kinds of road users – something that increases their freedom of movement, but also their risk of being injured. Road traffic injuries account for the largest shares of death and serious morbidity throughout childhood and adolescence, with the proportions showing a pronounced rise as age increases. Scientific evidence also points in the direction that road traffic injuries make a major contribution to health inequalities during this period of life.

Register-based cohort studies have been conducted in order to describe patterns in social differentials in road traffic injury morbidity among children and young people in Sweden

The results of these studies suggest differences in the impact of road traffic injuries among children and young people from different socioeconomic group in Swedish society. This applies to both sexes and all kinds of road users, but most prominently to motor-vehicle drivers. Further, the studies suggest that there is consistently an excess risk for young drivers from lower socioeconomic groups across crash severity levels, but that the excess becomes more pronounced as severity increases.

Estimation of population attributable risks shows that a considerable reduction in the overall injury rate could be achieved if all children had the same injury rate as children in the highest socioeconomic group.

The studies indicate that a person's original socioeconomic affiliation, based on both the education and occupation of parents, affects the risk of being injured in traffic during both upbringing and young adulthood. The importance of family disposable income, however, seems to have a greater impact on being injured in traffic for younger rather than older children.

The results suggest that the mechanisms underlying socioeconomic differences in injury risks operate at various levels in society. The levels are not independent of each other, but work both directly and in interaction. In consequence, interventions to prevent or reduce differences in injury risks involve a combination of measures, taken at different levels in society.

**keywords:** socioeconomic differences, road traffic injuries, children, young drivers