

Helsinki

Työkalu tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden edistämiseksi Helsingin kaupunkisuunnittelussa



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

1.	Johdanto	4
2.	Osallistumismahdollisuudet ja viestintä	6
2.1	Osallistamisen resurssit sekä henkilöstön ja johdon asiantuntemus.....	6
2.2	Osallisuuteen liittyvän vuorovaikutuksen riittävyys, koordinointi ja vaikuttavuus kaupungin sisällä	7
2.3	Osallistamisen tavoitavuus, toteuttamistavat, koettu laatu, vaikuttavuus sekä tietopohjan riittävyys	7
2.4	Kaupunkilaisten osallistumisen aktivoiminen	8
2.5	Osallistumismahdollisuuksista tiedottaminen	8
2.6	Digitaalinen osallistuminen	9
2.7	Fyysiset osallistumistilaisuudet	9
3.	Asuminen	10
3.1	Asunnottomuus	11
3.2	Asuntojen saatavuus ja hintataso	11
3.3	Asuntojen saatavuus sekä huoneistotyyppijakauma ja eri väestöryhmien asuminen	12
3.4	Alueellinen hallintamuotojakauma ja segregaaation ehkäiseminen	13
3.5	Gentrifikaatio.....	13
4.	Julkiset kaupunkitilat	14
4.1	Rakennetun ympäristön laatu	14
4.2	Esteettömyys.....	16
4.3	Viherympäristöjen saavutettavuus	17
4.4	Julkiset kaupunkitilat ja oleskelumahdollisuudet	19
4.5	Kaupunkitilojen turvallisuus, valaistus ja näkyvyys	19
5.	Palvelu- ja työpaikkatarjonta	21
5.1	Palvelutarjonnan saavutettavuus.....	21
5.2	Työpaikkojen saavutettavuus	23
6.	Liikenne ja liikkuminen	24
6.1	Joukkoliikenneyhteydet	24
6.2	Kävely- ja pyöräily-yhteydet.....	26
6.3	Liikenneturvallisuus	27
6.4	Ajoneuvoliikenteen päästöt.....	28
7.	Lähdeluettelo	29
	Liite 1. Olemassa olevia kaupunkisuunnittelun työkaluja	30

1. Johdanto

Tämä työkalu on laadittu osana Yhdenvertaisuuden tekijät (Drivers of Equality) -EU-hankkeen Helsingin kaupungin hankekokonaisuutta 'Paikallistason pilotti tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden edistämiseksi 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.

Työkalun tarkoituksena on edistää tasa-arvo- ja yhdenvertaisuusnäkökulmien huomioimista Helsingin kaupunkisuunnittelussa. Työkalua on mahdollista hyödyntää myös muissa kaupungeissa. Työkalussa esille nostetut asiat pohjautuvat Yhdenvertaisuuden tekijät -hankkeessa laadittuihin raportteihin sekä kansainväliseen ja paikalliseen vuorovaikutukseen. Hankkeen aikana on toteutettu asiantuntijahaastatteluraportti kaupunkiympäristön toimialan neljän yksikön (maankäytön yleissuunnittelu, asemakaavoitus, katu- ja liikennesuunnittelu, kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu) johdolle ja henkilöstölle järjestettyjen haastattelujen pohjalta, sidosryhmätyöpajaportti kymmeniä järjestöjä osallistaneiden työpajojen pohjalta sekä tutkimuskatsaus kansainvälisen ja paikallisen tutkimuksen pohjalta. Lisäksi on toteutettu e-seminaari barcelonaisten kaupunkisuunnittelijoiden kanssa ja työpajatapaaminen suomalaisten kaupunkitutkijoiden kanssa.

Yhdenvertaisuuden tekijät -hankkeessa tarkastellaan tasa-arvo- ja yhdenvertaisuuslakien huomioimista kaupunkisuunnittelussa. 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, mielipiteen, 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).

Työkalun näkökulma on erityisesti eri väestöryhmien huomioimisessa osallistamisessa sekä kaupunkisuunnittelussa tehtävissä ratkaisussa. Väestöryhmä voi perustua yllä mainittuihin syrjintäperusteisiin. Yhdenvertaisuuden tekijät -hankkeessa laaditussa tutkimuskatsauksessa kaupunkisuunnittelussa seurantaa vaativiksi syrjintäperusteiksi tunnistettiin etenkin sukupuoli, ikä, alkuperä, kieli, uskonto, poliittinen toiminta, perhesuhde, terveydentila, vammaisuus, seksuaalinen suuntautuminen sekä työttömyys, asunnottomuus, varallisuus ja asuinpaikka.

Työkalu on laadittu kysymyspatteriston muotoon. Kysymysten tarkoituksena on olla ajattelun ja muistin tukena suunnittelutyössä. Kysymyspatteristo on jaettu viiteen teemakokonaisuuteen, jotka sisältävät alaosioita. Kunkin viiden kokonaisuuden alussa on lyhyt johdatus teemaan. Osa työkalun kysymyksistä on suunnattu enemmän johdon ja strategisen suunnittelun hyödynnettäviksi ja osa enemmän henkilöstölle ja toteutus-suunnittelun käyttöön. Jälkimmäisille suunnattuja ovat etenkin ”jokaisen suunnitelman yhteydessä” -osiot.

Kaikki kysymykset eivät ole relevantteja kaikkien suunnitteluhankkeiden kohdalla, koska hankkeiden sisällössä, sijainnissa, mittakaavassa ja osallisten profiilissa on merkittävää vaihtelua. Kysymyksiin ei myöskään aina ole helppoja vastauksia. Joihinkin kysymysten vastaaminen voi edellyttää etukäteen tapahtuvaa selvitystyötä, jota ei ole mahdollista tehdä hankkeen yhteydessä.

Työkalu on luonteeltaan yleisen tason paperi, jota on mahdollista käyttää eri palveluissa. Työkalu on luettavissa osioittain tai kokonaisuutena. Kaupunkisuunnittelusta vastaavat yksiköt voivat myös parhaaksi katsomallaan tavalla huomioida työkalun sisältöä omissa suunnitteluohjeissaan, tarkistus- ja muistilistoissaan, vaikutusten arvioinneissaan, toimenpide- ja edistämishjelmissään ja strategioissaan. Työkalun loppuun (liite 1.) on koottu myös luettelo olemassa olevista kaupunkisuunnittelun työkaluista.

Vaikka työkalu on suunnattu ensisijaisesti Helsingin kaupunkiympäristön toimialalle, kaikki työkalussa huomioitavat asiat eivät koske vain kaupunkiympäristön toimialaa, vaan myös muita kaupungin toimialoja (sosiaali- ja terveystoimiala, kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala, kasvatuksen ja koulutuksen toimiala), kaupungin keskushallintoa sekä esimerkiksi julkisesta liikenteestä vastaavia toimijoita. Kaupunkisuunnittelu onkin vahvasti eri toimialojen ja toimijoiden tiivistä vuorovaikutusta, ja käsite on ymmärrettävä laajemmin kuin perinteisesti on ollut tapana. Joiltakin osin kaupunkisuunnittelun rooli kaupunkikehittämisessä on enemmän mahdollistava, toisilta osin puolestaan kehityksen suuntaa tai ratkaisuja vahvemmin ohjaava.

2. Osallistumismahdollisuudet ja viestintä

Tämä luku tarjoaa eväitä tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden huomioimiseksi kaupunkisuunnittelun osallistumismahdollisuuksissa ja osallisuusmahdollisuuksista tiedottamisessa. Alla oleva kysymyspatteristo on avuksi, kun lähdet suunnittelemaan osallistumisprosessia. Onnistuneella osallistamisprosessilla on erittäin suuri merkitys eri väestöryhmien näkökulmien, tarpeiden ja toiveiden huomioimisessa toteutuksessa.

Ketään ei voida pakottaa osallistumaan kaupunkisuunnittelun prosesseihin, mutta kaikilla on oltava mahdollisuus osallistua. Osallistumisesta on siten tiedotettava mahdollisimman laajasti ja monipuolisesti sekä kaikille ymmärrettävällä ja saavutettavalla tavalla.

Esteitä osallistumiselle voi muodostua paitsi yksipuolisesta tiedottamisesta, jolloin tieto osallistumismahdollisuuksista ei tavoita kaikkia väestöryhmiä tai onnistu tekemään osallistumisesta riittävän houkuttelevaa kaikille väestöryhmille, myös osallistumista vaikeuttavista henkilökohtaisista ominaisuuksista, joita ei ole huomioitu osallistamisprosessissa. Tällaisia henkilökohtaisia ominaisuuksia voivat olla esimerkiksi ikä (esim. lapset ja nuoret/ vanhukset), kieli (esim. vieraskielisyys), vammaisuus ja terveydentila. Osallistumisen aste on Helsingissä esimerkiksi osallistavassa budjetoinnissa vaihdellut myös mm. asuinpaikan ja sukupuolen mukaan. Osallistujaprofiilin yksipuolisuus voi kertoa tarpeista kehittää osallistamisprosessia. Toisaalta on muistettava myös se, että kaikkia ei koskaan saada osallistumaan. Kaupunkia ei myöskään voida suunnitella jokaiselle ihmiselle erikseen.

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 laadukkaan kaupunkiasumisen edellytysten turvaamisessa nykyistä suuremmalle asukasmäärälle. On pyrittävä ennakoimaan kaupungin kasvuvauhtia, väestörakenteellisia muutoksia, tulevaisuuden tarpeita sekä sitä, miten hyvän kaupunkiympäristön määritelmät ajassa muuttuvat.

2.1 Osallistamisen resurssit sekä henkilöstön ja johdon asiantuntemus

Onko osallistamiselle varattu etukäteen riittävästi resursseja budjetissa?

- Onko osallistumisen huolelliseen suunnitteluun, järjestämiseen ja tulosten analysoimiseen riittävästi henkilöresursseja ja aikaa?
- Onko suunnitteludokumenttien tms. kääntämiseen, osallistumistilaisuuksien tulkkaukseen ym. varattu riittävästi resursseja?
- Maksetaanko asiantuntijoina toimiville osallisille (esim. kokemusasiantuntija) korvaus?

Onko henkilöstön ja johdon tietotaito eri väestöryhmien osallistamisesta sekä tasa-arvo- ja yhdenvertaisuusasioista riittävän monipuolista ja ajantasaista?

- Onko henkilöstön koulutuksellinen tausta osallistamisprosessin laadukkaan toteuttamisen näkökulmasta riittävän monipuolinen?
- Onko tarvetta henkilöstön täydennyskoulutukselle?
- Onko osallistamista keskitetty tai olisiko sitä joiltakin osin tarvetta keskittää omaan yksikköönsä?
- Tiedostetaanko yleisesti, mihin asioihin tasa-arvo- ja yhdenvertaisuuskysymykset omassa työssä liittyvät ja millä tavoin?
- Onko osallistamisen perusta ensisijaisesti alueellinen vai huomioiko se myös eri väestöryhmien näkökulmat?
- Osaako suunnittelija arvioida, onko osallistujajakauma mahdollisesti vinoutunut ja ottaa tämän huomioon suunnittelussa?
- Millaisia vaikutusten arviointeja suunnitteluun liittyy (esim. lapsi- ja sukupuolivaikutukset)?

- Onko osallistamisen johtaminen valistunutta ja määrätietoista?
- Onko osallistumisen järjestämisestä perusteellista ohjeistusta henkilöstölle ja onko se ajan tasalla?
- Missä määrin osallistamisen muodot ovat riippuvaisia suunnittelijan omasta aktiivisuudesta?
- Raportoidaanko ja seurataanko osallistumisen toteuttamista jollain tavoin, esim. osallistumismahdollisuuksista tiedottamisen monipuolisuus, tilaisuuksien osallistujamäärä ja -jakauma, saadun palautteen analysoinnin laatu ja hyödyntäminen suunnitteluprosessissa?

2.2 Osallisuuteen liittyvän vuorovaikutuksen riittävyys, koordinointi ja vaikuttavuus kaupungin sisällä

Onko osallisuuteen liittyvissä tasa-arvo- ja yhdenvertaisuusasioissa kaupungin organisaation sisällä riittävästi vuorovaikutusta?

Kuka koordinoi sisäistä vuorovaikutusta osallisuusasioissa sekä tasa-arvo- ja yhdenvertaisuusasioiden huomioimista koko kaupungin tasolla, eri toimialoilla, eri kokonaisuuksissa, eri yksiköissä ja eri organisaatioiden välillä?

Millaisia esteitä kaupungin sisällä mahdollisesti on vuorovaikutukselle sekä tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden näkökulmasta mahdollisimman hyvälle lopputulokselle?

