

Vammaisneuvoston etukäteiskysymyksiä 10.2.2026

kaupunkiympäristön toimialajohtaja Ville Lehmuskoskelle

1) KYMP:n osallisuustyö

Valmisteluun osallistaminen

Miten kaupunkiympäristön alalla on järjestetty **esteettömyyden asiantuntijuuden vastuut** sen jälkeen, kun esteettömyysasiamiehen tehtävä lopetettiin?

- Osana normaalia työtä. Esteettömyys nosti merkitystään ”uutena aiheena” vuosituhannen taitteessa, jolloin se EU:hun liittyen tuli mukaan myös lainsäädäntöön. Asiaan on kiinnitetty paljon huomiota ja osaamista kehitetty. Nykyisin esteettömyyden huomioon ottaminen on osa jokaisen suunnittelijan ja rakentajan ammattitaitoa niin yleisillä alueilla, rakennuksissa kuin informaatioissa.

Millä tavoin kaupunkiympäristön alalla henkilöstöä on **ohjeistettu eri vamma ryhmien tarpeiden huomioon ottamisesta kaupunkisuunnittelussa?**

- Asemakaavoilla luodaan edellytykset laadukkaan ympäristön rakentamiselle kaikille, eli myös eri vamma ryhmien tarpeet huomioon ottaen asemakaavoituksen tasolla. Asemakaavoituksessa rakennusten osalta tarkastellaan esimerkiksi ympäristön esteettömyyttä. Esteettömyyden erityiskohteiden osalta voidaan jo asemakaavavaiheessa tarkastella esimerkiksi näkövammaisille suunniteltua ulkotilaa asemakaavan viitesuunnitelmissa. Esteettömyyden huomioimiselle on oma kohtansa asemakaavoituksen ohjeissa ja asemakaavaselostuspohjaan pitää jokaisessa kaavassa täyttää kohta esteettömyydestä. Toteutussuunnittelutasolla eli asemakaavasta seuraavalla tasolla ratkaistaan yleisimmin eri vamma ryhmien tarpeita koskevia suunnitteluratkaisuja. Esimerkiksi asemakaavan puistosuunnittelun yhteydessä on noussut esille mahdollisuus suunnitella neuroepätyypillisiä ihmisiä huomioiva puisto, mutta varsinaiset ratkaisut puistoon tehdään kaavatyon jälkeen toteutussuunnittelussa.
- Helsingin omalla digitaalisella oppimisalustalla on koko henkilöstölle avoinna oleva kurssi, jonka käymällä työntekijä saa tietoa siitä, mitä tarpeita eri tavoin liikkuvilla- ja toimivilla ihmisillä on esteettömyydelle rakennetussa ympäristössä. Myös digitaaliseen esteettömyyteen on koulutusta tarjolla työntekijöille Stadin akatemiassa.
- Helsingissä kaupunkisuunnittelu perustuu lakeihin ja ohjeisiin, jotka ovat osa suunnitteluprosessia. Ohjeissa eri vamma ryhmät on huomioitu konkreettisesti: esimerkiksi näkövammaisille on ohjeet ohjaavista ja varoittavista pintamateriaaleista sekä kontrasteista ja liikuntarajoitteisille määritellään esimerkiksi luiskien kaltevuudet, kulkuväylien mitoitus ja esteettömät pysäkit.
- Tilahankkeissa korostetaan, että esteettömyystavoite kattaa liikuntaesteiden poistamisen lisäksi hankkeissa myös muut vammaisryhmät kuten näkö- ja kuulovammaiset. Tavoitteena on rakentaa Helsinkiä kaikille ja tätä korostetaan myös konsulteille KYMPin tilahankkeissa.

Mistä kaupungin eri toimialojen ammattilaiset voivat löytää ja saada **konsultaatiota esteettömyyden toteuttamiseen?**

- Lähtökohtaisesti osaaminen löytyy jokaisesta palvelusta. Erityisissä uusissa kysymyksissä tarvittaessa konsultoidaan vammaisneuvostoa.

Miten **vammaisneuvostoa osallistetaan ja kuullaan** kaupunkiympäristön asioiden valmistelussa? Miten tehdään **yhteistyötä asioiden ja päätösten valmisteluvaiheessa?**

- Asemakaavoihin pyydetään tarvittaessa vammaisneuvoston lausunnot (esim. juna- asemien läheisyydet ja kohteet, joissa saapuminen, saavutettavuus tärkeä tai palvelukohteet). Mikäli asemakaava on vahvasti vammaisneuvoston osaamiseen liittyvä, sille voidaan tietysti sopia aina myös esittely vammaisneuvoston kokoukseen ennen lausuntoja.
- Kaupunkiympäristön työntekijät voivat esitellä neuvostolle suunnitelmia (esim. katu- ja puistosuunnitelmat, rakennushankkeet), linjauksia ja ohjelmia, työmaajärjestelyjä tai esimerkiksi kaavoitukseen liittyviä kokonaisuuksia. Neuvosto voi antaa näistä lausuntoja, huomioita ja kehitysehdotuksia, jotka kirjataan ja toimitetaan suunnittelijoille. Yhteistyötä voidaan tehdä myös esimerkiksi järjestämällä erilaisia työpajoja tai hankkeiden esittelytilaisuuksia.
- Tilahankkeiden valmisteluvaiheessa pyritään tekemään asiantuntijayhteistyötä sekä konsultoimaan vammaisjärjestöjä sekä -neuvostoa erityiskysymyksissä. Lisäksi voidaan hyödyntää esimerkiksi Kerrokantasi -kyselyä.

Miten hyödynnetään **vammaisten ja pitkäaikaissairaiden järjestöjen asiantuntemusta ja/tai kokemusasiantuntijoita** kaupunkisuunnittelussa?

- Asemakaavoituksen ohjeiden valmistelussa on usein taustalla yhteistyö kunkin alan järjestöjen kanssa. Esimerkiksi pysäköinnin ohjeistuksen valmistelussa (liikenne- ja katusuunnittelun valmistelu, koskee asemakaavoitusta), on otettu huomioon järjestöjen kannat. Järjestöt voivat jättää mielipiteitä ja muistutuksia asemakaavoihin.
- Perehtymällä ja jakamalla järjestöjen julkaisemaa julkisiin tilahankkeisiin ja kaupunkisuunnitteluun liittyvää materiaalia sekä nostamalla esiin vammaisneuvoston asemaa Helsingin kaupungin merkityksellisenä yhteistyökumppanina esteettömyysasioissa yleensä sekä erityisesti tärkeänä linkkinä paikallisjärjestöihin ja niiden asiantuntijoihin.

Onko Kymp:llä käytössä palkkio ja kulukorvauskäytäntöä esteettömyyden kokemustoimijoille?

Alla toimialan HR:n ohjeistus. HR hoitaa palkkiot ja kulukorvaukset, kun tiedot saadaan (HR helpdeskiin).

OHJEISTUS:

TOIMEKSIAANTOSOPIMUS JA MATKAKULUT

- *Toimeksiantosopimus ilman henkilön allekirjoitusta (todistajana ja hovioikeus on velvoittanut kaupungin sen maksamaan).*
- *Yleensä oikeudenkäyntikulut, todistajan palkkiot ym. menevät sen ydintoiminnan rahoista, jonka asiasta on kysymys, eli tarkista kuka hyväksyy toimeksiantosopimuksen Sarastiassa ja minkä yksikön rahoista se laitetaan. Verokortti palkkioihin sähköisen lomakkeen kautta.*

- *Km-korvausten maksaminen: HR voi tehdä avauspyyntölomakkeen (tai pyytää esihenkilöä tekemään) ja esihenkilö tekee uuden laskun/M2*

Miten varmistetaan, että pitkäaikaissairaat **pystyvät ja saavat antaa palautetta?**

- Asemakaavatyössä kaikilla on aina mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun jättämällä mielipiteensä. Kaavan valmistelijaan voi aina olla yhteydessä.
- Palautejärjestelmää pyritään kehittämään siten, että se on mahdollisimman saavutettava ja helposti käytettävä kaikille. Palautepalvelusta on tilattu loppuvuodesta saavutettavuusauditointi, jonka jälkeen järjestelmätoimittaja on ottanut korjaukset työn alle. Jopa palautekanavasta voi antaa palautetta, ja kannustankin näin tekemään, mikäli havaitsette haasteita sen käytössä.
- Kymmissä ja Tila-hankkeissa kiinnitetään erityisesti huomiota tiedon saavutettavuuteen hyödyntämällä digitaalisia palveluja ja huolehditaan että palvelut ovat EU:n edellyttämien saavutettavuusstandardien mukaisia. (= WCAG-saavutettavuus: useammalla aistilla havaittavia, käyttökelpoisia esim. erilaisia apuvälineitä käytettäessä, ymmärrettäviä ja pitkäaikaisesti kestäviä tulevaisuudessa sitä mukaa kun teknologiat kehittyvät.)

Miten varmistetaan, että pitkäaikaissairaiden **palaute johtaa konkreettisiin muutoksiin**, eikä jää yleiselle tasolle?

- Asemakaavoituksessa palaute ja palautteen myötä tehdyt muutokset kirjataan aina kaavan vuorovaikutusraporttiin, josta voi tarkistaa onko palaute johtanut muutokseen.
- Asemakaavoituksessa tavoitteet ovat tietysti yleensä aina ristiriitaisia ja lopullinen ratkaisu on aina kompromissi, kaikkien tavoitteet (palautteet) eivät ikinä toteudu täysin.
- Pitkäaikaissairaiden palaute käsitellään kaupungissa osana normaalia palautteenhallintaa, jossa palaute kirjataan, ohjataan vastuuyksikölle ja arvioidaan toimenpiteiden tarpeen mukaan. Palautteen perusteella tehtävät muutokset suunnitellaan yhdessä asiantuntijoiden ja tarvittaessa kokemusasiantuntijoiden tai järjestöjen kanssa. Palautejärjestelmässä voi seurata palautteen käsittelyhistoriaa ja toimenpiteitä, esim. päivämäärää, jolloin toimenpidepyyntö välitetty urakoitsijalle. Palautteeseen voi aina myös pyytää asiantuntijan vastausta.
- Jatkuvalle vuoropuhelulle ja yhteydenpidolle.

