



Kallion kesäkatujen liikenteellinen seuranta 2025

Helsinki

Sisällys

1. Työn tausta ja tavoitteet	3
2. Menetelmä	4
2.1. Kuvausmenetelmä	4
2.2. Esitetyt tulosarvot	4
3. Laskentakohteet	6
4. Tulokset	7
4.1. Porthaninkatu	7
4.1.1. Moottoriajoneuvoliikenne	7
4.1.2. Pyöräliikenne	10
4.1.3. Kävely	11
4.2. Fleminginkatu	14
4.2.1. Moottoriajoneuvoliikenne	14
4.2.2. Pyöräliikenne	17
4.2.3. Kävely	19
4.3. Vaasankatu	22
4.3.1. Moottoriajoneuvoliikenne	22
4.3.2. Pyöräliikenne	24
4.3.3. Kävely	26
4.4. Havainnot laskennoista	29
4.4.1. Yleiset havainnot	29
4.4.2. Fleminginkadun yksisuuntainen liikenne	29
4.4.3. Moottoriajoneuvoilta suljettu osuus	30
4.4.4. Pihakatuja ajoradalla kävely	31
4.4.5. Hakaniemen ratikkakatkon vaikutus kävelijämääriin	31
4.4.6. Kallio Block Party	33
4.5. Koko Kallion alueen tulokset kokoavat kartat	33
4.5.1. Moottoriajoneuvot	33
4.5.2. Polkupyörät	35
4.5.3. Kävely	38
5. Johtopäätökset	42

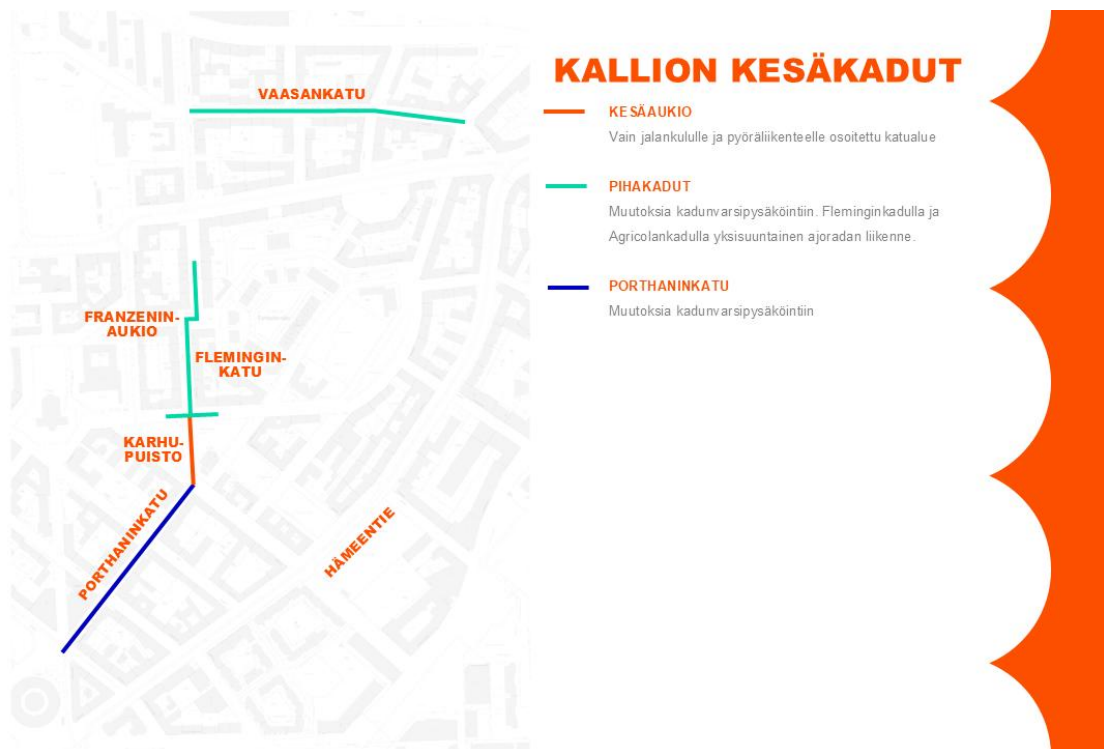
1. Työn tausta ja tavoitteet

Helsingin kaupunki toteutti kesäkadut Kallioon ensimmäistä kertaa kesällä 2025. Kesäkaduilla tuodaan väliaikaisia parannuksia alueen kävely-ympäristöön ja viihtyisyyteen kesäkausiksi 2025 ja 2026. Alustavasti kesäkadut ovat avoinna toukokuusta syyskuun loppuun vuosina 2025 ja 2026.

Kesäkatujen toimenpiteet kohdistuvat etenkin Fleminginkadun, Porthaninkadun ja Vaasankadun ympäristöön (kuva 1). Lisäksi pienempiä kesäaukioita toteutettiin naapuruston alueelle. Liikenteelliset vaikutukset ovat merkittävimmät kesäkatujen pääkohteiden vaikutusalueella, jonne tässä raportissa esitetyt liikennelaskennat on kohdistettu.

Kesäkadut ovat sisältäneet oleskelun, ravintoloiden terassitoiminnan sekä kulttuuri- ja taidetoiminnan mahdollistavia elementtejä. Kallion kesäkadut sijoittuvat paikallisverkon kaduille, jotka ensisijaisesti palvelevat ainoastaan kaduilta lähtevää ja sinne saapuvaa autoliikennettä. Vaasankadulla kesäkatu oli kesällä 2025 kaksisuuntainen pihakatu, Fleminginkatu muutettiin yksisuuntaiseksi pihakaduksi ja Porthaninkadulla kadunvarsipysäköinnin tilaan tuotiin oleskelutilaa ja istutuksia. Karhupuiston kohdalla Fleminginkatu suljettiin puiston huoltoajoa lukuunottamatta moottoriajoneuvoliikenteeltä välillä Agricolankatu-Viides Linja. Ajoyhteys Franzéninkadulta Franzéninaukiolle suljettiin Kaarlenkadun suunnasta, millä saavutettiin aukiolle yhtenäinen laaja oleskelun alue. Osana alueen liikennejärjestelyjä myös Agricolankatu vaihdettiin Fleminginkadun ympäristössä yksisuuntaiseksi pihakaduksi ja Agricolankujan yksisuuntainen ajorata vaihdettiin etelästä pohjoiseen toimimaan yksisuuntaisen Fleminginkadun vastinparina.

Liikennelaskennat ovat olleet käynnissä kesä-heinäkuusta 2024 ja tässä raportissa vertaillaan vuosien 2024 ja 2025 liikennemääriä keskenään. Työn tuloksia hyödynnetään kesäkatujen ja mahdollisten pysyvämpien ratkaisujen suunnittelussa sekä kesäkatujärjestelyiden vaikutusten arvioinnissa.



Kuva 1. Kesäkatujen liikenteelliset periaatteet kesällä 2025.

2. Menetelmä

2.1. Kuvausmenetelmä

Liikennelaskennoissa käytettiin stereokameroita ja kuvantulkinta-algoritmia. Kameran tuottivat objektin tunnistus- ja liikeratatiejoja, jotka siirrettiin suoraan palvelimelle. Kameran eivät tallentaneet kuvia tai videokuvaa. Kameran asennettiin pääasiassa kiinteään sähkönsyötön varaan kuvan 2 mukaisesti, yksi kamera laskentakohdetta kohti. Kameroiden suuntaus valittiin niin, että niiden näkökentässä oli mahdollisimman kattavasti kadun eri osat (ajorata ja molemmat jalkakäytävät). Ajoradan liikenteen ja pysäköityjen autojen tunnistettiin jo kameroiden asennusvaiheessa mahdollisesti vaikuttavan kameran sijainnista nähdessä kadun toisen puolen jalankulkijoiden tunnistamisen tarkkuuteen.



Kuva 2. Liikenteenlaskentakamera asennettuna.

Aineistoa on kerätty yhtäjaksoisesti 2024 kesä-heinäkuusta lähtien. Kohdetta 8 (Franzéninkatu/Kaarlenkatu) ei ollut mahdollista toteuttaa jatkuvana laskentana sähkönsyöttöhaasteiden takia, joten tästä kohteesta kerättiin molempina laskennan vuosina otoslaskenta-aineistot.

2.2. Esitetyt tulokset

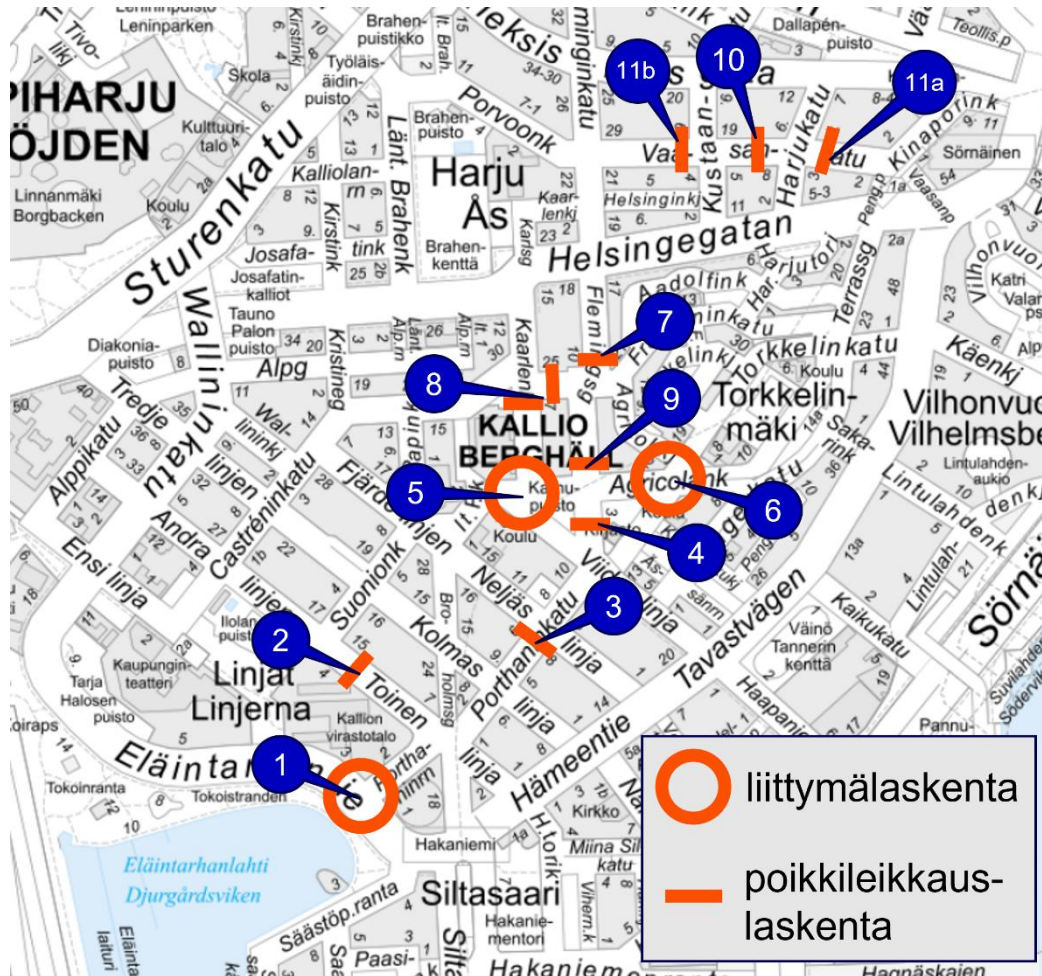
Liikennelaskennoista on esitetty päiväkohtaiset tulokset kulkumuodoittain kohdekohtaisesti. Lisäksi tuloksina on esitetty kartalla keskimääräiset vuorokausiliikennemäärät jalankulku- (jk), pyörä- (pp) ja moottoriajoneuvoliikenteen (m-ajon) osalta.

