**Liite 1. Havainnointilomake**

**0 Pistettä** - Laatukriteeri ei toteudu. Vasemman sarakkeen negatiiviset väittämät toteutuvat lähes kokonaan.
**1 piste** - Jotkin kriteerin osat toteutuvat, mutta suurin osa kriteeristä jää toteutumatta.
**2 pistettä** - Kriteeri toteutuu suurimmaksi osakseen. Jokin kriteerin osa-alue ei kuitenkaan toteudu.
**3 pistettä** - Kriteeri toteutuu kokonaisuudessaan tarkasteltavalla segmentillä.

| Ympäristön monipuolisuus | Kriteeri ei toteudu | 0 | 1 | 2 | 3 | Kriteeri toteutuu | Ajatus ja kirjallisuus kriteerin taustalla |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1. Pohjakerrosten aktiivisuus** | •Rakennusten pohjakerroksissa ei sijaitse palveluita tai niihin ei ole käyntiä suoraan kadulta. | | | | | • Rakennusten pohjakerroksissa sijaitsee runsaasti palveluita, joihin on käynti suoraan kadulta.<br>• Osa palveluista on avoinna myös ilta- tai yöaikaan.<br>• Ainakin osa toiminnoista levittäytyy kesäaikana katutilaan, esim. terasseille.<br>• Jos katuun rajautuu avointa tilaa, se on aktiivisessa käytössä (esim. torikauppa, vapaa-ajan vietto).<br>• Sisä- ja ulkotilan välillä on hyvät yhteydet. | Pohjakerrosten aktiivisuudella tarkoitetaan tässä yhteydessä sitä, minkä verran katuun rajautuvien rakennusten pohjakerroksissa on erilaisia palveluita, joihin on käynti suoraan kadulta. Tarkasteltavana ovat myös liike- ja palvelutiloihin kuuluvat näyteikkunapinnat ja toimintojen levittäytyminen katutilaan, esimerkiksi terasseille. Samassa yhteydessä voidaan arvioida myös mahdollista katuun rajautuvaa avointa tilaa – mikäli tila on aktiivisessa käytössä (esimerkiksi torikaupan paikka, toiminnoiltaan aktiivinen puistoalue tms.), voidaan toiminta rinnastaa pohjakerrosten aktiivisuuteen, jos aktiviteetit rajautuvat katutilaan ja ovat helposti aistittavissa reittiä kulkevan jalankulkijan näkökulmasta. Rakennusten pohjakerrosten liiketilat lisäävät katutilan aktiivisuutta ja houkuttelevat ihmisiä ja elämää kaduille (Alexander ym. 1977: 776; Gehl 1987: 97; Whyte 1988: 227; Calthorpe 1993: 80). Myös hyvät ja helpot yhteydet sisä- ja ulkotilan välillä lisäävät elämää ja aktiviteetteja katutilassa (Sennett 1978: 13; Whyte 1988: 100–101; Gehl 2010: 75). Turvallisuutta luovat ihmiset: kadun varrella on hyvä olla toimintoja, jotka houkuttelevat ihmisiä käyttämään katua eri vuorokaudenaikoina (Jacobs 1961: 36). On myös hyvä, jos pohjakerrosten tiloja voidaan muuntaa käyttötarkoituksesta toiseen erilaisten tilojen kysynnän vaihdellessa. Muuntojoustavat tilat voivat palvella kysyntätilanteen mukaan niin liiketiloina, työtiloina kuin asumiskäytössäkin. |
