



Trippeltillgänglighetsplanering för osäker framtid – En handbok för planerare

Sammanfattning

Mars 2024

Inför en föränderlig värld måste också planeringen utvecklas. Det vi gjorde igår kommer inte att fungera i morgon. Även det senaste skiftet inom planeringsdomänen, med ett större intresse för en visionsstyrd planering fokuserad på människor snarare än trafik, är fortfarande inte tillräckligt för att möta framtidens utmaningar.

Nedan presenteras en sammanfattning av en ny handbok för nästa utvecklingssteg inom transportplaneringen. Handboken stödjer ett förändrat sätt att tänka och agera inom transportplanering **från ett paradigm styrt av prognoser ("förtuse och tillhandahålla") till ett paradigm styrt av visionära beslut ("besluta och tillhandahålla")**. Detta nya paradigm inkluderar digital tillgänglighet i kombination med rumslig närhet och mobilitet – tillsammans formar dessa tre tillgängligheter en "trippeltillgänglighet". Detta nya paradigm inkluderar också hanteringen av **osäkerhet** om framtiden.

Denna sammanfattning av handboken är mycket översiktlig och bör inte betraktas som en ersättning för själva handboken. Båda texterna förlitar sig på att läsaren är redo att investera lite tid i att fundera över hur vi bör planera för framtiden.

Handboken avses tjäna som ett stöd för dig som redan är insatt i transportplanering eller andra planeringsmetoder. Den förklarar **trippeltillgänglighetsperspektivet** på planering, hantering av **osäkerhet**, och hantering av **tillgänglighet för varor** samt de **organisatoriska och institutionella förändringar** som är förknippade med en trippeltillgänglighetsplanering. För vart och ett av dessa teman undersöks fyra planeringsfaser: (i) **Filosofi** - varför ta detta tillvägagångssätt?; (ii) **Förberedelser och analys** – bedömning av nuvarande och framtida situationer; (iii) **Strategiutveckling** – fastställande av visioner/mål och tillvägagångssätt för att uppnå dessa; och (iv) **Åtgärdsplanering** – identifiera mer specifikt vad som behöver implementeras för att uppnå målen. Den första av dessa är en viktig (informell) orienteringsfas. De andra faserna återspeglar vad som lyfts fram i European Sustainable Urban Mobility Planning (SUMP) vilken även inkluderar steget "Implementering och uppföljning".

Trippeltillgänglighetsperspektiv

Filosofi

Att planera är att forma ett samhällssystems framtid. Därmed måste vi först förstå det sociala systemet som formas. Resor ses ofta som ett behovsstyrt efterfrågan att få tillgång till människor, varor, sysselsättning, tjänster och andra möjligheter. Tillgängligheten har i hög grad förlitat sig på transportsystemets utformning med en transportplanering som traditionellt fungerar inom ett "förtuse och tillgodose"-paradigm där prognoser görs för framtida resebehov för att sedan bedöma volymen av den transportinfrastruktur och de tjänster som krävs för att tillgodose dessa behov. Detta förhållningssätt har tenderat att försumma möjligheterna att med av rumslig närhet och digitala uppkopplingar möta befolkningens tillgänglighetsbehov på ett mer hållbart sätt.

Alternativet är ett paradigm av "bestämna och tillgodose". Detta paradigm är visionsstyrt snarare än prognostiserat, och identifierar en önskad framtid för tillgänglighet och olika handlingsalternativ (som möjliggör anpassning vid behov) vilka svara mot den framtidsbilden. **I den digitala tidsåldern kan tillgänglighet till arbete, olika former av service, mm i allt högre grad uppnås via såväl digital uppkoppling, som fysisk rörlighet och rumslig närhet.** Inom trippeltillgänglighetsplanering används begreppet trippeltillgänglighetssystem för att beskriva transport, markanvändning och telekommunikation. Trippeltillgänglighetssystem kan på så sätt förstås som en delmängd av

den värld vi lever i. Under covid-19-pandemin uppvisade våra samhällen en stor förmåga anpassningsförmåga utifrån förändrade omständigheterna. Vikten av ett fungerande trippeltillgänglighetssystem uppdagades genom den anpassning som samhället uppvisade under denna tid. Att planera för ett hållbart samhälle innebär att vi måste planera för trippeltillgänglighet.

