



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Tillgänglighetsvisionen för trafiksystemet

22.11.2023



Innehållsförteckning

1. Bakgrund och beredning av tillgänglighetsvisionen	
1.1 Tillgänglighetsvisionens syfte	4
1.2 Den riksomfattande trafiksystemplanen	5
1.3 Tillgänglighetsåtgärder och arbetsgrupp för Trafik 12	6
1.4 Tillgänglighetspresentation	8
1.5 Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning	9
1.6 Design för alla	10
1.7 Beredning av tillgänglighetsvisionen	11
1.8 Remissvar	12
2. Tillgänglighetsvisionen	
2.1 Vision	16
2.2 Visionens värderam	18
2.3 Trafiksystemets delområden i tillgänglighetsvisionen	26
2.4 Tillgänglighetsvisionens mål	29
3. Fortsatt arbete	
3.1 Fortsatt arbete i anslutning till tillgänglighetsvisionen	34
4. Källor	35



1. Bakgrund och beredning av tillgänglighetvisionen

1.1 Tillgänglighetsvisionens syfte

Tillgänglighetsvisionen ska utgöra en nationell målbild för tillgänglighet i trafiksystemet. Målet är att trafiksystemet ska vara tillgängligt för alla.

Tillgänglighetsvisionen består av själva visionen, de värderingar som ska beaktas i all utveckling av trafiksystemet, trafiksystemets delområden och mål för delområdena.

Med hjälp av visionen kan man skapa en gemensam framtidsvision, öka medvetenheten om tillgänglighetsfrågor och god praxis bland aktörerna i branschen och uppmuntra till att utveckla tillgängligheten så att den överskrider minimikraven.

Även om tillgänglighetsvisionen skapar en strategisk framtidsvision bör man beakta att tillgängligheten i trafiksystemet och trafikservicen i första hand styrs av bindande lagstiftning för branschen som inte är frivillig att följa. Visionen innehåller element som redan ingår i lagstiftningen.

1.2 Den riksomfattande trafiksystemplanen

Tillgänglighetsvisionen baserar sig på den **riksomfattande trafiksystemplanen Trafik 12**.

Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021–2032 är en strategisk plan för utveckling av trafiksystemet. Den har utarbetats i enlighet med 15 b § i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005).

Den riksomfattande trafiksystemplanen innehåller en beskrivning av trafiksystemets nuläge och förändringarna i omvärlden, en vision för utvecklingen av trafiksystemet fram till 2050, de mål som ställts upp för planen och de strategiska riktlinjer som preciserar målen samt ett åtgärdsprogram för staten och kommunerna för att uppnå målen. I planen ingår dessutom ett statligt finansieringsprogram samt en sammanfattning av konsekvensbedömningen.

1.3 Tillgänglighetsåtgärder och arbetsgrupp för Trafik 12 ^{1/2}

Enligt planen Trafik 12 ska staten i samarbete med andra aktörer, särskilt olika befolkningsgrupper, fastställa en vision för trafiksystemets hinderlöshet och digitala trafiktjänsters tillgänglighet och identifiera olika ansvariga aktörers roll för såväl resekedjans olika delars funktionsduglighet som tillgodoseendet av passagerarnas rättigheter.

Vidare anges det i planen att staten utöver den allmänna utvecklingen i samarbete med andra aktörer, särskilt olika befolkningsgrupper, fastställer de förbindelsesträckor av nationell betydelse där man i enlighet med principen design for all (planering lämpar sig för alla) eftersträvar högklassiga hinderlös resekedjor samt säkerställer även tillgången på digitala hinderlöshetsdata och datas tillgänglighet. Detta görs samtidigt som servicenivån på knutpunkterna i fjärrtrafiken och persontrafiken fastställs. Pilotprojekt som gäller hinderlösa resekedjor genomförs.

1.3 Tillgänglighetsåtgärder och arbetsgrupp för Trafik 12 ^{2/2}

För att genomföra åtgärderna tillsattes en tillgänglighetsarbetsgrupp, Trafik 12, med den huvudsakliga uppgiften att bereda och genomföra åtgärderna för tillgängliga resekedjor i den riksomfattande trafiksystemplanen.