| **2. Asuminen ja sosiaalinen valvonta** | •Kadun tai aukion tapahtumia ei näe asuinhuoneistojen ikkunoista. | | | | | • Kadun tai aukion tapahtumia voi seurata useista asuinhuoneistojen ikkunoista (1–3. kerros).<br>• Ainakin osaan asunnoista liittyy ulkotiloja (etupihat, parvekkeet), joilta on näköyhteys kadulle.<br>• Sisä- ja ulkotilan välillä on hyvät yhteydet. | Asumisen roolia on pidetty kirjallisuudessa hyvin tärkeänä sosiaalisesti hyvin toimivien ja turvallisten jalankulkureittien kannalta. Asumisen kautta tavoitettava, turvallisuutta luova sosiaalinen valvonta edellyttää, että "kadulla on silmiä" – talot eivät saa kääntää selkäänsä kadulle, vaan ikkunoista on oltava näköyhteys kulkureiteille (Jacobs 1961: 35). Ikkunoiden lisäksi hyvät ja helpot yhteydet sisä- ja ulkotilan välillä lisäävät myös asuinrakennusten tapauksessa katutilaan sijoittuvia aktiviteetteja (Gehl 1987: 186). Mitä enemmän katutilasta tai siihen rajautuvista tiloista rakennetaan luontevaa olohuoneen jatketta, sitä enemmän H20asukkaat ovat läsnä julkisessa tilassa ja samalla tekevät jalankulkuympäristöstä elävämpää ja turvallisempaa kulkea (Duany ym. 2010: 205). Kontaktimahdollisuudet asuntojen ja kadun välillä vähenevät, jos asunnot sijaitsevat korkealla (Alexander ym. 1977: 118; Gehl 1987: 100). Asumista ja sosiaalista valvontaa arvioitaessa pisteytyksessä huomioidaan vain 1–3. kerrokseen sijoittuva asuminen ja ikkunat. |
| **3. Sekoittunut rakenne** | • Kaikkien rakennusten käyttötarkoitus on sama.<br>• Kaikki rakennukset on rakennettu samana aikakautena. | | | | | • Rakennuksissa on runsaasti erilaisia asuntoja, työpaikkoja sekä yksityisiä ja julkisia palveluita.<br>• Ympäristössä on rakennuksia eri aikakausilta. | Sekoittunutta rakennetta arvioitaessa kiinnitetään huomiota siihen, missä määrin reittiin tai aukioon rajautuvissa rakennuksissa on erilaisia asuntoja, eri alojen työpaikkoja ja yksityisiä ja julkisia palveluita. Myös eri-ikäisten rakennusten muodostama kokonaisuus katsotaan tässä sekoittuneisuutta lisääväksi tekijäksi, koska se viestii erityyppisten ja -hintaisten tilojen saatavuudesta alueella (Jacobs 1961: 187–188; Zukin 2010: 38). Alueen useampi kuin yksi käyttötarkoitus on olennainen siksi, että alue pysyy elävänä ja käytettynä eri vuorokaudenaikoina (Jacobs 1961: 152). Tällä on vaikutusta niin paikallisten palveluiden toimintamahdollisuuksiin kuin katujen turvallisuuteenkin. Sekoittuneessa rakenteessa myös etäisyydet asumisen, palveluiden ja työpaikkojen välillä ovat keskimäärin lyhyempiä kuin rakenteessa, jossa eri toiminnot on eroteltu omille alueilleen (Newman & Kenworthy 1999: 177–179; Sieverts 2003: 36). Tämä parantaa sekä ihmisten kontaktimahdollisuuksia että kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimintakykyä kaupunkiliikenteen kulkumuotoina (Cervero 1996: 372). |
| **4. Visuaalinen monimuotoisuus ja kaupunkikulttuuri** | • Rakennusten julkisivut ovat yksitoikkoisia tai tila rajautuu aitoihin, joutomaahan tai parkkikenttiin.<br>• Katutilassa ei ole taidetta eikä merkkejä kaupunkikulttuurista. | | | | | • Rakennusten julkisivut ovat monipuolisia ja niistä aukeaa ikkunoita kadulle.<br>• Näkymät huomioidaan tässä kohdassa (Lisäys)<br>• Kadulla tai aukiolla on mahdollista nauttia taiteesta (veistokset, patsaat, tilataide tms.).