Vaasankadulla, Fleminginkadulla ja Porthaninkadulla on tehty kesien 2024 ja 2025 aikana erilliset havainnointi- ja haastattelututkimukset, joissa on tarkasteltu pyöräilijöiden ja sähköpotkulautoilijoiden sijoittumista katutilassa. Automaattiseen hahmontunnistukseen

perustuneessa liikennelaskennassa sähköpotkulautiljoita ei kyetty erottamaan omaksi luokakseen. Sähköpotkulautiliikenne on automaattisesti luokiteltu kokonsa vuoksi pääosin jalankulkijoihin. Ruokalähetien suosimat sähkömopot konenäköalgoritmi puolestaan luokittelee moottoripyöriin. Tuloksissa esitettyihin polkupyöräliikenteen määriin ei siis kuulu sähköpotkulaudat eikä sähkömopot.

3. Laskentakohdeet

Liikennelaskentoja suoritettiin yhteensä 12 kohteessa Kallion ja Alppiharjun kaupunginosissa. Näistä kohteista kolme oli liittymälaskentoja ja yhdeksän poikkileikkauslaskentoja. Liittymälaskennoissa laskettiin moottoriajoneuvoliikenne suunnittain. Poikkileikkauslaskennoissa laskettiin moottoriajoneuvoliikenteen lisäksi jalankulkijat ja polkupyöräilijät. Polkupyöräilijöiden osalta tulokset kerättiin ajoradalta sekä jalkakäytäviltä. Vaasankadun laskentapisteeet jouduttiin keväällä 2025 vaihtamaan Harjukadun liittymästä Kustaankadun liittymän jatkuvan sähkönsyötön keskeydyttyä. Laskentakohdeet on esitetty kuvassa 3.



Kuva 3. Kallion liikennelaskentakohdeet vuonna 2025 (m-ajon=moottoriajoneuvo, pp=polkupyörä, jk=jalankulkija).

Laskentakohdeita olivat:

1. Eläintarhantie – Porthaninkatu (liittymä)
2. Toinen linja (poikkileikkaus)
3. Porthaninkatu (poikkileikkaus)
4. Fleminginkatu, Karhupuisto (poikkileikkaus)
5. Agricola- ja Kaarlenkatu (liittymä)
6. Agricola- ja Torkkelinkatu (liittymä)
7. Fleminginkatu, Franzeninaukio (poikkileikkaus)
8. Kaarlenkatu, Franzeninkatu (poikkileikkaus)
9. Fleminginkatu, Agricola- ja Torkkelinkatu (poikkileikkaus)
10. Vaasankatu, keskiosa (poikkileikkaus)
11. a) Vaasankatu, itäosa (poikkileikkaus)
11. b) Vaasankatu, länsiosa (poikkileikkaus)

4. Tulokset

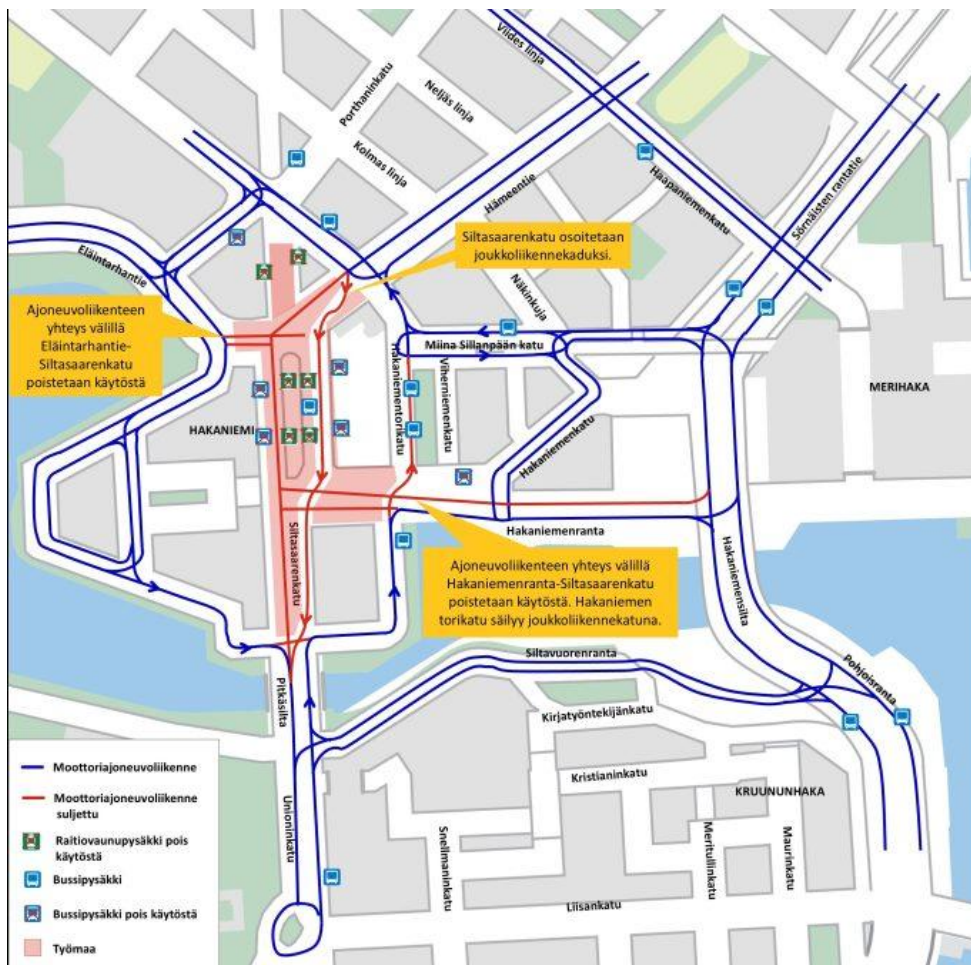
Tässä luvussa käsitellään laskentatuloksia liikkumisvälineittäin koko laskenta-alueella. Prosenttiluvut osoittavat liikennemäärien muutosprosentin kesäkuukausina vuoden 2024 ja vuoden 2025 välillä. Absoluuttiset luvut osoittavat keskimääräisen vuorokausiliikennemäärän (myöhemmin KVL) kesällä 2025 laskentakuukausien keskiarvona. Kaikista laskentakohdista ei ole dataa kaikilta kuukautilta. Tuloksia katukohtaisesti esittelevässä luvussa mainitaan tarkemmin, miltä kuukautilta kyseisen alueen laskennat ovat.

Luvussa 4 esitetään tuloksia liikkumisen muutoksissa katukohtaisesti. Prosenttiluvut osoittavat liikennemäärien muutosprosentin vuoden 2024 ja vuoden 2025 kesäkuukausien välillä. Absoluuttiset luvut osoittavat keskimääräisen liikennemäärän kesällä 2025 kaikkien laskentakuukausien keskiarvona.

4.1. Porthaninkatu

4.1.1. Moottoriajoneuvoliikenne

Porthaninkadun ympäristössä liikennemääriin saattoi vaikuttaa Siltasaarenkadun ratikkakatkon aikaiset poikkeusjärjestelyt. Työmaan tilapäiset liikennejärjestelyt tulivat voimaan 3.3.2025 ja ne olivat voimassa koko kesäkauden. Ajo Eläintarhantieltä Siltasaarenkadulle oli estetty tilapäisissä liikennejärjestelyissä. Ajo Toisen linjan ja Eläintarhantien suunnasta keskustaan oli kuitenkin mahdollista Siltasaaren kautta.

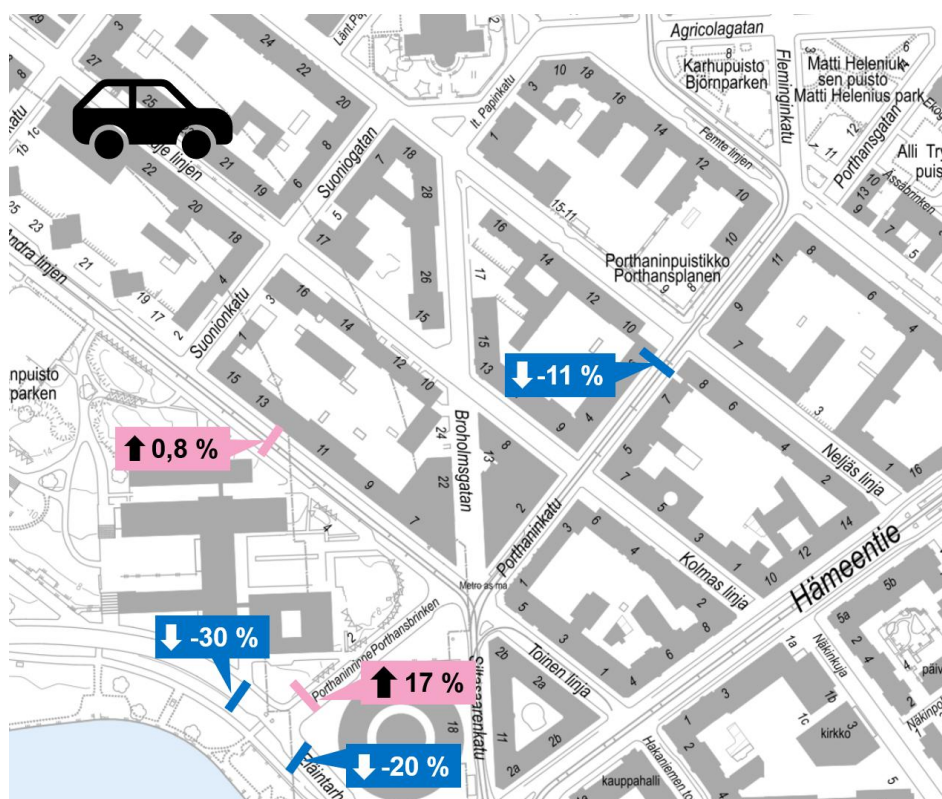


Kuva 4. Moottoriajoneuvoliikenteen tilapäiset liikennejärjestelyt Hakaniemessä kesällä 2025 (Kuva: Kruunusillat-allianssi).

