



# Načrtovanje treh vidikov dostopnosti ob upoštevanju negotove prihodnosti – **priročnik**

Kratka verzija

marec 2024

Pristopi k načrtovanju prihodnosti se stalno razvijajo. Pristopi, uporabljeni v preteklosti, ne bo nujno delovalo tudi v prihodnosti. Kljub temu, da so se v zadnjih letih zgodili premiki v pristopu k načrtovanju prometa, ki bolj temeljijo na viziji ter se osredotočajo na ljudi (in ne le na motorni promet), pa se zdi, da to ni dovolj za spremembo načrtovalske paradigme.

Kratka verzija priročnika povzema gradivo, ki predstavlja razmislek o naslednjih korakih sprememb načrtovanja. Podpira način razmišljanja in delovanja, ki temelji na **spremembi poudarkov prometnega načrtovanja iz paradigme "predvidi in zagotovi" v paradigmo "odloči se in zagotovi"**. Temelji torej na jasni viziji ('odloči se') namesto na napovedih ('predvidi'). **Upošteva tri vidike dostopnosti**, torej poleg prostorske bližine in fizične mobilnosti enakovredno vključuje tudi digitalno dostopnost. Pri načrtovanju obravnava tudi **negotovost** glede prihodnosti.

Priročnik je spremljevalni vodnik za tiste, ki se ukvarjajo z načrtovanjem prometa ali drugih sorodnih področij. Pojasnjuje **obravnavo treh vidikov dostopnosti** pri načrtovanju prometa, vključevanje elementa **negotovosti** v proces načrtovanja prometa, obravnavo **pretoka blaga** kot pomembnega elementa sodobnega prometnega sistema ter **organizacijske in institucionalne izzive**, povezane z načrtovanjem treh vidikov dostopnosti. Za vsako od teh tem so v okviru priročnika obravnavane štiri faze načrtovanja: (i) **Filozofija** – zakaj uporabiti ta pristop?; (ii) **Priprava in analiza** – ocena trenutnih in prihodnjih situacij; (iii) **Razvoj strategije** – določanje vizij in/ali ciljev ter pristopov za njihovo doseganje; in (iv) **Načrtovanje ukrepov** – natančnejša opredelitev, kaj je potrebno izvesti za doseg zastavljenih ciljev. Prva faza je pomembna (neformalna) orientacijska faza, druge tri faze pa so že uveljavljene v okviru celostnega prometnega načrtovanja.

Ta kratka verzija ni nadomestek celotnega priročnika. Obe gradivi se zanašata na to, da je bralec pripravljen v razmišljanje o tem, kako načrtujemo prihodnost, vložiti nekaj časa.

## Upoštevanje treh vidikov dostopnosti

### Filozofija

Načrtovati pomeni sprejeti odločitve o prihodnosti obravnavanega sistema, za kar pa moramo najprej razumeti njegovo delovanje. Opravljanje poti se najpogosteje obravnava kot posledica, ki izhaja iz naše želje ali potrebe po dostopanju do delovnega mesta, storitev, oskrbe, ljudi in podobno. Izpolnjevanje zahtev glede dostopnosti se v veliki meri zanaša na prometni sistem. Tradicionalno načrtovanje prometa in dostopnosti pri tem deluje v okviru paradigme "predvidi in zagotovi", kjer se na podlagi sedanjih trendov napoveduje prihodnje povpraševanje po opravljanju poti prebivalcev, na podlagi tega pa se nato oceni prihodnje potrebe po prometni infrastrukturi in storitvah. Ta pristop pogosto zanemarja prispevek, ki ga za zagotavljanje dostopnosti na bolj trajnosten način lahko imata tudi prostorska bližina in digitalna povezljivost.

Alternativa tradicionalnemu pristopu k načrtovanju prometa je paradigma 'odloči se in zagotovi'. Ta temelji na sledenju jasno opredeljene vizije in ne na napovedih. Opredeljuje zeleno prihodnjo smer razvoja sistema, a predvideva tudi alternativne smeri razvoja, ki omogočajo prilagajanje, v kolikor je to potrebno. **V digitalni dobi je namreč dostopnost mnogih ciljev vse lažje doseči tudi z digitalno povezljivostjo in ne le s fizično mobilnostjo in prostorsko bližino.** Med pandemijo COVID-19 se je izkazala neverjetna sposobnost prilagajanja družbe na znatne spremembe okoliščin. Spoznali smo tudi odpornost, ki jo družbi lahko zagotavlja uporaba treh vidikov dostopnosti. Zato za

načrtovanje prihodnjega prometnega sistema potrebujemo tudi bolj učinkovite pristope, potrebujemo **načrtovanje treh vidikov dostopnosti**.