- Esim. organisaation suuri koko, siiloutuneisuus, tekniset järjestelmät, henkilökysymykset, näkökulmaerot, asioiden puutteellinen jalkautus, yhteisen arvopohjan tai periaatepäätösten puuttuminen?
- Miten vuorovaikutuksen esteitä voitaisiin vähentää?

2.3 Osallistamisen tavoitavuus, toteuttamistavat, koettu laatu, vaikuttavuus sekä tietopohjan riittävyys

Onko selvillä mitä väestöryhmiä osallistaminen yleensä tavoittaa ja mitä väestöryhmiä se ei tavoita?

- Miksi tavoitavuus on joidenkin väestöryhmien osalta riittämätön ja miten tavoitavuutta voitaisiin parantaa?

- Jos jotakin väestöryhmää koskeva asia jää osallistamisen puutteellisen tavoitavuuden takia havaitsematta, jääkö asia myös suunnittelussa huomioimatta?
- Huomioiko osallistamisen tavoitavuus myös moniperustaisen syrjinnän tai risteävän eriarvoisuuden näkökulman (nk. intersektionaalisuus)? Ts. voiko osa väestöryhmiä jäädä osallistamatta samanaikaisesti useasta henkilökohtaisesta ominaisuudesta johtuen?
- Millaisia alueellisia eroja osallistumisaktiivisuudessa on ja miten niitä voitaisiin vähentää?

Seurataanko osallistamisen toteuttamistapoja, osallistamisen koettua laatua ja vaikuttavuutta riittävästi?

- Onko osallistaminen tasalaatuista ja -puolista, mutta tarvittaessa tarveharkinnan kautta erikoistuvaa?
- Kokevatko asukkaat osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksensa hyväksi?
- Onko asukasosallistumisella havaittavissa vaikuttavuutta ja minkä asioiden osalta?
- Näyttäytyykö asukasosallistuminen suunnittelijalle asukkaiden tiedon ja osaamisen hyödyntämisenä ja suunnittelutyötä tukevana prosessina vai ylimääräiseltä työtaakkana?
- Tehdäänkö osallistumisen vaikutukset näkyviksi?

Onko suunnittelutyön taustalla oleva tietopohja eri väestöryhmien suunnittelunäkemyksistä ja niiden eroista riittävä?

- Millaisia eroja eri väestöryhmien toiveissa ja tarpeissa on?
- Onko mahdollisesti haavoittuvat väestöryhmät tunnistettu osallistamisessa?
- Esim. sukupuolen, iän, kielen, terveydentilan, vammaisuuden, koulutustason, työttömyyden/työllisyyden, varallisuuden ja asuinpaikan vaikutus osallistumiseen?

2.4 Kaupunkilaisten osallistumisen aktivoiminen

Onko selvitetty parhaita käytäntöjä kaupunkilaisten aktivoimiseksi ja siten osallistumisen oikea-aikaisuuden lisäämiseksi?

- Onko viestejä räätälöity niille väestöryhmille, joiden osallistumisaktiivisuuden on tunnistettu olevan matala?
- Ovatko tarjottavat osallistumisen muodot riittävän monipuolisia?
- Onko osallistumismahdollisuuksia tarjolla sopivina ajankohtina ja sopivissa sijainneissa?
- Millaisia ovat osallistumiskynnyksen madaltamisen keinot? Esim. kaupungin henkilöstön lähestyttävyydestä huolehtiminen ja luottamuksen herättäminen.
- Osallistuvan budjetoinnin kehittäminen (esim. aluetasojen kriittinen tarkastelu) ja laajentaminen (suurempi budjetti)?

Onko osallistuminen mahdollista suunnitteluprosessin alusta alkaen?

- Annetaanko asukkaiden itse ehdottaa alueen kehittämistapoja?
- Miten asukkaiden omaehtoiseen suunnitelmaehdotusten laatimiseen suhtaudutaan?
- Esitetäänkö asukkaille suunnitteluprosessissa yksi vai useampi vaihtoehtoinen malli alueen kehittämiseksi?

2.5 Osallistumismahdollisuuksista tiedottaminen

Missä kanavissa osallistumismahdollisuuksista tiedotetaan – onko tiedottaminen riittävän laajaa, monipuolista ja tiedottamisen kuvasto inklusiivista?

- Tiedotetaanko osallistumismahdollisuuksista usean eri kanavan kautta? Esim. kaupungin omat internet-sivut, Suunnitelmavahti, sosiaalinen media (kaupungin ja toimialan omat Facebook-sivut, Facebookin kaupunginosaryhmät, Twitter, Instagram, YouTube yms.), perinteinen media (sanomalehdet, tv, radio), kaupungin rakennusten (esim. päiväkodit, koulut, nuorisotalot, kirjastot ym.) ilmoitustaulut, ulkomainonta, mainonta julkisissa kulkuvälineissä, jalkautuminen kaupunginosaan ja tiedotteiden jakaminen, sähköpostitiedotteet tilanneille?
- Vastaako tiedottamisessa käytettävä kuvasto kaupungin ja kaupunginosien väestöryhmien profiilia?

Millä kielillä osallistumisesta tiedotetaan ja olisi kulloinkin tarvetta tiedottaa?

- Esim. suomi, ruotsi, saame, englanti, viittomakielet, muut kielet?
- Selkosuomi? Selkokieliset verkkosivut?

Onko tiedottaminen kulttuurierojen näkökulmasta ymmärrettävää?

- Onko tiedossa, millaisia eroja eri kulttuuritaustoista tulevilla mahdollisesti on viestien tulkinnessa?
- Onko päätöksentekoprosessi kaikille tuttu?

Tavoittaako yleinen tiedottaminen kaikki väestöryhmät vai tarvitaanko joidenkin väestöryhmien tavoittamiseksi kohdennettua tiedottamista?

- Järjestöille tiedottaminen tai tiedottaminen järjestöjen tai paikallisten yhdyshenkilöiden kautta?
- Onko tiedottaminen yksilö- vai yhteisökeskeistä, ja miten tämä vaikuttaa osallistumiseen (esim. osa kulttuureista on yksilö- ja osa yhteisökeskeisiä)?
- Haluavatko kaikki ihmiset tulla nähdyksi juuri tietyn ryhmän jäsenenä tai että jokin ryhmä nähdään sisäisesti yhtenäisenä?

2.6 Digitaalinen osallistuminen

Onko osallistumismahdollisuuksissa huomioitu paitsi digitaalisuuden tarjoamat mahdollisuudet, myös digitaalisen syrjäytymisen riski?

- Miten on huomioitu se, että kaikki eivät välttämättä osaa osallistua digitaalisesti (esim. Microsoft Teams -tilaisuus, verkkokysely)?
- Miten on huomioitu se, että kaikilla ei välttämättä ole varaa osallistua digitaalisesti (mm. laitteiden ja verkkoyhteyden kustannukset)?
- Onko digitaalinen tilaisuus tekstitetty tai tulkattu viittomakielillä?
- Onko tilaisuuden ilmapiiri avoin ja turvallinen?

Millä kielillä tilaisuudessa voi osallistua ja olisi kulloinkin tarvetta voida osallistua?

- Esim. suomi, ruotsi, saame, englanti, viittomakielet, muut kielet? Kirjallinen osallistuminen?
- Esitetäänkö tilaisuudessa asia sekä sanoin että kuvin? Selitetäänkö kuvien sisältö?
- Kerrotaanko asioista osallistumistilaisuudessa kaikille ymmärrettävällä tavalla (esim. selkosuomi)?

Analysoidaanko asukaskyselyiden vastauksia eri väestöryhmien näkökulmasta? Ovatko asukaskyselyiden taustamuuttajat ja aineistot sellaisia, että ne mahdollistavat eri väestöryhmien toiveiden ja tarpeiden tunnistamisen?

- Esim. sukupuolen ei-binäärinen tilastointi?

Tarvitaanko joidenkin väestöryhmien osallistamiseksi kohdennettua osallistamista?

- Esim. lausuntopyynnöt järjestöille?
- Esim. erilliset osallistumistilaisuudet tai kohdennetut kyselyt joillekin väestöryhmille?

Onko suulliseen osallistumiseen muitakin mahdollisuuksia kuin virtuaalinen asukastilaisuus, esim. kaavapäivystys, haastattelut tai työpajat?

Onko olemassa pysyviä digitaalisia, kaupunginosakohtaisia osallistumisen alustoja?

2.7 Fyysiset osallistumistilaisuudet

Onko osallistumistilaisuus järjestetty paikassa, joka on kaikkien saavutettavissa ja esteetön?

- Onko kutsussa tiedotettu paikan esteettömyydestä?
- Onko tilaisuuteen helppo tulla ja löytää (mm. matkan kesto, orientoitavuus, esteettömyys)?
- Edellyttääkö tilaisuuteen tuleminen esim. joukkoliikennelipun ostamista?
- Onko tilaisuus tekstitetty tai tulkattu viittomakielillä?
- Onko tilaisuuden ilmapiiri avoin ja turvallinen?

Millä kielillä tilaisuudessa on mahdollista osallistua ja olisi kulloinkin tarvetta voida osallistua?

- Suomi, ruotsi, saame, englanti, viittomakielet, muut kielet? Kirjallinen osallistuminen?
- Esitetäänkö tilaisuudessa asia sekä sanoin että kuvin? Selitetäänkö kuvien sisältö?
- Kerrotaanko asioista osallistumistilaisuudessa kaikille ymmärrettävällä tavalla (esim. selkosuomi)?

Tarvitaanko joidenkin väestöryhmien osallistamiseksi kohdennettua osallistamista?

- Esim. lausuntopyynnöt järjestöille?
- Esim. erilliset osallistumistilaisuudet (sijainti?) ja kohdennetut kyselyt joillekin väestöryhmille?

Liittyykö osallistamiseen tai tulisiko siihen liittyä maastokäyntejä (esim. kaavakävelyt) suunnittelijan kanssa? Jos liittyy, niin ovatko ne kaikkien väestöryhmien (esim. liikunta-, näkö- ja kuulovammaiset, ikääntyneet) saavutettavissa?

Onko suulliseen osallistumiseen kuinka usein muitakin mahdollisuuksia kuin asukastilaisuus, esim. kaavapäivystys, haastattelut tai työpajat?

Onko osallistamiselle pysyviä fyysisiä tiloja kaikkien saavutettavissa olevalla sijainnilla?

3. Asuminen

Tämän luvun kysymyspatteristo tarjoaa eväitä tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden huomioimiseksi kaupunkisuunnittelussa ja -kehittämisessä asumisen osalta. Luvun teemoja ovat asunnottomuus, asuntojen saataavuus hintatason sekä huoneistotyyppi- ja hallintamuotojakauman näkökulmasta, segregaatian ehkäiseminen ja gentrifikaatio.

Helsinki pyrkii kaupunkistrategian (2021–2025, ks. Kasvun paikka...2021) mukaan poistamaan asunnottomuuden vuoteen 2025 mennessä. Asunnottomuusiongelman ratkaiseminen on eri toimialojen välistä yhteistyötä. Asunnottomuus kohdistuu eri väestöryhmiin epätasaisesti. Suurin osa asunnottomista on miehiä. Yliedustettuina asunnottomien joukossa ovat myös maahanmuuttajataustaiset ja perheiden osalta maahanmuuttajataustaiset perheet. Lisäksi asunnottomat ovat yleensä terveydentilaltaan ja varallisuudeltaan muuta väestöä heikommassa asemassa. Naisilla asunnottomuuteen liittyy seksuaalisen hyväksikäytön riskiä. Syrjintä yksityisillä asuntomarkkinoilla kohdistuu eri väestöryhmiin eri tavalla, painottuen mm. miehiin, romaneihin, tiettyihin maahanmuuttajataustaisiin ryhmiin ja seksuaalivähemmistöihin.

Asuntojen hintataso on Helsingissä kansainvälisesikin vertailtuna korkea. Asumisen kalleus vaikuttaa eri väestöryhmiin eri tavoin. Haavoittuvaisessa asemassa ovat etenkin pienituloiset. Myös perhesuhteella on merkitystä: yksinasuvalle asumiskustannukset ovat usein suuremmat kuin esimerkiksi pariskunnalle, joka

voi jakaa asumiskulut keskenään. Pienten asuntojen neliöhinnat ovat myös kaikkein korkeimmat, mikä vaikuttaa erityisesti yksinasuviin. Lapsiperheet puolestaan tarvitsevat asuintilaa, jolloin asumiskustannuksia nostaa asuineliöiden määrä. Tiettyjä väestöryhmiä, kuten ikääntyneitä, päihde- ja mielenterveyskuntoutujia ja vammaisia varten tarvitaan erityisiä asumisratkaisuja. Oma osansa monipuolista asuntotarjontaa on myös muunlaisen moninaisuuden huomioiminen ja mahdollistaminen asumisessa.