Relevant med tanke på arbetsgruppens arbete är även kommunikationsministeriets tidigare åtgärdsprogram ”Digitala transport- och kommunikationstjänster görs tillgängliga 2017–2021”. Programmet har genomförts av kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket och Meteorologiska institutet.

1.4 Tillgänglighetspresentation

Hösten 2022 utgavs inom ramen för arbetsgruppens arbete utredningen [Esteettömyysdemo: Joukkoliikenteen matkaketjut vammaisryhmien näkökulmasta.](#)

I utredningen tog syn- och hörselskadade passagerare, rörelsehindrade passagerare och passagerare som behöver lättläst service reda på hur de nuvarande kollektivtrafiktjänsterna och resekedjorna samt den nuvarande transportinfrastrukturen fungerar ur olika användargrupper synvinkel. Målet var att få konkret information om olika användargrupper utmaningar i kollektivtrafiken.

I utredningen testade passagerare som hör till olika funktionsnedsättningsgrupper resekedjor i kollektivtrafiken och bokningen av resor. Under försöksresan använde passagerarna både när- och fjärrtrafiktjänster i syfte att simulera en vardaglig situation. Försöksresorna avslöjade att det fanns betydande brister i tillgängligheten i flera delar av resekedjan. En särskild utmaning var den oklara och bristfälliga informationen.

1.5 Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning

Visionen styrs även av FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Syftet med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (FördrS 27/2016) är att främja, skydda och säkerställa det fulla och lika åtnjutandet av alla mänskliga rättigheter och grundläggande friheter för alla personer med funktionsnedsättning och att främja respekten för deras inneboende värde. Förbudet mot diskriminering och tillgänglighet är ledande principer i konventionen. Konventionen är direkt tillämplig lagstiftning.

Enligt konventionen ska konventionsstaterna vidta ändamålsenliga åtgärder för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning får tillgång på samma villkor som andra till den fysiska miljön, till transporter, till information och kommunikation. Att personer med funktionsnedsättning har möjlighet att medverka i beslutsfattande som berör dem hör till konventionens främsta rättigheter.

Särskilt viktiga med tanke på tillgängliga resekedjor är artikel 5 (Jämlikhet och icke-diskriminering), artikel 9 (Tillgänglighet) och artikel 20 (Personlig rörlighet). Artikel 4 förpliktar dessutom till design för alla.

Tillgänglighetsvisionen främjar genomförandet av funktionsrättskonventionen i Finland.

1.6 Design för alla

Design för alla (eng. Design for All, Universal Design) innebär att alla människors olika behov beaktas. Design för alla betyder sådan utformning av produkter, miljöer, program och tjänster att de ska kunna användas av alla i största möjliga utsträckning utan behov av anpassning eller specialutformning. Genom design för alla strävar man efter att alla människor ska ha samma rättigheter att delta i alla olika delområden i samhället. Det innebär att allt som planeras för människor – den byggda miljön, vardagsföremål, service, kultur och information – ska vara tillgängligt.

Viktigt inom design för alla är att användarnas olika behov betraktas som en utgångspunkt för all design, i stället för att de som hör till specialgrupper ses som en marginell grupp för vilken man måste planera separata produkter och tjänster.

Tillgänglighet ingår i design för alla. Begreppet tillgänglighet används för att beskriva tillgänglighet i den byggda miljön, såsom byggnader, gator och kollektivtrafiken, liksom även i digitala tjänster, såsom olika webbplatser och mobila applikationer.

1.7 Beredning av tillgänglighetsvisionen

Tillgänglighetsarbetsgruppen Trafik 12 började bereda tillgänglighetsvisionen våren 2023. Det första utkastet till en tillgänglighetsvision genomfördes som ett gemensamt

Tjänsteuppdrag mellan kommunikationsministeriet och ämbetsverken i förvaltningsområdet tillsammans med deltagarna i arbetsgruppen.

Den 2 mars 2023 ordnades en workshop för att bearbeta visionen och många olika sakkunniga på området bjöds in, såsom de organisationer som representerar olika användargrupper, ämbetsverken i förvaltningsområdet, NTM-centralerna och kommunerna samt operatörer inom olika trafikmedel.