**Obravnavanje treh vidikov dostopnosti ponuja izjemno priložnost za podporo mestnemu in podeželskemu načinu življenja, saj podpira gospodarsko dejavnost in socialno pravičnost ter lahko bistveno prispeva k ciljem zmanjšanja emisij toplogrednih plinov.** S tem pristopom lahko zagotavljamo družbi podporo, ki jo potrebuje pri zagotavljanju dostopnosti, hkrati pa spodbujamo prerazporeditev povpraševanja po dostopnosti na več vidikov. Digitalna dostopnost (to je dostop do dejavnosti prek digitalne infrastrukture) lahko na primer pomaga zmanjšati obremenitve prometnega sistema tako, da mobilnost obravnavamo skozi prizmo treh vidikov dostopnosti.

Pred uvedbo tega pristopa je pomembno oceniti njegove prednosti. Pristop sicer bolj učinkovito naslavlja izzive dostopnosti kot običajno prometno načrtovanje. Vendar zaradi kompleksnosti za načrtovalce ali odločevalce ne predstavlja lažje možnosti. Pred uvedbo tega pristopa je treba upoštevati njegove prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti. To v veliki meri odraža **pomembno načelo "razmisli preden načrtuješ"**.

## Priprava in analiza

Načrtovanje premagovanja izzivov obravnavanega prometnega sistema se mora začeti z njegovim razumevanjem. Če upoštevamo samo trenutno situacijo ozkega področja, kot je na primer področje *mobilnosti*, obstaja tveganje, da spregledamo širši pomen, ki ga lahko igrajo tudi drugi pristopi zagotavljanja *dostopnosti*.

Digitalna povezljivost je denimo nujen, a ne zadosten pogoj za zagotavljanje digitalne dostopnosti. Odraža razpoložljivost digitalne infrastrukture. **Pri digitalni dostopnosti gre za zmogljivost uporabe digitalne povezljivosti za sodelovanje v dejavnostih.** To vključuje razpoložljivost ustreznih naprav, zadostno digitalno pismenost, cenovno dostopnost in primernost spletnih storitev za izpolnjevanje gospodarskih in družbenih potreb ali želja prebivalcev. Morda se zdi neverjetno, da **čeprav sta digitalna povezljivost in digitalna dostopnost za mnoge zdaj del vsakdanjega življenja, sta v prometnem načrtovanju večinoma odsotni.** Na uporabo prometnega sistema lahko digitalna dostopnost vpliva na več načinov. Lahko nadomešča, spodbuja, dopolnjuje ali prerazporeja opravljanje poti prebivalcev. Lahko izboljšuje učinkovitost prometnega sistema ali storitve. Lahko pa tudi posredno vpliva na odločitve o opravljanju poti.

Pomembno je, da poskušamo artikulirati svoje razumevanje sistema treh vidikov dostopnosti in vloge, ki bi jo lahko digitalna povezljivost odigrala v kombinaciji z zagotavljanjem prostorske bližine in mobilnosti. Sistemsko razmišljanje lahko uporabimo za razvoj formalnih modelov, ki nam pomagajo razumeti kompleksno vedenje dinamičnega sistema. **Svoje miselne modele moramo zapisati tako, da vzpostavimo skupno razumevanje sistema, na katerega je osredotočeno naše načrtovanje.** To nam bo pomagalo razviti institucionalne kapacitete za vzajemno učenje, ki bo preseglo organizacijske meje in okrepilo medsebojno zaupanje in sodelovanje med tremi obravnavanimi področji, ki se trenutno načrtujejo ločeno.