<br>• Ympäristössä näkyy merkkejä kaupunkikulttuurista tai katutaiteesta (julisteet, ilmoitukset, tarrat, kirjoitukset). | Visuaalisen monimuotoisuuden kannalta on tärkeää, että rakennusten julkisivut ovat moninaisia ja niistä aukeaa ikkunoita kaduille. Pitkät, suljetut seinämät tai pelkistetyt, samanlaisina toistuvat julkisivut eivät muodosta elävää ja kiinnostavaa kaupunkiympäristöä (Gehl 1987: 97; Whyte 1988: 226). Kiinnostavassa ympäristössä ihmiset ovat valmiita kävelemään pidempiä matkoja kuin visuaalisesti yksitoikkoisessa ympäristössä (Knoflacher 1995: 81). Kaupunkitilaan sijoitetut taideteokset ovat olennaisia muun muassa paikallisen identiteetin muodostumisen kannalta (Junttila 1995: 142–143). Myös kyltit, mainokset, ilmoitukset ja muu kaupunkigrafiikka vaikuttavat ympäristön visuaaliseen monimuotoisuuteen (Seliger 2008: 79). Vapaamuotoisen ilmoittelun (julisteet ym.) sallimisella on keskeinen merkitys monipuolisen kaupunkikulttuurin mahdollistajana (ibid.: 87). Ympäristön visuaalisen ilmeen olisi kuitenkin samaan aikaan oltava ainakin jossain määrin tasapainoinen. |
| **5. Toiminnalliset solmukohdat ja kohtaamispaikat** | • Tarkasteltava reitin osa ei ole yhteydessä keskeisiin solmukohtiin.<br>• Toimintojen ja visuaalisen ilmeen intensiviteetti on sama joka kohdassa reittiä.<br>• Ulkotilaan ei sijoitu kohtaamisten ja toiminnan paikkoja. | | | | | • Reitin osa on yhteydessä vähintään yhteen keskeiseen aukioon tai muuhun solmukohtaan.<br>• Ulkotila sisältää kohtaamisten ja toiminnan paikkoja: torimyyntiä, leikkipaikan, katukahvilan… | Solmukohdilla eli noodeilla tarkoitetaan Lynchin (1960: 102) mukaan ympäristöstä visuaalisesti ja toiminnallisesti erottuvia paikkoja, joilla on oma ilmeensä ja identiteettinsä, ja jotka toimivat eräänlaisina kaupungin ankkuripisteinä. Solmukohdat voivat olla esimerkiksi keskeisiä aukioita, liikenneterminaaleja, tavarataloja tai huomattavia julkisia rakennuksia. Reitit voivat saada yhteyksistä toiminnallisesti vähemmänkin merkittäviin solmukohtiin ja kohtaamispaikkoihin yksittäisiä pisteitä, vaikka kohteet eivät koko keskuksen tasolla olisikaan erityisen keskeisiä (esim. elintarvikekioski, pieni aukio penkkiryhmineen). Täydet pisteet kriteeristä edellyttävät, että myös tarkasteltava reitin osuus tai aukio itsessään sisältää erilaisia kohtaamisten tai toiminnan paikkoja, kuten torimyyntiä, leikkipaikan, penkkejä tai katukahvilan. Kun kävelyreittiä rytmittävät solmukohdat jakavat reitin erillisiin hahmotettaviin osa-alueisiin, pysyy kävelijän mielenkiinto yllä pidemmälläkin matkalla (Gehl 2010: 127–128). Alexanderin ym. (1977: 166) mukaan jo olemassa oleviin solmukohtiin on myös luontevaa keskittää toisiaan tukevia palveluita. |
| **Katutilan fyysiset elementit** | | | | | | | |