Efter workshopen bildade medlemmar i Trafik 12 -arbetsgruppen en mindre arbetsgrupp där arbetet med visionen fortsatte under våren 2023. Utkastversionen finslipades med hjälp av resultaten från workshopen, och förslag till mål utarbetades.

Visionen var på remiss sommaren 2023. Det kom in sammanlagt 44 remissvar.

1.8 Remissvar 1/2

I remissvaren var inställningarna till visionen allmänt positiva.

Landskapsförbunden lyfte i sina svar fram att tillgängligheten i trafiken påverkas avsevärt inte bara av trafikpolitiken utan även av den allmänna samhällspolitiken. Överlag önskades det att man i planeringen av trafiksystemen särskilt beaktar de mest utsatta grupperna i samhället och att man motverkar trafikfattigdom. Ärendet har även en regional dimension. Vissa användare har inte några som helst möjligheter till resekedjor då det inte finns någon kollektivtrafik eller ens taxitrafik i regionen.

Cykelförbundet önskade i sitt svar att begreppet design för alla ska behandlas mer omfattande, att servicedesign ska användas för att möjliggöra tillgänglighet och att trafiken ska bli lugnare. Enligt Cykelförbundet är trafikmiljön en gemensam offentlig tillgång som ska möjliggöra obehindrad rörlighet men även trygga, smidiga och bekväma färd sätt.

I synnerhet handikapporganisationerna lyfte fram FN:s funktionsrättskonvention som konstaterades vara direkt tillämplig lagstiftning.

Man önskade även att design för alla, som hör till förpliktelserna i funktionsrättskonventionen, förs fram på ett mer synligt sätt i bakgrundsmotiveringarna till visionen.

1.8 Remissvar 2/2

Enligt de observationer som lyftes fram i remissvaren bör man i fråga om de olika användargrupperna i visionen beakta även dem som behöver service på svenska eller samiska. Därtill ska behoven hos personer med olika kognitiva svårigheter och neurologiska störningar identifieras och beaktas. Det är mycket viktigt att man satsar på utbildning av personalen så att personer med funktionsnedsättningar kan bemötas bättre.

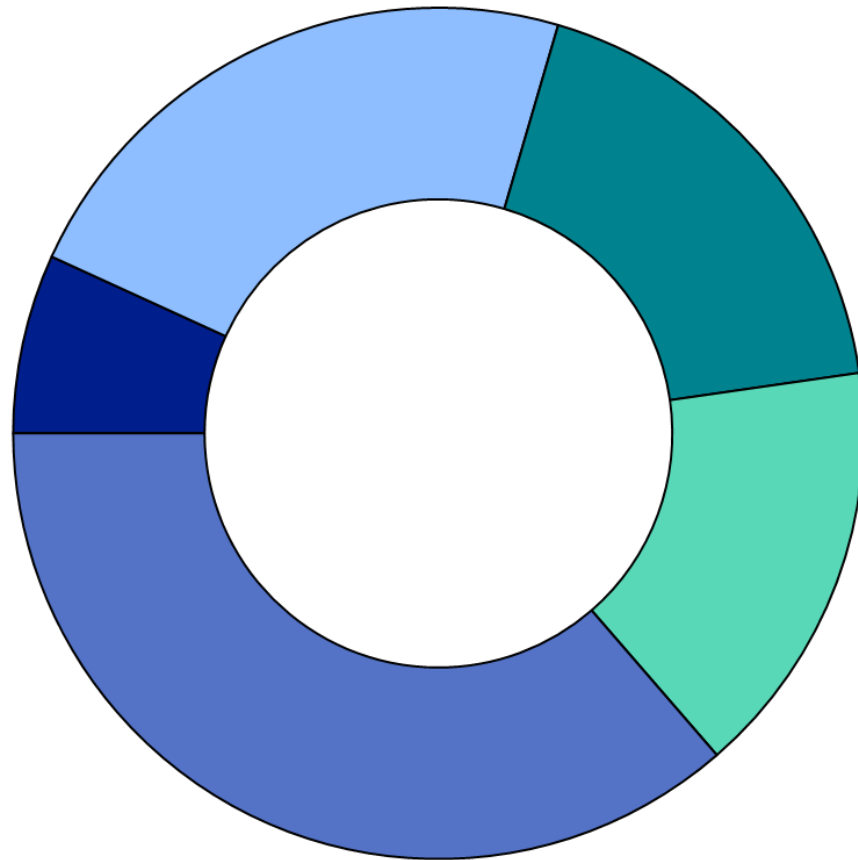
Många av de faktorer som förs fram i visionen är minimikrav enligt lagstiftningen. Därför är det viktigt att klargöra att det inte är frivilligt att genomföra dem.