Čeprav je lahko koncept dostopnosti močan in dragocen pri usmerjanju prometne politike, so za samo zagotavljanje dostopnosti potrebni konkretni kazalniki in ukrepi. Prav tako je pomembno sprejeti širše razumevanje dostopnosti kot nadrejenega cilja. Pri tem se moramo zavestno odreči izzivom kompleksnega merjenja dostopnosti v korist enostavnejših kazalnikov. Preprosti kazalniki lahko omogočijo predstavitev variabilnosti treh vidikov dostopnosti, ki so na voljo v obravnavanem območju. To nam lahko pomaga natančno

določiti, kje je posamezen vidik dostopnosti potrebno izboljšati. **Ohraniti moramo odprtost za spremembe, ki se bodo dogajale z razvojem digitalizacije, kakor tudi za spremembe, ki jih lahko zagotovi načrtovanje digitalne dostopnosti in njen vpliv na spremembe v postopkih** načrtovanja prometa in prostorskega razvoja.

V mestih se znotraj populacije **okolščine in potrebe prebivalcev razlikujejo**. Te razlike se pri načrtovanju zlahka spregleda. V preteklih letih sta bila denimo zanemarjena oblikovanje kakovostnega grajenega okolja in zagotavljanje različnih oblik dostopnosti, ki bi nagovarjala te razlike. To je poslabšalo pogoje za enakost med prebivalci. Z upoštevanjem vseh treh vidikov dostopnosti dobiva to področje veliko več pozornosti.

## Razvoj strategije

Načrtovanje z upoštevanjem treh vidikov dostopnosti temelji na izhodišču, da **sprememba ponudbe glede dostopnosti vpliva na vedenje prebivalcev in podjetij**. Poleg tega v proces načrtovanja vključuje pristop prilagajanja negotovosti, namesto da bi jo prikrilo. Z vidika zagotavljanja dostopnosti bi moral pristop k načrtovanju temeljiti na razumevanju, da prihodnja sestava ponudbe in povpraševanja po dostopnosti ni vnaprej določena, temveč lahko nanjo vplivamo z načrtovanjem.

Strategija načrtovanja sistema treh vidikov dostopnosti zahteva skupno načrtovanje in sprejemanje odločitev na področjih prometnega načrtovanja, prostorskega načrtovanja in telekomunikacij. Ugotoviti je potrebno, katere institucionalne spremembe so potrebne za skupen strateški pristop. Da bi bila strategija učinkovita in izvedljiva, **ni dovolj, da pri njenem razvoju sodelujejo le strokovnjaki za načrtovanje. Potrebni sta tudi politična podpora in podpora javnosti**. Pri tem igrata metode vključevanja deležnikov in javnosti zelo pomembno vlogo.

## Načrtovanje ukrepov

Različne stroke za podoben izziv navadno predlagajo zelo različne rešitve. V praksi lahko najprimernejše rešitve najdemo s sodelovanjem različnih strok pri razumevanju izziva in skupnem oblikovanju ustreznega pristopa k razvoju rešitve.

**Pri načrtovanju dostopnosti so potrebne rešitve, ki spreminjajo razpoložljivost in relativno privlačnost različnih možnosti za dostopnost**. Za učinkovito reševanje prometnih težav je potreben resen premislek tudi o ukrepih, ki niso strogo povezani s prometom. Z upoštevanjem treh vidikov dostopnosti lahko tako za mnoge prebivalce postanejo učinkovite in privlačne tudi alternative uporabi avtomobila, ki izhajajo iz prostorske ali digitalne dostopnosti do storitev. Ukrepi za digitalno dostopnost se vse pogosteje uvajajo in razvijajo zunaj običajnega področja načrtovanja prometa. Prav tako lahko ukrepi prostorske bližine in digitalne povezljivosti dopolnjujejo ukrepe fizične mobilnosti. S takšnim kombiniranjem postanejo strategije dostopnosti sprejemljive in lažje izvedljive.

Načrtovanje treh vidikov dostopnosti tako odpira večje dodatne koristi, zaradi katerih se uporaba avtomobila manjša na račun večje razpoložljivosti in posledično pogostejše uporabe alternativ. To v življenja ljudi vnaša več prožnosti in spreminja izkušnjo dostopa za vse. Ključ do uspeha načrtovanja s tem pristopom je zmožnost združevanja različnih perspektiv in upravnih funkcij v participativni dialog, skupno učenje in enotno delovanje.

