

Hjälmanvändning bland elsparkcyklister

Observationsstudie gjord försommaren 2026 i sju svenska städer

Syfte: Mäta hjälmanvändningen bland elsparkcyklister som kör privata respektive hyrda elsparkcyklar.

Metod

Mätningen genomfördes i sju städer i Sverige under perioden mitten av maj till midsommar 2026. Följande städer ingick: Gävle, Göteborg, Helsingborg, Jönköping, Luleå, Stockholm och Örebro. I samtliga städer fanns hyrsystem. Vid mätningen noterades om elsparkcykeln var hyrd respektive privatägd, uppdelning på kön och uppskattning av ålder liksom om det var en eller flera som åkte på elsparkcykeln. De okulära mätningarna utfördes av MHF:s nätverk i Sverige på uppdrag av Folksams forskningsavdelning.

Val av mätplatser och genomförande

Mätplatserna valdes ut i samråd med kommunala tjänstepersoner i respektive kommun¹. Urvalet baserades främst på kända cykelstråk samt områden där kommunerna hade upplåtit platsmark för operatörer av hyrda elsparkcyklar. De flesta mätplatserna var belägna i centrala delar av städerna. Observationerna genomfördes under dagtid mellan klockan 08.00 och 16.00 och vid uppehållsväder. Observatörerna registrerar hjälmanvändning samt bedömde elsparkcyklstens kön och ålderskategori utifrån yttre kännetecken. Åldersindelningen baseras på förutbestämda grupper (0–13 år, 14–20 år, 21 år eller äldre). Skillnader mellan grupper analyserades med chi-två-test och signifikansnivån sattes till $p < 0,05$.

Resultat

Totalt observerades 3 112 förare av elsparkcykel i sju svenska städer: Gävle, Göteborg, Helsingborg, Jönköping, Luleå, Stockholm och Örebro, Tabell 1. Av dessa utgjorde 2 246 privatägda elsparkcyklar (72 procent) och 866 hyrda elsparkcyklar (28 procent). Därutöver dessa observerades 108 passagerare. Resultatet visar att privatägda fordon dominerar. Andelen hyrda elsparkcyklar varierade dock kraftigt mellan städerna som ingick i studien. I Stockholm utgjorde hyrfordonen 36 procent

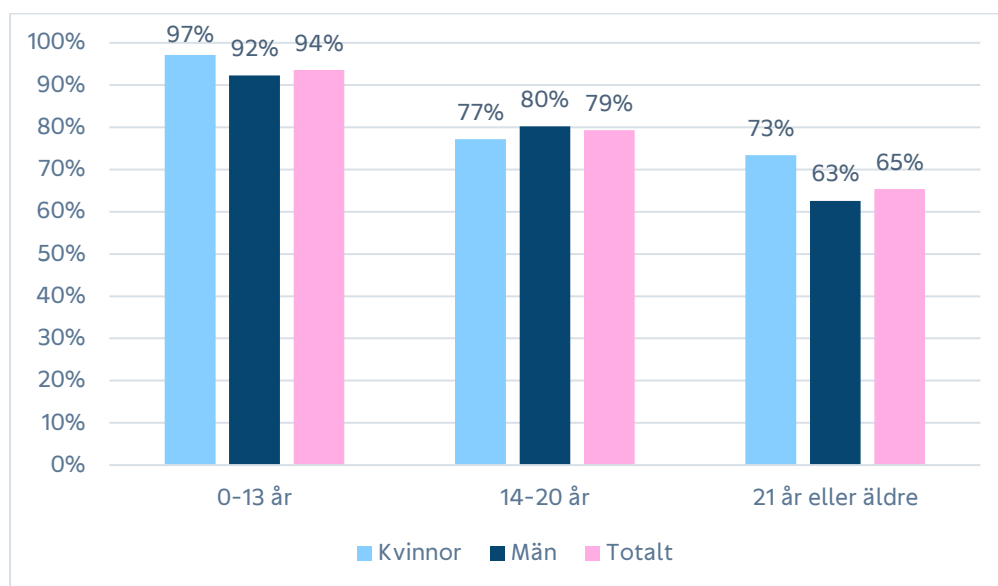
¹ Mätplatser per stad: Gävle (Polhems skola, Rådhuset, Högsolan), Göteborg (Vasagatan, Linnégatan, Gamle staden, Chalmersområdet), Helsingborg (Bergaliden, Järnvägsgatan, Olympia), Jönköping (Vätterstranden, GC väg mot Bankeryd, Talavidskolan), Luleå (Universitetet, Örnaskola, Bergnäsbron, Långmyrvägen), Stockholm (Centrala Stockholm, Sveavägen, Järnvägsstationen, Birger Jarlsgatan, Hammarby Sjöstad, Nacka) och Örebro (Resecentrum, Universitet, Söderleden).