Det är viktigt att utveckla designkunskapen. Å andra sidan lyftes det fram att kraven i lagstiftningen är omfattande, vilket redan i nuläget skapar utmaningar för enskilda upphandlare.

En viktig observation i remissvaren var även att alla inte använder digital teknik. Det innebär att en del av befolkningen, till exempel äldre personer, riskerar att bli diskriminerade. Vissa användargrupper har fortfarande behov av information i pappersformat och kundbetjäning ansikte mot ansikte.

Det önskades att staten ska finansiera genomförandet av åtgärderna i tillgänglighetsvisionen. Flera remissinstanser önskade få delta i det fortsatta arbetet med tillgänglighetsvisionen.

Remissinstanser (tot. 44 st.)



- Aktörer 3 St.
- Kommuner och landskapsförbund 10 St.
- Ministerier/Ämbetsverk 8 St.
- Övriga 7 St.
- Organisationer 16 St.



2. Tillgänglighetsvisionen

2.1 Vision



VISION

Alla kan planera
och genomföra
önskade resor
smidigt, tryggt och
självständigt.



Vision

Alla kan planera och genomföra önskade resor smidigt, tryggt och självständigt.

I den här meningen sammanfattas det centrala målet i visionen: att möjliggöra smidiga resor för var och en.

2.2 Visionens värderam



Visionens värderam

I visionen ingår en värderam i form av enskilda ord som omger visionen.

Värderamen beskriver de grundläggande utgångspunkter som genomgripande måste tas i beaktande i arbetet med att utveckla trafiksystemet för att tillgängligheten ska kunna förbättras. De viktigaste värderingarna som tas upp är en tillgänglig resekedja, multisensoriska tjänster, användarupplevelse och samarbete.

2.2.1 En tillgänglig resekedja 1/2

När man tänker i resekedjor betraktar man en resa som en helhet från startpunkt till destination, inklusive planeringen av resan, i stället för att tänka på enskilda resor, främst med kollektivtrafik, från hållplats A till hållplats B. Med tillgänglig resekedja avses att den tillgängliga servicen omfattar hela resekedjan. Också den digitala miljön ska vara tillgänglig.

En tillgänglig resekedja omfattar till exempel biljettköpet och ruttförberedelserna, eventuella tillgängliga parkeringssystem, promenaden till hållplatsen, buss- eller taxiresan, bytet till tåg vid en knutpunkt, tågresan och resan från tågstationen till den slutliga destinationen. Under resan behövs också olika typer av reseinformation.

2.2.1 En tillgänglig resekedja 2/2

Det är viktigt för alla passagerare att man allt mer tänker i resekedjor vid utvecklingen av trafiksystemet. Det är särskilt viktigt med tanke på de användare som har olika behov av tillgänglighet. Om tillgängligheten i resekedjan bryts under ens en etapp av resan kan det bli omöjligt eller farligt att genomföra den.

Alltid är det dock inte möjligt att genomföra en helt självständig resa. Passageraren kan behöva stöd i olika skeden av resan för att fullborda resekedjan. Stöd kan erbjudas till exempel i form av assistanstjänster eller hjälpmedel som erbjuds av servicedistributörer eller i form av personlig assistans och/eller egna hjälpmedel.

Det är viktigt att ta hänsyn till att en tillgänglig resekedja inte betyder samma sak för alla passagerare. Till exempel har en person med synskada och en person med nedsatt rörelseförmåga olika behov. Det är viktigt att säkerställa att dessa olika behov identifieras och beaktas. Då kan man i praktiken börja utveckla tillgängliga resekedjor som passar olika användare.