# Negotovost

## Filozofija

Načrtovanje zelene poti v prihodnost zahteva, da se *možne* prihodnosti (tj. kaj bi se lahko zgodilo) in *prednostne* prihodnosti (tj. kaj bi se moralo zgoditi / kaj bi radi, da se zgodi) upoštevajo skupaj s strategijami in ukrepi, razvitimi za zmanjšanje vrzeli med možnimi prihodnostmi. Slednje namreč v veliki meri določajo nepredvidljivi dogodki, vizije in preference pa se lahko sčasoma spremenijo tudi zaradi spreminjajočih se norm in vrednot. **Razmišljanje o prihodnosti pomaga prepoznati možne vrste in obsege prihodnjih izzivov, poleg tega pa tudi priložnosti in načine za njihovo reševanje.**

Ko sprejemamo odločitve glede načrtovanih sprememb obravnavanega prometnega sistema se načrtovalci vedno pogosteje soočamo z elementi negotovosti, ki lahko bistveno spremenijo razvoj sistema. Negotovost je v osnovi vrzel v razpoložljivem vedenju. Odločevalci bi morali to vrzel poznati in biti resnično prepričani v to, kako lahko različne oblike negotovosti vplivajo na izbiro odločitev o politikah ali ukrepih. Prisotna je lahko negotovost glede prihodnjega zunanega razvoja sistema, načina delovanja sistema, vpliva načrtov na rezultate delovanja sistema in načina blaženja učinkov sistema. **Poleg različnih oblik negotovosti se načrtovalci soočajo tudi z različnimi stopnjami negotovosti**, ki segajo od *popolne nevednosti* do *popolne določenosti*. Tradicionalne prakse načrtovanja običajno upoštevajo nizke stopnje negotovosti, medtem ko ne priznavajo ali obravnavajo višjih stopenj. Ignoriranje negotovosti lahko vodi do napačnih načrtovalskih odločitev in rezultatov načrtovanja. Nasprotno pa bodo načrti, ki so zasnovani tako, da upoštevajo negotovost (robustni načrti), boljši od načrtov, ki so zasnovani za dobro delovanje le v določenih razmerah.

## Priprava in analiza

Scenariji nam pomagajo raziskati različne *možne* prihodnosti ob upoštevanju različnih vrst negotovosti. Predstavljajo alternativne prihodnosti, ki jih oblikujejo notranje in zunanje sile. Lahko so kvalitativni, kvantitativni ali kombinacija obojega.

Tradicionalni napovedni scenariji temeljijo na napovedih prihodnosti, sestavljenih iz trendov, ki temeljijo na podatkih. *Verjetni* scenariji so tisti, ki širše raziskujejo, kaj bi se lahko zgodilo, na podlagi našega trenutnega razumevanja delovanja sveta, zato jih je treba upoštevati pri testiranju potencialne strategije (in ukrepov v njej). Cilj je **poiskati obetavno strategijo, ki prinaša prednostno prihodnost za območje (sledi zastavljeni viziji) in se dobro obnese v različnih možnih prihodnostih.**

Za ustvarjanje verjetnih scenarijev je pomembno, da so v proces priprave vključeni vsi trije ključni sektorji: prometni, prostorski in digitalni. Vključevanje različnih deležnikov pomaga bolje razumeti, kaj vse bi se lahko zgodilo v prihodnosti, spodbudi izmenjavo idej in občutek lastništva nad pripravljenimi scenariji. Rezultat takega procesa je nabor **verjetnih scenarijev, ki so verodostojni, skladni in primerljivi.**

## Razvoj strategije

Proces razvoja strategije se v tej fazi ukvarja z vizijo. Proces je sestavljen iz več korakov. Najprej udeleženci izražajo svoje različne zamisli, preference in prihodnje želje. Podatki iz njih se interpretirajo, analizirajo in preoblikujejo v vizijo ali niz vizij. Proces je mogoče izvajati z različnimi participativnimi metodami, običajno delavnicami in fokusnimi skupinami, ki

združujejo udeležence z različnimi pogledi in ozadji. **Upoštevanje negotovosti ima v procesu razvoja vizije pomembno vlogo.** Preference deležnikov se lahko sčasoma spremenijo, vključijo se novi pogledi in izhodišča. V okviru procesa se lahko spreminjajo tudi cilji in zlasti odnosi med njimi.

