

Helsinki

Jalankulkuympäristön laadullisen arvioinnin menetelmä

Kaupunkiympäristön aineistoja 2025: 22

Panu Söderström

A-KONSULTIT | arkkitehtitoimisto



Jalankulkuympäristön laadullisen arvioinnin menetelmä
Kaupunkiympäristön aineistoja 2025: 22

ISBN 978-952-386-652-2
ISSN: 2489-4257 (verkkojulkaisu)

Julkaisija: Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala

Valokuvat ja taitto: Panu Söderström

Sisällys

I Menetelmä ja kriteerit	4	II Menetelmän taustaa	24
1.1 Johdanto	5	2.1 Esimerkkejä kirjallisuudesta	25
1.2 Arviointikriteerit	6	2.1.1 Kevin Lynchin mielikuvamaiseman elementit	26
1.2.1 Kaupunkiympäristön toimialan vastuutahot	7	2.1.2 Jan Gehlin jalankulkuympäristön elementit	27
1.2.2 Arvioitavien reittiosuuksien ja aukoiden rajaaminen	8	2.1.3 Jan Gehlin jalankulkuympäristön elementtien käsittely KYMP-kriteeristössä	28
1.2.3 Kohteiden pisteyttäminen	9	2.1.4 Jane Jacobs ja kaupunkiympäristön elävöittäminen	29
1.2.4 Ohjekortit	10	2.2 Elävät kaupunkikeskukset -kriteeristö	30
Kriteeri 1: Jalankulun asema katutilassa	10	2.2.1 Muunnokset aiemmin toteutettujen arviointien ja KYMP-kriteeristön välillä	31
Kriteeri 2: Jalankulun esteettömyys	11	2.2.1 Muunnokset aiemmin toteutettujen arviointien ja KYMP-kriteeristön välillä	32
Kriteeri 3: Ympäristön laatu ja varustelu	12	Lähteitä ja taustakirjallisuutta	33
Kriteeri 4: Viherympäristö	13		
Kriteeri 5: Solmukohtat ja kohtaamispaikat	14		
Kriteeri 6: Tilan mitoitus ja korttelirakenne	15		
Kriteeri 7: Sekoittunut kaupunkiympäristö	16		
Kriteeri 8: Katutason aktiivisuus	17		
Kriteeri 9: Turvallinen ja asuttu ympäristö	18		
Kriteeri 10: Visuaalinen monimuotoisuus	19		
1.3 Esimerkkiarviot	20		
1.3.1 Esimerkkiarvio I	20		
1.3.2 Esimerkkiarvio II	22		

I

Menetelmä ja kriteerit



I.1 Johdanto

Helsingin kaupunki on toteuttanut kymmenen viime vuoden aikana useita asemanseuduile, keskustaan ja kantakaupungin kaupunginosiin kohdistuvia jalankulkuympäristön arviointitutkimuksia, joissa alueiden reitistöä on havainnoitu, pisteytetty ja luokiteltu 10-kohtaiseen Elävät kaupunkikeskukset -kriteeristöön (Söderström 2012 / Suomen ympäristö 32/2012) pohjautuen.

Kävely-ympäristöjen kehitystyössä on tunnistettu tarpeita kehittää käytettyä menetelmää sekä arviointien ohjeistusta edelleen palvelemaan aiempaa kohdennetummin Helsingin kaupunkiympäristön toimialan (KYMP) tietotarpeita yleiskaavan kuvaamien tavoitteiden toteuttamiseksi tarkemmassa suunnittelussa. Ohjeen laadinta on toteutettu vuoden 2025 aikana kehitysprojektissa, jota on pohjustanut kehitystyön tavoitteita kartoittanut työpaja syksyllä 2024. Kehitystyötä ovat ohjanneet liikennetutkija **Eeva Kostilainen**, arkkitehti **Petri Leppälä**, maisema-arkkitehti **Antonina Myllymäki** sekä liikenneinsinööri **Henna Kluge**. Ohjeen on laatinut arkkitehti **Panu Söderström**.

Elävät kaupunkikeskukset -kriteeristö on toiminut menetelmän kehittämisen lähtökohtana, mikä mahdollistaa myös aiemmin tehtyjen arviointien sovittamisen uudistettuun malliin. Arviointikriteeristöä on peilattu myös Jan Gehlin 12-kohtaiseen kriteeristöön, joka painottaa ajanvieton ja viihtymisen mahdollisuuksia kaupunkitilassa. Uudistettua kriteeristöä on testattu kesän 2025 aikana toteutetuissa Helsingin keskusta-alueen laatutarkasteluissa, jotka on laatinut korkeakouluharjoittelija **Tuomas Majjala**.

Tämä ohjedokumentti jakautuu kahteen osioon, joista ensimmäinen keskittyy arviointien suorittamisen ohjeistukseen ja tarkistetun, KYMP-kriteeristöksi nimetyn arviointikriteeristön esittelyyn. Tämä osio sisältää myös tiedot kunkin arviointikriteerin kytköksistä KYMP:n eri palveluiden toimintaan ja vastuualueisiin. Toinen osio sisältää kriteeristön sisältöjä taustoittavaa ja täydentävää materiaalia sekä vaihtoehtoisten arviointikriteerien vertailua.

Menetelmän tunnistettuja kehitystavoitteita ovat olleet:

- Arviointien yhteismitallisuuden kehittäminen. Pyritään avaamaan aiempaa yksiselitteisemmin, mitä konkreettisia kaupunkiympäristössä esiintyviä tekijöitä mikäkin pistemäärä edellyttää.
- Kriteerien arviointiasteikon yksinkertaistaminen. Tavoitteeksi siirtyä 4-portaisesta asteikosta (0–3 pistettä) yksinkertaisempaan 3-portaiseen "liikennevalomalliin".
- Arviointien reittisegmenttien rajausten ohjeistuksen selkeyttäminen. Aiemmissa arvioinneissa arvioidut katuosuudet ovat olleet joiltain osin epätarkoituksenmukaisen pitkiä, eikä alueellisesti olennaisia solmukohtia (asema- ja pysäkkiympäristöt, aukiot ym.) ole arvioitu erikseen.
- Arvioinnin kohdistaminen fyysiseen kaupunkiympäristöön: Kriteeristöä kohdennetaan aiempaa voimakkaammin fyysisen kaupunkiympäristön tarkasteluun, johon kaupunkiympäristön suunnittelulla ja ylläpidolla on mahdollista vaikuttaa.
- Kiinteämpi kytkös Helsingin kävelyn suunnitteluohjeeseen: Sidotaan kriteerien sisältöä / tarkempia arviointiperusteita yhtenäisemmäksi kokonaisuudeksi kävelyn suunnitteluohjeen kanssa.

1.2 Arviointikriteerit

KATUYMPÄRISTÖ

Katu ympäristö tarjoaa puitteet jalankululle ja pyöräilylle sekä viihtymiselle kaupunkitilassa. Kriteerit 1–5 keskittyvät fyysisen katu ympäristön ominaispiirteisiin.

Katu- ja viherympäristöä koskevien kriteerien kautta tarkastellaan eri kulkumuotojen tilanjakoa katutilassa, katu ympäristön fyysisten rakenteiden laatua ja kuntoa sekä katu ympäristöön liittyvää viherympäristöä ja ekosysteemi palveluita.

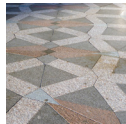
Kriteerikokonaisuus kytkeytyy kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelun, kaupunkitila- ja maisemasuunnittelun sekä yleisten alueiden ylläpidon palveluihin.

Katu ympäristöä koskevien kriteerien osalta arviointi ei kohdistu ympäröivään kaupunkirakenteeseen, vaan mahdolliset myöhemmät ympäristön laatua parantavat toimenpiteet ovat toteutettavissa katutilaan sijoitettavia fyysisiä järjestelyjä kehittämällä.

Kriteerit kytkeytyvät Helsingin käveltävien katu- ja kaupunkitilojen suunnitteluohjeen lukuihin *Kävelyä edistävien toimenpiteiden suunnittelu sekä Katutilatyyppi ja kadun vyöhykkeet*.



1. JALANKULUN ASEMA KATUTILASSA



2. JALANKULUN ESTEETTÖMYYS



3. YMPÄRISTÖN LAATU JA VARUSTELU



4. VIHERYMPÄRISTÖ



5. SOLMUKOHDAT JA KOHTAAMISPAIKAT

KAUPUNKIRAKENNE

Jalankulkuun kannustava kaupunkirakenne on monipuolista, ja se huomioi ihmisen mittakaavan. Kriteerit 6–10 keskittyvät rakennettuun ympäristöön ja kaupunkirakenteeseen.

Rakennetun ympäristön piirteisiin ja toimintoihin liittyvät kriteerit koskevat korttelirakennetta ja kaupunkikuvaa sekä eri toimintojen sijoittumista ja avautumista julkiseen katutilaan.

Kriteerikokonaisuus kytkeytyy kaupunkiympäristön toimialan palveluista erityisesti asemakaavoitukseen. Uudisalueiden lisäksi strategisesti sijoittuvilla täydennysrakennuskohteilla on mahdollista vaikuttaa merkittävästi kävelyystävällisen kaupunkirakenteen vahvistamiseen.

Myös rakennusvalvonnalla on oma roolinsa rakennushankkeiden ohjaamisessa siten, että uudishankkeet tukevat kävelyystävällisen kaupunkirakenteen muodostumista ympäristöön.

Kriteerit kytkeytyvät Helsingin käveltävien katu- ja kaupunkitilojen suunnitteluohjeen kohtiin 3.1 Hyvän kävely ympäristön perusominaisuudet, 3.2 Kävelyystävällinen kaupunkirakenne sekä 3.3 Julkisivat ja kävely ympäristö.



6. TILAN MITOITUS JA KORTTELIRAKENNE



7. SEKOITTUNUT KAUPUNKIRAKENNE



8. KATUTASON AKTIIVISUUS



9. TURVALLINEN JA ASUTTU YMPÄRISTÖ



10. VISUAALINEN MONIMUOTOISUUS

Pääasialliset KYMP-vastuutahot kutsuvan katu ympäristön kehittämisessä:

Liikenne- ja katusuunnittelu

Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu

Yleisten alueiden ylläpito

Pääasialliset KYMP-vastuutahot kävelyllä hyvän kaupunkirakenteen kehittämisessä:

Asemakaavoitus

Rakennusvalvonta

I.2.1 Kaupunkiympäristön toimialan vastuutahot

KATUYMPÄRISTÖ

Oheisessa kaaviossa esitetään pääasialliset Helsingin kaupunkiympäristön toimialan vastuutahot kunkin kutsuvan katu ympäristön kehittämiseen liittyvän kriteerin osalta.