Alueellisella hallintamuotojakaumalla tavoitellaan alueellisen segregaatian ehkäisemistä: sitä, että eri väestöryhmillä (esim. varallisuuserot) on mahdollisuuksia asua samassa kaupunginosassa ja sitä, että köyhyys ja huono-osaisuus eivät kasaantuisi alueellisesti. Asuinalueiden hallintamuodoiltaan monimuotoinen asuntokanta luo mahdollisuuksia myös esimerkiksi eroperheiden lasten vuoroviikkoasumiselle samassa kaupunginosassa.

Gentrifikaatio, eli aiemmin työväenluokkaisten kaupunginosien väestörakenteen keskiluokkaistuminen, on tyypillinen ilmiö kehittyvissä suurkaupungeissa. Gentrifikaatiolla on havaittavissa negatiivisia ja positiivisia vaikutuksia, jotka kohdistuvat eri asuinalueille ja eri väestöryhmiin eri tavoin. Gentrifikaation aiheuttaman asumisen kallistumisen myötä vuokra-asunnoissa asuvat pienituloiset voivat olla haavoittuvaisessa asemassa.



Määrällisesti riittävä sekä huoneistotyyppijakaumaltaan ja alueelliselta hallintamuotojakaumaltaan monipuolinen asuntotuotanto on tärkeää asuntojen saatavuuden turvaamiseksi ja segregaatian ehkäisemiseksi. (Kuva: Helsingin kaupungin aineistopankki).

3.1 Asunnottomuus

Miten asunnottomuutta pyritään ehkäisemään eri toimialojen yhteistyönä ja mikä on kaupunkisuunnittelun rooli tässä?

Rakennetaanko asunnottomuuden uhan alla oleville ja asunnottomille suunnattuja asuntoja riittävästi?

- Yksiöt, ARA-vuokra-asunnot, nuorisoasunnot, asumisyksiköt yms.?

Sijoittuvatko asunnottomille suunnatut asunnot heidän päivittäisten tarpeidensa kannalta optimaalisesti?

Miten asunnottomia ja asunnottomuuden kokemusasiantuntijoita osallistetaan suunnittelussa?

Miten asunnottomien asuttamisratkaisuihin usein kytkeytyvää paikallista vastustusta voidaan ehkäistä asukasvuorovaikutuksen avulla?

- Huomioidaanko asunnottomuustilanne ja arvioidaanko uusien asumisyksikköjen tarve uusia alueita suunniteltaessa?

Asunnottomuus kohdistuu eri väestöryhmiin (ks. yllä) eri tavoin – miten tämä huomioidaan asunnottomuutta ehkäisevässä työssä?

Syrjintä yksityisillä asuntomarkkinoilla kohdistuu eri väestöryhmiin (ks. yllä) eri tavoin – miten tämä huomioidaan syrjintää ehkäisevässä työssä?

Jokaisen suunnitelman yhteydessä:

- Miten suunnitelma vaikuttaa asunnottomuuteen ja asunnottomien asemaan?
- Miten suunnitelma voisi mahdollisimman hyvin parantaa asunnottomien asemaa?

3.2 Asuntojen saatavuus ja hintataso

Onko vuotuinen asuntotuotantotavoite ja -toteutuma riittävän korkealla tasolla?

- Kaavoitetaanko asuintontteja vuodessa riittävästi?
- Luovutetaanko tontteja asuntorakentamiseen vuodessa riittävästi?
- Valmistuuko asuntoja vuodessa riittävästi?

Rakennetaanko asuntoja riittävästi kysynnän kannalta oikeisiin sijainteihin?

Rakennetaanko kaupunginosissa hallintamuotojakaumaltaan riittävän monipuolisia asuntoja?

Rakennetaanko kohtuuhintaisia asuntoja riittävästi?

- Onko ARA-vuokra-asuntojen tuotanto riittävällä tasolla?
- Onko ASO-asuntojen tuotanto riittävällä tasolla?
- Onko Hitas-tyyppinen tuotanto riittävällä tasolla?
- Onko yksityisten vuokra- ja omistusasuntojen tuotanto riittävällä tasolla?

Jaetaanko kohtuuhintaiset asunnot tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden näkökulmasta mahdollisimman tehokkaasti?

- Onko ARA-vuokra-asuntojen asukasvalintojen kriteeristö tulotason ja varallisuuden osalta ajan tasalla?
- Onko riittävästi selvitetty, voitaisiinko ARA-asuntojen asukkaiden tulo- ja varallisuustason kehitystä seurata ja nostaa vuokra markkinahintaiseksi tulo- ja/tai varallisuustason ylittäessä tietyn tason?

Onko laadittu parhaat käytännöt -hengessä selvitystä keinoista helpottaa uusien rakennusalan toimijoiden pääsyä markkinoille ja siten lisätä hintakilpailua rakennustuotannossa?

Onko riittävästi selvitetty rakentamisen normien (esim. pysäköintinormi) ja asemakaavamääräysten vaikutusta asuntojen hintatasoon? Miten tätä tietoa hyödynnetään suunnittelussa?

Onko laadittu selvitystä syistä asuntojen myyntihintojen ja vuokratason nousun taustalla sekä parhaista keinoista hidastaa asuntojen hintojen ja vuokrien nousua?

- Miten rakennettavien asuntojen sijainti vaikuttaa asuntojen hintaan muualla kaupungissa ja miten tämän tulisi ohjata tuotantoa?
- Miten uudistuotanto vaikuttaa vanhojen asuntojen hintaan kaupunginosassa ja miten tämän tulisi ohjata tuotantoa?

- Miten joukkoliikenneyhteyksien parantaminen vaikuttaa asuntotuotannon määrään ja asuntojen hintaan eri alueilla ja miten tämän tulisi ohjata tuotantoa?
- Missä määrin kaavoituksessa eri alueilla painottuvat yksittäisten suunnittelijoiden tekemät, esim. korttelirakenteeseen, kerroskorkeuteen ja talotyyppiin liittyvät ratkaisut, ja millainen vaikutus niillä on asuntotuotannon määrään ja edelleen asuntojen saatavuuteen ja hintatasoon?

Jokaisen suunnitelman yhteydessä:

- Millainen asuntojen kysyntä, saatavuus ja hintataso alueella on nyt ja lähitulevaisuudessa?
- Miten suunnitelma vaikuttaa asuntojen saatavuuteen ja hintatasoon?
- Onko suunnitelman mahdollistama asuntorakentamisen määrä riittävän korkea?

3.3 Asuntojen saatavuus sekä huoneistotyyppijakauma ja eri väestöryhmien asuminen

Yksiöiden neliöhinnat ovat asunnoista Helsingissä korkeimmat; onko keinoista madaltaa yksiöiden neliöhintoja laadittu selvitystä?

- Tuotetaanko yksiöitä riittävästi?
- Tuotetaanko yksiöitä riittävästi kysynnän ja segregaaation ehkäisemisen kannalta oikeisiin sijainteihin?
- Tuotetaanko yksiöitä hallintamuodon osalta oikeassa suhteessa?
- Mitä laatuvaatimuksia (pinta-ala, varustus, tilaratkaisut) yksiöiden rakentamisessa on hyvä pääsääntöisesti noudattaa?
- Tuotetaanko kerrostaloihin pienten asuintilojen laajentumisvaraksi riittävästi yhteiskäyttötiloja, kuten vierashuoneita?
- Kohdistuuko yksiöihin kysyntää, joka voisi suuntautua myös kaksioihin; ts. tuotetaanko kaksioita riittävästi?

Perheasunnot maksavat etenkin hyvillä sijainneilla niiden pinta-alan takia paljon; onko laadittu selvitystä keinoista madaltaa perheasuntojen kokonaishintatasoa?

- Tuotetaanko perheasuntoja riittävästi?
- Tuotetaanko perheasuntoja riittävästi kysynnän kannalta oikeisiin sijainteihin?
- Tuotetaanko perheasuntoja hallintamuodon osalta oikeassa suhteessa?
- Tuotetaanko perheasuntoihin missä määrin neliömäärää kasvattavia ja asunnon hintaa nostavia tiloja, jotka olisi mahdollista toteuttaa yhteiskäyttötiloina (esim. sauna)?
- Kohdistuuko perheasuntoihin kysyntää, joka voisi suuntautua myös kaksioihin; ts. tuotetaanko kaksioita riittävästi?

Onko selvitetty kaikkien väestö- ja erityisryhmien asumistarpeita ja -toiveita, ja miten näitä huomioidaan asuntosuunnittelussa?

- Huomioidaanko eri väestöryhmät riittävällä tavalla asuntojen suunnittelussa? Esim. nuorisoasunnot, opiskelija-asunnot, senioriasunnot, palvelu- ja hoivakodit, kehitysvammaisten ja vammaisten, lastensuojelun asiakkaiden, päihde- ja mielenterveyskuntoutujien, yksinasuvien, pariskuntien, ydinperheiden, suurperheiden ja monisukupolvisten perheiden asuminen, perheiden nivel- ja kriisikohtien asuminen, asunnottomille suunnattu tuettu asuminen, pakolaisten ja turvapaikanhakijoiden asuminen, turvakotiasuminen ja turvakotiajan jälkeinen asuminen, yhteisöllinen asuminen?
- Tuotetaanko eri väestö- ja erityisryhmille laadullisesti toiveita vastaavia asuntoja?

Jokaisen suunnitelman yhteydessä:

- Millainen huoneistotyyppijakauma ja eri huoneistotyyppien kysyntä, saatavuus ja hintataso suunnittelualueella on?
- Miten suunnitelma vaikuttaa eri huoneistotyyppien saatavuuteen sekä eri väestö- ja erityisryhmien asuntotarjontaan?

3.4 Alueellinen hallintamuotojakauma ja segregaaation ehkäiseminen

Onko eri hallintamuotojen alueellisessa sekoittamisessa onnistuttu kaikilla alueilla riittävän hyvin?

Millä mittakaavatasoilla hallintamuotojen sekoittamista ja sitä kautta sosiaalista sekoittamista harjoitetaan ja on alueellisen sosiaalisen segregaaation ehkäisemisen kannalta tutkitusti kaikkein hyödyllisintä harjoittaa? Esim. peruspiiritaso, osa-alue-taso, korttelitaso, kerrostalotasotaso?

Onko segregaaation ehkäisemisessä riittävästi vuorovaikutusta kaupunkiympäristön toimialan sisällä ja eri toimialojen välillä?

Onko riittävästi selvitetty parhaita käytäntöjä segregaaation ehkäisemisessä?

Onko segregaaation ehkäisemisen keinovalikoima nykyisin riittävän monipuolinen ja painotuksiltaan oikeanlainen? Huomioidaanko segregaaation ehkäiseminen kaikilla suunnittelun osa-alueilla riittäväällä tavalla?

Kehitetäänkö kaikkia alueita segregaaation ehkäisemisen näkökulmasta riittävän tasapuolisesti (esim. investoinnit)?

Tarkastellaanko segregaaation ehkäisemistä riittävästi eri väestöryhmien näkökulmasta vai onko näkökulma ensisijaisesti alueellinen?

- Miten segregaaation torjunta, kuten purkavan saneerauksen hankkeet, vaikuttavat eri väestöryhmiin ja asuinyhteisöihin?

Jokaisen suunnitelman yhteydessä:

- Millainen hallintamuotojakauma ja segregaaation tilanne alueella on?
- Miten suunnitelma vaikuttaa alueelliseen hallintamuotojakaumaan ja segregaaation ehkäisemiseen?

3.5 Gentrifikaatio

Onko kaupungissa tehty selvitystä gentrifikaation esiintymisestä, gentrifikaatioprosessien etenemistavoista ja gentrifikaation vaikutuksista eri väestöryhmien näkökulmasta?

- Syrjäyttääkö gentrifikaatio Helsingissä erityisesti tiettyjä väestöryhmiä asuinalueiltaan ja jos, niin mitä nämä väestöryhmät ovat?

Millaisia vaikutuksia yksittäisillä julkisilla tai yksityisillä hankkeilla on kaupunginosien gentrifikaatiokehitykseen?

Miten gentrifikaation negatiivisia vaikutuksia, kuten esim. asumisen kallistumista, pyritään ehkäisemään?

Miten gentrifikaation positiivisia vaikutuksia, kuten esim. palvelutarjonnan kehittymistä, pyritään edistämään?

Jokaisen suunnitelman yhteydessä:

- Onko alueella havaittavissa gentrifikaatioprosesseja?
- Miten suunnitelman voi odottaa vaikuttavan gentrifikaation etenemiseen kaupunginosassa?
- Miten suunnitelman avulla on mahdollista ehkäistä gentrifikaation haitallisia vaikutuksia ja edistää gentrifikaation positiivisia vaikutuksia?