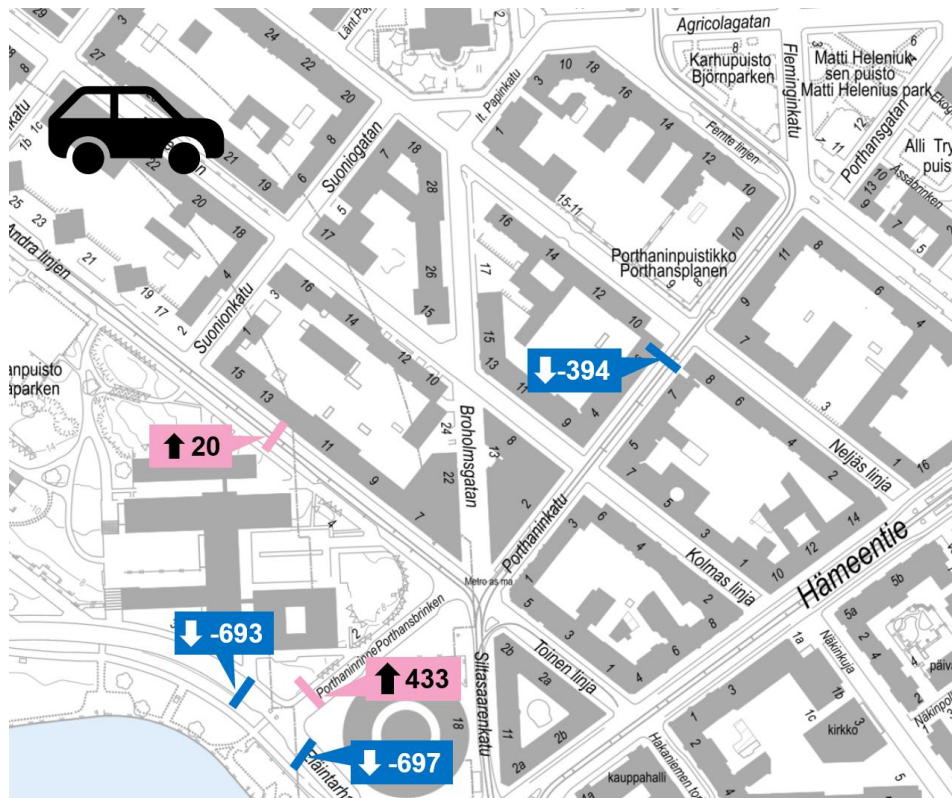
Moottoriajoneuvoliikenteen määrien muutos vuosien 2024 ja 2025 kesäkausien välillä esitetään alla kuvissa 5 ja 6. Liikenteen määrä kasvoi Toisella linjalla 0,8 % ja Porthaninrinteessä 17 %. Liikenteen määrä laski Porthaninkadulla 11 %, ja kahdessa eri kohtaa Eläintarhantiellä 30 % ja 20 %. Siltsaarenkadun ratikkakatkojen aikaiset poikkeusjärjestelyt saattoivat vaikuttaa liikennemäärien muutokseen tällä alueella.

Kesällä 2025 moottoriajoneuvoja oli Eläintarhantiellä vajaa 700 vähemmän vuorokaudessa verrattuna kesän 2024 lukuihin. Porthaninkadulla moottoriajoneuvoja oli noin keskimäärin 394 vähemmän vuorokaudessa kesällä 2025 verrattuna kesään 2024. Kesällä 2025 Porthaninkadun moottoriajoneuvojen liikennemäärät laskivat vuodesta 2024 heinä- ja elokuussa, mutta olivat keskimäärin 270 autoa korkeampia vuorokaudessa syyskuussa. Toisella linjalla liikennemäärät eivät kasvaneet merkittävästi.

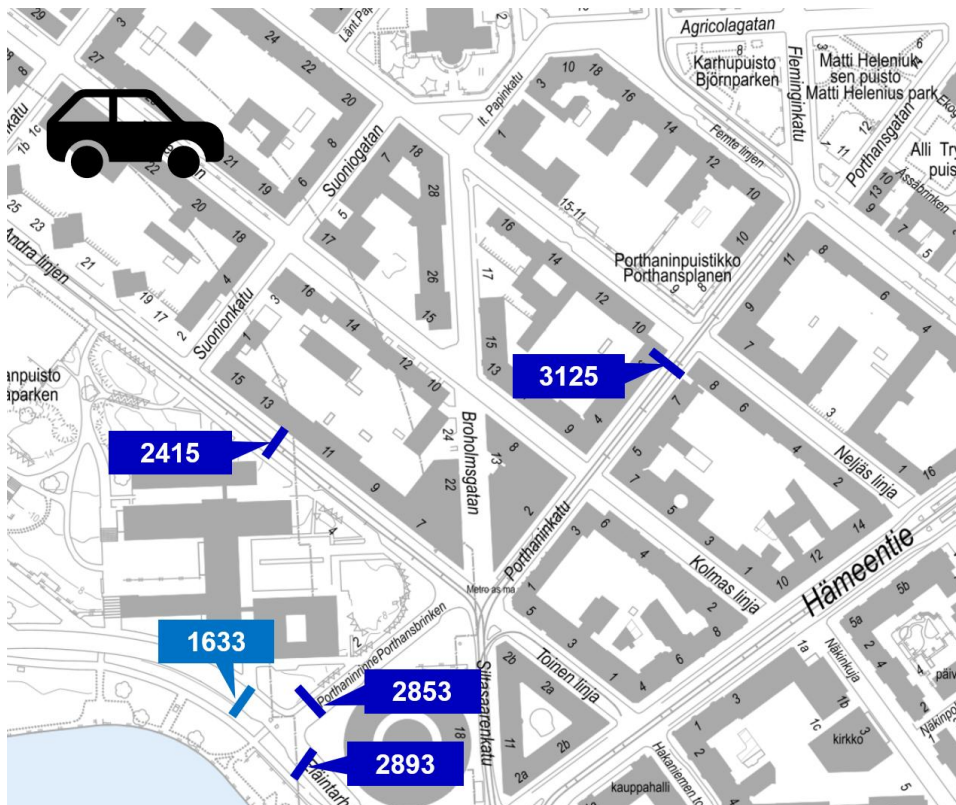
Kuvassa 7 esitetään moottoriajoneuvojen KVL määrät kesäkaudella 2025. Moottoriajoneuvoja laskettiin alueella eniten Porthaninkadulla, keskimäärin 3125 vuorokaudessa (KVL). Vähiten moottoriajoneuvoja laskettiin Eläintarhantien pohjoisemmassa mittauskohdassa, keskimäärin 1633 ajoneuvoa vuorokaudessa (KVL).



Kuva 5: Moottoriajoneuvoliikenteen määrän (KVL) muutos prosentteina 2024 --> 2025 (heinäkuu-syyskuu)



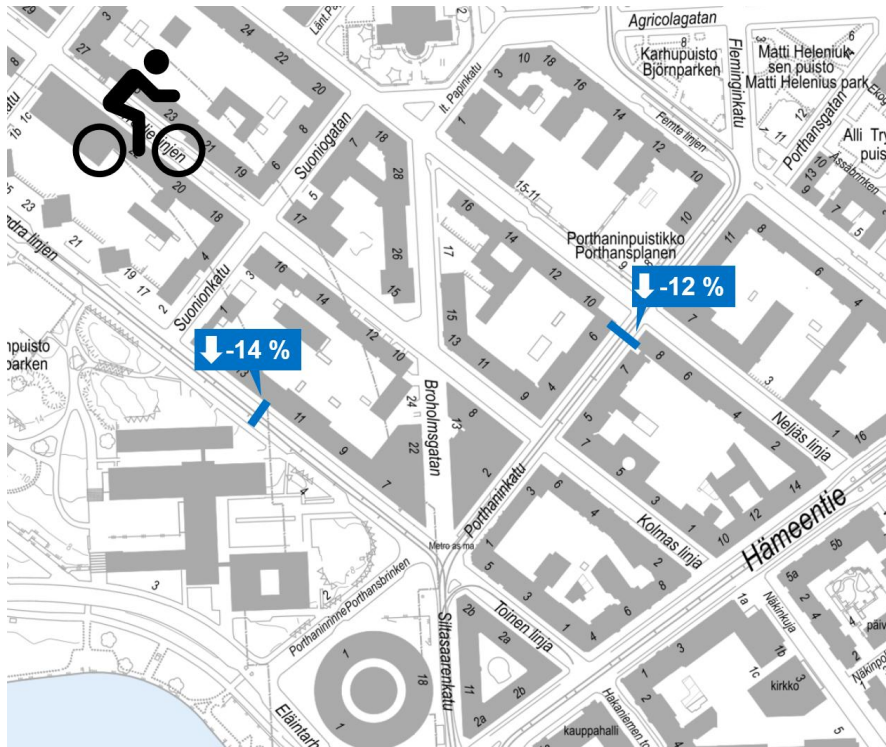
Kuva 6: Moottoriajoneuvojen määrän (KVL) muutos 2024 --> 2025 (heinäkuu-syyskuu)



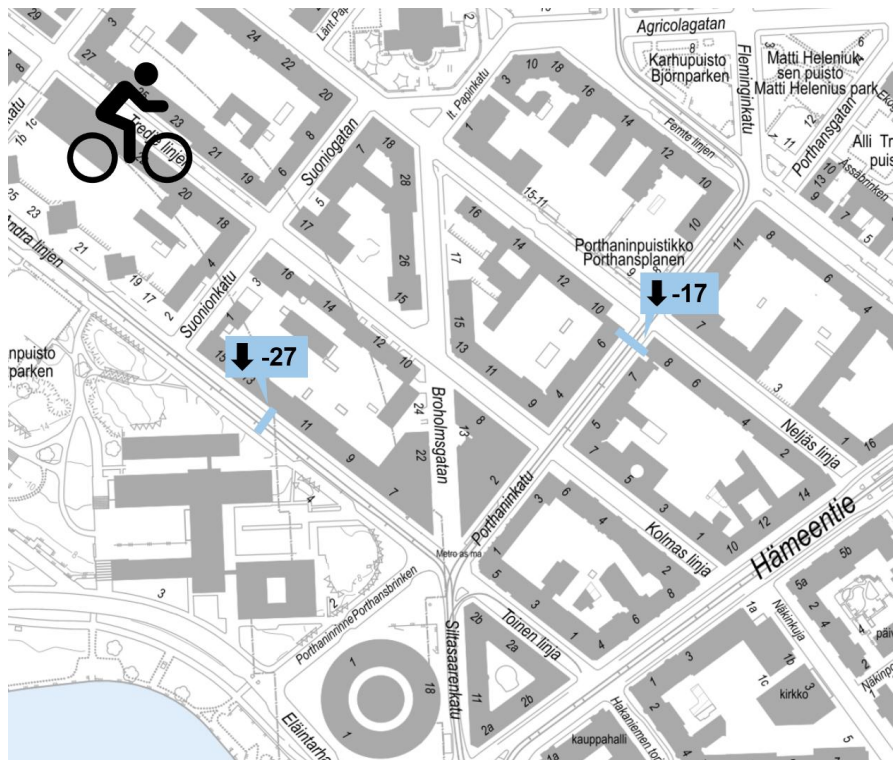
Kuva 7: Moottoriajoneuvot määrä (KVL) vuonna 2025 (kesäkuu-syyskuu)