Trippeltillgänglighetssystemet erbjuder möjligheter att stödja boende i städer och på landsbygden på ett sätt som främjar ekonomisk aktivitet, likvärdiga möjligheter till livsval (social rättvisa) och minskade utsläpp av växthusgaser. Genom att planera för ett sådant system bidrar vi till de samhälleliga behoven om en ökad och rättvis fördelning av tillgänglighet till service och deltagande i olika samhälleliga aktiviteter. Digital tillgänglighet (att ha tillgång till aktiviteter genom digital infrastruktur) kan bidra till att minska kraven som ställs på transportsystemet.

Detta tillvägagångssätt är mer ändamålsenligt än konventionell transportplanering, men det gör det inte till ett enklare alternativ för planeraren eller beslutsfattaren. Som alltid inom planering bör fördelar, nackdelar, svagheter, styrkor, möjligheter och hot beaktas. Detta återspeglar i hög grad **den viktiga principen om ett "analytiskt förhållningssätt"** vilket är en del av filosofin inom trippeltillgänglighetsplanering.

Förberedelse och analys

Planering i syfte att förbättra samhället måste börja med en ambition att förstå samhället. Genom att endast studera den rådande *mobilitetssituationen* riskeras potentialen av kombinationen av mobilitet, närhet och digital uppkoppling för att tillhandahålla tillgänglighet att förbises.

Digital anslutning är en nödvändig men inte en tillräcklig förutsättning för digital tillgänglighet. Digital anslutning återspeglar tillgängligheten av digital infrastruktur. **Digital tillgänglighet handlar om möjligheten att använda digital anslutning för att engagera sig i aktiviteter.** Detta innebär att det finns lämplig digital infrastruktur, tillräcklig kunskap och tillgänglighet till onlineaktiviteter och tjänster för att uppfylla de ekonomiska och sociala behov eller önskemål som skulle kunna tillgodoses digitalt. Digital tillgänglighet påverkar användningen av transportsystem på många sätt: den ersätter, stimulerar, kompletterar, omfördelar, förbättrar effektiviteten, berikar och påverkar indirekt resor. Det kan därför tyckas anmärkningsvärt att **även om digital uppkoppling och tillgänglighet för många nu är en naturlig del av vardagen, så beaktas vanligtvis inte denna infrastruktur i transport- och mobilitetsplaneringen.**

Det är viktigt att försöka formulera vår förståelse av trippeltillgänglighetssystem och den roll som digital anslutning kan spela tillsammans med rumslig närhet och mobilitet. Systemtänkande kan användas för att utveckla formella modeller vilka kan hjälpa oss att förstå ett komplext beteende hos ett dynamiskt samhällssystem. **För att skapa en gemensam förståelse för det sociala systemet vi avser planera, så behöver vi även dela, kombinera och redogöra för våra individuella mentala modeller över detta samhällssystem.** Detta förfarande bidrar också till att utveckla institutionell kapacitet med avseende på ömsesidigt lärande över organisatoriska gränser och även ökat ömsesidig tillit.

Även om begreppet tillgänglighet kan vara effektivt för att påverka transportpolitiken, är det nödvändigt att ha konkreta indikatorer eller åtgärder för att bedöma vad en förändrad tillgänglighet innebär. Det är också viktigt att anamma tillgänglighet som ett sätt att tänka inom planeringen. Enkla tillgänglighetsindikatorer kan göra det möjligt att visa på kombinationen av tillgänglighetspåverkande faktorer i ett område, vilket i sin tur hjälper till att peka ut var förbättringar kan göras. Hur **den digitala tillgängligheten i framtiden kan**

förändras har inverkan på hur vi bör planerar när det gäller transporter och markanvändning.

