

Helsinki

Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus kaupunkisuunnittelussa

**Yhdenvertaisuuden tekijät (Drivers of Equality)
-hankkeen tutkimuskatsaus**



Yhdenvertaisuuden tekijät -hanke (Drivers of Equality) on saanut rahoitusta Euroopan Unionin perusoikeus-, tasa-arvo- ja kansalaisuusohjelmasta (2014–2020). Julkaisun sisällöt ovat täysin tekijöiden vastuulla, eikä sisältö edusta Euroopan komission kantoja tai näkemyksiä.

Taitto: Innocorp Oy

Tekijä: Miika Norppa

Julkaisija: Helsingin kaupunki, kaupunginkanslia, osallisuus ja neuvonta 2022.

Sisällys

Tiivistelmä	4
1. Johdanto	5
2. Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus Suomen lainsäädännössä sekä Helsingin kaupungin hallinnossa ja strategioissa	6
3. Kaupunkisuunnittelun historiaa tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden näkökulmasta	9
4. Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus Helsingin kaupunkisuunnittelussa	12
4.1 Osallistumismahdollisuudet ja viestintä	12
4.2 Asuminen.....	14
4.2.1 Asunnottomuus	14
4.2.2 Asuntojen saatavuus ja hintataso.....	15
4.2.3 Asuntojen saatavuus sekä huoneistotyyppijakauma ja eri väestöryhmien asuminen	18
4.2.4 Alueellinen hallintamuotojakauma ja segregaaation ehkäiseminen	19
4.2.5 Gentrifikaatio.....	20
4.3 Julkiset kaupunkitilat	21
4.3.1 Rakennetun ympäristön laatu	21
4.3.2 Esteettömyys.....	22
4.3.3 Viherympäristöjen saavutettavuus.....	24
4.3.4 Kaupunkitilojen oleskelumahdollisuudet.....	26
4.3.5 Kaupunkitilojen turvallisuus, valaistus ja näkyvyys	27
4.4 Palvelu- ja työpaikkatarjonta	29
4.4.1 Palvelutarjonnan saavutettavuus	29
4.4.2 Työpaikkojen saavutettavuus.....	32
4.5 Liikenne ja liikkuminen	32
4.5.1 Joukkoliikenneyhteydet	32
4.5.2 Kävely- ja pyöräily-yhteydet.....	33
4.5.3 Liikenneturvallisuus	34
4.5.4 Ajoneuvoliikenteen päästöt.....	35
5. Lähdeluettelo	37

Tiivistelmä

Tämä tutkimuskatsaus on toteutettu osana EU-rahoitteista Yhdenvertaisuuden tekijät (Drivers of Equality) -hanketta, jonka Helsingin kaupungin toteuttamassa hankekokonaisuudessa 'Paikallistason pilotti tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden edistämiseksi kaupunkisuunnittelussa' tarkastellaan erilaisten tutkimusraporttien kautta tasa-arvoa ja yhdenvertaisuutta Helsingin kaupunkisuunnittelussa.

Tutkimuskatsaus kokoaa yhteen ja tuottaa tietoa mahdollisista tasa-arvo- ja yhdenvertaisuuskysymyksistä kaupunkisuunnittelussa. Tutkimuskatsaus toimii pohjana jatkotarkasteluille sekä tarkemmille selvityksille väestöryhmätarkasteluihin perustuvan suunnittelunäkökulman relevanttiudesta kaupunkisuunnittelussa.

Kaupunkisuunnittelu ymmärretään tutkimuskatsauksessa laajasti, jolloin siihen kuuluvat etenkin maankäytön yleissuunnittelu, asemakaavoitus, liikenne- ja katusuunnittelu sekä kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu. On kuitenkin huomioitava, että tutkimuskatsauksessa tarkasteltavat suunnittelun osa-alueet eivät ole vain Helsingin kaupunkiympäristön toimialan alaisuudessa.

Tutkimuskatsauksessa esitellään aluksi tasa-arvoa ja yhdenvertaisuutta Suomen lainsäädännössä sekä Helsingin kaupungin hallinnossa ja strategioissa sekä kaupunkisuunnittelun historiaa tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden näkökulmasta.

Tämän jälkeen tarkastellaan tasa-arvoa ja yhdenvertaisuutta Helsingin kaupunkisuunnittelussa eri asiakokonaisuuksien tai suunnittelun osa-alueiden näkökulmasta. Tarkastelussa kuvataan Helsingin tilannetta kunkin asiakokonaisuuden osalta yleisellä tasolla sekä paikalliseen ja kansainväliseen tutkimukseen peilaten. Kunkin asiakokonaisuuden osalta tuodaan esille väestöryhmiä, joiden näkökulmasta kau-

punkisuunnitteluun voi olla liitettävissä tasa-arvo- tai yhdenvertaisuuskysymyksiä.

Kutakin asiakokonaisuutta käsittelevän alussa on nostettu esille tutkimuskatsauksen perusteella erityistä seurantaan vaativat syrjintäperusteet. Väestöryhmien osalta kannattaa pitää mielessä, että syrjintä voi olla samanaikaisesti moniperustaista. Syrjintäperusteiden esiin nostaminen ei välttämättä tarkoita sitä, että syrjintää tapahtuu, vaan sitä, että eri väestöryhmien välillä on havaittavissa eroja, joiden syitä voi olla tarpeen selvittää, erojen kehittymistä seurata ja jatkotoimenpiteiden tarvetta punnita. On selvää, että osa väestöryhmien välisistä eroista kaupunkisuunnittelua koskevissa asioissa jää tässä katsauksessa tunnistamatta.

Syrjintäperusteista ikä nousee tutkimuskatsauksessa esille kymmenen asiakokonaisuuden tai suunnittelun osa-alueen osalta, terveydentila kahdeksan asiakokonaisuuden osalta, vammaisuus ja sukupuoli molemmat seitsemän asiakokonaisuuden osalta. Perhesuhde nousee esille viiden ja kieli neljän asiakokonaisuuden kohdalla, poliittinen toiminta sekä seksuaalinen suuntautuminen molemmat yhden asiakokonaisuuden osalta. Maahanmuuttajataustaan voi liittyä samanaikaisesti useampi syrjintäperuste, eikä aina ole selvää mistä perusteesta on kyse; yllä mainitun kielen lisäksi alkuperä, kansalaisuus ja uskonto nousevat siten kukin esille neljän asiakokonaisuuden osalta.

Muu henkilöön liittyvä syy-kategorian alle kytkeytyvistä syrjintäperusteista asuinpaikka nousee esille yhden toista asiakokonaisuuden, varallisuus (pienituloisuus) kahdeksan, työttömyys kahden ja asunnottomuus yhden asiakokonaisuuden osalta. Autottomuutta ja ajokortittomuutta ei mainita syrjintäperusteena, mutta se voisi olla sitä kahden asiakokonaisuuden osalta, kulku- muoto yhden asiakokonaisuuden osalta.

1. Johdanto

Tämä tutkimuskatsaus on toteutettu osana Yhdenvertaisuuden tekijät (Drivers of Equality) EU-hanketta, jonka Helsingin kaupungin toteuttamassa hankekokoaisuudessa 'Paikallistason pilotti tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden edistämiseksi kaupunkisuunnittelussa' tarkastellaan erilaisten tutkimusraporttien kautta tasa-arvoa ja yhdenvertaisuutta Helsingin kaupunkisuunnittelussa. Yhdenvertaisuuden tekijät (Drivers of Equality) -hanke on saanut rahoitusta Euroopan Unionin perusoikeus-, tasa-arvo- ja kansalaisuus -ohjelmasta (2014–2020). Julkaisun toteuttaja vastaa julkaisun sisällöstä, eikä julkaisun sisältö edusta Euroopan komission kantoja tai näkemyksiä.

Yhdenvertaisuuden tekijät -hankkeen kirjattuna tavoitteena on ”tehostaa yhdenvertaisuuslainsäädännön toimeenpanoa, erityisesti koskien viranomaisen, oppilaitosten ja työnantajien yhdenvertaisuuden edistämismahdollisuuksia ja yhdenvertaisuussuunnittelua. Lisäksi hankkeella lisätään tietoisuutta yhdenvertaisuudesta.” Helsingin hankekokoaisuuden tavoitteena on ”tuottaa uutta tietoa ja tukea paikallistason yhdenvertaisuussuunnittelua. Lisäksi se tarjoaa suunnitteluvollisille toimijoille mahdollisuuksia yhteiselle oppimiselle ja oivalluksille.” (Yhdenvertaisuuden tekijät...2021).

Tutkimuskatsauksen tarkoituksena on koota yhteen ja tuottaa tietoa mahdollisista tasa-arvo- ja yhdenvertaisuuskysymyksistä kaupunkisuunnittelussa. Tehtävä on haastava, mutta nostamalla asioita esille ja herättämällä keskustelua tutkimuskatsaus voi toimia pohjana jatkotarkasteluille sekä tarkemmille selvityksille väestöryhmätarkasteluihin perustuvan suunnittelunäkökulman relevanttiudesta kaupunkisuunnittelussa.

Kaupunkisuunnittelu ymmärretään Yhdenvertaisuuden tekijät -hankkeessa laajasti, jolloin siihen kuuluvat ennen kaikkea maankäytön yleissuunnittelu, asemakaavoitus, liikenne- ja katusuunnittelu sekä kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu. On kuitenkin huomioitava, että tutkimuskatsauksessa tarkasteltavat asiakokonaisuudet tai suunnittelun osa-alueet eivät ole vain kaupunkisuunnittelun (Helsingissä kaupunkiympäristön toimialan maankäyttö ja kaupunkirakenne -kokonaisuus) toimivallan alaisuudessa, vaan oma roolinsa on kaupunkiympäristön toimialan muilla kokonaisuuksilla ja yksiköillä sekä Helsingin kaupunginkanslialla, kasvatuksen ja koulutuksen toimialalla, kulttuurin ja vapaan ajan toimialalla sekä sosiaali- ja terveystoimialalla. Helsingin seudun liikenne (HSL), Helsingin kaupungin liikenneliikelaite (HKL) ja VR-Yhtymä puolestaan vastaavat osaltaan joukkoliikennejärjestelmästä. Lisäksi oma vahva roolinsa kaupunkisuunnittelussa ja -kehittämisessä

on poliittisella päätöksenteolla, niin kansallisella kuin kuntatasolla.

Tutkimuskatsauksessa esitellään aluksi tasa-arvoa ja yhdenvertaisuutta Suomen lainsäädännössä sekä Helsingin kaupungin hallinnossa ja strategioissa sekä kaupunkisuunnittelun historiaa tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden näkökulmasta.

Sen jälkeen siirrytään tarkastelemaan tasa-arvoa ja yhdenvertaisuutta Helsingin kaupunkisuunnittelussa eri asiakokonaisuuksien tai suunnittelun osa-alueiden näkökulmasta. Tarkastelussa kuvataan Helsingin tilannetta kunkin asiakokonaisuuden osalta yleisellä tasolla sekä paikalliseen ja kansainväliseen tutkimukseen peilaten. Kunkin asiakokonaisuuden osalta tuodaan esille väestöryhmiä, joiden näkökulmasta kaupunkisuunnitteluun voi olla liitettävissä tasa-arvo- tai yhdenvertaisuuskysymyksiä. Kutakin asiakokonaisuutta käsittelevän osion alussa on nostettu esille tutkimuskatsauksen perusteella erityistä seurantaa vaativat syrjintäperusteet. Väestöryhmien osalta kannattaa pitää mielessä, että syrjintä voi olla samanaikaisesti moniperustaista (ks. Moniperustainen...2019). Syrjintäperusteiden esiin nostaminen ei välttämättä tarkoita sitä, että syrjintää tapahtuu, vaan sitä, että eri väestöryhmien välillä on havaittavissa eroja, joiden syitä voi olla tarpeen selvittää, erojen kehittymistä seurata ja jatkotoimenpiteiden tarvetta punnita. On selvää, että osa väestöryhmien välisistä eroista kaupunkisuunnittelua koskevissa asioissa jää tässä katsauksessa mm. olemassa olevan tietopohjan puutteellisuuden takia tunnistamatta.

Tarkasteltavia asiakokonaisuuksia ovat osallistumismahdollisuudet ja viestintä, asuminen (asunnottomuus, asuntojen saatavuus ja hintataso, asuntojen saatavuus sekä huoneistotyyppijakauma ja eri väestöryhmien asuminen, alueellinen hallintamuotojakauma ja segregaatiosien ehkäiseminen, gentrifikaatio), julkiset kaupunkitilat (rakennetun ympäristön laatu, esteettömyys, viherympäristöjen saavutettavuus, kaupunkitilojen oleskelumahdollisuudet, kaupunkitilojen turvallisuus, valaistus ja näkyvyys), palvelu- ja työpaikkatarjonta (palvelutarjonnan saavutettavuus, työpaikkojen saavutettavuus) sekä liikenne ja liikkuminen (joukkoliikenneyhteydet, kävely- ja pyöräily-yhteydet, liikenneturvallisuus, ajoneuvoliikenteen päästöt).

Kantakaupungilla tarkoitetaan tässä tutkimuskatsauksessa Helsingin kantakaupungin tilastoaluetta ja esikaupunkialueella vastaavasti esikaupunkialueen tilastoaluetta.

2. Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus Suomen lainsäädännössä sekä Helsingin kaupungin hallinnossa ja strategioissa

Lainsäädännöllisesti tasa-arvoa ja yhdenvertaisuutta määrittävät tasa-arvolaki sekä yhdenvertaisuuslaki. Lisäksi yhdenvertaisuudesta säädetään Suomen perustuslaissa. Kaupunkisuunnittelun kannalta merkittävin laki on maankäyttö- ja rakennuslaki.

Tasa-arvolain (Laki naisten ja miesten välisestä tasa-arvosta 609/1986) tarkoituksena on ”estää sukupuoleen perustuva syrjintä ja edistää naisten ja miesten välistä tasa-arvoa sekä tässä tarkoituksessa parantaa naisten asemaa erityisesti työelämässä. Lain tarkoituksena on myös estää sukupuoli-identiteettiin tai sukupuolen ilmaisuun perustuva syrjintä.”

Yhdenvertaisuuslain (1325/2014) tarkoituksena on ”edistää yhdenvertaisuutta ja ehkäistä syrjintää sekä tehostaa syrjinnän kohteeksi joutuneen oikeusturvaa.” Yhdenvertaisuuslaki kieltää syrjinnän ”iän, alkuperän, kansalaisuuden, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielihiteen, poliittisen toiminnan, ammattiyhdistystoiminnan, perhesuhteiden, terveydentilan, vammaisuuden, seksuaalisen suuntautumisen tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella.” Yhdenvertaisuusvaltuutetun toimiston mukaan yhdenvertaisuuslaissa mainittu muu henkilöön liittyvä syy ”voi olla esimerkiksi yhteiskunnallinen asema, työttömyys, asunnottomuus, varallisuus, asuinpaikka, ulkonäkö tai yhdistystoimintaan osallistuminen. Muu henkilöön liittyvää syy voi koskea paitsi henkilön sisäsyntyisiä ominaisuuksia, myös oikeudellista asemaa. Keskeistä on se, että syy liittyy nimenomaan henkilöön itseensä ja hänen ominaisuuksiinsa, ei esimerkiksi henkilön toimintaan. Lisäksi sen tulee rinnastua muihin laissa nimenomaisesti mainittuihin syrjintäperusteisiin.” (Syrjintäperusteet 2021).

Suomen perustuslaissa (731/1999) säädetään tasa-arvosta ja yhdenvertaisuudesta seuraavaa: ”Ihmiset ovat yhdenvertaisia lain edessä. Ketään ei saa ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eri asemaan sukupuolen, iän, alkuperän, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielihiteen, terveydentilan, vammaisuuden tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella. Lapsia on kohdeltava tasa-arvoisesti yksilöinä, ja heidän tulee saada vaikuttaa itseään koskeviin asioihin kehitystään vastaavasti.

Sukupuolten tasa-arvoa edistetään yhteiskunnallisessa toiminnassa sekä työelämässä, erityisesti palkkauksesta ja muista palvelussuhteen ehdoista määrättäessä, sen mukaan kuin lailla tarkemmin säädetään.”

Suomi on lisäksi ratifioinut joukon YK:n ihmisoikeussopimuksia liittyen mm. rotusyrjintään, naisten syrjinnän poistamiseen, lasten oikeuksiin ja vammaisten henkilöiden oikeuksiin (ks. YK:n voimassa olevat...2021). Ihmisoikeussopimuksia ratifioidessaan valtiot sitoutuvat turvamaan sopimuksissa määritellyt oikeudet ja vastaamaan niissä määritellyistä velvoitteista. Sopimuksilla on siten myös lainsäädännöllisiä vaikutuksia.

Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) tavoitteena on mm. ”turvata jokaisen osallistumismahdollisuus asioiden valmisteluun, suunnittelun laatu ja vuorovaikutteisuus, asiantuntemuksen monipuolisuus sekä avoin tiedottaminen käsiteltävinä olevissa asioissa.” Väestöryhmien osalta laissa mainitaan erikseen lapset, vammaiset ja vanhukset.

Helsingin kaupungilla on vuodesta 2006 lähtien ollut kaupunkitasoinen tasa-arvosuunnitelma, johon alkujaan sisältyi sekä toiminnallinen että henkilöstöpoliittinen osio. Sittemmin suunnitelmat eriyettiin, mutta ne on laadittu samalla aikasyklillä. Palveluiden tasa-arvosuunnitelmaan 2019–2021 (KH 24.6.2019 § 13), on kirjattu 11 tavoitetta ja 23 niihin kytkeytyvää toimenpidettä mittareineen. Kaupunkiympäristön toimialan osalta palveluiden tasa-arvosuunnitelma (ks. Kohti tasa-arvoista...2019) sisältää yhden tavoitteen: ”Kai-kille turvallisten julkisten tilojen ja turvallisen kaupunkiympäristön lisääminen”. Tavoitteen katsotaan tuovan ”Tasa-arvoista, toimivaa ja turvallista kaupunkia kaikille sukupuolesta, iästä ja muista ominaisuuksista riippumatta”. Tavoitteen osalta toimenpiteinä ovat: ”Kaupunkisuunnittelun ja yleisten alueiden suunnittelun yhteydessä tehtävää sosiaalisten vaikutusten arviointia laajennetaan mahdollisuuksien mukaan siten, että sen osana tarkastellaan myös sukupuolivaikutuksia.” sekä ”Sukupuolen moninaisuuden huomioiminen lisätään osaksi julkisten tilojen suunnitteluprosessia siten, että rakennusprojektien yhteydessä varmistetaan tilo-

jen sopivuus myös niille käyttäjille, jotka eivät voi käyttää naisille tai miehille merkittyjä tiloja.” Tiloilla tarkoitetaan jälkimmäisessä pukuhuoneita, peseytymistiloja ja wc-tiloja.

Kaupungin ensimmäinen palveluiden yhdenvertaisuussuunnitelma hyväksyttiin huhtikuussa 2017 (KH 3.4.2017 § 339). Suunnitelma uudistettiin vuonna 2019 (KH 9.3.2020 § 19) ja siihen sisältyi yhteensä 32 toimiala- ja keskushallintokohtaista toimenpidettä mittareineen. Kaupunkiympäristön toimialan osalta palvelujen yhdenvertaisuussuunnitelmassa on neljä toimenpidettä: ”Asiakaspalvelupisteiden muuttaminen esteettömiksi kaikilla toimialoilla”, ”Selvitetään miten ihmisoikeuksien näkökulma sisältyy kaupunkiympäristön toimintaan”, ”Maahanmuuttajataustaisten osallistuminen oman asuinalueensa kehittämiseen Helsingissä” ja ”Asunorakentamista kehitysvammaisille”. Helsingissä on vuodesta 2019 toiminut myös ihmisoikeusverkosto. (ks. Ihmisoikeuksien Helsinki...2020). Parhailaan kaupunki valmistelelee yhdistettyä palveluiden tasa-arvo- ja yhdenvertaisuussuunnitelmaa vuosille 2022–2025.

Helsingin tasa-arvotoimikunta (2016-) ja yhdenvertaisuustoimikunta (2017-) yhdistyivät vuonna 2021 tasa-arvo- ja yhdenvertaisuustoimikunnaksi. Tasa-arvo- ja yhdenvertaisuustoimikunnan tehtävänä on ”Tukea yhdenvertaisuuden ja sukupuolten tasa-arvon valtavirtaistamista läpäiseviksi periaatteiksi kaikessa kaupungin toiminnassa ja palveluissa. Edistää, seurata ja arvioida kaikkien sukupuolten tasa-arvon toteutumista sekä sukupuoleen, sukupuolen ilmaisuun ja sukupuoli-identiteettiin liittyvän syrjinnän ehkäisemistä ja poistamista Helsingin kaupungin toiminnassa ja palveluissa. Edistää, seurata ja arvioida yhdenvertaisuuden toteutumista sekä yhdenvertaisuuslaissa määritettyihin syrjintäperusteisiin liittyvän syrjinnän ehkäisemistä ja poistamista Helsingin kaupungin toiminnassa ja palveluissa. Seurata ja arvioida kaupunkitasoisen palveluiden tasa-arvo- ja yhdenvertaisuussuunnitelman toimeenpanoa. Tehdä esityksiä sekä antaa lausuntoja ja kannanottoja muille kaupungin toimijoille tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden edistämiseksi ja toteuttamiseksi.” (Tasa-arvo- ja yhdenvertaisuustoimikunnan asettaminen...2021).

Tasa-arvo- ja yhdenvertaisuustoimikunta tekee tarvittaessa yhteistyötä kaupungin neuvostojen kanssa. Helsingin kaupungilla toimii vammaisneuvosto (1982-), vanhusneuvosto (1997-), rintamaveteraaniasiain neuvottelukunta ja nuorisoneuvosto. Kuntalain edellyttämä, vaaleilla valittava nuorisoneuvosto Helsingin kaupungilla on ollut vuodesta 2018. Vuosina 2012–2018 se tunnettiin nimellä Ruudin ydinryhmä.

Helsingillä on sosiaali- ja potilasasiamies, vammaisasiamies, veteraani-asiamies, esteettömyysasiamies ja hissiasiamies. Vanhusasiamiestä Helsingissä sen sijaan ei ole, vaan on katsottu, että ”suurin osa ehdotetulle van-

husasiamiehelle esitetystä tehtäväkokonaisuudesta toteutuu jo nyt normaalitoimintana vanhusten palvelujen työntekijöiden sekä sosiaali-, potilas-, veteraani- ja vammaisasiamiesten toimesta.” (Sosiaali- ja terveyslautakunnan lausunto...2013).

Helsingissä laadittiin vuonna 2019 sukupuolittietoisen budjetoinnin pilotointi (ks. Patosalmi 2019). Raportti antaa suosituksia jatkotoimenpiteiksi. Helsingin seuratu- ja tarkasteltujen liikuntapaikkojen käyttäjien sukupuolijakauman on havaittu jakautuvan sukupuolten välillä tasa-arvoisesti (Patosalmi 2019). Helsingin kaupungilla on myös laadittu sukupuolivaikutusten arviointia esim. vuoden 2018 talousarvion osalta. Sukupuolivaikutusten arvioinnin käyttöä on katsottu voitavan edistää kaupunkitasoisen ohjeen laatimisella (ks. Patosalmi 2021). Sukupuolivaikutusten arvioinnilla voidaan arvioida sukupuolinäkökulmasta kaupungin palvelun tai toiminnon nykytilaa, uusien päätösten mahdollisia vaikutuksia etukäteen sekä toimeenpantujen päätösten toteutuneita vaikutuksia jälkikäteen (ks. Mustajärvi 2021). Sukupuolten välisen tasa-arvon edistämiseksi tasa-arvotilanteen kehittymisen seuranta on Helsingissä tarkoitus systematisoida; tässä tärkeää on vahva tietopohja (ks. Ahlgren-Leinvuo & Mustajärvi 2021).

Osana Helsingin hyvinvointisuunnitelmaa (2019–2021) Helsingillä on myös ikääntyneille suunnattu ”Stadin ikäohjelma”, jossa oli vuosille 2019–2021 toimenpiteitä kaupunkiympäristön toimialan osalta liittyen mm. kaupungin tilojen ja tilaisuuksien esteettömyyteen panostamiseen, induktiosilmukoiden asentamiseen ja kaupungin oman esteettömyysohjeen laatimiseen. Esteettömyys linjataan turvattavan asumisessa, liikkumisessa ja palvelujen käyttämisessä, ja esteettömyyttä korostettavan yleis- ja asemakaavoituksessa. Uusilla alueilla linjataan kaavallisen suunnittelun yhteydessä määriteltävän esteettömyyden erikoistason alueet. Vanhoja rakennuksia ja asuinalueita veloitetaan parannettavaksi ikäihmisten asumiseen paremmin sopiviksi mm. hissien rakentamista edistämällä ja taloudellisesti tukemalla sekä lähiympäristön esteettömyyttä parantamalla. Lisäksi korostetaan joukkoliikennepalvelujen esteettömyyttä ja viihtyisyyttä asema- ja pysäkkiympäristöjen sekä kaluston osalta, opasteiden selkeyttä sekä joukkoliikenteen turvallisuutta. Edelleen linjataan ikääntyneiden asuntojen sijoittamisesta lähelle monipuolisia palvelukeskuksia, hyviä palveluja ja joukkoliikenneyhteyksiä. Hyvinvointisuunnitelmassa on kaupunkiympäristön toimialalle suunnattuja linjauksia myös ’Eriarvoisuuden vähentäminen’-, Liikkuva ja terveellinen kaupunki kaikille’- sekä ’Elävät, omaleimaiset ja turvalliset kaupunginosat’- otsikoiden alla. Edellisistä keskeisimmässä korostetaan liikkumiseen kannustavan kaupunkiympäristön ja liikunta- ja kulttuuritarjonnan tasapuolisuutta eri alueilla ja erityisesti kouluikäisten osalta. (Hyvinvointia ja terveyttä kaikille 2019).

Helsingin kotouttamisohjelmassa vuosille 2017–2021 kaupunkiympäristön toimiala on kirjattu vastuutahoksi asuntopoliittisten toimenpiteiden osalta, liittyen segregatiokehityksen ehkäisemiseen, kaupunginosien tasa-vertaisuuteen ja hyvinvointiin. Kotouttamisohjelmassa korostetaan tämän osalta monipuolisen asuntotarjonnan merkitystä ja kaikkien hallintamuotojen toteuttamista sekä uusille että täydennysrakennettaville alueilla. (Kaikkien Stadi...2017). Mukana-ohjelmassa vuosina 2017–2021 pyrittiin vähentämään eriarvoisuutta ja ehkäisemään nuorten syrjäytymistä. Yhtenä toimenpiteenä oli laatia nuorten visio kutsuvasta kaupunkiympäristöstä. (Mukana-ohjelma...2021).

Kaupunkiympäristön toimialan osallisuussuunnitelmassa vuosille 2019–2021 korostetaan kaupunkilaisten tiedon ja osaamisen hyödyntämistä, kaupunkilaisten yhdenvertaista osallisuutta, alueellista vaikuttamista, kaupunkilaisten omaehtoista toimintaa, asiainnoinen asiakaskeisyyttä sekä osallisuutta tukevien rakenteiden merkitystä. (Osallisuussuunnitelma...2019).

Helsingin kaupunkistrategiassa vuosille 2017–2021 tasa-arvo ja yhdenvertaisuus mainitaan seuraavasti:

(Kaupungin) ”toimivuus rakentuu tasa-arvolle, yhdenvertaisuudelle, vahvalle sosiaaliselle koheesiolle ja avoimelle osallistavalle toimintatavalle.”, ”modernit osallisuuskäytännöt parantavat väestöryhmien välistä ymmärrystä, yhdenvertaisuutta ja palvelujen laatua. Sukupuolten tasa-arvo on läpäisevä periaate kaikessa kaupungin toiminnassa. Sen edistämiseksi käynnistetään tutkimuspohjainen hanke, jossa valituille palveluille toteutetaan sukupuolivaikutusten arviointi.”, ”Helsingiläisillä on tasa-arvoiset koulutusmahdollisuudet.” (ks. Maailman toimivin kaupunki...2017).

Helsingin kaupunkistrategiassa vuosille 2021–2025 tasa-arvo ja yhdenvertaisuus mainitaan puolestaan seuraavasti, otsikkotasolla: ”Maailman paras ja yhdenvertaisin paikka oppia”, ”Yhdenvertainen ja kansainvälinen Helsinki”. Lisäksi mainitaan: ”Helsinki on sitoutunut edistämään yhdenvertaisuutta, tasa-arvoa ja ihmisoikeuksia kaikessa toiminnassaan.” sekä ”Mahdollistamme aktiivisella osallistamisella vammaisten ihmisten yhdenvertaisen osallistumisen”. Syrjinnästä mainitaan seuraavaa: ”Helsingillä on selkeät ja tutkimukseen perustuvat tavat puuttua häirintään ja syrjintään.” (ks. Kasvun paikka...2021).

3. Kaupunkisuunnittelun historiaa tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden näkökulmasta

Kaupunkitutkimuksessa on jo yli sadan vuoden ajan tarkasteltu kaupunkien eri väestöryhmien välisten erojen näkökulmasta. Chicagon koulun kehämalli (Burgess 1924) tunnisti Chicagosta keskustaetäisyyden vaikutuksen eri sosioekonomisten ryhmien asumiseen; pieni- ja keskitaloiset asuivat sisäkaupungissa ja varakkaammat kotitaloudet kauempana keskustasta pientaloalueilla. Sittemmin mallia tarkennettiin sektorimallilla (Hoyt 1939), jossa maankäyttö ja eri väestöryhmien asuminen ovat erilaistunutta myös sektoreittain ja moniydinmallilla (Harris & Ullman 1945), jossa yksikeskustainen kaupunki on korvautunut useammasta keskuksista koostuvalla kaupungilla. Eri väestöryhmien sijoittuminen asumaan eri asuinalueille on kuitenkin huomattavasti näitä teoreettisia malleja vanhempi ilmiö; antiikin Rooman kaupungeissakin oli eri väestöryhmien asuttamia asuinalueita.

Äärimmäisenä historiallisena esimerkkinä syrjivästä kaupunkisuunnittelusta ovat ghetot, joissa Venetsian juutalaiset velvoitettiin 1500–1700-luvuilla asumaan. Juutalaisghettoja on historian saatossa ollut myös muualla Euroopassa; tilanne kulminoitui natsi-Saksassa 1940-luvulla.

1800-luvun teollistuvat ja nopeasti kasvavat kaupungit olivat monin tavoin epäterveellisiä ja vaarallisiakin paikkoja asua. Teollisuuden saasteet sekä puu- ja hiililämmitys heikensivät ilmanlaatua, likavedet laskettiin puhdistamattomina vesistöihin ja jätehuolto oli kehittämätöntä. Kaupungeissa oli pulaa asunnoista ja perheet olivat suuria, minkä seurauksena työväenluokka asui ahtaasti ja usein huonokuntoisissa rakennuksissa, mm. lähellä teollisuuslaitoksia ja satamia. Kaupungeissa esiintyi myös runsaasti rikollisuutta ja kulkutaudit levisivät tiheästi asutuissa kaupungeissa tehokkaasti. Sisävessoja ja juoksevaa vettä ei ollut; puhtaasta juomavedestä oli pulaa. Työväenkaupunginosista puuttuivat usein myös virkistys- ja vapaa-ajanviettomahdollisuudet. (ks. Norppa 2017).

Kaupunkisuunnittelussa kehittyi 1800-luvun lopulla Ebenezer Howardin teorioiden (ks. Howard 1902) pohjalta puutarhakaupunkiaate, joka pyrki vastaamaan aikakauden kaupunkien keskusta-alueilla esiintyneisiin ongelmiin tarjoamalla ylemmälle keskiluokalle, erityisesti lapsiperheille, pikkukaupunkimaista pientaloasu-

mista kaupunkikeskustoja vehreämmistä ja ilmanlaadultaan paremmista ympäristöistä esikaupunkialueelta, yleensä raideyhteyden varrelta.