| **6. Tilan mitoitus ja korttelirakenne** | • Selkeää katutilaa ei muodostu tai tilan mitoitus on liian väljä.<br>• Korttelit ovat pitkiä – viereiselle kadulle poikkeaminen vaatii pitkän kävelymatkan. Korttelirakenne voi olla myös vaikea hahmottaa. | | | | | • Katutila/aukio on selkeästi rajattu ja mitoitus on jalankulkijalle sopivan tiivis.<br>• Korttelit ovat lyhyitä ja eri katujen välillä on helppoa liikkua. Korttelirakenne on selvästi hahmotettavissa. | Tilan mitoitusta tarkastellessa kiinnitetään huomiota siihen, onko tilan mitoitus jalankulkijan näkökulmasta sopivan tiivis, ovatko korttelit pitkiä vai lyhyitä, ja onko eri katujen välillä vaivatonta liikkua. Hyvän korttelirakenteen tulisi olla myös helposti hahmotettavissa. Katutilaa voivat rajata Junttilan (1995: 90) mukaan rakennusten lisäksi kadunkalusteet, maastonmuodot, pengerrykset, porrastukset kuin puu- tai pylväsrivitkin. Torien ja aukioiden kohdalla rajaus on vähintään yhtä tärkeää kuin katujenkin. Aukiot eivät saa olla rooliinsa nähden liian suuria, etteivät ne näytä tai tunnu autioilta (Alexander ym. 1977: 311; Whyte 1988: 110). Kun korttelit ovat lyhyitä, naapurikaduilla asiointi on luontevaa ja kaupunkirakenteen läpi avautuu vaihtoehtoisia reittejä. Tämä mahdollistaa helpot yhteydet lähikortteleiden palveluihin, jotka tavoittavat näin helpommin riittävän väestöpohjan (Jacobs 1961: 179). Pitkien kortteleiden kadut muodostuvat helposti monotonisiksi asuinkaduiksi, koska niiden kautta ei pääse liikkumaan kuin yhteen suuntaan. |
| **7. Jalankulun asema katutilassa** | • Autoliikenne tai pysäköinti vie lähes kaiken tilan ympäristössä.<br>• Autoliikenteen nopeudet ovat korkeita. Kadun ylittäminen on vaikeaa tai onnistuu vain harvoista kohdista. | | | | | • Suurin osa tilasta on varattu jalankululle.<br>• Autoliikenteen nopeudet ovat alhaisia.<br>• Kadun ylittäminen on helppoa ja kadun voi ylittää turvallisesti lähes mistä vain. | Jalankulun asemaa tarkastellaan katutilassa suhteessa autoliikenteen ja pysäköinnin asemaan. Keskeistä on, kuinka suuri osa ympäristöstä on varattu jalankululle, ovatko autoliikenteen nopeudet ympäristössä hiljaisia vai nopeita, synnyttääkö autoliikenne melu- tai ilmanlaadullisia haittoja ja onko kadun ylittäminen helppoa vai vaikeaa. Autoliikenteelle varattujen tilojen supistaminen ja joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn infrastruktuurin lisääminen on yksi Kenworthyn (2006: 68) kymmenestä kestävän kaupunkikehityksen periaatteesta. Alexander ym. (1977: 124) on päätynyt esittämään 9 prosentin maksimia maapinta-alasta, joka voidaan käyttää pysäköintiin ilman että pysäköinti häiritsee merkittävästi ulkoalueiden käyttöä muihin käyttötarkoituksiin. Autoliikenteen integroimista kaupunkiin jalankulkijan ehdoilla on sovellettu esimerkiksi Tanskassa Woonerf-periaatteen mukaan rakennetuilla hidaskaduilla, joilla eri liikennemuotoja ei ole eroteltu toisistaan, mutta kadun fyysiset rakenteet viestivät siitä, että ympäristössä toimitaan jalankulkijoiden ehdoilla (Gehl 1987: 113). Tällaisessa ympäristössä jalankulkija pystyy vaihtamaan kadun puolta halutessaan helposti. |