Människors förutsättningar och behov är olika. Sådana variationer har ofta förbisetts i planeringen och har tidigare ofta försummats i utformningen av den bebyggda miljön och i fördelningen av tillgänglighet. Detta har ofta lett till ökad orättvisa med avseende på fördelning av tillgänglighet till service, mm. Planeringen bör tillmäta dessa fördelningsaspekter ökad uppmärksamhet.

Strategiutveckling

Trippeltillgänglighetsplanering lyfter fram att **en förändring i infrastruktur som påverkar tillgängligheten även påverkar beteenden hos människor och företag.**

Trippeltillgänglighetsplanering lyfter också fram betydelsen av osäkerheter om framtiden. Strategiutveckling bör vara förankrad i en förståelse att den framtida tillgängligheten genom planering kan utformas.

En strategi för trippeltillgänglighet kräver överskridande sektorsplanering och beslutsfattande inom planeringssektorerna transport, markanvändning och telekommunikation. Det finns ett behov av att fastställa vilka institutionella förändringar som krävs för att uppnå ett sådant strategiskt tillvägagångssätt. **För att en strategi för trippeltillgänglighet ska utvecklas och vara effektiv, räcker det inte med stöd från planerare, även politiskt stöd och demokratisk förankring behövs.**

Åtgärdsplanering

Ofta framförs att om ett problem presenteras för olika professioner kommer även olika lösningar presenteras. I praktiken kan en utvecklad problemförståelse och förslag om lämpliga alternativa lösningar utvecklas då olika professioner arbetar tillsammans.

Beroende på problembilden kan det behövas lösningsalternativ som bidrar till en förändrar tillgängligheten och även påverkar den relativa attraktiviteten för olika typer av tillgänglighet. Ofta kan tillgänglighetsåtgärder som inte rör transporter användas för att hantera transportproblem. Trippeltillgänglighetssystemet erbjuder trovärdiga och attraktiva alternativ till bilanvändning. Digitala tillgänglighetsåtgärder införs och utvecklas också i allt högre grad utanför det typiska uppdraget för transport- eller mobilitetsplanering. Ökad rumslig närhet och digitala tillgänglighet bör återfölja fysiska (motoriserade) mobilitetsåtgärder i hållbara transportstrategier.

Genom ökad närhet och ökad digital tillgänglighet öppnar trippeltillgänglighetsplanering upp för en minskad bilanvändning. Trippeltillgänglighetsplanering ämnar att introducera både mer flexibilitet i människors liv och förändrar upplevelsen av tillgänglighet för alla med tillgång till digital uppkoppling. Nyckeln till framgång med trippeltillgänglighetsplanering är att kunna föra samman olika perspektiv och funktioner i gemensam dialog, i ett gemensamt lärande och en samordnad planering.

Osäkerhet

Filosofi

Planeringsstrategier och åtgärder bör utvecklas i syfte att minska gapet/klyftorna mellan möjliga (dvs vad som skulle kunna hända) och önskade framtidsscenarioer (dvs vad som ska hända / vad vi skulle vilja ska hända). Möjliga framtidsscenarioer bestäms av en i hög grad oförutsägbar samhällsutveckling. Även önskade framtidsscenarioer i form av visioner och

preferenser kan också förändras över tid på grund av skiftande normer och värderingar. **Processen i att utveckla framtidsscenarier bidrar, dels, till att identifiera möjliga framtida mobilitets- och tillgänglighetsproblem och, dels, till att belysa möjligheter och sätt att hantera dem.**

Vid utveckling, modifiering och kommunikation av ett systemets önskade utfall konfronteras planerare allt mer av olika former av osäkerheter. Osäkerhet är här definierat som gapet mellan tillgänglig kunskap och den kunskap beslutsfattare skulle behöva för att vara säkra på vilka konsekvenser en vald politik medför. Det kan finnas osäkerhet om framtida extern påverkan av samhällssystemet i fråga, hur systemet i sig själv fungerar, och planernas inverkan på systemet. **Förutom olika former av osäkerheter konfronteras planerare också med olika nivåer av osäkerheter** som sträcker sig mellan *fullständig säkerhet* och *total osäkerhet*. Traditionella planeringsmetoder inkluderar vanligtvis låga nivåer av osäkerhet samtidigt som de inte inkluderar högre nivåer av osäkerhet. Att ignorera osäkerhet kan leda till allvarligt missriktade planeringsbeslut. Omvänt kommer planer som är utformade för att ta hänsyn till osäkerhet om ett framtida samhälles skepnad (robusta planer) att fungera bättre än planer som är utformade för att hantera ett specifikt framtida samhälle.

