

MARIA
HÅKANSSON
CATRINE
WENGER
TRAUMACENTRUM
SUS

ELSPARKSOLYCKOR

Nationella siffror

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Innehållsförteckning	1
Inledning	2
Bakgrund	2
Typ av skador	3
Bra att veta inför läsning	3
Nationella siffror Transportstyrelsens olycksdatabas	4
Aktuell registerdata	4
Nationella siffror svenska traumaregistret	7
Traumalarmskriterier	8
Aktuell registerdata	8
Sammanfattning	11
Framtiden	12
Referenser	13

INLEDNING

I Region Skåne ser vi sedan några år en ökning av antalet elsparkolyckor vilket fortsätter stiga under 2025. I media har sjukvården i flera olika regioner larmat om ökat antal elsparkolyckor. Inför en intervju tog Traumacentrum SUS fram nationella siffror via Svenska traumaregistret (Swetrau) och Transportstyrelsen (Strada). Önskemålet från Svenskt Traumaregister var att sammanställa siffrorna till en rapport.

BAKGRUND

Trauma är globalt den vanligaste orsaken till död för människor under 40 år. För varje avliden traumapatient finns tre patienter som aldrig blir helt återställda. Detta innebär stora förluster för individer och samhälle¹. 1997 tog Sveriges riksdag beslutet att nollvisionen ska vara en grund för trafiksäkerhetsarbetet, att på sikt ska ingen skadas allvarligt eller dödas inom vägtransportsystemet. Nollvisionen är ett delat ansvar mellan trafikanter och systemutformare inom vägtransportsystemet² och innebär *“ett framtida vägtransportsystem som inte hotar människors liv och hälsa”*³.

“För att nollvisionen skall kunna uppnås krävs ett delat ansvar för trafiksäkerheten enligt följande princip:

1. Systemutformarna har alltid det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning och har därmed tillsammans ett ansvar för hela systemets säkerhetsnivå.
2. Trafikanterna har ansvar för att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken samt att följa trafikreglerna.
3. Om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret - på grund av till exempel bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller allvarligt skadas.”

Trafikverket 2025-12-16

Under 2018 började företag som hyr ut elsparkcyklar att etablera sig i Sverige⁴. Tillgången på elsparkcyklar i stadsmiljö har uppkommit snabbt och har genererat en ökning av antalet elsparkrelaterade olyckor. Faktorer som bidrar till att dessa olyckor sker är dels elsparkcyklistens erfarenhet av att köra fordonet, dels hur föraren beter sig under tiden fordonet framförs. Risken för olyckor ökar om föraren enbart har en hand på styret, samtidigt använder mobiltelefon under tiden fordonet framförs eller om man är flera personer på fordonet⁵. Lagar om hur elsparkcykel får framföras finns i Sverige vilket bland annat innebär att det inte är tillåtet att vara mer än en person på fordonet och att det finns begränsningar i vilka hastigheter fordonet får framföras. Risken för olyckor är högre om du kör en elsparkcykel jämfört med vanlig cykel. Den beskrivna förhöjda risken varierar men sträcker sig från tre till 12 gånger högre risk⁶. Det påvisas också att de elsparkcyklister som skadas i

olyckor har mindre erfarenhet än de cyklister som skadas i trafiken. Av de som kör elsparkcykel för första gången kommer ca en tredjedel att skadas⁵.

I Sverige ses en ökning av antalet unga (0-17 år) som använder elsparkcyklar som färdmedel. Skulle ett införande av åldersgräns för fordonen kunna skydda de unga medborgarna? Exempelvis har våra nordiska grannländer Norge och Danmark åldersgräns för elsparkcykel⁶.