	1. JALANKULUN ASEMA KATUTILASSA	Liikenne- ja katusuunnittelu Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu
	2. JALANKULUN ESTEETTÖMYYS	Liikenne- ja katusuunnittelu Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu
	3. YMPÄRISTÖN LAATU JA VARUSTELU	Liikenne- ja katusuunnittelu Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu Yleisten alueiden ylläpito
	4. VIHERYMPÄRISTÖ	Liikenne- ja katusuunnittelu Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu
	5. SOLMUKOHDAT JA KOHTAAMISPAIKAT	Liikenne- ja katusuunnittelu Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu Asemakaavoitus

KAUPUNKIRAKENNE

Oheisessa kaaviossa esitetään pääasialliset Helsingin kaupunkiympäristön toimialan vastuutahot kunkin kävelylle hyvän kaupunkirakenteen kehittämiseen liittyvän kriteerin osalta.

	6. TILAN MITOITUS JA KORTTELIRAKENNE	Asemakaavoitus Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu Liikenne- ja katusuunnittelu
	7. SEKOITTUNUT KAUPUNKIRAKENNE	Asemakaavoitus Rakennusvalvonta
	8. KATUTASON AKTIIVISUUS	Asemakaavoitus Rakennusvalvonta
	9. TURVALLINEN JA ASUTTU YMPÄRISTÖ	Asemakaavoitus Rakennusvalvonta
	10. VISUAALINEN MONIMUOTOISUUS	Asemakaavoitus Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu Rakennusvalvonta

1.2.2 Arvioitavien reittiosuuksien ja aukoiden rajaaminen

- Reittien sekä kaupunkiympäristön solmukohtina toimivien aukoiden paikantaminen ja rajaaminen ovat osa analyysityötä, joka on tarpeen suorittaa ennen varsinaisia kenttätöitä mm. kaupungin karttapalvelua, ortokuvaa, katonäkymäpalveluita ym. hyödyntäen. Mobilenote-ohjelmiston käyttöön on erillinen ohjetiedostonsa.
- Arvioitavat reitit ja näihin kytkeytyvät aukiot rajataan ja digitoidaan arviointikartalle jokainen erillisenä viivana tai alueena. Rajauksia voi olla tarpeen tarkentaa työn myöhemmissä vaiheissa.
- Pääsääntöisesti kadun jokainen kortteliväli, tori tai aukio muodostaa oman arvioitavan yksikkönsä. Arvioitavien osuuksien pituudet ovat tyypillisesti noin 50–100 metriä. Jos reitin ominaisuudet jatkuvat lähes identtisinä (esim. pientaloalueen asuinkatu), voidaan samaan segmenttiin sisällyttää pidempikin katuosuus.
- Laajat aukiokokonaisuudet on perusteltua pilkkoa useampaan eri osaan, jos ne koostuvat useammasta erillisestä kaupunkitilasta tai toiminnallisesti erityyppisistä osista. Vastaavasti myös leveiden pääkatujen eri puolten jalkakäytävät voidaan arvioida erikseen, jos näiden arvioidaan muodostavan toiminnallisesti tai visuaalisesti toisistaan poikkeavat reittinsä.



Arvioitavia reittejä (harmaa) ja aukioita (punainen) Riihimäen keskustassa. Alueella osa paikannetuista aukioista oli asemakaavaan merkittyjä nimettyjä aukioita, osa puolestaan keskeisesti sijoittuvia katualueen jalankulku-/terassialueiden laajentumia tai katuun kiinteästi liittyviä, julkisessa käytössä olevia tontin osia.



Arvioitavat reitit ja aukiot arvioinnin suorittamisen jälkeen, yhteispisteiden mukaisesti luokiteltuina. Luokat kuvaavat tavoitteiden toteutumista (eivät toteudu, toteutuvat osittain, toteutuvat pääosin).

Luokittelun värikoodauksessa sovelletaan Helsingin kaupungin liikennevalopalettia. Käytettävät värikoodit (HEX) ovat vihreä "kupari" #00d7a7, keltainen "kesä" #ffc61e ja punainen "tiili" #bd2719.

I.2.3 Kohteiden pisteyttäminen

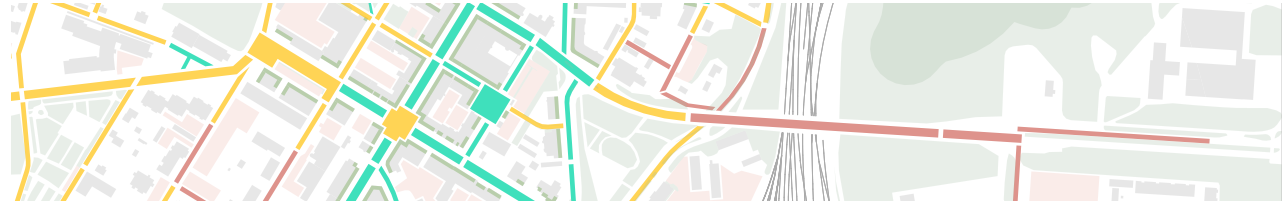
- Kriteeristön perusteella arvioitavat reittiosuudet ja aukiot pisteytetään. Kriteeristö koostuu kymmenestä arvioitavasta kohdasta, joista jokaisen toteutuminen arvioidaan asteikolla **0 pistettä (kriteeri ei toteudu) – 1 (kriteeri toteutuu osittain) – 2 (kriteeri toteutuu)**. Arviointiasteikko poikkeaa aiemmista, vuosina 2012–2024 toteutetuista tarkasteluista, joissa kunkin kriteerin toteutuminen arvioitiin asteikolla 0–3 pistettä.
- Kriteerien ohjekortit sisältävät tarkemmin eriteltyä sisältöä pisteytyksen tueksi. Pisteytys on silti tarpeen sovittaa myös alueen kokonaisuuteen. Tarkoitus on valita kolmiportaisella ”liikennevaloasteikolla” kustakin kriteeristä kokonaisuutenaan eniten kohdetta kuvaava vaihtoehto. Kriteeri voidaan arvioida kokonaisuutenaan toteutuneeksi kahden pisteen arvoisesti, vaikka aivan jokainen ohjekorttiin kirjattu osatekijä ei olisi toteutunut täydellisesti.
- Yksittäisten kriteerien pistemäärät summaamalla reittisegmenteille saadaan laskettua kokonaispistemäärät, jotka asettuvat välille 0–20. Reittien ja aukioiden laatuluokitus muodostuu yhteenlasketun kokonaispistemäärän pohjalta. Luokittelu poikkeaa osin aiemmista, vuosina 2012–2024 toteutetuista tarkasteluista.

Reittien ja aukioiden kokonaispisteiden luokittelu

0–8 pistettä – tavoitteet eivät toteudu

9–12 pistettä – tavoitteet toteutuvat osittain

13–20 pistettä – tavoitteet toteutuvat pääosin



- Kaupungin karttapalvelussa on mahdollista tarkastella arvioitujen alueiden reittien ja aukioiden luokitusta sekä yksittäisten kriteerien että kokonaispisteiden mukaisesti luokiteltuna. Kriteerikohtainen tarkastelu tarjoaa kohteiden ominaisuuksista yksityiskohtaisempaa tietoa suunnittelun pohjaksi, kun taas kokonaispisteiden mukaisesti luokiteltu aineisto auttaa hahmottamaan yleisellä tasolla jalankulkuympäristön laatueroja alueiden eri osissa.
- Yhteispisteitä on mahdollista tarkastella ja luokitella erikseen myös kriteereistä 1–5 (*katuympäristö*). Näin on mahdollista tarkastella katu ympäristön jalankulkua tukeviin laatu tekijöihin liittyviä teemoja ilman kytköstä liittyvään kaupunkirakenteeseen (*kaupunkirakenne*), johon vaikuttaminen vaatii tyypillisesti raskaampia toimenpiteitä.

I.2.4 Ohjekortit

KRITEERI I: JALANKULUN ASEMA KATUTILASSA

Aktiivisten kulkumuotojen asema katutilassa liittyy niin käveltävyyteen (walkability), liikenteen rauhoittamiseen (traffic calming) sekä siihen, kuinka hyvin fyysinen kaupunkiympäristö tukee hyötyliikuntaa ja tätä kautta saavutettavia terveyshyötyjä.

Aktiivisten kulkumuotojen asemaa tarkastellaan ensisijaisesti suhteessa autoliikenteen ja pysäköinnin asemaan. Käveltävyyden edistäminen kytkeytyy kaupungin vetovoiman kehittämiseen, ilmastonmuutoksen torjuntaan ja tasa-arvoisten liikkumismahdollisuuksien turvaamiseen.



Kriteeri toteutuu (2 p):

- Jalankulku ja pyöräily ovat katutilassa korkeimmalle priorisoituja kulkumuotoja, joille on varattu runsaasti tilaa.
- Auto- ja pyöräliikenteen nopeudet ovat luontevassa suhteessa jalankulku ympäristöön, eikä esimerkiksi pysäköinti hallitse katutilaa.
- Kadun ylittäminen on helppoa ja kadun voi ylittää turvallisesti lähes mistä vain, järjestelyt risteyksissä ovat jalankulkua suosivia.



Kriteeri toteutuu osittain (1 p):

- Katutila on jossain määrin autoliikennepainotteinen.
- Autoliikenteen nopeudet ovat yleensä selvästi pyöräilynopeutta korkeampia.
- Jalankulku onnistuu turvallisesti, mutta liikkuminen (esim. kadun ylitys) tapahtuu autoliikenteen ehdoilla.

Helsingin käveltävien katu- ja kaupunkitilojen suunnitteluohje:

Liikenteen rauhoittaminen (s. 26) ja Katutilatyypit (s. 43).

Huomioitavaksi arviointiin:

Kriteeri voi toteutua kokonaan tai osittain myös kadulla, jolla ei ole erillistä jalkakäytävää (esim. pihakatu tai vähäliikenteinen asuinkatu). Tämä edellyttää kuitenkin, että katutilan luonne ohjaa mataliin ajonopeuksiin.



Kriteeri ei toteudu (0 p):

- Katutila on vahvasti autoliikennepainotteinen.
- Autoliikenne tai pysäköinti vie lähes kaiken tilan ympäristössä.

1.2.4 Ohjekortit

KRITEERI 2: JALANKULUN ESTEETTÖMYYS

Esteettömään liikkumis- ja toimintaympäristöön liittyvät kysymykset ovat keskeisiä tasa-arvoisten liikkumismahdollisuuksien tarjoamisen näkökulmasta. Hyvin suunniteltu ympäristö, joka ottaa liikuntarajoitteet huomioon, on yleensä miellyttävä ja helppokulkuinen myös muille käyttäjäryhmille.