av observationerna, i Göteborg 46 procent och i Jönköping 42 procent, Tabell 1. Den högsta andelen privatägda elsparkcyklar noterades i Gävle, Luleå och Örebro.

Tabell 1. Fördelning av andelen privatägda respektive hyrda elsparkcyklar i respektive stad

Stad	Antal observerade hyrda elsparkcyklar	Andel hyrda	Antal observerade privatägda elsparkcyklar	Andel privatägda	Antal observationer
Gävle	33	7%	409	93%	442
Göteborg	199	46%	231	54%	430
Helsingborg	152	31%	343	69%	495
Jönköping	183	41%	259	59%	442
Luleå	45	12%	336	88%	381
Stockholm	205	36%	371	64%	576
Örebro	49	14%	297	86%	346
Totalt	866	28%	2246	72%	3 112

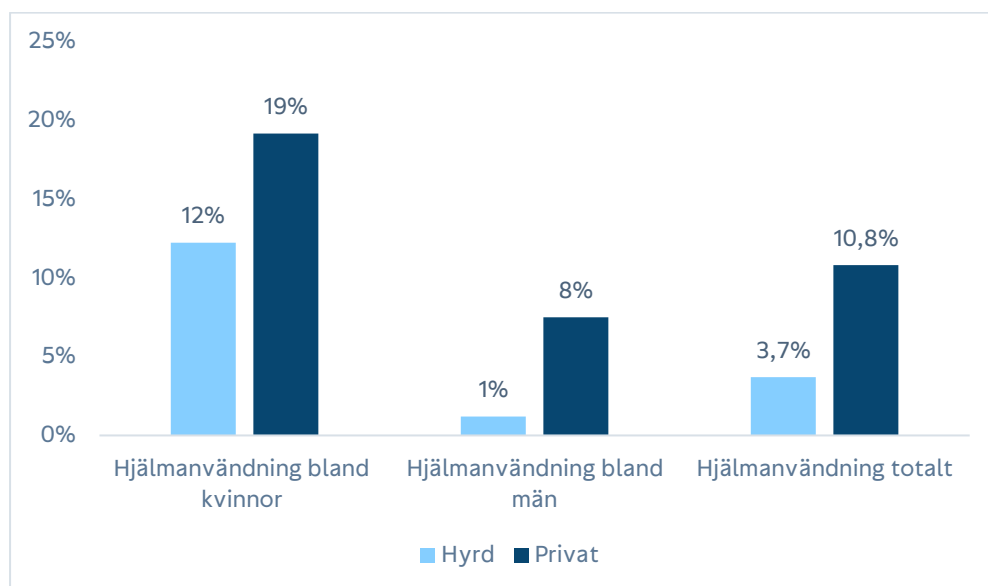
Andelen elsparkcyklister som använde en privatägd elsparkcykel var högst bland de yngsta användarna, Figur 1. Bland de äldsta användarna var andelen privatägda elsparkcyklar högre bland kvinnor än bland män.



Figur 1. Andelen privat ägda elsparkcyklar uppdelat på uppskattad ålder och kön.

Hjälmanvändning

Totalt använde nio procent (275 av 3 112) av förarna av elsparkcykeln hjälm. Hjälmanvändningen skilde dock mellan de elsparkcyklister som framförde ett privatägt jämfört med hyrt fordon ($p < 0,001$). Hjälmanvändningen var låg i samtliga fall men var nästan tre gånger högre bland elsparkcyklister som framförde ett privatägt fordon, Figur 2.