Henkilöautojen saatavuuden parantumisen myötä pientaloalueita ja kerrostaloalueita ryhdyttiin 1900-luvulla rakentamaan esikaupunkialueella myös kauemmas raiteliikenteen asemista. Lähiöt toivat esikaupunkimaisen asumisen mahdollisuudet aiempaa laajemman väestönsä saataville. Samalla lähiörakentaminen tuli merkittävään henkilöautoilun määrän merkittävää kasvua, koska monet työpaikat ja palvelut sijaitsivat edelleen pääasiassa kaupunkien keskusta-alueilla ja joukkoliikenneyhteydet olivat riittämättömiä. Lähiöihin toteutettiin paikallista peruspalvelutarjontaa. Myöhemmin monissa kaupungeissa esikaupunkialueelle rakennettiin kauppakeskuksia, jotka yhtäältä toivat aiempaa monipuolisempaa palvelutarjontaa esikaupunkialueella asuville, mutta toisaalta heikensivät ja yksipuolistivat paikallisten lähiosastokeskusten palvelutarjontaa. Kauppakeskusrakentaminen lisäsi henkilöautojen käyttöä myös ostosmatkoilla, ja osin heikensi kaupunkien käveltävyyttä ja siten eri palvelujen tasapuolista saatavuutta. Lähiöasumiseen liittyen puhuttiin Suomessakin 1960-luvun lopulla ”vihreistä leskistä”, perheenäideistä, jotka viettivät päivät lastensa kanssa asuinalueellaan heidän puolisoidensa käydessä keskustaluokalla töissä. Monikeskisuuskehitys sittemmin lisäsi monissa kaupungeissa työpaikkatarjontaa myös esikaupunkialueilla. (ks. Norppa 2017; Norppa 2019a).

Lähiörakentamisen visuaalinen laatu heikkeni siirryttäessä 1950-luvun paikalla muuratuista ja maastoon sovitetuista lähiöistä 1960- ja 1970-luvun teollisiin betonilähiöihin. Sosiaalisen asumisen keskittämisen lisäksi myös ei-houkuttelevalla rakentamisella osaltaan juurrutettiin lähiöihin tulevaisuuden segregatio-ongelmia. Paluuta kaupunkikuvallisten kysymysten merkityksen huomioimiseen nähtiin esimerkiksi Helsingissä hiljalleen 1980-luvulta alkaen. (ks. Norppa 2019a).

Henkilöautoilun lisääntyminen ja kovat ajonopeudet aiheuttivat myös liikenneonnettomuuksien määrän kasvua sekä ilmanlaatu- ja meluongelmia etenkin kaupunkikeskustojen katukuiluissa ja esikaupunkialueilla suurten autoväylien varsilla. Liikenteen häiriöt kohdistuivat eri asuinalueille eri tavoin. Liikenneturvallisuus heik-

keni etenkin jalankulkijoilla ja pyöräilijöillä, ilmanlaadun heikkenemisen ja melun lisääntymisen haitat kohdistuivat korostuneesti perussairauksista kärsiviin. Kaupunkien keskusta-alueilla pysäköintialueiden lisääntyvä tarve vei tilaa toreilta, aukioilta ja jopa viheralueilta. (ks. Norppa 2020).

Esikaupunkimainen, maankäytöllisesti aiempaa tehotomampi rakentaminen johti laajentuvilla kaupunkiseuduilla myös viheralueiden määrän vähenemiseen ja saavutettavuuden heikentymiseen, kun saman väestömäärän asuttamiseen käytettiin yhä suurempia maa-alueita yhä laajemmalta alueelta.

1900-luvun puolivälissä Yhdysvalloissa nähtiin keskusta-alueilla kaupunkisuunnittelua, jonka yhtenä tavoitteena oli purkaa tiettyjen väestönsien, esimerkiksi tummaihoisten, asuttamia kaupunginosia. Tätä saatiin tehdä esimerkiksi väylähankkeiden varjolla. Monesta amerikkalaisesta kaupungista purettiinkin suurehkoja kaupunginosia. Yhdysvalloissa ihonväriin kytkeytyvän alueellisen segregaatian kehittyminen joutui paitsi yksilöiden tekemistä valinnoista ja taloudellisista tekijöistä, syrjintää tukeneesta politiikasta eri hallinnontasoilla. (ks. Thomas & Ritzdorf 1996; DiMento & Ellis 2013; Avila 2014; Rothstein 2017).

Useissa Yhdysvaltojen sekä kehittyvien maiden kaupungeissa kaupunkisuunnittelussa tyyppilliseksi ilmiöksi 1900-luvun jälkipuoliskolla kehittyivät myös varakkaan väestönsien aidatut asuinalueet (engl. gated communities), joihin pääsy on sallittu vain asuinalueiden asukkaille ja heidän vierailleen. Suljettuina yhteisöinä aidatut asuinalueet vertautuvat keskiaikaisiin linnoituksiin tai kaupunkeihin. Aidatut asuinalueet ilmensivät yhteiskunnan jakautumista: räikeän yhteiskunnallisen epätasa-arvon tuottamia vaikeita sosiaalisia ongelmia ja toisaalta varakkaan väestönsien kokemaa uhkaa. Euroopassa aidattuja asuinalueita on jonkin verran mm. Iso-Britanniassa, Pohjoismaissa aidatut asuinalueet ovat harvinaisia. Suomessa tällaisia alueita ei ole.

Chicagon koulun kehämällissä kuvattu pieni- ja keskitaloisten sisäkaupunki ja varakkaampien väestönsien asuttama esikaupunkialue on kaksijakoisuudessaan historian saatossa mallina vanhentunut paitsi rakenteellisesti, myös sisällöllisesti. Keskusta-asumisesta on esikaupungistumisaallon jälkeen tullut jälleen erittäin arvostettua. Tähän ovat vaikuttaneet keskustojen viihtyisyyden parantuminen teollisuus- ja logistiikkatoimintojen vähentymisen, joukkoliikenteen kehittämisen, henkilöautojen pakokaasujen puhdistumisen ja keskustojen kehittämishankkeiden seurauksena sekä yleisen turvallisuuden parantuminen. Keskusta-alueilla on kehitetty palvelutarjontaa, laajennettu kävelyalueita sekä parannettu pyöräilyn olosuhteita. (ks. Norppa 2017; Norppa 2019a).

Gentrifikaatio on niin Yhdysvalloissa kuin Euroopassakin nostanut monet aiemmin työväenluokkaiset sisäkaupungin asuinalueet ylemmän keskiluokan asuinalueiksi. Gentrifikaatioilmiö on monessa kaupungissa edennyt yhä kauemmas keskustasta, ja työntänyt pienituloista väestönsaa kauemmas kaupungin ydinalueilta. Globaalikaupungeissa, kuten Hong Kongissa, Lontoossa, Pariisissa ja New Yorkissa asuntojen hintataso on keskusta-alueilla noussut jopa ylemmän keskiluokan ulottumattomiin (ks. Kuper 2013). Hong Kongissa keskusta-asunnosta sai vuonna 2021 keskimäärin maksaa peräti 27 800 euroa/ neliömetri (Nunbeo 2021). Aiempaa varakkaampien asukkaiden lisäksi asuntojen ammattimainen ja laajamittainen vuokraaminen matkailijoille on monissa kaupungeissa muuttanut keskusta-alueiden väestörakennetta.

Euroopassa pienituloisten asuinalueiksi ovat monessa kaupungissa muodostuneet esikaupunkialueille sijoittuvat, 1900-luvun puolivälin jälkeen rakennetut kerrostalolähiöt, joilla on esiintynyt eri asteisia segregatio-ongelmia. Esikaupunkialueiden pientaloalueet ovat pääasiassa säilyttäneet asemansa keskiluokan tai ylemmän keskiluokan asuinalueina. Joissakin kaupungeissa, kuten Helsingissä, kaupunginosien sosioekonomista erilaistumista on pyritty ehkäisemään sosiaalisen sekoittamisen politiikalla (1970-luvulta lähtien) ja kohdistamalla tarveharkintapohjaisia investointeja (nk. positiivinen diskriminaatio tai erityiskohtelu) taantuneille asuinalueille. Pohjoismaissa sosiaalista segregatiota on ehkäisty myös hyvinvointivaltiomallin ja universaalien julkisten etuuksien avulla. Kommunikatiivinen suunnittelu on 1970-luvulta lähtien lisännyt eri väestöryhmien osallistumismahdollisuuksia kaupunkisuunnitteluun.

Liikkumiskykynsä puolesta haavoittuvien väestöryhmien esteettömyyden parempi huomiointi suunnittelussa ja kaupunkiuudistuksissa on ollut yksi keskeisistä muutoksista 2000-luvun eurooppalaisissa kaupungeissa. Esteettömyyden edistäminen on helpottanut erityisesti liikunta- ja näkövammaisten, ikääntyneiden ja lapsiperheiden liikkumista. Kaupunkien käveltävyyden kehittäminen on tehnyt kaupunkitiloista myös liikenteellisesti aiempaa turvallisempia haavoittuvaisille väestöryhmille, kuten lapsille.

Joukkoliikenteen kehittäminen sekä kävelyalueiden ja pyöräilyverkostojen laajentuminen ovat useissa eurooppalaisissa kaupungeissa edistäneet autottomien väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia. Kaupunkitilaa on ryhdytty valtaamaan takaisin autoliikenteeltä jalankulkijoille ja oleskelulle. Uusi urbanismi on korostanut tiivistä rakentamista ja toimintojen sekoittamista, mm. lähipalvelujen saavutettavuuden merkitystä. Autoliikenteen ajonopeuksia on ryhdytty alentamaan, mikä on parantanut liikenteessä haavoittuvassa asemassa olevien väestöryhmien asemaa. Kaupunkien

ilmanlaatu on parantanut mm. autokannan uudistuessa ja siten helpottanut heikosta ilmanlaadusta kärsivien, kuten allergikkojen ja suurten autoteiden varsilla asuvien ihmisten, asemaa.

Joihinkin väestöryhmiin, kuten asunnottomiin, päihdeongelmaisiin ja kerjäläisiin on kuitenkin monissa kaupungeissa kaupunkisuunnittelussa ja palvelutarjonnassa edelleen suhtauduttu varsin vihamielisesti. Kodittomien leirejä on häädetty ja oleskelua kaupunkitiloissa eri tavoin vaikeutettu. Pehmeämpiäkin malleja on tosin nähty – esimerkiksi tuetun asumisen ja suonensäästisten huumeiden käyttäjille suunnattujen käyttöhuoneiden muodossa.

Sukupuolinäkökulman huomioiva kaupunkisuunnittelu on noussut aiempaa vahvemmin esille 2010-luvulla. Sukupuolitietoista kaupunkisuunnittelua on harjoitettu mm. Wienissä. Siellä laaditussa kaupunkisuunnittelun ohjekirjassa (Irschik et al. 2013) tarkastellaan sukupuolinäkökulmasta kaupunkisuunnittelun eri osa-alueita: yleissuunnittelu ja -kaavoitus, asemakaavoitus, kaupunkitilasuunnittelu, asuntorakentaminen ja julkiset rakennukset. Ohjekirjassa korostetaan sukupuolinäkökulman huomioimista eri suunnittelutasoilla, aina yleissuunnittelutasolta suunnittelusta detaljitason suunnitteluun. Ohjekirjassa on hyvin yksityiskohtaisiakin suunnitteluohjeita. Keskeisiä yleisiä kaupunkisuunnit-

telun malleja sukupuolinäkökulmasta ohjekirjassa ovat monikeskuksinen kaupunki, lyhyiden etäisyyksien kaupunki, laadukkaat julkiset kaupunkitilat, kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen priorisointi, turvallinen kaupunki, esteetön kaupunki sekä arjen huomioinen suunnittelussa ja rakentamisessa. Opas tuo esille myös eri ikäisten erilaisten tarpeiden huomioimisen. Oppaan lopussa on luettelo muista sukupuolinäkökulman huomioivista suunnitteluoppaista, etupäässä saksalaisista ja itävaltalaisista kaupungeista.

Maailmanpankki on vuonna 2020 julkaissut suunnitteluoppaan Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning Design (Terraza et al. 2020), jossa käydään läpi yhdyskuntasuunnittelun eri osa-alueita sukupuolinäkökulmasta. Opas on suunnattu kehittyville maille, joissa naisen asema on usein heikko. Vastaavia kehittyville maille suunnattuja on oppaita muitakin.

Kaupunkisuunnittelua on toteutettu feministisestä näkökulmasta myös mm. Barcelonassa (ks. Salmi 2020; Women and feminism 2021), useissa Ruotsin kaupungeissa, kuten Uumajassa ja Malmössä (ks. Sandberg & Rönnblom 2016; Dahlskog 2018) sekä Tukholmassa, jossa feminististä suunnittelua on kokeiltu mm. mellakoidensa takia mediassakin olleessa Husbyn lähiössä (ks. Roden 2017).

4. Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus Helsingin kaupunkisuunnittelussa

Suomi ja Helsinki ovat viime vuosina pärjänneet erinomaisesti erilaisissa maa- ja kaupunkivertailuissa (ks. Norppa 2019a:515–522), myös tasa-arvoasioissa. Kaupunkisuunnittelun osalta tasa-arvovertailuja ei kuitenkaan juuri tehdä. Spotahomen eurooppalaisten kaupunkien tasa-arvoisuuden vertailussa Helsinki sijoittui vuonna 2018 ensimmäiseksi (ks. Spotahome 2018).

Myös elämänlaatu- ja asukastyytyväisyysvertailuissa Helsinki on pärjännyt hyvin, sijoittuen parhaimmillaan Monocle-lehden 'Quality of Life Survey' -vertailussa vuonna 2011 ensimmäiseksi. Muiden elämänlaatuvertailujen osalta Helsinki sijoittui esimerkiksi Metropolis-lehden 'The 10 Best Cities to Live in' -vertailussa vuonna 2016 kolmanneksi, Giap, Thyen ja Aw:n Global 'Livable Cities Index' -vertailussa vuonna 2014 neljänneksi, The Economist -lehden 'The Liveability Ranking' -vertailussa vuonna 2011 kuudenneksi, Deutsche Bankin 'Liveability Survey' -vertailussa vuonna 2019 kuudenneksi, Global Financen 'World's Best Cities to Live in' -vertailussa vuonna 2020 yhdeksänneksi, The Economist Intelligence Unitin 'Global Liveability Ranking' -vertailussa vuonna 2016 yhdeksänneksi, Numbeon 'Quality of Life Ranking' -vertailussa vuonna 2019 sijalle 29. ja Mercer'n 'Quality of Life Ranking' -vertailussa vuonna 2017 sijalle 30. Elämänlaadun metavertailuissa Helsinki sijoittui UN-Habitatin 'City Prosperity Index' -vertailussa vuonna 2015 neljänneksi sekä IESE Business Schoolin 'Cities in Motion Index' -vertailussa vuonna 2015 sijalle 13. ja Resonance Consultancyn 'EU Place Equity Index' -vertailussa vuonna 2015 sijalle 25. Vuoden 2015 EU-barometrin mukaan helsinkiläiset olivat tukholmlaisten ohella kaikkein tyytyväisimpiä asuinpaikkaansa. (ks. esim. Norppa 2019a:518). Helsinki valittiin YK:n alaisen verkoston vertailussa (ks. De Neve & Krekel 2020) vuonna 2020 kolmannen kerran peräkkäin maailman onnellisimmaksi kaupungiksi. Seuraavassa on tarkasteltu tasa-arvoa ja yhdenvertaisuutta Helsingin kaupunkisuunnittelussa kaupunkisuunnittelun eri asiakokonaisuuksien tai osa-alueiden näkökulmasta.

4.1 Osallistumismahdollisuudet ja viestintä

Osallistumismahdollisuuksien ja viestinnän osalta erityiselle seurannalle on tarvetta ainakin seuraaviin syrjintäperusteisiin liittyen: sukupuoli, ikä, alkuperä, kansalaisuus, kieli, uskonto, terveydentila, vammaisuus, asuinpaikka.

Suomen perustuslaissa (731/1999) säädetään: ”Julksen vallan tehtävänä on edistää yksilön mahdollisuuksia osallistua yhteiskunnalliseen toimintaan ja vaikuttaa häntä itseään koskevaan päätöksentekoon.”

Maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) säädetään: ”Tavoitteena on myös turvata jokaisen osallistumismahdollisuus asioiden valmisteluun, suunnittelun laatu ja vuorovaikutteisuus, asiantuntemuksen monipuolisuus sekä avoin tiedottaminen käsiteltävinä olevissa asioissa.”

Kuntalaissa (410/2015) säädetään: ”Kunnan asukkailla ja palvelujen käyttäjillä on oikeus osallistua ja vaikuttaa kunnan toimintaan. Valtuuston on pidettävä huolta monipuolisista ja vaikuttavista osallistumisen ja vaikuttamisen mahdollisuuksista ja menetelmistä.” Lisäksi laissa on lueteltu keinoja, joilla kunnan asukkaiden osallistumista ja vaikuttamista voidaan edistää.

Julkisuuslain (Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta 621/1999) mukaan viranomaisten toimintaa ohjaa julkisuusperiaate. Julkisuuslaissa korostetaan, että viranomaisten asiakirjat ovat julkisia, jollei tässä tai muussa laissa erikseen toisin säädetä. Lisäksi laissa painotetaan viranomaisten velvollisuutta tuottaa ja jakaa tietoa. Laissa linjataan myös, että ”viranomaisen on tiedotettava toiminnastaan ja palveluistaan sekä yksilöiden ja yhteisöjen oikeuksista ja velvollisuuksista toimialaansa liittyvissä asioissa.”

Ketään ei voida pakottaa osallistumaan kaupunkisuunnittelun prosesseihin, mutta kaikilla pitää olla mahdollisuus osallistua. Osallistumisesta pitää siten tiedottaa mahdollisimman laajasti ja monipuolisesti sekä kaikille ymmärrettävällä ja saavutettavalla tavalla. Esteitä osallistumisella voi muodostua esimerkiksi yksipuolisesta tiedottamisesta, jolloin tieto osallistumismahdollisuuksista ei tavoita kaikkia osallisia tai onnistu tekemään osallistumisesta riittävän houkuttelevaa kaikille osallisille, tai osallistumista vaikeuttavista henkilökohtaisista ominaisuuksista, joita ei ole otettu huomioon osallistamisprosessissa. Tällaisia ominaisuuksia voivat olla esimerkiksi ikä, kieli, vammaisuus ja terveydentila. Osallistujaprofiiliin yksipuolisuus voi kertoa tarpeista kehittää osallistamisprosessia.

Helsingin osallisuusmallissa (2018–2021, ks. Osallisuusmallin...2017) on kymmenen osa-alueita: alueellinen osallisuus, yritysluotsit, osallistuva budjetointi, toi-

mialojen osallisuustyö, vapaaehtoistoiminta, kaupungin tilojen käytön avaaminen, avoin data, vaikuttajatoimielimet, aloitteet ja palautteet sekä digitaalinen osallisuus.

Helsingin kaupunki tiedottaa erilaisista osallistumismahdollisuuksista osallistu.helsinki-sivustolla. (ks. osallistu.helsinki 2021). Kaavoitukseen osallistumisesta tiedotetaan myös Helsingin kaupunkiympäristön toimialan sivuilla. Helsingin kaupunki on yleistasolla tiedottanut kaupunkisuunnittelun ajankohtaisista asioista Kaavoituskatsauksessa, joka on jaettu kaikille helsinkiläisille kotiin kerran vuodessa. Kaavoituskatsaus on saatavilla myös verkosta. Helsingin kaupungin verkkosivuilla tiedotetaan tulevista ajankohtaisista suunnitelmista. Asemakaavaa laadittaessa koteihin on jaettu tiedotteita lähiympäristön asukkaille. Joskus hankkeista tiedotetaan myös sanomalehdissä.

Sähköisesti Helsingin kaupunkiympäristön toimintaa on mahdollista seurata eri kanavista. Helsingin kaupungin Suunnitelmavahti lähettää vahdin tilanneille sähköpostiin ilmoituksen nähtävillä tulevista kaavoista ja liikenne-, katu- ja puistosuunnitelmista, joista voi kertoa mielipiteensä tai jättää muistutuksen. Sähköpostiinsa voi tilata myös kaupunkiympäristön toimialan tiedotteita sekä Osallisuuden uutiskirjeen. Kaupunkiympäristön toimialalla on myös oma Twitter-tili ja Facebook-sivu, joilla tiedotetaan ajankohtaisista asioista. Kaupunkiympäristön toimiala tuottaa jonkin verran sisältöä myös muualle sosiaaliseen mediaan: YouTubeen, Instagramiin sekä LinkedIniin.

Keskeisessä roolissa Helsingin kaupungin osallistamisessa on Kerro Kantasi -internet-palvelu, jonne kulloinkin avoimet kuulemiset tulevat esille ja kommentoitaviksi. Palvelussa julkaistaan myös asukaskyselyjä. Kuulemiset ja niihin liittyvät asiakirjat ovat yleensä suomenkielisiä, käännöksiä ruotsiksi tai englanniksi on harvemmin.

Pääkaupunkiseudun kunnilla on yhteiset selkokielliset sivut; selkokiellisyttä on tarkoitus Helsingin kaupungilla lisätä. Helsingin kaupunki on julkaissut oppaan saavutettavan suunnittelun ja sisällöntuotannon vaatimuksista. Opas huomioi näkö- ja kuuloaistin rajoitteet, fyysiset ja motoriset rajoitteet sekä kognitiiviset ja kielelliset rajoitteet. (ks. Saavutettava sisältö...s.a.).

Helsingin kaupungilla on myös oma palautekanava, jossa voi jättää kaupungille kiitoksia, moitteita, kysymyksiä, kehitysehdotuksia ja kommentoida verkkopalvelujen saavutettavuutta.

Helsinki järjestää asukkaille asukastilaisuuksia ajankohtaisiin suunnitelmiin liittyen. Lisäksi pormestarin asukasiloja järjestetään neljä kertaa vuodessa eri puolilla kaupunkia. Korona-aikana asukastilaisuuksia on pidetty virtuaalisesti.

Nuorille on oma vaikuttamisjärjestelmä Ruuti, jolla on ollut myös oma budjettinsa vuodesta 2013. Helsingin kaupunginkirjasto oli kokeillut osallistuvaa budjetointia Helsingissä jo vuonna 2012.

Laajemmin osallistava budjetointi otettiin Helsingissä käyttöön vuonna 2019, jolloin kaikille kaupunkilaisille aukesi ensimmäistä kertaa mahdollisuus osallistumisen kehittämisehdotusten laatimiseen sekä niistä äänestämiseen Oma Stadi -sivustolla. Osallistuvassa budjetoinnissa ja osallistamisessa kaupunkilaisia auttavat stadiluotsit. Helsingissä toimii myös yritysluotseja.

Osallistuvan budjetoinnin ensimmäisellä kierroksella äänestäneiden sukupuolijakauma ei ollut tasainen, vaan huomattava enemmistö on ollut naisia. Ikäryhmittäin aktiivisimpia äänestäjiä olivat peruskouluikäiset ja vähiten aktiivisia yli 75-vuotiaat. Alueellisesti tarkasteltuna Itä-Helsingissä oltiin vähiten aktiivisia. (Ahola 2020).

Helsingillä on ollut osallisuustila Narinkkatorilla (Laituri) ja Keskustakirjasto Oodissa (Brygga), mutta molemmat on sittemmin suljettu. Laiturilla järjestettiin säännöllisesti erilaisia kaupunkisuunnitteluaiheisia näyttelyitä sekä myös kaupunkisuunnittelumessuja. Asukkaita palvelee nykyisin kaupunkiympäristön toimialan uusi toimitalo Kalasatamassa. Asukastoiminnan tukena ovat tilallisesti asukastalot.

Kaupunkisuunnitteluaiheisia julkaisuja löytyy kaupunkiympäristön omilta verkkosivuilta ja tietoa ajankohtaisesta suunnittelusta Uutta Helsinkiä -sivustolta. Helsingin karttapalvelu tarjoaa paikkatietoaineistoa Helsingistä ja Helsinki Region Infosharen jakaman avoimen datan avulla kaupunkilaiset voivat halutessaan itse laatia tilasto- ja paikkatietoaineistoista omia tarkastelujaan.

Kaupunginvaltuuston kokouksia voi seurata verkossa ja paikan päällä. Lautakuntien ja johtokuntien päätöskirjat ovat julkisia. Hyväksytyistä asemaavoista tiedotetaan Helsingin kaupungin verkkosivuilla.

Muita vaikuttamisen tapoja Helsingissä ovat mm. kuntavaaleissa äänestäminen, kuntavaaleissa ehdolle asettuminen, yhteydenotot valtuutettuihin, kuntalaisaloitteen tekeminen sekä valittaminen suunnitelmista hallinto-oikeuteen.

Helsingin kaupunki on laatinut ohjeen erikielisten helsinkiläisten tavoittamiseksi osallistamisessa (ks. Larva 2020). Helsingin kaupungin kirjastoissa on tarjolla kirjoja useilla eri kielillä. Leikkipuistojen suunnittelun osalta Helsingillä laadittiin vuonna 2021 ohjetta, jossa viestintää vieraila kielillä lisättäisiin leikkipuistoissa. Tällä haluttiin varmistaa, että vieraskieliset tunnistavat Helsingin kaupungin leikkipuistot ja ymmärtävät niiden olevan maksuttomasti kaikkien hyödynnettävissä,

eikä niitä sekoiteta esimerkiksi päiväkotien pihoihin. Ohjeessa korostuu myös eri kaupunkilaisryhmien huomioiminen ja leikkipuistojen osallistava suunnittelu. (ks. Kaikkien yhteinen, vetovoimainen leikkipuisto 2021).

Ulkomailla on huomioitu, että vähävaraisten ja huono-osaisten vähemmistöryhmien (mm. etniset ja kielelliset vähemmistöt) näkökulma saattaa jäädä kaupunkisuunnitteluprosesseissa jopa lähes kokonaan puuttumaan. Esimerkiksi Australian Sydneyssä ongelmana on nähty mm. kohdennettujen osallistumisalojen puute sekä vaikutusvaltaiset poliittis-byrokrattiset rakenteet. (Mahjabeen et al. 2009). Nykymuotoisen osallistavan suunnittelun ongelmana on nähty myös se, että suunnitelmat eivät lähde liikkeelle yhteisöstä, vaan hallinnosta käsin (Boonstra & Boelens 2011).

Digitaalisuus on 2000-luvulla tuonut kaupunkisuunnitteluun uusia osallistamisen mahdollisuuksia; esimerkiksi pehmo-GIS lisää kiireisten keski-ikäisten osallistumista, kun paikan päällä oloa edellyttävissä osallistumistilaisuuksissa vanhemmilla ihmisillä on usein yliedustus. Toisaalta digitaalisuus tuo myös riskin digitaalisesta kuilusta; Suomessa riskiä ei ole aiemmin nähty kovin suurena. (Kytö & Kahila 2011:407–408). Vaikka esimerkiksi tietokoneen ja älypuhelimien omistusaste onkin Suomessa korkealla tasolla ja verkkoasiointi yleistä, ei Suomessakaan kaikilla ole yhtäläiset digitaaliset valmiudet ja laitteistot; vanhemmissa ikäryhmissä verkkoa käytetään vähemmän kuin nuoremmissa ikäryhmissä ja tietokoneen omistus on pienituloisilla harvinaisempaa kuin hyvätuloisilla (Tilastokeskus 2020a; Tilastokeskus 2020b). Helsingin kaupunkikin on viime aikoina kiinnittänyt digiakuiluaan huomiota.

Kaupunkisuunnittelussa on kaupungissa jo asuvan väestön toiveiden ja tarpeiden huomioimisen lisäksi vahvasti kyse myös tulevaisuuden kaupunkilaisten tarpeista. Syntymättömiä tai tulevaisuudessa kaupunkiin muuttavia ihmisiä on vaikeaa osallistaa, mutta heidät on silti huomioitava kaupunkisuunnittelussa erityisesti laadukkaana kaupunkiasumisen edellytysten turvaamisessa nykyistä laajemmalle asukasmäärälle.

Helsingissä tulisi laatia selvitys eri väestöryhmien osallistumisesta kaupunkisuunnittelussa, syistä osallistumisasteessa esiintyvien erojen taustalla sekä huolehtia siitä, että vähemmän aktiiviset väestöryhmät tulevat jatkossa paremmin informoiduiksi ja osallistetuiksi.

4.2 Asuminen

Asumisen osalta alla tarkastellaan tasa-arvo- ja yhdenvertaisuuskysymyksiä kaupunkisuunnittelussa asunnottomuuden, asuntojen saatavuuden sekä hintatason, huoneistotyyppijakauman ja eri väestöryhmien asumi-

sen, alueellisen hallintamuotojakauman ja segregaaation ehkäisemisen sekä gentrifikaation näkökulmasta.

4.2.1 Asunnottomuus

Asunnottomuuden osalta erityiselle seurannalle on tarvetta ainakin seuraaviin syrjintäperusteisiin liittyen: sukupuoli, alkuperä, kansalaisuus, kieli ja uskonto, perhesuhde, terveydentila, varallisuus (pienituloisuus).

Suomen perustuslaissa (731/1999) säädetään: ”Julki-sen vallan tehtävänä on edistää jokaisen oikeutta asuntoon ja tukea asumisen omatoimista järjestämistä.” Suomen laki ei kuitenkaan takaa kaikille subjektiivista oikeutta asuntoon, ainoastaan tietyille väestöryhmille (ks. Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön...2021:83). Perustuslakiin on kuitenkin kirjattu oikeus ihmisarvoiseen elämään, johon asunto olennaisena osana kuuluu.

Asunnottomien lukumäärä oli vuonna 2020 Helsingissä 1534 ja koko Suomessa 4341. Suomen asunnottomista yli puolet on pääkaupunkiseudulla. Edellisvuodesta asunnottomien kokonaismäärä oli Suomessa laskenut, mutta pitkäaikaisasunnottomien määrä noussut. Miehet ovat voimakkaasti yliedustettuina asunnottomien joukossa: Suomen asunnottomista vuonna 2020 miehiä oli noin 75,5 prosenttia. Miesten lisäksi myös maahanmuuttajataustaiset ovat asunnottomien joukossa yliedustettuina, heidän osuutensa Suomen asunnottomista vuonna 2020 oli 22,2 prosenttia. Etenkin asunnottomista perheistä valtaosa on maahanmuuttajataustaisia (Dhalmann 2018).

Nuorten (alle 25-vuotiaiden) osuus Suomen asunnottomista vuonna 2020 oli 19,7 prosenttia, nuoret eivät ole kyseisen ikäryhmän kokoon nähden asunnottomien joukossa yliedustettuina. Nuorisoasunnottomuuden ehkäisemisen kautta voidaan kuitenkin osaltaan vaikuttaa ”asunnottomuusuralle” päätyvien ihmisten määrään. Nuorten asunnottomuutta ennustavia tekijöitä tunnetaan varsin hyvin (ks. Alppivuori 2018), mikä luo mahdollisuuksia varhaiselle puuttumiselle erityisesti sosiaali- ja terveys-, koulutus- ja työvoimapolitiikan kautta.

Vuonna 1987 Suomessa oli peräti 20 000 asunnottomia, joten asunnottomien määrä on pitkällä aikavälillä ainakin tilastollisesti tarkasteltuna laskenut merkittävästi. (Asunnottomuus 2021). Ei kuitenkaan ole selvillä, kuinka paljon Suomessa on piiloasunnottomuutta, joka ei näy tilastoissa (ks. esim. Soininen 2019). Osin asunnottomuustilastojen kaunistumisessa voi olla kyse tilastoinnissa tapahtuneista muutoksista (ks. Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön...2021:84).

Asunnottomuuteen on havaittu liittyvän suuria terveysriskejä ja moninkertainen kuolemanriski (Stenius-Ayoade et al. 2018). Naisilla asunnottomuuteen liit-

tyy lisäksi esim. seksuaaliseen hyväksikäyttöön liittyviä uhkia, joita miehillä ei juuri esiinny (Naisten asunnottomuus 2020).