Typ av skador

Vanligaste skadelokalisationen för elsparkcyklister som söker sjukvård är huvud/ansikte (38 %) och armar/ handled/händer (38 %)⁶. Det är vanligt med frakturer, framför allt i övre extremiteter⁷. Huvud- och ansiktsskador är vanligare hos elsparkcyklister än hos cyklister⁶. Ansiktsskador och huvudskador är i flera fall allvariga⁴. Andra skador så som ligamentsskador, nervskador och sårskador är vanligt förekommande. En publikation från USA visade att 15 % av elsparkcyklisterna som sökte akutsjukvård krävde inläggande sjukhusvård och 5 % drabbades av svår blödning⁷. Mellan 2021-2023 avled 12 stycken elsparkcyklister av sina skador orsakade i en elsparksoolycka i Sverige⁴ och mellan 2024-2025 avled 9 stycken enligt statistik från Transportstyrelsen.

Bra att veta inför läsning

- Swetrau har sedan 2024-01-01 separerat elsparksoolyckor från cykelolyckor, vilket ger ett antal mindre år än Strada (som har separerat elspark från cyklar sedan 2020) att studera. Statistiken från Swetrau och Strada kommer vara baserad på 2024 och 2025.
- Statistiken som ligger till grund för rapporten plockades ut från SweTrau 260504 och Strada 260422. Registreringen för 2025 bör således ha hunnit komma in från samtliga sjukhus i landet.
- Avlidna patienter där förundersökningssekretess föreligger är inte inkluderade i tabeller och diagram där NISS används, vilket innebär att den totala siffran på olyckor kan vara olika mellan tabellerna.
- Den statistik som visas för Strada är på patienter som sökt akutsjukvård och/eller haft kontakt med polis på olycksplatsen. Det innebär att patienter som sökt primärvården eller varit med om en olycka, men inte behövt uppsöka akutsjukvård och inte haft polis ute på olycksplatsen, inte syns i statistiken. Ungefär var femte användare har varit med om en olycka men endast ungefär ca 40 % av dessa har behövt uppsöka sjukvård⁸.
- Den statistik som visas för Swetrau är på patienter som har uppfyllt kriterier för traumalarm eller i efterhand haft konstaterade allvarliga skador enligt NISS, se s. 7.

- De som finns registrerade i registerna är elsparkscyklisen. Det innebär att den person som blivit påkörd av en elsparkcykel eller krockat med en elsparkcykel tyvärr inte syns i denna statistik men det finns svårt skadade och till och med dödsfall i den gruppen. En sammanställning av studier från Norge visar att ca 6 % av de skadade i elsparkolyckor inte är föraren av elsparken. De allra flesta är äldre fotgängare⁶.

NATIONELLA SIFFROR TRANSPORTSTYRELSENS OLYCKSDATABAS

STRADA (Swedish Traffic Data Acquisition) är Transportstyrelsens datainformationssystem gällande trafikskadehändelser. Här finns information om skador och olyckor som är inrapporterade från polisen, sjukvården och kustbevakningen. Rapporteringen från sjukvården är sedan 2016 rikstäckande.

I STRADA registreras alla som skadas i trafikmiljö, oavsett triageringsnivå vid ankomst till sjukhus. Nedan statistik, för STRADA, visar statistik från både sjukvården och polisen tillsammans. En del ärenden hanteras enbart av polismyndigheten och genererar inte en patient till sjukvården. Utöver de som uppsökt sjukvård finns det ytterligare 390 registrerade elsparkolyckor i polisens register 2024. För 2025 har siffran ökat till 533 stycken.

Aktuell registerdata

Andelen personskador orsakade av olyckor med elsparkcyklar hade ökat ca 30 % från 2023 till 2024 enligt data från Transportstyrelsen. Nästan hälften av de som skadas är ungdomar och personer under 25 år, två tredjedelar är män. Kollisioner med andra trafikanter såsom cyklister och fotgängare har ökat markant det senaste året.

Antal elsparkolyckor registrerade i Strada visas i nedan tabell för åren 2024 och 2025 och visar på en fortsatt ökning av elsparkolyckor.



