

# «Trollveggen er revet»: om ungdomsulykker i trafikken over tid



Renata Steinbakk (Ph.D.), spesialrådgiver Trygg Trafikk

An-Magritt Kummeneje (Ph.D.), førsteamanuensis Nord Universitet



## SAMMENDRAG

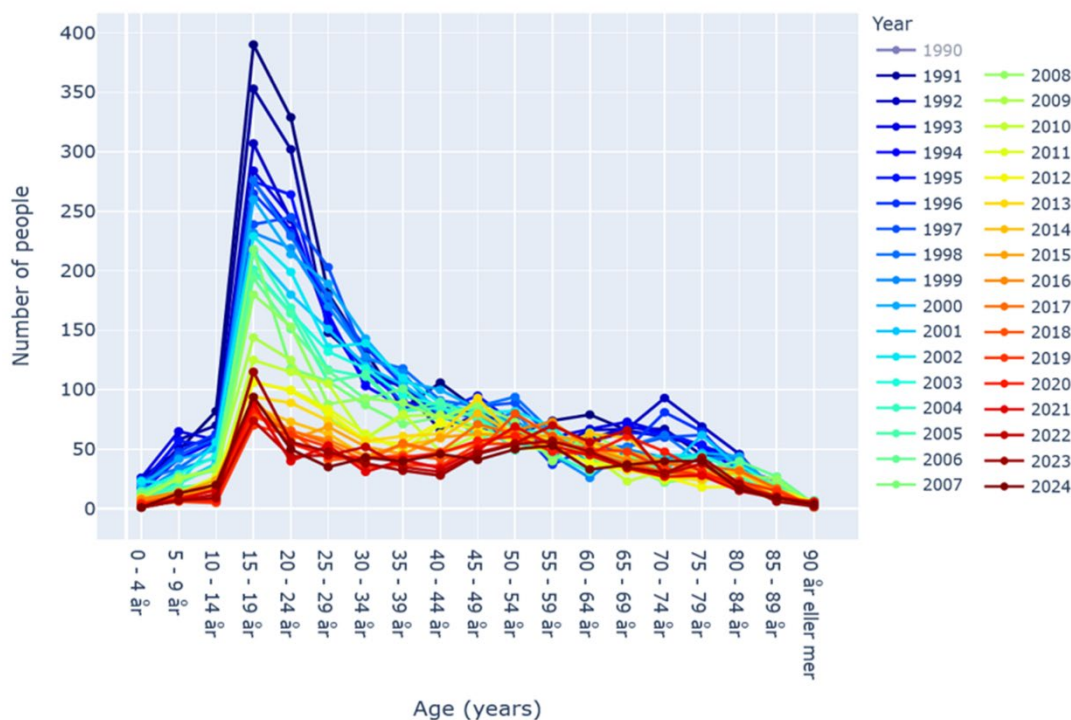
Begrepet *Trollveggen* har fram til nå vært mye brukt som metafor for å synliggjøre det høye antallet trafikkulykker med ungdom og unge voksne, til sammenligning med andre aldersgrupper. I denne artikkel ønsker vi å se på hvordan trafikkulykker i disse aldersgruppene har endret seg over tid og argumenterer for at «Trollveggen er revet».



## INTRO

### Hva er Trollveggen?

Opprinnelig ble begrepet *Trollveggen* brukt i en kampanje rettet mot ungdom på 1980-tallet og fram til begynnelsen av 2000-tallet. Budskapet var: «Vi skal rive Trollveggen», som et ønske om å gjøre noe med det store antallet trafikkulykker blant unge bilførere og passasjerer. *Trollveggen* ble da en metafor for grafen som viste



Figur 1. Trafikkulykker etter aldersgruppe over tid fra 1990-2024. Kilde: TRINE, Statens vegvesen (u.å).

ulykkesstatistikken i Norge den gang av antall drepte og hardt skadde i trafikken for ulike aldre. Alder vises på X-aksen og antall ulykker med drepte og hardt skadde på Y-aksen. Der kan man se en «vegg» som reiser seg fra 16 år, og flater ut etter ca. 19-20 årene (figur 1).