4. Julkiset kaupunkitilat

Tämän luvun kysymyspatteristo tarjoaa eväitä tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden huomioimiseksi kaupunkisuunnittelussa julkisten kaupunkitilojen suunnittelun osalta. Luvun teemoja ovat rakennetun ympäristön laatu, esteettömyys, viherympäristön saavutettavuus, julkisten kaupunkitilojen oleskelumahdollisuudet sekä kaupunkitilojen turvallisuus, valaistus ja näkyvyys.

Helsingin uudessa kaupunkistrategiassa (2021–2025, ks. Kasvun paikka...2021) kaupungin kauneus nostetaan otsikkotason tavoitteeksi. Miten kaupunkisuunnittelussa ja arkkitehtuurissa määritellään kaupungin kauneus ja kuka sen määrittelee? Määritelläänkö kauneutta osallistavasti ja demokraattisesti? Helsingissä asuinrakennuksissa ja asunnoissa on varsin hyvä varustetaso ja toimiva LVIS-järjestelmä, mutta onko rakennetun ympäristön visuaalinen laatu yhtä hyvä kuin toiminnallinen laatu tai kunnallis- ja rakennustekniikan laatu? Millaisia eroja alueellisia eroja rakennetun ympäristön koetussa laadussa on?

Esteetön ympäristö on pääsääntöisesti hyvää kaikille väestöryhmille. Tietyille väestöryhmille, kuten ikääntyneille, liikunta- ja näkövammaisille ja lapsiperheille (perheissä korostuneesti äideille) esteettömyys on kuitenkin välttämätöntä tai korostuneen tärkeää. Helsingissä on tehty pitkäjänteistä työtä esteettömyyden edistämiseksi. Kaikilta osiltaan kaupunki ei kuitenkaan vielä tarjoa jokaiselle yhdenvertaisia toimintamahdollisuuksia.

Helsinki on kansainvälisesti vertailtuna varsin vihreä kaupunki ja viherympäristöjen saavutettavuus on kaupunkitasolla hyvää. Kuitenkin myös Helsingissä viherympäristöjen saavutettavuudessa on eroja kaupunginosien välillä, ja palvelutason laadun arvioinnissa tuleekin ottaa huomioon alueiden erityispiirteet ja asukkaiden erilaiset toiveet. Helsingin puistojen hoitokuituksissa on merkittäviä alueellisia eroja. Viherympäristöjen alueellisesti heikommalla saavutettavuudella on vaikutusta erityisesti niiden väestöryhmien osalta, jotka viettävät enemmän aikaa kotikaupunginosassaan: esimerkiksi lapsille ja nuorille sekä ikääntyneille ja liikuntavammaisille ihmisille. Osalle edellisistä ryhmistä viherympäristöjen saavutettavuutta saattaa heikentää etäisyyden lisäksi myös esteettömyyden puutteellinen huomioiminen. Viherympäristöillä ja maaperäkontakteilla on havaittu useita positiivisia ja niiden puuttumisella negatiivisia terveysvaikutuksia. Viherympäristöissä liikutaan myös paljon, ja terveysvaikutuksia syntyy, mikäli liikkumiseen kannustavilla alueilla on helppo pääsy.

Kaupungin julkiset kaupunkitilat, kuten torit ja aukiot sekä osa julkisista rakennuksista, kuten kirjastot, on tarkoitettu kaikille kaupunkilaisille. Osa julkisista sisätiloista, kuten päiväkodit ja koulut, on puolestaan suunnattu tietyille väestöryhmille. Puolijulkisissa sisätiloissa, kuten kauppakeskuksissa, oleskelu on julkisia kaupunkitiloja ja julkisia sisätiloja rajoitetumpaa, ja osa väestöryhmistä voi kokea olonsa ei-toivotuksi tai tulevana konkreettisesti poissuljetuiksi. Näitä ryhmiä voivat olla esimerkiksi nuoret, päihdeongelmaiset, asunnottomat ja vähävaraiset. Myös poliittiselle toiminnalle on puolijulkisissa tiloissa rajoitteita. Joidenkin julkisten tilojen käyttö on vaikeaa myös vammaisille ihmisille. Toisaalta puolijulkiset tilat voivat tarjota nuorille myös suojaisia kokoontumispaikkoja, ja häiritsevä päihteiden käyttö rajoittaa joidenkin julkisten kaupunkitilojen käyttömahdollisuuksia muiden käyttäjäryhmien näkökulmasta.

Eri väestöryhmät kokevat kaupungissa turvattomuutta eri tavoin ja eri määrin, ja myös erilaisten rikosten uhriksi joutumisen riski vaihtelee eri väestöryhmien välillä. Merkitystä on sukupuolella, henkilön taustalla (esim. alkuperä, kansalaisuus, kieli, uskonto), seksuaalisella suuntautumisella, asuinpaikalla, iällä, vammaisuudella ja terveydentilalla. Eri väestöryhmillä turvattomuuden kokemuksiin vaikuttavat myös erilaiset tekijät. Kun turvattomuutta aiheuttavat tekijät, turvattomiksi koetut sijainnit sekä pelon aika- ja tilannesidonnaisuudet tunnetaan, asiaa on mahdollista huomioida suunnittelussa.

4.1 Rakennetun ympäristön laatu

Onko teetetty arviota, rakennetaanko eri kaupunginosaan arkkitehtoniselta laadultaan vaihtelevan tasoisia kerrostaloja alueellisten hintatasoerojen vaikutuksesta?

Onko laadittu selvitystä, heijastuuko kaupungin rakennusoikeudesta saamien tulojen määrälliset ja alueelliset erot yleisten alueiden rakentamisen laatuun eri alueilla?

Onko rakennetun ympäristön koetusta laadusta eri kaupunginosissa laadittu selvitystä (esim. asukaskysely)?

Jos rakennetun ympäristön koetussa laadussa on havaittavissa eroja eri väestöryhmien ja kaupunginosien asukkaiden välillä, miten näitä eroja pyritään kaventamaan?

- Esim. rakennuskannan peruskorjaukset, purkavan saneerauksen hankkeet, aiempaa ohjaavammat asemakaavamääräykset uudistuotannossa?
- Esim. myönteisen erikoiskohtelun tarve kaupunginosien yleisten alueiden suunnittelussa, rakentamisessa, ylläpidossa ja peruskorjaamisessa?

Millaisia preferenssejä kaupunkilaisilla on uuden rakennetun ympäristön ilmeen ja laadun suhteen? Onko toiveissa eroja eri väestöryhmien ja alueiden välillä?

- Esim. korttelityyppi, rakennusten korkeus ja sen vaihtelu?
- Esim. rakennuksen julkisivumateriaalit, kattotyyppi, ikkunajako sekä ikkunoiden muoto ja koko, värimaailma, julkisivun elementit (esim. erkkerit, parvekkeet, tornit, ornamenttiikka ja taide)?

Priorisoidaanko rakennussuunnittelussa millä painotuksilla asukkaiden vs. muiden kaupunkitilojen käyttäjien tarpeita? Missä määrin ne ovat erilaisia ja miten niitä on mahdollista sovittaa yhteen?

- Kokevatko esim. asukkaat kivijalkaliiketarjonnan omassa talossa potentiaalisena häiriön lähteenä, mutta muualta tulevat mieleisinä palveluina?
- Kokevatko esim. asukkaat kadunpuolelle sijoitettavat lasitetut parvekkeet oleskelun, kaupunkielämän seuraamisen ja näköalojen katselemisen paikkoina ja muut kadulla liikkujat rakennuksen julkisivua ja kaupunkikuvaa rumentavina rojuvarastoina?

Missä määrin asemanseutujen monimutkaiset hallintamuodot vaikuttavat mahdollisuuksiin kehittää asemanseutujen rakennettua ympäristöä? Kehitetäänkö eri asemanseutuja tasapuolisesti?

Millä tavoin rakennetun ympäristön koettua laatua pyritään edistämään kaavahankkeiden kautta?

- Kysytäänkö asukkailta, millaista rakennettua ympäristöä ja arkkitehtuuria he haluaisivat? Vaikuttaako tämä asemakaavamääräyksiin, rakennusvalvonnan toimintaan ja toteutuvan rakennetun ympäristön laatutekijöihin?

Nostavatko asukkaiden arkkitehtuuripreferenssit rakentamisen kustannuksia? Miten mahdollista kustannusten nousua yhtäällä voitaisiin kompensoida säästöillä toisaalla?

- Esim. pysäköintipaikkojen asuntojen hintoja nostava vaikutus → markkinaehtoinen pysäköinti?

Miten asukkaiden laadukkaaksi ja kauniiksi kokemaa ympäristöä voidaan toteuttaa kustannustehokkaasti?

- Esim. värimaailma, vehreys?

Miten laadukkaan ja kauniin rakennetun ympäristön avulla voidaan houkutella ihmisiä ulos kohtaamaan toisiaan ja samalla ehkäistä syrjäytymistä?

Jokaisen suunnitelman yhteydessä:

- Millainen rakennetun ympäristön koettu laatu alueella on?
- Miten suunnitelma vaikuttaa rakennetun ympäristön koettuun laatuun ja kauneuteen kaupunginosassa ja kenen näkökulmasta? Kohdistuvatko positiiviset vaikutukset myös olemassa olevaan rakennettuun ympäristöön?
- Miten suunnitelma voisi mahdollisimman hyvin nostaa rakennetun ympäristön koettua laatua alueella?



*Esteettömyyden merkitys korostuu mm. ikääntyneillä ja liikuntarajoitteisilla.
(Kuva: Roni Rekomaa/Helsingin kaupungin aineistopankki).*

4.2 Esteettömyys

Huomioidaanko esteettömyys aina uudessa suunnittelussa, myös mm. leikkipuistoissa, luontokohteissa ja uimarannoilla?

Muutetaanko olemassa olevia rakennuksia ja kaupunkitiloja, joissa esteettömyys ei vielä toteudu, määrätietoisesti esteetömmiksi? Onko tietopohja esteettömyyden haasteista kattavaa, ajantasaista ja paikkatietopohjaista?

Onko joukkoliikenne todellisuudessa esteetöntä?

- Esim. esteettömyys kaikilla raitiotiepysäkeillä ja kaukoliikenteen busseissa, pysäkkikuulutukset ja -tekstitykset kulkuvälineissä, äänimajakat raideliikenteen asemilla ja suojateillä?

Onko levähtämismahdollisuuksien sijoittaminen sopivin välimatkoin osa esteettömyyssuunnittelua?

Huomioidaanko esteettömyys aina talvikunnossapidossa?

- Etenkin joukkoliikenteen pysäkkien ja asemien ympäristöt, suojatieyhteydet, taloyhtiöiden jalkakäytäväosuudet, invapysäköintipaikkojen ympäristöt?
- Ympäri vuoden kunnossa pidettävien, esteettömyyden erikoistason reittien valitseminen ja niiden ylläpidon varmistaminen?
- Reittien kunnosta tiedottaminen?

Huomioidaanko esteettömyys aina rakennustyömaiden suunnittelussa ja poikkeusjärjestelyjen toteutuksessa?

- Tiedotetaanko rakennustyömaista aina ajoissa ja riittävän laajasti etukäteen?
- Ymmärretäänkö esteettömyys riittävän poikkeusjärjestelyjen suunnittelussa riittävän hyvin ja monipuolisesti (myös leveytenä, esim. tuplastenrattaat)?

Korjataanko esteettömyyttä rajoittavat häiriötilanteet (esim. rikkiäinen hissi raideliikenteen asemalla) viipymättä?

Onko esteettömiä pysäköintipaikkoja korvamerkitty riittävästi ja valvotaanko, että niitä ei käytetä väärin?

Miten ehkäistään esteettömyyttä haittaavaa esineiden lojumista kaupunkitiloissa?

- Jalkakäytävillä tapahtuvaan lastaukseen ja pysäköintiin puuttuminen mm. lastaus- ja asiointipysäköintipaikoin sekä pysäköinninvalvonnan avulla?
- Sähköpotkulautojen pysäköintiasemat?
- A-standien tarpeellisuuden arvioiminen esteettömyys- ja turvallisuuskulma huomioiden?

Jokaisen suunnitelman yhteydessä:

- Onko suunnittelualueella ongelmia esteettömyydessä?
- Voidaanko suunnitelmalla samalla parantaa vanhojen rakenteiden esteettömyyttä?
- Onko suunnitelman tuottama uusi ympäristö kaikilta osin esteetöntä?

4.3 Viherympäristöjen saavutettavuus

Onko viherympäristöjen suunnittelun, rakentamisen, ylläpidon ja peruskorjausten budjetointi riittävällä tasolla?