2.2.2 Multisensoriska tjänster

Alla människor använder sina sinnen och den information som sinnena förmedlar för att uppfatta världen. En sinnesupplevelse som kan upplevas via flera olika sinnen samtidigt är multisensorisk. Information som tillhandahålls multisensoriskt gör det möjligt för varje användare att ta emot informationen på det sätt som bäst lämpar sig för personens behov. I visionen avses med multisensoriska tjänster att de tjänster och den information som tillhandahålls ska kunna anlitas och utnyttjas med minst två olika sinnen. Multisensoriska tjänster behövs eftersom alla användare inte kan tillgodogöra sig samma informationsformat eller anlita samma slags tjänster. Till exempel behöver en blind person annan vägledning för att ta sig till perrongen än en person med nedsatt hörsel.

Tjänsterna kan göras mer multisensoriska till exempel genom att man utvecklar informationen eller vägledningen till passagerarna. Till exempel kan informationen om de följande hållplatserna visas på en skärm i transportmedlet, ropas ut eller meddelas i en applikation. Också webbplatserna bör utvecklas så att de är lätta att använda för olika användargrupper.

2.2.3 Användarupplevelse

Med användarupplevelse avses den övergripande upplevelsen och erfarenheten av att använda en produkt eller tjänst. Användarupplevelsen består av faktorer förknippade med både njutbarhet och praktisk användbarhet. I visionen syftar användarupplevelsen till att betona att det är viktigt att prioritera användarnas behov i utvecklingen av trafiksystemet. Bara för att det är möjligt att göra en tillgänglig resa betyder det inte nödvändigtvis att användarupplevelsen är positiv. Målet är en optimal användarupplevelse.

Användarupplevelsen kan utvecklas till exempel genom att man tar hjälp av erfarenhetsexperter, engagerar olika slags användare i alla faser av planeringen och aktivt samlar in användarrespons om hur tjänsterna fungerar. Redan när de digitala tjänsterna, infrastrukturen och materielen planeras kan man involvera personer från olika användargrupper.

I planeringen måste man beakta olika användargrupperns behov i enlighet med principerna för design för alla. Olika användargrupper som ska beaktas särskilt är rörelsehindrade personer, syn- och hörselskadade personer och personer som behöver lättläst service och som kan omfatta till exempel äldre eller personer med olika kognitiva eller neurologiska svårigheter.

2.2.4 Samarbete

Främjandet av tillgängligheten i trafiksystemet bygger på samarbete i god anda mellan de olika aktörerna. Parterna i samarbetet är förvaltningsområdets olika aktörer, såsom ministeriet och ämbetsverken, samt tjänsteleverantörerna, kommunerna och användarna. Vem som deltar i samarbetet avgörs från fall till fall. I olika utvecklingsprojekt är det viktigt att utreda vilka deltagare som är relevanta i samarbetet och bjuda in alla sådana aktörer.

TRANSPORTINFRASTRUKTUR

MOBILITETSTJÄNSTER

Användarupplevelse

Samarbete

VISION
Alla kan planera
och genomföra
önskade resor
smidigt, tryggt och
självständigt.

Tillgänglig resekedja

Multisensoriska tjänster

TILLGÄNGLIGHETSINFORMATION

TRANSPORTMEDEL

2.3 Trafiksystemets delområden i tillgänglighetsvisionen 1/2

Med trafiksystemets delområden avses de konkreta delområden i trafiksystemet som är viktiga att utveckla för att förbättra tillgängligheten.

Transportinfrastrukturen omfattar cykel- och gångvägar samt perrongområden i knutpunkter och trafikleder till dem, belysning, skyltar och statisk passagerarinformation, infrastruktur för anslutande trafik till ett transportmedel och parkering samt automatisk infrastruktur och tillgängliga leder mellan olika objekt och tjänster.

Mobilitetstjänster avser fysiska och digitala trafiktjänster bland annat för biljettköp, betalning och ruttplanering. Tjänsterna omfattar också passagerarinformation (vägledning, störningsinformation), assistanstjänster, parkeringstjänster och relaterade särskilda rättigheter. Även tillgången till tjänster (t.ex. den riksomfattande tillgången till tillgängliga kollektivtrafik- och taxitjänster) är en del av mobilitetstjänsterna. Definitionen mobilitetstjänster grundar sig på lagen om transportservice. Den omfattar utöver trafiktjänster även förmedlings-, informations-, parkerings- och andra stödtjänster i omedelbar anslutning till dem.