Myös toimivat pyöräily- ja pyörä- ja sähköpotkulautojen pysäköinnin järjestelyt edistävät esteettömyyttä ja ehkäisevät näiden toimintojen ohjautumista jalankulun lomaan.

Huomioitavaksi arvioitiin:

Helsingin kaupunkitilojen ohjekortti [Esteetön kaupunkitila](#).



Kriteeri toteutuu (2 p):

- Ympäristö on pääosin esteetöntä, eivätkä kadun pinnoite, portaat tai reunakivet risteyksissä vaikeuta kulkemista. Reitin leveys mahdollistaa sujuvan kulkemisen, eikä reitillä ole esteitä.
- Reitti ja sen jatkuminen esimerkiksi risteyksissä on helposti hahmotettavissa.
- Erottelu eri kulkumuotojen kesken on reitin luonteeseen nähden riittävää. Jalankulkijoiden sekaan ei ohjaudu nopeaa pyörä-, sähköpotkulauta- tai autoliikennettä tai esteettömyyttä heikentävää pysäköintiä.



Kriteeri toteutuu osittain (1 p):

- Ympäristö ei ole täysin esteetöntä tai jalankulkureitin hahmotettavuus on osin epäselvää. Kulkeminen lastenvaunujen, pyörätuolin tai rollaattorin kanssa onnistuu silti kohtalaisesti.
- Erottelu eri kulkumuotojen kesken on reitin luonteeseen nähden pääosin riittävää.



Kriteeri ei toteudu (0 p):

- Katuympäristössä ei ole sujuvaa ja turvallista kulkea lastenvaunujen, pyörätuolin tai rollaattorin kanssa.

1.2.4 Ohjekortit

KRITEERI 3: YMPÄRISTÖN LAATU JA VARUSTELU

Kaupunkitilan fyysiset rakenteet sekä laadukas ympäristösuunnittelu ovat keskeisiä vetovoimaisen kävely-ympäristön muodostumisen kannalta, ja niillä voi viestiä myös alueen jalankulkupainotteisesta luonteesta.

Hyvin suunnitellut kadunkalusteet helpottavat liikkumista ja kaupunkitilan monipuolista hyödyntämistä. Erityisesti ikäihmisten kannalta mahdollisuudet istahtaa kävelyreitillä varrella ovat keskeisiä.

Laadukas ympäristö vaatii myös riittävää huoltoa ja kunnossapitoa – myös talviolosuhteissa.

Helsingin käveltävien katu- ja kaupunkitilojen suunnitteluohje: Oleskelu (s. 34), Materiaalit (s. 38) ja Valaistus (s. 40).



Kriteeri toteutuu (2 p):

- Katuympäristön rakentamisessa on käytetty vaihtelevia materiaaleja – ympäristösuunnittelu on omaleimaista ja vahvistaa paikan identiteettiä.
- Kohde on varustettu ympäristöön sopivilla ja laadukkailla kadunkalusteilla. Myös valaistus on suunniteltu jalankulkuympäristöön sopivaksi.
- Alueiden kunnossapidosta on huolehdittu moitteettomasti. Pinnoitteet ja kalusteet ovat hyvässä kunnossa ja ympäristö on hoidetun oloista.



Kriteeri toteutuu osittain (1 p):

- Katuympäristö on toteutettu pääosin tavanomaisin ratkaisuin ja materiaalein.
- Mahdolliset kadunkalusteet ovat laadultaan tai kunnoltaan osin vaatimattomia.
- Kohteen laatutaso täyttää perustarpeet huomioiden kadun/reitin rooli alueella.
- Pinnoitteet, mahdolliset kalusteet ja ympäristö ovat kohtalaisessa kunnossa.



Kriteeri ei toteudu (0 p):

- Materiaalien käyttö katuympäristössä on yksipuolista, päällysteet ovat lähinnä asfalttia, eikä katuympäristön esteettiseen luonteeseen ole panostettu riittävästi.
- Kadunkalusteita ei ole tarpeeksi tai ne ovat laadultaan tai kunnoltaan heikkoja.
- Alueen kunnossapito on puutteellista. Pinnoitteet ja kalusteet ovat heikkokuntoisia, ja ympäristön yleisvaikutelma on epäsiisti.

1.2.4 Ohjekortit

KRITEERI 4: VIHERYMPÄRISTÖ

Tiivistyvien kaupunginosien vastapainona kaupunkiluonto ja erityyppiset elvyttävät ympäristöt ovat korostuneet tutkimuksissa asukkaiden hyvinvoinnin kannalta keskeisinä elinympäristön osina.

Kasvillisuus vaikuttaa niin pienilmastoon, melun vähentämiseen, alueen biologiseen monimuotoisuuteen kuin sadevesien imeytymiseenkin. Puut tarjoavat myös ihmisille suojaa auringolta, tuulelta ja sateelta.

Kasvillisuus ei saa kuitenkaan estää näkyvyyttä tai vaarantaa esimerkiksi liiallisella peittävytydellään jalankulkijoiden turvallisuutta.

Helsingin käveltävien katu- ja kaupunkitilojen suunnitteluohje: Katuvihreä (s. 31).



Kriteeri toteutuu (2 p):

- Katutilassa on puita, istutuksia tai muuta kasvillisuutta, joka parantaa ympäristön viihtyisyyttä ja muodostaa monilajisen kokonaisuuden.
- Katutilaan liittyy vettä läpäiseviä pintoja, jotka imeyttävät ainakin osan kadulle kertyvistä hulevesistä (esim. vettä läpäisevät kiveykset, eri tyyppiset nurmikivet, istutusalueet ja näkyvät hulevesiratkaisut).



Kriteeri toteutuu osittain (1 p):

- Katutilassa on puita, istutuksia tai muuta kasvillisuutta. Viherympäristö on kuitenkin niukkaa tai sen laatutaso on vaatimatonta.
- Katutilaan liittyy vähäisissä määrin vettä läpäiseviä pintoja.



Kriteeri ei toteudu (0 p):

- Katutilaan ei yhdisty puita, istutuksia tai muuta kasvillisuutta.
- Katutilaan ei sisälly vettä läpäiseviä pintoja.

KRITEERI 5: SOLMUKOHDAT JA KOHTAAMISPAIKAT

Solmukohtilla tarkoitetaan ympäristöstä visuaalisesti tai toiminnallisesti erottuvia paikkoja, joilla on oma ilmeensä ja identiteettinsä, ja jotka toimivat eräänlaisina kaupungin ankkuripisteinä. Keskusympäristössä solmukohdat voivat olla keskeisiä aukioita, liikenneterminalleja tai kauppakeskuksia. Paikallisempia solmukohtia voivat muodostaa esimerkiksi jalankulkureittiä jäsentämään suunnitellut pienaukiot, kalusteryhmät tai puistikot penkkeineen.

Kun kävelyreittiä rytmittävät solmukohdat jakavat reitin erillisiin hahmotettaviin osa-alueisiin, pysyy kävelijän mielenkiinto yllä pidemmälläkin matkalla. Kohtaamisten ja toiminnan paikat edistävät niin aktiivisia kuin passiivisiakin kontakteja ja tarjoavat mahdollisuuden vuorovaikutukseen.

Helsingin käveltävien katu- ja kaupunkitilojen suunnitteluohje:
Oleskelu (s. 34).



Kriteeri toteutuu (2 p):

- Arvioitava kohde on jalankulkuverkoston solmukohta tai se kytkeytyy näköyhteydellä yhteen tai useampaan toiminnalliseen tai visuaaliseen solmukohtaan.
- Ympäristö mahdollistaa aktiivisen suhteen kaupunkitilaan. Ulkotila sisältää kohtaamisten, toiminnan ja viihtymisen paikkoja: istuskelupaikkoja, leikki- tai kuntoilupaikan, terasseja, myyntikojuja, jne.



Kriteeri toteutuu osittain (1 p):

- Tarkasteltava reitin osa ei ole yhteydessä keskeisiin solmukohtiin, mutta reitti kytkeytyy näköyhteydellä pieneen arjen solmukohtaan kuten bussipysäkkiin katoksineen, istuskelupaikkaan tai erilaisella pinnoitteella korostettuun kadunkulmaan.
- Ulkotilaan sijoittuu joiltain osin arkisia kohtaamisten ja toiminnan paikkoja, mutta ne eivät ole luonteeltaan aktiivisia.



Kriteeri ei toteudu (0 p):

- Tarkasteltava reitin osa ei ole yhteydessä havaittaviin solmukohtiin.
- Toimintojen ja visuaalisen ilmeen intensiteetti on sama joka kohdassa reittiä.
- Ulkotilaan ei sijoitu kohtaamisten ja toiminnan paikkoja.

KRITEERI 6: TILAN MITOITUS JA KORTTELIRAKENNE

Käveltävä kaupunkiympäristö huomioi ihmisen mittakaavan, jalankululle tyypillisen liikkumisnopeuden ja riittävän tiheän reittiverkoston, joka mahdollistaa myös kulkureittien varioinnin. Myös rakennusten julkisivujen jäsentely vaikuttaa tilan kokemiseen: erityisesti alimman tai alimpien kerrosten muodostamalla, muusta julkisivusta poikkeavalla jalustaosalla voidaan vaikuttaa katutilan mittakaavan kokemiseen.

Korttelirakenteen lisäksi ympäristön mittakaavaan vaikuttavat katu ympäristön rakenteet ja istutukset. Seinien vierustoille sekä puiden, patsaiden tai porrastusten yhteyteen muodostuu myös luontevia paikkoja viiptyllylle kaupunkitilassa, mitä Jan Gehl kutsuu ns. reunaefektiksi (edge effect).

Helsingin käveltävien katu- ja kaupunkitilojen suunnitteluohje:
3.3 Julkisivut ja kävely-ympäristö (s. 16).



Kriteeri toteutuu (2 p):

- Kaupunkitila on luontevasti rajattu ja mitoitus on jalankulkijalle sopivan tiivis. Tilaa voivat rajata rakennusten lisäksi esimerkiksi kadunkalusteet, puurivit, muurit tai pengerrykset.
- Korttelit ovat lyhyitä (pääosin alle 100 m) ja eri katujen välillä on helppoa liikkua. Korttelirakenne on selvästi hahmotettavissa.
- Korttelirakenne tai tonttien kasvillisuus tarjoaa suojaa melulta, tuulelta ja auringolta.