Želena vizijo lahko z upoštevanjem treh vidikov dostopnosti opredelimo s pomočjo razvoja normativnih scenarijev. Čeprav vse vrste razvoja scenarijev navadno vključujejo sodelovanje z deležniki, pa je za normativne scenarije to nujno. **Skupen razvoj vizije zahteva visoko stopnjo preglednosti, uravnoveženosti in verodostojnosti, kjer se kompromisi z pomočjo ključnih deležnikov nenehno preučujejo.**

V hitro spreminjajočem se svetu, v katerem smo v zadnjih letih priča velikim negotovostim, je pomembno obravnavo **negotovosti vključiti v razmisleke vseh soustvarjalcev vizij – in jih spodbuditi, da v pripravo načrtov vključijo tudi tako imenovane "verjetne utopije".** Izkušnje s participativnim razvojem vizij poudarjajo pomen izogibanja njihovega razvoja v ozkem krogu 'običajnih osumljencev', saj bodo ti glede na svoje poklicno ozadje in izkušnje preveč pristranski. V primeru načrtovanja z upoštevanjem treh vidikov dostopnosti je zato pomembno zagotoviti dobro sodelovanje prometnega, prostorskega in digitalnega načrtovanja.

## Načrtovanje ukrepov

Tudi po sprejetju skupne vizije obstaja vrsta negotovosti glede izbora in izvajanja ukrepov ter zunanjih dejavnikov, ki so zunaj našega nadzora, a imajo velik vpliv na doseganje vizije. Pri načrtovanju z upoštevanjem treh vidikov dostopnosti *verjetni* scenariji pomagajo pri razmišljanju o teh vidikih že na začetku procesa izbire ukrepov. Prav tako imajo pomembno vlogo pri obveščanju in vplivanju na dialog in sprejemanje odločitev v zvezi z opredelitvijo ukrepov. **'Testiranje izjemnih situacij' pri načrtovanju z upoštevanjem treh vidikov dostopnosti vključuje pregled ukrepov in politik ter njihovega delovanja v različnih možnih prihodnostih.**

Testiranje izjemnih situacij pomaga pri vzpostavitvi robustnega načrtovalskega pristopa. Ta je v primerjavi s tradicionalnim pristopom, ki temelji na napovedih in predpostavkah o „najverjetnejši“ prihodnosti, veliko bolj prilagodljiv. Večja ugotovljena negotovost lahko zahteva dinamično ali prilagodljivo robustnost načrta. V okviru načrta se lahko predvidi tudi različne kombinacije, oblike ali intenzivnost izvajanja posameznih ukrepov na podlagi spremljanja sprememb in odzivanja na zunanje dogodke.

## Pretok blaga

### Filozofija

Približno tretjina emisij toplogrednih plinov v prometu izhaja iz tovarnega prometa. Zlasti rast spletne maloprodaje in dostav je v zadnjih letih preoblikovala in povečala kompleksnost transportnih sistemov. To prenaša odgovornost za dostavo blaga s potrošnikov na spletne trgovce na drobno in prevoznike, kar vodi v premik v uporabi vozil za pretok tovora. **Porast spletnega nakupovanja in dostav sta okrepili (in ustvarili nove) izzive v lokalnih prometnih sistemih.** Številni prebivalci se soočajo z naraščajočim številom dostavnih vozil, ki vsak dan uporabljajo njihove ulice in so med dostavo pogosto neprimerno parkirana.



Načrtovanje prometa je večinoma osredotočeno na pretok ljudi in ne blaga. V smislu načrtovanja z upoštevanjem treh vidikov dostopnosti pa **je treba premike blaga obravnavati skupaj s premiki ljudi kot pomembno komponento dinamike nakupovalnega vedenja in preferenc pri dostopu do blaga (in storitev)**. Glede na poznavanje krajev, ljudi in podjetij, so lokalne oblasti v edinstvenem položaju, v katerem igrajo pomembno vlogo pri oblikovanju in izvajanju politik ter ukrepov za bolj trajnostni pretok blaga, kar podpira lokalno gospodarstvo in skupnosti. Vendar številne lokalne oblasti trenutno niso pripravljene na obvladovanje in upravljanje teh izzivov.

**Sistem upoštevanja treh vidikov dostopnosti lahko prispeva k izboljšanju dostopa do blaga, hkrati pa omejuje negativne vplive njegove dostave.** Tak načrtovalski pristop vključuje upoštevanje glavnih dejavnikov, ki vplivajo na izbire končnih potrošnikov, ko kupujejo izdelke prek spleta, zlasti v zvezi z načinom njihove dostave. Z načrtovanjem učinkovite dostopnosti ob upoštevanju vseh treh možnosti lahko denimo vpliva na to, kako se mestna območja odzovejo na potrebe, povezane s pretokom blaga.