2) Esteettömyyden edistäminen

Esteettömyyden erityistason kohteet:

Kaupunkiympäristön yhteydessä ja [Esteettömyyslinjauksissa 2022–2025](#) (s. 6-7) puhutaan esteettömyyden tavoitetasoista ja esteettömyyden erityistason kohteista. Miten tätä ohjeistusta toteutetaan käytännössä?

- Yleisesti kaikissa töissä noudatetaan Esteettömyyslinjauksen ohjeita.
- Puistosuunnitteluhankkeissa on erityisesti esteettömyyden erityistason hankkeissa hankekohtaisesti pyydetty esteettömyysasiantuntija tai siihen erityisesti perehtynyt henkilö suunnitteluryhmään.
- Asemakaavan valmistelun ohjeissa ja asiakirjapohjissa on oma kohtansa, jossa kaavoittajan on esitettävä asemakaavaan liittyvät esteettömyysratkaisut. Asemakaavoittaja käy ratkaisuja läpi liikennesuunnittelijan kanssa. Jokaisessa asemakaavaselostuksessa on kohta, jossa esteettömyyteen liittyvät ratkaisut

selitetään. Esimerkkinä erityisalue, jos kaavassa on mm. vanhusten palvelu tai terveysturvapalvelut.

- Esteettömyysratkaisut jaetaan niiden laadun perusteella esteettömyyden perustasoon ja erikoistasoon. Esteettömyyden perustaso on laadukas, esteetön ja turvallinen laadutaso, joka mahdollistaa pääosin kaikkien käyttäjäryhmien esteettömän liikkumisen ympäristössä. Esteettömyyden erikoistason ratkaisut ovat vielä perustasoa laadukkaammat, koska esimerkiksi liikkumisen apuvälineitä käyttävät henkilöt huomioidaan leveämmin kulkuväylin ja heikkonäköisille sekä sokeille toteutetaan ohjaavat raidat. Esimerkiksi kaikille esteettömyyden erikoistason reiteillä oleville suojateille asennetaan ääniopastus. Suunnittelussa käytettävät tyyppi- ja materiaaliratkaisut varmistavat, että suunnitteluratkaisut ovat yhdenmukaisia, ja että ohjeistus näkyy myös rakennetussa ympäristössä.
- Erikoistason kohteita ovat linjauksen mukaan: • keskusta-alueet • kävelykadut • julkisen liikenteen asemat ja pysäkit • terveys- ja hyvinvointikeskukset, perhekeskukset, palvelutalot sekä niiden ympäristöt • sairaalaympäristöt sekä näiden rajapinnat yleisten alueiden kanssa • kaikille suunnatut liikunta- ja leikkipaikat (kaupungin omistamat ulkoalueilla sijaitsevat) • kauppakeskukset.

Käytännössä tämä tarkoittaa, että käydään läpi yhdessä hankkeen sisäisesti ja rakennusvalvonnan kanssa onko kohde erikoistasoa vaativalla alueella ja miten SuRaKu -korttien ohjeistusta tässä sovelletaan. Esimerkkinä näkövammaisille tarkoitettujen opaslaattojen käyttö kulun ohjaamisessa.

Käytännössä myös muissa kuin erityistason hankkeissa pyritään soveltamaan ja parantamaan esteettömyyttä aina kun se on hankkeessa tehtävissä suunnitellun keinoin esimerkiksi kontrasteja lisäämällä ja mietittäessä valaistusta/häikäistymistä. Näitä käydään läpi yhdessä rakennusvalvonnan esteettömyysasiantuntijan kanssa ja erikoishankkeissa voidaan käyttää myös esteettömyyskonsulttia apuna.

Esteettömyys ja terveysturvallisuus

Miten esteettömyyden suunnittelussa huomioidaan samanaikaisesti terveysturvallisuus?

- Rakennusmateriaalien pitkäaikaiskestävyyden ja kunnostettavuuden ohella huolehditaan, että materiaalit ovat vähäpäästöisiä (eli täyttävät M1 materiaaliluokituksen vaatimukset).
- Myös tilojen akustiikka ja valaistus sekä häikäisynesto ovat merkityksellisiä myös esteettömyyden näkökulmasta. Lattiamateriaalien valinnassa on huomioitava myös liukastumisen vaara materiaalia määriteltäessä

Onko esteettömyyden arvioinnissa käytössä kriteerejä, jotka huomioivat altistumisen siitepölylle, pakokaasuille, hajusteille ja homeelle?

- Rakennuksen terveellisyys ja turvallisuus painottuu läpi koko suunnittelu- ja rakentamisvaiheen. Korjausrakentamisessa selvitetään sisäilman laatu ja kartoitetaan rakennuksen mahdolliset haitta-aineet ja epäpuhtaudet ja huolehditaan purkutöissä niiden poistamisesta. Esimerkiksi korjaustapaa valittaessa huolehditaan rakenteen rakennusfysikaalisesta toimivuudesta. Tilojen tuuletettavuus ja toimiva riittävä ilmanvaihto auttaa pitämään sisäilman puhtaana.

Onhan varmistuttu, että esteettömyys ei tarkoita vain fyysistä kulkua vaan myös turvallista ja terveellistä ympäristöä pitkäaikaissairaille kaupunkilaisille?

- Turvallisuuden tunne on osa tilasuunnittelun ja rakennuksen sosiaalista kestävyyttä. Tähän liittyy helppo orientoitavuus rakennuksessa sekä luonnonvalon saanti ja näkymät rakennuksen sisällä ja sisältä ulos.

Onko kaupungin tiloissa linjausta hajusteettomuudesta?

- Esteettömyyden, niin kuin kaiken yleisen alueen suunnittelussa huomioidaan mahdollisuuksien mukaan terveysturvallisuus eli mm. materiaalien, maalien pinnoitteiden (leikkipaikat) turvallisuus. Samoin varjoisien paikkojen riittävyys on kiinnitetty enemmän huomiota, kuin myös levähdyspaikkojen määrän lisäämiseen.
- Kevätpölyn hillintään on kadun kunnossapidossa keskitytty eri keinoin.
- Asemakaavatyössä huomioidaan aina myös terveysturvallisuus. Asemakaavatyön aikana selvitetään esimerkiksi meluolosuhteet ja tarvittaessa pienhiukkaset. Asemakaavaselostuksessa arvioidaan aina asemakaavaratkaisun vaikutukset ja mikäli kaavassa on ollut erityisesti huomioitavia asioita esimerkiksi pienhiukkasista, niiden vaikutukset arvioidaan. Asemakaavavaiheesta seuraava, tarkempi suunnittelun taso eli rakennussuunnittelu tai katu- ja puistosuunnittelu on oikea vaihe ottaa huomioon tarkempia terveysturvallisuuden näkökulmia, kuten siitepölyä tai hometta.
- Helsingin kaupunki tekee ilmansuojelun eteen työtä ilmansuojelun ja meluntorjuntaohjelman ohjaamana. Typpidioksidipitoisuudet ovat laskeneet jo vuosia eivätkä raja-arvot ole ylittyneet enää moneen vuoteen. Tulevaisuudessa hengitettävien hiukkasten vähentäminen korostuu ja EU raja-arvot ovat kiristyneet niiden osalta vuonna 2025. Kaupunki torjuu hengitettävien hiukkasia katujen pölynsidonnalla sekä edistämällä kitkarenkaiden käyttöä mm. nastarengaskielloin sekä viestinnällisin toimenpitein.

3) KYMP työllistäjänä

Miten kaupunkiympäristön toimiala työllistää tai voisi työllistää myös eri tavoin täsmätyökykyisiä, toimimisesteisiä ja vammaisia henkilöitä? Kaupunki on varannut työllistämistä rahaa, jolla toimialat voivat tukea eri tavoin vammaisten, täsmätyökykyisten ja osatyökykyisten henkilöiden työllistämiseen kaupungin toimialoilla. Onko KYMP käyttänyt työllistämistä rahaa?

Helsingin kaupungin ja kaupunkiympäristötoimialan rekrytointiprosessi on tasa-arvoinen ja yhdenvertainen, ja se perustuu henkilön tosiasialliseen osaamiseen ja ansioihin. Pyrimme rekrytointiprosessissa monimuotoisuuden edistämiseen esimerkiksi hyödyntämällä positiivista erityiskohtelua ja anonyymia rekrytointia: vuonna 2025 noin 24 % toimialan rekrytoinneista toteutettiin anonyymisti. Kiinnitämme myös työpaikkailmoituksissa huomiota syrjimättömiin kelpoisuusehtoihin ja selkeään kieleen. Haastattelupaikat ovat esteettömiä.

Pidämme monimuotoisuuden edistämistä esillä kaupunkiympäristön toimialan erilaisissa esihenkilöiden perehdytystilaisuuksissa ja koulutuksissa. Meillä on saatavilla myös hyvät ja kattavat ohjeet osatyökykyisten ja vammaisten henkilöiden rekrytointiin esihenkilöille.

Kympissä käytettiin kaupungin työllistämistä rahaa vuoden 2025 aikana kolmen henkilön työllistämiseen. Tavoitteena vuodelle 2026 on työllistää 8-10 henkilöä työllistämistä rahalla. Työllistämistä rahan käyttö on kohdennettu joko pitkäaikaistyöttömän, vähintään 100 viikkoa eli noin kaksi vuotta työttömänä olevan työllistämiseen tai osa- ja/tai täsmätyökykyisen tai vammaisen työllistämiseksi.

4) Digitalinen saavutettavuus ja palvelujen monikanavaisuus

Miten Kaupunkiympäristö varmistaa **osallisuuden digitaalisen saavutettavuuden** kyselylomakkeiden (myös karttapohjaisten) digitaalinen saavutettavuus, helppokäyttöisyys ja monikanavaisuus otetaan huomioon?

Miten palveluihin pääsy turvataan henkilöille, joiden pitkäaikaissairaus rajoittaa digipalvelujen käyttöä? Tai henkilöllä ei ole mahdollisuutta digitaalisten palvelujen käyttöön?