2.3 Trafiksystemets delområden i tillgänglighetsvisionen 2/2

Tillgänglighetsinformation är information som på ett tillgängligt sätt ges till passagerarna om infrastrukturens, materielens och tjänsternas tillgänglighet. Den inbegriper informationen som transportaktörerna delar inbördes om infrastrukturens, materielens och tjänsternas tillgänglighet.

Transportmedlen beskriver materielens tillgänglighet i alla olika transportformer och hur den lämpar sig för grupper med särskilda behov.

TRANSPORTINFRASTRUKTUR

Gångvägar, trafikleder och knutpunkter, perrongområden, belysning, skyltar och infrastruktur för anslutande trafik och parkering.

MOBILITETSTJÄNSTER

Fysiska och digitala trafiktjänster, passagerarinformation, assistanstjänster, parkeringstjänster, tillgång till service.

I planeringen bör hänsyn tas åtminstone till behoven hos rörelsehindrade, syn- och hörselskadade och passagerare som behöver lättläst service.

Användarupplevelse

Samarbete

Främjandet av tillgängligheten i bygger på samarbete i god anda mellan de olika aktörerna.

TILLGÄNGLIGHETSINFORMATION

Information som delas till passagerarna och som transportaktörerna delar inbördes om infrastrukturens, materielens och tjänsternas samt informationens tillgänglighet.

VISION
Alla kan planera
och genomföra
önskade resor
smidigt, tryggt och
självständigt.

Tillgängligheten i kollektivtrafiken ska omfatta hela resekedjan från startpunkt till destination.

Tillgänglig resekedja

Multisensoriska tjänster

Tjänsterna och informationen kan utnyttjas med minst två olika sinnen.

TRANSPORTMEDEL

Tillgänglig materiel i de olika trafikformerna och hur den lämpar sig för grupper med särskilda behov.

2.4 Mål: transportinfrastruktur

1. Transportinfrastrukturen är tillgänglig och till nytta för alla människor.

När ny infrastruktur byggs eller befintlig infrastruktur förnyas görs det med tillgängligheten i åtanke. Tillgänglig infrastruktur är trygg infrastruktur. En tillgänglig infrastruktur säkerställer en smidig vardag såväl på gång- och trafikleder som i kollektivtrafiken och med egen bil.

2. Underhållet och skötseln av infrastrukturen säkerställer tillgängligheten och säkerheten året runt.

Infrastrukturen sköts långsiktigt med hänsyn till olika tillgänglighetsbehov. Underhållet av infrastrukturen utvecklas så att tillträdet till transportmedel och från dem samt förflyttning mellan trafikformer kan göras tryggt året runt.

Mål: mobilitetstjänster

1. Mobilitetstjänster och digitala tjänster planeras så att de är tillgängliga.

Tillgängligheten tas i beaktande i planeringen av alla nya tjänster. Olika användargrupper engageras i tillräcklig grad i planeringen av tjänster. De tillgängliga mobilitetstjänsterna består av både offentligt stödd trafik och av trafik på marknadsvillkor på land, på vattnet och i luften.

2. Upphandlarna har den nödvändiga kompetensen för att upphandla tillgängliga trafiktjänster.

De myndigheter och andra aktörer som upphandlar tjänster förstår hurdana tjänster grupper med särskilda behov behöver och kan upphandla tjänster som motsvarar behoven.

3. Aktörerna har förståelse för och kan uppfylla särskilda behov.

Tjänsteleverantörer och tjänsteproducenter identifierar grupper med särskilda behov och de tjänster och den hjälp som de behöver. En kompetent och motiverad personal ser till att alla passagerare får korrekt och vänlig service.

Mål: transportmedel

1. Var och en hittar sin plats i transportmedlet.

Tillgängliga transportmedel är trygga för alla användare. Transportmedlen tjänar så många typer av behov som möjligt och det finns lämplig materiel för alla användare.

