

Bybånds-
samarbeidet

Sosial bærekraft

Arbeidsgruppemøte
21. november 2025



Dagsorden

- Godkjenning av dagsorden
- Hovedtema: Sosial bærekraft
 - Intro og transportrettferdighet ved Torstein S. Throndsen/Oslo kommune
 - ~~Levekårsutfordringer og levekårsdata~~
 - Runde rundt bordet
- Møter i arbeidsgruppen våren 2026
- BYLO-status
- Eventuelt

Sosial bærekraft

Sosial bærekraft i gjeldende regional plan

- ▶ Evalueringen av gjeldende plan påpeker at sosial bærekraft er den minst belyste dimensjonen i gjeldende plan
 - Mangel på mål, grep og virkemidler
- ▶ Utfordring at fortetting og konsentrert vekst kan ha uheldige sosiale effekter
- ▶ Bekymring for at fordelene av den regionale planen fordeles ulikt sosialt

Sosial bærekraft i **oppdatert** regional plan

Planprogrammet sier:

- ▶ Alle bærekraftsdimensjonene skal være med som gjennomgående prinsipper
- ▶ Sosial bærekraft:
 - Fremme sosial rettferdighet
 - Sikre like muligheter for deltakelse og medvirkning
 - Sikre boligvariasjon
 - Motvirke ulikheter som følge av areal- og transportstrukturen
 - Folkehelseperspektiv og universell utforming

▶ Målformuleringer

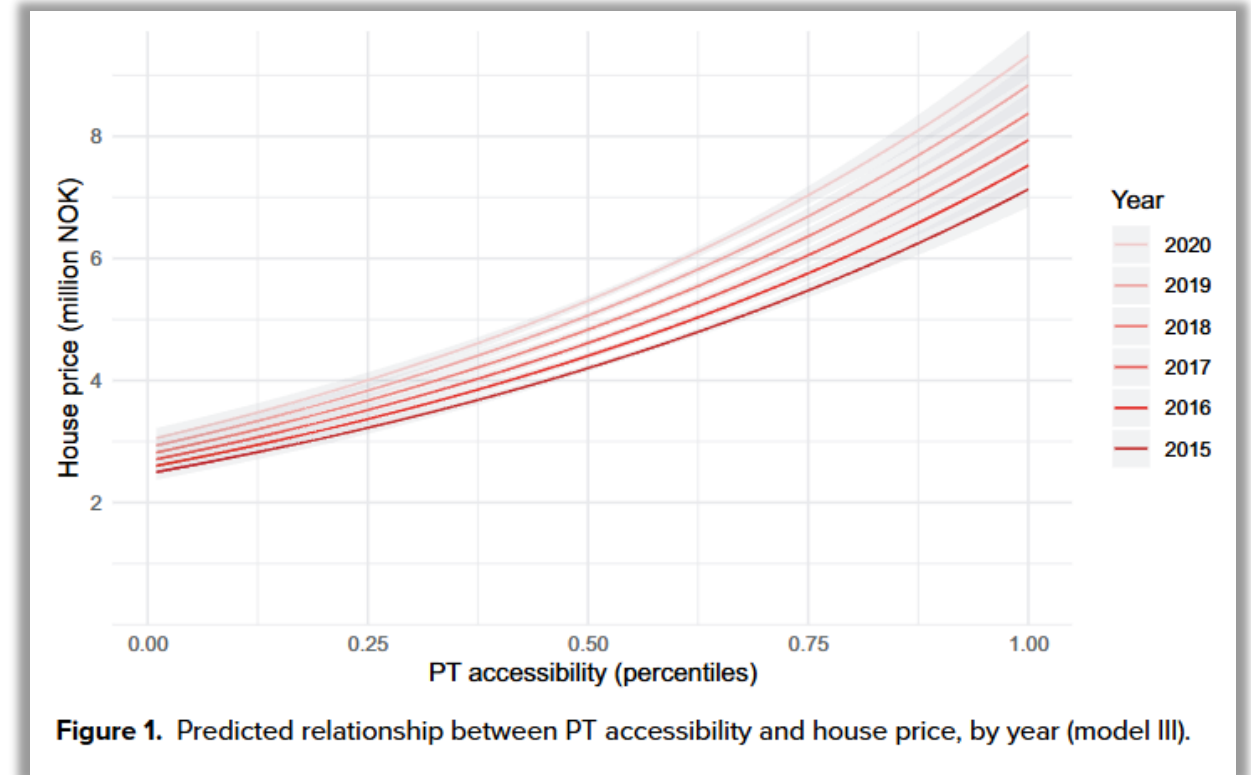
- En sosialt bærekraftig by- og stedsutvikling skal møte behovene* til befolkningen.
- Gange- sykkel og kollektiv førstevalg for alle
- Delmål
 - Variert boligutbygging
 - Byer og steder utvikles slik at fremmer helse og trivsel for alle. Kort og trygg tilgang til hverdagsmål, møteplasser og natur- og friluftsområder