- Kaupunkiympäristö ottaa digitaalisten palveluiden hankinnoissa huomioon Helsingin saavutettavuusmallin mukaisen ohjeistuksen (tällä hetkellä WCAG 2.1 AA-taso). Saavutettavuusmallissa otetaan kantaa erityiskäyttäjien huomioiminen liittyen esimerkiksi näköaistiin, kuuloaistiin, fyysisiin ja motorisiin sekä kognitiivisiin ja kielellisiin rajoitteisiin. Digitaalisilla palveluilla tulee olla saavutettavuusseloste, jossa mahdolliset saavutettavuuspuutteet listataan.
- Karttapohjaiset palvelut rajautuvat tämän vaatimuksen ulkopuolelle. Mikäli ratkaisussa on karttapohjaisten komponenttien lisäksi muita kenttiä, noudatetaan niiden osalta saavutettavuusvaatimuksia.
- Jos henkilöllä ei ole mahdollisuutta digitaalisten palvelujen käyttöön, on pääsääntöisesti mahdollisuus hoitaa asiaa paikan päällä ja/tai paperilomakkeilla (tässä voi olla palveluittain vaihtelua).
- Käytämme kaupunkiympäristön toimialalla kyselyihin etupäässä Kerrokantasi-palvelua ja Webropol-kyselyohjelmaa, jotka ovat lähtökohtaisesti saavutettavia. Nämä ovat verkkokyselyjä, jotka vaativat jonkinlaista digiosaamista, mutta esimerkiksi Kaupunkiympäristötalosta on mahdollista saada neuvoa ja tukea vastaamiseen.
- Maptionnairen (Mapita Oy) eli karttakyselymme karttaominaisuuksien käyttöön liittyy saavutettavuushaasteita. Karttatoiminnot eivät siis lähtökohtaisesti ole saavutettavia. Niiden osalta EU:n direktiivi tekee poikkeuksen eli niiden osalta saavutettavuutta ei vaadita.
- Kanslia ja toimialat ovat kuitenkin asiantuntijoiden kanssa keskustelleet eri vaihtoehtoista, jotta myös näkövammaiset voivat vastata karttakyselyyn. Käytännössä joistakin kyselyistä on tehty rinnakkainen kartaton versio. Mapita Oy on ohjeistanut myös käyttämään kyselyn sisäistä hyppytoimintoa, jolla käyttäjä voi hypätä karttasivun ohi ja vastata kirjallisesti lomakekenttään.
- Toimialan asiantuntijamme ovat tavoitettavissa digivälineiden lisäksi myös esimerkiksi puhelimitse. Suunnitelmista ja esimerkiksi kaavahankkeiden nähtävilläolosta tiedotamme verkkosivujen lisäksi myös printtilehdissä (esim. Helsingin Uutiset, tarvittaessa HS, Rakennuslehti, HBL, jne).
- Toimialan viestintä on aktiivista ja monikanavaista, toki kuitenkin digitaalisiin kanaviin painottunutta. Järjestämme edelleen asukasilloja ja muita tilaisuuksia, jotka ovat läsnätilaisuuksia. Osa kaupunkilaisista toivoo läsnäosallistumista, mutta viestintätutkimuksemme mukaan (joka toteutetaan 2 vuoden välein satunnaisotannalla) suurempi osa kaupunkilaisista toivoo nimenomaan digiosallistumista.
- Verkkoviestinnässämme, esimerkiksi verkkosivujen osalta, pyrimme käyttämään mahdollisimman selkeää kieltä ja tuottamaan sisältöä, joka olisi eri ryhmille mahdollisimman ymmärrettävää.

5) Liikkuminen ja liikenne

Jalankulkijoiden liikennevalot

Suojateiden ääniopasteet ja liikennevalot: Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi edellisellä kaudella aloitteen, jonka tavoitteena oli lisätä suojateiden liikennevaloihin ääniopastusta. Olisi tärkeää saada ajantasainen tieto siitä, miten tämä etenee erityisesti keskeisissä kohteissa Helsingissä. Tällaisia paikkoja ovat muun muassa:

- Hakaniemi (pohjoinen suojatie raitiovaunupysäkin kohdalla)
- Rautatientori (Sokos-talon edusta, Mikonkadun ja Kaivokadun risteys)
- Mannerheimintie (Svenska Teaternin ja Stockmannin edusta, Forumin edessä, Lasipalatsin ja Sokoksen välinen eteläinen suojatie)
- Eduskunnan ja pikkuparlamentin välissä
- Helsingin kaupungintalon ja Kauppatorin ympäristö
- Sörnäisten rantatien ylitykset, joissa ei ole lainkaan ääniopasteita

Ääniopasteet liikennevaloihin: Milloin Helsingissä saadaan kaikkiin liikennevaloihin hyvin kuuluvat ääniopasteet näkövammaisille ilman, että ne on aktivoitava jollain älypuhelimien sovelluksella tai lisälaitteella? Äänten häiritsevyys ei ole argumentti. Sen sijaan tasa-arvo näkevien ja näkövammaisten liikkujien välillä sekä näkövammaisten liikkujien turvallisuus suojateita ylitettäessä on.

- Helsingin kaupunginvaltuuston hyväksymässä aloitteessa määritellään ääniopastuksen periaatteet liikennevalo-ohjatuissa risteyksissä Helsingissä. Kaupunkiympäristön toimiala tulee toteuttamaan esteettömyyden erikoistason suojateiden ääniopastukset vuosien 2026-2029 aikana niille suojateille, joille ääniopastus on mahdollista asentaa. Muille kuin erikoistason suojateille ei ole toteutusohjelmaa, mutta periaatteet otetaan huomioon aina katurakennushankkeiden ja liikennevalojen teknisen uusinnan yhteydessä. Kysymyksissä esitetyistä kohteista kaikki muut, paitsi Sörnäisten rantatien risteykset, ovat erikoistason kohteita.
- Viime vuoden joulukuussa kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi jalankulun liikennevalo-ohjauksen periaatteet ja alustavan toimenpidesuunnitelman painonappien poistamisesta yleiskaavan keskusta-alueilla vuosina 2026-2029.
- Ääniopastuksen lisäämisen kohteita tälle ja seuraaville vuosille ei ole vielä aikataulutettu risteyskohtaisesti. Painonappien poistaminen keskusta-alueilla koskee osittain samoja risteyskohtia kuin ääniopastuksen lisääminen. Töiden aikataulut tullaan suunnittelemaan siten, että risteyksessä tehdään molemmat muutokset samalla kertaa.
- Ääniopastus koetaan joissakin risteyksissä hyvin häiritseväksi risteuksen vieressä olevissa asuintaloissa ja tästä saamme myös palautetta. Tavoitteena on löytää näihin hankaliin kohteisiin ratkaisu, jossa ääniopastuslaite havaitsee risteystä lähestyvän näkövammaisen henkilön sovelluksen avulla ja äänen voimakkuutta kasvatetaan. Tällöin ääni myös kuuluu kauemmaksi risteyksestä. Kun näkövammaisen henkilö on ohittanut risteuksen, äänen voimakkuus lasketaan takaisin alhaisemmalle tasolle.

Jalankulkijoiden liikennevalot vaihtuvat liian nopeasti kohdissa:

- Mannerheimintie Tullinpuomin kohta ravintola II Trion edessä.
- Rautatieaseman ja Makkaratalon välillä

- Turunlinnantie 2 Itäväylälle päin kääntyäessä Itäkeskuksessa.
 - Mannerheimintien ylittävä suojatie on mitoitettu siten, että jalankulkijan lähtiessä suojatien vihreän aluksi kadun reunasta jalankulkija ehtii koko kadun yli mitoituspäätteen mukaisella nopeudella 0.8 m/s. Jalankulkijan ei tarvitse ehtiä koko kadun yli kiinteän vihreän aikana vaan tämän jälkeen on vielä suoja-aika ennen kuin autoille alkaa vihreä. Suoja-ajan aikana jalankulkija ehtii poistumaan ajoradalta. Kyseisen Mannerheimintien ylittävän suojatien kiinteän vihreän pituus on tällä hetkellä 10s. Tämän jälkeen kestää vielä 18s (vilkkuvihreä 7s + punasuoja-aika 11s) ennen kuin autoilijoiden vihreä alkaa.
 - Toinen kohta tarkoittanee joko Rautatieaseman pääoven edessä olevaa Kaivokadun ylittävää suojatietä tai sitten Kaivokadun ylittävää suojatietä Keskuskadun risteyksessä. Rautatieaseman pääoven edessä suojatien vihreän pituuden mitoitusta vastaa mitoituspäätettä 0.8 m/s ja useimmiten suojatien vihreä toteutuu vielä tätäkin pidempänä. Kyseisessä kohdassa on tavallista enemmän jalankulkijoita, joten suojatien vihreä pituutta tullaan pidentämään vilkkaimman liikenteen aikaan, kun jalankulkijoita on paljon. Keskuskadun risteyksessä olevan Kaivokadun ylittävän suojatien vihreän mitoitusta verrattuna jonkin verran lyhyt ja tämän suojatien vihreää tullaan pidentämään.
 - Kolmas kohta tarkoittanee Kehä I / Turunlinnantien risteyksessä Kehä I:n ylittävää eteläistä suojatietä. Kyseisessä risteyksessä on erittäin paljon autoliikennettä ja risteyksen merkityksestä autoliikenteelle johtuen liikennevalojen ajoitus on tehty siten, että suojatietä pitkin pääsee Kehä I ylitse yhdessä vaiheessa ainoastaan idän suuntaan. Ylityksen itäisen suojatieosan vihreän pituutta pidennetään joitain sekunteja eikä se heikennä autoliikenteen sujuvuutta. Sen myötä mitoituspäätteen mukaisella nopeudella 0.8 m/s ehtii koko Kehä I:n ylitse itään päin. Lännen suuntaan jalankulkija joutuu aina jäämään leveällä keskisaarekkeelle odottamaan ylitystä, mutta läntisen suojatieosan vihreän pituutta pidennetään myös joitain sekunteja.
 - Edellä mainitut muutokset tullaan tekemään helmikuun aikana

Onko risteysten suunnittelussa **arvioitu pakokaasualtistusta odotuspaikoilla**, erityisesti keskustoissa ja vilkkailla kaduilla?