Terveystilan osalta päihderiippuvaiset, mielenterveysongelmaiset sekä usein moniongelmaiset vapautuvat vangit ovat ylliedustettuina asunnottomien joukossa (ks. Stenius-Ayoade et al 2018; Rautiainen & Mäkinen 2020). Myös tulotaso ja aiemmat taloudelliset vaikeudet vaikuttavat asunnottomuuteen: luottotietonsa menettäneet ovat ylliedustettuina asunnottomien joukossa (Alkila 2019). Lisäksi ero, perheessä tapahtunut kuolemantapaus, kotiväkivalta, yksinhuoltajuus ja kielitaidon puute vaikuttaisivat olevan asunnottomuuden riskiä lisääviä tekijöitä (Naisille on tärkeää koti...2019).

Yhtenä syynä väestöryhmien välisiin eroihin asunnottomuudessa voi olla syrjintä asuntomarkkinoilla. Miehet kohtaavat naisia enemmän syrjintää yksityisillä vuokra-asuntomarkkinoilla (Öblom & Antfolk 2017; Kilpeläinen 2017). Romanit ja maahanmuuttajataustaiset kohtaavat Suomessa etnistä syrjintää asunnon haussa noin 16 ja 15 prosentissa hakutilanteista (Joronen 2012). Romanian tilanteessa asunnonhaussa on kuitenkin tapahtunut positiivista kehitystä (Törmä & Huotari 2018). Vuonna 2002 tehdyn tutkimuksen perusteella maahanmuuttajataustaista ryhmistä syrjintää on asuntomarkkinoilla kohdistunut voimakkaimmin somaleihin, arabeihin ja albaaneihin (ks. Joronen 2012:5). Arabiankielinen nimi vähentää yhteydenottojen määrää vuokra-asunnon haussa yksityisillä vuokra-asuntomarkkinoilla (Öblom & Antfolk 2017). Seksuaalivähemmistöjen tilanne asuntomarkkinoilla on tietyvästi 1990-luvulta parantunut, mutta syrjintää on esiintynyt vielä 2010-luvullakin (ks. Savolainen 2013). Yhdenvertaisuusvaltuutetulle tulleiden syrjintäyhteydenottojen määrä on vuonna 2021 ollut kasvussa – osin kyse voi olla myös ilmoitusaktiivisuuden lisääntymisestä (Paukeri 2021).

Asuntomarkkinoilla tapahtuvasta syrjinnästä ei kuitenkaan ole riittävästi tutkittua ja ajankohtaista tietoa. Tarkkaan ei tiedetä, kuinka paljon syrjintää tapahtuu, mitä ryhmiä syrjintä erityisesti koskee tai millaisia vaikutuksia syrjinnällä on eri ryhmien asunnottomuuteen. Perusteellista analyysiä siitä, miten tilannetta voitaisiin nykyistä paremmin valvoa ja miten syrjintään voitaisiin puuttua, ei myöskään ole tehty. Voitaisiko syrjintää vähentää tiedottamalla lainsäädännöstä yksityisille vuokranantajille? Entä missä määrin vuokranantaja voi toisaalta arvioida vuokralaisehdokkaan (esim. päihdetaukainen henkilö) aiheuttamaa riskiä asuntosijoitukselleen syyllistymättä syrjintään?

Helsingissä tarjotaan asunnottomille erityisasumista. Helsinki on myös valmistellut oman asunnottomuusohjelman, jossa painopisteenä on palveluprosessin kehittäminen sekä etsivän ja ennaltaehkäisevän kotiin

vietävän palvelun kehittäminen. Helsingin kaupungilla asunnottomuus ja sen riski huomioidaan kaupungin vuokra-asuntojen asukasvalinnassa tarveharkinnan kautta. Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön ohjelmassa linjataan: ”Erityisesti painotetaan asunnottomuuden torjuntaa kohdentamalla tarkoitukseen riittävästi kaupungin asuntokantaa” ja että ”pitkäaikaisasunnottomien asuminen (turvataan) tavalla, jossa asumiseen liittyvä hoiva tai asumisen tuki vastaa tarpeeseen. Varmistetaan erityisryhmien asumisen polut kevyempään tai tehostetumpaan tukiasumiseen palvelutarpeen muuttuessa. Turvataan asumisneuvonnan saatavuus asumismuodosta riippumatta.” Asumisneuvonnalla on pystytty Helsingin kaupungin vuokra-asunnoissa vähentämään häätöjä. Asunnottomuutta pyritään torjumaan myös nuorisoasuntojen rakentamisella. (Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön...2021:34, 35–36, 80, 81, 85, 92).

Asunnottomuuden vähentämiseksi on esitetty erilaisia keinoja. Asuntopolitiikan asiantuntijat näkivät kohtuuhintaisen vuokra-asuntokannan merkittävän lisäämisen keskeisenä keinona vähentää asunnottomuutta, mutta tämä ei pelkästään riitä, sillä monen kohdalla asunnottomuudessa on kyse kyvyttömyydestä pitää asunto, ei pelkkä asuntojen määrällinen puute. Tältä osin keskiössä ovat sosiaalipoliittiset keinot: moniongelmaisten ihmisten auttaminen, elämänhallinnan tuen lisääminen ja ennaltaehkäisytehostaminen (asumisneuvonta, Asunto ensin -periaate, pehmeä perintä, sosiaalinen isännöinti, välivuokraus, luottotietojen kunnossapittäminen, huono-osaisuuden kierteen katkaiseminen). Lisäksi tärkeänä on nähty työllisyys- ja talustilanteen parantaminen. Piiloasunnottomuuden – tuttavien luona majoittuvat asunnottomat – ratkaiseminen nähtiin haastavana. (Asuntopolitiikan kehittämiskohteita...2017).

Helsinki pyrkii kaupunkistrategian (2021–2025, ks. Kasvun paikka...2021) mukaan poistamaan asunnottomuuden vuoteen 2025 mennessä.

4.2.2 Asuntojen saatavuus ja hintataso

Asuntojen saatavuuden ja hintatason osalta erityiselle seurannalle on tarvetta ainakin seuraaviin syrjintäperusteisiin liittyen: perhesuhde, varallisuus (pienituloisuus).

Suomen perustuslaissa (731/1999) säädetään: ”Julksen vallan tehtävänä on edistää jokaisen oikeutta asuntoon ja tukea asumisen omatoimista järjestämistä.” Suomen laki ei kuitenkaan takaa kaikille subjektiivista oikeutta asuntoon, ainoastaan tietyille väestöryhmille (ks. Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön...2021:83). Perustuslakiin on kuitenkin kirjattu oikeus ihmisarvoiseen elämään, johon asunto olennaisena osana kuuluu.

Asumisen korkea hintataso koetaan Helsingissä laajalti ongelmana – jopa kaupungin ongelmista suurimpana (Keskinen 2021). Asuntojen korkea hintataso on kansainvälisesti tarkasteltuna erityisesti nopeasti kasvavien ja taloudellisesti menestyvien suurkaupunkien ongelma. Asuntojen matala hintataso voi puolestaan jopa kertoa kaupungin heikosta vetovoimaisuudesta. Helsingissä keskusta-asuntojen hinnat ovat globaalisti vertailtuna varsin korkeat: vuonna 2021 lähes 500 kaupungin vertailussa Helsinki oli 34. kallein (Numbeo 2021). Elinkustannusvertailussa ECA Internationalin 'Most Expensive Cities: Europe' -vertailu (2020) sijoitti Helsingin Euroopan 8. kalleimmaksi kaupungiksi, Mercerin globaalissa 'Cost of Living' -vertailussa (2020) Helsinki oli 65. kallein (ECA International 2020; Mercer 2020).

Yksityisillä vuokra- ja omistusasuntomarkkinoilla asuntojen hintatasossa on kyse kysynnän ja tarjonnan suhteesta. Laajamittaista ylitarjontaa asunnoista pääsee yleensä syntymään lähinnä kaupungeissa, joiden asukasmäärä on laskenut. Asunnoilla on suuret ylläpito-kustannukset, joten asunto on harvoin hyödyke, joita tuotettaisiin suuria määriä varastoon, ja joiden ylitarjonta ja kilpailu ostajista/ vuokralaisista laskisi asuntojen hintaa. Samalla on selvää, että liian vähäinen asuntotuotanto johtaa asuntopulaan ja asuntojen yhä nopeammin nouseviin hintoihin.

Asuntojen hintataso on ongelma etenkin pienituloisille sekä kotitalouksille, joissa huoltosuhde on heikko ja tilantarve suuri (esim. suuret lapsiperheet). Myös yksinasuville asuntojen korkeat hinnat voivat olla korostuneesti ongelma, sillä yksinasuva ei yleensä pysty jakamaan asuntonsa kustannuksia kenenkään kanssa. Pienituloisten osuudessa ja lapsiluvussa on vaihtelua esimerkiksi kieliryhmittäin (ks. esim. Mäki 2016). Pienituloiset ovat yliedustettuina myös monen muun väestöryhmän joukossa, esimerkiksi vammaisuus nostaa Suomessa köyhyysriskiä (Teittinen 2018). Myös ikä vaikuttaa köyhyyden yleisyyteen siten, että nuoret ja ikääntyneet (18–24 vuotta, yli 75 vuotta) korostuvat köyhien joukossa (Heikkinen 2019). Köyhyyden riskiä nostavat myös perhesuhde (yksinhuoltajuus, yksinasuminen), työttömyys ja terveysongelmat; sukupuolen vaikutus köyhyyteen on Suomessa yksinään vähäinen, mutta korostuu tiettyihin muihin ominaisuuksiin kytkettynä (Heikkinen 2019).

Asuntopolitiikan asiantuntijat pitivät pääkaupunkiseudun asuntojen hintojen ja vuokrien nousun nopean nousun syynä pääkaupunkiseudun väestönkasvuun nähden liian pientä asuntotuotantoa. Muina syinä asumisen kalleuteen on nähty sääntelyn purku, asuntotuotannon jakauma, rahoitusmarkkinoiden tilanne ja pienet kotitaloudet. Myös kaupunkialueen kasvu itsessään nostaa asuntojen kysyntää. Asuntojen hintoja lisääntyneestä asuntotuotannosta huolimatta nos-

tavina tekijöinä mainittiin patoutunut tuotantotarve, heikko kaavoitus, asuntorahastojen toiminta, tukijärjestelmät ja kaupunkimaisen ympäristön houkuttelevuus korkeista hinnoista huolimatta. Nähtiin myös, että yksittäisten omistajien ja toimijoiden intresseillä voi olla vaikutusta asuntojen hintakehitykseen. (Asuntopolitiikan kehittämiskohteita...2017).

Asuntokysyntään vastaamiseksi ja asumisen hintatasoon vaikuttamiseksi asuntotuotantotavoitetta on Helsingissä nostettu. Vuonna 2021 voimassa ollut tavoite oli 7 000 asuntoa vuodessa, josta kaupungin oman tuotannon osuus oli neljännes. Asuntotuotantotavoite on vuoden 2022 jälkeen tarkoitus nostaa 8 000 asuntoon vuodessa. Asemakaavoja laaditaan asuntotuotantoon nykyisin vuosittain 700 000 kerrosalaneliömetriä; määrä on kasvanut. Samoin kaupungin tontinluovutus asuntotuotantoon on lisääntynyt ja lisääntyy vuodesta 2023 alkaen. (Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön...2021:61–66).

Keskeistä rakennustuotannon osalta myös on, että rakennuslupaprosessi toimii nopeasti; rakennusvalvonta on Helsingissä usein – etenkin keväisin – ruuhkautunut ja käsittelyajat ovat venyneet (ks. esim. Laitinen 2016).

Asuntojen neliöhinnat vaihtelevat Helsingissä voimakkaasti alueittain. Vuonna 2021 ensimmäisellä kvartaalilla asuntojen neliöhinta oli kalleimmalla postinumeroalueella 10 342 euroa/m² ja halvimmalla postinumeroalueella 2 294 euroa/m². Kalleimmat neliöhinnat ovat kantakaupungissa ja halvimmat tiettyillä alueilla Itä- ja Pohjois-Helsingissä. (ks. Toteutuneet asuntokaupat – Helsinki 2021). Asuminen ei siis ole Helsingissä kaikkialla erityisen kallista, mutta tulo- ja varallisuustaso osin ohjaavat ihmisten asuinpaikka- valintoja. Vapaaehtoisuuden omistusasuntojen hinnat ovat kalleimmat lähellä keskustaa.

Pelkkä asuntojen runsas kaavoittaminen ja nykyinen tuotantomäärä eivät ainakaan toistaiseksi näytä Helsingissä riittäneen laskemaan tai edes merkittävästi hidastamaan asuntojen hintakehitystä; Helsingin nykyinen pormestari Juhana Vartiainen on tosin aiemmin puhunut vuotuisen asuntotuotantotavoitteen nostamisesta jopa 10 000 asuntoon vuodessa (Vartiainen 2017).

Eerola & Saarimaa (2015) ovat tuoneet esille, että kaupungin vuokra-asunnot merkitsevät varsin suurta vuokrasäästöä kaupungin asunnoissa asuville, yhteensä noin 150 miljoonaa euroa vuodessa tai 4 500 euroa kaupungin vuokralaista kohden. Veronmaksajalle tämä on menetettyä tuloa, vaikka se ei näykään suorana kaupungin menona. Tästä näkökulmasta ja koska kaupungin vuokra-asuntoja on rajallinen määrä, olisi tärkeää varmistaa, että vuokrasäästö suuntautuu juuri heille,

joille se on eniten tarpeen. Kaupungin vuokra-asuntoihin on ARA-ohjeistukseen pohjautuvat varallisuusrajat ja aiemmin ollut myös tulorajat. Nykyisin tulotaso huomioidaan kaupungin vuokra-asuntojen asukasvalinnassa yhtenä valintakriteereistä. Vuori & Raunionmaa (2018) ovat havainneet, että (aiemman) tulorajan ylittäneet asutokunnat eivät muodosta kovinkaan suurta osuutta kaupungin vuokra-asuntojen asukkaista. Tämä ei kuitenkaan suoraan kerro sitä, ovatko kaupungin vuokra-asuntojen varallisuusrajat oikealla tasolla tai sitä, onko tulorajojen ja tulotason seurannan puuttuminen perusteltua. Esimerkiksi vuonna 2021 varallisuutta sai Helsingin kaupungin vuokra-asuntoon valittavalla neljän hengen taloudella olla 197 000 euroa (Valintakriteerit 2021). Kyseisellä summalla voi hankkia Helsingistä velattoman omistusasunnon, saada pankista suuren asuntolainan tai maksaa vuosikautia vuokraa yksityisillä asuntomarkkinoilla. Voisi myös olla tarpeen selvittää, olisiko kaupungin vuokra-asuntojen asukkaiden tulo- ja varallisuustasoon mahdollista ja tarpeen kohdistaa seurantaa, jossa tietyn tulo- tai varallisuustason ylittyessä kaupungin vuokra-asunnossa asuvan kotitalouden vuokra nousisi markkinahintaiseksi. Näin kaupunki voisi saada vuokra-asunnoistaan maksukykyisiltä vuokralaisilta nykyistä enemmän vuokratuottoa. Samalla maksukykyisille suuntautuvat kannusteet jatkaa asumista kaupungin vuokra-asunnossa vähenisivät, ja edullinen vuokra-asuminen kohdentuisi nykyistä paremmin sitä eniten tarvitseville.

Aiemmin (ks. Keinänen et al. 2018) on arvioitu mallia, jossa ARA-vuokra-asunnoista irtisanottaisiin vuokralaisia tuloseurannan perusteella tai solmittaisiin vuokrasopimukset määräaikaisina, mutta ratkaisuun ei olla vähäisiksi arvioitujen hyötyjen ja mahdollisten kannustinloukkujen takia päädytty; toisaalta myös tulontarkistusten aiheuttamat segregaatiohaitat sekä tarkistusten vuokriin siirretyt kustannukset/ vuokra-asukas arvioitiin vähäisiksi. Ylituloisten havaittiin edellä mainitussa raportissa keskittyneen pääkaupunkiseudulla Helsingin ARA-asuntoihin, joten myös tuloseurannan todennettavissa olevat hyödyt – tukijärjestelmän koettu oikeudenmukaisuus ja läpinäkyvyys, asuntojen kierron nopeutuminen tulorajat ylittävien osalta, hyvätuloisten lisääntyneet siirtyminen eteenpäin asumisurallaan – keskittyisivät Helsinkiin. Mahdollisina hyötyinä nähtiin myös työnteon kannusteiden parantuminen, kun asumisen kustannuksia ei tarvitse tukea toimeentulotuelle tarvetta vastaavien ARA-vuokra-asuntojen vapautuessa sekä asumistukikustannusten vähentyminen pienituloisten siirtyessä vapaarahoitteisista asunnoista ARA-vuokra-asuntoihin.

Nykymuotoisesta Hitas-järjestelmästä päätettiin Helsingissä luopua vuonna 2020, korvaavan järjestelmän laadinta oli vuonna 2021 käynnissä. Hintasääntelyyn perustuvan Hitas-asuntojen kautta on esimerkiksi pystytty tarjoamaan verrattain edullisia omistusasuntoja

muutoin kalliista kantakaupungista mm. lapsiperheille. Hitas-tuotannon osuus vuotuisesta asuntotuotannossa on kuitenkin ollut varsin pieni, joten Hitas-asunnot ovat kohdistuneet pääasiassa vain pienelle joukolle aktiivisesti Hitas-asuntoja hakeneita ja asuntojen arvonoissa menestyneitä kaupunkilaisia. Vaikka Hitasin tilalle ollaankin suunnittelemassa uutta järjestelmää, keskustelua Hitas-tyyppisen asuntotuotannon merkittävästä lisäämisestä ei olla käyty. Näin ollen uudenkin järjestelmän vaikutukset Helsingin asuntojen keskimääräisen hintatasoon jäävät rajallisiksi. Tuotantomäärästä huolimatta keskeistä olisi kohdentaa Hitas-tyyppinen edullinen omistusasuminen valintakriteerein (esim. tulo- ja varallisuusrajat, lapsiperheiden priorisointi perheasuntojen osalta) mahdollisimman hyvin sitä eniten tarvitseville, ja varmistamalla, että tällaisia asuntoja ei jatkossa haalita sijoitusasunnoiksi. Vuonna 2020 Helsingissä 330 kotitaloudella oli enemmän kuin yksi Hitas-asunto, yhteensä nämä kotitaloudet omistivat noin 700 Hitas-asuntoa. Suurimmalla osalla Hitaksen omistavista kotitalouksista (13 000 kotitaloudella) Hitas-asuntoja oli kuitenkin vain yksi. (Parikka et al. 2020).

Kilpailun lisääminen rakennusosalalla ja sitä kautta rakennusliikkeiden voittomarginaalin kaventaminen, voisi olla yksi keino pyrkiä vaikuttamaan asuntojen hintatasoon. Yhtenä haasteena on ollut, että Helsinki on markkinana osoittautunut vaikeaksi ulkomaisille tai muualla Suomessa toimiville rakennusyhtiöille. Rakennusvalvonta on Helsingissä myös varsin tiukkaa, mikä vaikuttaa siihen, että ratkaisut, joissa on tingitty laadusta (ja usein samalla edullisemmat ratkaisut) eivät ole menneet Helsingissä läpi. Pieniä rakennusyhtiöitä on yritetty houkuttaa markkinoille tarjoamalla mittakaavaltaan pienempiä rakennuskohteita, sillä massiivisia rakennushankkeita ei Suomessa voi toteuttaa kuin muutama rakennusliike, mutta pienten rakennusyhtyrösten osuus rakentamisen kokonaisvolyymista, ja siten mahdollinen kilpailun kiristymisen aiheuttama vaikutus asuntojen hintatasoon on jäänyt varsin vaatimattomaksi. Rakennusliikkeiden liikevoittoprosentit ovat Suomessa julkista tietoa; ne eivät ole viime vuosina olleet erityisen korkeita. Lisäksi rakennushankkeiden taloudellinen kannattavuus vaihtelee voimakkaasti alueittain; joillakin Helsinginkin alueilla voittomarginaalia ei juuri ole.

Rakennusliikkeet usein kritisoiivat kaavamääräysten nostavan kustannustasoa; etenkin jos kyse ei ole nk. massakustomoinnista, vaan yksittäisratkaisuista. Kaavoituksessa ei välttämättä ole tehty syvällistä analyysia rakennustuotannon kulujen määräytymisestä tai kaavamääräysten tarpeellisuudesta ja kohdentumisesta. Kaupunki kuitenkin pyrkii kaavamääräysten kautta varmistamaan rakentamisen laatutasoa ja asukkaalle hyvää elinympäristöä, minkä takia kaavamääräyksistä on haluttu pitää kiinni. Kaavamääräyksistä ja muista vaatimuksista kustannusvaikutuksia on mm. pysäköinnillä, esteettömyydellä, yhteistiloilla, kerrosten lukumäärällä,

massoittelulla ja liiketiloilla. Vaikutusten suuruus vaihtelee runsaasti mm. toteutustavasta riippuen, suurimmiksi kustannukset voivat muodostua pysäköinnistä ja massoittelusta (ks. Selvitys kaavamääräysten...2015).

Helsingissä on pyritty edistämään markkinaehtoista pysäköintiä, mutta toistaiseksi pysäköintipaikkoja on monilla uusilla asuinalueilla edelleen rakennettu varsin paljon. Asuntojen hintatason madaltamiseksi tulisi pyrkiä tilanteeseen, jossa asuntojen hinta ja pysäköintipaikkojen hinta olisi irrotettu toisistaan. Näin ollen uusien asuntojen hinta voisi laskea ainakin niiden osalta, jotka eivät autopaikkaa tarvitse. Yksi mahdollisuus on pysäköinnin alueellinen ja hallinnollinen keskittäminen. Samalla tulisi pyrkiä luomaan mekanismien varmistamiseksi, että pysäköinnin asuntorakentamiselle muodostaman kustannustekijän poistuminen näkyy asuntojen hinnoissa, eikä rakennusliikkeiden voitoissa.

Kaupunki myös osin itse nostaa asumiskustannuksia korottamalla tontinvuokria ja myymällä tontteja markkinahintaan. Merkittävänä maanomistajana kaupunki voi kuitenkin itse määritellä mihin hintaan se vuokraa ja myy maata. Maanvuokra ja kiinteistövero on toisaalta usein taloustieteessä nähty hyvinä tulonlähteenä julkiselle sektorille (ks. esim. Loikkanen & Laakso 2019); niitä ei esimerkiksi pääse pakoon siirtämällä kirjansa muualle.

4.2.3 Asuntojen saatavuus sekä huoneistotyyppijakauma ja eri väestöryhmien asuminen

Asuntojen saatavuuden sekä huoneistotyyppijakauman ja eri väestöryhmien asumisen osalta erityiselle seurannalle on tarvetta ainakin seuraaviin syrjintäperusteisiin liittyen: ikä, perhesuhde, terveydentila, vammaisuus.

Suomen perustuslaissa (731/1999) säädetään: ”Julksen vallan tehtävänä on edistää jokaisen oikeutta asuntoon ja tukea asumisen omatomista järjestämisestä.” Suomen laki ei kuitenkaan takaa kaikille subjektiivista oikeutta asuntoon, ainoastaan tietyille väestöryhmille (ks. Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön...2021:83). Perustuslakiin on kuitenkin kirjattu oikeus ihmisarvoiseen elämään, johon asunto olennaisena osana kuuluu.

Helsingissä tuotettavien asuntojen huoneistotyyppijakaumaa ohjataan asuntopolitiikalla, jotta tuotettaisiin riittävä osuus perheasuntoja (ks. Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön...2021:77). Asuntopolitiikan asiantuntijat pitivät vuonna 2017 asuntojen kokojakaumaa koskevia rajoituksia pääasiassa perusteltuina, mutta katsottiin, että rajoituksia voitaisiin keventää (Asuntopolitiikan kehittämiskohteita...2017). Asuntojen koon

säätelystä Helsingissä onkin siirretty kohti huoneistotyyppien jakauman säätelyä.

Tilavien ja/tai monihuoneisten asuntojen riittämätön saatavuus tai kalleus vaikuttaa etenkin suurten lapsiperheiden asuntojen asumisen ahtauteen. Tilanetta hankaloittaa, mikäli suuri lapsiperhe on pienituloinen. Maahanmuuttajataustaisilla lapsiluku on korkeampi kuin kantaväestöllä (Tilastokeskus 2021a). Perheasuntoja tulisi rakentaa etenkin niille sijainneille, joilla suurten perheasuntojen kysyntä (neliöhinnat) on kaikkein korkein. Lisärakentaminen kalliille alueille hyödyttää muuttoketjujen asuntoja vapauttavan vaikutuksen kautta koko asuntomarkkina-alueetta, vaikuttaen myös matalamman tulotason asuinalueiden hintatasoon (Bratu et al. 2021).

Asuntomarkkinoilla pienasunnot antavat rakennusyhtiölle parhaan tuoton neliömetriä kohden, mikä ilman säätelyä suuntaisi asuntotuotantoa vahvasti pienasuntoihin. Monissa Suomen kaupungeissa, joissa asuntojen kokoon ja/tai huoneistojakaumaan liittyvää vahvaa säätelyä ei ole ollut, pienasuntojen osuus tuotetuista asunnoista on kasvanut merkittävästi viime vuosina, ja aihe on ollut vilkkaan keskustelun kohteena (ks. Taipale 2019; Salomaa 2021). Helsingissä säätelyä on ollut ja asuntojen kokojakauma on pysynyt kohtuullisen tasapainoisena, vaikka myös Helsingissä uudisasuntojen keskipinta-ala on laskenut ja yksioiden osuus kasvanut.

Vaikka asuntotuotannon voimakasta painottumista pienasuntoihin on vaikea nähdä tavoiteltavana tilanteena esimerkiksi lapsiperheiden näkökulmasta, myös pieniä asuntoja tarvitaan. Yksin asuville ei useinkaan ole taloudellista mahdollista vuokrata tai ostaa suurta asuntoa, etenkin keskeisiltä sijainneilta. Perhesuhteen ei tulisi olla este asua keskeisillä sijainneilla. Esimerkiksi nuorille ja opiskelijoille pienempi neliömäärä merkitsee alhaisempaa kokonaisvuokraa tai hankintahintaa, vaikka pienessä asunnossa neliövuokra tai -hinta voikin olla korkeampi kuin suuremmissa asuinnoissa. Asunnottomille puolestaan keskeisintä ei ole asunnon huonemäärä tai sen koko, vaan ylipäänsä oman asunnon saaminen. Keskustelua voi tuki olla tarpeellista käydä siitä, mitä minimikokoa ja laatuvaatimuksia asuntotuotannossa pääsääntöisesti tulisi noudattaa sekä siitä, minne yksioita ensisijaisesti tulisi rakentaa, minkä suuruisina yksiköinä ja kenelle. Alle 20 m²:n yksioissä asumisviihtyvyyden on havaittu laskevan varsin nopeasti muuton jälkeen (ks. Kuparinen 2021). Esimerkiksi opiskelijoiden keskuudessa sijainti lähellä keskustaa on hyvin kysytty (Kortelainen et al. 2018). Pieniä asuntoja kannattaisikin todennäköisesti rakentaa etenkin niille sijainneille, joilla pienten asuntojen kysyntä on neliöhintojen perusteella suurinta ja/tai selvässä nousussa. Tulisi myös selvittää, kohdistuuko yksioihin ja perheasuntoihin kysyntää, joka voisi suuntautua myös kaksioihin; ts. onko kaksioiden tarjonta riittävää.

Asuntotuotantoa kohdennetaan Helsingissä myös ikäihmisille, opiskelijoille, nuorille ja erityisryhmille. Erityisasumista Helsingissä on muun muassa päihde- ja mielenterveyskuntoutujille, kehitysvammaisille ja vammaisille, lastensuojelun asiakkaille, hoivapalveluja tarvitseville vanhuksille, kuntapaikan saaneille pakolaisille ja pitkäaikaisasunnottomille. (Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön...2021:35–36, 69, 80). Erityisasumista on Helsingissä ajoittaisesta vastustuksesta huolimatta pystytty sijoittamaan myös keskeisille, hyvin saavutettaville alueille.

Helsinkiin on myös rakennettu joitakin kerrostaloja myös muille väestöryhmille. Vuonna 2021 oli käynnissä ryhmärakentamishanke, joka on suunnattu sukupuoli- ja seksuaalivähemmistöille (Karppi 2021). Viime vuosina kerrostalo- tai korttelihankkeita on toteutettu myös mm. Arabianrantaan aktiivisille senioreille (Loppukiri, 2004) sekä Jätkäsaaren suomenruotsalaisille (Kvarteret Victoria, 2017) sekä rokkareille ja roudareille (Jallukka, 2017). Jätkäsaaren on rakennettu eri ikäisiä ihmisiä yhteen tuova Sukupolvien kortteli (2018). Yhteisöllisen asumisen ympärille on rakentunut esimerkiksi ryhmärakentamiskohde Jätkäsaaren Malta (2013). Myös historiallisesti Helsingissä on säätiöiden ja järjestöjen toimesta toteutettu asuintaloja erilaisille ryhmille mm. näkövammaisille (Pengerkatu 11, v. 1927), taiteilijoille (Lallukka, 1933) ja lotille (Asuntoyhteistalo tai nk. Naistentalo Laaksossa, 1953).

Vuonna 1969 perustettu HOAS on jo vuosikymmeniä tarjonnut opiskelija-asuntoja Helsingissä. Myös osakunnilla on opiskelija-asuntoja. Samoin nuorisoasuntoja on tarjottu pitkään, Nuorisoasuntoliitto on perustettu vuonna 1971. Eri uskontokuntien osalta mm. evankelis-luterilaisella seurakunnalla (Helsingin seurakuntayhtymä) ja ortodoksisella seurakunnalla on Helsingissä omia kerrostalojaan.

Asumisen osalta keskeistä on myös esteettömien asuntojen saatavuus ja huomioiminen asuntotuotannossa. Tämä koskee vammaisten lisäksi myös muita liikuntarajoitteisia.

4.2.4 Alueellinen hallintamuotojakauma ja segregaaation ehkäiseminen

Alueellisen hallintamuotojakauman ja segregaaation ehkäisemisen osalta erityiselle seurannalle on tarvetta ainakin seuraaviin syrjintäperusteisiin liittyen: varallisuus (pienituloisuus), asuinpaikka.

Helsingissä säännellään myös tuotettavien asuntojen hallintamuotojakaumaa alueellisesti. Tämän tavoitteena on tarjota monenlaista asumista kaikissa kaupunginosissa, ja ehkäistä väestöryhmien alueellista keskittymistä ja segregaaatiota. Segregaaatiota ehkäistään Helsingissä myös kaupunkiudistusalu-

eiden avulla. (Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön...2021:85–87). Segregaaation torjunnan tärkeyteen on herätty myös muualla Suomessa: esimerkiksi Tampereella on vuonna 2018 laadittu Segregaaation ennaltaehkäisyn työkalupakki, jossa on esimerkein kuvattu mahdollisia keinoja ehkäistä segregaaatiota. (Segregaaation ennaltaehkäisyn...2018).

Segregaaatiota on Helsingissä pyritty torjumaan paitsi alueellisen hallintamuotojakauman monipuolisuuden, myös muun muassa resurssien tarveharkintapohjaisen allokoinnin eli positiivisen erityiskohtelun kautta. Segregaaation torjunta on pitkäjänteistä yhteistyötä, jossa kaikilla toimialoilla on oma roolinsa. Historiallisesti tarkasteltuna segregaaatitilanne on ollut Helsingissä 1800-luvun jälkipuoliskolla ja 1900-luvun alussa huomattavasti vaikeampi kuin nykyisin (Norppa 2019b). Segregaaatiokehitys on kuitenkin viime vuosikymmeninä Helsingissä edennyt, myös kansainvälisesti mitaten. Vaikka Helsinki ei ole Euroopan kaupunkien vertailussa erityisen segregoitunut, se ei enää myöskään ole parhaimmista (ks. Malmberg & Kempas 2016).