Sosial bærekraft i **oppdatert** regional plan

- Skal vurdere hvordan planen som helhet påvirker sosial bærekraft, herunder fordeling av ulike ressurser, ulemper og goder i samfunnet.
 - By- og stedsqualiteter bidrar til trivsel, hvordan sikre det?
 - Boligpolitikk og boligsosiale tiltak er utenfor planens avgrensning
- ▶ Er også med i et EU-prosjekt, SUP4SUD, om hvordan få sosial bærekraft bedre inn i politikkinstrument, som den regionale planen

Det store rettferdighetsdilemmaet

- Fortetting og knutepunktutvikling legger opp til at flest mulig kan gå, sykle og reise kollektivt til det de ønsker av hverdagsmål osv, så de kan leve fullverdige liv og være aktive samfunnsborgere.
- Fortetting og knutepunktutvikling er prisdrivende, så det er forskjell på hvem som kan bo stedene med gode reisemuligheter.



Denne figuren viser at boligpriser er høyere i de nabolagene med høyest kollektivtilgjengelighet, alt annet likt. I tillegg har prisnivået og -forskjellene økt fra år til år.

Lunke og Böcker (2025)

Transport- rettferdighet

Torstein S. Throndsen, Oslo kommune/Plan- og bygningsetaten

Hva vet vi om sosial bærekraft og transport i hovedstadsregionen?

- ▶ Viken/Akershus fylkeskommune og Statens vegvesen har bestilt en serie med TØI-rapporter som undersøker sosial bærekraft og mobilitet.
- ▶ Guro Berge og Susanne Nordbakke på TØI kommer til å publisere en synteserapport i løpet av 2025

Definisjonsavklaring: Tilgjengelighet

- ▶ Tilgjengelighet brukes mye i både internasjonal (Pereira m.fl. 2016) og norsk forskning på mobilitet og ulikhet.
 - Istedenfor å vektlegge ulike reisevaner, heller vektlegge ulike **reisemuligheter**
- ▶ Tilgjengelighet er **antall reisemål man kan nå gjennom transportnettverket** (Hansen 1959, Handy 2018)
 - Antall arbeidsplasser man kan nå fra et sted i løpet av 30, 45, 90 minutter
 - Hvorvidt eller hvor lang gangavstand man har fra et sted til f.eks. skole, matbutikk, apotek, legekantor osv
 - 15-minuttersbyen handler om lokal tilgjengelighet



Search



Drawing Order

main."tilgjengelighetsm...

emp_tot_globalt_cum45

- 0 - 7637
- 7638 - 21782
- 21783 - 41926
- 41927 - 68510
- 68511 - 98723
- 98724 - 136053
- 136054 - 181084
- 181085 - 227675
- 227676 - 277193
- 277194 - 331429
- 331430 - 387501
- 387502 - 449293
- 449294 - 511442
- 511443 - 569702
- 569703 - 629758
- 629759 - 746874

