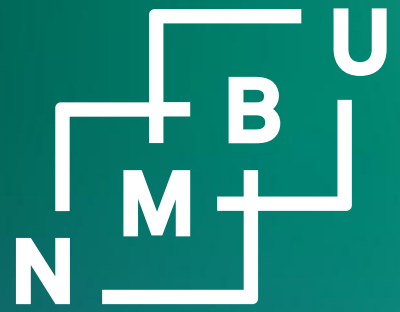


Norges miljø- og biovitenskapelige universitet

Hva betyr sosial bærekraft for utviklingen av kollektivtransporten?

Sebastian Peters
NMBU, Institutt for By- og Regionplanlegging
3. Juni 2026

Oversikt

- → Kjente problemstillinger
- → Kjente svar
- → Hvorfor vi ikke klarer likevel
- → Kollektivtransportens sosiale oppdrag
- → Hva sosial bærekraft kan bety for utviklingen av kollektivtransport

Kjente problemstillinger

- Lav økonomi –> usentral bosetning -> lange avstander –> lav ‘dekning’ -> ekskludering - >begrensede muligheter-> enda lavere økonomi (Lucas et al 2016)
- Dårlig mobilitet for de som er mest sårbare (barn, eldre, funksjonshemmede) -> ekskludering (Stanley&Lukas, 2008)
- Best kollektivtilbud for de som har råd å bo sentralt og attraktivt (transportgentrifisering) (Chava et al, 2018; Padeiro etal 2018)
- Bilbasert arealplanlegging i sub-urbane og landlige områder med lav tetthet (Hrelja eta al 2022)
- Teknologisk utvikling som forenkler å holde status-quo i reiseatferd (feks «utslippsfrie» privatbiler) -> kollektivtransport taper (Henderson 2020)
- Klimasatsing på kollektivtransport for 8-4 samfunnet - Men hva med de som ikke er en del av med 8-4 samfunnet? Ofte de som har tjenestejobber (sykepleiere, vaktmestere, drift og rengjøring, ofl) (Kapitza 2022)

Kjente svar fra faget (praksis og forskning)

- Likeverdig tilgang/muligheter for **alle** uavhengig alder, inntekt, funksjonsevne, bosted (Lucas et al 2016)
- Mobilitet som grunnlag for **deltakelse** i samfunnet (Stanley, 2017)
- God opplevelse, **trygghet og sikkerhet** (Deniz, 2019)
- Gode **arbeidsforhold** i kollektivsektoren (Winter et al)

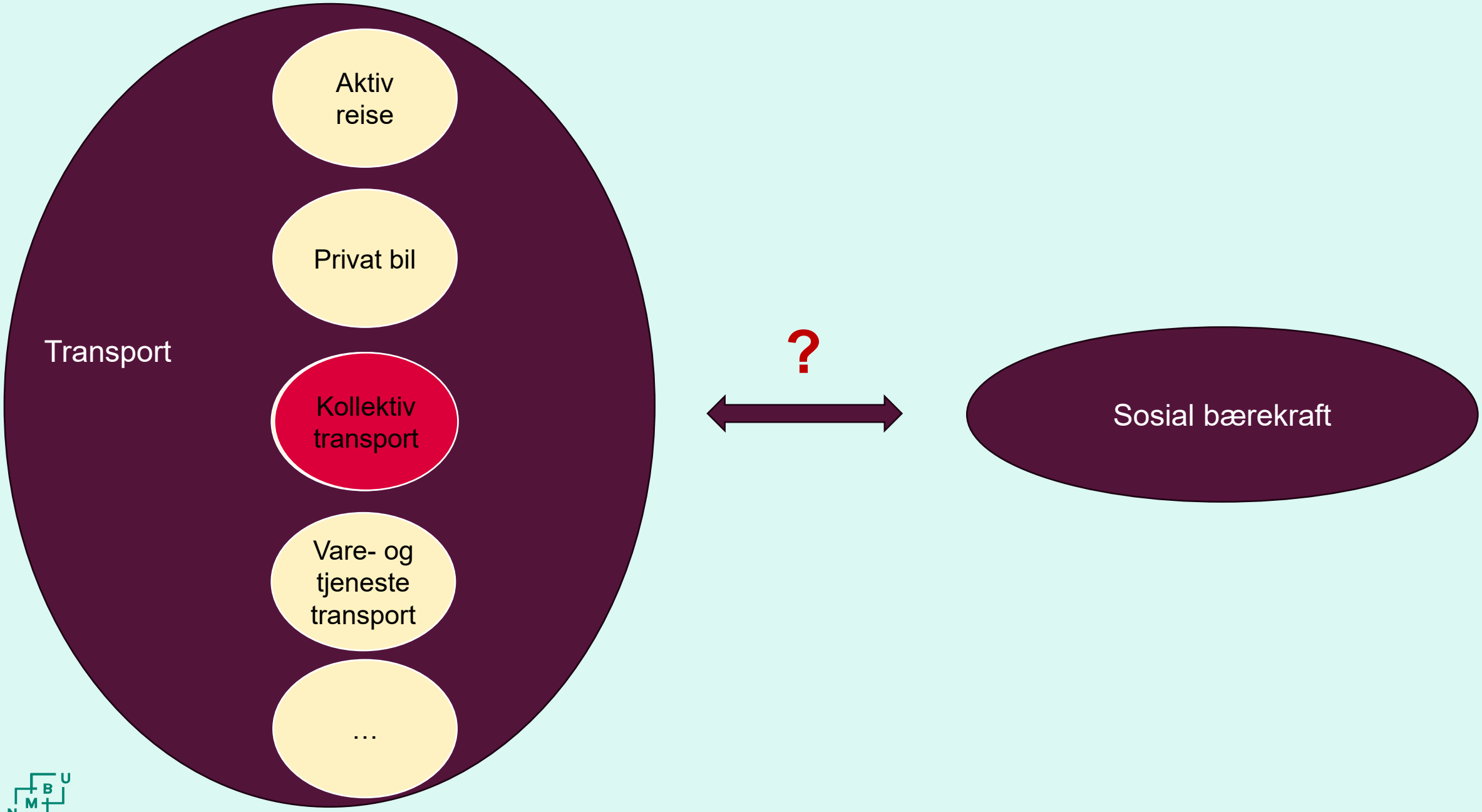
- Bruker-**medvirkning** sørger for lokal aksept/tilhørighet/eierskap (Tuvikene et al. 2023)
- Integrere **transport- og by-utvikling**