Figur 1 viser også data fra en 10-års periode. Det kan ses hvordan antallet med drepte og hardt skadde i trafikken, fordelt på aldersgrupper fra 1990 til 2024 med én kurve for hvert år, har endret seg fra 1990 og fram til i dag.

Over 30 år etter at begrepet *Trollveggen* først ble introdusert, brukes det fortsatt. Dette til tross for at oppdatert ulykkesstatistikk viser en betydelig nedgang i antall drepte og hardt skadde i trafikken i alderen 15 til 25 år. Begrepet brukes også i en ny kontekst som et bilde på økningen av risiko fra 16 år til sammenligning med yngre aldersgrupper.

Slik begrepet opprinnelig ble forstått, kan man ikke lenger vise til en *Trollvegg* i ulykkesstatistikken. Dette har vært en realitet, ikke bare i Norge, men i flere andre land (Atchison, 2016). Ungdomsulykkene har gått ned og har vært nedadgående siden 90-tallet slik det vises i figur 1.

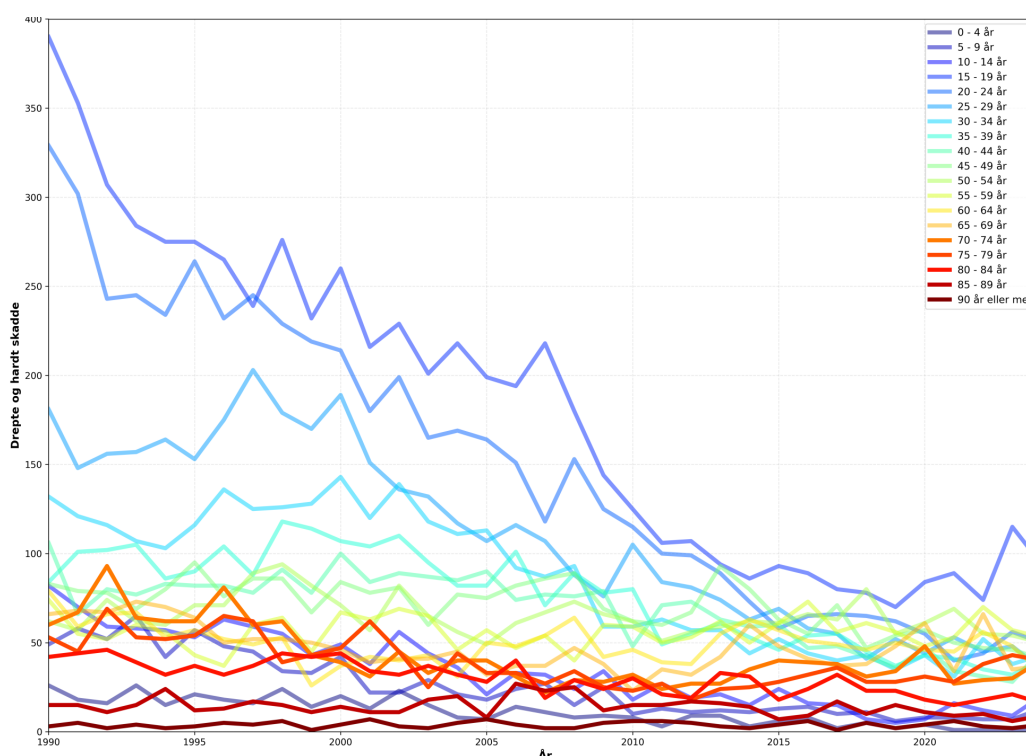


## UNGDOMSULYKKER

I alle årganger ser vi en tydelig topp i alderen 15–19 år, men samtidig ligger de eldste kurvene (fra 1990-tallet og tidlig 2000-tall) betydelig høyere enn de nyeste linjene, særlig i ungdomsalderen. Dette illustrerer at nivået på ungdomsulykkene har gått markant ned over tre tiår, selv om det fortsatt skjer mange alvorlige ulykker i denne aldersgruppen sammenlignet med andre aldersgrupper.