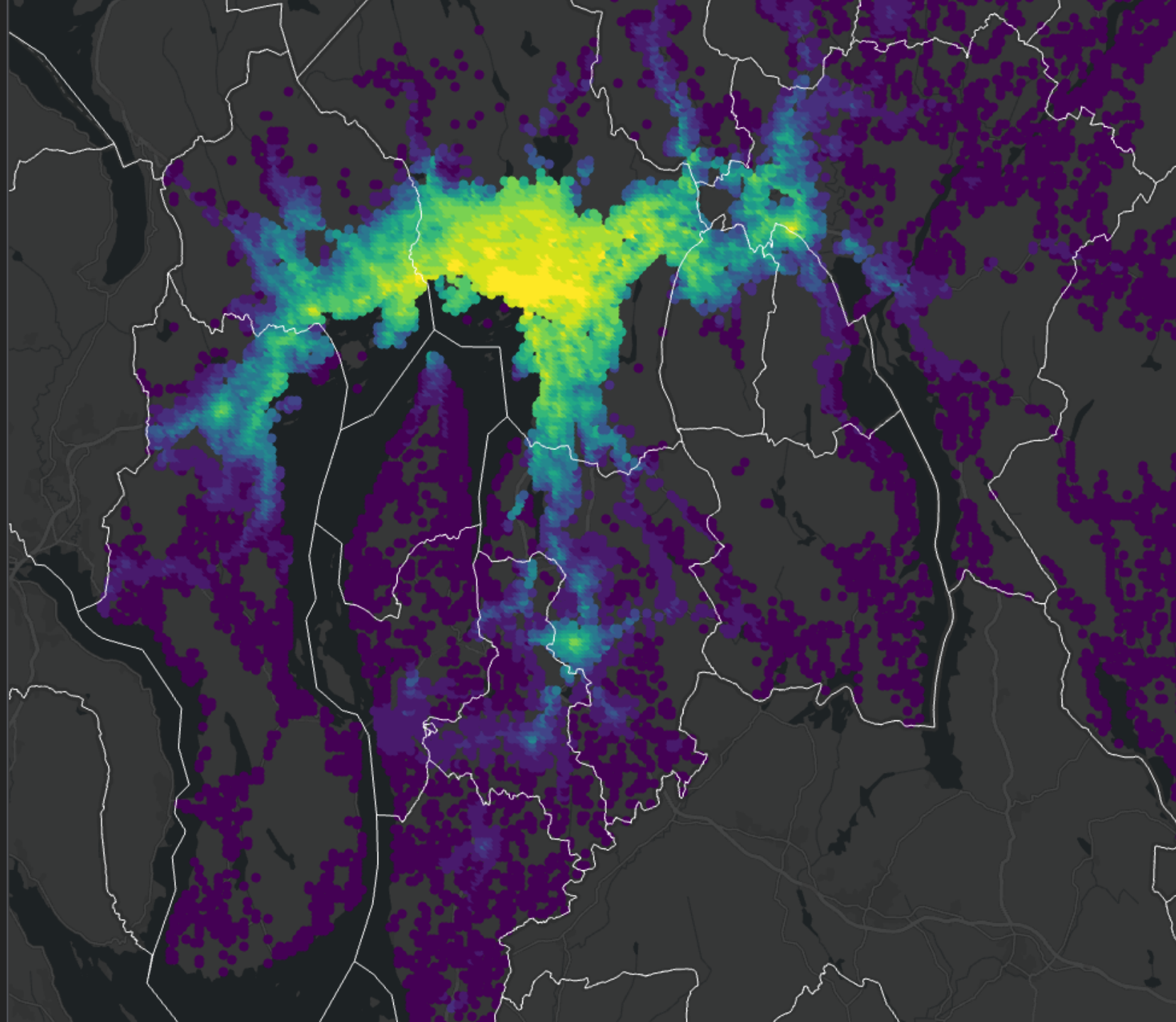
main."avgangsfrekvens...

Jevnaker tilgjengelighet

Lunner

main.gangsoner_veksto...