Diagram 1

Nedanstående diagram visar fördelningen per månad av elsparksoolyckor totalt i hela riket.

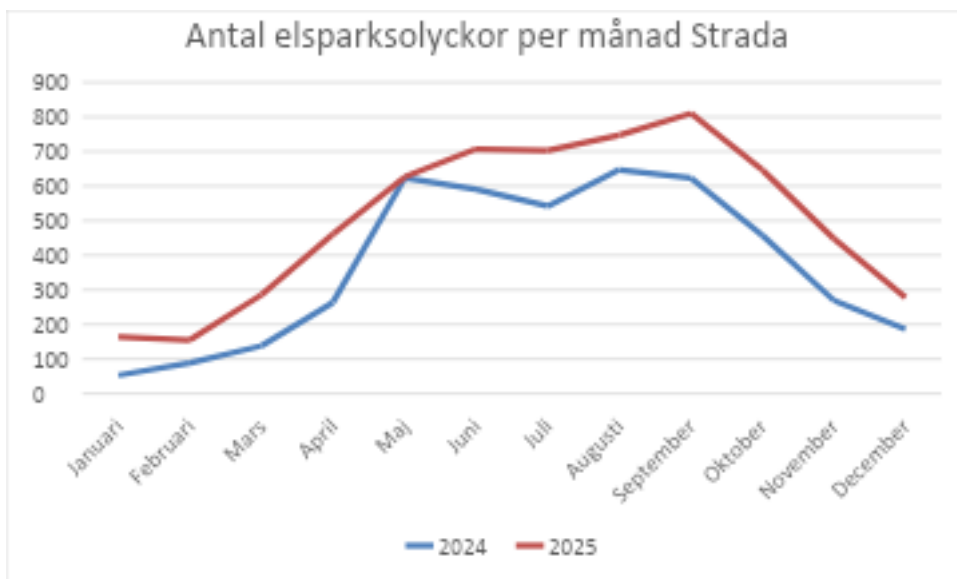


Diagram 2

Den senaste tiden har många regioner påvisat ett ökat antal olyckor med elsparkcyklar. Nedan tabell från Transportstyrelsen visar på en kraftig ökning av olyckor de senaste 4 åren, med ca 2500 fler olyckor mellan 2023 och 2025.



Diagram 3

Media och sjukvårdsregioner rapporterar att det ofta är ungdomar och yngre personer som framför elsparken vid olyckstillfället, vilket också statistik från Transportstyrelsen påvisar. 2024 var 68% mellan 7-34 år och för 2025 var 71% mellan 7-34 år.