- Pakokaasujen osalta risteyksissä tai muualla kaupungissa pakokaasuille (typpidioksidille) altistumisen ei arvioida olevan merkittävän haitallista terveydelle, eivätkä Helsingissä Valtioneuvoston asettamat raja-arvot typpidioksidille ylity.
- Pakokaasualtistusta ei ole arvioitu odotuspaikoilla risteysten suunnittelussa.
- Risteysten suunnittelussa on paljon huomioon otettavaa, mutta jalankulkijoiden odotusajat pyritään kaikkialla ja erityisesti keskustoissa pitämään kohtuullisina
- Tulevaisuudessa typpidioksidipitoisuudet laskevat entisestään autokannan sähköistyessä
- Ilmanlaatuun pyritään myös vaikuttamaan monella muulla keinolla, kuten parantamalla kestävien kulkumuotojen houkuttelevuutta, katupölyn sidonnalla sekä kannustamalla kitkarenkaiden käyttöön katukohtaisin nastarengaskielloin.
- Pakokaasupäästöt koostuvat pääasiassa typpidioksidista (NO₂) sekä pienhiukkaista (PM_{2,5}). Helsingissä Valtioneuvoston asettamat raja-arvot typpidioksidille eivät ylity. Sen sijaan WHO:n ohjearvot ylittyvät vielä monin paikoin ja kaupunki tekee töitä yhä paremman ilmanlaadun saavuttamiseksi esimerkiksi parantamalla kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta suhteessa autolla liikkumiseen, jolloin myös

pakokaasupäästöt vähenevät. Lisäksi pakokaasut sisältävät pienhiukkasia (PM 2,5), joille ole määritelty rajaa, jonka alittuessa terveyshaittoja ei esiintyisi. Kaupunki ei ole erikseen selvittänyt risteyksissä pakokaasuille altistumista, mutta HSY:n tekemät ilmanlaatumallinnukset osoittavat, että risteysalueilla typpidioksidipitoisuudet ovat yleisesti ottaen korkeampia. Tulevaisuudessa typpidioksidipitoisuudet sekä pienhiukkaspitoisuudet laskevat entisestään autokannan sähköistyessä. Kaupunki pyrkii myös omilla toimillaan vauhdittamaan liikenteen sähköistymiskehitystä esimerkiksi julkisen latausasemaverkon täydennyksin.

Pikaraitiotien turvalliset ylityspaikat

Miten turvataan **pikaraitioteiden turvalliset ylityspaikat**? Linjan 15 ja mahdollisten tulevien pikaratikoiden ylityspaikat pitää saada turvallisemmiksi. Tässäkin on unohdettu näkövammaiset ja muut huonosti liikkuvat kokonaan, varsinkin nyt kun on talvi, lunta ja ihmisillä korvat peittävät talvihatut ei ratikan tuloa kuule sitäkään vähää kuin kesällä. Esimerkki: Käskynhaltijantiellä kohdassa, jossa ennen on ollut piipparivalot, mutta jotka ovat ainakin nyt pois käytöstä rakennustyömaan vuoksi, ratikan ääni kuuluu vain 5 sekuntia ennen kuin se on kohdalla. Eli jos näkövammaisen henkilö on juuri silloin ylittämässä kiskoja ei kuljettaja ehdi tekemään yhtään mitään, eikä jalankulkija ehdi ylittämään kiskoja. Pikaratikka on verrattavissa sähköjunaan, se on yhtä äänetön ja vaatii todella pitkän jarrutusmatkan täydestä vauhdistaan ennen kuin pysähtyy.

Helsingin kaupunki on muuttanut kiskoja ylittäviä suojateitä suojattomiksi **raitoteiden ylityspaikoiksi**. Raitioteiden ylityspaikoilla jalankulkijan pitää väistää raitiovaunua. Jalankulkija tunnistaa ylityspaikan siitä, että katuun ei ole maalattu suojatien raitoja. Miten näkövammaiset kaupunkilaiset pystyvät ylittämään turvallisesti ko. kohdissa kadun.

Miten **eri vammaryhmät otettiin huomioon** ylityspaikkoja suunniteltaessa?

- Raitioteiden jalankulkijaylitykset on jaettu kahteen kategoriaan: erikoistason ylityksiin ja perustason ylityksiin. Erikoistason ylitykset ovat joko valo- ja ääniohjattuja raitiotien ylityspaikkoja tai valo-ohjaamattomia suojateitä. Erikoistason jalankulkijaylityksissä on siis joko valo- ja ääniohjaus tai raitiovaunun väistämiselvöllisyys jalankulkijaan nähden. Perustason jalankulkijaylitykset merkitään raitiotien ylityspaikkoina. Sekä erikoistason, että perustason jalankulkijaylityksissä raitiovaunun kuljettajan varovaisuusvelvollisuudella on merkittävä rooli korkean turvallisuuden saavuttamisessa. Esimerkiksi näkövammaista tai alaikäistä jalankulkijaa kohtaan on noudatettava erityistä varovaisuutta. Myös raitiotien nopeustaso on keskeinen turvallisuustekijä: kun raitiovaunun suurin sallittu nopeus on yli 40 km/h, on kaikki jalankulkijaylitykset valo- ja ääniohjattava. Pikaraitiolinjalla 15 jalankulkijoiden turvallisuus on ollut erinomaisella tasolla. Vajaan 2,5 vuoden liikennöinnin aikana on sattunut vain muutamia jalankulkijaonnettomuuksia, joista ei ole seurannut vakavia loukkaantumisia. Huomionarvoista on, että valo-ohjaamattomilla raitiotien ylityspaikoilla ei ole linjalla 15 sattunut yhtäkään jalankulkijaonnettomuutta. Onnettomuudet ovat tapahtuneet valo-ohjatuissa ylityksissä, kun jalankulkija on yllättäen ylittänyt radan valojen ollessa jalankulkijalle punaisena.
- Suuri osa raitiotien ylityspaikkojen ratkaisujen kehitystyöstä on tehty Raide-Jokeri-hankkeessa. Sittemmin työskentelyä on jatkettu kaupunkiympäristön toimialan virkatyönä sekä mm. osana Länsiraitikat-hanketta. Suunnitteluun ovat osallistuneet Näkövammaisten liitto ry, Helsingin ja Uudenmaan näkövammaiset ry sekä Helsingin vammaisneuvosto. Osallistamisen tuloksena suunnitteluperiaatteita on kehitetty mm. siten, että kaikille raitiovaunupysäkeille on järjestettävä esteettömyyden erikoistason jalankulkijaylitys.

Jalkakäytävien turvallisuus

Shared space -alueet: (=Jaettu katutila tarkoittaa katua, jossa ei ole osoitettu erillisiä ajoväyliä eri tienkäyttäjille kuten jalankulkijat, pyöräilijät ja autoilijat) Onko kaupunkiin suunnitteilla muita shared space -alueita Kalasataman Leonkadun ja Stockmannin kellon edessä sijaitsevan alueen lisäksi? Shared space -ratkaisut ovat näkövammaisille ihmisille erityisen vaarallisia, koska tavanomaiset liikennesäännöt eivät niissä ole selkeitä tai voimassa. Mikäli uusia alueita suunnitellaan, on ensiarvoisen tärkeää käydä varhaista vuoropuhelua vammaisjärjestöjen ja vammaisneuvoston kanssa. Näin voidaan varmistaa, että toteutus on toimiva eikä vaaranna eri tavoin vammaisten tai muiden turvallista liikkumista.

- Asemakaavoituksessa pohjoisella alueyksiköllä on käynnissä pihakatualueen suunnittelu Oulunkylään Mikkolantie 1:een ja Viikinmäen keskiosaan sekä Kiitotienkorsteleissa Malminkentällä on kävelykatuja, joilla voi kulkea raitiotielinja. Läntisellä alueyksiköllä on Vattuniemen keskustan voimaan tullessa kaavassa ollut suunnitteilla shared space alue Heikkilänaukiolle, mutta nyt toteutussuunnittelun vaiheessa sitä ollaan palautteen myötä luultavasti muuttamassa perinteisempään suuntaan reunakivet suunnitteluun mukaan ottaen.
- Kaivokadun alue tulee olemaan kävely ja joukkoliikennepainotteinen. Sinne on lisätty kuitenkin valo-ohjattuja suojateitä pysäkkien läheisyyteen, vaikka vierestä voi kiskot ylittää ilman suojatietä.
- Kluuvin ja Kaartinkaupungin liikenne- ja kaupunkitilasuunnitelmassa on käveltävämmän keskustan suunnitteluun kiinnitetty huomiota. Yliopistonkatu muuttuu läpiajavalle huoltoliikenteelle Porthanian kohdalla. Ehkä siihen tulee shared space ajattelua. Liikenne- tai katusuunnitelmia ei ole laadittu.
- Niin kutsuttuja jaettuja katutiloja ovat Helsingissä käytännössä pihakadut sekä joukkoliikennekadut, jossa ei ole osoitettu erillistä ajorataa. Joukkoliikennekadut, joissa ei ole erillistä ajorataa, voivat olla merkattu kävelykaduiksi, pihakaduiksi tai kaduiksi, joissa ei saa ajaa moottoriajoneuvoliikenteellä ollenkaan.
- Pihakaduilla kadun reunoille jätetään lähtökohtaisesti kokonaan jalankulkijoille osoitettu alue, jossa autoilijalle ei ole mahdollista ajaa tai pysäköidä. Nämä palvelevat esimerkiksi näkövammaisia jalankulkijoita.
- Joukkoliikennekaduilla esteettömyysjärjestöjen kanssa on tehty yhteistyötä esimerkiksi Kaivokadun joukkoliikennekadulla, jossa ohjauksia ja kadun ylityksiä on suunniteltu siten, että näkövammaisille on selvää missä kohtaa kadulla voi kävellä turvallisesti risteämättä raitioliikenteen tai pyöräliikenteen kanssa sekä ylittää katu valo-ohjatussa risteyksessä turvallisesti.
- Aleksanterinkadulla Stockmannin pääsisäänkäynnin edessä ei ole perusteltua käyttää suojatietä, sillä raitiovaunu ei pääsisi etenemään, mikäli se olisi väistämisvelvollinen suhteessa jalankulkijoihin näin vilkkaassa jalankulkuympäristössä. Raitiovaunun olisi myös erittäin hankala reagoida nopeasti katua ylittäviin jalankulkijoihin, mikä muodostaisi turvallisuusriskin. Kokemus osoittaa myös, että järjestely Aleksanterinkadulla on ollut turvallinen. Mikäli Aleksanterinkadun haluaa Stockmannin pääsisäänkäynnin lähetyvillä ylittää valo-ohjattua suojatietä pitkin, onnistuu se Mannerheimintien risteyksestä.
- Myös muiden joukkoliikennekatujen suunnittelussa tullaan tekemään vastaavaa yhteistyötä katusuunnittelussa. Uusia joukkoliikennekatuja ei tosin ole suunnitteilla Kaivokadun lisäksi.