gronne_grenser_20250...



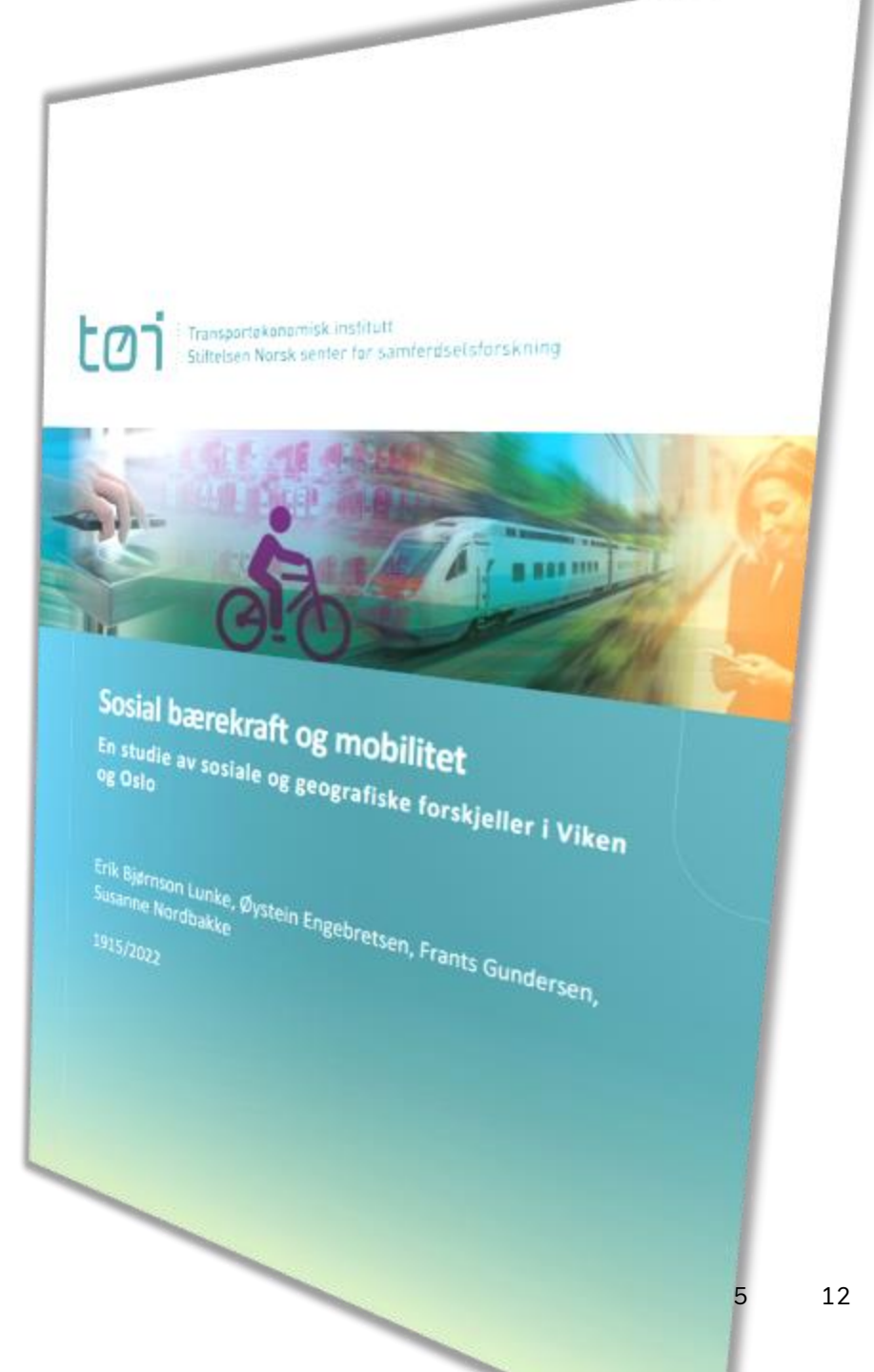
Sosiale og geografiske forskjeller i Viken og Oslo