For aldersgruppen 15–24 år har antall drepte og hardt skadde falt kraftig, og forskjellene mellom ungdom og voksne er i dag langt mindre enn da begrepet *Trollveggen* først ble tatt i bruk. Kurvene for de senere årene viser en lavere og mer «avflatet» topp rundt ungdomsalderen, som bekrefter det gjennomgående bildet fra ulykkesstatistikken: Ungdomsulykkene har vært jevnt nedadgående siden 1990-tallet.

Samtidig gir grafen en påminnelse om at selv om nivået er lavere enn før, ligger ungdom fortsatt relativt høyt i antall alvorlig skadde og drepte, og at det derfor fortsatt er behov for målrettet trafikksikkerhetsarbeid mot denne gruppen.



Figur 2. Antall drepte og hardt skadde etter aldersgruppe fra 1990-2024. Kilde: TRINE, Statens vegvesen (u.å.).

Figur 2 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde i trafikken i Norge fra 1990 til 2024, fordelt på aldersgrupper, men her ser vi tidsutviklingen for hver aldersgruppe som egne kurver i stedet for aldersprofilen for hvert enkelt år.

Den mørkeblå linjen (15–19 år) ligger høyest tidlig på 1990-tallet, men faller jevnt og kraftig fram mot rundt 2010 og videre inn i 2020-årene, noe som tydelig illustrerer den store nedgangen i ungdomsulykker over tid.

Flere andre yngre aldersgrupper (20–24 år og 25–29 år) viser samme mønster med relativt høye nivåer på 1990-tallet og en markant reduksjon fram mot i dag, mens kurvene for middelaldrende og eldre aldersgrupper ligger lavere og er stort sett mer stabile gjennom hele perioden. Sett sammen med den forrige figuren, som viste fordelingen av ulykker mellom aldre i enkeltår, understreker denne grafen at det ikke lenger er en *trollvegg* av ungdomsulykker slik man så på 1990-tallet; i stedet har antall drepte og hardt skadde blant unge falt kraftig, og avstanden til de eldre aldersgruppene er betydelig redusert.

### Ending i transportmiddelbruk blant ungdom og endinger i ulykkesstatistikken

*Trollveggen* er også omtalt som en «*stor økning i drepte og hardt skadde 16-åringene*». Dette bildet får man når man slår sammen drepte og hardt skadd over en tiårs periode.

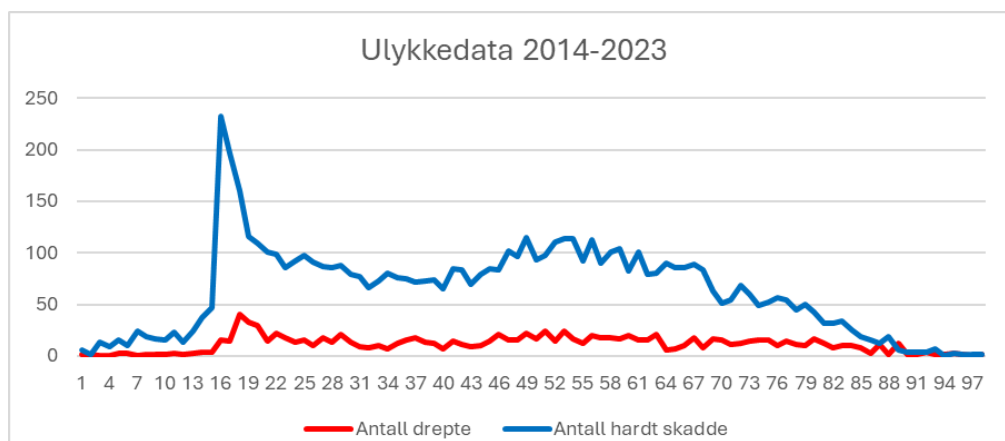
Dersom vi deler grafen mellom drepte og hardt skadde, ser man et mer nyansert bilde (figur 3).