Sosiaalisen sekoittamisen politiikan on nähty ehkäiseeseen huono-osaisuuden alueellista keskittymistä (Varady & Schulman 2007), vaikka periaate ei olekaan toiminut täysin toivotulla tavalla (ks. Kortteinen & Vaatovaara 2015). Ilman sosiaalisen sekoittamisen politiikkaa alueiden väliset sosioekonomiset erot olisivat Helsingissä todennäköisesti nykyistä suurempia (Varady & Schulman 2007). Yhtenä onnistumisena segregaaatitilanteen kääntämisessä parempaan suuntaan on Helsingissä nähty Myllypuron alue, jota on viime vuosikymmeninä määrätietoisesti kehitetty mm. Itä-Helsingin liikuntapalveluiden keskittymäksi ja kampusalueeksi. Alueelle on toteutettu monipuolista täydennysrakentamista, ostoskeskus on uusittu ja julkista palvelutarjontaa kehitetty. Koulutustaso ja asuntojen neliöhinnat ovat alueella nousseet ja turvallisuuskokemukset vähentyneet (ks. Norppa 2019b). Segregaaatiokehityksen mahdollinen kääntyminen gentrifikaatiokehitykseksi voi toisaalta vähentää pienituloisten väestöryhmien mahdollisuuksia asua alueella.

Jatkossa Helsinki tavoittelee segregaaation ehkäisemistä kaupunkiudistusalueiden (Malminkartano-Kannelmäki, Malmi, Mellunkylä) avulla. Merkittävää uudistamista tapahtuu lisäksi mm. Vuosaaren alueella.

Segregaaation torjunnan ja asuinalueiden väestörakenteen tasapainottamisessa yhtenä haasteena asuntotuotannon näkökulmasta on se, että kovan rahan omistusasuntoja on vaikea saada toteutettua tietyille asuinalueille, koska yhtälö ei ole taloudellisesti rakennusliikkeille kovinkaan kannattava. Yhtenä ratkaisuna tähän on rakennuslupien ”kimputtaminen”: saadakseen rakennusluvan tuottoisalle kovan rahan tontille, raken-

nusliikkeen tulee rakentaa myös toinen vähemmän tuottoisa tontti.

Sosioekonomisten ongelmien alueellinen keskittyminen ja sen moniulotteiset seuraukset koskevat erityisesti henkilöitä, jotka asuvat segregoituneilla asuinalueilla, tyypillisesti korostuneesti mm. pienituloisia, maahanmuuttajia ja maahanmuuttajataustaisia, työttömiä, matalasti koulutettua väestöä, matalapalkkaisilla aloilla työskenteleviä, lapsia ja nuoria sekä päihderiippuvaisia.

Yhtenä haasteena segregaatian ehkäisemisessä on myös se, että eri väestöryhmät usein pyrkivät asumaan kaltaistensa parissa. Ulkomaisissa kaupungeissa on eri aikoina ollut havaittavissa eri väestöryhmien alueellisia keskittyviä, nk. etnisiä enklaveja, joista New Yorkin Little Italy ja Chinatown lienevät tunnetuimmat. Tällaisiin yhteisöihin hakeuduttu, koska ne ovat tarjonneet maahantulijoille mahdollisuuksia majoittumiselle, apua kotiutumiseen, yritystoiminnalle, palkkatyötä, palveluja, turvaa yhteisön ulkopuoliselta maailmalta sekä tutun kielellisen, kulttuurisen ja uskonnollisen ympäristön. Tutkimuksissa onkin havaittu, että enklavissa asumisesta voi olla maahanmuuttajille taloudellista ja sosiaalista hyötyä (ks. Edin et al. 2003; Qadeer & Kumar 2006; Damm 2009) sekä tarjoutua mahdollisuuksia ja joissakin tapauksissa tietotaidollista tukea yrittämiselle (Andersson & Hammarstedt 2015; Andersson 2021). Näyttö on kuitenkin osin ristiriitaista (ks. Xie & Gough 2011), ja enklavin vaikutukset eri tekijöistä riippuvaisia (ks. Andersson et al. 2018; Andersson 2021). Helsingissä maahanmuuttajat eivät ainakaan aiemmin ole muodostaneet kovinkaan selviä alueellisia asuin-yhteisöjä lähtömaan mukaisesti (ks. Vilkkama 2011).

Alueellisen segregaatian ehkäisemisessä keinoja ovat sosiaalisen sekoittamisen politiikan toteuttaminen täydennysrakentamisessa, segregoituneiden alueiden rakennetun ympäristön ja imagon kehittäminen, alueellinen positiivinen erityiskohtelu julkisessa palvelutarjonnassa sekä joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen.

4.2.5 Gentrifikaatio

Gentrifikaation osalta erityiselle seurannalle on tarvetta ainakin seuraaviin syrjäntäperusteisiin liittyen: varallisuus (pienituloisuus), asuinpaikka.

Gentrifikaatiolla on alun perin tarkoitettu työväenluokkien asuinalueiden muuttumista keskiluokkaisiksi sekä aiemman väestön korvautumista varakkaammalla yksityisten vuokra-asuntojen vuokrien noustessa (ks. Glass 1964; Norppa 2019a:34–35). Smith (1996) on myöhemmin laajentanut gentrifikaation käsitettä liittämällä siihen vanhojen rakennusten kunnostamisen lisäksi myös uuden asuntorakentamisen sekä uudelle urbaanille keskiluokalle suuntautuvan palvelu- ja työpaikkarakentamisen. Davidson & Lees (2005) puoles-

taan käyttävät termiä 'new-build gentrification' puhuesaan purkamista ja jälleenrakentamista sisältävistä toteutuksista sekä uusien rakennusten toteuttamista tyhjiille tonteille ja teollisille joutomaille. Tyhjiille tonteille rakentamisen tulkitsemista gentrifikaatioksi on kritisoitu siitä, että se ei suoraan syrjäytä alkuperäistä väestöä (Boddy 2007), eikä uusi rakentaminen myöskään ole vanhan rakennuskannan restauroimista – ajatus, joka sisältyy alkuperäiseen gentrifikaation käsitteeseen. Uusi rakentaminen voi kuitenkin parantaa asuinalueen yleistä ilmettä, palvelu ja työpaikkatarjontaa sekä muuttaa alueen asukasjakaamaa, millä on vaikutusta myös vanhojen asuntojen kysyntään ja hintatasoon. Suomessakin on todettu täydennysrakentamisen nostavan vanhojen kaupunginosien arvoa (Nykänen et al. 2013). (Norppa 2019a34–35).

Zukin (1989) on kuvannut gentrifikaatiota prosessina, jossa halvalla asuinalueelle muuttavat ensin ikään kuin uudisraivaajina vähävaraiset taiteilijat, joiden myötävaikutuksesta alueesta tulee trendikäs. Taiteilijoiden jälkeen alueen löytävät heitä varakkaammat ammattimaiset kiinteistökehittäjät, jotka investoivat alueen rakennuskantaan ja nostavat alueen hintatasoa. Kaupunginosan rosoisuutta, moninaisuutta sekä taiteilijayhteisöjä on myös usein hyödynnetty kaupunginosaimagojen rakentamisessa ja asuntomarkkinoinnissa. Zukinin (2009) kriittisen analyysin mukaan gentrifikaatio on New Yorkissa johtanut "autenttisten kaupunginosien" häviämiseen: aiemmat asukkaat, kuten maahanmuuttajat, työväenluokka ja taiteilijat ovat saaneet väistyä koulutettujen, hyvin toimeentulevien ja trendi- ja kulttuuritietoisien nuorten kaupunkilaisten alta. (Norppa 2019a34–35).

Gentrifikaatio on tyypillisintä taloudellisesti elinvoimaisissa suurkaupungeissa (Richardson et al. 2019). Joissakin kaupungeissa on puhuttu 2000-luvulla jopa myös supergentrifikaatiosta, jossa jo aiemmin gentrifikoituneita globaalikaupunkien (New York, Lontoo) asuinalueita on kehitetty superrikkaiden rahoittajien toimesta (Lees 2003). Globaalikaupunkien keskusta-alueille kohdistuva kiinteistökyky on globaalia ja laaja-alainen kysyntä nostaa hintoja. Globaalikaupunkien keskusta-kiinteistöt nähdään hyvinä sijoituskohteina; sijoitus-asuntoja saatetaan osin pitää jopa tyhjiillään, mikäli kiinteistöjen arvonnousu on riittävän nopeaa. Asuntojen tyhjiillään pitämistä ja sen hintavaikutuksia on pyritty joissain kaupungeissa rajoittamaan verotuksellisin keinoin. (Norppa 2019a34–35).

Gentrifikaatio on liittynyt kaupunkien keskusta-alueiden toimiala- ja työpaikkarakenteen, yleisen viihtyisyyden (mm. ilmanlaatu) ja turvallisuuden parantumiseen, asumispreferenssien ja elämäntapojen muuttumiseen, työväenluokkien asuinalueiden verrattain edullisiin hintoihin sekä niiden ennakoitun hintakehityksen yksityishenkilöille ja yrityksille tarjoamiin investointi-

mahdollisuuksiin. Keskusta-alueet ovat esikaupungistumisvaiheen jälkeen tulleet yhä halutummiksi asuinympäristöiksi; syinä ovat mm. sosiaaliset suhteet, monipuolinen palvelutarjonta, työpaikkojen läheisyys ja hyvät joukkoliikenneyhteydet (Lilius 2014; Picker 2016). Myös julkiset investoinnit voivat osaltaan edistää gentrifikaatiota parantaessaan esimerkiksi asuinalueen saavutettavuutta, palvelutarjontaa tai viihtyisyyttä. (Norppa 2019a34–35).

Helsingissä gentrifikaatiota on usein nähty tapahtuneen esimerkiksi Punavuoren, Kallion ja Puu-Käpylän kaltaisilla aiemmin pääasiassa työväestön asuttamilla sisäkaupungin asuinalueilla, mutta myös monien muiden Helsingin kaupunginosien arvostus on muuttunut 2000-luvulla: Vallilan ja Hermannin sekä esikaupunkialueen osalta Herttoniemen ja Roihuvuoren. Gentrifikaatio on kohdistunut eri asuinalueille eri tavoin.

Gentrifikaation haittoina voi nähdä pienituloisten heikentyneet mahdollisuudet asua gentrifikoituvissa kaupunginosissa, kun hinnat yksityisillä vuokra- ja omistusasuntomarkkinoilla nousevat. Pienituloisuus myös usein jakautuu eri väestöryhmien välillä epätasaisesti, joten asuntojen nousevat hinnat voivat syrjäyttää korostuneesti esim. etnisiä vähemmistöjä (vrt. Hwang & Ding 2020). Tämä kuitenkin riippuu vahvasti eri väestöryhmien alueellisesta sijoittumisesta kaupunkialueella. Myös alueen palvelutarjonta voi tulokkaiden erilaisten kulutuspreferenssien myötä muuttua alueelle pidempään asuneen väestön tarpeiden näkökulmasta ei-toivottavaan suuntaan.

Gentrifikaation positiivisina piirteinä voi nähdä alueiden rakennetun ympäristön ylläpidon ja viihtyisyyden, palvelutarjonnan ja yleisen turvallisuuden parantumisen sekä kiinteistöjen arvonnousun. Asuntojen omistavat pienituloiset saattavat taloudellisesti hyötyä kaupunginosansa asuntojen hintojen noususta, mutta pidemmällä aikavälillä omistusasuntojen saatavuus kaupunginosassa pienituloisten näkökulmasta heikkenee.

Gehl (2017) on korostanut, että ratkaisu gentrifikaation aiheuttamiin ongelmiin ei ole tehdä lisää huonoja kaupunginosia, vaan lisää hyviä kaupunginosia. Tällä Gehl viittaa nk. gentrifikaatiofobiaan, joka voi hidastaa monia tarpeellisiakin uudistuksia. Gentrifikaation aiheuttama asuntojen hintojen kallistuminen ja pienituloisten poismuuttoa on mahdollista ehkäistä julkisella asuntotuotannolla sekä julkisen asuntokannan säilyttämisellä eri kaupunginosissa.

4.3 Julkiset kaupunkitilat

Julkisten kaupunkitilojen osalta alla tarkastellaan tasa-arvo- ja yhdenvertaisuuskysymyksiä kaupunkisuunnittelussa rakennetun ympäristön laadun, esteet-

tömyyden, viherympäristöjen saavutettavuuden, kaupunkitilojen oleskelumahdollisuuksien sekä kaupunkitilojen turvallisuuden, valaistuksen ja näkyvyyden näkökulmasta.

4.3.1 Rakennetun ympäristön laatu

Rakennetun ympäristön laadun osalta erityiselle seurannalle on tarvetta ainakin seuraaviin syrjintäperusteisiin liittyen: asuinpaikka.

Helsingissä rakentamisen laatu ja rakennusten ylläpito ovat kansainvälisesti tarkasteltuna verrattain korkealla tasolla. Ihmisen varallisuus tai muu henkilökohtainen ominaisuus ei myöskään ole laajamittaisesti asumiskurjuutta aiheuttava tekijä. Asunnot ovat talvella lämpimiä, niihin tulee lämmintä vettä, sähköt toimivat, asunnot ovat hyvin varusteltuja, vesivuodot ja kosteusvauriot pääsääntöisesti korjataan viipymättä. Kesähelteiden lisääntyminen voi toki aiheuttaa rakennusten lisääntynyttä viilennystarvetta, mihin ei ehkä olla vielä riittävästi varauduttu. Ääriämpötilat koskettavat eri väestöryhmiä eri tavoin; kärsijöitä ovat etenkin mm. vanhukset ja pienissä asunnoissa asuvat.

Rakennetulla ympäristöllä on teknisen puolensa lisäksi kuitenkin myös visuaalinen ja esteettinen puolensa. Rakennettu ympäristö on eri kaupunginosissa hyvin erilaista ja neliöhintojen perusteella kaikki Helsingin asuinalueet eivät ole yhtä haluttuja. Missä määrin tässä on kyse rakennetun ympäristön koetusta laadusta? Entä onko eri asuinalueiden asukkaiden välillä eroja siinä, kuinka laadukkaaksi oman asuinalueen rakennettu ympäristö koetaan? Eri väestöryhmien välillä on myös eroja sen osalta, kuinka paljon aikaa vietetään omalla asuinalueella tai esimerkiksi työpaikalla, jolloin tietynlainen rakennettu ympäristö – oli se sitten hyväksi tai huonoksi koettu – korostuu kokemusympäristönä. Arjen paikallisuudessa/ monipaikkaisuudessa jakolinjoja voi olettaa olevan mm. iän, sukupuolen, vammaisuuden ja terveydentilan, työttömyyden/ työssäkäynnin sekä tulo-tason osalta.

Rakennetun ympäristön laatuksymykset kytkeytyvät keskusteluihin alueiden tasapuolisesta kehittämisestä sekä suunnittelun demokraattisuudesta – rakennetaanko kaikille alueilla yhtä laadukasta ympäristöä ja rakennetaanko ihmisille sellaista ympäristöä mitä he toivovat? Rakennetun ympäristön koettua laatua on kuitenkin tutkittu valitettavan vähän, mikä ehkä jo itsessään kertoo jotakin rakennetun ympäristön suunnittelun demokraattisuudesta.

Jotakin kuitenkin tiedetään. Pihlajaniemi (2014) on tunnistanut, että institutionaalisesti laadukkaaksi määritellyillä arkkitehtuurilla on Helsingin kantakaupungissa asuntojen hintoja nostava vaikutus. Lönnqvist (2015:156) on puolestaan havainnut, että tietyt raken-

nustyyli (jugend, 1800-luvun kertaustyyli, 1920-luvun klassismi) nostavat asuntojen hintoja. de Botton on jopa väittänyt kauneuden olevan objektiivista (ks. Xie 2015) – tiettyjä painotuksia ihmisten kauneuskäsityksissä varmasti onkin tunnistettavissa. Suomessa sanomalehdet ovat tehneet kyselyitä Suomen kauneimmasta rakennuksesta, voittajia ovat olleet mm. jugendtyylinen Imatran Valtionhotelli ja arkkitehtuurillaan kansainvälistäkin huomiota herättänyt Helsingin uusi keskustakirjasto Oodi. Ilta-Sanomien kolmiosaisessa kyselyssä Suomen sadan kauneimman rakennuksen joukkoon päätyi 1950-luvun jälkeen rakennettuja rakennuksia vain 15 kappaletta (ks. Kuusijoen & Nuoska 2019). Kaupunkimatkailun matkailijavirtojen suuntautuminen puolestaan kertoo vanhojen kaupunginosien lumosta.

Euramaa et al. (2021:29) ovat asukaskyselyn pohjalta tarkastelleet kaupunkilaisten kulttuuriympäristöiksi mieltämiä paikkoja, vastauksissa korostuvat hyvin monenlaiset vanhat – ennen 1960-lukua – rakennetut ympäristöt. Arkkitehtuurityyleistä analyysissä korostuvat klassismi, jugend ja funkis. ”Hiljaisina signaaleina” raportissa on nostettu esille 1950-luvun lähiöt ja joitakin uudempia rakennuksiakin: Musiikkitalo, Oodi, Kaisa-talo, Löyly, Allas Sea Pool, kaupunginteatteri ja Clarion hotellin maisema. Uudemmat lähiöt saavat vain vähän mainintoja.

Lahtinen (2017:18, 20 28) on tarkastellut asukaskyselyn pohjalta Helsingin ”urbaaneja helmiä”, jossa ”Arkkitehtuuri on kaunista” -osion kantakaupunkiin tehdyissä karttapaikannuksissa uudet kaupunginosat loistivat poissaolollaan. Kantakaupungissa karttapaikannuksia saivat Puu-Vallila, Kallion Torkkelinmäki, Siltasaari, Kaisaniemen kasvitieteellinen puutarha, Lapinlahden sairaalan alue, Tempeliahukion alue Etu-Töölössä, Linnunlaulun alue Töölönlahdella, Katajanokan jugend-alue ja Matruusinpuisto, Kruununhaan alue, Senaatintori, Esplanadin alue, Bulevardi ja Hietalahdentori, Viiskulman ympäristö, Eira, Kaivopuisto, Merisataman alue, Tähtitorninmäki ja Suomenlinna. ”Ympäristö on viihtyisä” -osiossa karttapaikannuksia saivat myös jotkut uudet rakennetut ympäristöt: Ruoholahden kanavan alue, Arabian rantapuisto, Katajanokan Matruusinpuisto sekä Tilkantorin ympäristö Pikku Huopalahdessa. ”Hyvin suunniteltu ympäristö” -osiossa uusista alueista arvostettiin lisäksi Eiranrannan asuinaluetta. Useita tulevia rakentamiskohteita (Pasilan konepaja, Keski-Pasila, Jätkäsaari, Telakkaranta, Hernesaari, Hakaniemenranta, Sörnäistenranta) pidettiin ”tulevaisuuden helminä”, mutta niiden rakentaminen oli tässä vaiheessa vielä kesken tai aloittamatta.

Helsingin kaupunkistrategiassa (2021–2025) kaupungin kauneus nostetaan otsikkotason tavoitteeksi. Strategiassa ei kuitenkaan sen syvemmin problematisoida sitä, kuinka kauneus määritellään ja kuka sen määrittelee.

Arkkitehtuuripreferensseissä on myös selviä eroja arkkitehtien ja maallikoiden välillä (ks. esim. Devlin & Nasar 1989; Ghomeshi & Jusan 2013) – myös arvotusperusta on varsin erilainen (Gifford et al. 2000; Fawcett et al. 2008). Preferensseissä on kuitenkin havaittavissa myös yhtäläisyyksiä (Fawcett et al. 2008; Ghomeshi & Jusan 2013), ja vielä nuorten arkkitehtien ja maallikoiden välillä jopa samankaltaisuutta (Šáfarová et al. 2019). Toisaalta on havaittu, että arkkitehtuurikoulutus muokkaa ja yhdenmukaistaa arkkitehtien arkkitehtuuripreferenssejä (Wilson 1996).

Rakennetun ympäristön koetulla kauneudella on todettu olevan suuri merkitys ihmisten hyvinvoinnille (Coburn 2019). Jonkin verran on myös tutkittu kauniin luonnon tai rakennetun ympäristön maiseman vaikutusta ihmisten mielialaan: kauniissa ympäristössä vieraileminen lisää ihmisen onnellisuutta (Seresinhe 2018). Ei siis ole yhdentekevää, millaista arkkitehtuuria kaupunkilaisille tuotetaan.

Arkkitehtuuridemokratiassa demokraattinen prosessi (kansalaisyhteisö ja -vapaudet, valistuneet kansalaiset ja osallistuminen) tulisi huomioida rakennuksen koko elinkaaren aikana: syntyvaiheessa (rakennuksen hankinta, suunnittelu ja rakentaminen), elinvaiheessa (toiminnot) ja kuolemassa (rakennuksen kierrätys tai kunnostus). (Aibéo et al. 2021).

Rakennetun ympäristön osalta tasa-arvoisen ja yhdenvertaisen kaupungin suunnittelussa keskeistä olisi kaupunkilaisten osallistaminen arkkitehtuurin ja julkisten kaupunkitilojen suunnittelussa/ kehittämässä ja ylläpidossa sekä investointien alueellisesti tasapuolisesta allokoinnista huolehtiminen. Helsingin kaupunki ei kuitenkaan ole riittävästi selvittänyt tai tutkinut kaupunkilaisten kokemuksia rakennetun ympäristön laadusta tai ihmisten arkkitehtuuripreferenssejä. Jos tutkimusta asiasta tehdään ja havaitaan, että asukkaat kokevat rakennetun ympäristön laadun joissakin kaupunginosissa keskimääräistä huonompana, rakennetun ympäristön kehittämiseen on tarpeen kohdentaa kaupunginosittain lisämäärärahoja, kuten esim. kaupunkiudistusalueilla on tarkoitus tehdä. Tulisi myös tarkastella, onko arkkitehtuuripreferensseissä havaittavissa eroja eri väestöryhmien välillä.

4.3.2 Esteettömyys

Esteettömyyden osalta erityiselle seurannalle on tarvetta ainakin seuraaviin syrjintäperusteisiin liittyen: sukupuoli, ikä, perhesuhde, terveydentila, vammaisuus.

Lainsäädännöllisesti esteettömyyttä käsitellään Suomen perustuslaissa (731/1999), yhdenvertaisuuslaissa (1325/2014) sekä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999). Valtioneuvosto on laatinut asetuksen rakennuksen esteettömyydestä. EU-tasolla saavutettavuus-

direktiivi ja tuleva esteettömyysdirektiivi osaltaan määrittelevät saavutettavuuden ja esteettömyyden kenttää. Esteettömyydestä linjataan myös Suomen ratifioimassa YK:n vammaisia henkilöitä koskevassa yleissopimuksessa. Esteetön ympäristö määritellään sopimuksessa ihmisoikeudeksi.

Lisäksi laissa säädetään katualueiden ylläpidosta: ”Velvollisuus pitää kunnossa ja puhtaana asemakaava-alueella olevat kadut, torit, katuaukiot, puistot, istutukset ja muut näihin verrattavat yleiset alueet kuuluu osaksi kunnalle, osaksi tontin tai muun alueen omistajalle...” (Laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta 669/1978). Ylläpitovastuu koskee puhtaanapitoa, katualueiden kunnossapitoa (korjaaminen, uudelleen päällystäminen, pölyn sitominen) ja kadun kalusteiden kunnossapitoa, kasvillisuuden siistinä pitämistä ja talvikunnossapitoa.

Esteettömyydellä tarkoitetaan sitä, että tila on kaikkien saavutettavissa. Kaupunkiympäristössä esiintyy paikoitellen tasoeroja, kaltevuustasoltaan jyrkkiä mäkiä, kapeita tai ahtaita tiloja sekä erilaisia esteitä, jotka tekevät liikkumista vaikeaa tai mahdotonta. Lisäksi välimatkat voivat olla niin pitkiä, että liikuntaesteinen ei jaksa niitä kulkea. Näkövammaisten kannalta esteettömässä ympäristössä tarpeen ovat mm. ääniopasteet liikennevaloissa, hisseissä ja raideliikenteen asemilla ja pysäkkikuulutukset joukkoliikennevälineissä, liikkumista ohjaavat tunnisteet mm. lattioissa ja suojateillä sekä jalkakäytävän ja ajoradan välillä.

Esteettömän ympäristön tarve on korostunut etenkin liikuntavammaisilla ja -rajoitteisilla, näkörajoitteisilla ja heitä avustaville henkilöillä, ikääntyneillä sekä terveydentilaltaan heikoilla ihmisillä. Vamman aiheuttaneet liukastumiset ovat vanhemmilla ihmisillä yleisempiä kuin nuoremmilla (Pyyhtiä 2019). Esteettömyys voi olla korostuneen tärkeää myös lapsiperhenäkölkulmasta sekä sukupuolinäkölkulmasta, sillä naiset liikkuvat lastenvaunujen kanssa keskimäärin enemmän kuin miehet. Lastenvaunujen kanssa liikkuvat runsaasti myös mm. isät sekä lasten isovanhemmat. Naisille tapahtuu enemmän vamman aiheuttaneita liukastumisia julkisissa kaupunkitiloissa kuin miehille, miehillä liikuntatapatuimat ovat yleisempiä kuin naisilla (Pyyhtiä 2019).

Esteettömyyden osalta Helsingissä on kuljettu pitkä matka 1800-luvun päällystämättömiltä ja kuoppaisilta kaduilta mukula- ja nupukivikatujen kautta tasaisille asfaltoiduille jalkakäytävälle ja sileäpintaisiin kiveyksiin päällystetyille toriaukioille. Taakse on pääsääntöisesti jäänyt myös aika, jolloin pyörätuoli tai lastenvaunut täytyi sivullisilta apua pyydellen nostattaa jyrkkiä ja usein kapeita rappusia ylös junan, raitiovaunun tai bussin kyytiin.

Helsingissä esteettömyyttä on vuodesta 2002 edistetty Helsinki kaikille -projektilla. Helsinki kaikille -projekti edelsi Esteetön Helsinki -projekti. Ensimmäinen esteettömyyssuunnitelma (nk. SuRaKu-ohjeisto) otettiin Helsingissä käyttöön vuonna 2005 ja päivitettiin vuonna 2008. Ulkoalueiden esteettömyyssuunnitelma (SuRaKu) sai Invalidiliiton valtakunnallisen Esteetön Suomi -esteettömyyspalkinnon vuonna 2011. Helsingissä on lanseerattu esteetön penkkisarja vuonna 2009. Vuosille 2005–2010 Helsingissä laadittiin esteettömyyssuunnitelma (Helsingin kaupungin esteettömyyssuunnitelma...2005). Vuonna 2009 Helsingissä laadittiin esteettömyysmittaristo, joka päivitettiin vuonna 2018. Helsingin kaupungilla toimii myös esteettömyysasiamies, vammaisneuvosto (1982-), vammaisasiamies sekä vanhusneuvosto (1997-), jotka osaltaan vastaavat esteettömyysasioista. Vuonna 2015 Helsinki oli toisella sijalla EU:n Access City Award -kilpailussa. Vuonna 2017 Helsingillä aloitti esteettömyystyöryhmä. Helsingin kaupunki on koonnut verkkosivuilleen ohjeita esteettömään suunnitteluun, 500 termin esteettömyyden sanakirjan suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi sekä tietopankin esteettömyyssymboleista. Helsingin kaupungin palvelukarttaan on koottu tietoja eri kohteiden esteettömyydestä. Helsingin kaupungin tilaisuudet pyritään aina mahdollisuuksien mukaan järjestämään esteettömissä tiloissa.

Helsingissä on myös vuodesta 2000 toiminut hissi-projekti, jonka avulla edistetään esteettömyyttä taloyhtiöissä. Hissiprojektista vastaa hissiasiamies, joka neuvoo taloyhtiöitä hissihankkeissa. Esteettömyys huomioidaan myös asuntotuotannossa. Esteettömyysvaatimukset eivät asuntopolitiikan asiantuntijoiden mukaan merkittävästi nosta asuntojen hintaa, kustannuksia nostavia vaikutuksia esteettömyydellä nähtiin lähinnä pienissä asunnoissa (Asuntopolitiikan kehittämiskohteita...2017).

Helsingin kaupunki julkaisi esteettömyyslinjaukset vuonna 2012 ja ne uusittiin vuonna 2021 (Helsingin kaupungin esteettömyyslinjaukset 2021). Uudemmassa linjauksessa on tarkasteltu myös esteettömyyden nykytilaa Helsingissä.

Esteettömyys on edistynyt Helsingissä merkittävästi mm. joukkoliikenteessä matalalattiaisten junien, raitiovaunujen ja bussien muodossa sekä joukkoliikenteen pysäkeillä. Busseista kaikki ovat matalalattiaisia ja raitiovaunuissa on matalalattiaisen osa yhdessä tai useammassa vaunussa, metroasemat ovat samoin esteettömiä. Suomenlinnan lautta on esteetön. Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL) sai Invalidiliiton Esteetön Suomi -palkinnon vuonna 2005 kokonaisvaltaisesti esteettömän liikennejärjestelmän kehittämisestä. HKL palkittiin Esteetön Suomi -palkinnolla myös 1995.

Esteettömyyteen liittyy mahdollisuus saada pysäköinti-paikka läheltä kohdetta. Invapysäköintipaikkoja on tar-

jolla monin paikoin. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom voi myös myöntää liikkumis- tai toimimisesteiselle henkilölle tai hänen kuljettamistaan varten erillisen liikkumisesteisen pysäköintitunnuksen. Pysäköintitunnuksella saa mm. pysäköidä vammaisille tarkoitettulle pysäköintipaikalle, pysäköintikieltomerkin vaikutusalueella sekä maksutta maksulliselle pysäköintipaikalle.

Myös julkisten rakennusten ja kaupunkitilojen perusparannuksissa ja uudisrakentamisessa on huomioitu esteettömyys. Esteetön Suomi -palkinnolla on erikseen palkittu Ateneumin ja Säätytalon peruskorjaukset vuonna 1992. Kampin keskuksen suunnittelussa huomioitiin näkövammaiset lattiaopastein. Hämeentien uudistuksen toimijat saivat vuonna 2020 Helsingin ja Uudenmaan näkövammaiset ry:n esteettömyyspalkinnon. Helsingin ydinkeskustan kävelyalueiden laajentaminen on parantanut esteettömyyttä keskustassa.

Helsingissä on nykyisin myös joitakin esteettömiä luontopolkuja, mm. Kivinokan luontopolku (1997/ kunnostettu 2008) ja Lammassaaren pitkospolku (2018) Vanhakaupunginlahdella. Esteettömyyttä on huomioitu myös Seurasaarella ja Haagan Alppiruusuistossa, Longinojan luontopolulla Savelassa sekä Nuuskion ja Sipoonkorven (Storträskin reitti) kansallispuistoissa. Laajasalon Stansvikiin on suunniteltu Helsingin ensimmäistä esteetöntä uimarantaa. Muualla Suomessa esimerkiksi Kouvolaan suunniteltiin vuonna 2021 esteetöntä metsää (Kauta 2021). Savitaipaleella puolestaan muistisairaiden vanhusten itsenäistä ulkoilua on pyritty edistämään maalaamalla katuun vaaleanpunainen esteetön ulkoilureitti, joka kulkee keskeisten palveluiden ohitse (Anttonen & Nieminen 2021).

Esteettömyyden erikoistason alueiksi, reiteiksi ja kohteiksi on Helsingissä valittu keskusta-alueet, kävelykadut, julkisen liikenteen asemat ja pysäkit, sosiaali- ja terveystalot palvelutalojen ympäristöt, sairaalaympäristöt ja näiden rajapinnat yleisten alueiden kanssa, kaikille suunnatut liikunta- ja leikkipaikat ja kauppakeskukset.

Kuitenkin edelleen vammaisten henkilöiden ”takamatka” näkyy monin tavoin Helsingissä toteutetun kuntalaiskyselyn tuloksissa (ks. Lappalainen 2021). Uusimpana haasteena esteettömyydessä ovat olleet sinne lojumaan jätetyt sähköpotkulaudat, ongelmaa yritetään suitsia (Kilpelänaho 2021).