Hva er da problemet?

Transportsektorens samfunnsbegrep

- Samfunnet er ofte «alle». En overforenkling av hva «det sosiale» er. Grupper er definert basert på funksjonsevne og økonomi – målbare, funksjonelle enheter (Winter 2024)
- Folk er «brukere» som delta i en transaksjonslogikk som følger økonomiske premisser om lønnsomhet (Winter et al. 2025)
- Lønnsomhetens prinsipper utestenger de som ikke lever i 8-4 samfunnet

- Ensidig vektlegging av effektivitet, sikkerhet og økonomi i diskurser om transport
- Jo mindre friksjon og strømlinja atferd desto bedre – men variasjon og friksjon er en naturlig (og ønskelig) del av et samfunn
- Fraværelsen av sosiale perspektiver i transportsektorens samfunnsbegrep
- Transportplanleggingens stedsblindhet (enda mer en annen arealplanleggingplanlegging)


Transport
Aktiv reise
Privat bil
Kollektiv transport
Vare- og tjeneste transport
…
?
Sosial bærekraft

Kollektivtransportens oppdrag for å fremme sosial bærekraft

Mobilitet for «de ikke-mobile»

Fremme inkludering -> ‘svake’ skal kunne ‘delta’ i samfunnet -> overkomme økonomiske og fysiske barrierer for «brukerne»

Tilby trygge og sikre offentlige rom

holdeplasser, stasjoner, knutepunkter og rom i bevegelse

Mobilitets rom er også «sosiale møteplasser»

Kollektivtransport er en brikke i den kompakte byen – den skaper plass for levende byer (konkurrerer med og fjerne biler og parkering)

Betydning for utvikling av kollektivtransport

- Kollektivtransport kan ha en viktig rolle for sosial bærekraftige samfunn.
- En mere nyansert forståelse av begrepet «sosial bærekraft» har viktig betydning for all transportplanlegging (ikke bare kollektiv).
- Har kollektiv et større sosialt ansvar enn andre transportmåter?

Takk for oppmerksomheten

Referanser

Chava, J., Newman, P., & Tiwari, R. (2018). Gentrification of station areas and its impact on transit ridership. *Case Studies on Transport Policy*, *6*(1), 1-10.

de Assis, R. F., Loureiro, C. F. G., Freitas, C. F. S., & Timms, P. (2024). Transport-induced gentrification in Latin America: An urban conflict arising from accessibility improvements. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, *134*, 104352.

Deniz, D. (2019). Improving perceived safety in public transportation through design. *WIT Transactions on The Built Environment*, *182*, 199-208.

Henderson, J. (2020). EVs are not the answer: a mobility justice critique of electric vehicle transitions. *Annals of the American Association of Geographers*, *110*(6), 1993-2010.

Hrelja, R., Olsson, L., Pettersson-Löfstedt, F., & Rye, T. (2022). Challenges of delivering TOD in low-density contexts: The Swedish experience of barriers and enablers. *European transport research review*, *14*(1), 20.

Kapitza, J. (2022). How people get to work at night. A discrete choice model approach towards the influence of nighttime on the choice of transport mode for commuting to work. *Journal of Transport Geography*, *104*, 103418.

Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016, December). Transport poverty and its adverse social consequences. In *Proceedings of the institution of civil engineers-transport* (Vol. 169, No. 6, pp. 353-365). Thomas Telford Ltd.

Padeiro, M., Louro, A., & Da Costa, N. M. (2019). Transit-oriented development and gentrification: a systematic review. *Transport Reviews*, *39*(6), 733-754.

Stanley, J., & Lucas, K. (2008). Social exclusion: What can public transport offer?. *Research in transportation economics*, *22*(1), 36-40.

Stanley, J., & Stanley, J. (2017). The importance of transport for social inclusion. *Social Inclusion*, *5*(4), 108-115.

Tuvikene, T., Sgibnev, W., Kębłowski, W., & Finch, J. (2023). Public transport as public space: Introduction. *Urban Studies*, *60*(15), 2963-2978.

Winter, K. (2021). *Tankemotståndet mot sociala skillnader som transportplaneringsfråga: En analys av planeringstänkande på Trafikverket* (Doctoral dissertation, KTH Royal Institute of Technology).

Winter, K., & Hylander, J. P. (2025). Come together. Co-conceptualizing workers and passengers in public transportation research. *Case Studies on Transport Policy*, *21*, 101501.

All figures are licensed by Stock images or created by nknown Author and licensed under CC BY-SA