Her ser vi at det er flere 16-åringene som blir hardt skadde, men ikke drepte. Når det gjelder dødsulykker er det flere 18-19 åringer som blir drept.

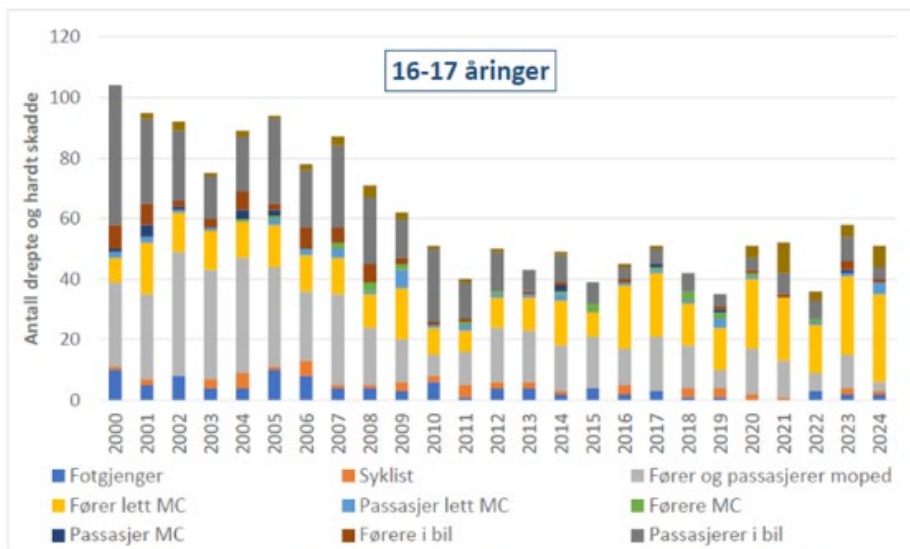
Reisevaneundersøkelsene viser at ungdoms bruk av transportmidler har endret seg fra 1990-tallet (Ellis, Amundsen & Kjørstad, 2019). Denne endringen har også påvirket hvilke typer trafikkuulykker ungdom er utsatt for, noe som vil gjenspeiles i ulykkesstatistikken. Det er derfor behov å se enda nærmere på kjøretøygruppene for disse ulykkene for å få en bedre forståelse av ungdomsulykker. 16–17-åringene kjører oftere moped, lett motorsykkel, sykler eller går til daglig, noe som gjør dem mer sårbare for å bli skadet i trafikkuulykker. Valget av transportmiddel er en viktig grunn til at nettopp denne gruppen er så utsatt for alvorlige trafikkskader.

Statens vegvesen (2025) viser to ulike figurer som skiller 16-17 åringer og 18-19 åringer per trafikantgruppe. Som vi ser fra figuren 4 er antall ungdomsulykker med drepte og hardt skadde 16-17 åringer halvert siden år 2000 sammenlignet med i dag. Det har vært en positiv trend, men en nedgang i ulykker med moped og som passasjer i personbil de siste 15 årene.

Samtidig ser vi en økning i ulykker for andre trafikantgrupper. Blant 16-17 åringer er det særlig ulykker på lett motorsykkel som har økt de siste ti årene. Selv om vi ser at det har vært en økning i antall drepte og hardt skadde med lett MC, har det



Figur 3. Antall drepte og hardt skadde etter alder de siste ti årene. Kilde: TRULS, Statens vegvesen (u.å.).



Figur 4. Utvikling i antall drepte og hardt skadde i aldersgruppen 16-17 åringer fordelt på trafikantgrupper. Kilde: Statens vegvesen (2025), side 18.