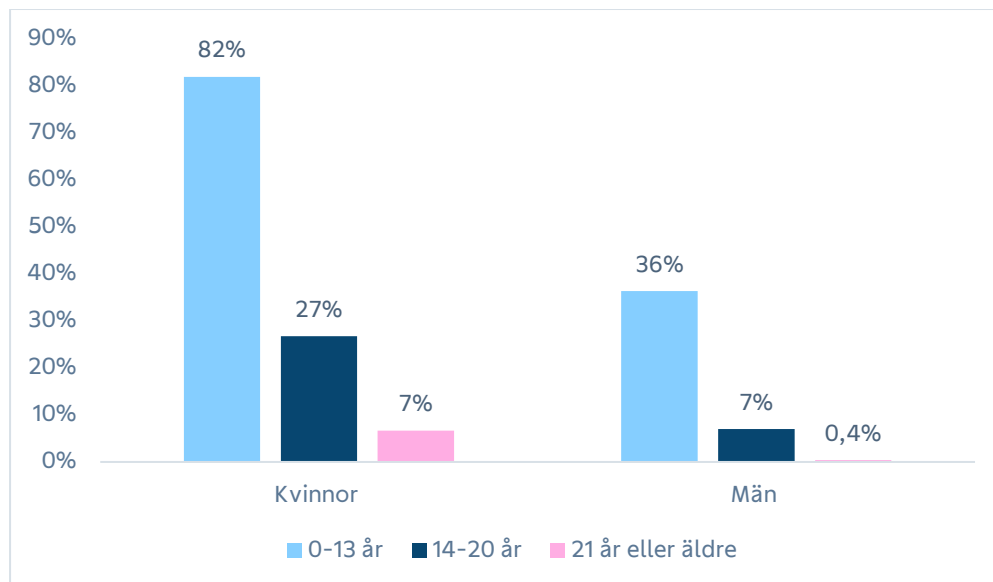
Figur 2. Andelen som använder hjälm uppdelat på privatägd eller hyrd elsparkcykel liksom kön

Kvinnor utgjorde en mindre andel av de observerade elsparkcykelförarna (27 procent kvinnor och 73 procent män), Tabell 2. Vidare använde kvinnliga elsparkcyklister hjälm i betydligt högre utsträckning än män oavsett fordonstyp ($p < 0,001$). Bland användare av privatägda elsparkcyklar använde 19 procent av kvinnorna hjälm jämfört med 8 procent av männen. Motsvarande nivåer för hyrda elsparkcyklar var 12 respektive 1 procent.

Tabell 2. Antal observerade elsparkcykelförare med och utan hjälm, fördelat på kön.

	Kvinnor	Män	Totalt
Med hjälm (n)	164	133	297
Utan hjälm (n)	697	2226	2923
Totalt	861	2359	3220

Hjälmanvändningen var högst bland de yngsta elsparkcyklisterna. Bland kvinnor i åldern 0–13 år använde 82 procent hjälm jämfört med 36 procent bland män i motsvarande åldersgrupp. I åldersgruppen 14–20 år var hjälmanvändningen betydligt lägre, 27 procent bland kvinnor och sju procent bland män. Bland användare som var 21 år eller äldre använde sju procent av kvinnorna hjälm medan endast fem av 1 378 män i denna åldersgrupp observerades använda hjälm, Figur 3.



Figur 3. Andelen som använder hjälm uppdelat på ålder och kön

Vidare fanns det tydliga skillnader i hjälmanvändningen mellan de olika städerna som ingick i studien, Tabell 2. Högst hjälmanvändning var det i Örebro och Gävle medan lägsta nivå observerades i Stockholm. Det var ingen skillnad i hjälmanvändning mellan elsparkcyklister som framförde ett privat alternativ hyrt fordon i Gävle, Örebro eller Stockholm.

Tabell 3. Hjälmanvändning uppdelat på stad och typ av elsparkcykel

Stad	Hjälmanvändning totalt	Hjälmanvändning hyrd	Hjälmanvändning privatägd
Gävle	12%	15%	11%
Göteborg	7%	2%	12%
Helsingborg	12%	3%	15%
Jönköping	7%	2%	11%
Luleå	7%	4%	7%
Stockholm	4%	3%	4%
Örebro	15%	14%	15%

Skjutsning på elsparkcykel

I 108 observationer noterades att en passagerare färdades på elsparkcykeln, vilket motsvarar tre procent av samtliga observationer. Skjutsning förekom i samtliga undersökta städer, Tabell 3. Av de observerade passagerarna var 73 procent män. Totalt använde 20 procent av passagerarna hjälm. Hjälmanvändningen var högre bland kvinnliga än manliga passagerare. Bland kvinnliga passagerare använde 58 procent hjälm (18 av 29) medan endast fem procent av de manliga passagerarna använde hjälm (4 av 79).