- › Sammenhengen mellom sosial bærekraft, tilgjengelighet og mobilitet på mindre steder i Viken (Oslo inkludert)
- › Sosial bærekraft = lik mulighet til å delta på ulike aktiviteter

Finner en ...

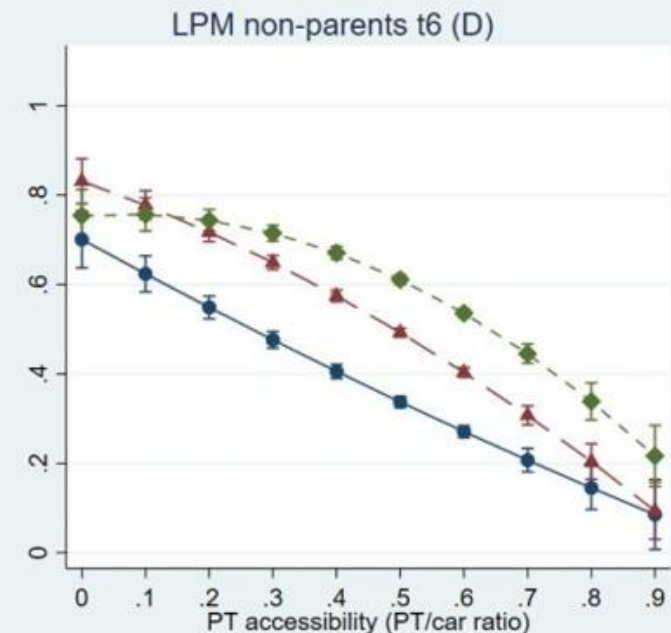
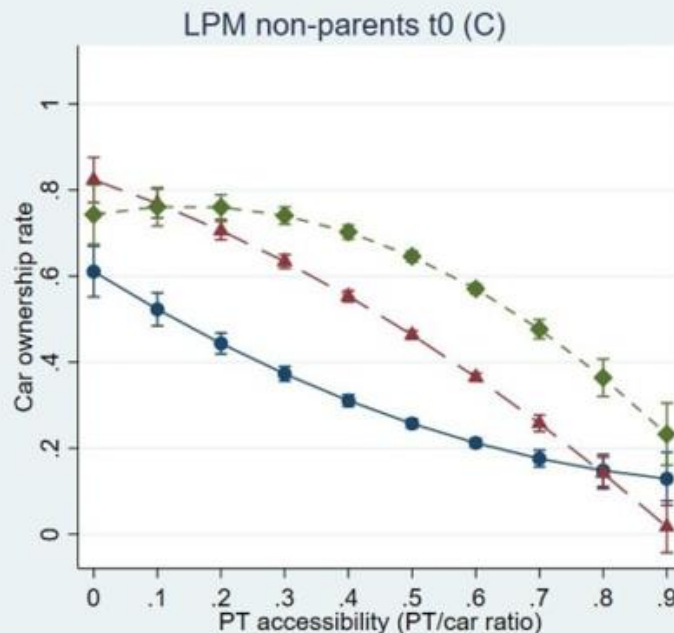
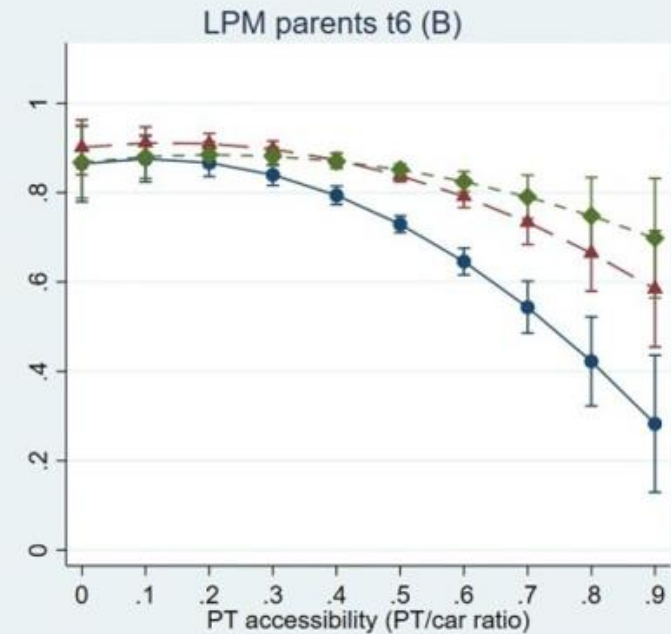
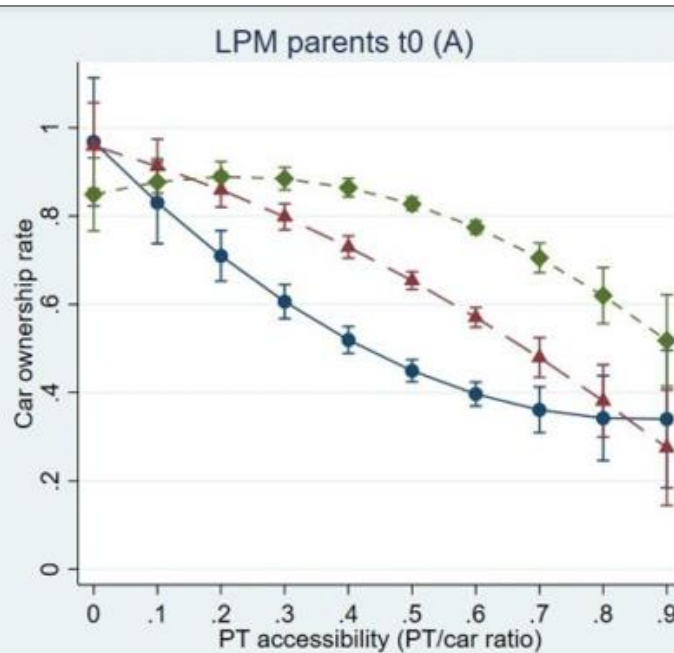
- › **Dobbelt sårbarhet** i usentrale strøk:
- › De opplever dårlig tilgang til arbeidsmarkedet og tjenester, spesielt med kollektivtransport
- › Relativt høyere andel av befolkningen har lav inntekt og faste arbeidstider

Som kan resultere i en opplevelse av **transportfattigdom**



Lavinntektsfamilier eier ikke bil før de virkelig må

- «Hvorfor henge oss opp i kollektivtilgjengelighet når alle har og kan bruke bil?»
- Grafene til høyre viser at **lavinntektsfamilier** bare eier bil på lik linje med **middels-** og **høyinntektsfamilier** i de ti prosent nabolagene i Viken med dårligst konkurranseforhold for kollektivtransport. Og egentlig bare når de har (parents t6) eller skal ha småbarn (parents t0)



Hvem bygges Fornebubanen for?

- ▶ Hvordan er effektene av Fornebubanen på kollektivtilgjengelighet fordelt geografisk og sosialt?
 - NB! Ser ikke på frekvensøkning i resten av T-banenettet.

Hvem bygges Fornebubanen for?

En studie av hvordan effektene av
Fornebubanen er fordelt geografisk og sosialt.

Torstein S. Throndsen og Erik B. Lunke

[Introduksjon](#)

[Geografisk effekt](#)

[Sosial effekt](#)

[Konklusjon](#)

[Metode](#)

[Referanser](#)

[Om prosjektet](#)

Denne rapporten er laget for å se på en standard dataskjerm.