Förberedelse och analys

Framtidsscenarier hjälper oss att utforska olika *möjliga* framtider med beaktande av olika typer av osäkerhet. Framtidsscenarierna representerar alternativa framtider som formas av interna och externa samhälleliga processer. De kan vara kvalitativa, kvantitativa eller en kombination av båda.

Traditionella framtidsscenarier är baserade på framtidsprognoser, ofta sammanställda utifrån databaserade trender. Baserat på vår nuvarande förståelse av hur världen fungerar kan *möjliga* framtidsscenarier utvecklas vilka mer allmänt utforskar vad som kan hända – och därför bör beaktas vid testning i en potentiell planeringsstrategi. Syftet är att **hitta en tillförlitlig strategi som både levererar den önskade framtiden (dvs. visionen) och är trovärdigångående med avseende på olika rimliga framtider (dvs en robust strategi).**

För att skapa rimliga framtidsscenarier för trippeltillgänglighet är det av betydelse att alla transportsektorer, digitala sektorer och övriga aktörer inom planering är representerade. Att involvera olika intressenter i scenarioplanering kommer att bidra till ökad förståelse för hur ett framtida samhälle kan te sig, att bättre främja utbyte av idéer och en känsla av kontroll över de scenarier som utvecklas. Resultatet kan då utgöra en uppsättning ***möjliga, sammanhängande och även utmanande framtidsscenarier.***

Strategiutveckling

Ett visionsarbete består i allmänhet av en inledande fas kännetecknad av divergens (deltagare uttrycker sina olika idéer, preferenser och framtida önskningsar) och, därefter en fas kännetecknad av konvergens (data som samlas in från divergensdelen tolkas, analyseras och bearbetas till en vision eller en uppsättning visioner). Processen kan genomföras genom olika deltagandemetoder (vanligtvis workshops och fokusgrupper) som sammanför deltagare med skilda perspektiv och intressen. Förekomsten av **osäkerheter spelar stor roll för utvecklingen av visioner.** Deltagarnas preferenser kan förändras över tiden (och nya deltagare som representeras en annan uppsättning av intressen kan komma att bli involverade). Målbilder och i synnerhet avvägningar mellan olika mål kan förändras.

Önskade framtidsscenarier (i detta sammanhang kännetecknade av trippeltillgänglighet) är så kallade normativa scenarier. Utvecklingen av normativa scenarier förutsätter att olika

samhälleliga intressen är representerade i scenarioarbetet. **Arbetet med utvecklingen av gemensamma visioner kräver en hög nivå av transparens, gemensamma avvägningar och förtroenden, där varje avvägning analyseras och diskuteras med alla involverade parter.**

I en föränderlig värld kännetecknad av olika former av osäkerhet är det viktigt att **föra in osäkerheter i det intellektuella samskapandet av visioner – att uppmuntra utvecklingen av "tänkbara utopier"**. Här kan det vara viktigt att säkerställa att alla representerade intressen – inte endast de i kraft av sin profession eller erfarenhet – får göra sin röst hörd. Särskilt viktigt i trippeltillgänglighetsplanering är naturligtvis att inkludera representanter från transportplanering, fysisk planering och även digital planering.