Helsingin kaupunki jakaa verkkosivuillaan esteettömyyden neljään eri osa-alueeseen: sosiaaliseen, fyysiseen, taloudelliseen ja digitaaliseen esteettömyyteen. Näistä fyysinen esteettömyys on vahvimmin kaupunkisuunnittelun osa-alueita: ”...kaikilla tulee olla pääsy palveluihin. Palveluissa pyritään poistamaan liikkumisen ja toimimisen esteet ja otetaan huomioon aistivammiin liittyvät tarpeet.” Sosiaalinen, taloudellinen

ja digitaalinen esteettömyys liittyvät kaupunkisuunnitteluun ennen kaikkea osallistumismahdollisuuksien kautta. ”Sosiaalinen esteettömyys viittaa asenteisiin, joiden avulla luodaan turvallista ja avointa ilmapiiriä palveluissa.” ”Taloudellinen esteettömyys tarkoittaa sitä, että henkilön taloudellinen tilanne ei saa vaikuttaa hänen mahdollisuuksiinsa käyttää palveluja.” ”Digitaalinen esteettömyys viittaa erityisesti digitaalisiin palveluihin ja siihen, että kaikki voivat käyttää verkkosivuja ja mobiilisovelluksia.”

Keskeistä fyysisen esteettömyyden edistämässä on tasoerojen ja muiden liikkumisesteiden vähentäminen kaupunkiympäristöstä ja välttäminen kaikessa uudessa suunnittelussa. Liikennesuunnittelussa tulisi olla tavoitteena lyhyet etäisyydet joukkoliikenteen pysäkeille ja kaupunkisuunnittelussa yleisesti eri palveluihin. Kaikilla raitiotiepysäkeillä ja kaukobussiliikenteessä esteettömyys ei välttämättä täysin toteudu. Kunnossapidon osalta mm. talvikunnossapitoa tulee parantaa ja raide liikenteen asemien hissien toimivuus turvata. Työmaiden ym. väliaikaisjärjestelyt eivät useinkaan ole esteettömiä. Esteettömiä virkistysmahdollisuuksia on tarpeen lisätä. Kaupunkisuunnittelussa tärkeää on pysäköintipaikkojen korvamerkitseminen liikuntavammaisille ja -rajoitteisille. Kunnossapidon osalta on tärkeää huolehtia invapysäköintipaikkojen ja niiden lähiympäristön talvikunnossapidosta. Pysäköinninvalvonnan tulee valvoa, että invapysäköintipaikkoja eivät käytä henkilöt, jotka eivät niitä tarvitse.

4.3.3 Viherympäristöjen saavutettavuus

Viherympäristöjen saavutettavuuden osalta erityiselle seurannalle on tarvetta ainakin seuraaviin syrjintäperusteisiin liittyen: ikä, perhesuhde, vammaisuus, asuinpaikka.

Helsingin pinta-alasta 40 prosenttia on kaupungin hallinnoimien viheralueiden peitossa (Tilastotietoja Helsingistä 2020:6). Tämän lisäksi vehreyttä on mm. tonteilla sekä kadunvarsipuina. Helsingin kaupunkisuunnittelussa käytetty tavoite-etäisyys lähivirkistysalueelle on 300 metriä, kaupunginosapuistoon 800 metriä ja laajalle viheralueelle 2 000 metriä (Hyövälti 2020).

Viheralueita on Helsingissä varsin tasapuolisesti ympäri kaupunkia; jonkinlaisen poikkeuksen muodostaa kantakaupunki, jossa viheralaa tiivistä rakennetusta kaupunkiympäristöstä ja korkeasta asukastiheydestä johtuen on asukasta kohden verrattain vähän. Joillakin alueilla lähiviheraluetta voi asukasta kohden olla yli 120 neliometriä, kun taas toisilla alueilla alle 20 neliometriä (Hyövälti 2020). Kantakaupungissa erityisesti laajojen viheralueiden saavutettavuus on heikompi kuin muualla Helsingissä. Joissakin osissa Helsinkiä viheralueiden saavutettavuuteen – kun sitä mitataan yleisten viheralueiden osalta – vaikuttaa myös se, että osa kau-

punkivihreästä painottuu sijainnillisesti tonteille (esim. pihoilta ja hautausmailla). Sosioekonominen asema ei Helsingissä ole viheralueiden saavutettavuutta vahvasti määrittävä tekijä; esimerkiksi monissa kantakaupungin kaupunginosissa asukkaiden keskimääräinen tulo- ja koulutustaso on kaupungin keskitason yläpuolella, mutta viheralueiden saavutettavuus kaupungin keskitason alapuolella. Toisaalta viheralueiden lisäksi myös vesistöillä on virkistysarvoja. Vaikka esimerkiksi useissa Helsingin kantakaupungin kaupunginosissa laajojen viheralueiden saavutettavuus on rajoittunutta, etäisyys merenrantaan voi olla lyhyt.

Helsingissä on myös runsaasti leikkipuistoja eri puolilla kaupunkia, yhteensä 69 kappaletta. Näiden lisäksi Helsingissä on pienempiä leikkipaikkoja. Helsingin kaupungin palvelukartalta selviää kuitenkin, että aivan kaikissa kaupunginosissa leikkipuistoja ei kuitenkaan ole. Toisaalta myös piha-alueet ja viheralueet tarjoavat leikin mahdollisuuksia. Viherympäristöihin kohdistuvat budjettileikkaukset kohdistuvat Helsingissä samalla myös leikkipuistoihin, millä voi olla vaikutuksia etenkin lapsille ja lapsiperheille.

Vehreyden ja maaperäkontaktien puute voivat aiheuttaa terveysongelmia. Viheralueiden on havaittu vähentävän astmaa, masennusta ja kuumuudesta johtuvia kuolemia (ks. Taylor 2020). Maaperän pieneliökontaktien puute voi olla allergioiden ja autoimmuunisairauksien lisääntymisen taustalla (ks. Toppila-Salmi et al. 2013; Pohjanpalo 2017). Luonnossa liikkumisella on vaikutuksia myös emotionaaliseen hyvinvointiin: stressistä palautumiseen ja elpymiskokemuksiin, onnellisuuden ja tyyneyden tuntemuksiin. Ulkoilun määrä lisää positiivisten tunteiden voimakkuutta. (Luonnon hyvinvointivaikutukset 2019). Luonto lisää fyysistä aktiivisuutta, parantaa keskittymiskykyä, voi madaltaa verenpainetta ja sykettä sekä kohottaa mielialaa ja edistää sosiaalista hyvinvointia ja yhteisöllisyyttä (Terveyttä ja hyvinvointia luonnosta 2019).

Haavoittuvaisessa asemassa eri väestöryhmistä viherympäristön puuttumisen näkökulmasta ovat etenkin lapset, nuoret, liikuntavammaiset- ja rajoitteiset sekä vanhukset, joille lähiympäristön merkitys on korostunut.

Leikkipuistoissa, päiväkotien pihoilta ja jalkapallokentillä ovat turvallisuus- ja ylläpitosyistä lisääntyneet keinokekoiset päällysteet. Asuinpaikan mukaan tarkasteltuna vehreyttä ja luonnonmukaista maaperää on Helsingissä vähiten kantakaupungin tiheästi asutuilla alueilla. Kantakaupungissa on puistoja, mutta metsää ei suurimmassa osassa kantakaupunkia juuri ole, ja myös välittömästi saavutettava vehreys, kuten katu- puut tai kukkaistutukset puuttuvat monelta kadulta tai katuosuudelta. Helsingissä katupuiden yhteydessä katupuiden määrää ei useinkaan ole juurikaan lisätty;

esimerkiksi Barcelonassa Meridiana Avenuella katupuiden määrä tulee katupuiden myötä kasvamaan merkittävästi. Kantakaupungin pihojen vehreys vaihtelee, paikoin pihojen vehreys tuo lisävehreyttä myös katukuvaan.

Vehreyden lisäämiseen voisi Helsingissä etenkin kantakaupungissa olla perusteita, sillä luontonäkymä tai vihreä ikkunanäkymä lisäävät kaupunkilaisten tyytyväisyyttä ja psykologista hyvinvointia (Kaplan 2001; Elsdak et al. 2020). Rakennetun ympäristön näkymä voi lisätä tyytyväisyyttä, mutta ei niinkään koettua hyvinvointia (Kaplan 2001). Vihreällä ikkunanäkymällä luokahuoneen ikkunasta ja kampusten puunäkymillä on havaittu olevan opiskelijoiden stressistä toipumista nopeuttavia ja keskittymiskyvyn palautumista edistäviä vaikutuksia (Li & Sullivan 2016; Guo et al. 2020). Työpaikoilla ikkunasta näkyvät luonnon elementit voivat parantaa työkykyä ja tyytyväisyyttä työhön (Lotturp et al. 2015). Mielen hyvinvointia lisää myös vihreässä ympäristössä liikkuminen (Pretty 2006), myös Helsingissä kävelylenkeillä suositaan viheralueita (ks. Norppa & Hovi 2020). Katupuut toisivat lisää vehreyttä myös urbaaneihin ympäristöihin ja lisäsivät niiden käytettävyyttä ulkoilu-ympäristöinä. Helsingin kaupunginvaltuusto on vuonna 2017 linjannut katupuiden määrän lisäämisestä ja vuonna 2020 myös 100 000 uuden puun istuttamisesta Helsinkiin. Katupuiden stressiä vähentävien vaikutusten on havaittu olevan sitä suurempia mitä enemmän katupuita on (Jiang et al. 2016). Puiden on ylipäänsä havaittu olevan tärkeä osa kauniiksi koettua maisemaa (Seresinhe 2018).

Vihreyden edistämiseksi uusilla asuinalueilla Helsingissä on otettu käyttöön viherkerroinmenetelmä (ks. Hurme 2020). Vehreys huomioidaan asuinkorttelien kilpailujen pisteytyksessä. Uusien kerrostalopihojen potentiaalista vehreyttä vähentävät pysäköintikanne- net, joille ei istuteta suurikokoisia puita. Osin vehreyttä myös sijoitetaan asukkaiden saavuttamattomiin katoille, mikä voi olla perusteltua ekologisesti, mutta asukkaille viherkattojen virkistysarvo voi jäädä vähäiseksi – etenkin jos katolle ei ole pääsyä tai näkymää.

Viheralueiden saavutettavuutta on myös mahdollista parantaa niiden asukkaiden osalta, joilla asuinalueilla viheralueita on vähän, parantamalla yhteyksiä viheralueille, myös vanhusten osalta (ks. Wen et al. 2020). Helsingissä esimerkiksi siltayhteydellä Kalasatamasta Mustikkamaalle on ollut viheralueiden käyttöä helpottanut vaikutus. Samoin Kruunusillat-hanke tuo kantakaupungista uusia yhteyksiä viheralueille. Vastaavia mahdollisuuksia on Helsingissä muuallakin.

Helsingissä vanhuksia on viheralueiden osalta erikseen huomioitu Suursuonpuistossa, Maunulassa, missä on vuonna 2004 avattu vanhusten kuntopolku ja Pikku Huopalahdessa, missä on vuonna 2009 avattu ikäih-

misille suunnattu puisto, Taavetinpuisto. Liikunta-rajotteisille suunnattuja viheralueita on tarkasteltu esteettömyys-osiossa.

Viheralueiden laatu ja luonne vaihtelevat Helsingin eri osissa. Esikaupunkialueella viheralueet ovat usein metsäisiä, kantakaupungissa pääasiassa puistoja. Puistojen hoitoluokat vaihtelevat puiston tyyppin mukaan, arvopuistoiksi määriteltyjä puistoja hoidetaan muita intensiivisemmin. Arvopuistoja on huomattavasti enemmän kantakaupungissa kuin esikaupunkialueella. Puistojen hoitotarpeeseen vaikuttaa myös käyttöpaine, joka on korkeimmillaan tiiviillä asuinalueilla, joilla viheralueita on vähän tai ne ovat kooltaan pieniä (ks. Hyövälti 2020).

Viherympäristöjen saavutettavuuden parantamiseksi kaupunkisuunnittelussa olisi tärkeää vehreyden ja luonnollisen maaperän säilyttäminen asuinalueilla, mm. voimakkaasti asfaltoituilla alueilla sekä päiväkotien, taloyhtiöiden ja koulujen piholla, leikkipuistoissa sekä puistoissa. Katupuiden lisäämiseksi on tärkeää edistää katujen alle asennettavan infrastruktuurin sijoittamista toistensa päälle, vertikaalisesti, sen sijaan, että infrastruktuuria sijoitetaan horisontaalisesti koko kadun leveydeltä. Lisäksi mm. silta- ja joukkoliikenneyhteyksiä viheralueille on mahdollista parantaa. Uudisrakentamisen osalta on mahdollista pyrkiä sijoittamaan rakentamista viheralueiden sijaan jo rakennetuille alueille ja alueiden käyttötarkoitusten muuttuessa – esim. entisten satama-, teollisuus-, ratapiha-, logistiikka- tai pysäköintialueen muuttaminen uuteen käyttöön – toteuttamaan uudistuvilla alueille myös puistoja.

4.3.4 Kaupunkitilojen oleskelumahdollisuudet

Kaupunkitilojen oleskelumahdollisuuksien osalta erityiselle seurannalle on tarvetta ainakin seuraaviin syrjäntäperusteisiin liittyen: ikä, poliittinen toiminta, terveydentila, vammaisuus, asunnottomuus, varallisuus (pienituloisuus).

Oleskelumahdollisuuksien osalta tasa-arvoisen ja yhdenvertaisen kaupunkiympäristön haasteena voivat paikoin olla puutteelliset istumismahdollisuudet julkisissa kaupunkitiloissa. Tämä koskee iän osalta etenkin ikääntyneitä, joilla tarve levätä kävelymatkoilla on korostunut. Myös vammaisuus tuo korostunutta tarvetta mahdollisuuksille levähtää kaupunkitiloissa. Julkisten kaupunkitilojen puutteelliset istumismahdollisuudet koskettavat painottuneesti myös nuoria, joilla on runsaasti vapaa-aikaa sekä usein varallisuutensa ja ikänsä puolesta rajoitettu pääsy joihinkin sisätiloissa sijaitseviin ajanviettopaikkoihin. Pienituloisuus rajoittaa mahdollisuuksia viettää aikaa käyttömaksullisissa sisätiloissa myös useiden muiden ryhmien osalta. Tämä

koskee korostuneesti väestöryhmiä, jotka ovat yliedustettuina pienituloisten joukossa.

Yksityisen tai puolijulkisen kaupunkitilan lisääntyminen aiheuttaa usein huolta julkisen kaupunkitilan puutteesta. Kaupunkitilaa on Helsingissäkin aiempaa enemmän yksityisesti ylläpidetyissä ja valvotuissa kauppakeskuksissa, joissa oleskelu on monissa tiloissa käyttömaksullista tai eri tavoin (mm. ajallisesti ja käyttötavoiltaan) rajoitettua; osa ryhmistä kokee itsensä ei-toivotuiksi ja osa ryhmistä tulee konkreettisesti poissuljetuiksi. Tämä koskee iän osalta usein etenkin nuoria ja terveydentilan osalta mm. päihderiippuvaisia; molempien ryhmien osalta oleskelu puolijulkisissa tiloissa on usein koettu häiritsevänä. Päihderiippuvaiset ovat painottuneesti miehiä. Lämmitetyissä sisätiloissa asunnottomille ja päihdeongelmallisille maksuttomia oleskelumahdollisuuksia tarjoavat usein lähinnä päiväkeskukset ja kirjastot; nuorille myös mm. nuorisotalot ja kodit. Myös oikeus poliittinen toimintaan on puolijulkisissa tiloissa, kuten kauppakeskuksissa yleensä joko luvanvaraista tai kokonaan kiellettyä, ja keskittyy sen vuoksi julkisiin ulkotiloihin.

Järjestyslaki (612/2013) kieltää yleisen järjestyksen häiritsemisen ja turvallisuuden vaarantamisen yleisellä paikalla, tähän lukeutuu mm. metelöiminen, pelkoa herättävä uhkaava käytös, esineiden heitteleminen, päihdyttävän aineen nauttiminen muualla kuin puistossa tai siihen verrattavalla julkisella paikalla sekä virtsaaminen ja ulostaminen. Myös vaarallisten esineiden ja törhimiseen soveltuvat esineiden hallussapito ilman hyväksyttävää syytä on kiellettyä yleisillä paikoilla. Pelkkä päihtymys ei kuitenkaan ole lainsäädännön mukaan riittävä syy poistaa henkilöä yleiseltä paikalta, vaan päihtyneen henkilön tulee käyttäytyä häiritsevästi – keskeinen kysymys on, kenen normikäsityksistä käsin käytös tulkitaan häiritseväksi ja kenen oikeuksia valvotaan. (ks. ”Tässä käytävällä ei saa istua”...2020).

Kokoontumislaki (530/1999) turvaa oikeuden järjestää yleinen kokous, kuten mielenosoitus, yleisillä paikoilla, kuten torilla, aukiolla tai katualueella sekä yleisötilaisuus järjestämispaikan omistajan tai haltijan suostumuksella. Yleisestä kokouksesta ja yleisötilaisuudesta täytyy kuitenkin tehdä ilmoitus poliisille. Yleinen kokous tulee päättää, mikäli sen jatkamisesta aiheutuu välitöntä vaaraa ihmisten turvallisuudelle, omaisuudelle tai ympäristölle. Kokoontumislaki säätelee yleisiä, ei yksityisiä kokouksia.

Kansainvälisessä keskustelussa on puhuttu vihamielisestä arkkitehtuurista tai pelon arkkitehtuurista (ks. esim. Ellin 1997). Ihmisten tai joidenkin ihmisryhmien oleskelu- ja ajanviettomahdollisuuksia on mahdollista rajoittaa eri kaupunkisuunnittelun keinoin. Yksi keino on jättää kaupunkitila ilman istumismahdollisuuksia. Puistoista ja muista julkisista kaupunkitiloista on jois-

sain tapauksissa myös poistettu penkkejä (Helsingissä esim. Hakaniemenpuisto) tai muita oleskelun mahdollistavia rakenteita. Penkkien poistaminen on kuitenkin Helsingissä varsin harvinaista, ja yleisillä alueilla olevien penkkien määrää on Helsingissä lisätty. Vuonna 2021 Helsingissä oli noin 8 100 penkkiä (Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto...2021).

Toinen keino pyrkiä välttämään ei-toivottua oleskelua on sijoittaa kaupunkitilaan penkkejä, joilla nukkuminen tai pitkäaikainen oleskelu on mahdotonta tai epämiellyttävää. Helsingissä on nähty joillakin raitiovaunupysäkillä (esim. Kaisaniemenkadulla) nojailupenkkejä, joilla ei voi nukkua tai istua. Joissakin puistoissa on penkkejä, joilla voi istua vain yksi henkilö ja penkkejä, joiden keskellä on käsiinoja. Virallinen perustelu kyseisten penkkien olemassaololle on esteettömyys (Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto...2021), mitä ei liene syytä epäillä, mutta toisaalta niiden vaikutukset voivat olla tätä monimuotoisempia. Joissakin tapauksissa istuskelun estäminen on Helsingissäkin selvästi ollut tavoitteena, esimerkiksi Säästöpankinrannassa kivireunukseen on kiinnitetty metallinen kaide istuskelun vaikeuttamiseksi. Alueella on ollut häiritseväksi koettua päihteiden käyttöä. Skeittausta yritettiin Helsingissä aikanaan Elielinaukiolla Postitalon tontin laidalla vähentää kiinnittämällä skeittaajien käyttämiin kivireunuksiin metallitapeja.

Myös erilaisten säältä suojaavien tarjoavien nurkkausten ja katosten välttämällä (Helsingissä esim. Narinkkatori) voidaan – tarkoituksellisesti tai ei – vähentää oleskelun miellyttävyyttä. Samoin tekemällä tilassa (esim. puisto) tapahtuva toiminta kaikille näkyväksi on mahdollista vähentää todennäköisyyttä, että tilaa käytetään ei-toivotuksi määriteltyn toimintaan. Toisaalta tilankäyttöä voidaan ohjata myös muuttamalla tilan käyttötarkoitusta: täyttämällä avoin tila rakentamisella, vuokraamalla avointa julkista tilaa maksulliseen käyttöön (esim. terassialueeksi tai tapahtumakäyttöön) tai suuntaamalla tila muunlaiseen julkiseen käyttöön (esim. puiston muuttaminen leikkipuistoksi tai päiväkodin pihaksi, vrt. Franzénipuistikko). Mikäli tilaan rakennetaan uusi rakennus, se on tilana todennäköisesti pääsytään rajatumpi kuin aiempi julkinen kaupunkitila: esimerkiksi yksityinen asuinrakennus, toimistorakennus tai kaupakeskus. Oleskelumahdollisuuksia saatetaan myös tarjota kaupunkitilassa ainoastaan maksua vastaan – esimerkiksi ravintolan terassilla, mutta ei muualla aukiolla. Kontrollista kaupunkitiloissa viestivät myös valvontakamerat ja erilaiset aidat ja kieltokyltit, joilla pyritään valvomaan sekä estämään kulkua ja oleskelua. Suomessa toisaalta jokamiehenoikeudet takaavat ihmisille mahdollisuuden liikkua lähes kaikkialla, paitsi kotirauhan suojan alueella. Myös yksityisillä teillä saa kävellä ja pyöräillä. Aidattuja asuinalueita ei Suomessa ole.

Aina näennäisesti vihamieliseltä vaikuttava arkkitehtuuri ei välttämättä aina tietoisesti ole sitä, ja joskus pyrkimykset jonkin toiminnon rajoittamiseen voi olla jostakin näkökulmasta (esim. turvallisuus) perusteltuakin, mutta tärkeää olisi yleinen tietoisuus erilaisten suunnitteluratkaisuiden perusteista ja vaikutuksista eri väestöryhmien näkökulmasta. Toimet, joilla vaikeutetaan oleskelua kaupunkitilassa, voivat osin kääntyä myös itseään vastaan, sillä ne voivat estää paitsi ei-toivotuiksi katsottujen, myös kaikkien muidenkin väestöryhmien oleskelua tilassa, ja siten tehdä tilasta esimerkiksi turvattoman tuntuisen. Vaihtoehtoinen strategia olisi pyrkiä mahdollistamaan kaikkien oleskelu tilassa, jolloin tilan käyttö ei yksipuolistuisi käyttäjäkunnan ja käyttötarkoitusten osalta.

Helsingissä Kalasatama Temporary -toiminta on mahdollistanut Kalasataman entisen satama-alueen väliaikaiskäytöt ja kaupunkilaisten aktiivisen roolin käytöjen suunnittelussa ja itsenäisessä toteuttamisessa. Alueella on sijoittunut mm. julkinen sauna, skeittipuisto, kaupunkiviljely ja graffititaitoja. Lisäksi alue on ollut monipuolisten, kaupunkilaistensa itsensä järjestämien tapahtumien keskus. Tapahtumien järjestämiseen liittyvä byrokraatia on muutenkin Helsingissä 2010-luvulla vähentynyt.

Julkisten kaupunkitilojen kehittämisessä aiempaa tasa-arvoisemmiksi ja yhdenvertaisemmiksi keskeistä on oleskelu- ja ajanviettomahdollisuuksien lisääminen penkkejä ym. istumismahdollisuuksia tarjoamalla sekä kaupunkitilojen toiminnallista tarjontaa monipuolistamalla. Uudessa rakentamisessa tärkeää on aiempaa inklusiivisempi kaupallinen rakentaminen sekä vaihtoehtoisten, maksuttomien ajanviettomahdollisuuksien tarjoaminen myös sisätiloissa. Eri väestöryhmien kohtaamisen lisääminen kaupunkitiloissa sosiaalisen sekoittamisen ja toimintoiltaan monipuolisten ja siten monipuolista käyttäjäkuntaa houkuttelevien kaupunkitilojen suunnittelun kautta voi tehdä kaupunkiloista eri väestöryhmille entistä houkuttelevampia. Nuorten osalta tärkeä merkitys on monipuolisilla ja lähellä sijaitsevilla harrastusmahdollisuuksilla.

4.3.5 Kaupunkitilojen turvallisuus, valaistus ja näkyvyys

Kaupunkitilojen turvallisuuden, valaistuksen ja näkyvyyden osalta erityiselle seurannalle on tarvetta ainakin seuraaviin syrjintäperusteisiin liittyen: sukupuoli, ikä, alkuperä, kansalaisuus, kieli ja uskonto, terveydentila, vammaisuus, seksuaalinen suuntautuminen, asuinpaikka.

Helsingin kaupungilla on vuonna 2015 laadittu turvallisuussuunnitelma (ks. Helsingin kaupungin turvallisuussuunnitelma 2015), jossa kaupunkisuunnitteluun liittyen korostetaan valaistuksen, viihtyisyyden ja yle-

sen siisteyden sekä elävää ja moni-ilmeistä kaupunkikuva synnyttävien ja ihmisten välistä vuorovaikutusta ja sosiaalista kontrollia edistävien ratkaisujen merkitystä. Lisäksi painotetaan asukasrakenteen tasapainoisuutta ja segregaatian ehkäisemistä. Suunnitelmassa esitellyistä kärkihankkeista mm. ostarien kehittämistä korostava 'Ostarit osana kaupunkia' kytkeytyy kaupunkisuunnitteluun.

Kaupunkitilojen turvallisuuskysymykset liittyvät joko faktisiin turvallisuusongelmiin tai koettuun turvallisuuteen. Turvattomat tai turvattomiksi koetut tilat ovat usein joko vähän käytettyjä tai tilaa käyttävät ryhmät, joiden käytös näyttäytyy toisille ryhmille uhkaavana. Turvattomuuden kokemukset voivat rajoittaa ihmisten liikkumista, erityisesti naisilla. Turvattomuuden kokemukset voivat liittyä eri ryhmillä erilaisiin ympäristöihin ja tilanteisiin. Naiset yleensä kokevat vähän käytetyt tilat pelottavampina kuin miehet; miehillä huolta aiheuttaa (potentiaalisesti väkivaltaisten) miesryhmien läsnäolo. Naisilla kaupunkitilojen muut asianmukaiset käyttäjät lisäävät turvallisuuden tunnetta. Naiset voivat sen sijaan kokea yksittäisen miehen läsnäolon tai oman yksinolonsa pelottavana. Turvattomuuden tunteita lisäävät naisilla myös luonteeltaan suljetut, huonosti hoidetut ja huonosti valaistut tilat. (ks. Jiang et al. 2017). Toisaalta viikkaat kävely- ympäristöt luovat mahdollisuuksia taskuvarkauksille (ks. Foster et al. 2014). Rikosuutisoinnin on katsottu Suomessa osaltaan ylläpitävän erityisesti naisten turvattomuuden kokemuksia (Mäkelä 2021).

Mustajärvi & Ahlgren-Leinvuo (2021) ovat laatineet strategiamittareihin perustuvan tilannekuvan sukupuolten tasa-arvon toteutumisesta Helsingissä. Kaupunkisuunnittelun näkökulmasta raportin kiinnostavimmat huomiot liittyvät yleiseen viihtyisyyteen ja turvallisuuteen. Yleisen viihtyisyyden ja turvallisuuden näkökulmasta naiset ovat miehiä halukkaampia suosittelemaan Helsingin asuinpaikkana.

Helsingissä naiset kuitenkin kokevat julkisissa kaupunkitiloissa selvästi enemmän turvattomuutta kuin miehet – niin omalla asuinalueella kuin kaupungin keskustassa myöhään viikonloppuiltana. Miehet joutuvat naisia useammin väkivallalla uhkailun ja väkivallan kohteeksi julkisilla paikoilla, naiset joutuvat miehiä useammin häirinnän, raiskausyritysten tai raiskausten kohteeksi. (Keskinen et al. 2020).

Helsingissä naiset kohtaavat miehiä enemmän epäasiallista kohtelua kaupungin palveluissa, yleensä muiden palveluiden käyttäjien taholta. Kaupunkisuunnittelun näkökulmasta huomioitavaa on, että epäasiallista kohtelua on Helsingissä mm. julkisessa liikenteessä sekä yleisillä alueilla (kadut, puistot ja muut yleiset alueet). (ks. Rissanen 2021).

Helsingissä tehdyssä tapaustutkimuksessa (ks. Pato-salmi et al. 2019) havaittiin, että naiset ja miehet suosivat Kannelmäessä ja Vuosaaressa suurin piirtein samoja ulkoilualueita, kohtaamispaikkoja ja luontoelämysten paikkoja; Kannelmäessä leikkipuiston ympäristö korostui naisilla kohtaamispaikkana voimakkaammin kuin miehillä. Sekä Kaarelassa että Vuosaaressa naiset tekivät enemmän karttamerkintöjä säilytettävistä muista luontoympäristöistä. Kaarelassa naiset paikansivat keskimäärin enemmän ja useammin ongelmapaikkoja kuin miehet, Vuosaaressa ei ollut tässä suhteessa eroja. Kannelmäessä naiset toivoivat miehiä useammin roska-astioiden lisäämistä, miehet puolestaan katujen tai aukioiden kunnostamista. Vuosaaressa naiset merkitsivät penkkien lisäys- tai kunnostustarpeita miehiä useammin, miehet puolestaan naisia useammin katujen tai aukioiden kunnostustarpeita sekä puuttuvia reitti yhteyksiä. Turvattomuuden keskeisin syy oli kummallakin alueella sosiaalinen epäjärjestys, ja se kosketti molempia sukupuolia. Naisten ja miesten turvattomuuskokemukset kohdistuivat paljolti samoille alueille sekä Kannelmäessä että Vuosaaressa, etupäässä raideliikenteen asemien läheisyyteen.

Vieraskielisten joukossa koetaan Helsingissä enemmän turvattomuutta kuin kotimaisten kielten puhujien joukossa ja tyytyväisyys omaan asuinalueeseen on vieraskielisillä vähäisempää kuin kotimaisten kielten puhujilla. Turvallisuustilanteen heikentymisestä raportoivat useammin kotimaisia kieliä puhuvat kuin vieraskieliset. Vieraskieliset näkevät enemmän väkivaltaa, mutta vähemmän huumeiden käyttöä kuin kotimaisia kieliä puhuvat. Vieraskieliset joutuvat kotimaisten kielten puhujia useammin julkisissa tiloissa väkivallalla uhkailun ja väkivallan kohteeksi. Joukkoliikenteessä turvattomuuskokemuksiin vaikuttaa kieliryhmien osalta joukkoliikenneväline. (Keskinen et al. 2020).

Ruotsinkieliset kohtaavat Helsingissä jonkin verran häirintää julkisissa tiloissa. Häirintää kohdataan mm. julkisessa liikenteessä, baareissa ja yökerhoissa ja Helsingin keskustassa. Häirintä on kuitenkin harvoin toistuvaa. (Lindell 2021).

Kansallisen tason selvityksestä käy ilmi, että vieraskieliset, ulkomaan kansalaiset ja maahanmuuttajataustaiset kohtaavat Suomessa runsaasti häirintää ja vihapuhetta, ja enemmistö häirintää kokeneista välttää tiettyjä paikkoja häirinnän pelossa. Samoin romanit kohtaavat Suomessa varsin runsaasti häirintää ja vihapuhetta, ja enemmistö häirintää kokeneista romaneista välttää tiettyjä paikkoja. Sama tilanne on myös uskonnollisilla vähemmistöryhmillä. Saamelaisilla on myös häirintäkokemuksia, mutta paikkojen välttäminen on häirintää kokeneilla vähäisempää kuin muilla tutkimukseen osallistuneilla vähemmistöryhmillä. (Korhonen et al. 2018:66, 68). Afrikkalaistaustaiset kohtaavat Suomessa runsaasti syrjintää julkisissa kaupunkitiloissa

(ks. Yhdenvertainen Suomi...2021:42). Etniseen vähemmistöön kuulumisen voi Suomessa jopa kaksinkertaistaa riskin joutua väkivaltarikoksen uhriksi; kielivähemmistöjen osalta väkivaltakokemuksia on etenkin arabiankielisillä (ks. Yhdenvertainen Suomi 2021:46).

Samoin enemmistö häirintää tai vihapuhetta kokeneiden seksuaalivähemmistöjen edustajista välttää Suomessa tiettyjä paikkoja vihapuheen tai häirinnän pelossa (Korhonen et al. 2016:80–81). Sukupuoli- ja seksuaalivähemmistöillä epäasiallisen kohtelun kokemukset ovat Helsingissä yleisiä (Yhdenvertaisuuden ja sukupuolten tasa-arvon toteutuminen...2021). Sukupuoli- ja seksuaalivähemmistöjen kokemuksia on tarkasteltu oikeusministeriön julkaisussa laadullisin menetelmin ja moniperustaisuuden näkökulmasta. Kaupunkitilojen osalta esille nousevat julkisissa kaupunkitiloissa koettu häirintä ja jopa fyysinen väkivalta sekä rasistinen häirintä (Lepola 2018).