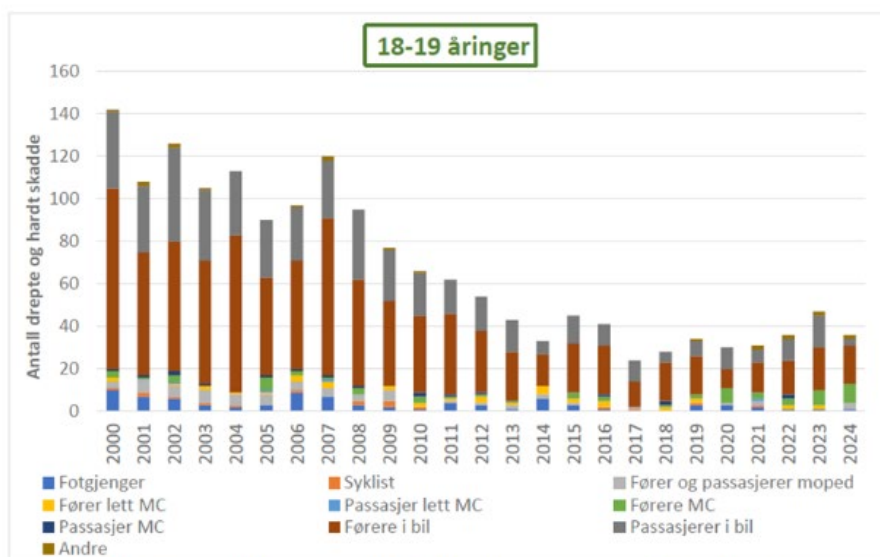
altså vært en nedgang i ulykker i alle andre trafikantgrupper.

Lett motorsykel er betraktet som et ungdomskjøretøy og det er nesten utelukkende gutter på 16 til 17 år som kjører disse (Bjørnskau, 2004). En økning i antall lett motorsyklister blant 16-17 åringer de siste årene er med på å forklare økningen i denne typen ulykker. Samtidig har både moped og lett MC, som er kjøretøyene som mest brukt blant 16-17 åringer, høyere risiko enn bil (Bjørnskau, Ellis & Grue, 2024). Fører av lett MC og moped er myke trafikanter som i en enulykke,

eller i møte med andre motoriserte kjøretøy, har et stort skadepotensial.

Vi kan dermed konkludere med at ulykkene blant 16-17 åringer generelt har gått ned siden 2000-tallet, og antallet ulykker med moped har falt betydelig i samme periode. Samtidig ser vi en økning i antall alvorlige trafikulykker med lett MC, og denne utviklingen ser ut til å gå i feil retning.

Blant 18-19 åringer har også ulykkene blitt vesentlig redusert i de siste 20 årene. Dette gjelder



Figur 5. Utvikling i antall drepte og hardt skadde i aldersgruppen 18-19 åringer fordelt på trafikantgrupper. Kilde: Statens vegvesen (2025), side 19.

særlig ulykker med bil som fremkomstmiddel (både som fører og passasjer) (figur 5).

Ser man på antallet alvorlige trafikulykker blant 18-19 åringer, ser det ut som det har gått kraftig ned siden 2000-tallet. Likevel ser vi også at denne utviklingen virker å ha flatet ut.

### Endinger i risiko

*Trollveggen* viser ikke til ungdoms ulykkesutsatthet eller risiko. Risiko er et faglig begrep som sier noe om hvor utsatt ulike aldersgrupper eller trafikantgrupper er for å bli skadd eller drept i en trafikulykke. Risiko regnes ut i tall og sier noe om «sannsynligheten for en ulykke, skade eller død ved en gitt reiseaktivitet eller eksponering» (kjøretøy- eller personkilometer (Bjørnskau, 2020). Med risikoberegninger kan vi synliggjøre hvilken trafikant- og aldersgruppe som er mest utsatt i trafikken. Dette har Transportøkonomisk Institutt (TØI) gjort ved flere anledninger og sist i en rapport fra 2024 (Bjørnskau, et al., 2024).