| **8. Jalankulkualueiden fyysinen laatu ja varustelu** | • Jalankulkualueet ovat heikkotasoisia: päällysteet ovat pelkkää asfalttia tai alueen kunto on huono.<br>• Kadunkalusteita ei ole tarpeeksi tai ne ovat huomattavan huonokuntoisia. | | | | | • Kävelyalueiden rakentamisessa on käytetty monipuolisesti laadukkaita materiaaleja ja alueet ovat hyvässä kunnossa.<br>• Jalankulkijoiden käytettävissä on riittävästi laadukkaita ja hyväkuntoisia kadunkalusteita (penkit, roskakorit, pysäkkikatokset ym.).<br>• Jalankulkualueet on valaistu korkeatasoisesti. Sekä itse valaisimet että valaistus on suunniteltu hyvin jalankulkuympäristöön sopiviksi. | Kriteerillä pyritään arvioimaan kävelyalueiden laadukkuutta ja varustelua. Hyväkuntoinen ja laadukkaasti valaistu, pinnoitteiltaan korkeatasoinen jalankulkualue saa korkeamman pistemäärän kuin vain asfaltoitu tai heikkokuntoinen alue. Myös jalankulkijoiden käytettävissä olevien kadunkalusteiden (penkit, roskakorit, bussipysäkit, valaisimet ym.) riittävä määrä ja laatu arvioidaan samassa yhteydessä. Kaupunkitilan fyysiset rakenteet ja design ovat keskeisiä miellyttävän jalankulkuympäristön muodostumisen kannalta. Hyvä kaupunkitila luo puitteet vuorovaikutukselle ja yhteisöllisyydelle (Kenworthy 2006: 79). Kadunkalusteiden tarkoituksena on ympäristön toimivuuden ja viihtyisyyden lisääminen. Hyvin suunnitellut kalusteet helpottavat liikkumista ja houkuttelevat ihmisiä lähelleen (Junttila 1995: 110). Erityisesti pysäkkialueiden ja pysäkkikalusteiden kaupunkikuvallinen vaikutus on merkittävä ja niillä on tärkeä toiminnallinen merkitys julkisen liikenteen käytön ja matkustusmukavuuden lisääjinä (Junttila 1995: 49). Ewing ym. (2006: 226) korostaa myös katuympäristön hyvän kunnossapidon merkitystä yhtenä laatutekijöistä. Katu-, tori- ja puistovalaistus mahdollistaa toiminnan pimeänä aikana ja toimii myös turvallisuustekijänä. Valaistuksella on tärkeä kaupunkikuvallinen merkitys – valon määrä ja laatu vaikuttavat siihen, millainen kuva kaupungista syntyy, ja koetaanko alue viihtyisänä ja vetovoimaisena vai kolkkona tai turvattomana (Junttila 1995: 56–56). |
| **9. Viherympäristö ja hulevesien hallinta** | • Katutilassa ei ole istutuksia, istutukset ovat tasoltaan heikkoja tai ne luovat turvattomuutta.<br>• Katutilaan ei sisälly vettä läpäiseviä pintoja. | | | | | • Katutilassa on puita, istutuksia tai muuta kasvillisuutta, jotka parantavat ympäristön viihtyisyyttä ja muodostavat monilajisen kokonaisuuden.<br>• Katutilaan liittyy vettä läpäiseviä pintoja, jotka imeyttävät ainakin osan kadulle kertyvistä hulevesistä. | Kasvillisuuteen liittyy kaupunkiympäristössä sekä esteettisiä että ekologisia arvoja. Estetiikan kannalta arvioidaan, parantavatko puut, istutukset ja muu kasvillisuus ympäristön viihtyisyyttä ja ovatko istutetut alueet hyvässä kunnossa. Istutukset eivät saa myöskään estää näkyvyyttä tai vaarantaa esimerkiksi liiallisella peittävyydellään jalankulkijoiden tur vallisuutta (Junttila 1995: 54). Kasvillisuus vaikuttaa pienilmastoon, melun vähentämiseen, alueen biologiseen monimuotoisuuteen kuin sadevesien imeytykseenkin (Niemelä ym. 2010: 208–209). Puut tarjoavat myös ihmisille suojaa auringolta, tuulelta ja sateelta (Junttila 1995: 129). Arvioinnissa on tärkeää kiinnittää huomiota kasvillisuuden määrän ja kunnon lisäksi myös sen monilajisuuteen. Hulevesien hallinnan kannalta vettä läpäisevän ja vettä läpäisemättömän pinnan suhde ympäristössä on keskeinen indikaattori (Staffans ym. 2008: 30). Käytännössä vettä läpäisevät pinnat voivat olla kaupungissa vaikkapa erilaisia kiveyksiä, reikälaattaa, sorapintaa ja nurmikkoa. Läpäiseviä päällysteitä on kuitenkin syytä välttää kohteissa, joissa hulevedet voivat sisältää huomattavasti epäpuhtauksia tai kemikaaleja. |