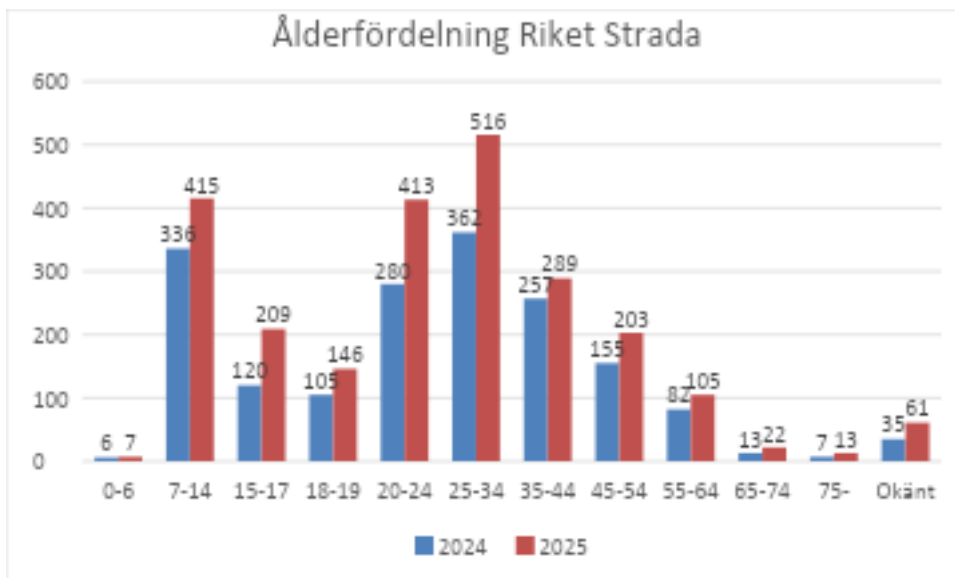


Diagram 4

Flertalet av de registrerade i Strada är lindrigt skadade eller oskadade. I Transportstyrelsens register finns även de som registreras med okänd skada, denna formulering används då man inte vet vilka skador som finns efter olyckan. De ofullständiga uppgifterna kan bero på begränsad dokumentation eller att patienten avvek från sjukvården innan undersökning genomfördes.

NATIONELLA SIFFROR SVENSKA TRAUMAREGISTRET

SweTrau (Svenskt traumaregister) är ett nationellt kvalitetsregister där de flesta akutsjukhus i Sverige registrerar sina traumafall. SweTrau har till syfte att möjliggöra uppföljning och utvärdering av svensk traumasjukvård för att kunna och höja kvaliteten. Data från registret kan stödja vårdkvalitetsarbete, bidra till såväl nationellt som lokalt förbättringsarbete samt främja forskning inom svensk traumatologi. SweTrau följer de regler, rekommendationer och riktlinjer som gäller för nationella kvalitetsregister¹.

Syftet med registret är att:

- Monitorera traumapatienternas vårdkedja för att identifiera svagheter och styrkor vad gäller patientkategorier, upptagningsområden och enskilda sjukhus
- Ha fokus på slutenvårdsbehandling av svåra trauman
- Innehålla en prehospital komponent samt ha ett posthospitalt perspektiv, inklusive rehabilitering och slutgiltiga behandlingsresultat
- Vara rikstäckande
- Öppet redovisa resultatmått och kvalitetsindikatorer, vilket är en viktig dimension av patientsäkerheten
- Utgöra underlag för klinisk forskning och fördjupningsstudier

Inklusionskriterier:

- Alla patienter som varit med om en traumatisk händelse och där ett traumalarm dragits på sjukhuset.
- Inlagda patienter med NISS>15, även om de inte utlöst traumalarm.
- Patienter som flyttas till sjukhuset inom 7 dygn efter den traumatiska händelsen och har NISS >15.

Exklusionskriterier:

- Patienter där enda traumatiska skadan är kroniskt subduralhematom.
- Patienter där traumalarm utlöses utan en bakomliggande traumatisk händelse
- Patienter med skyddad identitet¹

NISS (New Injury Severity Score) är ett system för att gradera de skador en multipelt skadad patient ådragit sig. NISS grundar sig på The Abbreviated Injury Scale© (AIS©) vilket är ett verktyg som används för att rangordna en skadas allvarlighetsgrad och har en medicinsk terminologi som gör att skalan är internationellt accepterad. AIS är en global och samstämmig

definition som klassificerar varje skada efter kroppsregioner och svårighetsgrad. Vid uträkning av NISS används skadepoängen på de tre allvarligaste skadorna, oavsett kroppsregion⁹. NISS poäng under 15 klassificeras som lindrig skada och NISS över 15 klassificeras som svår skada.

Traumalarmskriterier

Under våren 2017 infördes nationella traumalarmskriterier. Utsedd personal på akutmottagningen utlöser traumalarm baserat på patientens tillstånd och skademekanism. Vid nivå 1 har patienten utsatts för högenergetiskt våld med påverkade vitalparametrar och/eller misstanke om allvarlig skada. Vid nivå 2 har patienten utsatts för högenergetiskt våld men utan påverkade vitalparametrar. Vid utlarmning ska observandum tas i beaktande för eventuell uppgradering av larmnivå. Observandum innebär särskilda faktorer som man behöver ta hänsyn till i samband med trauman exempelvis ökad blödningsrisk, hög ålder och små barn¹⁰.