Bland de 108 personer som blev skjutsade på en elsparkcykel var andelen privatägda elsparkcyklar hög bland de yngre användarna. I åldersgruppen 0–13 år var 83 procent av elsparkcyklarna privatägda, 87 procent i åldersgruppen 14–20 år och endast 24 procent bland personer i åldersgruppen 21 år eller äldre.

Hjälmanvändningen bland de personer som hade blivit skjutsade var generellt låg. Hjälmanvändningen var generellt låg i samtliga åldersgrupper, men högst bland de yngsta användarna (38 procent) och lägst bland personer 21 år eller äldre (15 procent). Dock noterades högre hjälmanvändning bland passagerarna på elsparkcykel än bland förare av elsparkcykel totalt sett. Resultaten bör dock tolkas med försiktigt eftersom antalet observerade passagerare var få.

Tabell 4. Hjälmanvändning bland passagerare på elsparkcykel per stad och kön.

Stad	Passagerare totalt (n)	Antal med hjälm	Män med hjälm (n/N)	Kvinnor med hjälm (n/N)
Gävle	7	3	1 av 5	2 av 2
Göteborg	35	3	1 av 33	2 av 2
Helsingborg	9	3	1 av 6	2 av 3
Jönköping	14	2	0 av 11	2 av 3
Luleå	7	3	0 av 3	3 av 4
Stockholm	22	6	1 av 11	5 av 11
Örebro	14	2	0 av 10	2 av 4
Totalt	108	22	4 av 79	18 av 29

Diskussion

Hjälmanvändningen bland elsparkcyklister var generellt låg. Endast nio procent av de observerade elsparkcyklister använde hjälm. Hjälmanvändningen var nästan tre gånger högre bland användare av privatägda elsparkcyklar jämfört med hyrda elsparkcyklar. Vidare använde kvinnor hjälm betydligt oftare än män, oavsett fordonstyp. Studien visar att privata elsparkcyklar utgör 72 procent av samtliga observerade fordon. Andelen hyrda elsparkcyklar varierade dock mellan städerna. I Stockholm utgjorde hyrfordonen 36 procent av observationerna, i Göteborg 46 procent och i Jönköping 41 procent medan de högsta andelarna privata elsparkcyklar återfanns i Gävle, Örebro och Luleå (86 till 93 procent av de observerade fordonen). Skillnaderna tyder på att den geografiska spridningen påverkar resultatet. Tillgången till och efterfrågan av hyrda elsparkcyklar är generellt högre i södra Sverige och i större städer. Det är möjligt att fördelningen mellan privata och hyrda elsparkcyklar hade sett annorlunda ut om mätningarna genomförts under högsommaren, då användningen av hyrda elsparkcyklar sannolikt är större. Vidare skedde mätningen dagtid mellan klockan 8:00 och 16:00. Tidigare enkätstudie bland personer som skadats i elsparkcykelolyckor visar att privatägda och hyrda elsparkcyklar delvis används på olika sätt (Folksam 2022). Användare av privatägda elsparkcyklar uppgav oftare att de använde fordonet regelbundet och på välkända sträckor,

medan hyrda elsparkcyklar oftare användes mer tillfälligt och var överrepresenterade vid resor som skedde på kvällar och nätter. Det kan därmed finnas skillnader i användargrupper och användningssituationer som bör beaktas när dessa två grupper jämförs. Vidare kan detta påverka urvalet i denna observationsstudie då privatägda används mer frekvent under dagtid och att vi skulle kunna inkludera fler användare av hyrda elsparkcyklar om mätningen genomförts kvällstid. På grund av den låga svarsfrekvensen bör resultaten från enkätstudien tolkas med försiktighet.

Vi vet att i vissa städer, exempelvis Gävle och Luleå, hade antalet hyrfordon reducerats innan mätperioden. Detta kan också ha påverkat antalet inkluderade elsparkcyklister med hyrt fordon. Andelen privatägda elsparkcyklar kan framstå som hög, särskilt eftersom mätningarna genomförts i städer där uthyrningssystem finns etablerad sedan flera år. Samtidigt visar analys från Trafa att användningen av privatägda elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon har ökat kraftigt under de senaste åren (Trafa 2024).