4.1.2. Pyöräliikenne

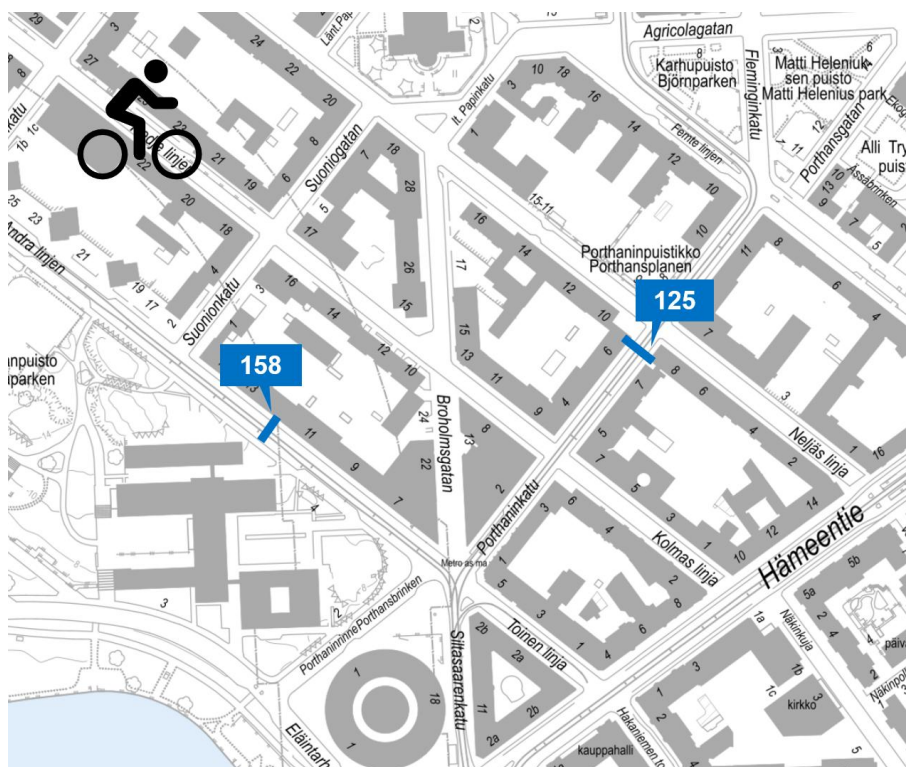
Kuten kuvasta 10 näkyy, pyöräilijöiden määrän muutokset vuorokaudessa eivät olleet kovin suuria. Kesäkatujen vaikutus pyöräliikenteeseen Porthaninkadun alueella ja erityisesti kadun eteläpuolella oli rajallinen. Myös pyöräliikenteen määrään on mahdollisesti vaikuttanut Siltasaarenkadun katuremontti. Vuosien 2024 ja 2025 kesäkausien välillä pyöräliikenteen määrä laski 12 % eli 17 polkupyörän verran Porthaninkadun ja Neljännen linjan risteyskohdassa. Pyöräliikenteen määrä Toisella linjalla laski 14 %, eli 27 polkupyörän verran vuorokaudessa. Kesäkaudella Toisella linjalla laskettiin keskimäärin 158 polkupyörää vuorokaudessa (KVL), ja Porthaninkadulla laskettiin keskimäärin 125 polkupyörää vuorokaudessa (KVL).



Kuva 8: Polkupyörien määrän (KVL) muutos prosentteina 2024 --> 2025 (heinäkuu-syyskuu)



Kuva 9: Polkupyörien määrän (KVL) muutos lukumäärä 2024 --> 2025 (heinäkuu-syyskuu)



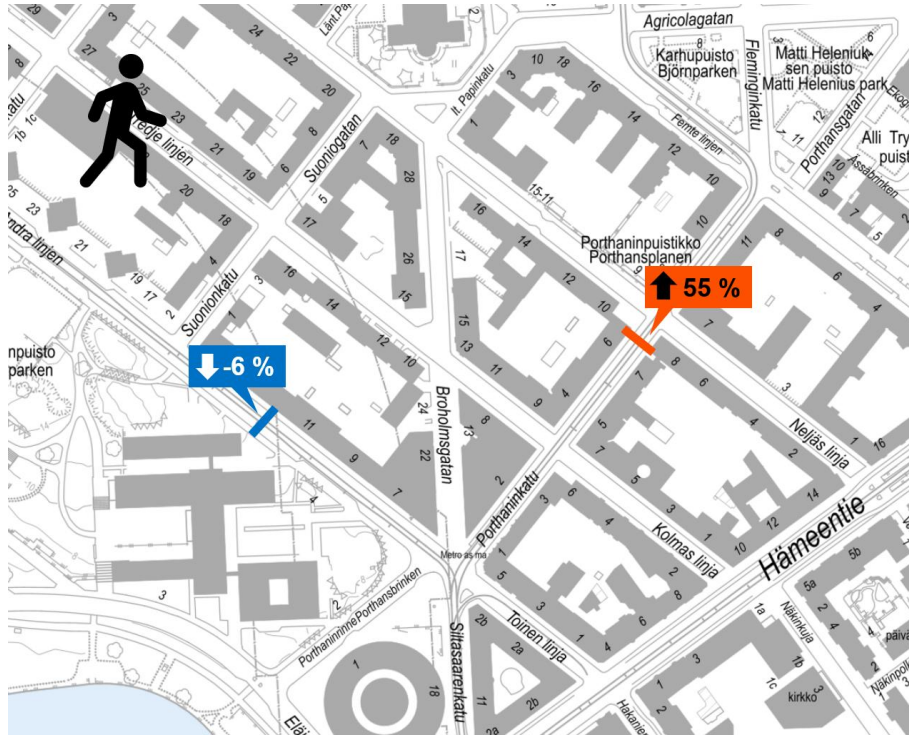
Kuva 10: Polkupyörien määrä KVL vuonna 2025 (kesäkuu-syyskuu)

4.1.3. Kävely

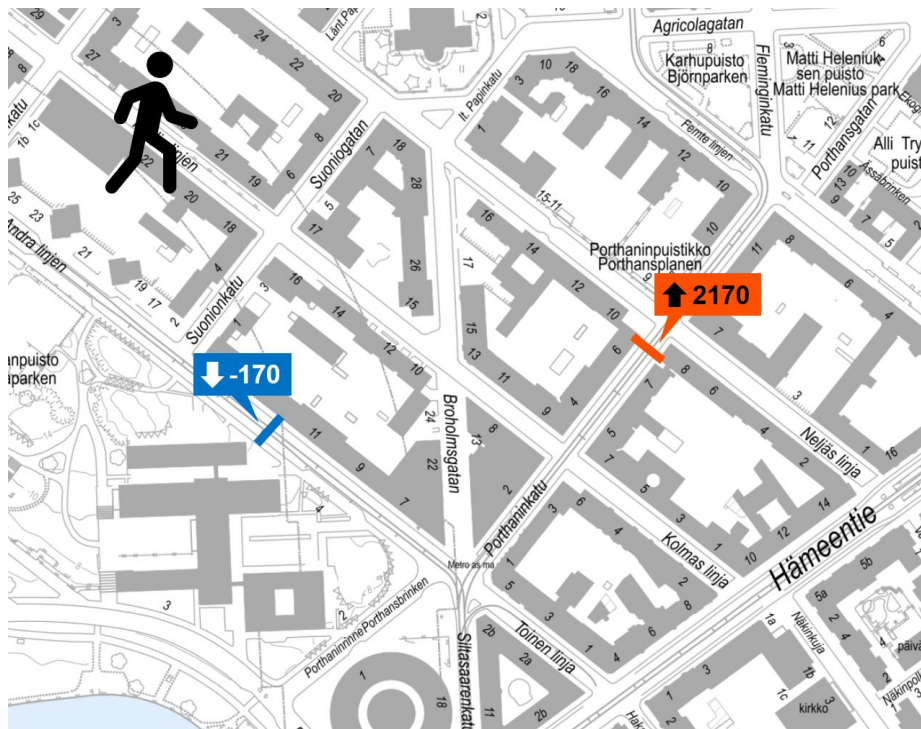
Vuosien 2024 ja 2025 kesäkuukausien aikana kävelijöiden määrä laski Toisella linjalla 6 % ja nousi 55 % Porthaninkadun ja Neljännen linjan risteyksen eteläpuolen laskentakohdassa. Jalankulkijoiden merkittävä kasvun määrä Porthaninkadulla ei selity pelkästään Kallion

kesäkauduilla, vaan kasvuun on saattanut myös vaikuttaa Hakaniemessä maaliskuussa alkanut ja marraskuussa päättynyt ratikkakatko. Ratikkakatkon myötä ihmiset ovat mahdollisesti kävelleet Karhupuiston alueelta Hakaniemen metroasemalle tai Hakaniemen alueen bussipysäkeille sen sijaan, että he ottaisivat ratikan suoraan Karhupuistosta ja toisinpäin.

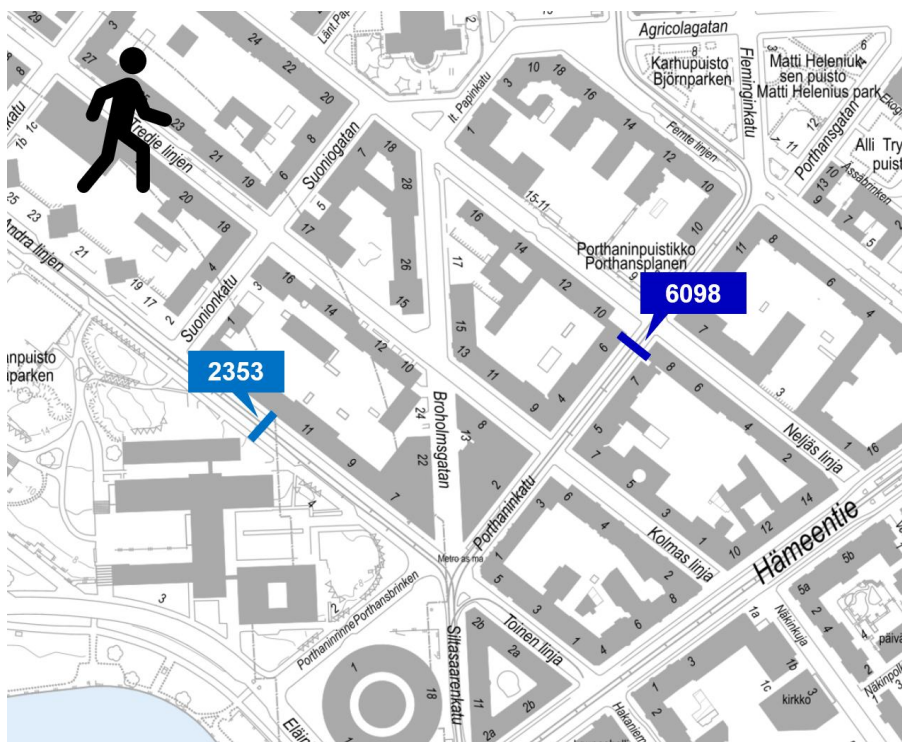
Porthaninkadulla käveli keskimäärin vajaa 2200 kävelijää enemmän vuorokaudessa verrattuna vuoden 2024 laskentoihin. Kävelijöiden määrä laski Toisella linjalla keskimäärin 170 kävelijällä vuorokaudessa vuonna 2025 verrattuna vuoteen 2024. Vuonna 2025 Porthaninkadulla käveli vuorokaudessa keskimäärin 6098 ihmistä (KVL), ja Toisella linjalla käveli keskimäärin 2353 ihmistä (KVL).