Aktuell registerdata

Tabellerna nedan visar demografin över antal elsparksolyckor som inkommer som traumalarm eller har NISS >15.

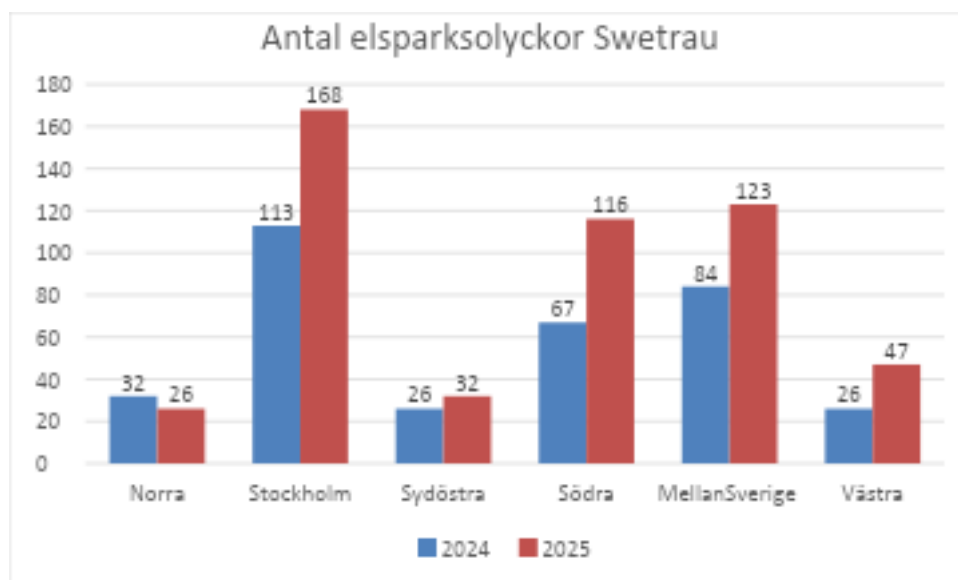


Diagram 5

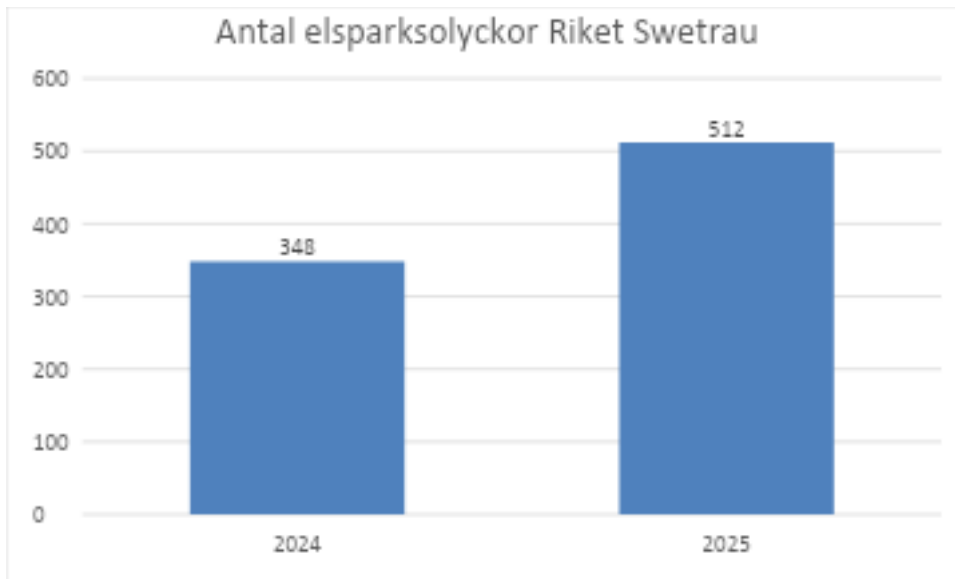


Diagram 6



Diagram 7

I Swetrau är andelen skadade i åldersgruppen 7-34 år 53% för 2024 och 61% för 2025 vilket skiljer sig från STRADA se s 6.