## Priprava in analiza

Pri ustvarjanju miselnega modela sistema, ki upošteva tri vidike dostopnosti, in ob upoštevanju spremenljivk, ki so specifične za področje mestne logistike, je potrebno upoštevati kompleksnost naslednjih vsebin: nakupovalno vedenje in individualne preference, lokalne deležnike v tovarnem prometu, lokalni sistem dostave blaga ter specifične prostorske zasnove območja (npr. nakupovalna območja, stanovanjska območja, območja za nakladanje/razkladanje, logistična območja). Upoštevati je treba tudi glavne dejavnike, ki jih ocenjujejo končni potrošniki, ko kupujejo izdelke prek spleta, zlasti v zvezi z načinom njihove dostave in načinom odziva lokalnih območij.

Pri obravnavi izzivov in priložnosti bo perspektiva dostave blaga obogatila končno strategijo. Z naraščajočim številom dostav blaga neposredno do kupcev postaja **bistven celostni sistem načrtovanja, ki pretok blaga obravnava kot del širšega prometnega sistema.**

## Razvoj strategije

Pristop 'odloči se in zagotovi' se izkazuje kot ključno orodje za izboljšanje dostopnosti območij tudi na področju načrtovanja dostave blaga. Zaradi vključenosti različnih deležnikov z zelo različnimi potrebami predstavlja lokalni tovarni promet poseben izziv. **Pomanjkanje podatkov o lokalni dostavi blaga povečuje izzive pri razumevanju problema in oblikovanju ustreznih strategij za njegovo reševanje.** Lokalna politična podpora glede tovarnega prometa morda ne bo tako odprta kot je takrat, ko gre za razumevanje in obravnavo gibanja ljudi. Številne prometne strategije danes ne obravnavajo vprašanj lokalnega tovarnega prometa. Načrtovanje z upoštevanjem treh vidikov dostopnosti je zato lahko ključnega pomena pri podpori lokalnim oblastem na področju obravnave dostave blaga. Podpira jih namreč pri vključevanju rešitev upravljanja tovarnega prometa v načrtovanje za reševanje izzivov dostopnosti.

Medsebojni odnosi treh vidikov dostopnosti so zelo pomembni pri obravnavi pretoka blaga. Dejansko **sta rast spletnega nakupovanja in dostave na dom ključna izziva za dostopnost** in zahtevata uporabo bolj celostnega pristopa z ustreznimi ukrepi, usmerjenimi v vsakega od treh vidikov dostopnosti.

Digitalna dostopnost dopolnjuje logistiko bližine (kombinacijo prostorske bližine in opravljenih potovanj), s čimer na koncu zmanjša odvisnost od motorizirane mobilnosti. **Načrtovanje pretoka blaga z upoštevanjem treh vidikov dostopnosti pomaga vzpostaviti boljše**

**ravnovesje med podpiranjem lokalnega gospodarstva, doseganjem okoljskih ciljev in izboljšanjem kakovosti življenja prebivalcev.**

## Načrtovanje ukrepov

Z upoštevanjem treh vidikov dostopnosti ter ustreznimi politikami in načrtovanjem lahko posamezna območja podprejo (ponovno) integracijo logističnih zmogljivosti ter tako olajšajo in omogočijo prehod na učinkovit in trajnosten prometni sistem. Pomembno je tudi razmisliti o zagotavljanju sodelovanja med vsemi ključnimi deležniki (npr. trgovci na drobno, logističnimi operaterji, prebivalci) ter odločevalci, da bi slednji lažje razumeli, katere bi lahko bile najboljše rešitve za določeno območje.

**Dejavnosti, povezane s tovornim prometom, kljub vse večjemu vplivu, ki ga imajo na kakovost življenja, običajno niso regulirane s strani lokalnih oblasti.** Pri načrtovanju ukrepov obstajajo potencialni izzivi glede skupinskih veščin in znanja za informiranje razmišljanja, zmožnost govorjenja pravega 'logističnega' jezika, razumevanje potreb in pričakovanj deležnikov ter podatkov za oceno morebitne učinkovitosti ukrepov. Pri načrtovanju je potrebno vključiti tudi strokovnjaka s področja digitalne dostopnosti, ki lahko načrtuje raznolike dejavnosti, ki jih je treba izvesti (ali upravljati) prek spleta, ter sodeluje s prometnimi in prostorskimi načrtovalci.