«Tradisjonelt har unge bilførere vært mest utsatt for ulykker og skader i trafikken (se f.eks. Bjørnskau, 2000), men vi ser at det ikke alltid er tilfellet lenger. Når det gjelder risikoen for å bli skadet, uavhengig av alvorlighetsgrad, er de yngste og de eldste omtrent like utsatt. Men vi ser at jo mer alvorlige skader det er snakk om, desto mer utsatt er de eldste bilførerne.» (Bjørnskau et al., 2024; side 13)

Årsaken til at eldre er mer utsatt for alvorlige ulykker skyldes blant annet kroppens tåleevne hos eldre trafikanter.

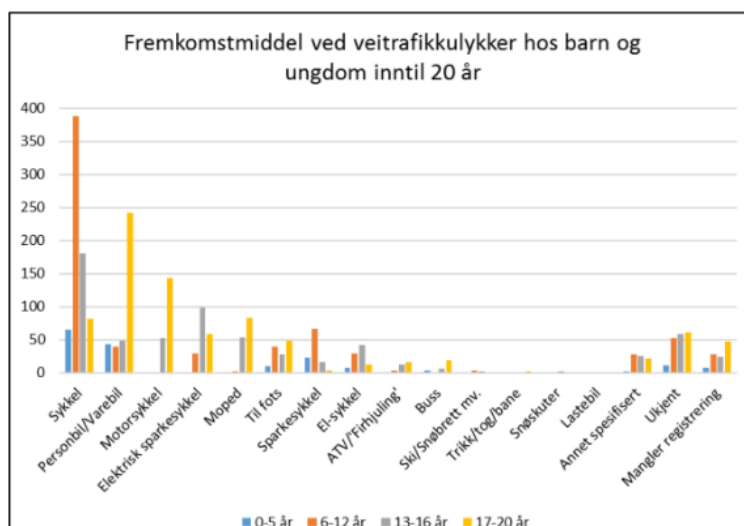
### Underrapportering i den offisielle ulykkesstatistikken

Ulykkesdata som er presentert tidligere er utelukkende basert på tall fra den offisielle statistikken. Problematikken rundt underrapportering når det gjelder trafikulykker er godt kjent, særlig når det gjelder lettere og hardt skadde (Lund, 2021).

Tall fra Folkehelseinstituttet (Dahlstrøm, Håndlykken, & Heyeraas, 2024) viser at ulykker med sykkel er vesentlig høyere enn for de andre fremkomstmidler hvor langt flere blant 6-12 åringer skader seg (figur 6). Mange unge skader seg på sykkel, og mange av disse ulykkene vil ikke vises i den offisielle ulykkesstatistikken.

Lund (2021) gjennomførte analyser av underrapportering for meget alvorlige og alvorlige skader (som faller under kategorien hardt skadd) og fant at forskjellen mellom offisielle ulykkestall og helsedata er større for sykkel enn for andre vanlige ungdomskjøretøy som moped og lett motorsykkel (Lund, 2021).

Det store "hoppet" i trafikulykker fra 10-14 år til 15 til 19 år, som vises i den offisielle ulykkesstatistikken (figur 1) og som er grunnen til at det også i dag blir kalt *Trollvegg*, kan dermed også skyldes underrapportering i ulykker knyttet



Figur 6. Fremkomstmiddel ved veitrafikkulykker hos barn og ungdom inntil 20 år. Kilde: Personskadetada 2023 (Dahlstrøm et al., 2024), side 18.

til transportmidler 10-14 åringer ofte bruker. Bedre oversikt over trafikkulykker er derfor nødvendig for at riktige tiltak blir satt i det forebyggende arbeidet med trafiksikkerhet, særlig for dem under 16 år.