- Puistomäärärahojen leikkaaminen kohdistuu leikkipuistojen kautta korostuneesti lapsiperheisiin – millaisia vaikutuksia tällä on?

Huomioidaanko kaupungin tiivistämisessä viheralueille aina vaihtoehtoiset sijainnit rakentamiselle?

Huomioidaanko viherympäristöjen saavutettavuus tarkasteluissa ja suunnittelussa eri mittakaavatasoilla aina mikrotasolle (katupuut, istutukset) asti kaikissa kaupunginosissa?

Miten viherympäristöjen saavutettavuutta pyritään parantamaan alueilla (esim. osa kantakaupungista), joilla niiden saavutettavuus on heikempi kuin muualla kaupungissa?

Miten pysäköintinormi ja pysäköintiratkaisut (esim. pysäköintikannet) vaikuttavat kerrostalopihojen potentiaaliseen vehreyteen?

Mikä on viherkattojen merkitys virkistykseen kannalta ja miten niiden virkistyskäyttöä voitaisiin vahvistaa?

Miten katupuiden istuttamisen mahdollisuudet huomioidaan muussa suunnittelussa?

- Esim. puiden juurten tarpeiden huomioiminen kadun alle sijoitettavan infrastruktuurin toteutuksessa; infrastruktuurin sijoittaminen kadun alle vertikaalisesti horisontaalisen asentamisen sijaan.
- Kadunvarsipysäköinnin sijoittaminen ja määrä. Miten määritetään asukas-pysäköintimaksun suuruus (v. 2021 esim. kantakaupungissa 30 euroa/kk)? Onko tämä sopiva korvaus siitä, että paikalla ei ole esim. katupuuvivistöä tai istutuksia? Miten arvotetaan kadunvarsipysäköintipaikan vuokraajien liikkumistarve omalla autolla kotiovensa tuntumasta suhteessa kaikkien kadulla asuvien ja liikkuvien virkistystarpeisiin?
- Ajokaistojen lukumäärä ja katujen yksi- tai kaksisuuntaisuus?
- Pyöräteiden sijoittaminen.

Kehitetäänkö kaikkia kaupunginosia viherympäristöjen suunnittelun, peruskorjausten ja ylläpidon osalta tasapuolisesti?

- Onko korkean hoitoluokituksen puistoja tarvetta toteuttaa laajemmin myös esikaupunkialueelle (esim. kaupunginosapuistot, keskusta-alueet)?

Onko viheralueiden saavutettavuus tulevaisuudessa heikentymässä joillakin sosioekonomisesti keskimääräistä heikommilla asuinalueilla?

Onko tunnistettu, millä asuinalueilla vehreydellä ja siten viherympäristöjen säilyttämisellä mahdollisesti on keskimääräistä suurempi merkitys alueen houkuttelevuuden kannalta (esim. neliöhinnoin mitattuna)?

Kehitetäänkö viherympäristöjä kaikkialla kaupungissa eri väestöryhmien toiveet huomioiden?

Jokaisen suunnitelman yhteydessä:

- Millainen erilaisten viherympäristöjen saavutettavuus alueella on?
- Miten suunnitelma vaikuttaa viherympäristöjen saavutettavuuteen eri mittakaavatasoilla?
- Voitaisiinko sama määrä väestöä asuttaa alueelle tai muualle kaupungissa ilman, että viherympäristöjen saavutettavuus heikkenee tai siten, että viherympäristöjen määrä heikkenee vähemmän kuin on suunniteltu?
- Jos suunnitelma kaikesta huolimatta heikentää viherympäristöjen saavutettavuutta alueella, voidaanko heikentymistä kompensoida jollakin tavalla joko kyseisellä alueella tai toisaalla?
- Voisiko suunnitelma lisätä viherympäristöjen määrää alueella, esim. entisillä satama-, ratapiha-, teollisuus- tai pysäköintialueilla?
- Millaista viherympäristöä alueelle pitäisi toteuttaa, jotta se olisi houkuttelevaa mahdollisimman monille väestöryhmille?



Kasarmitorin kesäkatukokeilu vuonna 2021 tarjosi laadukkaaksi koettua, vihreää ja turvallista kaupunkitilaa sekä kaikille avoimia oleskelumahdollisuuksia. (Kuva: Raine Huvila/Helsingin kaupungin aineistopankki).

4.4 Julkiset kaupunkitilat ja oleskelumahdollisuudet

Suunnitellaanko julkisista kaupunkitiloista sellaisia, että ne tarjoavat oleskelumahdollisuuksia kaikille väestöryhmille?

Miten eri väestöryhmien mahdollisuuksia viettää aikaa julkisissa kaupunkitiloissa voitaisiin parantaa?

Suunnitellaanko kaupallisten keskusten yhteyteen myös kaikille avoimia, maksuttomia oleskelutiloja (vrt. Redin kauppakeskuksen Kalasataman vapaakaupunki)?

Tarjoavatko kaikki kaupungin kirjastot riittävän monipuolisia oleskelu- ja ajanviettomahdollisuuksia?

Voisiko julkisten rakennusten – maksutonta tai huokeaa – ilta- ja viikonloppukäyttöä laajentaa?

Miten eri uskonnot ja uskonottomuus huomioidaan kaupunkisuunnittelussa? Onko esim. keskusta-alueilla tarvetta olla yhteisiä hiljaisia tiloja eri maailmankatsomusten edustajien käyttöön tai vuokrattavaksi?

Onko huomioitu, että lähellä kotia – pihalla tai kodin välittömässä lähiympäristössä – sijaitsevien oleskelu- ja kohtaamismahdollisuuksien tarve on tietyissä väestöryhmissä, esim. ikääntyneet, korostunut?

Millaisia mahdollisuuksia kaupunkilaisilla on itse suunnitella ja kehittää julkisia kaupunkitiloja eri kaupunginosissa (vrt. Kalasatama Temporary -toiminta)?

Hoidetaanko eri kaupunginosien julkisia kaupunkitiloja, kuten toreja ja aukioita, yhtä hyvin? Jos ei, tulisiko hoitotasoa joissakin kaupunginosissa nostaa?

Kehitetäänkö julkisten kaupunkitilojen oleskelumahdollisuuksia tasapuolisesti eri kaupunginosissa?

Jokaisen suunnitelman yhteydessä:

- Onko kaupunginosassa kaikille väestöryhmille vetovoimaisia julkisia kaupunkitiloja?
- Onko kaupunginosassa tai keskustassa kaikille avoimia, monipuolisia oleskelu- ja ajanviettomahdollisuuksia tarjoavia julkisia sisätiloja (esim. kirjastot, asukastalot) tai tietyille väestöryhmille suunnattuja julkisia sisätiloja (esim. nuorisotalot ja -kahvilat, nuorten aikuisten nuorisotalot, päiväkeskukset tai yökahvilat asunnottomille ja syrjäytyneille)?
- Tuottaako suunnitelma julkista kaupunkitilaa, joka on kaikille avointa, käyttötarkoituksiltaan rajoittamatonta ja maksutonta tai julkisia sisätiloja, jotka ovat kaikille avoimia tai tietyille väestöryhmille suunnattuja?
- Tuottaako suunnitelma puolijulkista kaupunkitilaa, jossa oleskelu on ajallisesti ja käyttötarkoitusten osalta rajattua tai osin maksullista?
- Onko suunnitelmalla mahdollista vaikuttaa vanhojen julkisten kaupunkitilojen uudistamiseen toiminnallisesti monipuolisemmiksi?
- Miten suunnitelma parantaa julkisten kaupunkitilojen vetovoimaisuutta sekä eri väestöryhmien oleskelumahdollisuuksia julkisissa kaupunkitiloissa? Tuoko se esimerkiksi uusia istumismahdollisuuksia, suojaisia katoksia tai monipuolisempia toimintamahdollisuuksia (esim. leikkiminen, pelaaminen, kuntoileminen, grillaaminen, saunominen)?

4.5 Kaupunkitilojen turvallisuus, valaistus ja näkyvyys

Miten turvallisuutta pyritään edistämään eri toimialojen yhteistyöllä ja mikä on kaupunkiympäristön toimialan rooli tässä?

Mitkä kaupunginosat ja julkiset kaupunkitilat koetaan kaupungissa kaikkein turvattomimpina ja missä tapahtuu absoluuttisesti ja väestömäärään nähden eniten rikoksia/ on eniten järjestyshäiriöitä? Missä määrin edelliset korreloivat keskenään?

Millaisia eroja kaupungissa on kaupunkitilojen faktisessa ja koetussa turvallisuudessa eri alueiden välillä, mistä erot johtuvat?

Kaupungin faktisessa ja koetussa turvallisuudessa on eroja väestöryhmien välillä. Kuinka tarkasti erot ja niiden taustasyyt tunnetaan? Missä määrin turvattomuuskokemukset rajoittavat eri väestöryhmien liikkumista esimerkiksi ilta- ja yöaikaan?

- Miten koettua turvallisuutta pyritään parantamaan mm. joukkoliikenteen asemilla, pysäkeillä ja liikennevälineissä (erityisesti viikonloppuiltaisin)?

Millä keinoin turvallisuutta pyritään lisäämään kaupunkisuunnittelussa?

- Esim. segregaaation torjuminen ja tasavertaisista elämän edellytyksistä huolehtiminen, mm. kaupunkiuudistusalueilla?
- Toimintojen alueellinen sekoittaminen ja monipuolistaminen sekä kaupunkitilojen elävöittäminen turvattomiksi koetuilla paikoilla: monipuolinen käyttäjäkunta, tilat eläviä ympäri vuorokauden, luontainen sosiaalinen kontrolli. Yksipuolisen palvelutarjonnan (esim. vain baareja) välttäminen asemanseutujen välittömässä läheisyydessä?
- Valaistuksen lisääminen ja laadun parantaminen sekä näkyvyyden parantaminen turvattomiksi koetuilla paikoilla?
- Yleisen siisteyden, rakennetun ympäristön koetun laadun ja ylläpidon parantaminen?
- Katvealueiden elävöittäminen ja omatoimisuuden mahdollistaminen tilojen kehittämisessä ja tapahtumien järjestämisessä; pelon paikkojen sijaan mielenkiintoisia ja luovia paikkoja?
- Bussiliikenteeseen ruotsalaisen mallin mukaisesti mahdollisuus nousta ulos bussista tarvittaessa myös pysäkkien välillä?

Voitaisiinko turvattomuuskokemuksia vähentää todellisista riskeistä tiedottamalla?

Mitkä kohteet mahdollisesti vaativat erityistä turvallisuussuunnittelua?

- Esim. uskonnolliset rakennukset?

Onko turvallinen kaupunki riittävän näkyvä tema kaupunkisuunnittelussa?

Millaisia eroja kaupunkitilojen valaistuksessa ja näkyvydessä on eri kaupunginosien välillä?

Jokaisen suunnitelman yhteydessä:

- Millaisia turvallisuushaasteita suunnittelualueen kaupunkitiloissa on ja mihin ne liittyvät?
- Miten suunnitelman voidaan ennakoida vaikuttavan kaupunginosan faktiseen ja koettuun turvallisuuteen?
- Miten suunnitelma voisi parantaa kaupunginosan faktista ja koettua turvallisuutta mahdollisimman paljon?
- Tuoko suunnitelma julkisiin kaupunkitiloihin (esim. katu, aukio, puisto) elävyyttä ja luontaista sosiaalista kontrollia eri väestöryhmiä oleskelemaan houkuttelevien monipuolisten ja yhteisöllisyyttä aktivoivien toimintojen, viihtyisien kaupunkitilojen, oleskelun mahdollistavien rakenteiden sekä rakennusten ikkunoiden suuntautumisen kautta?
 - Esim. kivijalkaliiketilat, puistokahvilat, leikki- ja pelialueet, ulkokuntoilupaikat, istutus- tai kaupunkiviljelyalue, grillipaikka, yleinen sauna, uimapaikka, työpaikat, asunnot?
 - Istutukset, laadukkaat pintamateriaalit (esim. luonnonkivi) ja kadunkalusteet, riittävä ja miellyttävä valaistus, riittävä näkyvyys?
 - Istumismahdollisuudet (penkit, rappuset, reunukset, piknik-nurmi, hiekkaranta), ravintolaterassit?
 - Tilalliset ja tekniset mahdollisuudet tapahtumien järjestämiselle?
 - Ikkunoiden suuntautuminen kaupunkitilaan?
- Kulkevatko suunnitelman keskeiset kulkureitit julkisissa kaupunkitiloissa, joissa on ympäri vuorokauden luontaista sosiaalista kontrollia vai synnyttääkö suunnitelma kaupunginosaan vähän käytettyjä katuja, epämääräisiä katvealueita tai hämäreitä ja ahtaita alikulkutunneleita?
- Luoko suunnitelma toisaalta liian kontrolloituja tiloja (esim. puolijulkiset tilat), mikä voi rajoittaa tilan käyttömahdollisuuksia ja houkuttelevuutta tiettyjen väestöryhmien osalta?