Kuva 11: Kävelijöiden määrän (KVL) muutos prosentteina 2024 --> 2025 (heinäkuu-syyskuu)



Kuva 12: Kävelijöiden määrän (KVL) muutos 2024 --> 2025 (heinäkuu-syyskuu)



Kuva 13: Kävelijöiden määrä (KVL) vuonna 2025 (kesäkuu-syyskuu)

4.2. Fleminginkatu

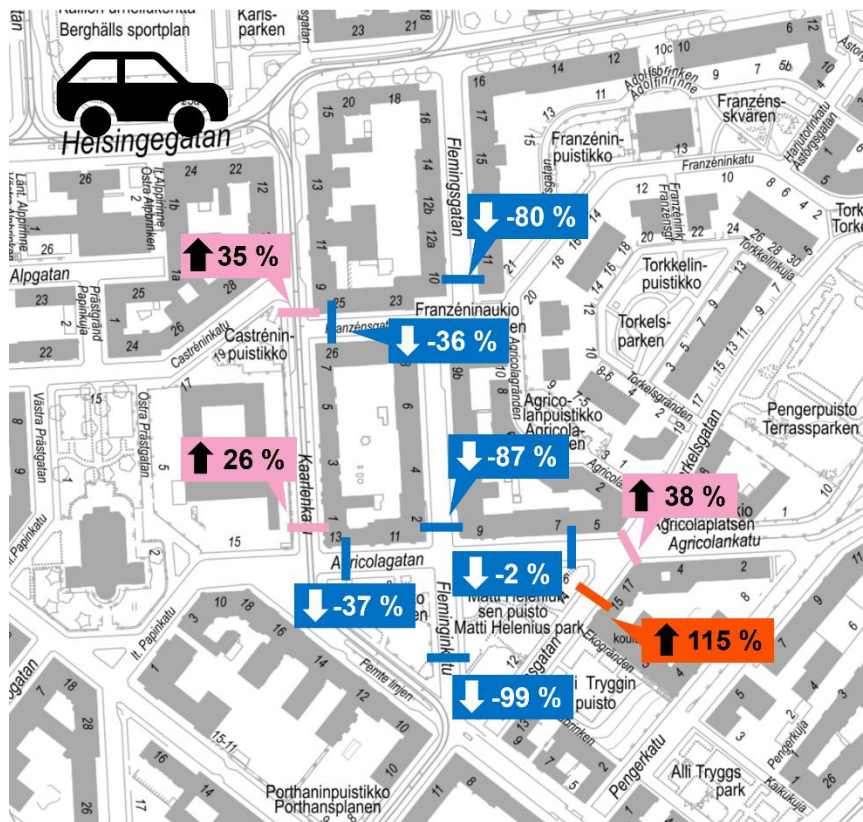
4.2.1. Moottoriajoneuvoliikenne

Fleminginkatua ympäröivällä alueella moottoriajoneuvoliikenteen määrät muuttuivat eri suuntiin eri mittauskohdissa kesäkuukausien 2024 ja 2025 välillä. Moottoriajoneuvojen mittausajankohdissa on Fleminginkatua ympäröivillä alueilla jonkin verran vaihteluita. Suurimassa osassa mittauskohdista mittaukset otettiin kesäkuun ja syyskuun väliseltä ajalta. Franzeninkadulta ja Kaarlenkadulta saatiin vertailukelpoista dataa vain elokuussa, koska laskenta oli tässä mittauspisteessä lyhyempää otoslaskentaa. Vuonna 2025 lähes kaikilta kaduilta saatiin dataa aikaväliltä kesäkuu-syyskuu, mutta Kaarlenkadun pohjoisesta mittauskohdasta ja Franzeninkadulta dataa on vain aikaväliltä kesäkuu-elokuu.

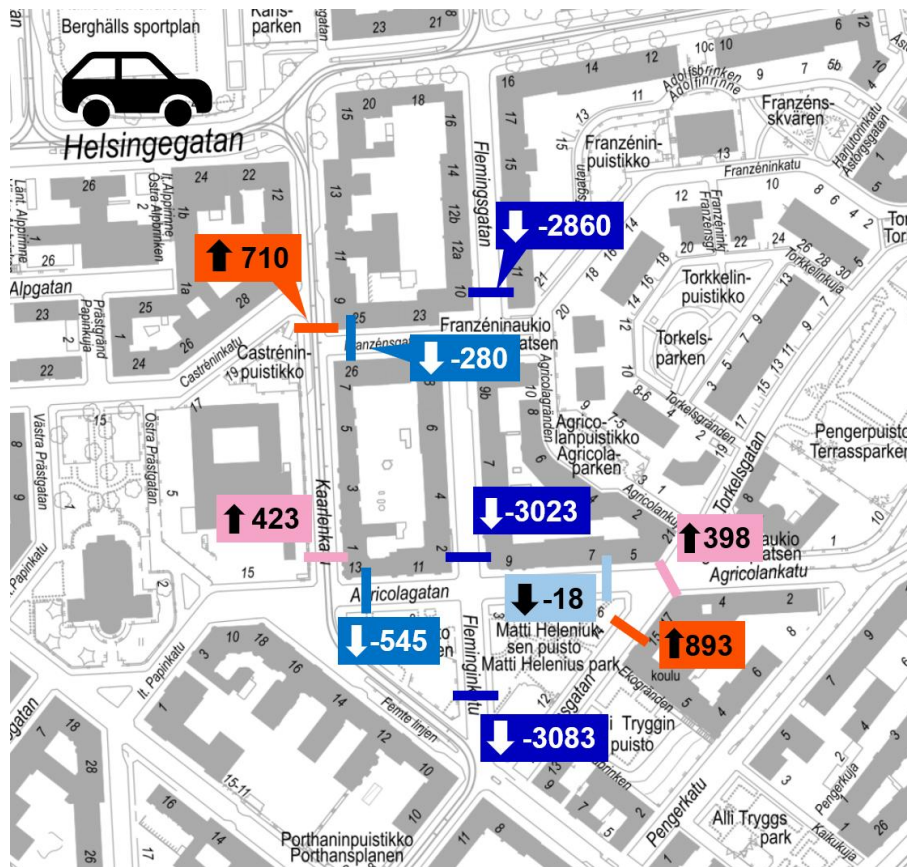
Fleminginkadun pohjoisessa mittauskohdassa moottoriajoneuvojen määrä laski 80 %, keskiosassa 87 % ja kadun eteläosassa laski 99 %. Franzeninkadulla moottoriajoneuvoliikenteen määrä laski 36 %. Kaarlenkadun pohjoisessa mittauskohdassa moottoriajoneuvoliikenteen määrä nousi 35 % ja Kaarlenkadun eteläisessä mittauskohdassa nousi 26 %. Agricolankadun länsipäässä moottoriajoneuvojen määrä laski 37 %. Agricolankadun ja Torkkelinkadun risteyskohdassa liikennemäärät kasvoivat 38 %. Porthaninkadun pohjoispäässä moottoriajoneuvoliikenteen määrä puolestaan kasvoi 115 % ja Agricolankadun itäpäässä moottoriajoneuvoliikenteen määrä laski 2 % vuodesta 2024 vuoteen 2025 kesäkaudella. Fleminginkadun merkittäviä laskuja liikenteen määrässä saattaa selittää Fleminginkadun eteläosan sulkumuutokselta kuin huoltoliikenteeltä ja osan kadun muuttaminen yksisuuntaiseksi pihakaduksi. On huomattavissa, että Fleminginkadun eteläosan muutos kesäaukioksi vaikutti ympärillä olevien katujen liikennemääriin niitä kasvattamalla, mutta kasvu ei kuitenkaan kattanut koko Fleminginkadulla vähentynyttä liikennemäärää. Liikennettä on siis mahdollisesti siirtynyt ennakoarvioiden mukaisesti muille reiteille, kuten Sörnäisten rantatielle.

Agricolankadun itäosassa suurin ero ajoneuvojen lukumäärien välillä vuorokaudessa vuosien 2024 ja 2025 kesäkausien välillä oli heinäkuussa, jolloin KVL oli keskimäärin 130 vähemmän vuonna 2025 verrattuna vuoteen 2024. Muina kolmena kuukautena ero KVL:ssä oli pienempi. Fleminginkadun yksisuuntaiseksi pihakaduksi muutetuilla alueilla moottoriajoneuvojen määrät vähenivät merkittävästi kesäkuukausien aikana vuonna 2025 verrattuna vuoteen 2024, tiedot esitetään kuvassa 15. Fleminginkadun pohjoisessa mittauskohdassa moottoriajoneuvojen määrä väheni keskimäärin 2860 ajoneuvolla vuorokaudessa (KVL). Fleminginkadun keskikohdan mittauskohdalla moottoriajoneuvojen määrä väheni keskimäärin 3023 ajoneuvolla vuorokaudessa (KVL), ja kadun eteläpäässä väheni keskimäärin 3083 ajoneuvolla vuorokaudessa (KVL) verrattuna vuoteen 2024.