Åtgärdsplanering

Även om enighet uppnåtts med avseende på visionens utformning kan det fortfarande finnas många osäkerheter kring införandet av vissa åtgärder och även yttre okontrollerbara faktorer vilka påverkar möjligheterna att faktiskt förverkliga denna vision. I trippeltillgänglighetsplanering betonas vikten av att i planeringsarbetet utveckla *möjliga scenarier* inte bara i syfte att tidigt införa en analytisk debatt i planeringsprocessen; utan också för att bidra med kunskaper viktiga för dialogen och beslutsfattandet kring identifiering av faktiska åtgärder. **Denna granskning av åtgärder/policyinsatser och hur de skulle fungera i olika möjliga framtider utgör ett "stresstest" av visionsarbetet i trippeltillgänglighetsplanering.**

Stresstester har bättre förutsättningar att konstituera en robust planeringsmetod jämfört med vanligt förekommande prognosledda strategier för transportplanering vilka ofta bygger på en prognosticerad "mest trolig" framtid. Men ökad osäkerhet kräver också robusta, dynamiska och anpassningsbara planprocesser och planförslag. Genom att införa resurser för uppföljning av, i planeringsskedet, möjliga, men delvis okända förändringar, och ha beredskap för införande av lämpliga åtgärder, ökar möjligheter till en anpassad planering vilken kan öka robustheten i planer och planprocesser.

Tillgång för gods och varor

Filosofi

Ungefär en tredjedel av transportsektorns utsläpp av växthusgaser kan hänföras till varutransporter. Tillväxten av online-detaljhandel och den ökade påverkan av 'den sista-km-leveransen till hemmet eller utskänkningsstället har omformat och ökat komplexiteten i transportsystemen. Denna situation överför ansvaret för transporter av varor från konsumenter till online-återförsäljare och transportfirmor, vilket, i sin tur, leder till en förändring av transportslag. **Ökade volymer av onlinehandel och medföljande ökad volym av sista-km-leveranser har intensifierat (och skapat nya) problem och flaskhalsar i lokala transportsystem.** Många invånare upplever ett växande antal (halvtomma) skåpbilar på lokalgator vilka också ofta parkeras på ett olämpligt sätt.

Transportplanering har ofta haft en tendens att inriktas på förflyttning av människor snarare än varor. Inom trippeltillgänglighetsplanering är tanken att **gods- och varutransporter behandlas i samverkan med persontransporter – som ett integrerat shoppingbeteenden.** Med sina kunskaper om lokala förutsättningar med avseende på geografi, invånare och företag, har lokala myndigheter unika förutsättningar att utforma och genomföra policyer och åtgärder för att förbättra ekologisk, ekonomiska och social hållbarheten för den sista-kilometern i hemleveranser. Men många lokala myndigheter är för

närvarande oförberedda på att hantera dessa lokala utmaningar med avseende på ökade lokala gods- och varutransporter.

De tre dimensionerna av Trippeltillgänglighetssystem kan i planeringen tillsammans bidra till att förbättra tillgången på varor, samtidigt som de begränsar den negativa effekten av transportarbetet. Trippeltillgänglighetsplanering innebär att man beaktar de viktigaste faktorerna vilka påverkar slutkonsumenternas val när de köper produkter online, särskilt med avseende på hur de får sina produkter levererade och hur utformningen av trippeltillgänglighetssystem i stadsområden kan svara på dessa behov.

Förberedelse och analys

När man skapar en mental modell av ett trippeltillgänglighetssystem och reflekterar över vilka variabler som är specifika för gods- och varutransporter så bör den komplexa kombinationen av shoppingbeteende, individuella preferenser, lokala gods- och varutransportintressen, den lokala infrastrukturen för gods- och varutransporter, och den geografiska kontexten (t.ex. kommersiella centra, bostadsområden, lastnings-/lossningsområden, logistikområden) beaktas. Slutkonsumenternas preferenser vid köp av produkter online bör beaktas, särskilt med avseende på hur de får sina produkter levererade och utformningen av den lokala geografiska kontexten.