Introduksjon

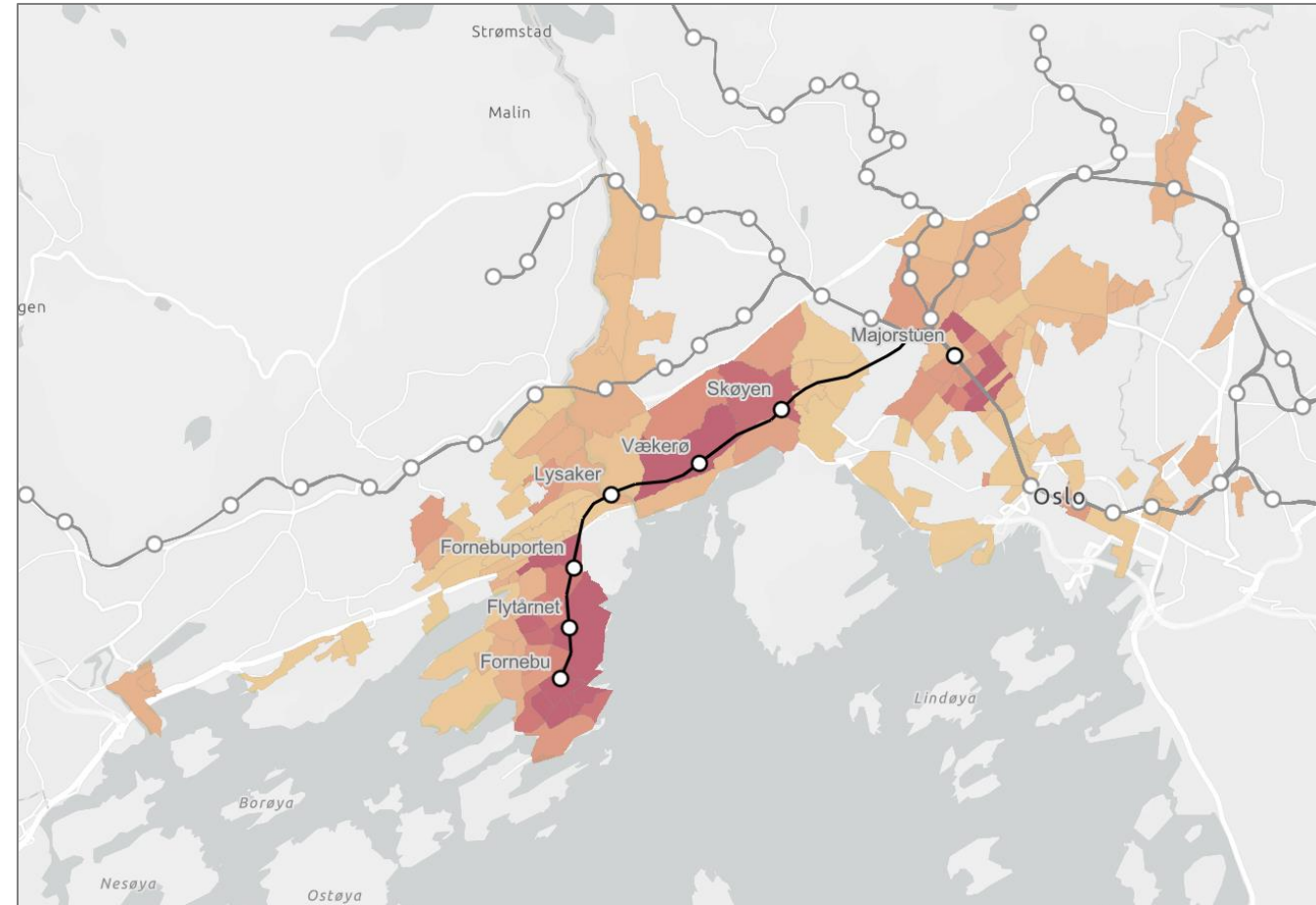
Etter ni år med byggearbeid skal Fornebubanen etter planen stå klar for åpning i 2029. I dette prosjektet undersøker vi hvordan effektene av Fornebubanen er fordelt geografisk og sosialt.

Fornebubanen er her definert som rutetilbud mellom Majorstua stasjon (se bildet til høyre) med åtte avganger i timen.



Hvem bygges Fornebubanen for?