Hjälmanvändningen var generellt låg (nio procent) men är i linje med resultat från tidigare studier av skadade elsparkcyklister. Hjälmanvändningen bland användare av privatägda elsparkcyklar var dock nästan tre gånger högre än bland användare av hyrda elsparkcyklar (11 respektive 4 procent). Att hjälmanvändningen är högre bland kvinnor har tidigare visats i observationsstudier där man studerat hjälmanvändning bland vanliga cyklister (Trafikverket 2018). Det är dock anmärkningsvärt att skillnaden är så stor. Bland användare av privatägda elsparkcyklar använde 19 procent av kvinnorna hjälm jämfört med 8 procent av männen. Motsvarande nivåer för hyrda elsparkcyklar var 12 respektive 1 procent. Att hjälmanvändningen var högst bland de yngsta elsparkcyklisterna är naturligt då de yngsta ska enligt lag använda hjälm vid användning av elsparkcykel då fordonet klassas som cykel. Alla under 15 år ska därmed enligt lag använda hjälm. Elsparkcyklisternas ålder baseras på observatörernas bedömning, vilket innebär att vi inte med säkerhet kan avgöra vilka individer som omfattades av lagkravet på hjälm. Samtliga resultat som baseras på åldersindelning bör därför tolkas med viss försiktighet.

Trots att det inte är tillåtet att skjutsa passagerare på elsparkcykel noterades passagerare i tre procent av observationerna. Vid observationerna registrerades förarens och passagerarens hjälmanvändning separat, vilket tyvärr innebär att det inte var möjligt att analysera sambandet mellan deras hjälmanvändning. Vidare kan vi inte koppla förarens ålder i samband med skjutsning. Därmed kan vi inte uttala oss om hur många vuxna som skjutsade ett barn på elsparkcykel. Hur vanligt förekommande det är att vuxna skjutsar barn på elsparkcykel är en fråga som är relevant att studera närmare i framtida observationsstudier.

Representativt urval

Denna studie tyder på att svenska elsparkcykeltrafiken domineras av privata fordon. Resultat från denna studie stöds av tidigare rapporter såsom Trafa (2024). Dock krävs ytterligare studier för att avgöra hur väl resultaten speglar den nationella trafikbilden och hur fördelningen varierar mellan olika städer, årstider och tidpunkter

på dygnet. Studien genomfördes i sju svenska städer under försommaren 2026 och omfattar ett stort antal observationer. Eftersom observationerna genomfördes under dagtid och på utvalda platser i huvudsakligen centrala stadsmiljöer bör dock resultaten inte betraktas som fullt representativa för all elsparkcykeltrafik i Sverige. Hjälm användning och fördelningen mellan privatägda och hyrda elsparkcyklar kan variera mellan städer, årstider, väderförhållanden och tidpunkter på dygnet.

Slutsats

Privatägda elsparkcyklar utgör en stor andel av den observerade elsparkcykeltrafiken. Detta tyder på att privatägda idag utgör en betydande del av den observerade elsparkcykeltrafiken i de studerade städerna. Ytterligare studier behövs för att avgöra hur väl resultaten speglar den nationella trafikbilden men aktörer bör i större utsträckning prioritera att genomföra åtgärder som gynnar säkerheten för elsparkcyklister med privatägda fordon. Hjälm användningen var generellt låg. Såväl fordonstyp som kön påverkar sannolikheten att använda hjälm vid färd med elsparkcykel. Hjälm användningen var nära tre gånger högre om det var en elsparkcyklist som framförde ett privatägt fordon jämfört med ett hyrt. Kvinnliga elsparkcyklister använde hjälm betydligt oftare än manliga elsparkcyklister. Framtida trafiksäkerhetsåtgärder bör dock inriktas på att öka hjälm användningen bland samtliga elsparkcyklister.

Referenser

Folksam (2022) *Rapporterade personskador till Folksam 2022 där en elsparkcykel varit inblandad i olyckan. Vem ägde elsparkcykeln?*

Trafa (2024) *Användning, marknad och konsekvenser av elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon* Rapport: 2024:7

<https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2024/rapport-2024-7-anvandning-marknad-och-konsekvenser-av-elsparkcyklar-och-andra-eldrivna-enpersonsfordon.pdf>

Trafikverket (2018). *Cykelhjälmsanvändning i Sverige 1988–2017*. Rapport 2018:178. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1363689/FULLTEXT01.pdf>