Detta forskningsprojekt visar på att ett tillgänglighetsperspektiv istället för ett utpräglat transportperspektiv ofta medför en förbättrad strategi även för gods- och varutransporter. Med det ökande antalet leveranser den sista kilometern **är det viktigt att, utifrån ett holistiskt planeringsperspektiv, integrera gods- och varutransporter i det bredare transportsystemet.**

Strategiutveckling

En utvecklad vision som integrerar mål för förbättrad tillgängligheten också för gods- och varor bör även den ledas av principen "besluta och tillhandahålla". Olika lokala intressenter med skilda behov medför särskilda utmaningar för lokala gods- och varutransporter. Men den ofta förekommande **bristen på data över lokala gods- och varutransporter ökar svårigheten att definiera problem och utforma lämpliga strategier.** I jämförelse med persontransporter så är det lokala politiska stödet för att hantera gods- och varutransporter i planeringen ofta åsidosatt. Många transportstrategier har inte tagit upp förekomsten av lokala gods- och varutransporter. Den lokala myndighetsnivån kan finna stöd i det integrerade transportperspektiv som lyfts fram i trippeltillgänglighetsplanering med avseende även på att även redovisa gods- och varutransporter.

De perspektiv som lyfts fram i trippeltillgänglighetsplanering är mycket relevant för gods- och varutransporter. Faktum är att **den ökande andelen onlinehandel och hemleveranser är en nyckelutmaning för tillgänglighetsperspektivet,** och detta kräver att man använder ett mer holistiskt tillvägagångssätt med lämpliga åtgärder inriktade på varje del av trippeltillgänglighetssystemet.

Genom ökad digital tillgänglighet kompletteras närhetslogistik (t.ex. rumslig närhet och aktivt resande), vilket i sin tur leder till ett minskar beroendet av motoriserad mobilitet och därmed en hållbar framtid. **Att använda trippeltillgänglighetsplanering för gods- och varutransporter bidrar också till att hitta en lämplig balans mellan lokal ekonomisk utveckling, uppfyllelse av miljömål och förbättrad livskvalitet för invånare.**

Åtgärdsplanering

Med beaktande av de centra idéerna i trippeltillgänglighetsplanering kan en lämplig policy och planering utformas i syfte att utveckla stadsområden som stödjer (åter)integrering av logistikanläggningar i stadsstrukturen. Detta kan underlätta och möjliggöra utvecklingen av ett effektivt och hållbart logistiksystem. För att utveckla ökad förståelse för vilka lösningar som är de mest lämpliga för den lokala stadsstrukturen är det därför viktigt att beakta på vilket sätt den kommunala planeringen bör samverka med olika lokala samhällsintressen (t.ex. återförsäljare, logistikoperatörer, invånare).

Trots den allt större påverkan godsrelaterade verksamheter har på den lokala livskvaliteten är dessa verksamheter i hög grad styrda av marknadsekonomiska förutsättningar och mindre grad reglerade av lokal planering. Det finns flera potentiella utmaningar för åtgärdsplanering relaterade till gods- och varutransportbranschens specifika förutsättningar. För att kommunicera planidéer kan det här vara lämpligt att dels utveckla specifik kunskap om relationerna mellan gods- och varutransporter och den lokala stadsstrukturen, att dels utveckla ett "logistikspråk" för att förstå intressenternas behov och förväntningar, och dels utveckla relevant data för att kunna bedöma potentiella effektiviteten av planåtgärder. För att förstå vilken typ av urban påverkan onlineaktiviteter kan ha på stadsrummet kan det vara lämpligt att ha en digital planerare i planeringsteamet vilken specifikt arbetar med gods- och varutransporter- och stadsplanering.

Att använda trippeltillgänglighetstänkande när man utformar åtgärder för gods- och varutransporter kan även bidra till att hantera mer övergripande problem, såsom buller, trafikstockningar och trafiksäkerhetsproblem. Vissa efterfrågerelaterade transporter kan kräva mer holistiska lösningar, inklusive partnerskap med den privata sektorn.

Att ta itu med organisatoriska och institutionella utmaningar

Trippeltillgänglighetsplanering kan inte tillämpas isolerat. Det måste anammas av planeringsorganisationen i sin helhet och det måste anpassas till de befintliga institutionerna (som här förstås som etablerade tillvägagångsätt att genomföra planering – både formellt och informellt). Organisatoriska och institutionella utmaningar uppstår inom administrativa regimer.

