



INSTITUTT FOR BYGG OG ENERGITEKNIKK

Faktorer som påvirker privat bruk av lastesykler: en systematisk litteraturgjennomgang

Sigrid E. Glomdal

STORBYUNIVERSITETET
OSLO METROPOLITAN UNIVERSITY



Så.... Hvorfor lastesykler?

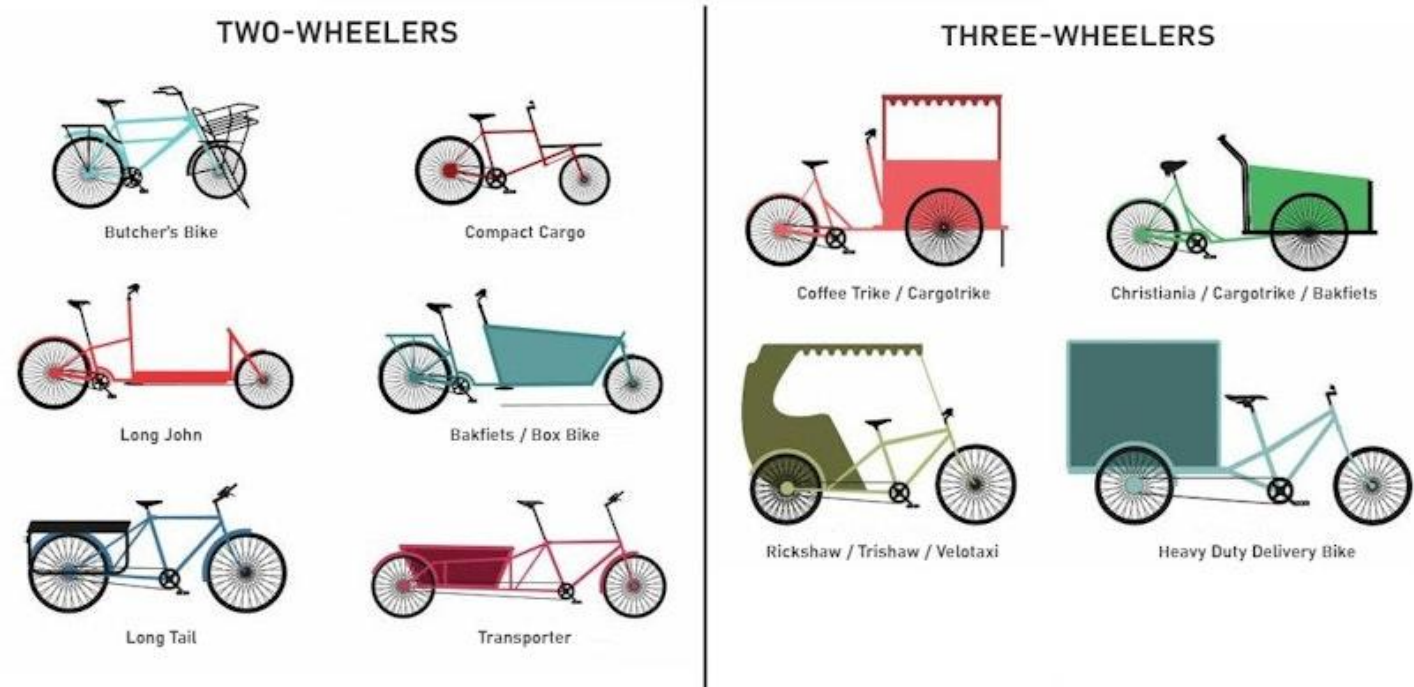
Lastefunksjonen – mellompunktet mellom bil og sykkel

- I stand til å frakte bagasje og passasjerer (ofte barn)
- Foreldre skaffer ofte den første bilen eller en bil ekstra når de blir foreldre – en lastesykkel kan dekke dette behovet i stedet
- Sykling som en opplevelse: ikke bare kjappeste vei fra A → B

Helsefremmende og bærekraftige byer

- Det er en del av det som kan gjøre 15-minutters byene mulige

CARGOBIKE TYPOLOGY



Hvordan funker bruk av lastesykkel?