Kriteeri toteutuu osittain (1 p):

- Kaupunkitila on joiltain osin luontevasti rajattua, vaikka vaikutelma saattaa olla osin hajanainen.
- Korttelikoko on tavanomainen, mutta yhteydet eri katujen välillä ovat osin puutteellisia tai vaikeita hahmottaa.
- Korttelirakenne tai tonttien kasvillisuus tarjoaa osin suojaa melulta, tuulelta ja auringolta.



Kriteeri ei toteudu (0 p):

- Selkeää katutilaa ei muodostu tai tilan mitoitus on liian väljä.
- Korttelit ovat pitkiä – viereiselle kadulle poikkeaminen vaatii pitkän kävelymatkan. Korttelirakenne voi olla myös vaikea hahmottaa.
- Korttelirakenne ei juuri suojaa melulta, tuulelta ja auringolta.

I.2.4 Ohjekortit

KRITEERI 7: SEKOITTUNUT KAUPUNKIYMPÄRISTÖ

Kaupunkiympäristön sekoittuneisuus edistää sekä käveltävyyttä että monipuolisia toimintamahdollisuuksia. Sekoittuneessa rakenteessa etäisyydet asumisen, palveluiden ja työpaikkojen välillä ovat keskimäärin lyhyempiä kuin rakenteessa, jossa eri toiminnot on eroteltu omille alueilleen.

Sekoittunut rakenne edistää alueen pysymistä elävänä ja käytettynä eri vuorokaudenaikoina. Tällä on vaikutusta niin paikallisten palveluiden toimintamahdollisuuksiin kuin ulkotilojen turvallisuuteenkin. Myös eri-ikäisten ja -kuntoisten rakennusten muodostama kokonaisuus lisää alueen monipuolisuutta – esimerkiksi edullisten toimitilojen saatavuus on keskeistä niin vaihtelevan palvelutarjonnan kuin järjestökentän toimintaedellytystenkin kannalta.

Helsingin käveltväien katu- ja kaupunkitilojen suunnitteluohje:

3.2 Kävely-ystävällinen kaupunkirakenne,

15 minuutin kaupungin konsepti.



Kriteeri toteutuu (2 p):

- Ympäristön rakennuksissa on asuntoja, työpaikkoja sekä palveluita.
- Ympäristössä on eri ikäisiä rakennuksia, mikä tukee eri tyyppisten ja -hintaisten asuntojen ja toimitilojen tarjontaa.



Kriteeri toteutuu osittain (1 p):

- Ympäristön rakennuksissa on ainakin joiltain osin erilaisia toimintoja.
- Ympäristön rakennukset ovat keskenään eri ikäisiä tai luonteeltaan ainakin joiltain osin eri tyyppisiä.



Kriteeri ei toteudu (0 p):

- Kaikkien rakennusten käyttötarkoitus on sama.
- Kaikki rakennukset on rakennettu samana aikakautena ja rakennukset ovat keskenään lähes samanlaisia.

1.2.4 Ohjekortit

KRITEERI 8: KATUTASON AKTIIVISUUS

Rakennusten pohjakerrosten liiketilat lisäävät katutilan aktiivisuutta ja houkuttelevat ihmisiä ja elämää kaduille. Myös hyvät ja helpot yhteydet sisä- ja ulkotilan välillä lisäävät elämää ja aktiviteetteja katutilassa. Turvallisuutta luovat ihmiset: kadun varrella on hyvä olla toimintoja, jotka houkuttelevat ihmisiä käyttämään katuja eri vuorokaudenaikoina.

On myös hyvä, jos pohjakerrosten tiloja voidaan muuntaa käyttötarkoituksesta toiseen erilaisten tilojen kysynnän vaihdellessa. Muuntojoustavat tilat voivat palvella tarpeen mukaan niin liiketiloina, yhteistiloina, työtiloina kuin asumiskäytössäkin.

Helsingin käveltävien katu- ja kaupunkitilojen suunnitteluohje:
3.3 Julkisivut ja kävely-ympäristö (s. 16) katutason elävöittämisestä, Oleskelu (s. 34).



Kriteeri toteutuu (2 p):

- Rakennusten pohjakerroksissa sijaitsee toimintoja ja palveluita, joihin on käynti suoraan kadulta.
- Ainakin osa toiminnoista levittäytyy kesäaikana katutilaan, esim. terasseille.
- Jos katuun rajautuu avointa tilaa, se on aktiivisessa käytössä (esim. torikauppa, vapaa-ajan vietto).
- Sisä- ja ulkotilan välillä on hyvät yhteydet.



Kriteeri toteutuu osittain (1 p):

- Rakennusten pohjakerroksissa sijaitsee ainakin joiltain osin palveluita tai luonteeltaan avoimia yhteistiloja (kerhohuoneet, pesulat, työtilat ym.).
- Jos katuun rajautuu avointa tilaa, se on ainakin joiltain osin aktiivisessa käytössä (muu kuin pysäköintikäyttö).



Kriteeri ei toteudu (0 p):

- Pohjakerroksissa ei sijaitse palveluita tai niihin ei ole käyntiä suoraan kadulta.
- Pohjakerroksissa ei sijaitse kadulle aukeavia, aktiivisessa käytössä olevia yhteistiloja (kerhohuoneet, pesulat, työtilat ym.).

1.2.4 Ohjekortit

KRITEERI 9: TURVALLINEN JA ASUTTU YMPÄRISTÖ

Turvallisuutta luova sosiaalinen valvonta edellyttää, että ”kadulla on silmiä” – talot eivät saa kääntää selkäänsä kadulle, vaan ikkunoista on oltava näköyhteys kulkureiteille.

Mitä enemmän katutilasta tai siihen rajautuvista tiloista rakennetaan luontevaa olohuoneen jatketta, sitä enemmän asukkaat ovat läsnä julkisessa tilassa ja samalla tekevät ympäristöstä asuttua ja turvallista. Myös ilta-aikaan auki olevat palvelut voivat osaltaan tuottaa kadulle sosiaalista valvontaa.

*Helsingin käveltävien katu- ja kaupunkitilojen suunnitteluohje:
3.3 Julkisivut ja kävely-ympäristö (s. 16)*



Kriteeri toteutuu (2 p):

- Kadun tai aukion tapahtumia voi seurata useista asuinhuoneistojen ikkunoista tai lähes ympäri vuorokauden avoinna olevista liike-, palvelu- ja majoitustiloista (24h-kaupat, hotellit ym.).
- Sisä- ja ulkotilan välillä on hyvät yhteydet. Ainakin osaan asunnoista tai liiketiloista liittyy ulkotiloja (etupihat, parvekkeet, terassit), joilta on näköyhteys kadulle.



Kriteeri toteutuu osittain (1 p):

- Kadun tai aukion tapahtumia voi joiltain osin seurata asuinhuoneistojen ikkunoista tai rakennuksissa on ilta-aikaan auki olevia palveluita, jotka tuottavat kadulle sosiaalista valvontaa.



Kriteeri ei toteudu (0 p):

- Kadun tai aukion tapahtumia ei näe asuinhuoneistojen ikkunoista eikä kadulla ole ilta-aikaan auki olevien palveluiden tuottamaa sosiaalista valvontaa.

KRITEERI 10: VISUAALINEN MONIMUOTOISUUS

Ympäristön kiinnostavuuden kannalta on myös tärkeää, että rakennusten julkisivut ovat riittävän moninaisia ja niistä aukeaa ikkunoita kaduille. Pitkät, suljetut seinämät tai pelkistetyt, samanlaisina toistuvat julkisivut eivät muodosta elävää ja kiinnostavaa kaupunkiympäristöä, joka kannustaa jalankulkuun.

Myös kaupunkitilaan sijoitetut taideteokset, tila- ja ympäristötaide, erottuva kadunkalusteiden muotoilu sekä katutaide eri muodoissaan ovat olennaisia paikallisen identiteetin muodostumisen kannalta. Kiinnostavassa ympäristössä ihmiset ovat valmiita kävelemään pidempiä matkoja kuin visuaalisesti yksitoikkaisessa ympäristössä.

*Helsingin käveltävien katu- ja kaupunkitilojen suunnitteluohje:
3.3 Julkisivut ja kävely-ympäristö (s. 16).*



Kriteeri toteutuu (2 p):

- Rakennusten julkisivut ovat monipuolisia. Julkisivujen aukotuksessa, väreissä, materiaaleissa tai pintakäsittelyissä on vaihtelua korttelin eri osissa.
- Julkisivuista aukeaa kadulle ikkunoita ja ovia. Myös itse julkisivupinnassa voi olla variaatioita, kuten erkkereitä, pohjakerroksen arkadi tai osin katutilaan työntyviä parvekkeita.
- Kaupunkiympäristöstä on paikannettavissa visuaalisesti huomionarvoisia elementtejä (rakennusten yksityiskohdat ja arkkitehtuuri, tila- ja ympäristötaide, katutaide ym.).



Kriteeri toteutuu osittain (1 p):

- Rakennusten julkisivut ovat osin yksitoikkaisia, mutta niistä aukeaa ikkunoita kadulle.
- Katutilassa on joiltain osin visuaalisesti huomionarvoisia elementtejä, joita jalankulkija voi tarkastella.



Kriteeri ei toteudu (0 p):

- Rakennusten julkisivut ovat yksitoikkaisia tai tila rajautuu aitoihin, joutomaahan tai parkkikenttiin.
- Katutilassa ei ole visuaalisesti huomionarvoisia elementtejä.