**Upoštevanje treh vidikov dostopnosti pri oblikovanju ukrepov za pretok blaga lahko pomaga tudi pri reševanju medsektorskih vprašanj** kot so hrup, prometni zastoji in varnost v cestnem prometu v povezavi z dostavnimi vozili. Druga vprašanja, povezana z urejanjem tega področja, pa lahko zahtevajo celovite rešitve v smislu vključevanja širšega kroga deležnikov, vključno s predstavniki zasebnega sektorja.

## Reševanje organizacijskih in institucionalnih izzivov

**Načrtovanje z upoštevanjem treh vidikov dostopnosti bo učinkovito šele, ko bo preneseno v prakso. Institucije ga morajo vključiti v svoje obstoječe postopke načrtovanja.** Organizacijski in institucionalni izzivi so postavljeni v kontekst upravljanja.

### Filozofija

Uveljavljanje razmišljanja in načrtovanja z upoštevanjem treh vidikov dostopnosti vpliva na spreminjanje organizacij in institucij. Spremembe vključujejo **upoštevanje formalnih in neformalnih institucionalnih okolij ter upravljaljskih praks od začetka procesa načrtovanja naprej. S tem se zmanjšuje negotovost, ki jo povzročajo neformalne institucije** (njihov vpliv na proces je sicer potencialno 'neviden').

Načrtovanje z upoštevanjem treh vidikov dostopnosti je inovacija, ki se bo razširila v širše institucionalne norme. Najprej bo uveljavljeno v okviru organizacij in institucij, ki so pripravljene biti inovatorji ali zgodnji uporabniki. Kasneje bo doseglo tiste, ki težje sprejemajo novosti in morda sčasoma tudi organizacije in institucije, ki so pri tem najpočasnejše.

Del načrtovanja z upoštevanjem treh vidikov dostopnosti je uveljavitev pristopa, ki temelji na viziji (kjer povpraševanje temelji na ponudbi), namesto na napovedi (kjer ponudba temelji na povpraševanju). To je **drugačen in nov način razmišljanja, ki ga bodo nekateri politiki in načrtovalci neradi sprejeli.** Najboljši argument za uveljavitev te spremembe je pregled preteklih primerov, kjer se je izkazalo, da pristop "predvidi in zagotovi" ni uspel in da **pristop 'odloči se in zagotovi' zagotavlja ekonomsko primernejše in manj tvegane rešitve.**



## Priprava in analiza

**Obstoječi načini dela in razmišljanja močno vplivajo na to, kateri podatki se zbirajo za proces načrtovanja in na kakšen način**, kar predstavlja tudi institucionalni izziv. To dejstvo lahko vpliva obravnavo negotovosti v okviru načrtovanja (zlasti kadar obstaja zavedanje, da imajo zbrani podatki določeno stopnjo zanesljivosti). Vpliva lahko tudi na projekcije razvoja prometnega sistema in ukrepov za njegovo izboljšanje. Če so zbrani podatki povezani predvsem s potovanji z motornim prometom, bo razmišljanje o prometnem sistemu usmerjeno k ustvarjanju vizije in ukrepov s poudarkom na motornem prometu. Predpostavke o pomembnosti ali nepomembnosti določenih podatkov je zato potrebno pregledati in po potrebi postaviti v širši kontekst.

Ko načrtovalci sprejmejo dejstvo, da se pri svojem delu soočajo z višjo stopnjo negotovosti, to zahteva uvedbo drugačnih metod dela. *Verjetni* scenariji se zelo razlikujejo od tradicionalnih napovednih scenarijev in so popolnoma drugačni od svežnjev ukrepov. Uporabniki z njimi ne bodo zadovoljni, ker se jim lahko zdi, da v primerjavi z napovednimi scenariji nimajo verodostojnosti, strogosti in natančnosti. Koristno je **poudariti, da pri načrtovanju zbrani podatki in projekcije niso sinonim za resnico, in da je bolje imeti približno prav kot se z natančno napovedjo zmotiti**.

Vključevanje izdelovalcev prometnih modelov v zgodnje korake načrtovanja ter priprave in analize stanja z upoštevanjem treh vidikov dostopnosti je uporaben način za prepoznavanje praktičnih in dosegljivih evlucijskih korakov v analitičnih pristopih. To bo pomagalo tudi pri razvoju organizacijske zmogljivosti za načrtovanje z uporabo različnih oblik scenarijev.