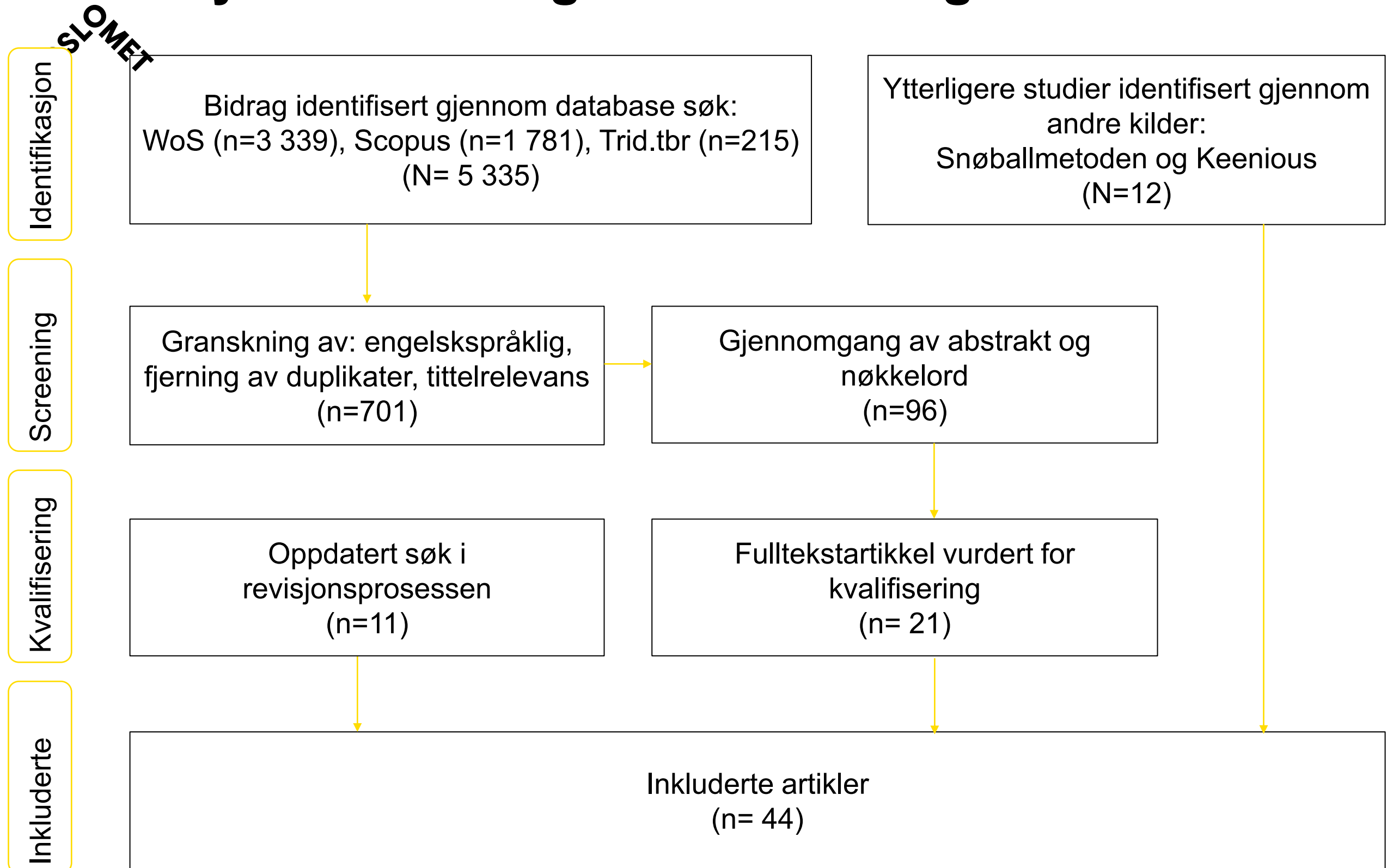
1. Kan bruk av lastesykkel redusere bilbruk for privatpersoner?
 - Hvis ja, med hvor mye?
 - Og hvordan? – Færre bilturer? Bilfritt liv?
2. Hvilken faktorer er relevant for bruk av lastesykkel?
 - Kan disse faktorene systematiseres på en god måte?
 - Hva er forsket på? Hva mangler?

Det systematiske litteratur søket

- Inkluderingskriterier:
 - Personlig bruk – ikke bare logistisk
 - Må handle om bruk av lastesykkel
 - Peer-reviewed artikler
- Splittet last og sykkel delen – og satte dem sammen igjen
 - “cargo, carrier, longtail, transport NEAR/2 trike, bicycle, bike, cycle, tricycle, boda boda”
- Kombinerte med bilbruk
 - “AND15-minutes cities, car-lite lifestyle, car-free”
- Ingen restriksjoner på årstall publisert, sted
 - 2014 tidligste, alle fra vestlige land (WEIRD land)



Systematiseringen av forskningslitteraturen



En typisk lastesyklist

Ofte: mann, middels til høyere sosioøkonomisk status, høyere utdanning, har familie og barn, yngre til middelaldrende, bryr seg om klima, sykler fra før av, bor trolig i byen