5. Palvelu- ja työpaikkatarjonta

Tämän luvun kysymyspatteristo tarjoaa eväitä tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden huomioimiseksi kaupunkisuunnittelussa palvelu- ja työpaikkatarjonnan saavutettavuuden osalta.

Helsingissä tavoitellaan kaupunkistrategian (2021–2025, ks. Kasvun paikka...2021) mukaan vartin kaupunkia, jossa lähipalvelut ovat 15 minuutin kävely-, pyörä- tai joukkoliikennematkan päässä. Palvelutarjonnan saavutettavuus vaihtelee Helsingissä kaupunginosittain. Palvelutarjonnan hyvä saavutettavuus on korostuneesti tärkeää tietyille väestöryhmille, mm. lapsille, nuorille,

ikäntyneille, lapsiperheille, terveydentilaltaan huonokuntoisille, liikuntavammaisille, näkövammaisille ja työttömille. Palvelutarjonnan voimakas keskittäminen saattaa heikentää lähipalvelutarjonnan saavutettavuutta.

Työpaikat keskittyvät Helsingissä voimakkaasti kanta-kaupunkiin ja muutamalla muulle alueelle. Työpaikkakeskittymien saavutettavuus vaihtelee alueittain ja voi olla asuinalueiden asukasrakenteeseen liittyvien erojen takia myös tiettyjen väestöryhmien osalta muita heikompi.



*Lähipalvelutarjonnan merkitys on korostunutta mm. ikääntyneille.
(Kuva: Roni Rekomaa/Helsingin kaupungin aineistopankki).*

5.1 Palvelutarjonnan saavutettavuus

Miten turvataan, että Helsingissä tavoitellulla monikeskuisuudella on positiivisia vaikutuksia palvelutarjonnan saavutettavuuteen eri aluetasoilla (ts. keskustojen kehittäminen ei heikennä lähipalvelutarjontaa toisaalla)?

Miten monikeskuisen kaupungin ajatus vaikuttaa perinteisen keskusta-alueen kehittämiseen – suunnitellaanko ydinkeskustaa edelleen kaikkia kaupunkilaisia varten? Jos aluekeskustojen merkitys vahvistuu, missä määrin kasvavat niihin suuntautavat investoinnit?

Onko eri palveluiden alueittaisesta saavutettavuudesta laadittu palveluverkkotarkastelut, ja jos on, miten verkkotarkasteluja hyödynnetään suunnittelussa?

Onko eri kaupungin eri toimialojen vuorovaikutus palveluverkon suunnittelun sekä olemassa olevan datan jakamisen osalta riittävää?

Onko eri lähipalvelujen tavoitelluista maksimietäisyyksistä laadittu periaatteet?

Onko tunnistettu mille ryhmille mikäkin lähipalvelu on korostuneen tärkeä? Miten tämä huomioidaan suunnittelussa?

Onko eri palvelujen keskittämisen vaikutuksista lähipalvelutarjontaan, ihmisten arjen sujuvuuteen ym. laadittu selvitystä?

Onko lähipalvelutarjonnan suunnittelun yhteydessä huomioitu eri väestöryhmien arjen kulkureitit (esim. joukkoliikenteen aseman/ pysäkin, päivittäistavarakaupan, päiväkodin ja asuntojen välinen reittioptimointi)?

Kaavoitetaanko tontteja eri uskonnollisten yhteisöjen rakennuksille ja hautausmaille? Kaavoitetaanko hautausmaata uskonnottomille?

Jokaisen suunnitelman yhteydessä:

- Onko suunnittelun kohteena olevan alueen/ kaupunginosan palvelutarjonta riittävä?
- Mitä kaupallisia palveluja suunnittelualueella on ja mitä palveluita siellä voisi tavoitella olevan ja olisi asukkaiden näkökulmasta tarvetta olla?
 - Esim. elintarvikekauppa, kahvila, ravintola, kioski, apteekki, leipomo, parturi-kampaamo, erikoiskauppa?
- Mitä julkisia palveluja suunnittelualueella on ja mitä palveluita siellä voisi olla ja olisi tarvetta olla?
 - Lasten ja nuorten palvelut (esim. neuvola, päiväkotito, ala-asteen koulu, yläasteen koulu, lukio, ammattioppilaitos, nuorisotalo, eri ikäisten leikkipuistot, liikuntapuistot, graffititaidat, skeitti- tai scootipuistot, puhelimen latauspisteet)?
 - Kaikenikäisten palvelut (esim. kirjasto, asukastalo, sisä- ja ulkoliikuntapaikat, terveysasema)?
 - Syrjäytyneiden palvelut (esim. päiväkeskus, yökahvila, lukolliset säilytyslokerot, peseytymispisteet, pullo- ja tölkkilaineet roskakorien yhteydessä)?

- Mitä erityistoiveita eri väestöryhmillä on palvelujen osalta?
 - Esim. sukupuolineutraalit ja esteettömät WC:t sekä pukeutumis- ja sovitustilat, syrjintää kohtaavien nuorten ajanviettotilat?
 - Ovatko harrastusmahdollisuudet kaikille taloudellisesti saavutettavia?
- Luoko suunnitelma edellytykset lähipalvelutarjonnan kehittymiselle ja pienyrittäjyydelle? Miten tätä on tuettava asemakaavalla ja asemakaavamääräyksillä?
 - Tuoko suunnitelma riittävästi uusia asukkaita, työpaikkoja ja siten potentiaalisia asiakkaita?
 - Toivottuun toimintaan soveltuvat liiketilat (esim. eri kokoiset liiketilat, kivijalkaliiketilat, kauppahallimaiset ja basaarimaiset tilat)?
- Edistääkö suunnitelma kaupallista kilpailua ja siten kohtuuhintaista palvelutarjontaa tuottamalla riittävästi liiketiloja?
- Heikentääkö suunnitelma mahdollisesti lähipalvelutarjontaa alueella esimerkiksi olemassa olevia liiketilojen purkavan saneerauksen kautta tai mahdollisesti jossakin toisaalla esimerkiksi keskittämällä palvelutarjontaa liian voimakkaasti yhteen sijaintiin? Miten minimoidaan liiketilojen purkamisen negatiiviset sivuvaikutukset pienyritystoiminnalle?
- Jos suunnitelma keskittää palvelutarjontaa, miten turvataan keskittyvän palvelutarjonnan saavutettavuus kaikille väestöryhmille (esim. lapset, nuoret, ikääntyneet, lapsiperheet, terveydentilaltaan huonokuntoiset, liikuntavammaiset, näkövammaiset ja työttömät)?
- Huomioiko suunnitelma potentiaalinen eri toimintojen (palvelutarjonta, toimistotyöpaikat, asuminen) alueellisen sekoittamisen ja/tai hybridirakennusten ja -korttelien muodostamalle keskinäiselle synergialle?

5.2 Työpaikkojen saavutettavuus

Onko laadittu selvitystä työpaikkakeskittymien saavutettavuudesta alueittain sekä vetovoimaisuudesta elinkeinoelämälle, ja miten tällaista tietopohjaa hyödynnetään suunnittelussa (erit. liikennesuunnittelu, työpaikka-alueiden ja keskustojen kehittäminen)?

Millaista hyödyntämätöntä potentiaalia työpaikkaköyhillä alueilla on ja mitä keinoja tämän potentiaalin vapauttamiseksi mahdollisesti on? Millä keinoin työpaikkoja pyritään ohjaamaan alueellisesti?

- Monipuolisten ja käyttötarkoituksiltaan joustavien toimitilatonttien kaavoittaminen ja säilyttäminen eri puolilla kaupunkia?
- Liiketilojen kaavoittaminen ja säilyttäminen eri puolilla kaupunkia?
- Pyrkimys olemassa olevien yritysten toimintaedellytysten säilymiseen kaupunginosassa uusien kaavoitushankkeiden yhteydessä, myös purkavan saneerauksen hankkeissa?
- Joukkoliikenneyhteyksien, logistiikan ja liikenteen solmukohtien kehittäminen?
- Hyvien asuin- ja elinympäristöjen tarjoaminen?
- Monikeskuksisuus, keskustojen kehittäminen, urbaaniasusteen nostaminen?
- Asukasmäärän kasvattaminen?
- Palvelutarjonnan kehittäminen?
- Paikkamarkkinointi?
- Laadukas uudisrakentaminen ja alueen maineen parantuminen?
- Ankkuritoimijat: merkittävien yritysten houkuttelevuus tai oppilaitosten sijaintipäätökset?

Jokaisen suunnitelman yhteydessä:

- Onko suunnittelun kohteena olevan alueen/ kaupunginosan työpaikkatarjonta riittävä?
- Millaista työpaikkatarjontaa alueella on ja millaista tarjontaa sinne voisi kehittyä?
- Millaista työpaikkatarjontaa eri väestöryhmät toivovat alueelle ja mille yrityksille alueen väestöpohja on rekrytointinäkökulmasta houkutteleva?
- Luoko suunnitelma edellytyksiä työpaikkatarjonnan kehittymiselle vai heikentääkö suunnitelma mahdollisesti työpaikkatarjontaa alueella esimerkiksi toimitilatonttien poistamisella, olemassa olevien toimitilarakennusten purkamisella tai jossakin toisaalla esimerkiksi keskittämällä työpaikkatarjontaa?
- Miten suunnitelma voisi paremmin luoda edellytyksiä työpaikkatarjonnan kehittymiselle?
- Jos suunnitelma keskittää työpaikkatarjontaa, miten turvataan keskittyvän työpaikkatarjonnan saavutettavuus kaikille väestöryhmille?
- Huomioiko suunnitelma potentiaalin toimistotyöpaikkojen, asumisen ja palvelutarjonnan muodostamalle keskinäiselle synergialle (toimintojen alueellinen sekoittaminen, hybridirakennukset ja -korttelit)?

6. Liikenne ja liikkuminen

Tämän luvun kysymyspatteristo tarjoaa eväitä tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden huomioimiseksi kaupunkisuunnittelussa liikenteen ja liikkumisen osalta. Luvun teemoja ovat joukkoliikenneyhteydet, kävely- ja pyöräily-yhteydet, liikenneturvallisuus sekä ajoneuvoliikenteen päästöt.

Joukkoliikenteen saavutettavuus ja palvelutaso vaihtelevat kaupunginosasta toiseen. Eri väestöryhmät käyttävät joukkoliikennettä eri määrin. Joukkoliikenteen käytössä on eroja mm. sukupuolen, iän, kielen (vieras-kielisyys) ja varallisuuden osalta. Joukkoliikenneyhteyksissä esiintyvät puutteet vaikuttavat siten eri väestöryhmien elämään eri tavoin.

Kävelyn ja pyöräilyn yleisyys kulkumuotona vaihtelee väestöryhmittäin. Liikkumisessa on mm. sukupuoli- ja ikäeroja. Myös ajokortittomuudella ja autottomuudella on vaikutusta liikkumisen tapoihin. Puutteelliset kävely- ja pyöräily-yhteydet vaikuttavat siten eri väestöryhmiin eri tavoin.

Liikenneonnettomuuksien määrässä on havaittavissa alueellisia, paikallisia, väestöryhmittäisiä (mm. ikä ja sukupuoli), kulkumuotoon ja liikennejärjestelmään liittyviä eroja. Tietyillä alueilla liikenneturvallisuustilanne koetaan muita alueita heikompana. Faktiset tai koetut riskit liikenneturvallisuudessa voivat rajoittaa korostuneesti joidenkin väestöryhmien, kuten lasten tai ikäntyneiden, liikkumista.

Ajoneuvoliikenteen päästöt jakautuvat alueellisesti ja paikallisesti epätasaisesti. Siten myös niiden haittavaikutukset kohdistuvat alueellisesti ja jossain määrin myös eri väestöryhmien osalta epätasaisesti. Osa ihmisistä kärsii ilmansaasteista perussairauksiensa takia enemmän kuin toiset. Osalla puolestaan on varallisuutensa takia rajallisemmat mahdollisuudet valita asuinpaikkansa.

6.1 Joukkoliikenneyhteydet

Millaisia eroja kaupungissa on joukkoliikenteen palvelutarjonnassa eri alueiden välillä? Mitkä ovat joukkoliikenteen katvealueita Helsingissä?

- Vuorovälit, liikennöinnin ympärivuorokautisuus, matka-aika, välimatka pysäkillä jne.?

Miten erot joukkoliikenteen palvelutasossa vaikuttavat eri väestöryhmien elämään (esim. ajankäyttö)?