I.3 Esimerkkiarviot

I.3.1 Esimerkkiarvio I



1.3 Esimerkkiarviot

1.3.1 Esimerkkiarvio I

Kriteeri	Pisteytys	Selite
1. Jalankulun asema katutilassa	1/2	Katutila on tilankäyttöltään jossain määrin autoliikennepainotteinen. Kadun turvallinen ylittäminen edellyttää suojatien käyttämistä, ja erotuskaistat on hyödynnetty pääosin pysäköintitilana. Keskeiseksi kokoojakaduksi jalankulun asema katutilassa on silti verrattain hyvä, ja liikenneympäristö näyttäytyy luonteeltaan rauhallisena.
2. Jalankulun esteettömyys	1/2	Ympäristö on pääosin esteetöntä. Se on toteutettu kaupungin esteettömyyden perustason ohjeita soveltaen. Myöskään raitiotiepysäkin yhteyteen (kuvasa osin puiden taakse jäävät suojatiet) ei kuitenkaan ole toteutettu erikoistason ratkaisuja, kuten merkittyjä varoitusalueita tai ohjaavia raitoja, miltä osin ratkaisu on osin puutteellinen. Suojateiden ylitysmatkat kuvan etualalla ovat pitkiä (n. 15 metriä) ilman keskisaarekkeita. Tilannetta helpottaa kadun suhteellisen rauhallinen liikenne.
3. Ympäristön laatu ja varustelu	1/2	Ajorata, raitiovaunukaistat sekä jalkakäytävät on toteutettu asfaltista. Erotuskaistat pysäköintitaskujen ulkopuolella on toteutettu luonnonkivipintaisina. Erotuskaistoille sijoittuvat raitiotien ajojohtopylväät ja näihin liittyvä riippuvalaisinjärjestelmä on toteutettu laadukkaasti, ja se luo luonnetta kadulle. Poikkikadun risteykseen sijoittui myös kaupunginosan infopylväs karttoineen ja opasteineen. Kadun oikealla puolella sijaitsevan Alepan yhteyteen sijoittuu runkolukituksen mahdollistavia pyöräpaikkoja. Kadun vasemmalla puolella sijaitsevan K-marketin yhteyteen pyöräpysäköintiä ei oltu järjestetty, miltä osin varustelua voidaan pitää puutteellisena. Katuosuudelle tai kadun oikeaan reunaan rajautuville pienoisaukioille ei myöskään sijoittunut julkisia penkkejä tai muita istuimia, mitä voi pitää kohteen keskeisen roolin huomioiden puutteena.
4. Viherympäristö	1/2	Ympäristön yleisvaikutelma on yllättävän vehreä huomioiden, että itse katupuita korvaavat pylväsiin kytkeytyvät köynnösistutukset. Sivukadun puolen katupuut välittivät osin katukuvaan. Vettä läpäiseviä pintoja katu ympäristöön sijoittuu vähäisissä määrin erotuskaistojen yhteyteen, mutta ei esimerkiksi raitiotien yhteyteen, mikä olisi luontevaa.
5. Solmukohdat ja kohtaamispaikat	2/2	Katuosuus edustaa Jätkäsaaren keskustamaisinta ja aktiivisinta katu ympäristöä. Erityisenä solmukohtana erottuu päivittäistavarakaupan ja raitiotiepysäkin ympäristö. Myös itse katu ympäristöön sijoittuu kohtaamisten paikkoja, erityisesti ravintoloiden ja kaupan ulkoterrassien yhteyteen.
6. Tilan mitoitus ja korttelirakenne	2/2	Kyseessä on kokoojakatu, jonka mittakaava on asuintaluja suurempi. Mittakaava on saatu silti hyvin hallintaan katutilan jäsentelyllä, istutuksilla sekä arkkitehtuurin yksityiskohtaisuudella. Katuun rajautuva korttelirakenne rajaa katutilaa selkeästi ja tarjoaa tiiviin jalankulkuverkoston osin myös korttelien lävitse.
7. Sekoittunut kaupunkiympäristö	2/2	Ympäristön rakennuksissa on monipuolisesti asuntoja, työpaikkoja ja palveluita. Kuvassa näkyvät rakennukset ovat valmistuneet kaikki 2010-luvulla, mutta pihan puolelta kadun vasemmanpuoleiset tontit rajautuvat 1990-luvun rakenteeseen. Kuvan mutkan taakse sijoittuu myös 1930-luvun Huutokonttori ravintoloihin.
8. Katutason aktiivisuus	2/2	Rakennusten pohjakerroksissa sijaitsee runsaasti erityyppisiä palveluita, jotka avautuvat suoraan kadulle. Monilla liiketoilla on aktiivinen suhde kaupunkitalaan, ja osalla toimijoista on myös terrassilusteita liiketojen edustalla.
9. Turvallinen ja asuttu ympäristö	2/2	Kadun tapahtumia voi seurata useista asuinhuoneistojen ikkunoista. Katua reunustaviin taloihin sijoittuu asumista toisesta kerroksesta ylöspäin. Asunnoissa on myös kadun suuntaan avautuvia parvekkeita, joilta on näköyhteys kadulle.
10. Visuaalinen monimuotoisuus	2/2	Rakennusten julkisivut ovat moninaisia. Niiden ensimmäisen kerroksen jäsentely poikkeaa muusta runko-osasta korostaen kontaktipintaa katuelämän ja rakennusten toimintojen välillä. Myös rakennusten yläosan ratkaisut ovat moninaisia. Julkisivuihin syvyysvaihtelua tuovat erkerit ja ylempien kerrosten ulokeparvekkeet. Visuaalisesti huomionarvoiset elementit kytkeytyvät katuosuudella erityisesti rakennusten arkkitehtuuriin sekä katu reunustaviin pylväsiin köynnöksineen.
Yhteispisteet ja luokitus	16/20	Tavoitteet toteutuvat pääosin. Pistemäärä on korkea, eikä katuosuus jäänyt yhdenkään kriteerin osalta pisteettä. Toisaalta esimerkkikohta on hyvin keskeinen ja aktiivinen katuosuus, jonka osalta myös tavoitetasoa voidaan pitää tavanomaista korkeampana. Selkeimmät puutteet kohteessa liittyivät kadunkalusteisiin, runsaaseen asfaltin käyttöön myös alueilla, joille soveltuisivat vettä läpäisevät pinnoitteet, sekä osin vaatimattomiin esteettömyysratkaisuihin erityisesti pysäkkialueiden läheisyydessä.

I.3 Esimerkkiarviot

I.3.2 Esimerkkiarvio II



I.3 Esimerkkiarviot

I.3.2 Esimerkkiarvio II

Kriteeri	Pisteytys	Selite
1. Jalankulun asema katutilassa	1/2	Katutila on tilankäyttöltään autoliikennepainotteinen, vaikka liikenne onkin rauhallista. Kadun voi sinänsä liikenteen puolesta ylittää turvallisesti myös korttelin keskeltä, mutta katu ympäristö viestii ylitysten tapahtuvan autoliikenteen ehdoilla.
2. Jalankulun esteettömyys	2/2	Ympäristö on pääosin esteetöntä ja risteysjärjestelyt ovat selkeitä. Katuosuudelle tai liittyviin risteysiin ei ole toteutettu esteettömyyden erikostason ratkaisuja, joita ei tavanomaisella asuntokadulla lähtökohtaisesti edellytetä. Erottelu eri kulkumuotojen kesken on kadun roolin ja vähäisen liikenteen huomioiden riittävää.
3. Ympäristön laatu ja varustelu	1/2	Ajorata ja toinen jalkakäytävistä on toteutettu asfaltista. Katuosuuden toisesta päästä toriaukioon yhdistyvä jalkakäytävä on päällystetty punertavalla betonikivellä, millä viestitään reitin tavanomaista merkittävämmästä asemasta alueen jalankulkuverkostossa. Katuosuudelle ei sijoitu kadunkalusteita. Valaistus on perustasoinen.
4. Viherympäristö	1/2	Viherympäristö kadulla on hyvin niukkaa. Katuosuuden molempiin päihin, korttelin kulmiin sijoittuu kuitenkin pieni korotettu istutusallas, joiden lisäksi seuraavan alueelle sijoittuvat katupuut ovat läsnä kadun päätenäkymässä.
5. Solmukohdat ja kohtaamispaikat	1/2	Kohde kytkeytyy toisesta päästään näköyhteydellä kauppakeskukseen. Myös kadun toinen pää kytkeytyy paikalliseen aukioon. Itse katutila on kuitenkin luonteeltaan niin epäaktiivinen (ei kohtaamisten, toiminnan ja viihtymisen paikkoja) että luokitus jää keskitasoiseksi.
6. Tilan mitoitus ja korttelirakenne	1/2	Katua rajaavien rakennusten korkeudet vastaavat perinteistä kaupunkiympäristöä, mikä luo kadulle luontevaa mittakaavaa. Korttelikoko on noin 80 x 80 metriä, mikä sopii hyvin jalankulku ympäristöön. Katuun rajautuvien rakennusten jäsentely ei kuitenkaan korkean ja suljetun pohjakerroksen osalta tue jalankulkijan mittakaavaa.
7. Sekoittunut kaupunkiympäristö	1/2	Katua rajaavat asuinkorttelit, eikä katuosuudelle sijoitu esimerkiksi kivijalkapalveluita. Kaikki rakennukset ovat valmistuneet 1990-luvulla. Katuosuuden päätenäkymänä on toisessa päässä kauppakeskus, toisessa ravintolapaviljonki, eli hieman laajemmin tarkastelutuna kaupunkiympäristö on toiminnallisesti ainakin osin sekoittunutta.
8. Katutason aktiivisuus	0/2	Katuosuudella rakennusten pohjakerrokseen ei sijoitu palveluita tai muita pohjakerrosta aktivoivia toimintoja. Katutaso välittyy jalankulkijalle osin tylynä ja sulkeutuneena.
9. Turvallinen ja asuttu ympäristö	2/2	Kadun tapahtumia voi seurata useista asuinhuoneistojen ikkunoista. Katua reunustaviin taloihin sijoittuu asumista toisesta kerroksesta ylöspäin. Asunnoissa on myös kadun suuntaan avautuvia parvekkeita, joilta on näköyhteys kadulle.
10. Visuaalinen monimuotoisuus	1/2	Rakennusten julkisivut ovat osin moninaisia, niissä on mm. erkereitä ja erityyppisiä parvekkeita. Julkisivut ja parvekevyöhykkeet on toteutettu suurelta osin betonielementeistä, jotka luovat osin monotonista visuaalista ympäristöä. Katutason visuaalinen ilme suljettuine seinäpintoineen ei muodosta kiinnostavaa kaupunkiympäristöä.
Yhteispisteet ja luokitus	11/20	Tavoitteet toteutuvat osittain. Pistemäärä on keskitasoa. Katu sijaitsee verrattain keskeisellä paikalla suhteessa kaupunginosan palveluihin ja jalankulkuverkostoon. Katuosuuden vahvuudet liittyvät selkeään, pääosin esteettömään ja hyvin jalankulkuun soveltuvaan korttelirakenteeseen, kun taas heikkouksina voidaan pitää katutason passiivista ja sulkeutunutta luonnetta sekä viherympäristöön liittyviä puutteita.