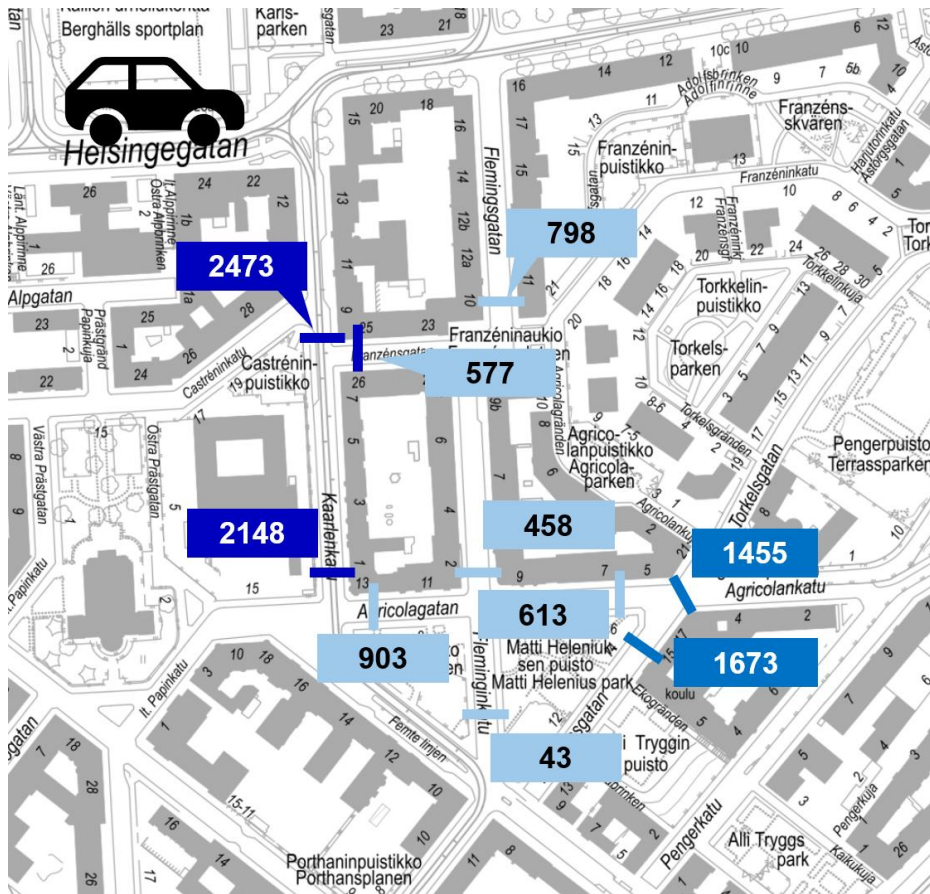
Fleminginkadulla suuri osa kuvassa 16 näkyvästä katuosuudesta (ei kuvassa näkyvä pohjoisosa kadusta) muutettiin kesäkatujen ajaksi pihakaduksi. Kadun pihakatuosuudella saavutettiin pihakaduille tavoitetasoksi asetettu 500 moottoriajoneuvon yläraja (KVL) alapuolella pysyminen. Fleminginkadun eteläosassa kesäkaudella 2025 moottoriajoneuvojen KVL oli 43, kadun keskiosassa 458 ja pohjoisemmassa laskentakohdassa 798. Alueen suurimmat mitatut KVL-luvut olivat Kaarlenkadulla, jossa pohjoisessa laskentakohdassa laskettiin keskimäärin 2473 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa ja eteläisemmässä laskentakohdassa keskimäärin 2148 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa.



Kuva 14: Moottoriajoneuvoliikenteen määrän (KVL) muutos prosenteina 2024 --> 2025 (vaihteluja katukohtaisissa mittauskuukausissa, pääosin kesäkuu-syyskuu)



Kuva 15: Moottoriajoneuvojen määrän (KVL) muutos 2024 --> 2025 (vaihteluja katukohtaisissa mittausskuukausissa, pääosin kesäkuu-syyskuu)

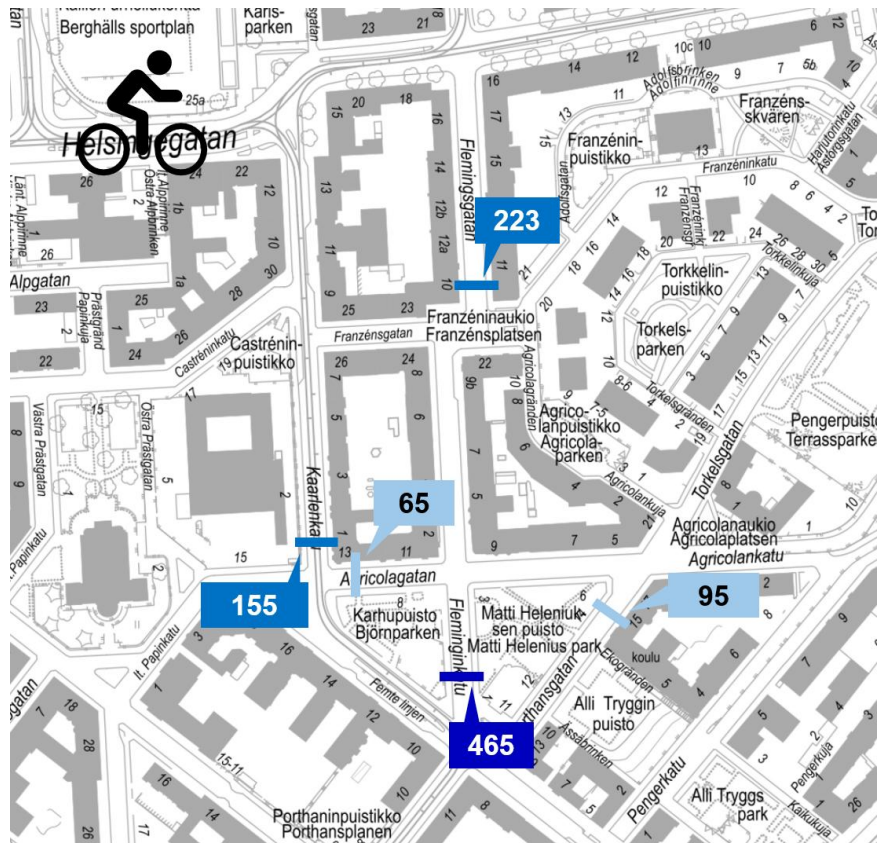


Kuva 16: Moottorijoneuvojen määrät (KVL) vuonna 2025 (pääosin kesäkuu-syyskuu)

4.2.2. Pyöräliikenne

Fleminginkadun ympäröivällä alueella pyöräliikenteen määriä laskettiin viidessä eri kohdassa. Fleminginkadun pohjoisessa laskentakohdassa pyöräliikenteen määrä laski 4 % vuosien 2024 ja 2025 kesäkuukausien välillä. Fleminginkadun eteläpäässä pyöräliikenteen määrä nousi 14 %. Pyöräliikenteen määrän kasvuun juuri tässä laskentakohdassa voi vaikuttaa se, että pyörillä on saavuttu Kallion kesäkaduille. Porthaninkadun pohjoisosassa pyöräliikenteen määrä laski 18 %. Agricologadun länsiosassa pyöräliikenteen määrä laski 4 % ja Kaarlenkadun eteläosassa laski 0,1 %. Nämä tiedot näkyvät kartalla kuvassa 17. Kuvassa 18 esitetään lukuina kuvan 17 prosenttimuutoksen kadulla laskettujen polkupyörien määrässä.

Kuvassa 19 näkyy, minkä verran polkupyöriä keskimäärin laskettiin vuorokaudessa (KVL) Fleminginkadun alueella ja sitä ympäröivillä kaduilla kesäkaudella 2025. Eniten polkupyöriä vuorokaudessa laskettiin Fleminginkadun eteläosassa, jossa niitä oli keskimäärin 465. Tämän jälkeen seuraavaksi suurin polkupyörien KVL oli 223 polkupyörää Fleminginkadun pohjoisimmassa laskentakohdassa. Kaarlenkadun laskentakohdassa KVL oli 155, Agricologadun länsiosassa 65 ja Porthaninkadun pohjoisosan laskentakohdassa KVL oli 95.

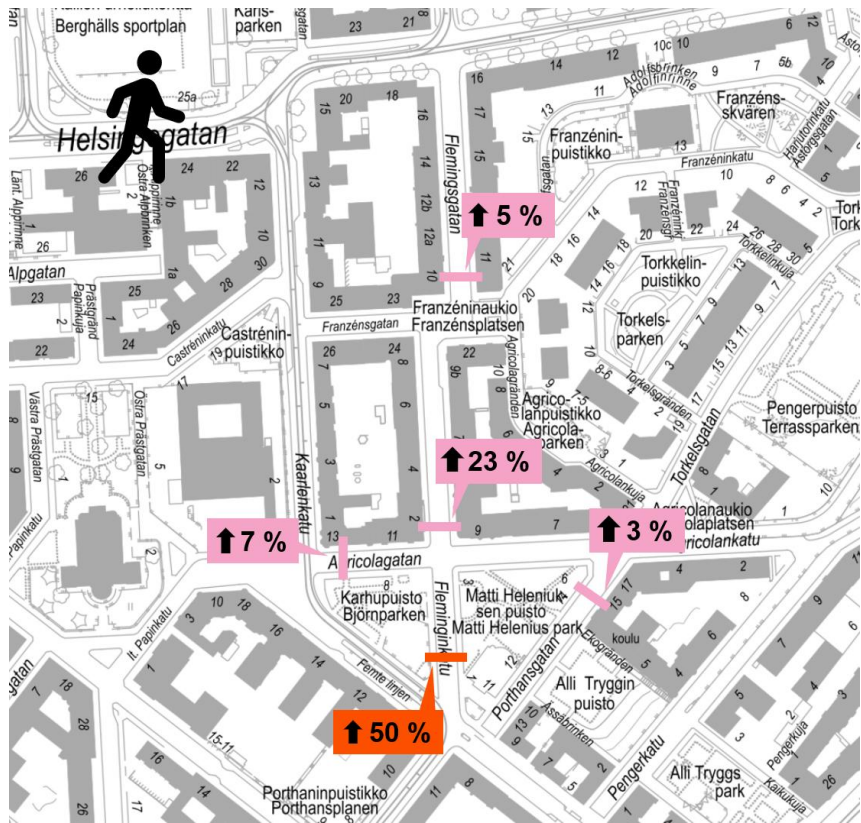


Kuva 19: Polkupyörien määrät (KVL) vuonna 2025 (kesäkuu-syyskuu)