Miten joukkoliikenteen palvelutarjonnassa havaittavia alueellisia ja eri väestöryhmien (alueelliset erot asukasrakenteessa) välisiä eroja voitaisiin pienentää?

Miten joukkoliikenneinvestoinnit suuntautuvat alueellisesti ja väestöryhmittäin (alueelliset erot asukasrakenteessa) tarkasteltuna?

Onko maankäytön ja liikenteen suunnittelu riittävän integroitua eri toimintojen (esim. palvelutarjonta) saavutettavuuden näkökulmasta?

Eri sijainnit ovat usein etenkin pitkällä matkoilla edelleen parhaiten saavutettavissa henkilöautolla. Miten pyritään parantamaan saavutettavuutta joukkoliikenteellä?

- Esim. poikittaisliikenteen kehittäminen, raideliikenteen verkostokaupunki?

Millainen rooli puutteellisilla joukkoliikenneyhteyksillä on segregaatiossa?

Miten joukkoliikenteen palvelutasoa pyritään pitämään yllä verrattain väljästi rakennetuilla asuinalueilla, joilla liikutaan verrattain paljon henkilöautolla?

- Täydennysrakentaminen ja sitä kautta joukkoliikenteen käyttäjämäärän kasvattaminen?
- Joukkoliikenteen palvelutason ylläpitäminen kustannuksista huolimatta – palvelutason heikentäminen voi vähentää joukkoliikenteen käyttöä entisestään?
- Joukkoliikenteen kehittämisen asukaslähtöisyys?

Mistä eri väestöryhmien (esim. sukupuolten) väliset kulkutapaerot johtuvat ja miten ne vaikuttavat eri väestöryhmien elämään? Miten eri väestöryhmien välisiä kulkutapajärjestelmiä voitaisiin pienentää niiden haitallisten terveysturvallisuusvaikutusten ehkäisemiseksi?

Onko joukkoliikenne kaikille väestöryhmille taloudellisesti saavutettavaa vai vaikuttaako joukkoliikenteen hintataso eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksiin?

- Onko joukkoliikenteen julkista rahoitusosuutta tarvetta nostaa lippujen hintojen alentamiseksi?

- Onko joukkoliikenteen alennusryhmiä tarvetta lisätä (esim. perusturvan varassa olevat työttömät, toimeentulotuen saajat, suuret perheet)?
- Mikä on joukkoliikennelipun hinnassa optimitaso, jossa joukkoliikenteen käyttö on kaikille taloudellisesti mahdollista, mutta lippujen tuotto ei heikennä joukkoliikenteen palvelutasoa?

Onko joukkoliikenteen pysäkkien ja asemien ympäristöt orientoitavia kaikille väestöryhmille (esim. selkeät reitit, kyltit, joissa on sekä tekstiä että kuva, monikielinen opastus kaupungin toimipisteisiin)?

- Kaupungin orientoitavuuden parantaminen tarpeellisuus etenkin lasten, muistisairaiden ja vieraskielisten näkökulmasta?
- Joukkoliikenteen toimivuus ja helppokäyttöisyys sekä lasten vuoroviikkoasuminen ja yksinhuoltajaperheet?

Onko kaikissa joukkoliikennevälineissä pysäkkikuulutukset ja -tekstitykset? Onko muut kuulutukset tekstitetty asemilla ja joukkoliikennevälineissä? Onko raideliikenteen asemilla äänimajakkoita?

Onko autoton elämäntapa kaikkialla kaupungissa ja kaikkien palveluiden osalta sujuvaa? Osa väestöryhmistä (lapset, alle 18-vuotiaat nuoret, osa ikääntyneistä, ihmiset, joiden terveydentila on

heikko, näkövammaiset, osa liikuntavammaisista, ajokortittomat) ei voi ajaa autoa, ja osa ei erilaisista syistä johtuen halua ajaa autoa. Suunnitellaanko kaikki alueet ja palvelut siten, että saavutettavuuskysymykset on huomioitu eri väestöryhmien näkökulmasta?

- Esim. kierrätyspisteet, seudun suuret luontokohteet, huonekalumyymälät jne.?

Pääseekö joukkoliikenteellä myös sujuvasti ja monipuolisesti Helsingin edustan saariin, vai edellyttääkö se veneen omistamista/ vuokraamista?

Jokaisen suunnitelman yhteydessä:

- Millainen joukkoliikenteen palvelutaso alueella on?
- Millaista joukkoliikenteen palvelutasoa asukkaat ja eri väestöryhmät toivovat alueelle?
- Miten suunnitelma vaikuttaa joukkoliikenteen palvelutasoon alueella ja eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksiin?
- Jos suunnitelmalla on joukkoliikenteen palvelutasoa paikallisesti heikentäviä vaikutuksia, miten tällaisia vaikutuksia voitaisiin välttää?
- Miten suunnitelma voisi parantaa joukkoliikenteen palvelutarjontaa mahdollisimman paljon?



Joukkoliikenteen merkitys vaihtelee väestöryhmittäin. (Kuva: Susa Junnola/Helsingin kaupungin aineistopankki).

6.2 Kävely- ja pyöräily-yhteydet

Miten katutilan jakamisessa eri kulkumuotojen ja niiden käyttäjien välille huomioidaan tasa-arvo- ja yhdenvertaisuuskysymykset? Millainen prosenttiosuus katutilasta on varattu millekin kulkumuodolle ja millä perusteella?

Millaisia laadullisia ja määrällisiä eroja kävely- ja pyöräily-yhteyksissä on eri kaupunginosissa ja kaupunginosien välillä? Mistä kävely- ja pyöräily-yhteyksissä havaittavat alueelliset erot johtuvat?

- Missä määrin eri liikennemuodot on erotettu toisistaan tilallisesti ja rakenteellisesti eri alueilla? Onko pyöräteiden jatkuvuudessa alueellisia eroja?

Kehitetäänkö kävely- ja pyöräily-yhteyksiä eri kaupunginosissa ja eri kaupunginosien välillä tasapuolisesti?

Onko kävely- ja pyöräteiden kunnossapidossa alueellisia eroja?

Mistä eri väestöryhmien väliset kulkutapaerot johtuvat ja miten eroja voitaisiin pienentää? Miten edelliset erot vaikuttavat eri väestöryhmien elämään (esim. ajankäyttö)?

Huomioidaanko kulkumuotojen priorisointi aina suunnittelussa (ml. budjetoinnissa) sekä investointitasossa? Millä tavoin priorisointi näkyy liikenne- ja katusuunnittelussa? Jos ei priorisointia ei aina huomioida, miten tämä perustellaan?

Millä tavoin liikennesuunnittelijoiden työnkuva ja liikennesuunnittelun perinteet vaikuttavat lopputulokseen? Suunnitellaanko katukuvaa liiankin korostuneesti liikenne- eikä jalankulun ja oleskelun ympäristönä?

Mitkä asiat ovat jalankulkijan näkökulmasta keskeisiä katu ympäristön ominaisuuksia ja miten niitä huomioidaan suunnittelussa?

- Esim. kävely-ympäristön vehreys, kiinnostavuus, yllättävyys, siisteys, saasteettomuus, turvallisuus, levollisuus?

Miten voitaisiin ehkäistä jalkakäytävälle pysäköintiä, jalkakäytävillä lastaamista sekä kävelykaduilla autoilua?

- Esim. lastauspysäköintipaikat, pollarit, valvonta?

Onko kävely- ja pyöräreittien vaaranpaikat tunnistettu ja korjaavat toimenpiteet suunniteltu?

Tuotetaanko kävelyyn liittyen riittävästi tutkittua tietoa suunnittelun tueksi?

Miten hyvin ostosten noutaminen (esim. elintarvikemyymälöistä) sähköavusteisilla tavarapyörillä ja apuvälineillä on huomioitu?

Onko kävely- ja pyöräteiden talvikunnossapito yhtä hyvää kuin ajoväylien? Jos ei, mihin tämä perustuu ja miten se vaikuttaa eri väestöryhmien liikkumiseen?

Onko kävely- ja pyöräily-yhteyksien käytettävyydessä eroja eri väestöryhmien näkökulmasta, ja esim. eri vuodenaikojen osalta?

Otetaanko tapahtumien ja työmaiden aikaisten jalankulun ja pyöräilyn poikkeusreittien suunnittelu riittävän vakavasti?

Kadunvarsipysäköinnin sijoittaminen ja määrä. Miten määritetään asukaspysäköintimaksun suuruus (v. 2021 esim. kantakaupungissa 30 euroa/kk)? Onko tämä sopiva korvaus siitä, että paikalla ei ole esimerkiksi levennetty jalkakäytävä tai pyörätie? Miten arvioidaan kadunvarsipysäköintipaikan vuokraajien liikkumistarve omalla autolla kotiovensa tuntumasta suhteessa kaikkien kadulla asuvien ja liikkuvien liikkumistarpeisiin? Miten kadunvarsipysäköinnissä on huomioitu liikuntavammaisten liikkumistarve (invapysäköintipaikat)?

Jokaisen suunnitelman yhteydessä:

- Millaiset kävely- ja pyöräily-yhteydet alueella on?
- Millaisia kävely- ja pyöräily-yhteyksiä asukkaat ja eri väestöryhmät toivovat alueelle?
- Miten suunnitelma vaikuttaa kävely- ja pyöräily-yhteyksiin, erityisesti haavoittuvaisten väestöryhmien (esim. lapset ja ikääntyneet) osalta?
- Miten suunnitelma voisi parantaa kävely- ja pyöräily-yhteyksiä mahdollisimman paljon?
 - Onko suunnitelmassa mietitty mitkä ovat kävelijöiden ja pyöräilijöiden luonnollisia reittejä ja katujen ylityspaikkoja?
 - Onko varmistettu, että kävelijöitä ja pyöräilijöitä ei ohjata tarpeettomasti kiertoreiteille tai raskaisiin ylämäkiin?
 - Onko kävely-ympäristöt suunniteltu jalankulkijan näkökulmasta kiinnostaviksi (esim. kivijalkaliikkeet) ja viihtyisiksi (esim. vehreys)?



Jalankulkijat ja pyöräilijät ovat liikenteessä haavoittuvaisessa asemassa, väestöryhmistä erityisesti lapset. (Kuva: Roni Rekomaa/Helsingin kaupungin aineistopankki).

6.3 Liikenneturvallisuus

Millaisia eroja liikenneturvallisuudessa on havaittavissa eri alueiden välillä tai alueiden sisällä?

Liikenneturvallisuudessa on havaittavissa eroja eri väestöryhmien välillä (esim. sukupuolen ja iän osalta), mistä erot johtuvat ja miten niitä voitaisiin pienentää?

Miten liikenneturvallisuus eri kaupunginosissa koetaan?

- Vaikuttavatko kokemukset liikenneturvallisuudesta eri väestöryhmien liikkumiseen tai kulkutapavalintoihin ja millä tavoin?

Millä keinoilla liikenneturvallisuutta voidaan tehokkaimmin parantaa? Hyödynnetäänkö keinoja riittävän laajasti, monipuolisesti ja oikeissa sijainneissa?

- Esim. ajonopeuksien alentaminen, kapeammat ajoväylät, eri liikennemuotojen erottelu toisistaan tilallisesti ja rakenteellisesti, keskikorokkeet, liikennevalo-ohjattujen suojateiden riittävä määrä, korotetut suojatiet, ylijatketut jalkakäytävät, äänimajakat, jalankulkijaa suosivat liikennevalot, näköesteiden kartoittaminen ja poistaminen, kadunvarsipysäköinnin poistaminen suojateiden

lähistöltä, kävelykadut ja -alueet, autoliikenteen ja pysäköinnin estäminen jalankulkualueilla esim. pollarein, pihakadut, autottomien alueiden kaavoittaminen, yksisuuntaiset kadut, liikenne- ja pysäköinninvalvonta, ajoneuvotekniikka, tiedottaminen liikenneturvallisuuden vastuukysymyksistä?

Liikkumiskyky on tietyillä väestöryhmillä rajoittunut (lapset, nuoret, ikääntyneet, liikuntavammaiset, näkövammaiset), miten heidän erityisasemansa huomioidaan liikenneturvallisuudessa?

Missä kohteissa liikenneturvallisuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota?

- Esim. päiväkotien, koulujen, leikkipuistojen ja liikuntapuistojen ympäristöt ja reitit ko. kohteisiin?

Mikä merkitys katuympäristöön sijoitetuilla ja sijoitettavilla mainoslaitteilla on näkyvyydelle ja liikenneturvallisuudelle?