Myös asuinpaikka vaikuttaa turvattomuuden kokemukseen. Turvattomuuden kokemuksia on Helsingissä enemmän sosioekonomisesti heikommilla kuin sosioekonomisesti vahvoilla alueilla. (vrt. Keskinen et al. 2020:28; Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön...2021:47–51).

Helsingissä turvattomuutta ja sosiaalisia häiriöitä koetaan etenkin ostoskeskuksissa, asemanseuduilla, alikulkutunneleissa, puistoissa sekä päihtyneitä keräävillä paikoilla (Väliniemi-Laurson & Rönnberg 2019).

län osalta turvattomat kaupunkitilat voivat aiheuttaa huolta lasten vanhemmissa ja vanhempien lapsilleen asettamien liikkumisrajoitusten kautta kaventaa lasten liikkumatilaa. Lasten itsenäinen liikkuminen on Suomessa vähentynyt, kun verrataan 2010-luvun tilannetta 1990-luvun tilanteeseen (Kyttä et al. 2015). Nuoriin julkisten tilojen uhkakokemukset liittyvät mm. päihtyneisiin ja seuraansa houkutteleviin aikuisiin (Iloniemi & Punkeri 2017). Helsingiläisnuoret, etenkin tytöt, kohtaavat varsin runsaasti häirintää julkisissa tiloissa, sukupuolen lisäksi myös perhetausta vaikuttaa häirinnän yleisyyteen (Ahtiainen 2021). Kauppakeskuksissa nuoret nähdään aiempaa vahvemmin potentiaalisena kuluttajaryhmänä, ei enää yhtä usein hädettävänä häiriötekijänä, ja heille tarjotaan oleskelumahdollisuuksia. Nuoret näkevät kauppakeskukset turvallisina ajanviettopaikkoina, ne ovat myös sijainniltaan keskeisiä sekä suojassa säältä (ks. Iloniemi & Punkeri 2017:6, 8).

Myös vammaiset kohtaavat Suomessa myös varsin runsaasti häirintää ja vihapuhetta, ja enemmistö häirintää kokeista myös välttää tiettyjä paikkoja häirinnän pelossa (Korhonen et al. 2018:47).

Muun muassa viranomaisten, vartijoiden, järjestyksenvalvojen ja myyjien suorittama valvonta kohdistuu väestöryhmien osalta epätasaisesti (nk. etninen profilointi).

Valvontaa kohdistetaan korostetusti tiettyihin väestöryhmiin – näkyviin vähemmistöihin – mm. kaduilla, puistoissa, joukkoliikenteessä, rautatie- ja metroasemilla, kaupoissa, kauppakeskuksissa ja autolla liikuttaessa. (ks. Yhdenvertainen Suomi...2021:39).

Valaistuksen puuttuminen tai sen riittämättömyys voi aiheuttaa sen, että liikkuminen ei ole turvallista tai turvalliseksi koettua. Haavoittuvaisessa asemassa ovat ne ihmisryhmät, jotka kokevat pimeyden keskimääräistä useammin epämiellyttävänä tai pelottavana (vrt. Jiang et al. 2017). Myös näkörajoitteisille hyvä valaistus on korostuneen tärkeää. Huono näkyvyys ja luonteeltaan suljetut tilat aiheuttavat turvattomuutta vähän käytetyillä paikoilla, painottuneesti naisilla. (Jiang et al. 2017).

Toisaalta liian kirkas valaistus voi myös häikäistä ja olla ongelmallista esimerkiksi unihäiriöistä kärsiville. Valorytmin häiriytymisellä on vaikutusta aineenvaihduntaan, vastustuskykyyn ja jopa syöpäalttiuteen. Helsingissä pyritään nyt vähentämään häiriövalon määrää. (ks. Larsen & Kaanaa 2021). Helsingistä valaistusta ohjataan ulkovalaistuksen suunnitteluohjeella (Helsingin kaupungin ulkovalaistuksen...2020).

Turvallisuuden parantamisessa on usein pyritty parantamaan kaupunkitilan sosiaalista kontrollia ihmisiä houkuttelevan viihtyisän ja hyvin ylläpidetyn kaupunkitilan, monipuolisten toimintojen ja käyttäjäkunnan kautta. Turvallisuuskysymyksiä voidaan huomioida myös kulkureittien ja palvelujen sijainteja suunnitellessa. Kivijalkaliiketilöiden on usein katsottu tuovan sosiaalista kontrollia. Samanlaista vaikutusta voi tavoitella ikkunoiden suuntaamisella katutilaan. Kaupunkisuunnittelussa olisi tärkeää huolehtia, että valaistus on riittävää. Tarpeen mukaan valaistusta tulisi lisätä ja/tai sen laatua parantaa. Kaupunkisuunnittelussa olisi tärkeää huolehtia riittävästä näkyvyydestä kaupunkitiloissa poistamalla näkyvyyden esteitä. Luonteeltaan suljettujen tilojen (mm. tunnelit) viihtyisyyden ja valaistuksen kehittäminen on tärkeää. Kaupunkisuunnittelun ulkopuolelta keskeisiä keinoja on ongelmallisina koettujen paikkojen parempi valvonta, päihteidenkäyttöön puuttuminen sekä laajemmat yhteiskunnalliset keinot torjua sosiaalisia ongelmia.

4.4 Palvelu- ja työpaikkatarjonta

Palvelu- ja työpaikkatarjonnan osalta alla tarkastellaan tasa-arvo- ja yhdenvertaisuuskysymyksiä kaupunkisuunnittelussa palvelutarjonnan saavutettavuuden ja työpaikkojen saavutettavuuden näkökulmasta.

4.4.1 Palvelutarjonnan saavutettavuus

Palvelutarjonnan saavutettavuuden osalta erityiselle seurannalle on tarvetta ainakin seuraaviin syynjätäpe-

rusteisiin liittyen: ikä, terveydentila, vammaisuus, työttömyys, asuinpaikka, (ajokorttittomuus ja autottomuus).

Palvelujen näkökulmasta tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden kysymykset kohdistuvat puutteisiin joidenkin alueiden yksityisessä lähipalvelutarjonnassa ja julkisessa palvelutarjonnassa sekä kaupunkiseudun muiden tärkeiden sijaintien, kuten kaupallisten ja kulttuuristen palvelujen keskittymien sekä kampusalueiden saavutettavuuden eroihin eri kaupunginosien välillä.

Peruspalveluiden sijainti lähellä kotia ja hyvä saavutettavuus on tärkeää monille väestöryhmille. Iän osalta tämä koskettaa etenkin ikääntyneitä sekä lapsia ja nuoria, jotka käyttävät runsaasti julkisia palveluja. Julkisten lähipalvelujen puute koskettaa saattotarpeen kautta myös lasten vanhempia. Vammaisuuden osalta lähipalvelut ovat tärkeitä etenkin liikuntavammaisille ja -rajoitteisille. Terveydentilan osalta julkisten lähipalvelujen puute koskee palveluita runsaasti tarvitsevia ryhmiä, kuten esimerkiksi mielenterveyskuntoutujia ja päihderiippuvaisia. Julkisten lähipalvelujen puute voi koskettaa korostuneesti myös työttömiä, koska työttömät käyttävät keskimääräistä enemmän julkista terveydenhuoltoa. Autottomuus ja ajokorttittomuus voivat vaikeuttaa palveluiden käyttöä, jos palvelut eivät sijaitse lähellä kotia. Autottomien ja ajokorttittomien joukossa yliedustettuja ryhmiä ovat mm. vieraskieliset (Brandt & Lindeqvist 2016).

Asuinpaikka vaikuttaa palvelujen saatavuuteen; Helsingissä aukkoja yksityisessä ja julkisessa palvelutarjonnassa on etenkin joillakin esikaupunkialueen pientalo- ja kerrostaloalueilla, joilla asukastiheys ja -määrä eivät riitä monipuolisen palvelutarjonnan kehittymiseen ja ylläpitämiseen. Nämä alueet eivät ole pienituloisten asuttamia, vaan esim. Östersundomin maaseutumaisista miljöistä, varakkaita merenranta-alueita sekä laajoja omakotitaloalueita (ks. Rissanen & Ehrström 2021). Joissakin lähiöissä palvelut keskittyvät esimerkiksi asemanseudulle, jolloin alueen muissa osissa palveluita on vähemmän.

Kaupunkiseudun muiden tärkeiden sijaintien saavutettavuuden osalta haasteena on asuntojen seudullisesti ja liikenteellisesti suhteellisesti tarkasteltuna huono sijainti tietyissä Helsingin kaupunginosissa. Tämä koskee Helsingin tietyillä reuna-alueilla asuvia sekä joukko-liikennettä keskimääräistä enemmän käyttäviä ryhmiä.

Helsingin palvelutarjontaan lukeutuvat kasvatuksen ja koulutuksen osalta päiväkodit, peruskoulut, lukiot ja ammattikoulut. Helsingissä toimi vuonna 2021 noin 469 päiväkotia, 131 peruskoulua, 38 lukiota ja 11 ammatillista oppilaitosta. Kuten edellisistä luvuista on pääteltävissä, päiväkotiin on Helsingissä keskimäärin lyhyempi matka kuin peruskouluun, peruskouluun keskimäärin lyhyempi matka kuin lukioon ja lukioon keskimäärin

lyhyempi matka kuin ammatilliseen oppilaitokseen. Helsingistä on viime vuosikymmeninä lakkautettu lukioita joistakin – sosioekonomisesti tarkasteltuna pääsääntöisesti keskimääräisesti heikommista – kaupunginosista: mm. Vesalasta (1990), Roihuvuoresta (1990), Jakomäestä (1990-luvulla), Etelä-Kaarelasta läheltä Kannelmäkeä (2003) ja Malmilta (2005). Sosioekonomisesti heikolla alueella lukion lakkauttamisella voi olla lukioon menoa jopa selvästi vähentävä vaikutus, tästä esimerkkinä on Jakomäen lukion lakkauttaminen (Karisto & Montén 1996). Helsingin oman ammattikorkeakoulun toimintoja ollaan keskittämässä esikaupunkialueelle, Roihupeltoon. Edellisten lisäksi myös leikki- ja puistotoiminta lukeutuu kasvatuksen ja koulutuksen piiriin.

Nuorisotaloja Helsingissä on 50 kappaletta, joista kantakaupungissa sijaitsee yhdeksän. Helsingissä toimii osin kaupungin rahoittamat Tyttöjen Talo ja Poikien Talo. Helsingissä toimii myös yhdeksän asukastaloa, joista kantakaupungissa kaksi ja esikaupunkialueella seitsemän, asukastaloja ei ole läheskään kaikissa kaupunginosissa.

Helsingissä toimii viisi ammattikorkeakoulua ja neljä yliopistoa. Päätökset yliopistojen sijainneista eivät ole Helsingin kaupungin ratkaistavissa. Ammattikorkeakoulujen osalta Metropolia on pääkaupunkiseudun kuntien omistama, Haaga-Helia yksityisomisteinen, Diak kirkollisten yhteisöjen ja Humak kansanopistojen omistama, Arcadaa ylläpitää säätiö. Ammattikorkeakoulujen toiminnot keskittyvät Helsingissä kantakaupungissa Arabianrantaan, Hermanniin ja Pasilaan ja esikaupunkialueella Myllypuroon, Haagaan ja Malmille. Yliopistojen toiminnot keskittyvät Helsingin keskustaan, Etu-Töölöön, Meilahteen, Vallilaan, Kumpulaan, Sörnäisiin sekä esikaupunkialueelle Viikkiin ja Santahaminaan.

Terveydenhuollon osalta vuonna 2021 Helsingissä toimi 27 terveysasemaa. Terveysasemat jakautuvat selvästi tasaisemmin eri puolille kaupunkia kuin sairaalat. Kuitenkin myös terveysasematoimintoja on viime vuosina pyritty keskittämään aiempaa suurempiin yksiköihin; vuonna 2030 terveysasemia olisi mahdollisesti enää vain 12 kappaletta (Aalto 2021). Suurempien yksiköiden etuna on niiden pienempiä yksiköitä monipuolisempi palveluvalikoima, mutta haittapuolena pidempi asiointimatka. Sairaaloimintoja on Helsingissä keskitetty kantakaupunkiin, mm. Meilahteen, Töölöön ja Laaksoon. Muutama sairaala sijaitsee Etelä-Helsingissä (Eira, Ullanlinna). Esikaupunkialueella sairaaloimintoja on Malmilla, Maunulassa ja Herttoniemessä.

Kaupunginkirjastot jakautuvat muita kulttuuripalveluja tasaisemmin koko kaupungin alueelle. Kaupunginkirjastoja Helsingissä on 37 kappaletta, joista kantakaupungissa sijaitsee 11 ja esikaupunkialueella 26. Erilaiset erikoiskirjastot keskittyvät kantakaupunkiin. Muuta-

massa esikaupunkialueen kaupunginosassa (Kannelmäki, Malmi, Itäkeskus ja Vuosaariin) on julkisia kulttuuritaloja. Kantakaupungissa vastaavia kulttuuritaloja on kaksi.

Muuten kulttuuritarjonta keskittyy Helsingissä varsin vahvasti kantakaupunkiin; keskeisimpänä syynä tähän on kantakaupungin hyvä saavutettavuus sekä Helsingin keskustan pitkäaikainen asema paitsi seudullisena keskuksena myös kansallisena pääkaupunkina. Kantakaupungissa toimi vuonna 2021 kymmeniä museoita, noin 50 taidegalleriaa, 14 elokuvateatteria ja 11 ammattiteatteria. Myös mm. Oopperatalo, Messukeskus sekä Kaapelitehdas sijaitsevat kantakaupungissa. Kantakaupungin ulkopuolella Helsingissä toimi vuonna 2021 vain viisi museota, kaksi taidegalleriaa, yksi elokuvateatteri eikä tietyvästi ainuttakaan teatteria.

Urheilun osalta kantakaupungissa sijaitsevat mm. Helsingin Olympiastadion ja Bolt Arena. Jäähalleista kantakaupungissa sijaitsevat Hartwall Areena ja Helsingin jäähalli sekä Hernesaaren ja Salmisaaren jäähallit, loput sijaitsevat esikaupunkialueella. Tekojääratoja Helsingissä on kymmenen, joista neljä sijaitsee kantakaupungissa ja kuusi esikaupunkialueella, ja luistelukenttiä 51 kappaletta, joista 10 sijaitsee kantakaupungissa ja 41 esikaupunkialueella. Uimahalleja Helsingissä on eri puolella kaupunkia, uimarantoja pääasiassa rantavyöhykkeellä, suurin osa molemmista on esikaupunkialueella. Sisäliikuntatiloja Helsingissä on peräti 819 kappaletta eri puolilla kaupunkia (Tilastotietoja Helsingistä 2020). Liikuntapuistoja, urheilukenttiä ja lähiliikuntapaikkoja on eri puolilla Helsinkiä – yhteensä kaikkiaan 98 kappaletta. Urheilukenttien vapaata käyttöä rajoittavat seurojen varaukset. Ulkoilun ja liikunnan paikkoina toimivat myös viheralueet.

Miehet harrastavat Helsingissä kuntoliikuntaa selvästi yleisemmin kuin naiset; tilanne on sama myös lapsilla ja nuorilla. (Mustajärvi & Ahlgren 2021). Tulisi tarkastella, kuinka liikunnan harrastaminen vaihtelee Helsingissä eri väestöryhmien parissa, ja miten eri väestöryhmiä saisi paikallista palvelutarjontaa kehittämällä liikunnan pariin.

Yksityiset kaupalliset palvelut ovat Helsingissä keskittyneet ydinkeskustan ja sitä ympäröiville kantakaupungin alueille sekä esikaupunkialueen kauppakeskuksiin, hypermarketteihin ja ostoskeskuksiin. Lisäksi palvelutarjontaa on tarjolla yksittäisissä myymälärakennuksissa eri puolilla kaupunkia sekä kerrostalojen kivijaloissa.

Helsingin ydinkeskustassa on viisi kauppakeskusta ja muualla kantakaupungissa neljä (Pasila, Kalasatama, Ruoholahti, Arabianranta). Esikaupunkialueella kauppakeskuksia on 11: Itäkeskuksessa, Herttoniemessä, Kannelmäessä, Malmilla, Vuosaaressa, Konalassa, Laajasa-

lossa, Oulunkylässä, Lauttasaaressa, Myllypurossa ja Roihupellossa. Ostoskeskuksia on useissa esikaupunkialueen kaupunginosissa. Hypermarketteja Helsingissä on Viikissä ja Itäkeskuksessa.

Helsingin kantakaupunki on merkittävin ravintoloiden, baarien ja kahviloiden keskittymä Helsingissä. Myös hotellitarjonta painottuu kantakaupunkiin; Helsingin 68 hotellista (Tilastotietoja Helsingistä 2020) esikaupunkialueella on noin kahdeksan.

Jos ajatellaan eri väestöryhmille suuntautunutta kaupallista palvelutarjontaa, Kallion alueella on etnisten ruokakauppojen keskittymä. Myös Itäkeskuksen ja Kontulan ostoskeskuksiin on keskittynyt etnistä palvelutarjontaa.

Erityisryhmien osalta Helsingissä on oppilaitoksia mm. kuuroille (Haagan Valkea talo, 1987). Näkövammaisille on oma palvelu- ja toimintakeskus Iiris (2003) Itäkeskuksessa. Kielten osalta Helsingissä toimii mm. ruotsin-, englannin-, ranskan- ja saksan- ja venäjänkielisiä päiväkotia ja kouluja. Päiväkotia voi käydä myös espanjaksi ja viroksi, Käpylän peruskoulussa on espanjankielinen luokka. Lauttasaaressa toimii kiinankielisiä kielisuihkuja tarjoava päiväkotia ja Herttoniemessä arabiankielinen päiväkotia. Franzénian päiväkodissa on viittomakielinen ryhmä ja myös peruskoulua, ammattikoulua ja lukiota voi Helsingissä käydä viittomakielellä.

Helsingin uskonnolliset tilat keskittyvät kantakaupunkiin. Helsingissä on uskonnollisia rakennuksia, rukoushuoneita tai seurakuntatiloja useiden eri uskonnollisten suuntausten edustajille, mm. evankelis-luterilaisille, ortodokseille, katolilaisille, Jehovan todistajille, helmluntalaisille, lestadiolaisille, metodisteille, baptisteille, adventisteille, anglikaaneille, vapaakirkkollisille, mormoneille, juutalaisille, sunni- ja shiiamuslimeille, buddhalaisille, hinduille, sikheille ja bahá'í-uskovaisille. Helsingissä on omat hautausmaansa evankelis-luterilaisille, ortodokseille, islaminuskoisille ja juutalaisille. Helsingissä ei ole hautausmaata uskonnottomille; Vantaan Honkanummen hautausmaan tunnustukseton hautausalue tosin palvelee myös helsinkiläisiä.

Helsingissä tavoitellaan kaupunkistrategian (2021–2025, ks. Kasvun paikka...2021) mukaan vartin kaupunkia, jossa lähipalvelut ovat 15 minuutin kävely-, pyörä- tai joukkoliikennematkan päässä. Erikseen strategiassa puhutaan lähipäiväkotiperiaatteesta.

Palvelujen saavutettavuuden kannalta keskeistä on täydennysrakentaminen ja siten lähipalvelutarjonnan säilymistä ja kehittymistä tukevan asukas- ja asiakasmäärän kasvattaminen, liiketilojen rakentaminen, palvelutarjonnan liiallisen keskittämisen välttäminen kaavoituksessa, mahdollisesti puuttuvien julkisten palvelujen toteuttaminen ja joukkoliikennedyhteyksien kehittäminen. Arjen

reittien optimointi on tärkeää etenkin eri ikäryhmien ja autottomien näkökulmasta – niin kaupungin kuin kaupunginosien sisällä. Kaupunkiseudun muiden tärkein sijaintien saavutettavuuden osalta keskeistä kaavoittaa lisää asuntoja keskeisille sijainneille, kehittää joukkoliikenneyhteyksiä sekä paikalliskeskustoja.

4.4.2 Työpaikkojen saavutettavuus

Työpaikkojen saavutettavuuden osalta erityiselle seuranalle on tarvetta ainakin seuraaviin syrjäntäperusteisiin liittyen: asuinpaikka.

David Harvey on klassikkoteoksessaan 'Social justice and the city' (1973) kuvannut, kuinka 1970-luvun amerikkalaisessa kaupungissa työpaikat sijoituivat esikaupunkialueelle ja pienituloisten asuinalueet sisäkaupunkialueelle, ja minkä seurauksena liikkumiskustannukset olivat esteenä köyhien työssäkäynnille. Puutteellisen joukkoliikenteen merkitystä mahdollisuuksien tasa-arvolle on tarkastellut myös esimerkiksi Bullard et al. (2014). Tuoretta näyttöä joukkoliikenneyhteyksien puutteen ja työttömyyden yhteydestä on esim. Montevideosta, Uruguaysta ja naisten osalta Barcelonasta (ks. Hernandez et al. 2020; Matas et al. 2010).

Helsingissä työpaikkojen saavutettavuuden osalta haasteena on se, että työpaikkatarjonta on varsin keskittynyt mm. kantakaupunkiin, ja joillakin Helsingin alueilla, esimerkiksi Itä-Helsingissä, työpaikkatarjonta on verrattain vähäistä. Työpaikkakeskittymiin on siten eri kaupunginosista eri pituinen matka – niin ajallisesti kuin kilometrimääräisesti. Juna- ja metroratojen varsilla keskustan ajallinen saavutettavuus on parempi kuin etäisyyden perusteella voisi ennakoida. Autosaavutettavuus on Helsingin seudulla edelleen huomattavasti parempi kuin joukkoliikennesaavutettavuus; etenkin poikittaisliikenteessä (ks. Tulikoura & Jäppinen 2012). Väestöryhmien osalta työpaikkojen alueellinen vähäisyys koskee mm. tietyillä Helsingin reuna-alueilla asuvia, erityisesti koulunsa/ opintonsa päättäviä nuoria, työsuhteensa päättäviä, työttömiä ja työmarkkinoilla keskimääräistä yleisemmin syrjityiksi tulevia ryhmiä.

Maahanmuuttajien työttömyysaste vaihtelee Helsingissä voimakkaasti lähtömaan mukaan. Osalla ryhmistä työttömyysaste on hyvinkin korkea ja osalla puolestaan lähellä suomalaistaustaisten tasoa (ks. Ulkomaalais-taustaisten työllisyys 2019). Sekä maahanmuuttajien työttömyys- että yrittäjäyysaste ovat kantaväestöä korkeammalla tasolla (Saarinen 2013). Helsingissä työttömyysaste on miehillä korkeampi kuin naisilla ja myös pitkäaikaistyöttömyys on yleisempää miehillä kuin naisilla (Mustajärvi & Ahlgren 2021). Kaupunginosien välillä ei kuitenkaan ole suuria eroja sukupuolten väestöosuuksissa. Sen sijaan vieraskielisten osuus vaihtelee Helsingissä selvästi alueittain. Alueellisia työttömyys-eroja ei voida selittää auki työpaikkamäärien alueellisilla

eroilla, mutta toisaalta seudullisesti epätasapainoinen työpaikkakehitys voi muihin tekijöihin yhdistettynä (esim. puutteelliset joukkoliikenneyhteydet) olla työttömyystilanteen näkökulmasta haitallista.

Alueellisen työpaikkatarjonnan parantamisessa keskeistä on palvelujen ja työpaikkojen houkuttelevuus, esim. täydennysrakentamisella, keskustojen ja joukkoliikenneyhteyksien kehittämällä, toimi- ja liiketiloja kaavoittamalla, alueellisia imagoja kehittämällä, yrittäjyyttä tukemalla sekä työpaikkakeskittymien saavutettavuutta parantamalla. Tärkeää on myös parantaa asuntojen saatavuutta työpaikkakeskittymien läheisyydessä. Kaupunkiseudun hajautumisen ehkäiseminen on tärkeää työmatkojen kilometrimääräisen pituuden kasvun ja liikennemuutosten lisääntymisen ehkäisemiseksi.

4.5 Liikenne ja liikkuminen

Liikenteen ja liikkumisen osalta alla tarkastellaan tasa-arvo- ja yhdenvertaisuuskysymyksiä kaupunkisuunnittelussa joukkoliikenneyhteyksien, kävely- ja pyöräily-yhteyksien, liikenneturvallisuuden ja ajoneuvoliikenteen päästöjen näkökulmasta.

4.5.1 Joukkoliikenneyhteydet

Joukkoliikenneyhteyksien osalta erityiselle seuranalle on tarvetta ainakin seuraaviin syrjäntäperusteisiin liittyen: sukupuoli, ikä, alkuperä, kansalaisuus kieli ja uskonto, työttömyys, varallisuus (pienituloisuus), asuinpaikka.

Joukkoliikenneyhteyksien osalta tasa-arvo- ja yhdenvertaisuushaasteena on joukkoliikenteen muita alueita heikompi palvelutaso tietyissä kaupunginosissa. Nuoret ovat autottomina ja ajokortittomina muita ikäryhmiä voimakkaammin riippuvaisia joukkoliikenneyhteyksistä. Naiset käyttävät joukkoliikennettä enemmän kuin miehet ja miehet enemmän henkilöautoa kuin naiset (Räty & Brandt 2019:7; Turja 2021). Vieraskieliset käyttävät joukkoliikennettä enemmän kuin kotimaisia kieliä äidinkielenään puhuvat (Räty & Brandt 2019:120). Joukkoliikenteen lippujen korkeat hinnat voivat rajoittaa pienituloisten ja korostuneesti pienituloisten joukossa yliedustettujen ryhmien liikkumista.

Hiltunen (2021) on tulkinut miesten naisia korkeamman autonkäyttöasteen voivan selittyä osin työhön liittyvillä eroilla miesten ja naisten välillä: tiettyjen miesvaltaisten alojen työpaikkojen saavutettavuus on joukkoliikenteellä keskimääräistä heikompi ja yötyö on miehillä yleisempää kuin naisilla.

Helsingissä on havaittu, että korkeasti koulutetut liikkuvat Helsingin keskustassa matalasti koulutettuja enemmän, ja että kaupunkitilojen käyttö näyttää eriy-

tyvän jo nuorena (ks. Rönning & Bernelius 2021). Helsingin asutuksen alueellinen sosioekonominen rakenne vaikuttaa siten, että matalasti koulutetulle ja pienituloiselle keskusta on keskimäärin kauempana kuin korkeasti koulutetulle ja hyvätuloiselle.

Joukkoliikenneinvestointien osalta tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden näkökulmasta on merkitystä sillä, mille alueille investoinnit suuntautuvat, ja minkä väestöryhmien osalta ne parantavat esimerkiksi työpaikkojen saavutettavuutta (ks. esim. Golub & Martens 2014). On korostettu tarvetta vahvemmin integroida sosiaalisen yhdenvertaisuuden näkökulma liikennesuunnittelun tavoitteisiin ja toteutuksiin. Tutkimuksen osalta on kaivattu tutkittua tietoa hankkeista niiden hyväksymisprosessin ja priorisoinnin näkökulmasta sekä liikennehankkeiden todellisista vaikutuksista eri kaupunginosien ja väestöryhmien näkökulmasta. (ks. Manaugh et al. 2015). Uusilla raideyhteyksillä on lähes poikkeuksetta asuntojen hintoja nostava vaikutus raideliikenteen käytävässä (ks. esim. Norppa 2021).

Tyytyväisyys Helsingin seudun joukkoliikenteeseen on BEST-tutkimuksen eurooppalaisessa vertailussa ollut vuodesta toiseen kärkitasoa, monena vuonna ensimmäisenä. Vuonna 2020 Helsinki oli vertailussa sijalla 3. Turun ja Tampereen seutujen jälkeen (BEST-tutkimus...2021). Euroopan suurista kaupungeista POLITICO:n 'Urban Mobility Indexin' mukaan Helsingissä oli vuonna 2017 miellyttävintä ja helpointa liikkua paikasta toiseen (POLITICO's urban mobility index 2017).

Pääkaupunkien hintatasovertailussa Helsingin joukkoliikenteen kuukausikortin hinta vuonna 2019 oli 27. kallein 56 vertailusta pääkaupungista; vertailun kalleimmassa joukkoliikennekaupungissa Lontoossa kuukausilipun hinta oli Helsinkiin nähden lähes kolminkertainen (Reid et al. 2019). Kertalippujen hintoja Helsingin seudun liikenteessä on nostettu kuljettajamyynnin vähentämiseksi (ks. Rönning 2013:44).

Suppeahkossa kansainvälisessä vertailussa Helsingin seudun joukkoliikenteen opiskelija-alennukset on nähty korkeina (Rönning 2013:57), vuonna 2021 opiskelija-alennus oli 45 prosenttia. Lasten ja nuorten lipun alennus oli samana vuonna Helsingin seudulla 50 %, mikä on kansainvälisesti vertailtuna tyypillinen alennus – lastenlipun yläikäraja vaihtelee; osin tähän vaikuttaa myös se, onko kaupungissa käytössä nuoriso- tai opiskelija-alennusta (Rönning 2013:57). Helsingissä seudun joukkoliikenteen lipuista alennusta saavat myös eläkeläiset (v. 2021, 50 prosenttia) ja 70 vuotta täyttäneet (v. 2021, 45 prosenttia kausilipuista). Eläkeläisille tai iäkkäille perustuvat alennukset ovat kansainvälisesti vertailtuna tyypillisiä (Rönning 2013:63). Liikuntarajoitteisten alennus oli vuonna 2021 Helsingin seudun liikenteessä 50 prosenttia. Työttömille alennusta ei ole; tilanne voi olla hankala etenkin työttömän peruspäivä-

rahan varassa oleville työttömille. Keskimääräisten käytävissä olevien tulojen perusteella on erikoista, että alennusta tarjotaan opiskelijoille ja eläkeläisille, mutta ei työttömille.

Ulosottoon etenevien joukkoliikenteen tarkastusmaksujen prosenttiosuuden (40–45 %) perusteella näyttäisi siltä, että osalla Helsingin seudun asukkaista ei aidosti ole aina rahaa bussilippuun (ks. Takala & Saari 2021). Tälle ryhmälle tarkastusmaksu todennäköisesti tuottaa lisää taloudellisia vaikeuksia ja maksuhäiriömerkintöjen kautta mm. asunnonsaantivaikeuksia. Tarkastusmaksua esitettiin vuonna 2021 HSL:n hallituksen päätöksellä korotettavaksi; haitat tästä kohdistuvat asiantuntija-arvion mukaan etenkin pienituloisista perheistä tuleviin nuoriin. Pohjoismaiden kaupungeissa on tätä korkeampiakin maksuja. (Paananen 2021; Takala 2021).

Helsinki pyrkii yleiskaava 2016:n mukaisesti kehittämään raideliikenteen verkostokaupunkia; uusia pikaraitiotiehankeita on rakenteilla ja suunnitteilla. Kaupunkisuunnittelun näkökulmasta keskeistä joukkoliikenteen kehittämisessä onkin juuri uusien raideyhteyksien suunnittelu ja rakentaminen, ml. reittien ja pysäkkien onnistunut sijaintisuunnittelu. Tärkeää on myös huolehtia riittävän lyhyistä vuoroväleistä, joukkoliikenteen palvelutarjonnan ympärivuorokautisuudesta sekä siitä, että uusien yhteyksien rakentaminen ja reittimutokset eivät heikennä joukkoliikenneyhteyksiä millään asuinalueilla.

4.5.2 Kävely- ja pyöräily-yhteydet

Kävely- ja pyöräily-yhteyksien osalta erityiselle seurannalle on tarvetta ainakin seuraaviin syrjäintäperusteisiin liittyen: sukupuoli, ikä, (ajokorttittomuus ja autottomuus).