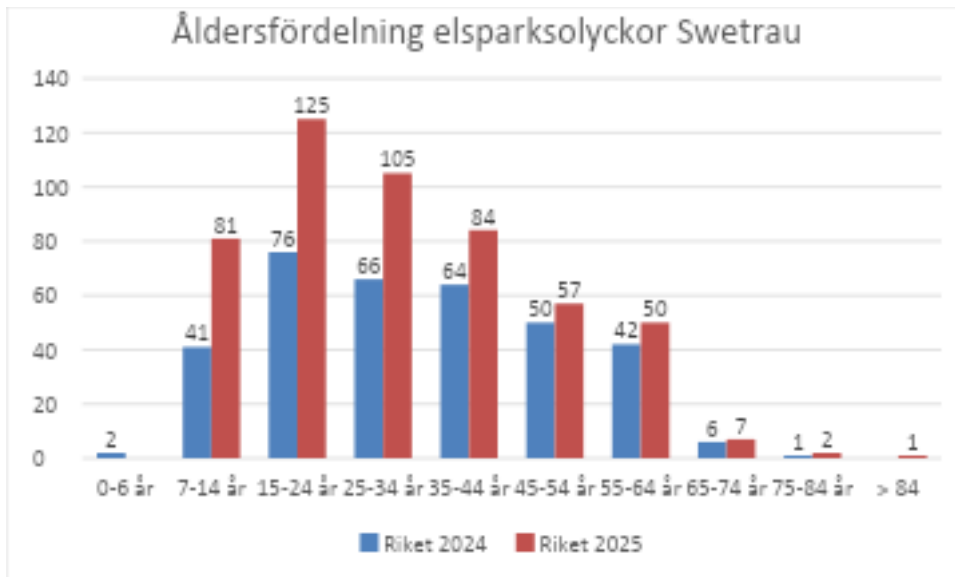


Diagram 8

Statistik från Svenska traumaregistret visar på att merparten av olyckor med elsparkcyklar sker i storstadsområden såsom Stockholm, södra och mellersta Sverige. Den procentuella ökningen är som störst i södra Sverige mellan 2024-2025 vilket är märkbart för sjukhusen. Nedanstående diagram visar enbart de patienter som uppfyllt kriterier för ett traumainivå 1 larm på sjukhusen i Sverige. Det innebär att ett helt team, från olika specialiteter, lämnar sina ordinarie arbetsplatser för att samlas på akutrummet och påbörja ett omhändertagande så fort patienten anländer.