Jalankulkijat ja pyöräilijät ovat liikenneturvallisuuden näkökulmasta haavoittuvaisemmassa asemassa kuin esimerkiksi autolla, bussilla tai raitiovaunulla liikkuvat, joilla on suojakuori turvanaan. Lähteekö liikennesuunnittelu aina jalankulkijan ja pyöräilijän

turvallisuudesta käsin liikkeelle? Huomioiko liikennesuunnittelu sen, että jalankulkijan ja pyöräilijän turvallisuutta parantavat toimet (esim. ajonopeuksien alentaminen) parantavat usein myös moottoriajoneuvoilla liikkuvien turvallisuutta?

Miten pidetään huolta siitä, että valittu kulkumuoto ei johda suurempaan todennäköisyyteen joutua liikenneonnettomuuteen tai kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenneonnettomuudessa?

- Esim. ajonopeuksien alentaminen?

Miten huomioidaan näkövammaisten liikenneturvallisuus, erityisesti kiertoliittymissä ja suojatietömillä ylityspaikoilla?

- Esim. äänimajakat, liikkumista ohjaavat tunnisteen mm. lattioissa ja suojateilla sekä jalkakäytävän ja ajoradan välillä?

Jokaisen suunnitelman yhteydessä:

- Millainen faktinen ja koettu liikenneturvallisuuksien tilanne suunnittelualueella on, mitkä ovat suurimmat uhat liikenneturvallisuudelle alueella?
- Miten suunnitelma vaikuttaa liikenneturvallisuuteen alueella?
- Miten suunnitelma voisi parantaa liikenneturvallisuutta alueella ja koko kaupungissa mahdollisimman paljon?
- Miten suunnitelma voisi parantaa erityisesti haavoittuvaisessa asemassa olevien väestöryhmien (esim. lapset, nuoret, ikääntyneet, liikuntavammaiset, näkövammaiset) liikenneturvallisuutta mahdollisimman paljon?

6.4 Ajoneuvoliikenteen päästöt

Millaisia alueellisia ja paikallisia eroja ajoneuvoliikenteen päästöissä (pakokaasut, katupöly, melu) on havaittavissa? Mistä tämä johtuu, ja miten liikenteen päästöjä sekä päästöjen alueellisia ja paikallisia eroja voitaisiin pienentää?

- Esim. ajoneuvoliikenteen rajoittaminen, ajonopeuksien laskeminen, kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuuden nostaminen (raideliikenneverkosto,

kantakaupungin pyörätieverkosto, baanaverkosto), ympäristövyöhykkeet, sähköajoneuvoihin siirtyminen, katujen tehokkaampi ja oikein ajoitettu puhdistaminen, kitkarenkaiden käytön yleistäminen, hiljainen asfaltti, katupuiden istuttaminen, ilmapirtausmallinnukset, korttelirakenteet?

Kohdentuvatko ajoneuvoliikenteen haitat eri väestöryhmien näkökulmasta kuinka epätasaisesti? Mitkä väestöryhmät joutuvat kärsimään liikenteen haitoista korostuneesti esim. asuntojensa sijainnin tai käyttämänsä kulkumuodon takia? Miten eri väestöryhmien välisiä eroja liikenteen päästöille altistumisessa voitaisiin pienentää?

Missä määrin ajoneuvoliikenteen päästöt rajoittavat kaavoittamista ja rakentamista sekä vaikuttavat arkkitehtonisiin ratkaisuihin? Missä määrin väistävät rakennukset ja asukkaat eivätkä päästöjen lähteet?

Onko voimakkaammasta päästöille altistumisesta riittävä kompensatio, että vilkasliikenteisen väylän/ kadun varrella asunnon neliöhinta tai -vuokra on mahdollisesti pienempi kuin kauempana väylästä?

- Millaiseksi muodostuu suunniteltujen kaupunkibulevardien välittömän varren asuntokanta ja asukasrakenne?

Jokaisen suunnitelman yhteydessä:

- Millaisia faktisia ja koettuja haittavaikutuksia ajoneuvoliikenteen päästöt aiheuttavat suunnittelualueella?
- Miten suunnitelma vaikuttaa ajoneuvoliikenteen päästöjen määrään alueella?
- Miten suunnitelma vaikuttaa ajoneuvoliikenteen päästöjen alueelliseen jakautumiseen ja eri väestöryhmien kokemaan altistukseen?
- Miten suunnitelma voisi vähentää ajoneuvoliikenteen päästöjä ja melua suunnittelualueella ja koko kaupungissa?



*Ajoneuvoliikenteen haitat kohdentuvat alueellisesti epätasaisesti.
(Kuva: Roni Rekomaa/Helsingin kaupungin aineistopankki).*

7. Lähdeluettelo

Kasvun paikka – Helsingin kaupunkistrategia 2021–2025 (2021). Pormestarin esitys kaupunginhallitukselle 29.9.2021. 23 s. <<https://www.hel.fi/static/helsinki/Kaupunkistrategiaesitys29092021.pdf>>.

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

Syrjintäperusteet (2021). <<https://syrjinta.fi/syrjintaperusteet>>.

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

Liite 1. Olemassa olevia kaupunkisuunnittelun työkaluja

Maankäytön yleissuunnittelussa, asemakaavoituksessa, liikenne- ja katusuunnittelussa sekä kaupunkitila- ja maisemasuunnittelussa suunnittelun taustalla on ohjaavaa lainsäädäntöä sekä hyvin suuri määrä eri mittakaavatasojen kaavoja, strategioita, toimenpide- ja edistämishoelmia, linjauksia, kehittämissuunnitelmia ja erilaisia ohjeita. Tasa-arvo- ja yhdenvertaisuusasioita on käsitelty eri dokumenteissa vaihtelevasti. Alle on koottu joitakin Helsingin kaupungilla käytettyjä aineistoja, joiden voidaan nähdä olevan tässä työkalussa hahmotellun kaupunkisuunnittelun tasa-arvo- ja yhdenvertaisuusnäkökulman kannalta olennaisia. Listaust perustuu kaupunkiympäristön toimialan yksiköiden antamiin tietoihin. Listaust ei ole kattava. Lisäksi suunnittelun tukena käytetään mm. selvityksiä, tutkimuksia ja paikkatietoaineistoja sekä mallinnuksia ja simuloiteja.

Lainsäädäntö

- Erityisesti maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL), mm. vaikutusten arviointi.
<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132>.

Kaavadokumentit ym.

- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, maakuntakaava, yleiskaava, maanalainen yleiskaava, osayleiskaavat, asemakaavat
- Kaavarungot
- Yleisten alueiden suunnitelmat
- Alueelliset suunnitteluperiaatteet, täydennysrakentamisperiaatteet
- Liikennesuunnitelmat, katusuunnitelmat, puistosuunnitelmat

Strategiat, sopimukset, edistämis- ja toteutusohjelmat sekä kehittämissuunnitelmat ja -ohjelmat

- Kaupunkistrategia
<https://www.hel.fi/static/helsinki/Kaupunkistrategiaesitys29092021.pdf>.
- MAL-sopimus
https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/mal2019_suunnitelmaraportti_27052019.pdf.

Asemakaavoitus

- Yleiskaavan toteuttamisohjelma
<https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-12-17.pdf>.
- AM-ohjelma (Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelma)
https://www.hel.fi/static/kanslia/Julkaisut/Kotikaupunkina-Helsinki/2020/Asumisen_ja_maankayton_ohjelma_2020.pdf.
- Arkkitehtuuripoliittinen ohjelma
https://www.hel.fi/static/rakvv/syr_apoli_preflight15.pdf.

Liikenne- ja katusuunnittelu

- Liikenneturvallisuuden edistämishjelma
https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/liikenne/150330_Liitu_raportti_kslk.pdf.
- Liikenneturvallisuuden uusi edistämishjelma (luonnos): https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkiymparistolautakunta/Suomi/Paatos/2021/Kymp_2021-10-26_Kylk_33_Pk/E1275224-2A08-C20C-9456-7BF417D00000/Liite.pdf.
- Raitiotieliikenteen kehittämisohjelma
<https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-09-17.pdf>.
- Pyöräilyn edistämishjelma
https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/los_2014-4.pdf.

- Kävelyn edistämishjelma
https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/uutiset/Kavelyn_edistamisohjelma.pdf.
- Helsingin kaupungin ilmansuojelusuunnitelma
<https://www.hel.fi/static/ymk/ilmansuojelu/ilmansuojelusuunnitelma.pdf>.
- Helsingin seudun liikennejärjestelmä -suunnitelma
<https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/b3/b32541412dcacc3f96bba1f15bdbfec37bb30c3a.pdf>.

Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu

- Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelma (Vistra)
https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/aos_2016-2.pdf.

Useissa kaupunkitasoissa ohjelmissa on kaupunkiympäristön toimialaa koskevia linjauksia, esim.:

- Helsingin hyvinvointisuunnitelma
<https://www.hel.fi/static/liitteet-2019/Helsinki/hyte/hyvinvointia-ja-terveytta-kaikille.pdf>.
- Helsingin kotouttamishjelma
https://www.hel.fi/static/liitteet/kanslia/maahanmuuttajat/compressed_Koto%20suomeksi.pdf.
- Mukana-ohjelma
https://www.hel.fi/static/liitteet-2019/KasKo/hankeet/Mukana%20ohjelman%20loppuraportti_verkkoon.pdf.
- Helsingin kaupungin turvallisuussuunnitelma
https://www.hel.fi/static/kanslia/Julkaisut/2015/Helsingin_kaupungin_turvallisuussuunnitelma.pdf.

Kaupunkitasoisia ja valtakunnallisia ohjeita

- Kaupunkiympäristön toimialan osallisuussuunnitelma
<https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/9b/9bdf8d883c120ecd16f80fe5780cde6df1439706.pdf>.

Yleiskaavoitus

- Sosiaalisten vaikutusten arviointi (kaupungin sisäinen ohje)

Asemakaavoitus

- Asemakaavoituksen ohjeet (sisäisiä)
<http://helmi.hel.fi/kymp/maka/suunnitteluportaali/asemakaavoituksen-ohjeet/Sivut/default.aspx>.
- Saavutettavuus asemakaavoituksessa
http://helmi.hel.fi/kymp/maka/infovartti/Documents/Saavutettavuus_asemakaavoituksessa_infovartti_20201216.pdf#search=saavutettavuus%20asemakaavoitus.
- Vuorovaikutuksen ja osallisuuden ohjeita (sisäinen)
<http://helmi.hel.fi/kymp/tyontuki/viestinta/vuorovaikutus/Sivut/default.aspx>.
- Selkokielineen viestintä (sisäinen)
<http://helmi.hel.fi/kymp/henkilosto/kympakatemia/oppimisaineisto/viestintavuorovaikutus/Sivut/default.aspx>

Liikenne- ja katusuunnittelu

- Pyöräliikenteen suunnitteluohje
<https://pyoraliiikenne.fi/>.
- Katutilan suunnitteluun liittyvät ohjeet:
<https://www.hel.fi/kaupunkiymparisto/fi/julkaisut-ja-aineistot/ohjeita-suunnittelijoille/katutila-ohjeet>.
- Mallit: Brutus-malli (liikenteen kysyntämalli -> liikenne-ennusteet), HELMET-malli (liikenteen mallintaminen), Vissim (mikrosimulointi) (kaupungin sisäisiä)

Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu

- Kaupunkitilaohje
<https://kaupunkitilaohje.hel.fi/>.
- Kaupunkiopastuksen periaatteet
<https://kaupunkitilaohje.hel.fi/kortti/kaupunkiopastuksen-periaatteet/>.
- Viherkerrointyökalu
<https://helsinginilmastoteot.fi/kaupungin-ilmastoty/viherkerroin/>.
- Helsinki kaikille
<https://www.hel.fi/helsinkikaikille/fi>.
- Esteettömän rakentamisen ohjeet
<https://www.hel.fi/helsinkikaikille/fi/ohjeita-suunnitteluun/esteettoman-rakentamisen-ohjeet/>.
- SuraKu-ohjekortit 2005, 2008 sekä esteettömyyskriteerit
<https://www.hel.fi/helsinkikaikille/fi/ohjeita-suunnitteluun/esteettoman-rakentamisen-ohjeet/>.
- Helsingin kaupungin esteettömyyssuunnitelma 2005–2010
https://www.hel.fi/static/hki4all/suunnitelma/Helsingin_kaupungin_esteettomyyssuunnitelma.pdf.
- Esteettömyyden tavoitetaso ja toteutumaton esteettömyys PaikkatietoVipusessa (kaupungin sisäinen)
- Invalidiliitto: Ulkoalueiden esteettömyys
<https://www.invalidiliitto.fi/esteettomyys/ulkoalue>.
- UNICEF lapsiystävällinen kunta
<https://www.lapsiystavallinenkunta.fi/>.

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