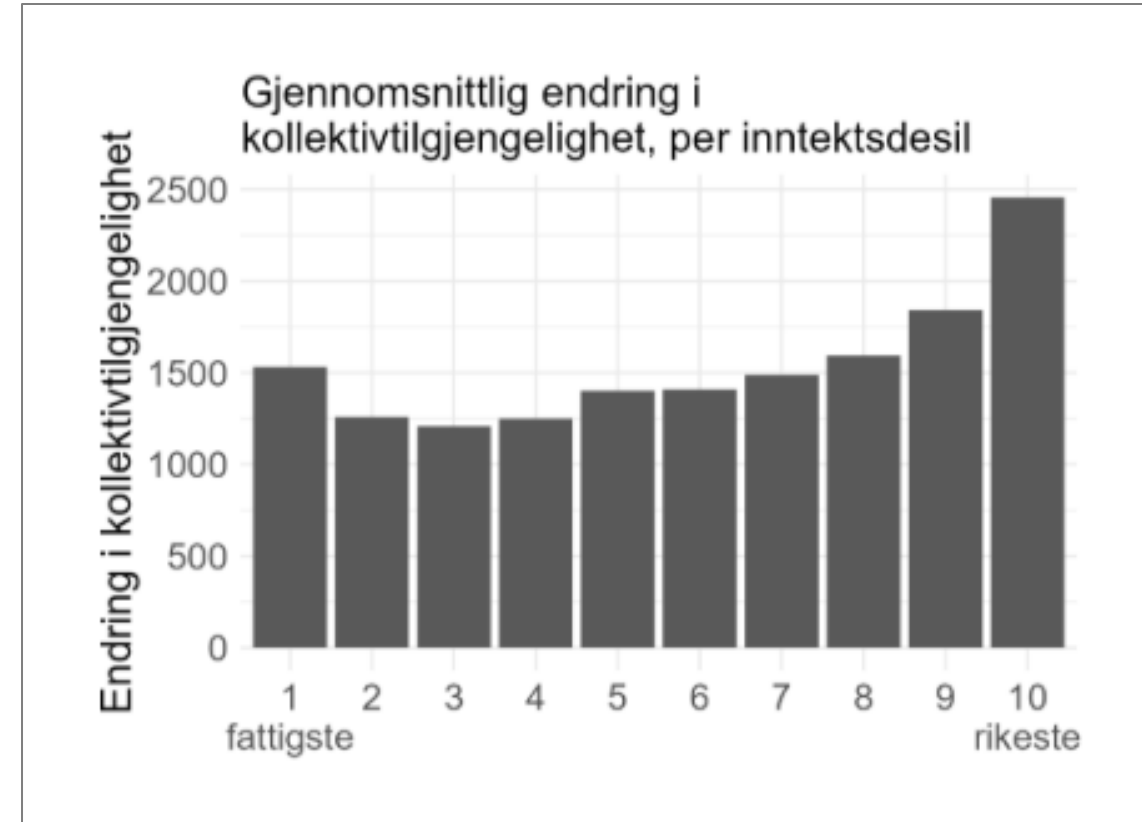
- ▶ Hvordan er effektene av Fornebubanen på kollektivtilgjengelighet fordelt geografisk og sosialt?
 - NB! Ser ikke på frekvensøkning i resten av T-banenettet.



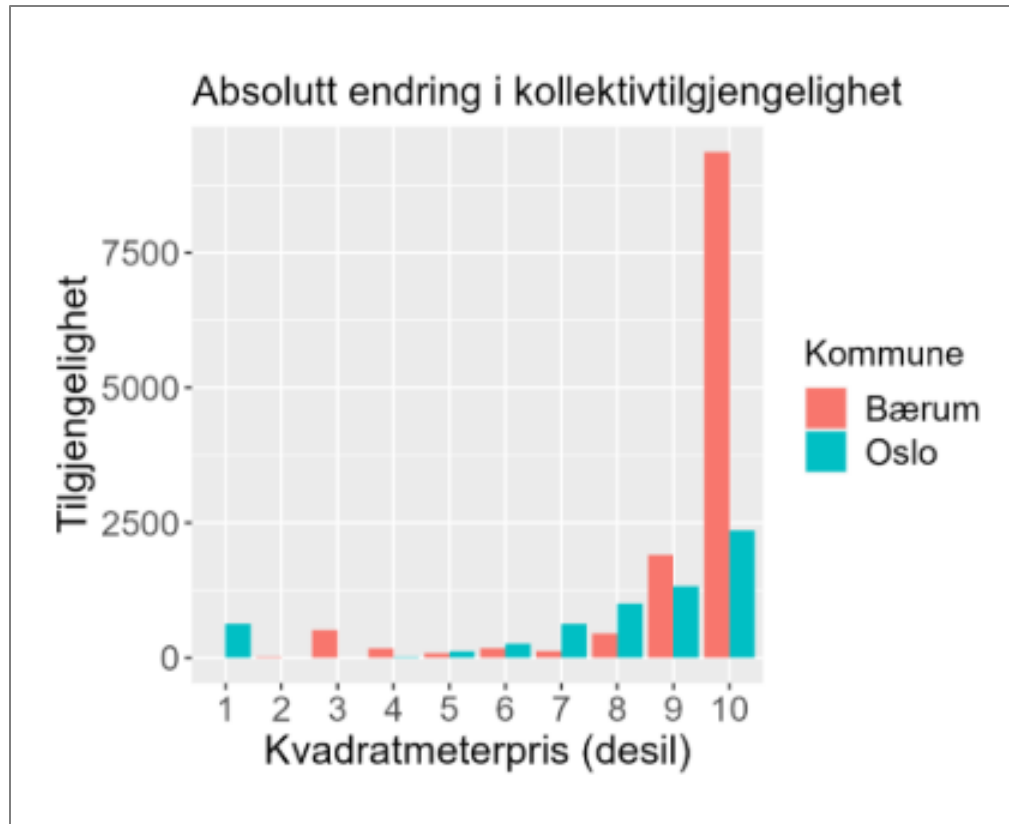
Kartet viser de grunnkretsene som opplever en økning, på grunn av Fornebubanen, i antall arbeidsplasser de kan nå i gjennomsnitt i løpet av en halvtimes reisetid med kollektivtransport

Hvem bygges Fornebubanen for?