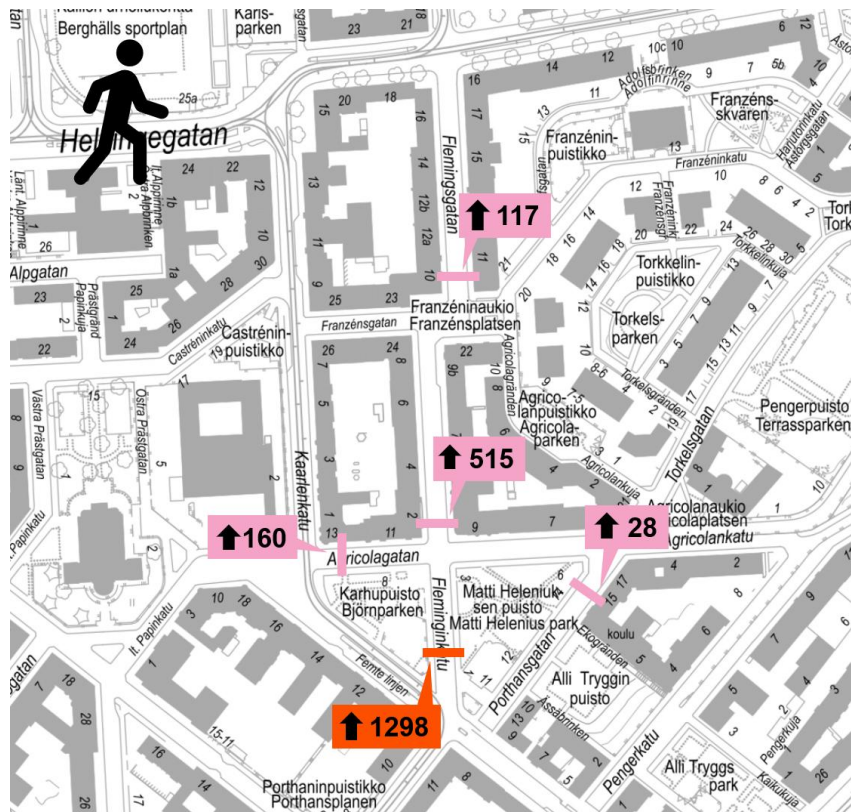
4.2.3. Kävely

Kävelyn määrä kasvoi kaikilla viidellä Fleminginkadun ja sitä ympäröivien katujen laskentapaikoilla vuoden 2024 ja vuoden 2025 kesäkausien välillä. Kuvassa 20 esitetään kävelijöiden määrien muutokset prosenttimuodossa. Fleminginkadun pohjoisessa laskentakohdassa kävelijöiden määrä kasvoi 5 %, kadun keskikohdalla kasvoi 23 % ja kadun eteläosassa kasvoi 50 %. Porthaninkadun pohjoisosassa kävelijöiden määrä kasvoi 3 % ja Agricolaankadun länsipäässä kävelijöiden määrä kasvoi 7 %. Osa Fleminginkadun kävelymäärien kasvusta saattaa olla peräisin Hakaniemen ratikkakatkosta, jonka havaittiin mahdollisesti vaikuttavan ainakin Porthaninkadun kävelymääriin. Fleminginkadulla havaittiin kesän 2025 havainnointitutkimuksessa yli viisi kertaa enemmän oleskelijoita kuin kesällä 2024, mikä vaikuttaa myös KVL laskentojen tuloksiin. Kuvassa 21 esitetään kävelijöiden KVL muutoksen määrät lukumäärinä. Fleminginkadun eteläosassa 50 % nousu KVL on keskimäärin 1298 kävelijää. Fleminginkadun keskiosalla kävelijöiden lukumäärän muutos kesäkausien 2024 ja 2025 välillä oli 515 kävelijää. Muilla katualueilla muutos kesäkausien 2024 ja 2025 välillä oli vähemmän kuin 200 kävelijää vuorokaudessa.

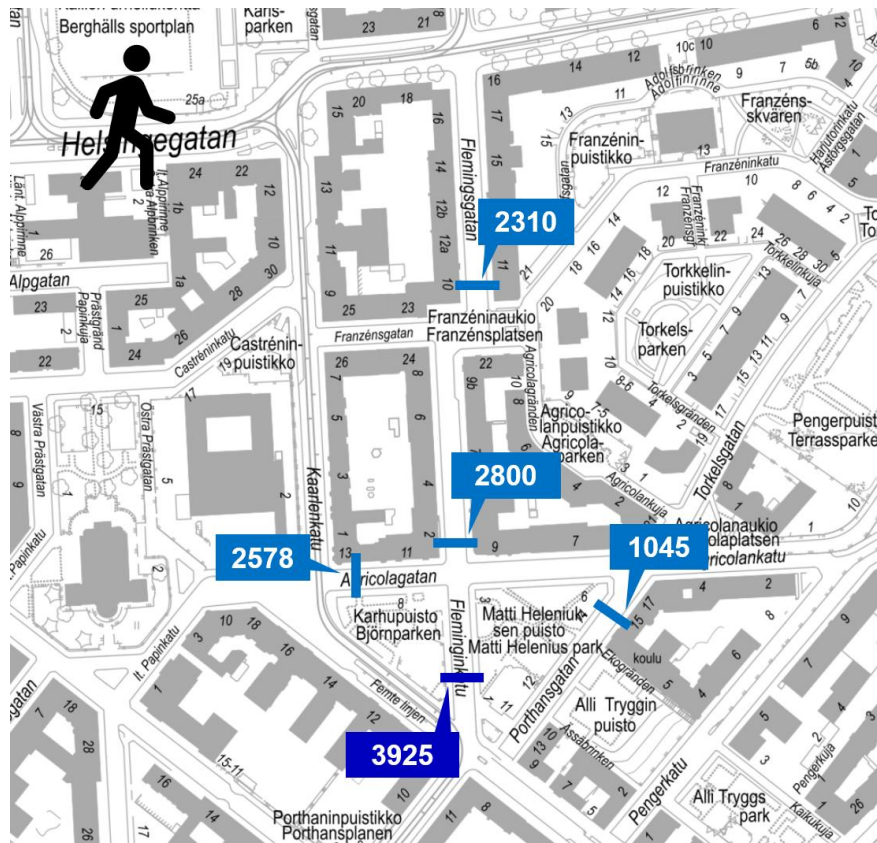
Kuvassa 22 näkyy kävelijöiden määrät (KVL) kesäkaudella 2025. Vuonna 2025 kesäkaudella kävelijöitä oli Fleminginkadun eteläosassa keskimäärin 3925 vuorokaudessa, kadun keskiosassa 2800 ja kadun pohjoisosassa keskimäärin 2310 vuorokaudessa. Agricolaankadun itäpäässä kävelijöitä oli keskimäärin noin 2500 vuorokaudessa ja Porthaninkadun pohjoispäässä keskimäärin 1045 vuorokaudessa. Fleminginkadun eteläosassa katu oli suljettu muulta moottoriajoneuvoliikenteeltä kuin huoltoajoneuvoilta ja katutilaa oli enemmän jalankulkijoiden käytössä.



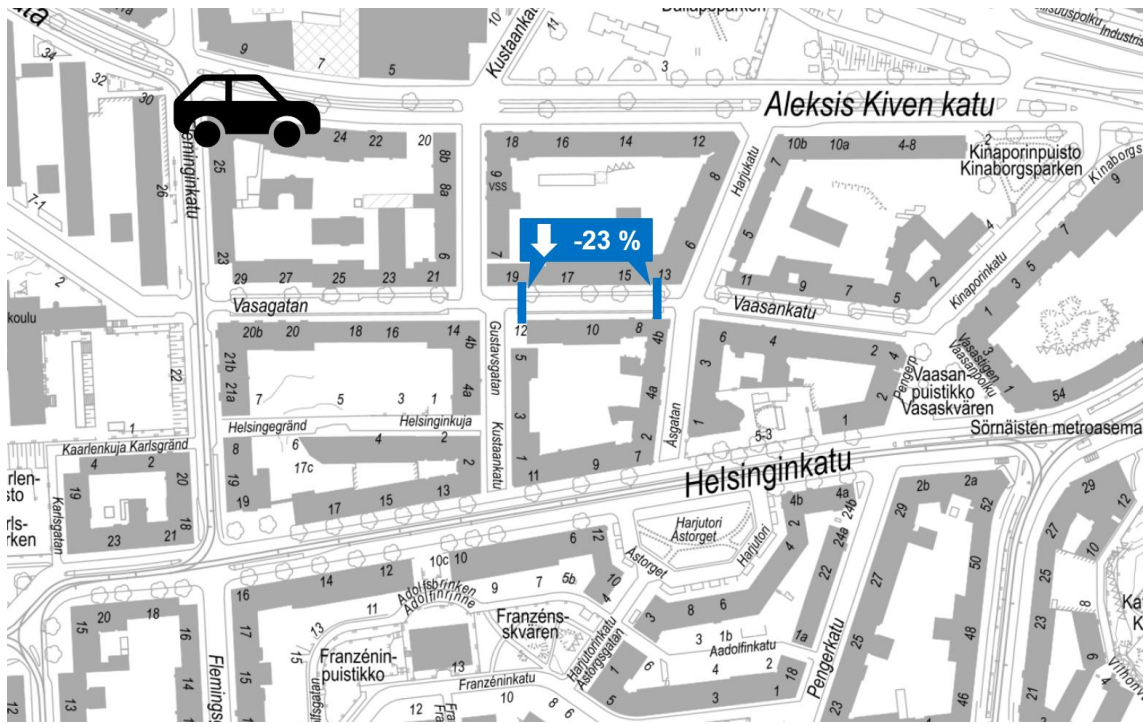
Kuva 20: Kävelijöiden määrän (KVL) muutos prosentteina 2024 --> 2025 (kesäkuu-syyskuu)



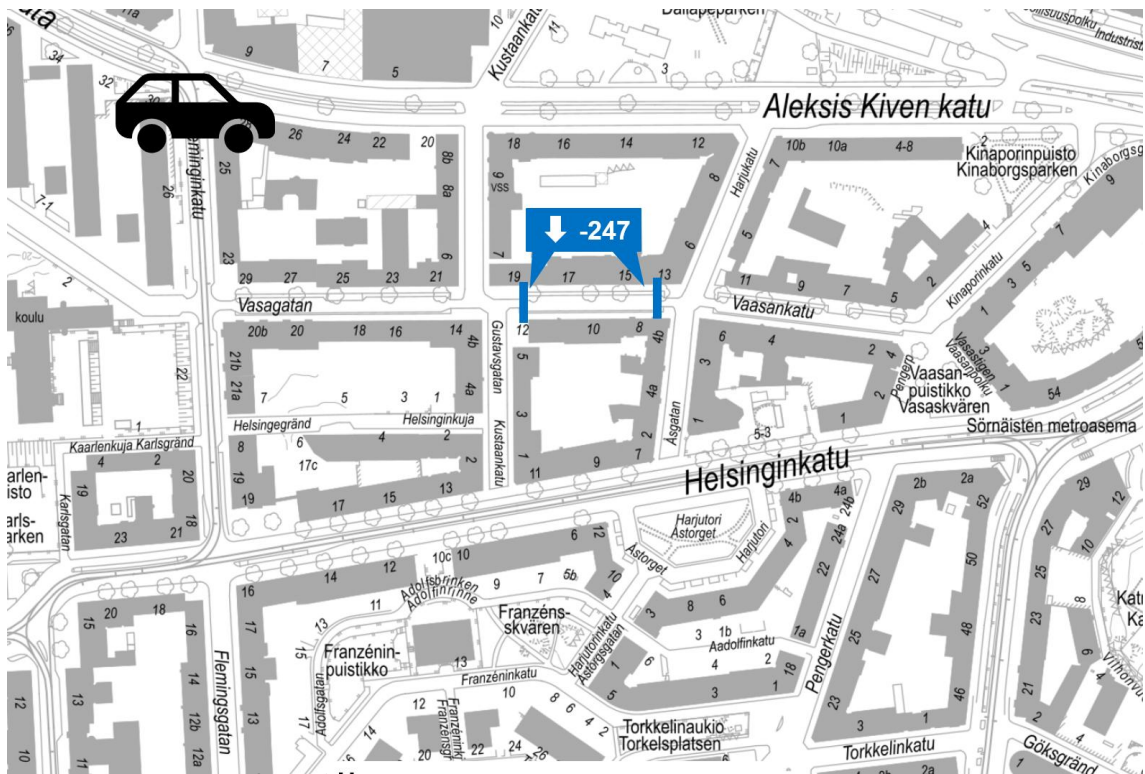
Kuva 21: Kävelijöiden määrän (KVL) muutos 2024 --> 2025 (kesäkuu-syyskuu)