**Vključevanje javnosti v razvoj scenarijev je pomembno, vendar ni enostavno**, saj se pogosto, ko govorimo o načrtovanju prihodnosti prometa (kaj šele dostopnosti), razprava namesto o širšem kontekstu, prehitro usmeri na ukrepe, za katere sodelujoči menijo, da so pomembni. Vodenje procesa s strani profesionalnega moderatorja se zato izkazuje kot zelo koristno.

## Razvoj strategije

Za skupno načrtovanje in odločanje o prometu, prostorskem razvoju in razvoju digitalne dostopnosti je potreben razvoj organizacijskih zmogljivosti. Njihova osnova je vzpostavitev sodelovanja med posameznimi področji načrtovanja in usklajeno načrtovanje vseh sektorskih politik. Da bi to dosegli, **so potrebne spremembe, ki bodo omogočile, da se strokovnjaki med seboj spoznajo in redno sodelujejo**. Na zelo osnovni ravni to pomeni organiziranje rednih srečanj med različnimi strokami in vodenje razprave o izzivih načrtovanja z njihovih različnih perspektiv. Integrirani oddelki in organizacija skupnih pisarniških prostorov lahko prav tako pomagajo pri povezovanju različnih področij načrtovanja.

## Načrtovanje ukrepov

Ključno sporočilo pristopa načrtovanja z upoštevanjem treh vidikov dostopnosti je, da je treba pri načrtovanju ukrepov upoštevati čim širši nabor možnosti. Kot ključni način, da se načrtu zagotovi robustnost, **se spodbuja izbira prilagodljivih in prožnih ukrepov, ki pa pogosto niso tipični ukrepi tradicionalnega prometnega načrtovanja**.

**Ukrepi, ki se zdijo novi ali nepreizkušeni, morda nikoli ne bodo izbrani**, ker z njimi še ni dovolj izkušenj, obstaja skepticizem glede njihove ustreznosti ali vpliva, ali ker ni znanja o tem, kako jih vključiti v procese kot je denimo prometno modeliranje. Za premagovanje teh izzivov lahko uporabimo orodja kot so delavnice in usposabljanja. Potrebna so tudi

usposabljanja s poudarkom na razumevanju, da običajne tehnike modeliranja vodijo k izbiri določenih vrst ukrepov ob izključitvi drugih.

Načrtovanje za dostopnost je ključno izhodišče koncepta načrtovanja z upoštevanjem treh vidikov dostopnosti. Vendar pri njegovem prenosu v prakso obstaja vrsta praktičnih izzivov, ki bi se jih morale organizacije zavedati. **Čeprav načrtovanje z upoštevanjem treh vidikov dostopnosti deluje zahtevnejše od uveljavljenih praks, pa se izkazuje kot bolj primerno za naslavljanje izzivov in priložnosti, s katerimi se soočamo danes.**

## Pogled naprej

Kaj prinaša prihodnost? Bomo glede načrtovanja v prihodnje bolj ali manj negotovi, kot smo danes? **Domnevamo lahko, da se bodo morali načrtovalci in odločevalci več ukvarjati z negotovostjo in se ji prilagajati.**

Zdi se, da se bo v digitalni dobi razvoj povezljivosti in dostopnosti nadaljeval. S tem se bo še okrepil pomen upoštevanja treh vidikov dostopnosti. **Zdi se neverjetno, da je načrtovanje prometa in mobilnosti do danes naredilo tako malo na področju upoštevanja digitalne dostopnosti. Ko gledamo v prihodnost, jo je nevzdržno še naprej ignorirati.**

Ta priročnik je odskočna točka na poti sprememb v našem razumevanju prihodnosti. Z njim želimo biti nanjo bolj pripravljeni in jo aktivno sooblikovati.

**Prosimo navedite kot:**

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/>

Priročnik je nastal v okviru projekta Triple Access Planning for Uncertain Futures. Projekt je financiran iz programa Evropske unije za raziskave in inovacije Obzorje 2020 v okviru pogodbe o nepovratnih sredstvih št. 875022 kot del pobude JPI Urban Europe ERA-NET Urban Accessibility and Connectivity (ENUAC).

Celoten priročnik je na voljo na <https://uwe-repository.worktribe.com/output/11751967/> ali z uporabo spodnje QR kode.