Väliaikaiset kyltit ja ravintolatoiminnan aiheuttamat esteet: Milloin ja miten arvioidaan rakennusjärjestyksen mukaisten väliaikaisten kylttien tai ravintolatoiminnan tuottamien esteiden haittavaikutuksia vammaisille ja muille kaupunkilaisille? Rakennusjärjestykseen hiljattain tehdyt muutokset ovat antaneet laajemmat mahdollisuudet sijoittaa pitkäksi aikaa

erilaisia esteitä katukuvaan ilman lupaprosessia. Ongelmana on, että nämä väliaikaiset järjestelyt voivat merkittävästi haitata liikkumista valkoisen kepin kanssa tai estää kokonaan pyörätuolilla kulkemisen kapeilla jalkakäytävillä. Tällaisia paikkoja on runsaasti erityisesti Kalliossa ja Punavuoressa.

- Terassien mitoituksessa huomioidaan aina jalankululle jäävä tila, jonka tulee olla vähintään 1,5 m.
- A-standi saa ulottua korkeintaan 80 senttimetrin päähän liikehuoneiston seinästä ja myös silloin jalankulkijoille tulee jäädä vähintään 1,5 metriä vapaata kulkutilaa.

Autojen pysäköinti ja ajo jalkakäytävillä: Jalkakäytävälle pysäköidyt tai ajavat autot aiheuttavat vakavia turvallisuusongelmia erityisesti näkövammaisille ja muille liikkumisesteisille. Aleksanterinkatu sekä monet muut kadut, kuten Redin ja Arabian kauppakeskusten ympäristö, ovat esimerkkejä alueista, joilla autoja liikkuu jalkakäytävillä hyvin usein riippumatta siitä, onko kyse tavarankulusta tai henkilöautoliikenteestä. Tämä aiheuttaa toistuvasti vaaratilanteita, sillä näkövammaisen ei voi havaita edessä olevaa autoa eikä siten varautua tai ennakoita, miten auto aikoo toimia. Autoilijoiden keskuuteen on muodostunut kulttuuri, jossa jalankulkijoita ei huomioida, vaikka ajetaan tai pysäköidään jalkakäytävällä. Tällöin vastuu vaaratilanteiden välttämiseksi jää kohtuuttomasti jalankulkijoille. Onko kaupungilla pyrkimys löytää tähän konkreettisia ratkaisuja?

- Kaupungin tavoitteena on priorisoida kävelyä. Tällöin jalkakäytävällä liikkumisen tulee olla turvallista ja viihtyisää. Autolla ajaminen jalkakäytävällä on selkeästi laissa kiellettyä lukuun ottamatta ajoneuvon pysäyttämistä jalkakäytävälle kuormaamista tai henkilön jättämistä varten pakottavista syistä. Esitettyyn lainvastaiseen toimintakulttuuriin on vaikeaa löytää konkreettista ratkaisua. Poliisi valvoo lähtökohtaisesti lain noudattamista, mutta heidän valvontaresurssit ovat rajalliset. Suunnittelussa lähdemme siitä että lakia noudatetaan ja suunnitelmaratkaisut myös ohjaavat siihen. Konkreettisia ratkaisuja voivat olla, että poliisi sekä kaupungin pysäköinninvalvonta valvovat asiaa enemmän ja tarkemmin, lisätään valistusta jalkakäytävällä ajon vaarallisuudesta sekä rakennetaan valittuihin paikkoihin esteitä, jotka estävät jalankulkualueille menon ja sinne ajon. Esteissä on myös ongelmia esimerkiksi kunnossapidolle ja pelastautumiselle.
- Kävelykaduilla Aleksanterinkadulla ja Iso Roobertinkadulla kaupunki selvittää sallitun huoltoajan lyhentämistä, jolloin ajoneuvoja on vähemmän ja lyhyemmän aikaa jalkakäytävillä. Kohteissa on myös tehostettu pysäköinnin valvontaa.

Rakennustyömaiden aitaus: Rakennustyömaiden aitaus on usein puutteellista ja aiheuttaa vaaratilanteita vammaisille henkilöille kuten: aitaus on puutelista ja riski on, että liikkuja eksyy aitauksen sisäpuolelle. Kaupunki on itsekin arvioinut ja todennut näissä merkittäviä haittoja. Joissakin hankkeissa on testailtu ratkaisuja, mutta kuinka saada luotua systemaattinen toimintatapa, joka turvaisi turvallisen liikkumisen.

- Pääkaupunkiseudun määräyksissä ja ohjeissa tilapäisistä liikennejärjestelyistä ja katutöistä annetaan ohjeita ja määräyksiä myös työmaiden aitaamisesta. Ohjeistuksessa on huomioitu muun muassa kulkuväylien vähimmäisleveyden ja kulkupintojen laadun vaatimukset. Ohjeistuksessa on kehitettävää ja täsmennettävää työmaiden aitaamista koskevien vaatimusten osalta, erityisesti erikoistason esteettömyyden ratkaisujen osalta. Tällä hetkellä esimerkiksi työmaiden aitaaminen ns. "jalattomilla" aidoilla tai raskasesteillä ei perustu selkeisiin määräyksiin, vaan kohdekohtaiseen harkintaan. Kehittämistarve on tiedossa Kaupunkitilan lupa- ja asiakaspalvelujen yleisten alueiden valvonta ja infraluvat –yksiköllä sekä yleiset alueet -palvelulla. Ohjeistusta on tarve tarkentaa mm:

- käytettävien aitatyyppien ja aitojen sijoittamisen osalta,
 - kulkuväylien leveys- ja pintavaatimuksien osalta eri käyttäjäryhmät huomioiden sekä
 - esteettömyyden erikoistason täyttävien aitatyyppien vaihtoehtojen osalta.
- Pääkaupunkiseudun tilapäisiä liikennejärjestelyjä ja kaivutöitä koskevaa ohjeistusta on tarkoitus uudistaa ja ohjeistus on tarkoitus kehittää valtakunnalliseksi ohjeistukseksi. Uudistuksen myötä esteettömyyttä koskevaa osiota kehitetään ja tarkennetaan. Ohjeistuksen kehittämistyön yhteydessä on tarkoitus kokeilla ja pilotoida erilaisia mm. esteettömyyden paremmin huomioivia ratkaisuja.
 - Työmaiden valvonnan järjestämisestä vastaavat pääasiassa työmaiden rakennuttajat. Työmaita valvoo lisäksi yleisten alueiden valvonta ja infraluvat –yksikkö lupamääräysten noudattamisen osalta. Työmaiden aitaukset ovat valvonnassa keskeinen valvottava asia, mutta tällä hetkellä ohjeistuksen tulkinta ja valvonnan yhdenmukaisuus vaihtelevat erityisesti esteettömyyden vaatimusten täyttymisen osalta. Käytännön haasteita ovat:
 - aitojen pysyminen suljettuina ja hyväkuntoisina
 - kumijalkojen aiheuttamat kompastumisriskit näkövammaisille
 - vaihteleva osaaminen (valvonta ja urakoitsijat) siitä, miten työmaa-aitojen esteettömyys huomioidaan.
 - Ensisijainen vastuu työmaa-aidoista on kunkin hankkeen urakoitsijalla (pää toteuttajalla). Työmaa-aitojen kulkuaukot jäävät kympp:nkin kokemusten perusteella valitettavan usein sulkematta työmaiden työntekijöiden toimesta. Lisäksi työmaa-aitoihin kohdistuu jonkin verran ilkeävaltaa ja aitoja avataan työmaa-alueen läpi kulkemiseksi. Tilannetta voidaan parantaa valvontaa parantamalla, urakoitsijoiden ohjeistusta parantamalla sekä urakoitsijoiden laiminlyöntien sanktiointia kiristämällä. Ilkeävaltaa voidaan lisäksi vähentää oikeiden aitatyyppien valinnalla, kiertoreittien paremmalla suunnittelulla ja niiden opastamisella.
 - Yleisten alueiden valvonta ja infraluvat –yksiköllä on käynnissä työ esteettömyyteen liittyvän koulutuksen järjestämiseksi yksikön omalle ja yleisten alueiden rakennuttamisen henkilöstölle.
 - Kaupunki parantaa työmaa-aitojen turvallisuutta ja esteettömyyttä:
 - kehittämällä ja tarkentamalla ohjeistusta valtakunnallisesti sekä yksittäisten urakoiden vaatimuksissa
 - esteettömyyden vaatimusten osaamista kehittämällä
 - parantamalla yhteistyötä vammaisjärjestöjen kanssa käyttäjäkokemusten paremmaksi hyödyntämiseksi ohjeistuksen ja vaatimusten kehittämisessä

Sähköpotkulaudat

Onko kaupunki jossain vaiheessa harkinnut **sähköpotkulautojen kieltämistä** kokonaan? Sähköpotkulaudat jätetään hengen vaarallisesti lojumaan pitkin ja poikin kulkuväyliä. Näkövammaisen henkilön käyttämä valkoinen keppi ei varoita niistä yhtään ja mitkään käyttörajoitukset eivät poista tätä ongelmaa. Täysikielto kuten esimerkiksi Pariisissa on ainoa keino poistaa ongelmaa.

- Pariisissa on erilainen lainsäädäntö. Suomessa kuntien tulee laatia sellaiset lupaehdot, jotka eivät kohtuuttomasti vaikeuta yritysten liiketoimintaa, ja lupaehdoilla pyritäänkin vähentämään kulkuvälineiden pysäköinnistä tai käytöstä aiheutuvaa haittaa mahdollistaen silti niiden käytön. Nykyinen lainsäädäntö ei mahdollista sähköpotkulautojen kieltämistä kokonaan.