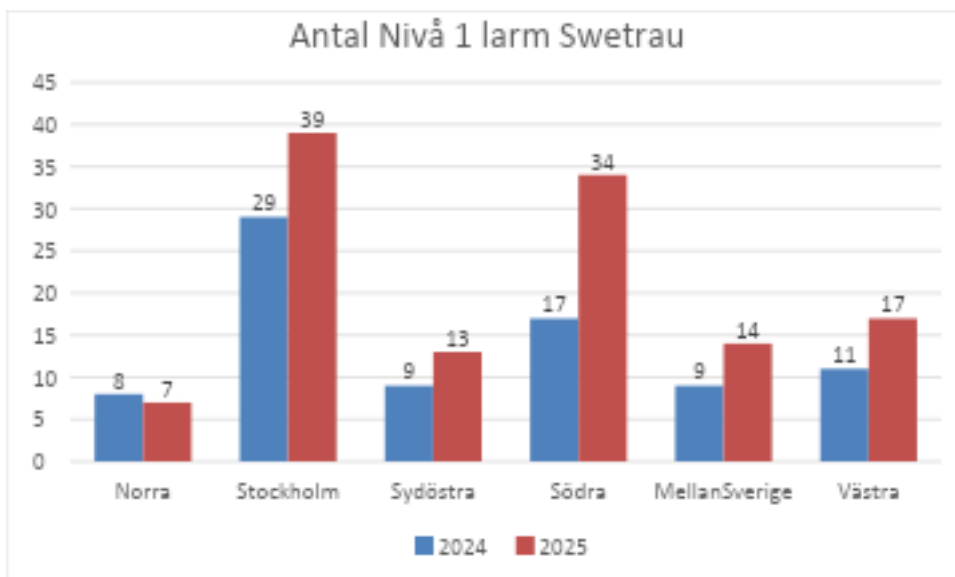


Diagram 9

Nedanstående diagram visar skadegrad enligt NISS (se s. 7). Diagrammet visar att merparten är lindrigt skadade men flera personer skadas allvarligt och till och med livshotande varje år, även dessa svårt skadade ökar i takt med att olyckorna blir fler.

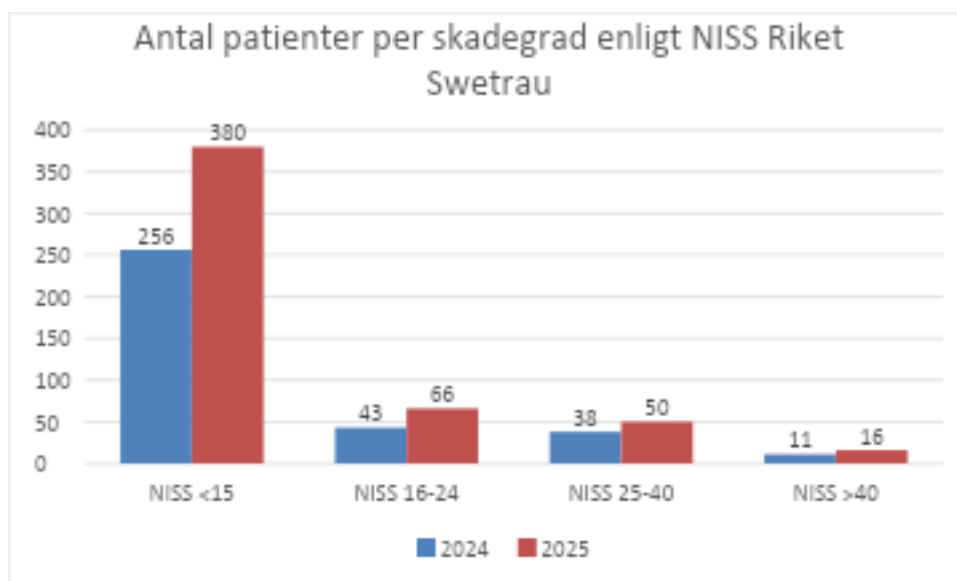


Diagram 10

Eftersom avlidna elsparkscyklister är få har vi aktivt valt att inte specificera var dessa dödsfall skett med respekt för de avlidna och deras närstående. Under 2024 och 2025 har 9 personer avlidit efter elsparksolycka.

SAMMANFATTNING

Swetrau och Strada täcker båda trafikskadehändelser med elsparkcyklar. Skillnaden mellan registerna är att i Strada registreras de som söker sjukvård på akutsjukhus och/eller träffar polis på skadeplats men ej är i behov av akutvård. Swetrau registrerar de olyckor som kommer till sjukhuset och uppfyller kriterier för traumalarm (se s 8) till sjukhusen eller har i efterhand konstaterade skador som graderas allvarliga enligt NISS (se s 7-8).