II Menetelmän taustaa

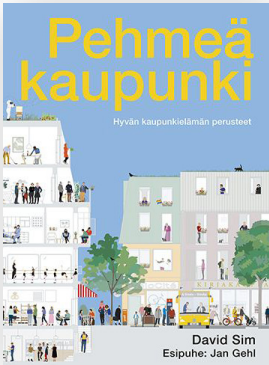
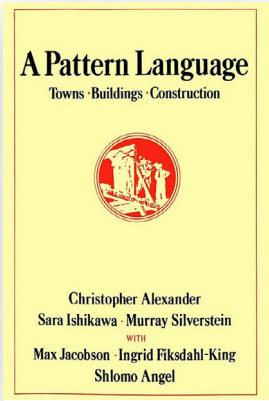
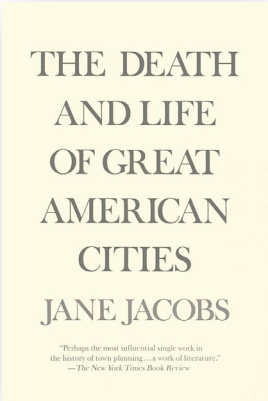
Kalvosarjan toisessa osassa esitellään lyhyesti arviointimenetelmän taustakirjallisuutta sekä tarkastellaan suhdetta muihin jalankulkuympäristön arviointikriteeristöihin.



2.1 Esimerkkejä kirjallisuudesta

ESIMERKKEJÄ KIRJALLISUUDESTA

JALANKULKUYMPÄRISTÖT,
ELÄVÖITTÄMINEN, DIVERSITEETTI.



2.1.1 Kevin Lynchin mielikuvamaiseman elementit

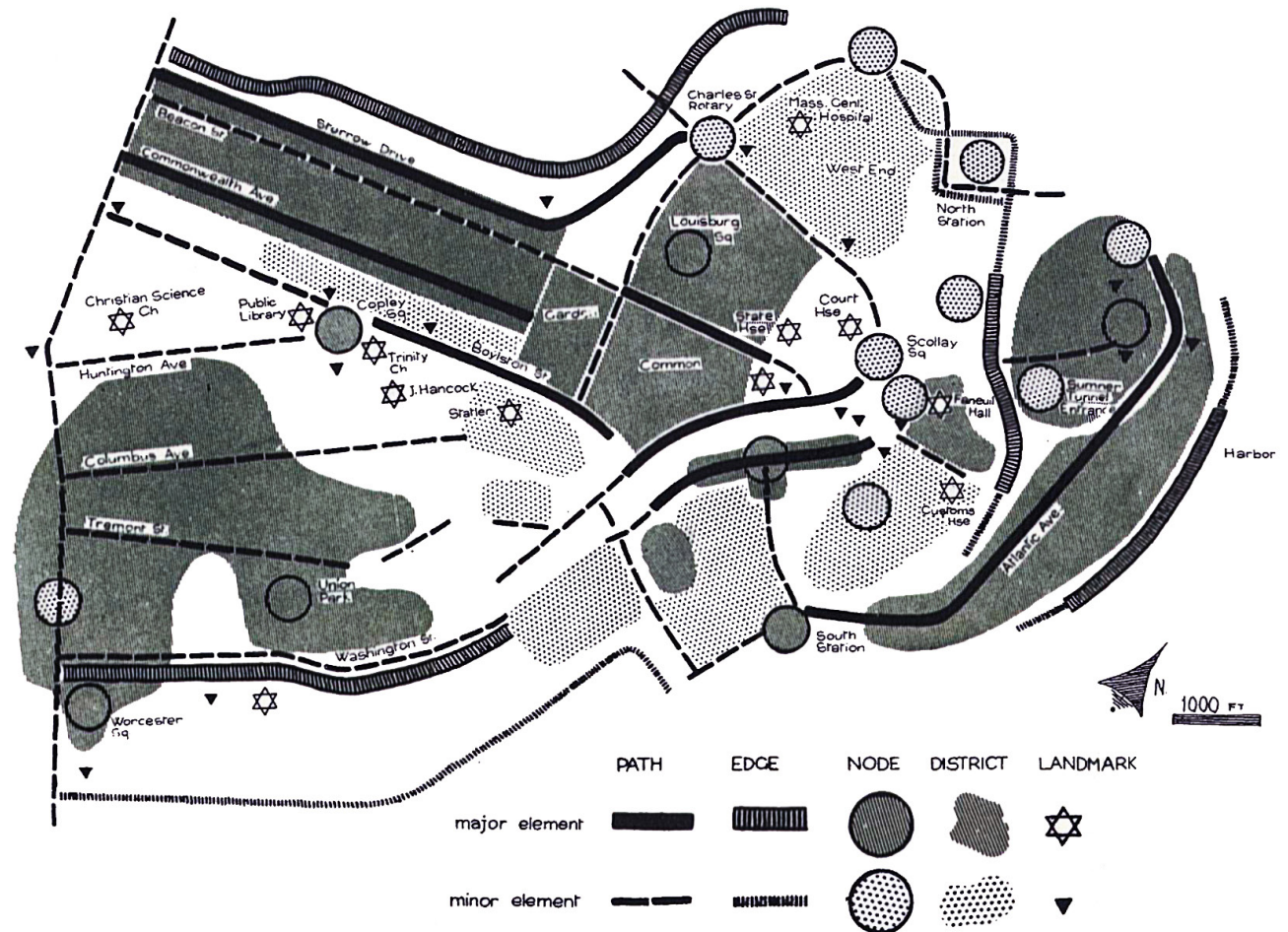
Kevin Lynchin (1960) kehittämän tunnetun jaottelun mukaan keskeisiä visuaalisia elementtejä kaupungeissa ovat reitit, reunat, alueet, solmukohdat ja maamerkit, joiden kautta kaupungin rakenne on hahmotettavissa.

Reitit ovat väyliä, joita pitkin ihminen liikkuu kaupungissa. Reunoja ovat esimerkiksi vesistöt, rautatiet, valtatie tai muurit, jotka vaikeuttavat kulkua alueelta toiselle. Alueilla Lynch tarkoittaa puolestaan kaupunginosia tai pienempiä naapurustoja.

Solmukohdat eli noodit ovat liikenteellisesti tai toiminnallisesti tärkeitä pisteitä kaupungissa. Osa solmukohtista on merkittäviä koko kaupungin tai seudun tasolla (liikenneterminaalit, suuret tavaratalot ym.) osa paikallisesti (katuaukiot, paikalliset kohtaamispaikat ym.).

Maamerkit puolestaan ovat solmujen lailla pistemäisiä kohtia kaupunkirakenteessa, mutta havainnoija ei yleensä astu niihin sisälle, vaan ne toimivat ulkoisina, maisemallisina kiinnekohtina ja usein myös kaupungin tai alueen symboleina.

KYMP-kriteeristöä soveltavissa kaupunkiympäristön laatu- ja ympäristöarvioinnin menetelmissä reitit (kadut, kävelytiet) sekä reittien solmukohtina toimivat torit ja aukiot. Välillisesti arviointi kytkeytyy myös jalankulkuverkostoa rajoittaviin reunoihin sekä ympäristöstä visuaalisesti erottuviin maamerkkeihin.



2.1.2 Jan Gehlin jalankulkuympäristön elementit

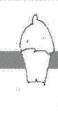
Suoja	LIKKENNETURVALLISUUS JA SUOJA ONNETTOMUUKSILTA - Jalankulun turvallisuus - Turvallisuuden kokemus	SOSIAALINEN TURVALLISUUS: SUOJA RIKOKSILTA JA VÄKIVALLALTA - Vilkas ja elävä julkinen tila - Näköyhteys rakennuksista kadulle - Toimintoja sekä päivisin että öisin - Hyvä valaistus	SUOJA EPÄMIELLYTTÄVILTÄ AISTIKOKEMUKSILTA - Tuuli - Sade ja lumi - Kylmyys/kuumuus - Saasteet - Pöly, melu, häikäisy
	KÄVELY- MAHDOLLISUUDET - Tilaa kävellä - Esteettömyys - Laadukkaat pinta- materiaalit - Saavutettavuus kaikille väestöryhmille - Kiinnostavat julkisivut	OLESKELU- MAHDOLLISUUDET - Reunaefekti/ kutsuvat oleskelu- vyöhykkeet - Seisomisen tuet	ISTUMIS- MAHDOLLISUUDET - Istumiselle varatut alueet - Katseluympäristö: maisema, aurinko, ihmiset - Hyvät istuinpaikat - Penkit levähtämistä varten
	KATSELU- MAHDOLLISUUDET - Kohtuulliset näköetäisyydet - Esteettömät näkölinjat - Kiinnostavat näkymät - Valaistus (pimeän aikaan)	PUHE- JA KUUNTELU- MAHDOLLISUUDET - Matala melutaso - Kadunkalusteet, jotka tarjoavat keskustelun tiloja	LEIKIN JA ITSEILMAISUN MAHDOLLISUUDET - Luovan toiminnan, fyysisen aktiivisuuden, liikunnan ja leikin tilat - Päivä- ja yöaikaan - Kesällä ja talvella
Nautinto	MITTAKAAVA Rakennusten ja tilojen suunnittelu ihmisen mittakaavaan	HYVISTÄ SÄÄOLOISTA NAUTTIMINEN - Aurinko/varjo - Lämpö/viileys - Tuulenvire	MIELLYTTÄVÄT AISTIKOKEMUKSET - Laadukas muotoilu ja yksityiskohdat - Laadukkaat materiaalit - Kauniit maisemat - Puut, kasvit, vesiaiheet

Tanskalainen arkkitehti ja ihmiskeskeisen kaupunkisuunnittelun pitkäaikainen puolestapuhuja Jan Gehl on tarkastellut laajasti kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin vaikutusta kaduilla, aukioilla ja pihoidilla tapahtuviin aktiviteetteihin. Kirjassaan Ihmisten kaupunki (2010, suom. 2018) Gehl esittää oheisen 12-kohtaisen laatukriteeristön, joka käsittelee kaupungin kokemista jalankulkijan näkökulmasta.

KYMP-kriteeristöllä on monia yhtymäkohtia Gehlin laatukriteeristöön ja ajatuksiin hyvästä kaupunkiympäristöstä. KYMP- kriteeristö on kuitenkin pyritty laatimaan hieman tiiviimpään muotoon sekä voimakkaammin fyysisen kaupunkiympäristön tarjoumia painottavaksi siten, että myös mahdolliset kehitystarpeet saadaan kunkin laatukriteerin osalta ohjattua oikealle taholle kaupungin organisaation sisällä. Gehlin kriteeristön voi myös tulkita painottuvan hieman voimakkaammin torien, aukoiden sekä vastaavien keskeisten kaupunkitilojen tarkasteluun, kun taas KYMP-kriteeristön tavoitteena on tarjota väline jalankulun reittiverkoston tarkastelulle kokonaisuutenaan.

Seuraavan sivun kaaviossa on suoritettu vertailua kriteeristöjen välillä siten, että kunkin Gehlin laatukriteerin kohdalle on listattu KYMP-kriteeristön kohdat, jotka kytkeytyvät kyseiseen kriteeriin. Painotuseroista huolimatta voidaan todeta, että kriteeristö kattaa Gehlin esiintuomat keskeiset jalankulkuympäristön laatutekijät.