Kävely- ja pyöräily-yhteyksien osalta haasteena Helsingissä ovat niiden paikoittaiset puutteet. Haavoittuvaisessa asemassa ovat etenkin lapset, jotka liikkuvat runsaasti kävellen ja pyörällä. Vanhuksille kävely- ja pyöräily-ympäristön turvallisuus on korostuneen tärkeää fyysisen haavoittuvuuden takia. Naiset liikkuvat kävellen enemmän kuin miehet, miehet pyöräilevät hiekan enemmän kuin naiset (Räty & Brandt 2019:7; Turja 2021). Ajokorttittomat ja autottomat ovat enemmän kävelyn, pyöräilyn varassa kuin ajokortilliset ja autonomistajat. Kävely- ja pyöräily-ympäristöjen laatu on siis joillekin väestöryhmille korostuneesti tärkeä asia.

Koska naiset liikkuvat Helsingissä miehiä enemmän kävellen sekä julkisella liikenteellä kuin miehet, on arjen ympäristön toimivuudella naisten kannalta keskimäärin suurempi merkitys kuin miehillä – etenkin mikäli naiset kantavat suuremman roolin arjen asioiden hoitamisessa. Kaupunkisuunnittelussa on siten tärkeää

huomioida kaupunkirakenteen sekä kävely- ja joukko-liikenneyhteyksien toimivuus kodin, päiväkotien, koulujen, leikkipuistojen ja puistojen, julkisten palvelujen sekä työpaikka- ja palvelukeskittymien välillä. Rakenteeltaan väljä pientaloalue sekä toimintojen sijoittaminen eri alueille ei tästä näkökulmasta ei ole toimiva ratkaisu, koska se kasvattaa kilometrimääräisiä ja ajallisia etäisyyksiä eri toimintojen välillä. (ks. Silbaugh 2007).

Kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisellä on terveydellisiä, taloudellisia, ilmastollisia sekä kaupungin asuttavuuteen liittyviä hyötyjä (ks. esim. Norppa 2020). Helsingin kaupungilla on pyöräilyn edistämishjelma, kävelyn edistämishjelma sekä liikkumishjelma.

Helsingissä on pyöräteitä noin 1 200 kilometriä (Tilastotietoja Helsingistä 2020:24). Kantakaupunkiin rakennetaan parhaillaan yksisuuntaisten pyöräkaistojen verkostoa. Helsingillä on myös kunnianhimoinen suunnitelma pyöräbaanoista, mutta näillä näkymin baana-verkosto valmistuu vasta vuosikymmenten päästä.

Kaupunkisuunnittelussa keskeistä on kävely- ja pyörätieverkostossa esiintyvien toiminnallisten ja laadullisten puutteiden poistaminen mm. jalkakäytäviä ja kävely-yhteyksiä rakentamalla ja parantamalla sekä ylityspaikkoja lisäämällä, kävely-ympäristöjen miellyttävyyttä parantamalla, pyöräteitä rakentamalla ja parantamalla, turvalliseen pyöräpysäköintiin panostamalla ja kaupunkipyöräjärjestelmää kehittämällä ja ylläpitämällä. Etenkin lasten ja ikääntyneiden osalta tärkeää on myös kävely- ja pyöräily-ympäristön hyvä orientoitavuus, mm. selkeä opastusjärjestelmä.

4.5.3 Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuuden osalta erityiselle seurannalle on tarvetta ainakin seuraaviin syrjintäperusteisiin liittyen: sukupuoli, ikä, asuinpaikka, (kulkumuoto).

Helsingin kaupunki laati vuonna 2021 uutta liikenneturvallisuusohjelmaa, jossa on useita toimenpidekokonaisuuksia kaupunkiympäristön toimialan osalta. Aiempi ohjelma oli valmistunut vuonna 2014, ja eri väestöryhmien osalta esille nostettiin teematasolla esiin lasten ja nuorten turvallinen ja vastuullinen liikkuminen sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuus ja omatoiminen liikkuminen (erityisesti lapset ja ikäihmiset) (ks. Helsingin liikenneturvallisuuden...2014).

Uuden liikenneturvallisuusohjelman luonnoksessa toimenpidekokonaisuuksia olivat liikenneturvallisuuslähtöinen katuverkko, liittymien ja risteysten turvallisuuden parantaminen, kadunylitysten turvallisuuden parantaminen, liikenteen rauhoittaminen (ml. koulujen ja koulu-reittien turvallisuustarkastelut), liikenneturvallisuuden tilannekuva, liikenneturvallisuusinvestointien ohjelmointi, turvallisuuslähtöinen valaistus ja kunnossapito

sekä työmaiden liikennejärjestelyjen turvallisuuden parantaminen. Liikenneturvallisuusohjelman erityisinä kohderyhminä ovat lapset ja nuoret sekä jalankulkijat ja pyöräilijät (Helsingin liikenneturvallisuuden...2021).

Helsingin liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä on vuosikymmenten aikana laskenut merkittävästi, mm. ajonopeuksien alentamisen ansiosta. Kyseenalaisena ennätysvuonna 1969 Helsingin liikenteessä kuoli 74 ihmistä, vuonna 2019 luku oli 3. Vuonna 2019 yksikään kuolleista ei ollut jalankulkija eikä pyöräilijä. Liikenteessä loukkaantuneiden määrässä piikki oli vuonna 1965, kun loukkaantuneita oli 1 687. Vuonna 2019 Helsingin liikenteessä loukkaantuneiden määrä oli 344. Samaan aikaan Helsingin väkiluku on kasvanut merkittävästi. (Helsingin liikenteessä ei kuollut...2020; Liikenneonnettomuudet 2021).

Liikenneonnettomuuksissa kuolee ja loukkaantuu Helsingissä ikäryhmittäin (ikäryhmän kokoon nähden) tarkasteltuna eniten nuoria ja nuoria aikuisia (Liikenneonnettomuudet 2021). Vaaralliseksi koettu liikenneympäristö voi aiheuttaa huolta lasten vanhemmissa ja vanhempien asettamien liikkumisrajoitusten kautta kaventaa lasten liikkumatilaa.

Miesten onnettomuus- ja kuolemanriski on Helsingin liikenteessä suurempi kuin naisilla, henkilövahinkoriski oli vuosina 2003–2007 puolitoistakertainen ja kuolemanriski vuosina 1998–2007 kolminkertainen. Eroja selittävät mm. kulkutapatottumukset; naiset suosivat joukkoliikennettä, joka on turvallisempaa kuin henkilöautoliikenne. Miesten osuus onnettomuuden uhreista eri liikennemuotojen osalta oli vuosina 2003–2007 miehillä korkeampi kuin naisilla moottoripyörän kuljettajissa (miesten osuus uhreista 91 prosenttia), mopon kuljettajissa (osuus 79 prosenttia), auton kuljettajissa (osuus 68 prosenttia) ja pyöräilijöissä (osuus 54 prosenttia). Naisilla sen sijaan eri kulkuneuvojen matkustajauhrien osuus (63 prosenttia) ja jalankulkijauhrien osuus (53 prosenttia) oli suurempi kuin miehillä. Rattijuopumukseen liittyvät kuljettajauhrit ovat painottuneesti miehiä: vuosina 2003–2007 moottoriajoneuvoa päihtyneenä kuljettaneista onnettomuuden uhreista miesten osuus oli noin 94 prosenttia. (Nieminen 2008).

Edelliset sukupuolierot ovat sittemmin tasoittuneet, mutta eivät poistuneet. Vuosina 2008–2020 henkilövahinkoriski oli Helsingin liikenteessä miehillä naiseen nähden noin 1,3-kertainen ja kuolemanriski 2,4-kertainen. Vuosina 2008–2020 miesten osuus moottoripyörän kuljettajauhreista oli 92 prosenttia, mopon kuljettajauhreista 68 prosenttia, auton kuljettajauhreista 63 prosenttia ja pyöräilijöistä 58 prosenttia. Miesten osuus oli säilynyt lähes samana moottoripyörän kuljettajauhreissa, hieman laskenut mopon ja auton kuljettajauhreissa ja hieman noussut pyöräilijöissä. Eri kulkuneuvojen matkustajauhreista naisten osuus vuosina

2008–2020 oli 62 prosenttia ja jalankulkijauhreista 55 prosenttia, muutokset ko. osuuksissa vuosiin 2003–2007 nähden olivat pieniä. (Tilastokeskus 2021b).

Eri kulkumuotojen osalta jalankulkijoita on Helsingissä yleensä ollut eniten liikenneonnettomuudessa kuolleiden joukossa. Jalankulkuonnettomuuden vastapuolena on selvästi yleisemmin henkilöauto, samoin myös polkupyöräonnettomuudessa. Loukkaantuneiden joukossa (tilastoidut) on eniten auton kuljettajia. (Liikenneonnettomuudet 2021). Vakavasti loukkaantuneiden tilastossa korostuvat jalankulkijat ja pyöräilijät (Helsingin liikenneturvallisuuden...2021). Läheskään kaikki liikenteessä tapahtuneet loukkaantumiset eivät kuitenkaan päädy tilastoihin (Helsingin liikenneturvallisuuden...2021). Enemmistö jalankulkijaonnettomuuksista tapahtuu suojatiellä (ks. Moilanen et al. 2021).

Ikääntyneet kokevat Helsingin liikenteen useammin turvattomampana kuin nuoret. Eri kulkumuotojen osalta vähiten tyytyväisiä Helsingissä oltiin pyöräliikenteen, sähköpotkulautojen ja kävelyn turvallisuustilanteeseen. Asukaskyselyssä hankalaksi tai turvattomaksi koetut liittymät, turvattomat tienylityspaikat, korkeat ajonopeudet sekä läheltä piti -tilanteet keskittyvät kaikki kantakaupunkiin. (Helsingin liikenneturvallisuuden...2021).

Ajonopeuksien alentaminen tutkitusti parantaa liikenneturvallisuutta. Sopiva ajonopeus vilkkaan jalankulun alueilla on korkeintaan 30–40 km/h; kuolemanriski auto-jalankulkija-onnettomuudessa on 30 kilometrin tuntinopeudella 5 prosenttia ja 37 kilometrin tuntinopeudella 10 prosenttia (Hussain et al. 2019). Kansainvälisissä tutkimuksissa on havaittu, että tärkeä merkitys liikenneturvallisuuden kannalta on myös katu ympäristöllä: hyödyllisiä ovat pienet korttelit, kapeat kadut, ruutukaava, kompakti kaupunkirakenne, jalkakäytävien suuri määrä, suorat ja jatkuvat kävelyreitit, jyrkkä maasto sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden suuri määrä katutilassa (ks. Norppa 2020).

Turvallisuustoimenpiteitä voidaan kohdentaa alueellisesti, tilallisesti sekä väestöryhmien osalta. Esimerkiksi Barcelonassa erityistä huomiota liikenneturvallisuuteen on kiinnitetty koulujen läheisyyteen ja lasten osalta (Miguel 2021). Laajemmin eri väestöryhmien liikenneturvallisuutta ja katu ympäristöjen viihtyisyyttä Barcelonassa pyritään parantamaan superblocks-mallilla. Superkorttelit ovat yhdeksän korttelin suuruisia naapurustoja, joissa ajoneuvoliikenne on rajattu pääkaduille superkorttelien ulkopuolella. Korttelien sisällä kadut on varattu jalankululle ja pyöräilylle, huoltoajo on sallittu. Superkorttelit mahdollistavat katutilan oleskelu- ja kohtaamismahdollisuuksien (mm. leikki-, peli-, istuskelu- ja oleskelualueet) lisäämisen, katujen viherympäristöjen kehittämisen sekä arkiliikkumisen lisääntymisen. Mallista hyötyvät niin lapset, nuoret, vanhukset kuin liikuntarajotteisetkin.

Liikenneonnettomuuksien ehkäisemiseksi keskeistä on ajoneuvoliikenteen rauhoittaminen, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen sekä liikennevalvonnan lisääminen.

4.5.4 Ajoneuvoliikenteen päästöt

Ajoneuvoliikenteen päästöjen osalta erityiselle seurannalle on tarvetta ainakin seuraaviin syrjintäperusteisiin liittyen: terveydentila, varallisuus (pienituloisuus), asuinpaikka.

Suomen perustuslaissa (731/1999) mainitaan: ”Julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön..”.

Ajoneuvoliikenteen haitat, kuten pienhiukkaspäästöt ja melu, aiheuttavat ihmisille terveysongelmia, kuten hengityselinsairauksia ja stressiä (ks. Norppa 2020:25). Astmaatit kärsivät pienhiukkaspäästöistä korostuneesti (Pienhiukkaset ovat erityisen...2006). Kaupunkimaisessa ympäristössä saasteet saattavat lisätä autoimmuunisairauksia (Roslund 2018).

Kaupungissa alueelliset ja väestöryhmien väliset erot ympäristöhäiriöille, kuten liikenteen melulle tai päästöille, altistumisessa ja siitä aiheutuviissa terveysvaikutuksissa, on mahdollista nähdä tasa-arvo- ja yhdenvertaisuuskysymyksenä.

Helsingin kaupungin ilmansuojelusuunnitelma (2016) listaa kaupunkiympäristön toimialalle useita toimenpiteitä: edistetään ajoneuvoliikenteen hinnoittelun käytönottoa, vähennetään bussien päästöjä, kehitetään ympäristövyöhykettä, kehitetään pysäköintipolitiikkaa, edistetään vähäpäästöisten ajoneuvojen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöä, kehitetään liikkumisen ohjausta ja citylogistiikkaa, kehitetään ilmanlaatuvaikutusten huomiointia kaavoituksessa ja liikennesuunnittelussa, edistetään kitkarenkaiden osuuden kasvua talviliikenteessä ja edistetään puun hyviä säilytystapoja.

Helsingissä suurten autoväylien lähellä ja kantakaupungin katukuiluissa asuvat altistuvat ajoneuvoliikenteen melulle ja päästöille korostuneesti. Autoliikenteen melu leviää Helsingissä laajimmalle esikaupunkialueen autoväylien varsilla, kantakaupungissa melu on rajautuneemmin katukuilujen ongelma (ks. Aalto & Färding 2020). Myös pakokaasujen pienhiukkas- ja typpioksidipäästöt sekä katupölyn määrä ovat korkeammalla tasolla katukuiluissa; pienhiukkaspäästöjen osalta haasteita on myös puun pienpolton osalta tiiviillä pientaloalueilla (ks. Helsingin kaupungin ilmansuojelusuunnitelma...2016). Pakokaasujen pienhiukkas- ja typpioksidipäästöt rajautuvat varsin tehokkaasti katukuiluun; sisäpihalla päästöt ovat jo paljon matalammalla tasolla (ks. Kaski et al. 2020).

Alueellisesti tarkasteltuna pienhiukkasia on Helsingissä havaittu olevan eniten edullisimmilla asuinalueilla; kyse on puun pienpolton sekä vilkkaiden autoväylien aiheuttamista hiukkasista. Kalliita asuntoja on Helsingissä sekä puhtaammilla että saasteisemmilla alueilla; edullisemmilla alueilla pienhiukkastaso on keskimäärin korkeampi. Alemmat tuloluokat eivät siten voi yhtä vapaasti valita asuntoa ilmanlaadultaan paremmalta asuinalueelta. Kantakaupungissa meren läheisyys vähentää pienhiukkasten määrää tietyillä asuinalueilla. (Hiltunen & Saarimaa 2021). Vuosien varrella ilmanlaatu on Helsingissä parantunut ja on vähintään tyydyttävää 93 prosenttia ajasta (Tilastotietoja Helsingistä 2020:37).

Eri väestöryhmistä myös eri suuruinen osuus saattaa asua lähellä suuria autoväyliä ja siten altistua liikenteen aiheuttamille ilmansaasteille (ks. Centers for disease control...2013). Esimerkiksi Kaliforniassa altistusta on enemmän vähemmistöryhmien ja pientuloisten asuin-

alueilla (Houston et al. 2004). Helsingissä tarkkaa väestöryhmätarkastelua ei ole tehty.

On katsottu, että vaikka kaupunkisuunnittelulla ja julkisella terveydellä on yhteiset juuret teollisuuden terveyshaittoihin puuttumisessa 1800-luvun reformistien parissa, kahden oppiaineen tiet erosivat 1900-luvun alkupuolella. Nyt yhteistyölle on nähty jälleen uutta kiinnostusta ja tarvetta. (Northridge & Freeman 2011).

Keskeisiä keinoja ajoneuvoliikenteen aiheuttamien haittojen vähentämiseksi ovat katujen tehokkaampi ja oikein ajoitettu puhdistaminen, kitkarenkaiden käytön yleistäminen, meluntorjunta, ajoneuvoliikenteen rauhoittaminen, kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuuden nostaminen, polttomoottoriajoneuvojen korvaaminen sähköautoilla, hiljaisen asfaltin käyttö, vehreyden lisääminen, ilmavirtausmallinnukset sekä korttelirakenteet. Puunpolton osalta on mahdollista edistää muita lämmitysmuotoja, ja puhtaampia puunpolttotapoja.

5. Lähdeluettelo

Aalto, M. (2021). Täältä löydät lääkärin 2030: kokosimme kartalle Helsingin suunnitellut jättikeskukset ja lakkautettavat pienet terveysasemat. *Helsingin Sanomat* 8.11.2021.

Aalto, M. & A. Färding (2020). Kaupungin äänekkäin idylli. *Helsingin Sanomat* 17.8.2020.

Ahlgren-Leinvuo, H. & T. Mustajärvi (2021). Sukupuolten välisen tasa-arvon edistämistyö tarvitsee tuekseen vahvan tietopohjan. *Kvartti* 5.8.2021.

Ahola, N. (2020). Kaupunkilaisten äänet osallistuvassa budjetoinnissa. Helsingin kaupungin osallistuvan budjetoinnin äänestys. 53 s. *Tutkimuskatsauksia* 2020:1.

Ahtiainen, H. (2021). Helsingissä nuoret kohtaavat seksuaalista häirintää etenkin julkisissa tiloissa ja verkossa. *Kvartti* 6.8.2021.

Aibéo, P. E. G., G. H. Filz & V. Singh (2021). *Architectural democracy: a framework for mapping the relationships between architecture and democracy by showcasing one case study of the city of Helsinki*. <<https://research.aalto.fi/en/publications/architectural-democracy-a-framework-for-mapping-the-relationships>>.

Alkila, H. (2019). Asunnottomuus on mahdollista poistaa. Diakonissalaitos. <<https://www.hdl.fi/blog/asunnottomuus-on-mahdollista-poistaa/>>.

Alppivuori, K. (2018). *Koontia asunnottomuutta käsittelevistä tutkimuksista, artikkeleista ja toimenpideohjelmista – julkaisujen sisältöä ja tuloksia*. 292 s. Espoon kaupunki.

Andersson, H. (2021). Ethnic enclaves, self-employment, and the economic performance of refugees: evidence from a Swedish dispersal policy. *International Migration Review* Vol. 55, Issue 1, 2021.

Andersson, L. & M. Hammarstedt (2015). Ethnic enclaves, networks and self-employment among Middle Eastern immigrants in Sweden. *International Migration* Volume 53, Issue 6, December 2015, Pages 27–40.

Andersson, M., J. P. Larsson & Ö. Öner (2018). Ethnic enclaves and self-employment among Middle Eastern immigrants in Sweden: ethnic capital or enclave size. *Regional Studies* Volume 55, 2021 - Issue 4, pages 590–604.

Anttonen, M. & S. Nieminen (2021). Asfalttiin ilmestyi kaksi kilometriä pitkä juova, joka sai asukkaat ymmälleen – näin se toimii: ”Haluamme kannustaa heidät ulos”. *Yle Uutiset* 17.8.2021. <<https://yle.fi/uutiset/3-12061318>>.

Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelma 2020 (2021). 106 s. *Helsingin kaupungin keskushallinnon julkaisuja* 2021:1.

Asunnottomuus (2021). Vailla Vakinaista Asuntoa ry. <<https://vvary.fi/asunnottomuus/>>.

Asuntopoliitiikan kehittämiskohteita koskeva tutkimus, katsaus haastatteluihin (2017). Aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI.

Avila, E. (2014). *The folklore of the freeway: race and revolt in the modernist city*. 248 s. University of Minnesota Press.

BEST-tutkimus kertoo: tyytyväisyys joukkoliikenteeseen pysyi viime vuonna korkealla tasolla. HSL. <<https://www.hsl.fi/hsl/uutiset/uutinen/2021/03/best-2020>>.

Boddy, M. (2007). Designer neighbourhoods: new-built residential development in nonmetropolitan UK cities – the case of Bristol. *Environment and Planning A: Economy and Space* Vol 39, Issue 1, 2007, 86–105.

- Boonstra, B. & L. Boelens (2011). Self-organization in urban development: towards a new perspective on spatial planning. *Urban Research & Practice* Vol. 4, No. 2, July 2011, 99–122.
- Brandt, E. & M. Lindeqvist (2016). Auton omistus Helsinginseudulla – katsaus menneeseen kehitykseen ja pohdintoja tulevast. 90 s. *HSL:n julkaisu* 19/2016.
- Bratu, C., O. Harjunen & T. Saarimaa (2021). City-wide effects of new housing supply: evidence from moving chains. 21 s. *VATT Working Papers* 146.
- Bullard, R., G. Johnson & A. Torres (2004). *Highway robbery: transportation racism and new routes to equality*. 245 s. South End Press.
- Burgess, E. W. (1924). The growth of the city: an introduction to a research project. *Publications of the American Sociological Society* 18, 85–97.
- Centers for Disease Control and Prevention (CDC). CDC health disparities and inequalities report—United States, 2013. *MMWR* 2013;62:93–160.
- Coburn, A. (2019). *Buildings, beauty, and the brain: psychological responses to architectural design*. 217 s. Doctoral dissertation, University of Cambridge.
- Dahlskog, T. (2018). *Gender and the city – a comparative analysis how Malmö and Umeå approaches gender and intersectionality in urban planning*. 44 s. Department of Human Geography, Umeå University.
- Damm, A. P. (2021). Ethnic enclaves and immigrant labor market outcomes: quasi-experimental evidence. *Journal of Labor Economics* Volume 27, Number 2, April 2009.
- Davidson, M & L. Lees (2005). New-build 'gentrification' and London's riverside renaissance. *Environment and Planning A* 37: 1165–1190.
- De Neve, J. & C. Krekel (2020). *Cities and happiness: a global ranking and analysis*. <<https://worldhappiness.report/ed/2020/cities-and-happiness-a-global-ranking-and-analysis/>>.
- Devlin, K. & J. L. Nasar (1989). The beauty and the beast: some preliminary comparisons of 'high' versus 'popular' residential architecture and public versus architect judgements of same. *Journal of Environmental Psychology* Volume 9, Issue 4, December 1989, Pages 333–344.
- Dhalmann, H. (2018). *Maahanmuuttajien asumisen ongelmat ja kehittämishaasteet*. Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus Ara. Kirjallinen asiantuntijalausunto. Tarkastusvaliokunnan kuuleminen 14.2.2018.
- DiMento, J. F. C. & C. Ellis (2013). *Changing lanes. Visions and histories of urban freeways*. 361 s. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts.
- ECA International (2020). <<https://www.eca-international.com/news/july-2020/central-london-re-enters-top-20-most-expensive-city/>>. 2.7.2020.
- Edin, P.-A., P. Fredriksson & O. Åslund (2003). Ethnic enclaves and the economic success of immigrants – evidence from a natural experiment. *The Quarterly Journal of Economics*, Volume 118, Issue 1, February 2003, 329–357.
- Eerola, E. & T. Saarimaa (2015). Who benefits from public housing? 26 s. *VATT Working Papers* 68.
- Ellin, N. (1997). *Architecture of fear*. 320 s. Princeton Architectural Press.
- Elsadak, M., B. Liu & J. Xie (2020). Window view and relaxation: viewing green space from a high-rise estate improves urban dwellers wellbeing. *Urban Forestry & Urban Greening* Volume 55, November 2020, 126846.
- Euramaa, A., S. Saresto, R. Kiljunen-Sirola, J. Juntumaa, A. Halme & J. Niemelä (2021). *Aarteeni Helsingissä. Aarteeni Helsingissä -verkkokyselyn tulokset*. Kulttuuriympäristöohjelma 4.11.2021. Helsingin kaupunki.

- Fawcett, W., I. Ellingham & S. Platt (2008). Reconciling the architectural preferences of architects and the public: the ordered preference model. *Environment and Behavior* Vol. 40, Issue 5, 2008.
- Foster, S., M. Knuiman, K. Villanueva, L. Wood, H. Christian & B. Giles-Corti (2014). Does walkable neighbourhood design influence the association between objective crime and walking? *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity* 11(1):100, July 2014.
- Gehl, J. (2017). Arkkitehti. Esitys Aalto-yliopistolla, Espoossa 22.2.2017.
- Ghomeshi, M. & M. M. Jusan (2013). Investigating different aesthetic preferences between architects and non-architects in residential façade designs. *Indoor and Built Environment* Vol. 22, Issue 6, 2013.
- Gifford, R., D. W. Hine, W. Muller-Clemm, D. J. Reynolds & J.R. Kelly (2000). Decoding modern architecture: a lens model approach for understanding the aesthetic differences of architects and laypersons. *Environment and Behavior* Vol 32, Issue 2, 2000.
- Glass, R. (1964). *Introduction to London: aspects of change*. Centre for Urban Studies, London (reprinted in Glass, R. (1989) *Cliche's of Urban Doom*, 132–158. Blackwell, Oxford.
- Golub, A. & K. Martens (2014). Using principles of justice to assess the modal equity of regional transportation plans. *Journal of Transport Geography* 41 (2014) 10–20.
- Guo, L-N., R-L. Zhao, A-H. Ren, L-X. Niu & Y-L. Zhang (2020). Stress recovery of campus street trees as visual stimuli on graduate students in autumn. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 2020, 17 (1), 148.
- Harris, C. D. & E. L. Ullman (1945). The nature of cities. *Annals of the American Academy of Political and Social Science* 242, 7–17.
- Harvey, D. (1973). *Social justice and the city*. 336 s. Edward Arnold, London.
- Heikkinen, S. (2019). Köyhyyden anatomia – tältä näyttää suomalainen köyhyys tilastoissa. YLE 2.10.2019. <<https://yle.fi/aihe/artikkeli/2019/10/02/koyhyden-anatomia-talta-naytaa-suomalainen-koyhyys-tilastoissa>>.
- Helsingin kaupungin esteettömyyssuunnitelma ajalle 2005–2010. 52 s. + 3 liitettä. Sito-Konsultit Oy. *Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisuja* 2005:7. <https://www.hel.fi/static/hki4all/suunnitelma/Helsingin_kaupungin_esteettomyyssuunnitelma.pdf>.
- Helsingin kaupungin ilmansuojelusuunnitelma 2017–2024. 80 s. *Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja* 11/2016.
- Helsingin kaupungin turvallisuussuunnitelma (2015). 42 s. *Helsingin kaupungin keskushallinnon julkaisuja* 2015:28. <https://www.hel.fi/static/kanslia/Julkaisut/2015/Helsingin_kaupungin_turvallisuussuunnitelma.pdf>.
- Helsingin kaupungin ulkovalaistuksen suunnitteluohje* (2020). 65 s. <[https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/ohjeet/ulkovalaistus/Helsingin%20kaupungin%20ulkovalaistuksen%20suunnitteluohje%2017122020%20\(pdf\).pdf](https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/ohjeet/ulkovalaistus/Helsingin%20kaupungin%20ulkovalaistuksen%20suunnitteluohje%2017122020%20(pdf).pdf)>
- Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelma* (2014). 32 s. <https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/liikenne/150330_Liitu_raportti_kslk.pdf>.
- Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelma 2022–2026 (2021)*. 41 s. https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkiymparistolautakunta/Suomi/Paatokset/2021/Kymp_2021-10-26_Kylk_33_Pk/E1275224-2A08-C20C-9456-7BF417D00000/Liite.pdf
- Helsingin liikenteessä ei kuollut ainuttakaan jalankulkijaa viime vuonna (2020). Helsingin kaupunki 23.1.2020. <<https://www.hel.fi/uutiset/fi/kaupunkiymparisto/helsingin-liikenteessa-ei-kuollut-ainuttakaan-jalankulkijaa-viime-vuonna/>>.

Henkilöstön tasa-arvosuunnitelma 2019–2021. 45 s. *Helsingin kaupungin keskushallinnon julkaisuja* 2019:28.

Hernandez, D., M. Hansz & R. Massobrio (2020). Job accessibility through public transport and unemployment in Latin America: the case of Montevideo (Uruguay). *Journal of Transport Geography* Volume 85, May 2020, 102742.

Hiltunen, J. (2021). Sukupuolitietoinen budjetointi joukkoliikenteessä. Esitys 30.11.2021 Vantaan KATO:n sukupuolitietoisen budjetoinnin tilaisuudessa.

Hiltunen, N. & T. Saarimaa (2021). Helsingin edullisimmilla asuinalueilla keskimääräisesti enemmän pienihiukkas päästöjä. *Kvartti* 11.05.2021. <<https://www.kvartti.fi/fi/artikkelit/helsingin-edullisimmilla-asuinalueilla-keskimaaaraisesti-enemman-pienihiukkaspaastoja>>.

Houston, D., J. Wu, P. Ong & A. Winer (2004). Structural disparities of urban traffic in Southern California: implications for vehicle-related air pollution exposure in minority and high-poverty neighborhoods. *Journal of Urban Affairs* Volume 26, 2004, Issue 5, p. 565–592.

Howard, E. (1902). *Garden cities of to-morrow*. 159 s. S. Sonnenschein & Co., Ltd, London.

Hoyt, H. (1939). *The structure and growth of residential neighborhoods in American cities*. 178 s. Federal Housing Administration, Washington DC.

Hurme, P. (2020). Helsingin viherkerroinmenetelmä. 9 s. Helsingin kaupunki.

Hussain, Q., H. Feng, R. Grzebieta, T. Brijs & J. Olivier (2019). The relationship between impact speed and the probability of pedestrian fatality during a vehicle-pedestrian crash: A systematic review and meta-analysis. *Accident Analysis and Prevention* August 2019, Vol. 129, pp. 241–249.

Hwang, J. & L. Ding (2020). Unequal displacement: gentrification, racial stratification, and residential destinations in Philadelphia. *American Journal of Sociology* Volume 126, Number 2, September 2020.

Hyvinvointia ja terveyttä kaikille. Helsingin hyvinvointisuunnitelma 2019–2021. Toimenpiteet, seurantamittarit, oletetut vaikutukset ja vastuutahot (2019). 5 s. Helsingin kaupunki. <<https://www.hel.fi/static/liitteet-2019/Helsinki/hyte/hyvinvointisuunnitelma-toimenpidetaulukot.pdf>>.

Hyövälti, M. (2020). *Viheralueiden saavutettavuus- ja käyttöpainetyö*. 14 s. Infovartti-esitys, Helsingin kaupunki.

Ihmisoikeuksien Helsinki. Palvelujen yhdenvertaisuussuunnitelma 2020–2021. 29 s. *Helsingin kaupungin keskushallinnon julkaisuja* 2020:18.

Iloniemi, J. & E. Punkeri (2017). *Nuorten turvallisuudentunne puolijulkisissa ja julkisissa tiloissa*. 56 s. + liite. Opinnäytetyö, Metropolia Ammattikorkeakoulu.

Irschik, E., E. Kail, A. Klimmer-Pölleritzer, A. Nuss, G. Puscher, M. Schönfeld & A. Winkler (2013). *Gender mainstreaming in urban planning and urban development*. 99 s. Urban Development and Planning, Vienna. Printed by Hochenhausen Druck GmbH.

Jiang, B., D. Li, L. Larsen & W. C. Sullivan (2016). A dose-response curve describing the relationship between urban tree cover density and self-reported stress recovery. *Environment and Behavior* Vol. 48, Issue 4, 2016.

Jiang, B., C. N. S. Mak, L. Larsen & H. Zhong (2017). Minimizing the gender difference in perceived safety: comparing the effects of urban back alley interventions. *Journal of Environmental Psychology* August 2017, Vol. 51, pp. 117–131.

Joronen, M. (2012). Romanien ja maahanmuuttajien syrjintä asunnonhaussa. 16 s. *Ihmisoikeusliiton selvitys* 4/2012.

Järjestyslaki 612/2003. <<https://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2003/20030612>>.