Trafikutövare och aktörer som ansvarar för terminal- eller hamnverksamhet tillhandahåller olika hjälpmedel när det behövs. Det är viktigt att man kan röra sig smidigt i transportmedlet också med egna hjälpmedel.

2. Reseinformation tillhandahålls i tillgängligt format i alla kollektivtrafikmedel.

Alla passagerare kan följa resans gång via utrop, skärmar och applikationer på det sätt som passar dem själva bäst. Information tillhandahålls på ett multisensoriskt sätt och vid behov på flera språk (t.ex. svenska, teckenspråk, samiska) så att olika användargrupper kan ta del av till exempel den hållplats- och störningsinformation som går ut under resan.

Mål: tillgänglighetsinformation

1. Passagerarna ges aktuell och tillförlitlig tillgänglighetsinformation om trafiktjänster och infrastruktur.

Den tillgänglighetsinformation som passageraren har tillgång till hjälper olika kategorier av passagerare att välja den lämpligaste tjänsten och köpa de biljetter de behöver. Även störningsmeddelanden ingår i den uppdaterade information som varje passagerare behöver. För användaren är det också viktigt att veta vad som avses med tillgänglighetsinformation i olika tjänster. Det ska även finnas tillgång till högklassig information på svenska.

2. Informationen om tjänstens tillgänglighet är lätt att hitta och nå (one click away).

Webbplatser och andra informationskanaler struktureras så att passageraren där lätt kan hitta den tillgänglighetsinformation som behövs om den aktuella tjänsten, helst bara med ett klick.

3. Data om tillgänglighet finns att tillgå öppet i maskinläsbart och standardiserat format.

Tillgänglighetsinformation förmedlas via olika öppna gränssnitt mellan olika aktörer. Tillgänglighetsinformationen ska omfatta både statistiska data, exempelvis att tillgängliga tjänster finns, och realtidsdata.



3. Fortsatt arbete i anslutning till tillgänglighetsvisionen

3.1. Fortsatt arbete i anslutning till tillgänglighetsvisionen

Vid ministeriet pågår flera projekt som till sitt innehåll lämpar sig som åtgärder enligt tillgänglighetsvisionen inom ramen för ministeriets normala tjänstearbete. Någon separat finansiering för det fortsatta arbetet har inte anvisats. Tillgänglighetsvisionen kombineras med det fortsatta arbetet för planen Trafik 12, eventuellt som en del av de övriga temadiskussionerna.

Åren 2024–2025 ska det under ledning av ministeriet ordnas diskussionsmöten i anslutning till delområdena för centrala aktörer och organisationer som stöd för attitydförändringen. Aktörerna kan även uppmuntras att i sin egen verksamhet hitta lösningar som överskrider miniminivån.

4. Källor

Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021–2032. Statsrådets publikationer 2021:76.
Publikationen finns på adressen: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163390>

Esteettömyysdemo: joukkoliikenteen matkaketjut vammaisryhmien näkökulmasta (på finska).
Kommunikationsministeriet. 2022. Publikationen finns på adressen:
<https://www.lvm.fi/o/yja-generic-portlet/yja-api/vahva/documents/3391232>

Vesanen-Nikitin, Irja; Åkermarck, Mikael; Jarva, Sakari; Patrakka, Roosa; Saarinen, Taina;
Aaltonen, Tiina; Juslén, Jan; Kostamo-Rönkä, Minna; Hartonen, Sari.
Liikenteen ja viestinnän digitaaliset palvelut esteettömiksi -toimenpideohjelma 2017–2021: Loppuraportti. 2022.
Publikationen finns på adressen: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163965>

Maailma käytettäväksi ja saavutettavaksi. Sökts 31.10.2023. <https://appro.mit.jyu.fi/essikurssi/dfa/t2/>

What is DfA. Sökts 31.10.2023. <https://dfaeurope.eu/what-is-dfa/>

Tillgänglighet. Handbok om funktionshinderservice. THL. Sökts 31.10.2023.
<https://thl.fi/sv/web/handbok-om-funktionshinderservice/funktionshinder-i-samhallet/tillganglighet>

Hassenzahl, M. & Tractinsky, N. 2006, User Experience – a Research Agenda.
Behaviour and Information Technology, Vol. 25, No. 2, March–April 2006, pp. 91–97