- ▶ Hvordan er effektene av Fornebubanen på kollektivtilgjengelighet fordelt geografisk og sosialt?
 - NB! Ser ikke på frekvensøkning i resten av T-banenettet.
- ▶ Alle inntektsgrupper i Oslo og Bærum opplever en forbedring i kollektivtilgjengelighet, men de ti prosent rikeste opplever størst forbedring
 - Samtidig opplever de ti prosent fattigste større endring enn inntektsgruppene midt på treet.



Hvem bygges Fornebubanen for?



- ▶ Ser vi på hvordan endringer i kollektivtilgjengelighet er fordelt blant boliger etter kvadratmeterpris (2018-data), så er det en tydelig skjevfordeling – mye basert på boligutbygging i påvente av Fornebubanen
- ▶ Utfordringen er at boligmarkedet kan forsterke en ujevn fordeling av reisemuligheter uten grep som rimelige boliger eller en tredje boligsektor.
- ▶ Utgangspunkt var at sosiale effekter som regel overses i utredninger – fordelingseffekter er nå med i byutredningen!

Mobilitet og sosial bærekraft i en mindre by i endring

- ▶ En ting er den stedsbaserte tilgjengeligheten. Noe annet er hvorvidt folk opplever at de har de reisemulighetene de trenger og ønsker?
 - Opplevd tilgjengelighet (uavhengig av transportmiddel)

I Ringerike og Hole

- ▶ Flertallet opplever at de har god tilgjengelighet der de bor
- ▶ Ingen sammenheng mellom stedsbasert og opplevd tilgjengelighet
- ▶ Men lavinntektsgrupper, yngre og spesielt de uten førerkort/bil har markant lavere opplevd tilgjengelighet
- ▶ Med andre ord, sikre at disse gruppene har mulighet til å bo de stedene hvor det finnes reelle alternativ til bilen



Aksept for transportpolitiske tiltak

Hvordan varierer aksepten for bilrestriktive tiltak i befolkningen?

Finner at:

- ▶ Støtter den generelle tanken, snur når det blir konkret
- ▶ Venstreorienterte er mer positive
- ▶ Folk som bruker bil lite er mer positive
- ▶ Folk som bor sentralt er mer positive
- ▶ Alt går via miljøhensyn

Foreslår at:

- ▶ **Innfør bilrestriktive tiltak gradvis**
- ▶ Vent på at aksepten øker fordi folk merker effektene av redusert bilbruk før videre innføring av bilrestriktive tiltak
- ▶ Tenk og kommuniser pakker (pisk og gulrot)
 - Folk mer positive hvis de får vite at pengene går til sosialt utjevne tiltak (Böcker m.fl. 2025/2026 ...)



Oslo



For å oppsummere

- ▶ Tilgjengelighet er en indikator som kan kommunisere samordningen av areal- og samferdselsutvikling
- ▶ Lavinntektsgrupper og andre marginaliserte grupper opplever en skjevhet ikke bare i stedsbasert tilgjengelighet her og nå, men også potensiell tilgjengelighet og opplevd tilgjengelighet
 - Dobbel, selvforsterkende sårbarhet
- ▶ Sterk motstand mot bilrestriktive tiltak skaper et dilemma
 - Tenk pakker og gradvis implementering
- ▶ Og takk Erik Lunke!



Foto: UiO

Pause

6 minutter



Runde rundt bordet



Hvilke erfaringer har dere med å jobbe for en sosialt bærekraftig fortetting? Hvilke behov har dere, og hva kan vi oppnå gjennom regionalt samarbeid og en oppdatert regional plan?



Møter i arbeids- gruppen våren 2026



Møter i arbeidsgruppen våren 2026

- ▶ På grunn av RAMP-arbeid har sekretariatet begrenset med kapasitet våren 2026
- ▶ Derfor: Mulig med en dugnad der aktører i arbeidsgruppa tar ansvar for planlegging og ledelse av møter?
- ▶ Planen er fire møter og én befaring i mai
- ▶ Plan- og bygningsetaten stiller med møtelokaler, innkallinger og lunsj

BYLO

Helhetlig

bylogistikk

Status



Eventuelt