Elsparksolyckorna är en ny patientgrupp för sjukvården som innehåller ett stort antal patienter vilket är märkbart för vården. Både Strada och SweTrau visar att antalet elsparksolyckor fortsätter att öka. Merparten av de skadade är unga och de flesta klassificeras som lindrigt skadade. Trots att man i efterhand kan konstatera lindriga skador innebär en sådan ny och stor patientgrupp undanträngningseffekter vilka inte är mätbara. Även om merparten är lindrigt skadade så finns flera svårt skadade och även avlidna. Det ska än en gång understrykas att presenterad registerdata gäller för elsparkscyklisen, inte den fotgängaren eller cyklist som skadas efter en olycka orsakad av, eller med, en elsparksförare. I denna grupp av andra medtrafikanter finns såväl svårt skadade som avlidna personer.

FRAMTIDEN

Dagarna innan denna rapport skulle publiceras offentliggjorde Transportstyrelsen en fördjupad analys över olycksstatistiken för elsparkscyklar. Den fördjupade analysen visar på ännu högre siffror än de vi fått ut via registerutdrag från Strada. Enligt Transportstyrelsen har det skett 6505 elsparksolyckor under 2025¹¹, alltså drygt 500 mer än de vi fått ut i Strada. Den höga olycksstatistiken är alarmerande.

Eftersom Swetrau och Strada båda är rikstäckande register som nu separerar elsparkcykelolyckor från ”vanliga” cykelolyckor skulle de kunna användas som underlag för framtida uppföljning i takt med att preventiva åtgärder för olyckor sätts in.

Tack till Transportstyrelsen/Strada och SweTrau som möjliggjort att vi kunnat få ta del av nationella siffror på elsparkcykelolyckor.

REFERENSER

1. SweTrau. (2025) *Svenska traumaregistret - Bakgrund och syfte*. Hämtad: 2026-05-20 <https://swetrau.se/om-swetrau/bakgrund-och-syfte>
2. Trafikverket. (2024) *Nollvisionen – tillsammans räddar vi liv*. Hämtad: 2025-12-16 [Nollvisionen – tillsammans räddar vi liv - Bransch](#) 2025-12-16
3. Transportstyrelsen. (2025) *Nollvisionen*. Hämtad: 2025-12-11 [Nollvisionen - Transportstyrelsen](#)
4. Wallhagen, S.& Eriksson, J. (2024) *Elsparkcyklar och barn – Olycksstatistik och intervjuer om användning. VTI resultat 2024:5*. Hämtad 2025-12-16 [VTI resultat 202:5](#)
5. Pai, R & Dozza, M. (2024) *Understanding factors influencing e-scooterist crash risk: A naturalistic study of rental e-scooters in an urban area*. *Accident Analysis and Prevention* 209
6. Høye, K.A & Milch, V. (2023) *Trafikksikkerhetseffekter av mikromobilitet – Elsparkesykler*. Hämtad 2025-12-16 [Trafikksikkerhetseffekter av mikromobilitet](#)
7. Austin public health (2019) *Dockless electric scooters-related injuries study*. Hämtad: 2025-12-11 [document.cfm](#)
8. Trafikanalys (2024) *Användning, marknad och konsekvenser av elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon*. Rapport 2024:7 Hämtad:2025-12-16 [Användning, marknad och konsekvenser av elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon](#)
9. SweTrau. (2025) *AIS – ABBREVIATED INJURY SCALE*, Hämtad: 2025-12-16 <https://swetrau.se/registrering/ais-abbreviated-injury-scale>
10. LÖF. (2024) *Nationella traumalarmskriterier – Uppdatering 2024. Säker traumavård*. Hämtad: 2025-12-11 [Nationella-traumalarmskriterier-2024.pdf](#)
11. Transportstyrelsen (2026) *Kraftig ökning av antalet elsparkolyckor*. Hämtad 2026-06-05 [Kraftig ökning av antalet elsparkcykelolyckor - Transportstyrelsen](#)