2.1.3 Jan Gehlin jalankulkuympäristön elementtien käsittely KYMP-kriteeristössä

Suoja	LIIKENNETURVALLISUUS JA SUOJA ONNETTOMUUKSILTA - Jalankulun turvallisuus - Turvallisuuden kokemus 	 1. JALANKULUN ASEMA KATUTILASSA	SOSIAALINEN TURVALLISUUS: SUOJA RIKOKSILTA JA VÄKIVALLALTA - Vilkas ja elävä julkinen tila - Näköyhteys rakennuksista kadulle - Toimintoja sekä päivisin että öisin - Hyvä valaistus 	 7. SEKOITTUNUT KAUPUNKIYMPÄRISTÖ  9. TURVALLINEN JA ASUTTU YMPÄRISTÖ	SUOJA EPÄMIELLYTTÄVILTÄ AISTIKOKEMUKSILTA - Tuuli - Sade ja lumi - Kylmyys/kuumuus - Saasteet - Pöly, melu, häikäisy 	 1. JALANKULUN ASEMA KATUTILASSA  4. VIHERYMPÄRISTÖ  6. TILAN MITOITUS JA KORTTELIRAKENNE
Viihtyisyys	KÄVELY-MAHDOLLISUUDET - Tilaa kävellä - Esteettömyys - Laadukkaat pinta-materiaalit - Saavutettavuus kaikille väestöryhmille - Kiinnostavat julkisivut 	 1. JALANKULUN ASEMA KATUTILASSA  2. JALANKULUN ESTEETTÖMYYS  3. YMPÄRISTÖN LAATU JA VARUSTELU	OLESKELU-MAHDOLLISUUDET - Reunaefekti/ kutsuvat oleskelu-vyöhykkeet - Seisomisen tuet 	 3. YMPÄRISTÖN LAATU JA VARUSTELU  6. TILAN MITOITUS JA KORTTELIRAKENNE  8. KATUTASON AKTIIVISUUS	ISTUMIS-MAHDOLLISUUDET - Istumiselle varatut alueet - Katselu ympäristö: maisema, aurinko, ihmiset - Hyvät istuinpaikat - Penkit levähtämistä varten 	 3. YMPÄRISTÖN LAATU JA VARUSTELU  10. VISUAALINEN MONIMUOTOISUUS
Katseleminen	KATSELU-MAHDOLLISUUDET - Kohtuulliset näköetäisyydet - Esteettömät näkölinjat - Kiinnostavat näkymät - Valaistus (pimeän aikaan) 	 6. TILAN MITOITUS JA KORTTELIRAKENNE  10. VISUAALINEN MONIMUOTOISUUS	PUHE- JA KUUNTELU-MAHDOLLISUUDET - Matala melutaso - Kadunkalusteet, jotka tarjoavat keskustelun tiloja 	 1. JALANKULUN ASEMA KATUTILASSA  3. YMPÄRISTÖN LAATU JA VARUSTELU	LEIKIN JA ITSEILMAISUN MAHDOLLISUUDET - Luovan toiminnan, fyysisen aktiivisuuden, liikunnan ja leikin tilat - Päivä- ja yöaikaan - Kesällä ja talvella 	 1. JALANKULUN ASEMA KATUTILASSA  3. YMPÄRISTÖN LAATU JA VARUSTELU  5. SOLMUKOHDAT JA KOHTAAMISPAIKAT
Nautinto	MITTAKAAVA Rakennusten ja tilojen suunnittelu ihmisen mittakaavaan 	 6. TILAN MITOITUS JA KORTTELIRAKENNE	HYVISTÄ SÄÄOLOISTA NAUTTIMINEN - Aurinko/varjo - Lämpö/viileys - Tuulenvire 	 4. VIHERYMPÄRISTÖ  6. TILAN MITOITUS JA KORTTELIRAKENNE	MIELLYTTÄVÄT AISTIKOKEMUKSET - Laadukas muotoilu ja yksityiskohdat - Laadukkaat materiaalit - Kauniit maisemat - Puut, kasvit, vesiaiheet 	 3. YMPÄRISTÖN LAATU JA VARUSTELU  4. VIHERYMPÄRISTÖ  10. VISUAALINEN MONIMUOTOISUUS

2.1.4 Jane Jacobs ja kaupunkiympäristön elävöittäminen



Jacobsin ajattelussa keskeisimpiä kaupungin toiminnan ja sosiaalisen järjestyksen näyttäjäitä ovat kadut ja katutila.

Yhdysvaltalais-kanadalainen aktivisti ja kaupunkiteoreetikko Jane Jacobs on tunnettu monipuolisten kaupunginosien puolestapuhujana. 1960-luvun alussa ensimmäisen kerran julkaistussa, klassikon aseman saavuttaneessa kirjassaan *Death and Life of Great American Cities* hän esittelee elävän kaupungin konseptin, joka on tarjonnut runsaasti välineitä ja ajatuksia useille myöhemmille kaupunkitutkijoille ja suunnittelijoille. Keskeisimpiä kaupungin toiminnan ja sosiaalisen järjestyksen näyttäjäitä Jacobsin ajattelussa ovat kadut, joiden luonteesta riippuu niin alueiden kiinnostavuus, elävyys kuin turvallisuuskin. Yleisemmällä tasolla Jacobs esittelee neljä keskeistä elementtiä, jotka mahdollistavat moninaisen kaupunkiympäristön muodostumisen.

JACOBSIN MONIPUOLISEN KAUPUNKIYMPÄRISTÖN PERUSELEMENTIT:

- 1) **Alueella tulee olla enemmän kuin yksi käyttötarkoitus**
Sekoittunut alue pysyy elävänä myös iltaisin ja viikonloppuisin.
- 2) **Suurimman osan kortteleista on oltava lyhyitä**
Pienirakeinen korttelirakenne tukee jalankulkua.
- 3) **Alueella tulee olla eri ikäisiä ja eri kunnossa olevia rakennuksia**
Näin myös liiketilojen ja asuntojen hintahaitari muodostuu laveaksi.
- 4) **Alueella on oltava riittävä tiheys ja riittävästi paikallisia asukkaita**
Ihmistiheys varmistaa monipuolisten palveluiden toimintaedellytykset, paikalliset asukkaat kantavat huolta alueen viihtyisyydestä (vrt. esim. yksikäyttöiset toimitila-alueet).

2.2 Elävät kaupunkikeskukset -kriteeristö



POHJAKERROSTEN AKTIIVISUUS

RAKENNUSTEN POHJAKERROKSISSA SIJAITSEE TOIMINTOJA, JOIHIN ON KÄYNTI SUORAAN KADULTA.

SISÄ- JA ULKOTILAN VÄLILLÄ ON HYVÄT YHTEYDET, JA TOIMINTA VOI LEVITTÄYTYÄ MYÖS ULKOTILAAN.



ASUMINEN & SOSIAALINEN VALVONTA

KADUN TAI AUKION TAPAHTUMIA VOI SEURATA USEISTA ASUINHUONEISTOJEN IKKUNOISTA.

AINAKIN OSAAN ASUNNOISTA LIITTYY ULKOTILOJA, JOILTA ON NÄKÖYHTEYS KADULLE.



SEKOITTUNUT RAKENNE

RAKENNUKSISSA ON RUNSAASTI ERILAISIA ASUNTOJA, TYÖPAIKKOJA SEKÄ YKSITYISIÄ JA JULKISIA PALVELUITA.

USEAMMAT KÄYTTÖTARKOITUKSET PITÄVÄT ALUEEN ELÄVÄNÄ ERI VUODOKAUDEN AIKONA.



MONIMUOTOISUUS & KAUPUNKIKULTTUURI

RAKENNUSTEN JULKISIVUT OVAT MONIPUOLISIA JA NIISTÄ AUKEAA IKKUNOITA KADULLE.

KAUPUNKITILASSA VOI KOKEA TAIDETTA. YMPÄRISTÖSSÄ NÄKYVÄT MYÖS MERKKEJÄ KAUPUNKIKULTTUURISTA.



SOLMUKOHDAT & KOHTAAMISPAIKAT

ULKOTILA SISÄLTÄÄ KOHTAAMISTEN JA TOIMINNAN PAIKKOJA.

REITTEJÄ JÄSENTÄVÄT SOLMUKOHDAT, JOITA VOIVAT OLLA ESIMERKIKSI AUKIOT TAI MUUT TOIMINNALLISET TIHENTYMÄT.



TILAN MITOITUS & KORTTELIRAKENNE

KAUPUNKITILAT OVAT SELVÄSTI RAJATTUJA JA MITTAKAAVA ON JALANKULKIJALLE SOPIVAN TIIVIS.

KORTTELIRAKENNE ON HELPOSTI HAHMOTETTAVISSA JA ERI KATUJEN VÄLILLÄ ON HELPPOA LIIKKUA.



JALANKULUN ASEMA KATUTILASSA

MERKITTÄVÄ OSA TILASTA ON VARATTU JALANKULULLE.

AUTOLIIKENTEEEN NOPEUDET OVAT ALHAISIA, JA KADUN VOI YLITTÄÄ TURVALLISESTI LÄHES MISTÄ VAIN.



JALANKULKUALUEIDEN LAATU & VARUSTELU

KÄVELYALUEIDEN RAKENTAMISESSA ON KÄYTETTY LAADUKKAITA MATERIAALEJA JA ALUEIDEN VALAISTUS ON HUOLELLISESTI SUUNNITELTU.

IIHMISTEN KÄYTÖSSÄ ON RIITTÄVÄSTI KORKEATASOISIA KADUNKALUSTEITA.

Aiemmin myös Helsingin kaupungin käytössä sovellettu Elävät kaupunkikeskukset -kriteeristö on toiminut KYMP-kriteeristön kehityksen pohjana. Kriteeristöä on kohdennettu vuoden 2025 aikana toteutetussa kehitystyössä tarkemmin Helsingin kaupunkiympäristön tarpeisiin

Kullakin alkuperäisestä 10 kriteeristä on vastinparinsa KYMP-kriteeristössä, ja siten myös aiemmin tehdyt aluearvioinnit ovat muunnettavissa uuden kriteeristön mukaiseen jäsentelyyn. Seuraavalla sivulla käydään läpi aiemmin tehtyjen arviointien muunnos-/tulkintaperiaatteet.