Filosofi

I de fall förståelse och praktik för trippeltillgänglighetsplanering anammas, kommer organisationer och särskilt dess institutioner att behöva förändras. Detta innebär att **utformningen av formella och informella institutioner bör beaktas redan i början av planeringsprocessen och därigenom minska osäkerheter** orsakade av potentiellt förekommande okända informella institutioner (deras effekter på processen blir annars potentiellt "osynliga").

Trippeltillgänglighetsplanering är potentiellt ett tillskott inom planeringsteorin som kan komma att spridas och bli en del av de mer generella institutionella normerna för hur planering bör bedrivas. Detta kan ske genom att inledningsvis hitta de organisationer som själva är beredda att vara innovatörer eller tidiga användare av trippeltillgänglighetsplanering, vilka sedan i sin tur kan påverka övriga planeringsorganisationer.

En del av trippeltillgänglighetsplanering är att anamma ett visionsstyrt snarare än prognosstyrt tillvägagångssätt, där det betonas att istället för att ha ett efterfrågestyrt utbud och användning av infrastruktur – ha en utbudsstyrd användning av infrastruktur. Detta är ett nytt sätt att tänka som vissa politiker och planerare möjligen kommer att vara tveksamma till. Den bästa responsen på denna tveksamhet kan vara att tillhandahålla några exempel som visar att paradigmet "förtutse och tillhandahålla" till stor del har misslyckats med att leverera hållbara och kostnadseffektiva lösningar, och att paradigmet "besluta och tillhandahålla" är hållbart, mindre kostsamt och mindre riskabelt.

Förberedelse och analys

Befintliga sätt att arbeta och tänka inom planering påverkar i hög grad vilken data som samlas in och på vilket sätt data samlas in. Detta är en fråga av institutionell karaktär. Detta förfarande kan i sin tur påverka (om och) hur olika former av osäkerheter hanteras (särskilt när det finns ett antagande om att de insamlade uppgifterna har en viss grad av säkerhet). Datahanteringen kan också påverka vilka framtida skildringar av transportsystemet och åtgärder som utvecklas. Om insamlade data i första hand är relaterade till motoriserad mobilitet så kan detta att påverka utvecklingen av visionen och åtgärderna till fördel för en motoriserad mobilitet. Bedömningar om betydelsen av den data som samlas in bör kritiskt granskas och vid behov ifrågasättas.

När väl planerare har introducerat högre nivåer av osäkerhet i planeringen kommer även delvis nya metoder behöva integreras (och kanske även utvecklas). *Alternativa möjliga* framtidsscenarioer skiljer sig mycket från traditionella prognosticerade scenarioer och är helt annorlunda än policyscenarioer. Invånare kanske inte känner sig helt bekväma med möjliga framtidsscenarioer eftersom de kan förmodas sakna den trovärdighet, rigoritet och precision som prognosticerade framtidsscenarioer kan verka ha. Det kan därför vara lämpligt att betona att precisa – kanske även numeriska – beskrivningar av framtidens samhälle inte nödvändigtvis är synonymt med en sann beskrivning av en framtida verklighet, och att det är bättre att ha lite rätt – än mycket fel.

Ett användbart sätt att identifiera praktiska och uppnåbara utvecklingssteg är att engagera simuleringskunniga modellerare redan i de förberedande faserna – där en gemensam förståelse för samhället genom en analytisk debatt (den filosofiska fasen) utvecklas. Detta analytiska steg kommer också att bidra till att utveckla organisatorisk kapacitet i att planera med olika former av scenarioer. Att involvera allmänheten i scenarioutveckling är viktigt, men inte helt lätt då deltagare kan ha en tendens att fokusera på direkta lokala problem och inte diskutera strategiska långsiktiga problem på system nivå. Det kan även finnas ett värde i att anställa en professionell kommunikatör och facilitator.