## KONKLUSJON

Mye har endret seg i ulykkesstatistikken siden begrepet *Trollveggen* første gang ble introdusert. Begrepet ble den gangen brukt for å rette søkelyset mot unge bilførere, som den gang var overrepresentert i ulykkesstatistikken. Den toppen vi ser i ulykkesstatistikken for ungdommer er betydelig lavere i dag enn på 1990-tallet, og for unge voksne er det lite forskjell til sammenligning med eldre aldersgrupper. Vi har ikke lenger en *Trollveggen* i ulykkesstatistikken og dermed kan vi si at «*Trollveggen er revet*».

Ulykkene blant ungdomsulykker har gått kraftig ned de siste årene. Samtidig er ungdom i større grad myke trafikanter (gående, syklende og kjørende av lett MC), noe som gjør dem utsatt for å bli involvert i alvorlige trafikkulykker. Ungdom er derfor en viktig gruppe å sette søkelys på i trafiksikkerhetsarbeid.

Trafikantrettet ungdomsarbeid kan også bidra til å danne grunnlaget for trafiksikre holdninger i voksenlivet. Tiltakene for ungdom vil naturlig nok være annerledes enn for barn og voksne på grunn av ulikheter i transportmiddelbruk og reisevaner, og dette må tas i betraktning når man ser på mulige tiltak når man jobber med denne målgruppen.



## KILDER

Atchison, L. (2016). *Reducing casualties involving young drivers and riders in Europe*. European Transport Safety Council. Hentet fra: [2017\\_01\\_26\\_young\\_drivers\\_report.pdf](https://www.etsc.eu/2017_01_26_young_drivers_report.pdf)

Bjørnskau, T. (2004). *Ulykker med moped og lett motorsykel*. TØI-rapport 749/2004.

Transportøkonomisk institutt.

Bjørnskau, T. (2020). *Risiko i veitrafikken 2017/18*. TØI-rapport 1782/2020. Transportøkonomisk institutt.

Bjørnskau, T., Høye, A., Ellis, I. O., & Grue, B. (2024). *Risiko i veitrafikken 2021/22*. TØI-rapport 2012/2024. Transportøkonomisk institutt.

Dahlstrøm, I., Håndlykken, E. K., & Heyeraas, T.N. (2024). *Personskadedata 2023 Norsk pasientregister*, Folkehelseinstituttet. Hentet fra: <https://www.fhi.no/contentassets/a19152c4939042ffa61be4753c1317fe/personskadedata-rapport-2023.pdf> 2023

Ellis, I. O., Amundsen, M., & Kjørstad, K. N. (2019). *Utvikling i de unges reisevaner fra 1990-tallet til i dag. En analyse fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen*. UA rapport, 129/2019. Hentet fra: [https://s3.eu-west-1.amazonaws.com/rr-urbanet/Filer-Dokumenter/UARapport\\_129\\_2019\\_barn-og-unges-reisevaner.pdf](https://s3.eu-west-1.amazonaws.com/rr-urbanet/Filer-Dokumenter/UARapport_129_2019_barn-og-unges-reisevaner.pdf)

Lund, J. (2021). *Fyrtårnprosjektet - forbedre trafikkulykkesstatistikken basert på helsedata*. Trygg Trafikk rapport. Hentet fra: [https://www.tryggtrafikk.no/content/uploads/2024/03/Fyrtarnsprosjektet2021\\_nettsider.pdf](https://www.tryggtrafikk.no/content/uploads/2024/03/Fyrtarnsprosjektet2021_nettsider.pdf)

Statens vegvesen (2025). *Trafiksikkerhetsutvikling 2024*. Hentet fra: [https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokus\\_omrader/trafiksikkerhet/trafiksikkerhetsutviklingen-2024.pdf?v=4ac835](https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokus_omrader/trafiksikkerhet/trafiksikkerhetsutviklingen-2024.pdf?v=4ac835)

Statens vegvesen. (u.å.). TRULS - Trafikkulykkesregisteret.

Statens vegvesen. (u.å.). *Trine: Publikumløsning for trafikkulykker*. Hentet fra <https://trine.atlas.vegvesen.no/>