| **10. Esteettömyys ja pyöräily** | • Katuympäristössä on vaikeaa kulkea lastenvaunujen kanssa tai pyörätuolilla.<br>• Reunakivet risteyksissä eivät ole madallettuja, portaat tai kadun päällyste vaikeuttavat kulkemista.<br>• Katu soveltuu huonosti pyöräilyyn, kadulla ei ole pyörätietä, pyöräkaistoja eikä pyöräparkkia tai ne ovat tasoltaan heikkoja. | | | | | • Ympäristö on esteetöntä, eikä esim. kadun pinnoite, portaat tai reunakivet risteyksissä vaikeuta kulkemista.<br>• Pyöräily on huomioitu kadun suunnittelussa. On selvää, missä kuuluu pyöräillä, verkosto on jatkuva ja järjestelyt risteyksissä pyöräilijän kannalta sujuvia.<br>• Pyörien pysäköintiin on varattu keskeisten kohteiden kohdalla selkeä paikka ja riittävästi telineitä, joista ainakin osa on runkolukittavia. | Viimeiseen kriteeriin on yhdistetty ympäristön esteettömyys ja pyöräilyn mahdollisuudet, vaikkakin aiheet liittyvät toisiinsa vain väljästi. Yhtymäkohtia voi kuitenkin löytää tarkastelemalla järjestelyjä tenkin risteyksissä – vaikeuttavatko korkeat reunakivet kulkemista lastenvaunujen kanssa, pyörätuolilla tai yhdistetyn kevyen liikenteen väylän tai pyörätien tapauksessa polkupyörällä? Jalankulkualueen pinnoite ja mahdolliset tasoerot (portaikot ym.) tulee myös arvioida tässä kohdassa esteettömyyden näkökulmasta. Gehlin (2010: 130) mukaan harva valitsee vapaaehtoisesti portaat, jos vaihtoehtona on esimerkiksi kävely loivaa ramppia pitkin. Hyvin suunniteltu ympäristö, joka H55ottaa liikuntarajoitteet huomioon, on yleensä miellyttävä ja helppokulkuinen myös muille käyttäjäryhmille (Junttila 1995: 45). Jalankulku ja pyöräily eivät sovellu vilkkaassa kaupunkiympäristössä yhdistetyille kevyen liikenteen väylille, vaan pyöräliikenteelle on varattava oma tilansa (Alku 2007: 19; Vaismaa ym. 2011: 78). Pyöräilylle ja jalankululle varattujen alueiden tulee erottua toisistaan fyysisillä rakenteilla tai vähintään selkeillä katumaalauksilla. Pyöräilyn verkoston tulee ol la jatkuva ja järjestelyiden risteyksissä sujuvia. Pyörien pysäköintiin on varattava paikka ja riittävästi pyörätelineitä keskeisten kohteiden kohdalla (Gehl 2010: 185). On myös hyvä, jos ainakin osa pyörätelineistä mahdollistaa lukitsemisen pyörän rungosta ja esimerkiksi joukkoliikenneterminaalien yhteydessä tarjotaan lisäksi mahdollisuus lukittaviin säilytystiloihin (esim. pyöräkaapit). |
| **Reitit** (kadut, kävelyreitit)<br>0-9 pistettä - heikko<br>10-14 pistettä - keskitaso<br>15-30 pistettä - hyvä | **Aukiot** (Torit ja muut aukiot)<br>0-14 pistettä - heikko<br>15-19 pistettä - keskitaso<br>20-30 pistettä - hyvä | | | | | **Pisteet yhteensä:** | **Havainnointialue:** |