Strategiutveckling

För att kunna genomföra en planering och beslutsfattande som inkluderar transporter, markanvändning och telekommunikation, behövs även en adekvat organisatorisk kapacitet skapas. Detta kräver i grunden att barriärerna mellan olika administrativa sektorer överbyggs och att planeringen samordnas över olika politikområden. För att göra detta **krävs förändringar så att olika tjänstepersoner och planerar inom olika administrativa enheter kan lära känna varandra, utveckla tillit och även arbeta tillsammans på en mer regelbunden basis.** På en mycket grundläggande nivå innebär detta regelbundna möten mellan olika yrkesgrupper, där planering utifrån olika perspektiv diskuteras. Integrerade avdelningar och samlokaliserade kontorslokaler kan också bidra till att förbättra en integrerad planering.

Åtgärdsplanering

Ett nyckelbudskap i trippeltillgänglighetsplaneringen är att största möjliga utbud av åtgärder bör övervägas i åtgärdsplaneringsfasen. Ett sätt att ge en plan de bästa möjligheterna att bli mer robust inför framtida osäkerhet är att uppmuntra **val av anpassningsbara och robusta åtgärder – vilket kanske inte alltid är de "vanligt förekommande" åtgärderna inom traditionell transportplanering.**

Åtgärder som upplevs som nya eller oprövade kanske aldrig kommer fram i den traditionella åtgärdsplaneringsfasen. Det kan finnas en skepsis kring deras relevans, påverkan och/eller för att det kan saknas kunskap om hur de ska inkluderas i planeringsprocesser genom t.ex. modellering. Kunskapshöjande initiativ för att ta itu med detta kan innefatta: workshops och utbildningssessioner om olika typer av åtgärder och deras effektivitet; och vidare kunskapshöjande initiativ om hur konventionella modelleringstekniker kan leda till val av vissa typer av åtgärder medans andra utesluts.

Tillgänglighetsplanering är en självklart nyckeln till idén om trippeltillgänglighetsplanering som helhet, men det finns praktiska utmaningar – varav många är institutionella – som organisationer bör vara medvetna om. Även om trippeltillgänglighetsplanering inte erbjuder ett enklare tillvägagångssätt än etablerade planeringsmetoder, är detta förhållningssätt ofta mer ändamålsenligt än konventionell transportplanering i förhållande till de utmaningar och möjligheter vi nu står inför.

Blickar framåt

Vad har framtiden att erbjuda? Kommer vi inom planeringsskrået att vara mer eller mindre osäkra på framtiden i framtiden än vad vi är nu? Mycket (konsekvenser av klimatförändringar, ökad användning av internet, mm) pekar på att osäkerheterna om framtiden ökar. **Att beakta och systematiskt hantera osäkerhet bör vara en central uppgift för planerare och beslutsfattare.**

Samtidigt tycks utvecklingen inom den digitala sfären styras av "det möjligas konst" därmed förstärks betydelsen ytterligare av att inta ett trippelåtkomstperspektiv när vi planerar. **Det framstår som anmärkningsvärt att transport- och mobilitetsplanering har gjort så lite för att uttryckligen redogöra för vad digital tillgänglighet innebär. Det är ohållbart när vi ser på framtiden att denna aspekt fortsättningsvis ignoreras.**

Den här handboken är ett iscensättande inlägg på resan mot fortsatt förändring och hur vi kan förstå, och förbereda oss för att forma framtiden med ett öppet sinne.

Vänligen citera som:

Lyons, G., Marchau, V., Paddeu, D., Rye, T., Adolphson, M., Attia, M., Bozovic, T., Bylund, J., Calvert, T., Chatterjee, K., Comi, A., Cragg, S., Fancello, G., Lenferink, S., Mladenovič, L., Piras, F., Svensson, T. and Witzell, J. (2024). **Triple Access Planning for Uncertain Futures – A Handbook for Practitioners (Summary version)**, March. <https://uwe-repository.worktribe.com/output/11751967/>

Handboken har utarbetats av projektet Triple Access Planning for Uncertain Futures. Detta projekt finansieras från Europeiska unionens forsknings- och innovationsprogram Horizon 2020 under bidragsavtal nr 875022 och som en del av JPI Urban Europes initiativ ERA-NET Urban Accessibility and Connectivity (ENUAC).

Hela handboken finns på <https://uwe-repository.worktribe.com/output/11751967/> eller genom att använda QR-koden nedan.