Sähköpotkulautojen sääntely: Kunnat saivat vuoden alusta laajemmat sääntelyoikeudet sähköpotkulautoihin liittyen. On perusteltua, että Helsinki laajentaa sähköpotkulautoja koskevaa sääntelyä kattamaan koko kaupungin. Potkulautojen haittavaikutukset ulottuvat myös keskustan ulkopuolelle ja aiheuttavat esteitä kaupunkiympäristössä, joihin esimerkiksi pyörätuolia käyttävä henkilö tai näkövammaisen ei pysty itse vaikuttamaan.

- Pysäköintiä säädellään Helsingin lupaehdoissa koko kaupungin alueella, mutta eri alueilla eri keinoin: Keskustassa nykyisin käytössä olevan pysäköintijärjestelyn laajentaminen koko kaupunkia koskevaksi ei ole arvioitu tällä hetkellä tarpeelliseksi. Keskustan ulkopuolella sähköpotkulautojen määrä on pienempi, ja katutila on usein leveämpi. On myös otettava huomioon, että pysäköintijärjestelyjen toteutus on tehokkainta silloin, kun paikat merkitään maalauksin tai liikennemerkkein. Näistä aiheutuu kustannuksia kaupungille, ja resurssien käytön osalta on järkevää kohdistaa suunnittelu ja toteutus tarpeen mukaisesti priorisoituihin kohteisiin.
- Keskusta-alueen ulkopuolella on kuitenkin tarvetta ohjata pysäköintiä etenkin vilkkaiden kohteiden, kuten asema-alueiden ympäristössä. Näitä pysäköintijärjestelyjä otetaankin lisää käyttöön ensi vuonna. Pysäköintiin on esikaupunkialueelle myös ehdotettu tarkentavia ehtoja, esimerkiksi vapaan tilan vaatimuksiin. Mikroliikenteen lakiuudistuksen myötä pysäköintipaikkojen ulkopuolelle tai muuten lupaehtojen vastaisesti pysäköityjen ajoneuvojen siirtäminen pysäköinninvalvojen toimesta on mahdollista entistä helpommin. Lupaehtojen toteutumista ja pysäköinnin toimivuutta seurataan ja pysäköinnin tarkempaa rajoittamista toteutetaan tarvittavissa kohdin. Lisäksi kaupunki on asettanut pysäköintikieltoalueita julkisten kiinteistöjen kuten sairaaloiden ja terveyskeskusten yhteyteen.
- Lupaehdot hyväksyttiin lautakunnassa joulukuun alussa 2025 ja ne astuivat voimaan vuoden 2026 alussa. Tällä hetkellä sähköpotkulautopalvelut eivät ole saatavilla talviolosuhteiden vuoksi.

Talvikunnossapito

Talvikunnossapidon painotukset: Talvikunnossapito painottaa tällä hetkellä selvästi pyöräilyä jalankulun kustannuksella. Pyöräteiltä aurattu lumi kasautuu jalkakäytävälle muodostaen valleja, jotka estävät erityisesti vammaisten turvallisen liikkumisen. Talvella jalankulkijoiden määrä on merkittävästi suurempi kuin pyöräilijöiden. Onko suhteellista priorisoida liikkumismuotoa, jota voidaan harjoittaa myös huonommissa olosuhteissa, verrattuna henkilöihin, jotka eivät pääse liikkumaan edes lyhyitä matkoja ilman, että joutuvat kääntymään takaisin tai ylittämään vaarallisia lumikasoja.

- Kävely on Helsingissä ensisijainen liikkumismuoto, jota priorisoidaan suunnittelussa, toteutuksessa ja kunnossapidossa. Lähde "Helsingin kävelyn edistämisohjelma" <https://www.hel.fi/fi/kaupunkiymparisto-ja-liikenne/kaupunkisuunnittelu-ja-rakentaminen/suunnittelun-ja-rakentamisen-tavoitteet/kestava-ja-sujuva-liikenne>
- Jalankulun talviaikaisia mahdollisuuksia on parannettu viime vuosina mm. pysäköintijärjestelyillä ja lumikasojen sijoitteluun on kiinnitetty erityistä huomiota sekä lisätty tähän valvontaa.

- Helsinki edistää pyöräilyä ja tavoittelee, että pyörällä tehtyjen matkojen osuus kasvaisi 20 prosenttiin kaikista kulkutavoista vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteena on, että pyöräily olisi mahdollista ympäri vuoden. Tavoite edistää ympäristöystävällistä liikkumista.

Miten kaupunki priorisoi **jalkakäytävien kunnossapitoa talvella**? Talvikunnossapito kaupungin **lähiöissä** on välillä puutteellista. Lumityöt hoidetaan jalkakäytäviltä niin hitaasti, että sitten kun ehtivät paikalle on lumi jo kovettunut ja jäänyt kinoksiksi eikä sitä saada enää millään pois ennen kuin keväällä kun lumet sulavat muutenkin.

Katujen kunnossapito talvella: Kuten aikaisempina talvina, myös tänä talvena lumien auras ja katujen kunnossapito on epäonnistunut surkeasti joissakin paikoissa. Miksi lumikinokset aurataan suojateiden eteen?

- Ajoratoja auratessa ajoradan reunaan muodostuvat lumivallit on poistettava aurauksen yhteydessä laatuvaatimusten mukaisesti. Tiiviissä kaupunkirakenteessa poistaminen voi kuitenkin viivästyä, jos toimenpidettä ei voida toteuttaa turvallisesti ajoneuvoliikenteen tai jalankulun vuoksi. Muutoin poikkeamat katsotaan tuottajan laadunlukuksi, jolloin ryhdytään sopimuksen mukaisiin toimenpiteisiin. Tänä talvena asiaan on kiinnitetty erityistä huomiota ja valvontaa on tehostettu. Suojateiden eteen kertyneistä lumivallista voi ilmoittaa kaupungin asiakaspalveluun.

Opaskoiran on erittäin vaikeaa, lähes mahdotonta löytää suojatietä suojatien eteen auratun lumikinoksen takaa. Jalkakäytävien ja teiden reunojen seuraaminen valkoisella kepillä on lähes mahdotonta, jos reunoilla on epämääräisiä lumikasoja. Selkeät lumikasat tai lumesta kokonaan vapaat reunat mahdollistavat valkoisen kepin käytön liikkumisen apuvälineenä. Milloin katujen kunnossapito talvella mahdollistaa näkövammaisten liikkumisen?

- Aurauksen yhteydessä ajoratojen reunoille jalkakäytävälle muodostuu lumivalleja. Ajoratojen reunaan kertyneiden lumivallien kasaaminen ja kuljettaminen pois toteutetaan vasta sen jälkeen, kun katu- ja jalkakäytäväverkko on kokonaisuudessaan aurattu. Kyseinen työvaihe voi kestää useita päiviä tai sääolosuhteista riippuen jopa viikkoja. Uuden lumen sataessa käytettävissä oleva kalusto ja resurssit kohdennetaan ensisijaisesti katujen ja jalkakäytävien auraamiseen liikenneturvallisuuden ja liikkumisen turvaamiseksi. Kaluston ja henkilöstöresurssien lisääminen siten, että lumivallit kuljetettaisiin välittömästi lumen vastaanottoaikoille, edellyttäisi huomattavaa lisärahoitusta. Katuja, joilla näkövammaiset liikkuvat tavanomaista useammin, voidaan kuitenkin priorisoida siten, että lumen poisto toteutetaan niillä ensimmäisten katujen joukossa.
- Kävelyn edistämishjelmassa on toimenpide jalankulun talvikunnossapidon hierarkian päivittämisestä. Toimenpiteen yhteydessä on myös määritelty miten, talvikunnossapitomenetelmiä aiotaan parantaa jalankulkijaystävällisemmiksi esimerkiksi lumen kasaamisen suhteen. Tavoitteena on tunnistaa alueet, joissa tavoitellaan erityisen korkeaa talvikunnossapidon laatua ja sen jälkeen toteuttaa parannuksia näille alueille niin kunnossapidon menetelmiin, laadunvalvontaan kuin kunnossapitotoimenpiteiden ajoitukseen. Kaupunki pyrkii toimenpiteessä tunnistamaan etenkin sellaiset alueet, jossa jalankulkijamäärät ovat korkeita, jolloin kunnossapidon parannukset kohdentuvat mahdollisimman monelle helsinkiläiselle.

Millainen on kaupungin **ilmaston ja ympäristön tila** vammaisten ja pitkäaikaissairaiden tai muiden herkästi reagoivien kaupunkilaisten kannalta **katupölyn ja melun osalta**?

- Talvella ilman pölypitoisuutta vähennetään kunnossapidon keinoin, kuten pölynsidonnalla ja hiekoitushiekan tehokkaalla ja nopealla poistolla.

- Meluhaitat: Kunnossapitotöissä pyritään välttämään häiritsevää melua yöaikaan klo 22–07.
- Ilmanlaatu on Helsingissä keskimäärin kansainvälisesti vertaillen melko hyvää, mutta katupöly, puunpolton päästöt ja liikenteen pakokaasut aiheuttavat edelleen haittaa ihmisten terveydelle ja ympäristön viihtyisyydelle. Katupöly on kiusana erityisesti keväisin lumien sulettua ja katujen kuivuessa. Erityisen herkäät väestöryhmät eli pienet lapset, ikääntyneet sekä kaikenikäiset hengitys- ja sydänsairaat oireilevat eniten. Katujen kunnossapitomenetelmiä kehittämällä katupölypitoisuuksia on saatu vähennettyä viime vuosikymmeniä, mutta vielä on tehtävää. Pölyhaittoja pyritään vähentämään muun muassa katujen kunnossapitoa edelleen parantamalla, kitkarenkaiden käyttöä edistämällä sekä kaupunkisuunnittelun keinoin. Katupölyn vähentämiseen tähtäviä toimenpiteitä toteutetaan myös kaupungin ilmansuojelun ja meluntorjuntasuunnitelman 2024-2029 mukaisesti www.hel.fi/ilme
- Helsingissä melu heikentää ympäristön laatua, ja noin 39 % asukkaista elää alueilla, joilla tieliikenteen päiväaikainen melutaso ylittää 55 dB:n ohjearvon. Uusien rakennusten hyvä ääneneristys kuitenkin vähentää altistumista liikennemelulle sisätiloissa, joten altistuneiden osuus ei kerro sisätilojen melutilanteesta. Pitkäkestoinen melulle altistuminen heikentää hyvinvointia mm. häiritsemällä unta, keskittymistä ja kuormittamalla elimistöä. Vaikutukset korostuvat erityisesti herkällä väestöryhmillä, kuten lapsilla, ikääntyneillä, neurokirjon henkilöillä sekä pitkäaikaissairailla. Hiljaisten alueiden merkitys on suuri, koska ne tarjoavat vastapainoa kaupunkiympäristön kuormittavalle melulle, tukevat palautumista ja lisäävät asuinympäristön viihtyisyyttä. Niiden merkitystä kaupunkilaisille on selvitetty viime vuosina ja ääniympäristön laadun huomioimista pyritään vahvistamaan kaupungin suunnittelussa.