- Kaikkien Stadi. Helsingin kotouttamisohjelma 2017–2021.* (2017). 40 s. <https://www.hel.fi/static/liitteet/kanslia/maahanmuuttajat/compressed_Koto%20suomeksi.pdf>.
- Kaikkien yhteinen, vetovoimainen leikkipuisto. Ohjeistus vetovoimaisten leikkipuistojen suunnitteluun.* 50 s. (2021). Helsingin kaupunki.
- Kaplan, R. (2001). The nature of the view from home psychological effects. *Environment and behavior* Vol 33, Issue 4, 2001.
- Karisto, A. & S. Montén (1996). Lukioon vai ei: tutkimus alueellisista eroista helsinkiläisten lukionkäynnissä ja lukiolakkautusten vaikutuksista. 130 s. *Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia* 6/1996.
- Karppi, T. (2021). Helsinkiin suunnitellaan sateenkaaritaloa – sukupuoli- ja seksuaalivähemmistöille tarkoitettu talossa eletäisiin yhteisöllisesti. *YLE Uutiset* 28.6.2021. <<https://yle.fi/uutiset/3-11993289>>.
- Kaski, N., T. Mäkelä & J. Niemi (2020). Ilmanlaatu vilkasliikenteisessä katukuilussa ja sen lähiympäristössä. 56 s. *Kaupunkiympäristön aineistoja* 2020:29.
- Kasvun paikka – Helsingin kaupunkistrategia 2021–2025 (2021). Pormestarin esitys kaupunginhallitukselle* 29.9.2021. 23 s. <<https://www.hel.fi/static/helsinki/Kaupunkistrategiaesitys29092021.pdf>>.
- Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto valtuutettu Katju Aron ym. valtuustoaloitteesta koskien kaikille saavutettavia kaupunkikalusteita* (2021).
- Kauta, J. (2021). Kouvolaan suunnitellaan esteetöntä metsää, jossa sairaalan potilaat voisivat nauttia luonnon terveysvaikutuksista. *YLE Uutiset* 28.6.2021. <<https://yle.fi/uutiset/3-11996856>>.
- Keinänen, J., J. Kortelainen, L. Jauhola & M. Wennberg (2018). Asuntoja pienituloisille? Selvitys ARA-vuokraasukkaiden tulojen tarkistusten vaikutuksista pääkaupunkiseudulla. 96 s. *Ympäristöministeriön raportteja* 8/2018.
- Keskinen, V. (2021). Asumisen ongelmat pääkaupunkiseudun kunnissa osin erilaiset – helsinkiläisiä kiusaa kalleus. *Kvartti* 13.8.2021.
- Keskinen, V., E. Pyyhtiä & P. Lehtelä (2020). Turvallista ja rauhallista. Helsingin turvallisuustutkimus 2018. *Tutkimuksia* 2020:3. Helsingin kaupunki.
- Kilpeläinen, K. (2017). Miehiä syrjitään asunnonhaussa: ”Joskus on ihan suostuteltava, että tämä on ihan hyvä poika”. *Savon Sanomat* 16.3.2017. <<https://www.savonsanomat.fi/paikalliset/3011763>>.
- Kilpelänaho, N. (2021). Helsinki haluaa hillitä sähköpotkautojen kuritonta pysäköimistä – lautoja vuokraavat yritykset toivovat kaupungilta lisää parkkitilaa. *Helsingin Sanomat* 8.7.2021. <<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000008112112.html>>.
- Kohti tasa-arvoista Helsinkiä. Suunnitelma sukupuolten tasa-arvon edistämiseksi Helsingin kaupungin palveluissa ja toiminnassa 2019–2021. 34 s. *Helsingin kaupungin keskushallinnon julkaisuja* 2019:33.
- Kokoontumislaki 530/1999.* <<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990530>>.
- Korhonen, N., L. Jauhola, O. Oosi & H-P. Huttunen (2016). ”Usein joutuu miettimään, miten pitäisi olla ja minne olla menemättä”. *Selvitys vihapuheesta ja häirinnästä ja niiden vaikutuksista eri vähemmistöryhmiin.* 156 s. Oikeusministeriön julkaisu 7/2016.
- Kortelainen, J., N. Korhonen & M. Wennberg (2018). Asuntoja opiskelijoille? Selvitys opiskelija-asuntojen nykytilasta ja opiskelija-asuntojen tuotantotarpeesta. 84 s. *Ympäristöministeriön raportteja* 20/2018.
- Kortteinen, M. & M. Vaattovaara (2015). Segregaation aika. *Yhteiskuntapolitiikka*, Vol. 80 (2015):6, 562–574.

Kuntalaki (410/2015). <<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2015/20150410>>.

Kuparinen, J. (2021). Minikodeissa ei pitäisi asua pitkään, sanoo asiantuntija – tässä syyt. *Iltalehti* 25.11.2021. <<https://www.iltalehti.fi/asumisartikkelit/a/c6c01ad8-b5fb-4180-b1da-d9137872226e>>.

Kuper, S. (2013). International cities are turning into 'elite citadels'. *Business Insider* 17.6.2013. <<https://www.businessinsider.com/global-cities-too-expensive-paris-2013-6?r=US&IR=T>>.

Kuusijoensuu, T. & L. Nuoska (2019). Lukijat puhuivat: upouusi Oodi on Suomen kaunein rakennus – kestoosuusikki jäi kakkoseksi. *Iltasanomat* 12.8.2019. <<https://www.is.fi/kotimaa/art-2000006201697.html>>.

Kyttä, M., J. Hirvonen, J. Rudner, I. Pirjola & T. Laatikainen (2015). The last free-range children? Children's independent mobility in Finland in the 1990s and 2010s. *Journal of Transport Geography*, Volume 47, Issue July.

Kyttä, M. & M. Kahila (2011). SoftGIS methodology – building bridges in urban planning. *GIM International* 25(3):37–41.

Lahtinen, J. (2017). Helsingin helmet – missä sijaitsevat Helsingin urbaanit ilot? 63 s. *Kaupunkiympäristön aineistoja* 2017:3.

Laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta 669/1978.
<<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1978/19780669>>.

Laki naisten ja miesten välisestä tasa-arvosta 609/1986. <<https://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1986/19860609>>.

Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta 621/1999. <<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990621>>.

Laitinen, J. (2016). Uhka Helsingin nopealle rakentamiselle: lupien käsittelemisessä paha ruuhka. *Helsingin Sanomat* 27.4.2016.

Lappalainen, T. (2021). Selvityksen tulokset kertovat vammaisten henkilöiden takamatkasta. *Kvartti* 5.8.2021.

Larsen, A. & L. Kaanaa (2021). Helsingin häiriövaloselvitys. 56 s. *Helsingin kaupunkiympäristön julkaisuja* 2021:7.

Larva, T. (2020). *Ohje erikielisten helsinkiläisten tavoittamiseksi. Kuinka kerrot palveluista ja osallistat asukkaita.* 39 s. Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala, Helsingin kaupunki.

Lees, L. (2003). Super-gentrification: the case of Brooklyn Heights, New York City. *Urban Studies*, 40:12, 2487–2509.

Lepola O. (2018). Koko ajan jännittyneenä – moniperustainen syrjintä seksuaali- ja sukupuolivähemmistöjen kokemana. 88 s. *Oikeusministeriön julkaisu* 5/2018.

Li, D. & W. C. Sullivan (2016). Impact of views to school landscapes on recovery from stress and mental fatigue. *Landscape and urban planning* Volume 148, April 2016, Pages 149–158.

Liikenneonnettomuudet (2021). <<https://www.hel.fi/helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/kadut-ja-liikennesuunnittelu/tutkimus-ja-tilastot/liikenneonnettomuudet/>>. Helsingin kaupunki.

Lindell, M. (2021). Miten ruotsinkielinen vähemmistö kokee Helsingin kieli-ilmapiiirin? *Kvartti* 5.8.2021.

Lindsey, G., M. Maraj & SC. Kuan (2001). Access, equity, and urban greenways: an exploratory investigation. *The Professional Geographer* Volume 53, Issue 3, August 2001, P. 332–346.

Lilius, J. (2014). Is there room for families in the inner city? Life-stage blenders challenging planning. *Housing Studies* Volume 29, 2014 - Issue 6, s. 843–861.

- Loikkanen, H. A. & S. Laakso (2019). Kaupunkialueen maankäyttö. *Kansantaloustieteellinen aikakauskirja* – 115 vsk. – 2/2019, 219–237.
- Lottrup, L., U. K. Stigsdotter, H. Meilby & A. G. Claudi (2015). The workplace window view: a determinant of office worker's work ability and job satisfaction. *Landscape Research* Volume 40, 2015 – Issue 1.
- Luonnon hyvinvointivaikutukset (2019). Luonnonvarakeskus (Luke).
<<https://www.luke.fi/tietoa-luonnonvaroista/virkistyskaytto/luonnon-hyvinvointivaikutukset/>>.
- Lönnqvist, H. (2015). On the effects of urban natural amenities, architectural quality and accessibility to workplaces on housing prices. 237 s. *City of Helsinki Urban Facts Research Series* 5/2015.
- Maailman toimivin kaupunki – Helsingin kaupunkistrategia 2017–2021 (2017).
<<https://www.hel.fi/helsinki/fi/kaupunki-ja-hallinto/strategia-ja-talous/kaupunkistrategia/strategia-ehdotus/>>.
- Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999. <<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132#L1P7>>.
- Mahjabeen, Z., K. Shrestha & J. Dee (2009). Rethinking community participation in urban planning: the role of disadvantaged groups in Sydney. *The Australasian Journal of Regional Studies*, Vol. 15, No. 1, 2009.
- Malmberg, L. & K. Kempas (2016). Asuinalueiden erot kasvavat Helsingissä koko ajan – ”Ihmisillä tuntuu olevan halu asua samankaltaisten lähellä”. *Helsingin Sanomat* 8.12.2016.
<<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000004997752.html>>.
- Matas, A. J-L. Raymond & J-L. Roig (2010). Job accessibility and female employment probability: the cases of Barcelona and Madrid. *Urban Studies* Vol. 47, Issue 4, 2010.
- Mercer (2020). <<https://www.mercer.com/newsroom/2020-cost-of-living.html>>. 9.6.2020.
- Miguel, A. (2021). *Re-programming Barcelona*. Esitys Helsinki-Barcelona-e-tapaamisessa 14.9.2021.
- Moilanen, K., A. Kantola & S. Takala (2021). Helsingin suojateillä vallitsee täysi anarkia – poliisi antaa autoilijoiden hengenvaaralliseen käyttöön inhimillisen mutta kestäättömän selityksen. *Helsingin Sanomat* 11.10.2021.
- Moniperustainen syrjintä olisi tunnistettava paremmin (2019). 16 s. *Policy Brief* 2, Syrjintä Suomessa. Oikeusministeriö.
- Mukana-ohjelma 2017–2021. Eriarvoisuuden vähentämisen ja nuorten syrjäytymisen ehkäisemisen kaupunkistrategiahanke. Loppuraportti. (2021). <https://www.hel.fi/static/liitteet-2019/KasKo/hankkeet/Mukana%20ohjelman%20loppuraportti_verkkoon.pdf>.
- Mustajärvi, T. (2021). *Ohje Helsingin kaupungin päätösvalmistelijoille sukupuolivaikutusten ja yhdenvertaisuusvaikutusten arviointiin*. Helsingin kaupunki.
- Mustajärvi, T. & H. Ahlgren (2021). Sukupuolten tasa-arvo – tilannekuva strategiamittareiden valossa. 39 s. *Tilastoja* 2021:5. Helsingin kaupunki.
- Mäkelä, M. (2021). *Uhkaavaksi uskoteltu urbaani. Julkinen kaupunkitila rikosuutisartikkelien rakentamana*. 83 s. Pro gradu -tutkielma, Johtamisen ja talouden tiedekunta, Tampereen yliopisto.
- Mäki, N. (2016). Somalinkielisten hedelmällisyys ja perhekoko pienentyneet Helsingissä. *Kvartti* 4/2016.
- Naisille on tärkeää koti, ei vain asunto (2019). Ensi- ja turvakotien liitto.
<<https://ensijaturvakotienliitto.fi/enska/naisille-on-tarkeaa-koti-ei-asunto/>>.
- Naisten asunnottomuus (2020). Sininauhasäätiö. <https://www.sininauhasaatio.fi/sininauhasaatio/sininauhasaatio-tyomme_ja_arvomaailmamme/naisten-asunnottomuus/>.

- Nieminen, K. (2008). Liikenneonnettomuudet Helsingissä vuonna 2007. 86 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2008:17.
- Norppa, M. (2017). Eurooppalaisen kaupunkikeskustan historiallinen kehittyminen. 337 s. *Department of Geosciences and Geography* C12.
- Norppa, M. (2019a). Helsingin kantakaupungin kehittyminen 1550–2018 – historialliset kaupunkiroolit, kaupunkisuunnittelu ja arkkitehtuuri. 815 s. *Department of Geosciences and Geography* A72.
- Norppa, M. (2019b). *Segregaatio ja sen ehkäiseminen Helsingissä*. 31 s. Helsingin kaupunki. Julkaisematon raportti.
- Norppa, M. (2020). Helsingin kävelyn edistämishjelma: tutkimuskatsaus. 50 s. *Kaupunkiympäristön aineistoja* 2020:9.
- Norppa, M. (2021). Pikaraitiotie kaupunkikehityshankkeena – tutkimuskatsaus. 80 s. *Yleiskaavoituksen julkaisuja* 2021. Vantaan kaupunki.
- Norppa, M. & H. Hovi (2020). Kaunis, vihreä ja rauhallinen. Jalan kaupunginosissa -asukaskyselyn tulokset. 52 s. *Kaupunkiympäristön julkaisuja* 2020:26.
- Northridge, M. E. & L. Freeman (2011). Urban planning and health equity. *Journal of Urban Health* 2011 Jun; 88(3): 582–597.
- Numbeo (2021). <https://www.numbeo.com/cost-of-living/prices_by_city.jsp?displayCurrency=EUR&itemId=100>.
- Nykänen, V., P. Lahti, A. Knuuti, E. Hasu, A. Staffans, A. Kurvinen, O. Niemi & J. Virta (2013). Asuntoyhtiöiden uudistava korjaustoiminta ja lisärakentaminen. 162 s. *VTT Technology* 97.
- osallistu.helsinki (2021). Helsingin kaupunki. <<https://osallistu.helsinki/>>.
- Osallisuusmallin toimeenpano ja rahoitus (2017). <<https://dev.hel.fi/paatokset/asia/hel-2017-010829/>>.
- Osallisuussuunnitelma 2019–2021. Kaupunkiympäristö. (2019). 18 s. <<https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/9b/9bdf8d883c120ecd16f80fe5780cde6df1439706.pdf>>.
- Paananen, V. (2021). Katastrofi yhdelle ihmisryhmälle, sanoo professori – Helsingin joukkoliikenteen kriisi kostautumassa pummilla matkustaville. *Helsingin Sanomat* 28.10.2021. <<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000008364820.html>>.
- Parikka, V., P. Ala-Risku & I. Sirén (2020). Toimitusjohtaja hankki Helsingistä kymmenen hitas-asuntoa – asuntokriisin helpottajaksi luotua järjestelmää käytetään entistä enemmän hyväksi. *Helsingin Sanomat* 13.12.2019. <<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000006341670.html>>.
- Patosalmi, M. (2019). Sukupuolitietoisien budjetoinnin pilotointi Helsingin kaupungilla. Tasa-arvohankkeen tuloksia. 59 s. *Tutkimuskatsauksia* 2019:3. <https://ihmisoikeudet.hel.fi/wp-content/uploads/2021/01/tasa-arvohankkeen-raportti_sukupuolitietoinen-budjetointi.pdf>.
- Patosalmi, M. (2021). Sukupuolitietoinen budjetointi edistää kaupungin talouden tasa-arvoa – tarkastelussa Helsingin pilotti. *Kvartti* 5.8.2021.
- Patosalmi, M., H. Ahlgren-Leinvuo & J. Hirvonen (2019). Sukupuolivaikutusten arviointi Helsingin kaupungin palveluissa. Tasa-arvohankkeen tuloksia. 133 s. *Tutkimuksia* 2019:1. Edita Prima Oy, Helsinki. <https://ihmisoikeudet.hel.fi/wp-content/uploads/2021/01/Tasa-arvohankkeen-raportti_suvaus.pdf>.
- Paukkeri, M. (2021). Vuokranantaja kieltäytyy vuokraamasta asuntoa miesparille ja romaniperhe jää ilman kotia – syrjintäyhteydenottojen määrä kasvoi. *YLE Uutiset* 8.8.2021. <<https://yle.fi/uutiset/3-12038475>>.

Picker, L. (2016). How the demographics of the city centre are changing. *World Economic Forum* 7.1.2016.

Pienhiukkaset ovat erityisen haitallisia astmaattikoille (2006). Allergia- ja astmaliitto. <<https://news.cision.com/fi/allergia-ja-astmaliitto/r/pienhiukkaset-ovat-erityisen-haitallisia-astmaattikoille,c183714>>.

Pihlajaniemi, J. (2014). *Arkkitehtoninen laatu ja asuntojen hinnat. Empiirinen tutkimus Helsingin kantakaupungin alueelta*. 164 s. Acta Univ. Oul. H 1, 2014. Juvenes Print, Tampere.

Pohjanpalo, V. (2017). Mullan eliöt pitävät meidät terveinä. *Yliopisto-lehti* 06/17.

POLITICO's urban mobility index (2017). <<https://www.politico.eu/article/politicos-urban-mobility-index/>>.

Pretty, J. (2006). How nature contributes to mental and physical health. *Spirituality and Health International* Volume 5, Issue 2, June 2004.

Pyyhtiä, E. (2019). Turvallisuustutkimus: yleisimpiä tapaturmia ovat talvikeleillä liukastumiset. *Kvartti* 20.6.2019.

Qadeer, M. & S. Kumar (2006). Ethnic enclaves and social cohesion. *Canadian Journal of Urban Research* 2006 Vol. 15, No. 2, pp. 1–17.

Rautiainen, M. & M. Mäkinen (2018). *Liian moni vanki vapautuu edelleen asunnottomana – asumisen yhteistyötä kehitettävä*. Kriminaalihuollon tukisäätiö 8.9.2020. <<https://www.krits.fi/2020/09/liian-moni-vanki-vapautuu-edelleen-asunnottomana-asumisen-yhteistyota-kehittava/>>.

Reid, J., C. Nicol & H. Allen (2019). *Mapping the world's prices 2019*. 43 s. Deutsche Bank.

Richardson, J., B. Mitchell & J. Franco (2019). *Shifting neighbourhoods: gentrification and cultural displacement in American cities*. 33 s. National Community Reinvestment Coalition.

Rissanen, M. & E. Ehrström (2021). Helsingin paras paikka. *Helsingin Sanomat* 31.8.2021. <<https://www.hs.fi/kaupunki/helsinki/art-2000008125254.html>>.

Rissanen, T. (2021). Sukupuolten tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden toteutumisessa kaupungin palveluissa on vielä kehitettävää. *Kvartti* 5.8.2021.

Roden, L. (2017). Stockholm suburb to get 'feminist urban planning' redesign. *The Local* 4.4.2017. <<https://www.thelocal.se/20170404/stockholm-suburb-to-get-feminist-urban-planning-redesign/>>.

Roslund, M. (2018). Uusi hypoteesi biodiversiteettihypoteesin rinnalle. *Plos One*. <<https://www2.helsinki.fi/fi/uutiset/terveys/uusi-hypoteesi-biodiversiteettihypoteesin-rinnalle>>.

Rothstein, R. (2017). *Color of law: a forgotten history of how our government segregated America*. 370 s. Liveright.

Räty, P. & E. Brandt (2019). *Liikkumistutkimus 2018. Kulkutapojen käyttö Helsingin seudulla*. 11 s. HSL.

Rönneberg, O. & V. Bernelius (2021). Kaikkien kaupunki – mutta kaukana? Asukkaiden sosiaalinen tausta ja eriytyvä kaupunkitilan käyttö Helsingissä. *Kvartti* 1/2021. 11.05.2021. <<https://www.kvartti.fi/fi/artikkelit/kaikkien-kaupunki-mutta-kaukana-asukkaiden-sosiaalinen-tausta-ja-eriytyva-kaupunkitilan>>.

Saarinen, J. (2013). Maahanmuuttajat perustavat yrityksiä muita hanakammin. *Helsingin Sanomat* 25.2.2013. <<https://www.hs.fi/talous/art-2000002616125.html>>.

Saavutettava sisältö. Opas suunnitteluun ja sisällöntuotantoon (s. a.). 27 s. Helsingin kaupunki.

Šáfarová, K., M. Pírko, V. Juřik, T. Pavlica & O. Nemeth (2019). Differences between young architects' and non-architects' aesthetic evaluation of buildings. *Frontiers of Architectural Research* Volume 8, Issue 2, June 2019, Pages 229–237.

- Salmi, M. (2020). Miltä näyttäisi naisten suunnittelema kaupunki? Barcelonalaiisten feministiarkkitehtien esikuva löytyy Suomesta. *YLE Uutiset* 18.2.2020. <<https://yle.fi/uutiset/3-11214322>>.
- Salomaa, M. (2021). Putkilomaiset ”mikroyksiöt” ovat tikittävä pommi, varoittavat tutkijat –uusista yksioista jo 80 prosenttia hyvin pieniä. *Helsingin Sanomat* 1.8.2021. <<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000008114733.html>>.
- Sandberg, L. & M. Rönnerberg (2016). Imagining the ideal city, planning the gender-equal city in Umeå, Sweden. *Gender, Place and Culture: A Journal of Feminist Geography* Volume 23, 2016 – Issue 12.
- Savolainen, L. (2013). Homopareilla voi olla jopa etulyöntiasema asunonäytöissä. *YLE Uutiset* 20.11.2013 <<https://yle.fi/uutiset/3-6918548>>.
- Selvitys kaavamääräysten kustannusvaikutuksista (2015). 45 s. RAKLI. <https://www.rakli.fi/wp-content/uploads/2019/06/kaavamaaraysten_kustannusvaikutukset_raportti_netires.pdf>.
- Segregation ennaltaehkäisyn työkalupakki* (2018). 57 s. Tampereen kaupunki.
- Seresinhe, C. I. (2018). *From landscapes to cityscapes: quantifying the connection between scenic beauty and human wellbeing*. 148 s. Doctoral dissertation, University of Warwick, Coventry.
- Silbaugh, K. B. (2007). Women’s place: urban planning, housing design, and work-family balance. *Fordham Law Review* Volume 76, Issue 3, Article 18: 1797–1852.
- Smith, N. (1996). *The new urban frontier*. 262 s. Routledge, New York.
- Soininen, N. (2019). NEA-hanke: piiloasunnotonta on vaikea auttaa. *ISO NRO* 10.10.2019. <<https://www.isonumero.fi/nea-hanke/>>.
- Sosiaali- ja terveyslautakunnan lausunto aloitteesta vanhusasiamiehestä turvaamaan ikäihmisten palveluja* (2013). <<https://dev.hel.fi/paatokset/asia/hel-2012-015498/sotelk-2013-3/>>.
- Spotahome* (2018). <<https://www.spotahome.com/equality-europe-city-ranking>>.
- Stenius-Ayoade, A., P. Haaramo & J. G. Eriksson (2018). Asunnottomuuteen liittyy suuria terveysriskejä. *Läketieteellinen aikakauskirja Duodecim* 2018; 134(7):661–3.
- Suomen perustuslaki 731/1999*. <<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990731>>.
- Syrjintäperusteet* (2021). <<https://syrjinta.fi/syrjintaperusteet>>.
- Takala, A. & M. Saari (2021). ”En maksa” – siististi pukeutunut mies rypistää tarkastusmaksun Tapiolassa ja piirtää samalla kuvan järjestelmän vähän tunnetusta puolesta. *Helsingin Sanomat* 29.11.2021. <<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000008397951.html>>.
- Takala, S. (2021). Tarkastusmaksun nostaminen 100 euroon kuohuttaa – maksut kasautuvat yhdelle ihmisryhmälle, ja niistä saadaan miljoonatulot. *Helsingin Sanomat* 29.10.2021. <<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000008368263.html>>.
- Taipale, T. (2019). Onko yksioiden rakentaminen lähtenyt käsistä? HS selvitti, jyllääkö Helsingin seudulla oikeasti yksiöbuumi. *Helsingin Sanomat* 30.6.2019. <<https://www.hs.fi/koti/art-2000006156874.html>>.
- Tasa-arvo- ja yhdenvertaisuustoimikunnan asettaminen* (2021). <https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunginhallitus/Suomi/Paatokset/2021/Keha_2021-08-30_Khs_32_Pk/30E2B954-0C8B-C590-86FF-7BBEE3000000/Tasa-arvo-ja_yhdenvertaisuustoimikunnan_asettamin.pdf>
- Taylor, J. (2020). *Lontoon viheraluepolitiikan kestävyys ja terveystvaikutukset: opit Suomen kaupunkiin*. Kuntaliitto. <<https://www.kuntaliitto.fi/blogi/2020/lontoon-viheraluepolitiikan-kestavyys-ja-terveysvaikutukset-opit-suomen-kaupunkeihin>>.

- Teittinen, A. (2018). *Vammaiset, köyhyys ja palkkatyö*. Aspa 9.3.2018. <<https://www.aspa.fi/tietoa-aspasta/ajankohtaista/vammaiset-koyhyys-ja-palkkatyo/#84d06b00>>.
- Terraza, H., M. B. Orlando, C. Lakovits, V. L. Janik & A. Kalashyan (2020). *Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning Design*. 209 s. Kounkuey Design Initiative.
- Terveyttä ja hyvinvointia luonnosta* (2019). Metsähallitus. <<https://www.luontoon.fi/terveyttajahyvinvointialuonnosta>>.
- Thomas, J. M. & M. Ritzdorf (1996). *Urban planning and the African-American community: in the shadows*. 331 s. SAGE Publications.
- Tilastokeskus (2020a). *Internetin käyttö medioiden seuraamiseen ja viestintään lisääntynt.* <https://www.stat.fi/til/sutivi/2020/sutivi_2020_2020-11-10_tie_001.fi.html>.
- Tilastokeskus (2020b). Liitetaulukko 1. Kotitaloudessa tietokone 2020, %-osuus talouksista. <https://www.stat.fi/til/sutivi/2020/sutivi_2020_2020-11-10_tau_001.fi.html>.
- Tilastokeskus (2021a). <<https://www.stat.fi/tup/maahanmuutto/perheet/syntyvyys.html>>.
- Tilastokeskus (2021b). <https://tieliikenneonnettomuudet.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/Tieliikenneonnettomuudet/Tieliikenneonnettomuudet__1_Tienkayttajat/010_tienk_tau_101.px/?rxid=53353e6d-1bf3-4d59-9cc1-b6add6ab90f4>.
- Tilastotietoja Helsingistä 2020* (2020). Helsingin kaupunki.
- Toppila-Salmi, S., T. Haahtela, M. Mäkelä & Risto Renkonen (2013). Madot ja allergia. *Lääketieteellinen aikakauskirja Duodecim* 2013; 129(10):1023–30.
- Toteutuneet asuntokaupat – Helsinki* (2021). <<https://www.asuntojenhinnat.fi/myytyjen-asuntojen-tilastot/kunta/helsinki>>.
- Tulikoura, S. & S. Jäppinen (2012). Arjen saavutettavuus pääkaupunkiseudulla. 40 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä* 2012:6.
- Turja, T. (2021). Helsingiläisten liikkumistottumukset 2020. 43 s. + 3 liitettä. *Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön julkaisuja* 2021:1.
- ”Tässä käytävällä ei saa istua” – onko kaupunki kaikkien kansalaisten yhteinen olohuone? Diakonissalaitos 9.3.2020. <<https://www.hdl.fi/blog/tassa-kaytavalla-ei-saa-istua-onko-kaupunki-kaikkien-kansalaisten-yhteinen-olohuone/>>.
- Törmä, S. & K. Huotari (2018). Romanien asumisen yhdenvertaisuuden seurantaselvitys. 90 s. *Ympäristöministeriön raportteja* 6/2018.
- Ulkomaalaistaustaisten työllisyys* (2021). <https://tilajakehitys.hel.fi/ulkomaalaistaustaisten_tyollisyys>.
- Valintakriteerit (2021). Helsingin kaupunki. <<https://www.hel.fi/kaupunkiymparisto/asunnonhaku-fi/asunnon-hakeminen/hae-ara-asuntoa/valintakriteerit/>>.
- Varady D & H. Schulman (2007). Social disorders in the early stages of public housing decline: a Helsinki case study. *Housing Studies*, 22(3), 313–332.
- Vartiainen, J. (2017). Helsingissä on rakennettava vähintään 10 000 asuntoa vuodessa. *Juhana Vartiainen blogi* 23.3.2017. <<https://juhanavartiainen.fi/2017/helsingissa-rakennettava-10-000-asuntoa-vuodessa/>>.

Vilkama, K. (2011). Yhteinen kaupunki, eriytyvät kaupunginosat? Kantaväestön ja maahanmuuttajataustaisten asukkaiden alueellinen eriytyminen ja muuttoliike pääkaupunkiseudulla. Helsingin kaupungin tietokeskus. *Tutkimuksia* 2/2011.

Vuori, P. & E. Rauniomaa (2018). Helsingin kaupungin vuokra-asunnoissa asuvien tulotaso. *Kvartti* 14.3.2018.

Väliniemi-Laurson, J. & O. Rönnerberg (2019). Koettu turvallisuus helsinkiläisillä asuinalueilla. Karttakyselyt kaupunkiudistuksen lähtökohtina. 25 s. *Työpapereita* 2019:3.

Wen, C., C. Albert & C. von Haaren (2020). Equality in access to urban green spaces: a case study in Hannover, Germany, with focus on the elderly population. *Urban Forestry & Urban Greening* Volume 55, November 2020, 126820.

Wilson, M. A. (1996). The socialization of architectural preference. *Journal of Environmental Psychology* Volume 16, Issue 1, March 1996, Pages 33–44.

Women and feminism (2021). <<https://ajuntament.barcelona.cat/dones/en/commitment-gender-equality/urban-planning>>.

Xie, J. (2015). How to design a beautiful city, according to Swiss philosopher Alain de Botton. *Curbed* 4.3.2015. <<https://archive.curbed.com/2015/3/4/9984556/beautiful-city-design-alain-de-botton>>.

Xie, Y. & M Gough (2011). Ethnic enclaves and the earning of immigrants. *Demography* (2011) 48 (4): 1293–1315.

Yhdenvertainen Suomi. Valtioneuvoston toimintaohjelma rasismin torjumiseksi ja hyvien väestösuhteiden edistämiseksi. (2021). 70 s. *Oikeusministeriön julkaisuja, Mietintöjä ja lausuntoja* 2021:34

Yhdenvertaisuuden ja sukupuolten tasa-arvon toteutuminen Helsingin kaupungin palveluissa – kaupunkilaisten kokemuksia ja näkemyksiä (2021). 80 s. Helsingin kaupunki.

Yhdenvertaisuuden tekijät (Drivers of Equality) -hanke (2021). <<https://oikeusministerio.fi/hanke?tunnus=OM031:00/2021>>.

Yhdenvertaisuuslaki 1325/2014. <<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2014/20141325>>.

YK:n voimassa olevat ihmisoikeussopimukset (2021). Ulkoministeriö. <<https://um.fi/yk-n-voimassa-olevat-ihmisoikeussopimukset>>.

Zukin, S. (1989). *Loft living: culture and capital in urban change*. 2. p. 232 s. Rutgers University Press.

Zukin, S. (2009). *Naked city – the dead and life of authentic urban places*. 294 s. Oxford University Press. Printed in the United States of America.

Öblom, A. & J. Antfolk (2017). Ethnic and gender discrimination in the private rental housing market in Finland: a field experiment. *Plos One* August 30., 2017.

Helsinki



Yhdenvertaisuuden tekijät (Drivers of Equality) -hanke on saanut rahoitusta Euroopan unionin perusoikeus-, tasa-arvo- ja kansalaisuusohjelmasta (2014-2020).

Helsingin kaupunki
Kaupunginkanslia

Pohjoisesplanadi 11-13
00170 Helsinki
PL 1
00099 Helsingin kaupunki
Puhelinvaihte 09 310 1691
www.hel.fi