VIHERYMPÄRISTÖ & HULEVESIEN HALLINTA

KATUTILASSA ON PUITA TAI MUUTA KASVILLISUUTTA, JOTKA PARANTAVAT YMPÄRISTÖN VIIHTYISYYTTÄ JA LUOVAT MONILAJISEN KOKONAISUUDEN.

KATUTILAAN LIITTYVÄ VETTÄ LÄPÄISEVIÄ PINTOJA.



ESTEETTÖMYYS & PYÖRÄILY

YMPÄRISTÖ ON ESTEETÖNTÄ, EIVÄTKÄ KADUN PINNOITE, PORTAAT TAI REUNAKIVET VAIKEUTA KULKEMISTA.

PYÖRÄILY ON HUOMIOITU KADUN SUUNNITTELUSSA, JA PYÖRIEN PYSÄKOINTI ON HYVIN JÄRJESTETTY.

2.2.1 Muunnokset aiemmin toteutettujen arviointien ja KYMP-kriteeristön välillä

Keskeisimmät erot uudistetun KYMP-kriteeristön ja Elävät kaupunkikeskukset -kriteeristön välillä liittyvät kriteerien järjestykseen ja pisteytysasteikkoon. Myös kriteerien sisällössä on painotuseroja, joiden huomioiminen muunnoksessa ei ole käytännössä mahdollista. Tällä sivulla esitetyillä periaatteilla suoritettua muunnosta voi silti arvioida vastaavan pääosin KYMP-kriteeristön sisältöjä.

Kriteerien vastaavuus:	KYMP-kriteeristö	Elävät kaupunkikeskukset -kriteeristö
	1. Jalankulun asema katutilassa	7. Jalankulun asema katutilassa
	2. Jalankulun esteettömyys	10. Esteettömyys ja pyöräily
	3. Ympäristön laatu ja varustelu	8. Jalankulkualueiden fyysinen laatu ja varustelu
	4. Viherympäristö	9. Viherympäristö ja hulevesien hallinta
	5. Solmukohdat ja kohtaamispaikat	5. Toiminnalliset solmukohdat ja kohtaamispaikat
	6. Tilan mitoitus ja korttelirakenne	6. Tilan mitoitus ja korttelirakenne
	7. Sekoittunut kaupunkirakenne	3. Sekoittunut rakenne
	8. Katutasen aktiivisuus	1. Pohjakerrosten aktiivisuus
	9. Turvallinen ja asuttu ympäristö	2. Asuminen ja sosiaalinen valvonta
	10. Visuaalinen monimuotoisuus	4. Visuaalinen monimuotoisuus ja kaupunkikulttuuri

Pisteytyksen vastaavuus:	KYMP-kriteeristö	Elävät kaupunkikeskukset -kriteeristö	Yhteispisteiden muunnospisteet
	0 pistettä (kriteeri ei toteudu)	0 pistettä (kriteeri ei toteudu)	muunnospisteytys 0 pistettä
	1 (kriteeri toteutuu osittain)	1 (kriteeri toteutuu osittain)	muunnospisteytys 0,5 pistettä
		11 (kriteeri toteutuu osittain)	muunnospisteytys 1,5 pistettä
	2 (kriteeri toteutuu)	3 (kriteeri toteutuu)	muunnospisteytys 2 pistettä
	Muunnettujen kriteerien yhteispisteiden luokittelu toteutetaan KYMP-kriteeristön pisterajojen mukaisesti. Yhteispisteiden laskennassa on kuitenkin tarpeen käyttää oheista muunnospisteytystä.		

2.2.1 Muunnokset aiemmin toteutettujen arviointien ja KYMP-kriteeristön välillä

Ohessa on esitetty esimerkki pisteytyksen ja luokitusten muunnoksesta Elävät kaupunkikeskukset -kriteeristöä soveltavasta arviosta KYMP-kriteeristön mukaiseen jäsenyykseen.

Elävät kaupunkikeskukset	Kriteeri 7	Kriteeri 10	Kriteeri 8	Kriteeri 9	Kriteeri 5	Kriteeri 6	Kriteeri 3	Kriteeri 1	Kriteeri 2	Kriteeri 4	Yht.	Luokitus
Esimerkkireitti 1	3	2	2	3	3	2	2	2	0	2	21/30	hyvä
Esimerkkireitti 2	1	2	2	2	1	2	0	0	3	1	14/30	keskitaso
Esimerkkireitti 3	1	2	1	2	0	0	1	0	1	0	8/30	heikko

KYMP-kriteeristömuunnos	Kriteeri 1	Kriteeri 2	Kriteeri 3	Kriteeri 4	Kriteeri 5	Kriteeri 6	Kriteeri 7	Kriteeri 8	Kriteeri 9	Kriteeri 10	Yht.	Luokitus
Esimerkkireitti 1	2	1,5	1,5	2	2	1,5	1,5	1,5	0	1,5	15/20	hyvä
Esimerkkireitti 2	0,5	1,5	1,5	1,5	0,5	1,5	0	0	2	0,5	9,5/20	keskitaso
Esimerkkireitti 3	0,5	1,5	0,5	1,5	0	0	0,5	0	0,5	0	5/20	heikko

Muunnoksen toimivuuden varmistamiseksi alla on esitetty vastaavien katuosuuksien testiarvio suoraan KYMP-kriteeristön mukaisesti. Yksittäisten kriteerien luokituksessa hyvän ja keskitason välillä voidaan havaita eroavuuksia verrattuna muunnoksen mukaiseen aineistoon.

KYMP-kriteeristö	Kriteeri 1	Kriteeri 2	Kriteeri 3	Kriteeri 4	Kriteeri 5	Kriteeri 6	Kriteeri 7	Kriteeri 8	Kriteeri 9	Kriteeri 10	Yht.	Luokitus
Esimerkkireitti 1	2	2	2	2	2	2	1	1	0	1	15/20	hyvä
Esimerkkireitti 2	1	2	2	2	1	1	0	0	2	1	12/20	keskitaso
Esimerkkireitti 3	1	1	1	2	0	0	1	0	1	0	7/20	heikko

Lähteitä ja taustakirjallisuutta

Lähteitä ja taustakirjallisuutta

Alexander, Christopher, Sara Ishikawa & Murray Silverstein (1977). *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*. Oxford University Press, New York.

Gehl, Jan (2018). *Ihmisten kaupunki* / englannin kielestä suomentaneet Tytti Viinikainen, Jani Päivänen, Heidi Hammarsten ja Paula Tuomala. Rakennustieto, Helsinki.

Jacobs, Jane (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Vintage Books, New York.

Lynch, Kevin (1960). *The Image of the City*. M.I.T. Press, Cambridge.

Monero, Carlos (2024). *The 15-Minute City*. John Wiley & Sons, Hoboken.

Sim, David (2022). *Pehmeä kaupunki : hyvän kaupunkielämän perusteet* / englannin kielestä suomentaneet Jani Päivänen ja Onni Päivänen. Rakennustieto, Helsinki.

Speck, Jeff (2018). *Walkable City Rules – 101 Steps to Making Better Places*. Island Press, Washington D.C.

Söderström, Panu (2012). *Elävät kaupunkikeskukset: Kaupunkiympäristön monipuolisuus ja laatu verkostokaupungin keskuksissa*. Suomen ympäristö 32: 2012. Suomen ympäristökeskus, Helsinki.

Söderström, Panu, Staffan Lodenius, Jenni Kuoppa & Anna Takala (2020). *Hyvinvointia tukeva lähiympäristö: Arviointimalli ja tapaustutkimukset*. Arkkitehtitoimisto A-Konsultit Oy, Helsinki.

WSP Finland Oy & Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala (2024). *Helsingin käveltävien katu- ja kaupunkitilojen suunnitteluohje*. Helsingin kaupunki, Helsinki.

Aiempia Elävät kaupunkikeskukset -kriteeristöä soveltaneita Helsingin eri alueiden jalankulkuympäristön arviointeja (julkaisuaajankohdan mukaisessa järjestyksessä)

Malmström, Mikko (2018). *Kävely-ympäristön laadun havainnointitutkimus Kannelmäen alueella: Tutkimusraportti*. Kaupunkiympäristön aineistoja 2018: 3. Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristö.

Prokkola, Ella & Mikko Malmström (2019). *Kävely-ympäristön laadun havainnointitutkimus Malmilla: Havainnointiraportti*. Kaupunkiympäristön aineistoja 2019: 11. Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristö.

Turpeinen, Tapio (2022). *Kävely-ympäristön laadun havainnointiselvitys Itäkeskuksen alueella: Havainnointiraportti*. Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristö.

Gustafsson, Inari (2023). *Kävely-ympäristön laadun havainnointitutkimus Kallion alueella*. Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristö.

Rantakokko, Minna (2024). *Kävely-ympäristön laadun havainnointitutkimus Meri-Rastilan alueella*. Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristö.

Kuvailulehti

Tekijä	Panu Söderström
Nimeke	Jalankulkuympäristön laadullisen arvioinnin menetelmä
Sarjan nimeke	Kaupunkiympäristön aineistoja
Sarjanumero	2025:22
Julkaisuaika	12/2025
Sivuja	35
Liitteitä	–
ISBN	978-952-386-652-2 (verkkojulkaisu)
ISSN	2489-4257 (verkkojulkaisu)
Kieli	suomi

Tiivistelmä

Helsingin kaupunki on toteuttanut kymmenen viime vuoden aikana useita asemanseuduille, keskustaan ja kantakaupungin kaupunginosiin kohdistuvia jalankulkuympäristön arviointitutkimuksia, joissa alueiden reitistöä on havainnoitu, pisteytetty ja luokiteltu 10-kohtaiseen Elävät kaupunkikeskukset -kriteeristöön pohjautuen. Kävely-ympäristöjen kehitystyössä on tunnistettu tarpeita kehittää käytettyä menetelmää sekä arviointien ohjeistusta edelleen palvelemaan aiempaa kohdennetummin Helsingin kaupunkiympäristön toimialan (KYMP) tietotarpeita, mihin uudistetulla kriteeristöllä pyritään vastaamaan.

Julkaisussa esitetään ohjeistus jalankulkuympäristön arviointiin Helsingin kaupunkisuunnittelun käyttöön kehitettyä kriteeristöä soveltaven. Julkaisu jakautuu kahteen osioon, joista ensimmäinen keskittyy arviointien suorittamisen ohjeistukseen ja tarkistetun arviointikriteeristön esittelyyn. Tämä osio sisältää myös tiedot kunkin arviointikriteerin kytköksistä KYMPin eri palveluiden toimintaan ja vastualueisiin. Toinen osio sisältää kriteeristön sisältöjä taustoittavaa ja täydentävää materiaalia sekä vaihtoehtoisten arviointikriteerien vertailua.

Helsinki