Miten hiekoituksen ja liukkaudentorjunnan **vaikutuksia** katupölyyn ja hengitysoireisiin seurataan?

- HSY mittaa jatkuvasti ilmanlaatua, myös katupölyä, Helsingissä useilla mittausasemilla sekä myös pienemmillä sensoreilla. Tulokset ovat seurattavissa osoitteessa: www.hsy.fi Kaupunki seuraa ilmanlaadun kehittymistä tarkasti ja esimerkiksi katupölyn lisääntyessä tekee pölyä sitovaa kastelua sekä katujen pesuja.
- Tutkimusten perusteella tiedetään, että katupölyn eli hengitettävien hiukkasten pitoisuuksien nousu aiheuttaa erilaisia terveyshaittoja: nuhaa ja yskää, silmien ja kurkun kutinaa sekä hengenahdistusta erityisesti hengitys- ja sydänsairailla.
- Katupölyä muodostuu paitsi hiekoituksesta, myös ennen kaikkea nastarenkaiden rouhiessa tiepäällystettä.

Onko viestintä riittävää pitkäaikaissairautta sairastaville erityisen huonoista katu- tai siitepölytilanteista?

- Kaupunki ja Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY viestivät asukkaille aktiivisesti ilmanlaatuilanteesta useissa viestintäkanavissa, myös katupölykaudella. Ilmanlaatuviestinnän kehittäminen herkille ryhmille (erityisesti ikääntyneet hengitys- ja sydänsairaat) on tunnustettu toimenpiteeksi Helsingin ilmansuojelu- ja meluntorjuntasuunnitelmassa 2024–2029. Ilmanlaatuviestinnän kehittämisen tarpeista keskusteltiin keväällä 2025 vanhus- ja vammaisneuvoston sekä useiden potilasjärjestöjen kanssa. Tämän johdosta ajankohtaisesta ilmanlaatuilanteesta kertovia infonäyttöjä on lisätty mm. terveyskeskuksiin, ja kaupunki yhteistyössä HSY:n kanssa valmistelee parhaillaan ikääntyneille suunnattua ilmanlaatuopasta. Myöhemmin tänä vuonna tullaan myös kouluttamaan seniori-infon asiantuntijoita sekä seniorikeskusten ekotukihenkilöitä ilmanlaadusta ja sen merkityksestä ikääntyneiden hengitys- ja sydänsairaiden arjessa.

- Siitepölyennusteet kansallisesti laatii ja niistä tiedottaa Turun yliopiston siitepölytiedotus www.norkko.fi . Myös muun muassa Ilmatieteen laitos ja Foreca jakavat näitä tiedotteita.

Onko hiekoituksen **määrää ja ajoitusta mahdollista alueellisesti mukauttaa** herkkien väestöryhmien mukaan?

- Liukkaudentorjunta on turvallisuussyistä toteutettava koko katu- ja jalankulkuverkolla. Hiekoitusmateriaalien käyttö optimoidaan voimassa olevien laatuvaatimusten mukaisesti siten, että materiaalia käytetään ainoastaan tarpeellinen määrä. Suolan käyttöä jalankulkualueilla voidaan harkita lisättäväksi, mutta sen käytöllä on merkittäviä ympäristövaikutuksia, minkä vuoksi mukauttamismahdollisuudet ovat rajalliset.

Joukkoliikenteen esteettömyys

Kalasadaman metroaseman remontti ja esteettömyys: Kalasadaman metroasema tullaan sulkemaan pian remontin vuoksi. Haluaisimme kuulla, miten esteettömyyden toteutuminen varmistetaan remontin aikana ja sen jälkeen. On tärkeää huomioida, että Vuosaaren ratkaisut eivät olleet näkövammaisten näkökulmasta onnistuneita, kun taas Länsimetron toteutus oli tältä osin hyvä esimerkki toimivasta ratkaisusta.

- Kiitos palautteesta Vuosaareen liittyen. Haluaisimme kuulla tästä lisää, jotta voimme paremmin ymmärtää miksi ratkaisut eivät olleet onnistuneita. Tästä voi olla yhteydessä Pihla Kuokkaseen.
- Kalasadaman metroaseman työnaikaisten järjestelyjen sekä remontin jälkeisen tilanteen suunnittelu on parhaillaan käynnissä. Esteettömyyden huomioiminen ja lopputilanteen osalta sen parantuminen ovat tärkeitä lähtökohtia, jotka korostuvat kohteessa Kalasadaman terveys- ja hyvinvointikeskuksen läheisyyden myötä. Tarkoitus on katselmoida ratkaisut läpi eri sidosryhmien kanssa myöhemmin keväällä, kun suunnitelmat ovat riittävän pitkällä, mutta niihin on vielä mahdollisuus tehdä muutoksia.

Bussien pysäkkikuulutukset kuntoon: Liian monella bussilinjalla ei kuulu ollenkaan pysäkkikuulutuksia tai jos kuuluu, pysäkkikuulutukset kuuluvat aivan liian hiljaa. Milloin pysäkkikuulutukset saadaan kuulumaan kaikilla HSL:n bussilinjoilla niin, että kuljettajan lähellä opaskoirapaikalla istuessa ne kuuluvat? Kuulutusten häiritsevyys ei ole argumentti. Sen sijaan tasa-arvo näkevien ja näkövammaisten bussimatrustajien välillä on.

- HSL:n tavoitteena on, että kaikissa HSL:n tilaamissa busseissa on toimivat pysäkkikuulutukset, jotka ovat sekä kuuluvuudeltaan että teknisesti luotettavia. Bussinkuljettajalla ei ole mahdollisuutta säätää tai poistaa kuulutuksia. Kaluston kuulutuslaitteista vastaa liikennöitsijä. HSL valvoo niiden toimintaa osana kaluston laatusurainta (Joukkoliikenteen kaluston laatusurainta). Jos kuulutukset eivät toimi, asiakas voi ilmoittaa HSL:lle, jolloin tieto ohjataan liikennöitsijälle korjattavaksi.
- Esteettömän matkustajan istuin on sijoitettu kuljettajan taakse, jolloin tieto on saatavilla usealla eri tavalla myös vikatilanteissa. Lisäksi reaaliaikaiset digipalvelut mm. HSL- ja BlindSquare-sovellukset tukevat tätä antamalla lisäksi tietoa etenemisestä.

Pysäkkikuulutusten toimivuus ovat erityisen tärkeitä näkövammaisille. Kenen vastuulla on tarkistaa, että pysäkkikuulutukset ym. toimivat? Tekeekö kaupunki säännöllisiä tarkastuksia / käyntejä? Kenelle voi ilmoittaa, jos ne eivät toimi?

- Kaluston varusteiden, kuten kuulutuslaitteiden, teknisestä kunnosta vastaa liikennöitsijä, joka myös huoltaa ja korjaa laitteet. HSL valvoo laatua kahdella tavalla:
 - Laatuhavainnointitutkimus, jossa tehdään kaluston kunnan havainnointia kentällä ja jossa arvioidaan myös matkustajainformaation toimivuutta.
 - Asiakaspalautteet, joissa havaitut puutteet ohjataan suoraan liikennöitsijöille korjattavaksi.
- Ilmoitukset kuulutusten toimimattomuudesta voi tehdä HSL:n asiakaspalvelukanavien kautta (HSL-sovellus, verkkolomake, puhelin). Ilmoitukset ohjautuvat liikennöitsijälle, joka vastaa korjauksista.

Bussipysäkkien infonapit: Minne ovat kadonneet bussipysäkkien infonapit ja milloin ne saadaan takaisin? Olisi hyvä, että infonappi olisi bussipysäkin etureunassa, johon bussit pysähtyvät. Ennen se oli väärällä puolella pysäkkikatosta. Infonappien äänenvoimakkuuden on oltava niin kovalla, että se kuuluu liikenteen melun yli. Häiritsevyys ei tässäkään ole argumentti. Sen sijaan näkövammaisten matkustajien tiedonsaanti on.

- HSL:llä ei ole ollut laajamittaisesti käytössä pysäkeillä infonappeja. Niitä on kuitenkin kokeiltu ja testattu yksittäisillä pysäkeillä ja linjoilla viime vuosikymmenellä. Kokemusten perusteella niiden toiminta ei ole ollut luotettavaa. Kokeiluissa huomattiin myös, että fyysiset infonapit olivat alttiita ilkeille eivätkä palvelleet eri käyttäjäryhmiä tarkoituksenmukaisesti. Lisäksi käyttäjien omat reaaliaikaiset palvelut täyttävät pääosin aiemmat tarpeet.

Pysäkkikuulutukset myös metroasemille: Meillä on metroissa pysäkkikuulutukset, jotka tosin toimivat vaihtelevasti? Milloin ne alkavat toimia luotettavasti? Entä milloin metroasemille saadaan kuulutukset, mihin suuntaan saapuva metro on menossa? Häiritsevyys ei ole argumentti, mutta näkövammaisten tiedonsaanti on.

- Metroliikenteen kuulutusjärjestelmistä ja asemakuulutuksista vastaa Kaupunkiliikenne Oy. Tavoitteena ovat yhdenmukaiset ja luotettavat kuulutukset metroissa.

HSL:n reittiopas: Milloin HSL:n reittioppaasta tulee saavutettava sokeiden ruudunlukehjelmille? Saavutettavassa reittioppaassa reitit on kuvattu sanallisesti, sanakarttoja käyttäen. Graafisia karttoja ei sokeille saavutettavassa HSL:n reittioppaassa ole.