- Mann: svarer ofte på veiene av familien
- Noen indikasjoner på at kvinner kommer seg mer ut med barna på lastesykkelen



Personlige faktorer

- Demografi
- Psykologiske
- Atferd

Sosiokulturelle faktorer

- Sosial støtte
- Rolle modeller
- Normer

Miljømessige faktorer

- Institusjonelle
- Bygde miljøet
- Naturlige miljøet

En økologisk modell

Personlige faktorer

- Kostnad 2, 20, 30, 42
- Tidsbesparelser 16,20
- Morro 6, 34, 39
- Lettheten ved å parkere^{18, 37}
- Opplevd trygghet 2, 3, 18, 26, 44
- Miljøhensyn 16, 19-22, 28-31, 37, 39, 40

Sosiokulturelle faktorer

- Sosial støtte
- Rolle modeller
- Normer

Miljømessige faktorer

- Institusjonelle
- Bygde miljøet
- Naturlige miljøet

Nummer indikerer
artikkelen

Personlige faktorer

- Kostnad 2, 20, 30, 42
- Tidsbesparelser 16,20
- Morro 6, 34, 39
- Lettheten ved å parkere^{18, 37}
- Opplevd trygghet 2, 3, 18, 26, 44
- Miljøhensyn 16, 19-22, 28-31, 37, 39, 40

Sosiokulturelle faktorer

- Sosioøkonomisk status 12, 29
- Gentrifisering 12, 36
- Familie logistikk 18, 34
- Sosiale praksiser¹³
- “Cargo bike mødre” 12
- Kvalitetstid med barna 13, 16, 34

Miljømessige faktorer

- Institusjonelle
- Bygde miljøet
- Naturlige miljøet

Personlige faktorer

- Kostnad 2, 20, 30, 42
- Tidsbesparelser 16,20
- Morro 6, 34, 39
- Lettheten ved å parkere^{18, 37}
- Opplevd trygghet 2, 3, 18, 26, 44
- Miljøhensyn 16, 19-22, 28-31, 37, 39, 40

Sosiokulturelle faktorer

- Sosioøkonomisk status 12, 29
- Gentrifisering 12, 36
- Familie logistikk 18, 34
- Sosiale praksiser¹³
- “Cargo bike mødre” 12
- Kvalitetstid med barna 13, 16, 34

Miljømessige faktorer

- Bakker 3, 7, 42
- Støy⁵
- Parkering 2, 10, 15, 29, 31, 35, 37, 38
- E-assistanse¹⁸
- Vær 11, 18, 29, 40
- Kompakte byer¹⁰
- Fartsgrenser³
- Frykt for tyveri 15, 36, 43
- Blandet trafikk 21, 27, 39, 42
- Rute valg^{10, 16, 25, 34, 42}
- Infrastruktur 2, 9,10, 16, 21, 25-27, 29, 33, 35, 42-44

Mangler det noe her?
– Hva da?

1/3 av de som brukte delte
lastesykler ønsket å kjøpe en
etterpå

Delt eller eid lastesykkel

93 % ønsker å bruke en
lastesykkel igjen

Mulighet for bilreduksjon:

- 20–45 % av turene ble erstattet av lastesykkel

Bruk:

- Sporadiske turer og den mer sjeldne større lasten

Problemer:

- Tilgang (ofte booket)
- Dokkingstasjon / leverings- og åpningstider
- Reparasjoner & vedlikehold

Mulighet for bilreduksjon:

- 40-50 % av turene ble erstattet av lastesykkel
 - Tilgang til bildeling kan fremme salg av bilen

Bruk:

- Daglig mobilitet med transport av barn og utstyr/aktiviteter

Komplementært -
ikke i konkurranse

Bookering (størrelse, sikkerhet)

Nøkkelpunkter å huske

Teoretisk sett: 29 % av personlige bilturer kan erstattes med lastesykkel
Empirisk: 20 % - 50 % av personlige bilturer ble erstattet av lastesykler

Lastsykler erstatter bilturer, reduserer bileierskap og genererer nye turer

For mange fungerer lastesykkelen som bil nr. 2 i husholdningen heller enn fullstendig bilerstatning

Gir redusert bilbruk > Bilfri livsstil

Miljøfaktorer brukes mer i forskning enn personlige, og spesielt sosiokulturelle faktorer

Takk for meg!

Spørsmål?

Ideer?

Tanker videre?

Sigrid.Glomdal@oslomet.no

Pågående datainnsamling om bruk
av lastesykkel i Norge

Del gjerne:

<https://nettskjema.no/a/lastesykler>