- Digipalveluiden saavutettavuutta kehitetään jatkuvasti HSL:n toimesta. HSL noudattaa WCAG-vaatimuksia ja saavutettavuusselosteita päivitetään säännöllisesti eli palvelut ovat jo nyt sääntelymukaisia.
- Tarkemmat sanalliset reittiselitteet ovat osa reittiohjeistuksen kehitystyötä. Palvelu, jossa kaikki kartan tiedot ovat saavutettavia, on tavoitteena, mutta sellaisen toteutuminen on vielä kauempana tulevaisuudessa.

Onko kaupunkiympäristön toimialan palveluissa, rakenteissa ja toiminnoissa tällä hetkellä sellaisia laitteita/kohteita, jossa **informaatio tulee pääasiassa tai lähes pelkästään äänen avulla**? Vrt. kuulutukset junaraitteilla. Tämä vaikeuttaa kuulovammaisten ihmisten tarpeellisen tiedon saantia.

- Joukkoliikenteen informaation osalta voidaan todeta, että HSL pyrkii tuottamaan aina kuulutuksissa esitetyn informaation myös näytöillään.

Miten varmistetaan, että **asiointi ilman älypuhelin**ta on mahdollista myös henkilöille, joilla on kognitiivisia tai sairauten liittyviä rajoitteita?

- HSL:n osalta vaihtoehtoina ovat HSL:n palvelupiste Triplassa Pasilassa, asiakaspalvelu puhelimesta sekä matkakortin nettilataus.

Pysäköinti ja saattoliikenne

Miksi **asuintonttien autopaikkojen vähennyksessä** ei ole otettu huomioon sitä, että auto saattaa olla tärkein apuväline vammaiselle ihmiselle? Tämä apuväline saattaa mahdollistaa itsenäisen liikkumisen ja elämisen, kunhan se on tarpeeksi lähellä. Päätöksenteossa tuli esiin, että lisättäisiin mm. invapaikkoja, pysäköintihalleja ja asumispalveluyksiköiden yhteydessä olevia vierasparkkipaikkoja(!), mutta näiden lisääminen ei ole sama asia (vrt. lähellä olo, esim. 10-20 metrin päässä).

Voidaanko **saattoliikenteelle** osoittaa suojaisempia, vähäpäästöisiä paikkoja lähellä sisäänkäyntejä?

- Kaupunkiympäristölautakunta päätti vuonna 2025 markkinaehtoisena pysäköinnin alueen, jossa ei ole velvoitetta rakentaa asukkaille pysäköintipaikkoja. Muualla Helsingissä siirryttiin asukkaiden pysäköinnissä peruspalvelutasojatteluun, jossa asukkaiden pysäköintipaikkoja määrätään rakennettavaksi tietty vähimmäismäärä, jolloin paikkoja toteutetaan toimiva kokonaisuus. Hankkeisiin ryhtyvät päättävät molemmissa tapauksissa asiakkaidensa tarvitseman todellisen pysäköintipaikkamäärän ja toteuttavat paikkoja sen määrän. Näin vältetään vaatimasta toteutettavaksi tappiota tuottavia pysäköintipaikkoja, joista ei olla valmiita maksamaan niiden todellista hintaa. On totta, että pysäköintipaikan tarvitsijan vastuu kasvaa edellisen laskentaohjeen tilanteeseen verrattuna. Hänen tulee kohdetta hankkiessaan varmistaa, että saa pysäköintipaikan, mikäli sellaista tarvitsee.
- Liikuntaesteisten pysäköintipaikat on huomioitu uudessa asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeessa. Niitä velvoitetaan toteutettavaksi jopa edellistä ohjetta enemmän.
- Vaikka autopaikkoja määrätään rakennettavaksi aikaisempaa vähemmän, niitä edelleen toteutetaan ainakin sen vuoksi, että hankkeisiin ryhtyvät tietävät, että asiakkaat tarvitsevat niitä, jolloin liian vähäinen autopaikkamäärä vaikeuttaa kohteiden myyntiä ja vuokrausta. Edellisenkään laskentaohjeen aikana kaupunki ei ole voinut vaikuttaa siihen, kenelle kohteen autopaikat kohdistuvat.
- Kaduille ja yleisille alueille voidaan osoittaa lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja kohteiden läheisyyteen. Ne toimivat saattopaikkoina. Myös tonteille voidaan osoittaa saattopaikkoja, mikäli tämä katsotaan kohteen suunnittelussa tarpeelliseksi. Saattopaikkojen osoittamista tonteille vaikeuttaa tonttien ahtaus, kun kaupunkitilaa halutaan käyttää tehokkaasti.
- Esteetön liikkuminen on useilla yksityisauton varassa ja keskitetyissä pysäköintiratkaisuissa on tärkeää sijoittaa myös sisäänkäyntien läheisyyteen esteettömiä autopaikkoja (tämä on sallittu kaavamerkinnästä huolimatta)

6) Asuminen, rakentaminen ja kaavoitus

Esteettömän ja palveluasumisen alueellinen tasapuolisuus

Miten **kaavoituksessa huomioidaan ilmanlaatu**, pienpoltto, siitepölyt, katupöly ja liikenteen päästöt erityisesti ikääntyneiden ja pitkäaikaissairaiden näkökulmista?

Onko uusien asuinalueiden **sijoittelussa ja suunnittelussa sekä ympäristöpalveluissa huomioitu luontoyhteys** ja luonnon hyvät **terveysvaikutukset**? (Lisää luontoa ja metsää myös uusille asuinalueille.)

Miten **kehitysvammaisille ja muilla tavoin vammaisille kaupunkilaisille kohdennettu kaavoitus ja asuntorakentaminen** toteutuu eri kaupunginosissa?

Miten kaupungissa turvataan **alueellinen monimuotoisuus**?

Huomioidaanko **kehitysvammaisten ihmisten asumistarpeita erikseen esim. länsi- ja etelä-Helsingin aluesuunnittelussa ja tilojen uudelleenkäytön yhteydessä**?

- Asemakaavatyön lähtökohta on aina, että suunniteltu rakentamishanke voidaan toteuttaa terveysturvallisesti kaikille, niin lapsille ja nuorille kuin ikääntyneille ja pitkäaikaissairaille. Asemakaavatyön yhteydessä tehdään aina tarvittaessa myös ilmanlaatuselvitykset muun muassa liikenteen päästöihin liittyen. Asemakaavoituksesta seuraava suunnittelutaso eli toteutussuunnittelutaso on oikea tarkkuustaso huomioida esimerkiksi pienpoltto tai siitepöly.
- Uusien asuinalueiden sijoittelussa ja suunnittelussa huomioidaan aina asukkaiden luontoyhteys luonnon terveysvaikutusten vuoksi. Asemakaavoituksessa varmistetaan esimerkiksi hyvät yhteydet lähiluontoon tai uuden lähiluonnon rakentamisen mahdollistaminen alueille, joissa luontoa ei ole aikaisemmin ollut (esimerkiksi teollisuusalueen tai satama-alueen muuttaminen asumiseen).
- Kehitysvammaisille kohdennettu asuntokaavoitus tehdään usein hankekaavoituksen kautta eli kehitysvammaisille suunnatun asuinrakennuksen toteuttaja on mukana asemakaavatyössä. Kun asemakaava saadaan valmiiksi voi rakentaminen alkaa. Tavoitteena on, että kehitysvammaisille suunnattua asumista olisi tasaisesti ympäri kaupunkia.
- Kaupunginkanslian asumisen ja aluerakentamisen yksikkö yhteistyössä asemakaavoituksen kanssa tarkastelee kaupungin rakentamisen hankkeita niin, että Helsingissä toteutuisi alueellinen monimuotoisuus asumisessa. Tavoite on, että eri hallintamuotoja (esimerkiksi omistusasuminen ja vuokra-asuminen) sekä eri erityisasumisen muotoja (esimerkiksi senioriasuminen, kehitysvammaisten asumisen tai vaikkapa erilainen kuntoutujien asuminen) on Helsingissä alueellisesti tasapainossa.
- Asemakaavoitus tekee yhteistyötä kaupunginkanslian asumisen ja aluerakentamisen yksikön sekä sotepen kanssa niin, että erityisasumisen sijoittumista tarkastellaan koko Helsingin tasolla. Tavoite on varmistaa, että kaikki erityisasuminen, myös kehitysvammaisten asuminen, sijoittuisi tasaisesti ympäri Helsinkiä. Kaupungilla on nykyisin yhteistyöryhmä, joka tarkastelee myös tilojen uudelleenkäyttöä erityisasumisen hankkeiden yhteydessä.

Onko rakennussuunnittelussa huomioitu ja oheistettu mm. **hajusteettomista tai vähäpäästöisistä materiaaleista**, helposti puhdistettavista pinnoista sekä hyvän sisäilman ja ilmanvaihdon varmistamisesta?

- Hyvän sisäilman ja ilmanvaihdon varmistamiseen liittyy sisäilmastoa ja ilmanvaihtoa koskevan asetuksen 1009/2017 vaatimusten mukaisen suunnittelun ja toteutuksen valvonta, jota rakennusvalvonta osaltaan tekee.
- Vaikka myös sisäilmaston vähimmäisvaatimuksia parempaakin voi vapaaehtoisesti toteuttaa, varmistaa säädöstenmukainen toteutus kuitenkin terveellisyiden ja turvallisuuden vaatimusten toteutumisen.
- Rakennusmateriaalien pitkäaikaiskestävyyden ja kunnostettavuuden ohella huolehditaan, että materiaalit ovat vähäpäästöisiä (eli täyttävät M1 materiaaliluokituksen vaatimukset).
- Rakennuksen terveellisyys ja turvallisuus painottuu läpi koko suunnittelu- ja rakentamisvaiheen. Korjausrakentamisessa selvitetään sisäilman laatu ja kartoitetaan rakennuksen mahdolliset haitta-aineet ja epäpuhtaudet ja huolehditaan purkutöissä niiden poistamisesta. Esimerkiksi korjaustapaa valittaessa huolehditaan rakenteen rakennusfysikaalisesta toimivuudesta. Tilojen tuuletettavuus ja toimiva riittävä ilmanvaihto auttaa pitämään sisäilman puhtaana.