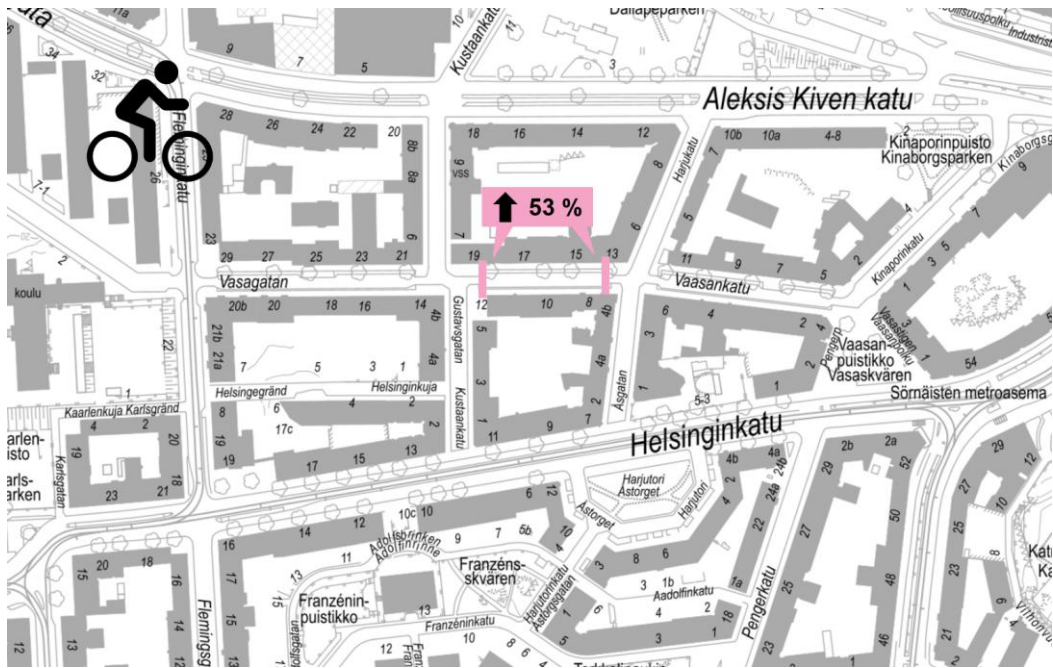
Kuva 22: Kävelijöiden määrät (KVL) vuonna 2025 (kesäkuu-syyskuu)



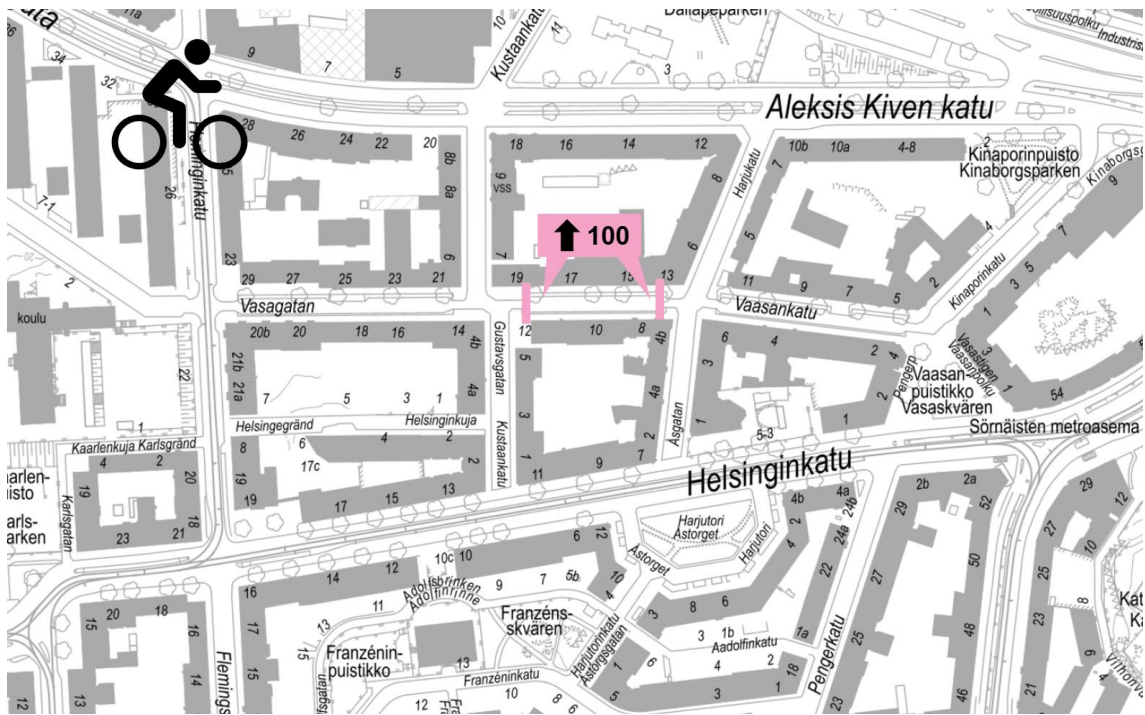
Kuva 24: Moottoriajoneuvojen määrän (KVL) muutos prosentteina 2024 --> 2025 (heinäkuu-syyskuu)



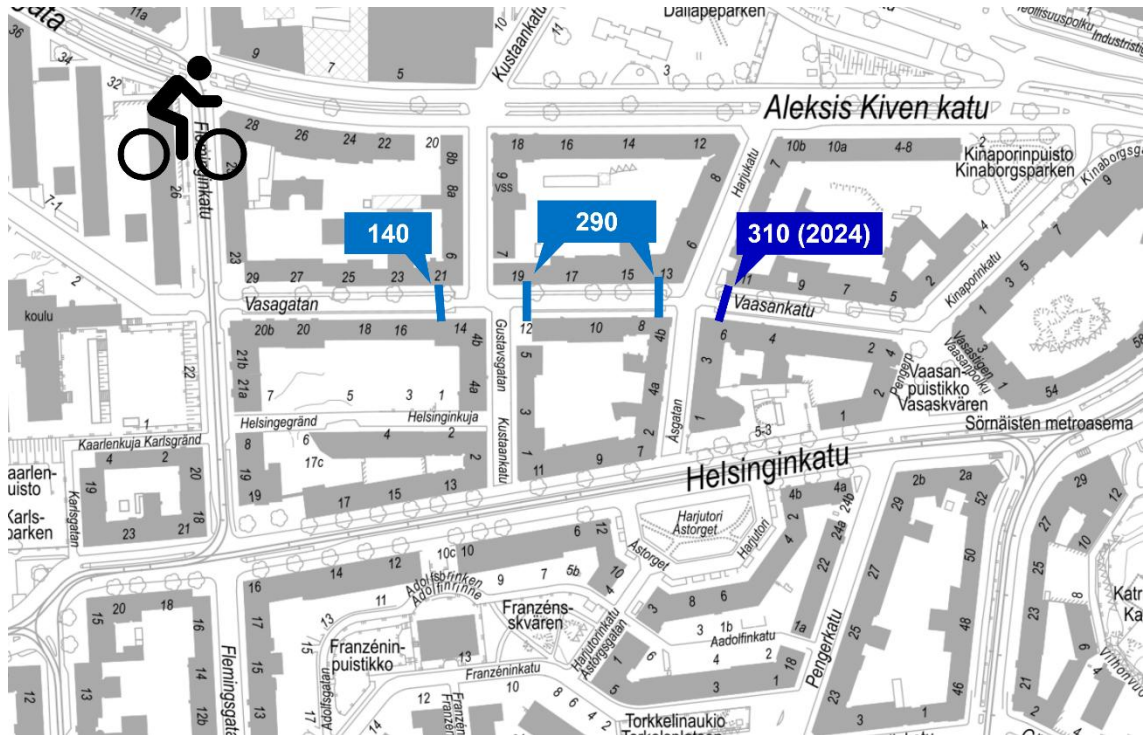
Kuva 25: Moottoriajoneuvojen määrän (KVL) muutos 2024 --> 2025 (heinäkuu-syyskuu)



Kuva 27: Polkupyörien määrän (KVL) muutos prosentteina 2024 --> 2025 (heinäkuu-syyskuu)



Kuva 28: Polkupyörien määrän (KVL) muutos 2024 --> 2025 (heinäkuu-syyskuu)

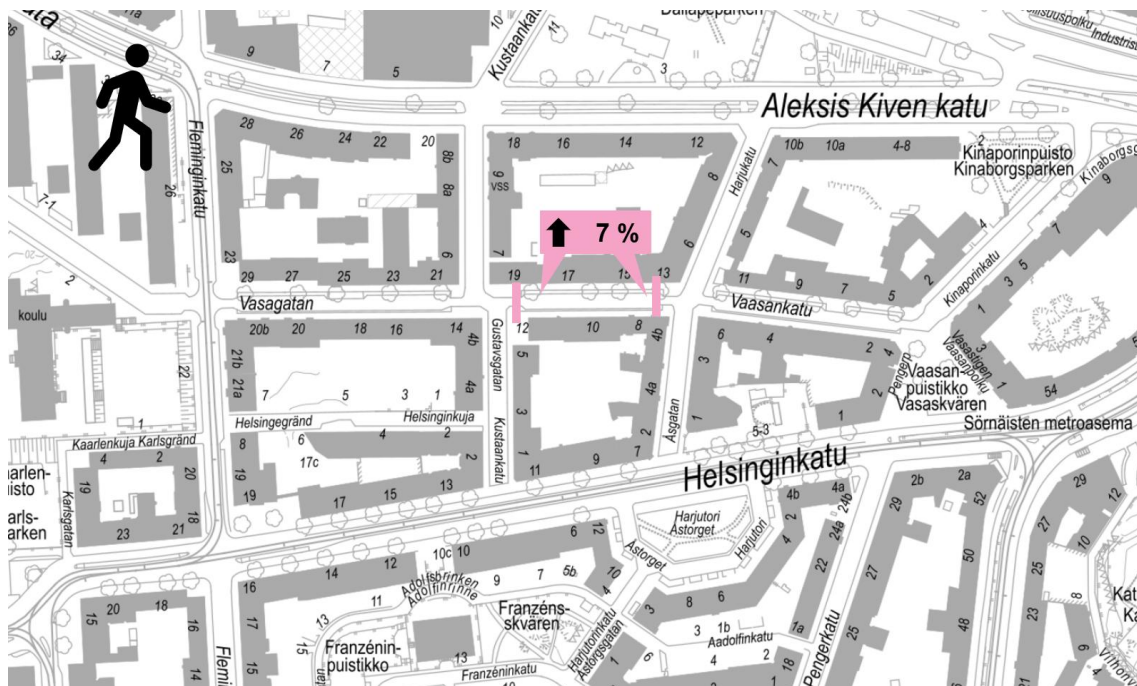


Kuva 29: Polkupyörien määrät (KVL) vuonna 2025 (heinäkuu-syyskuu)

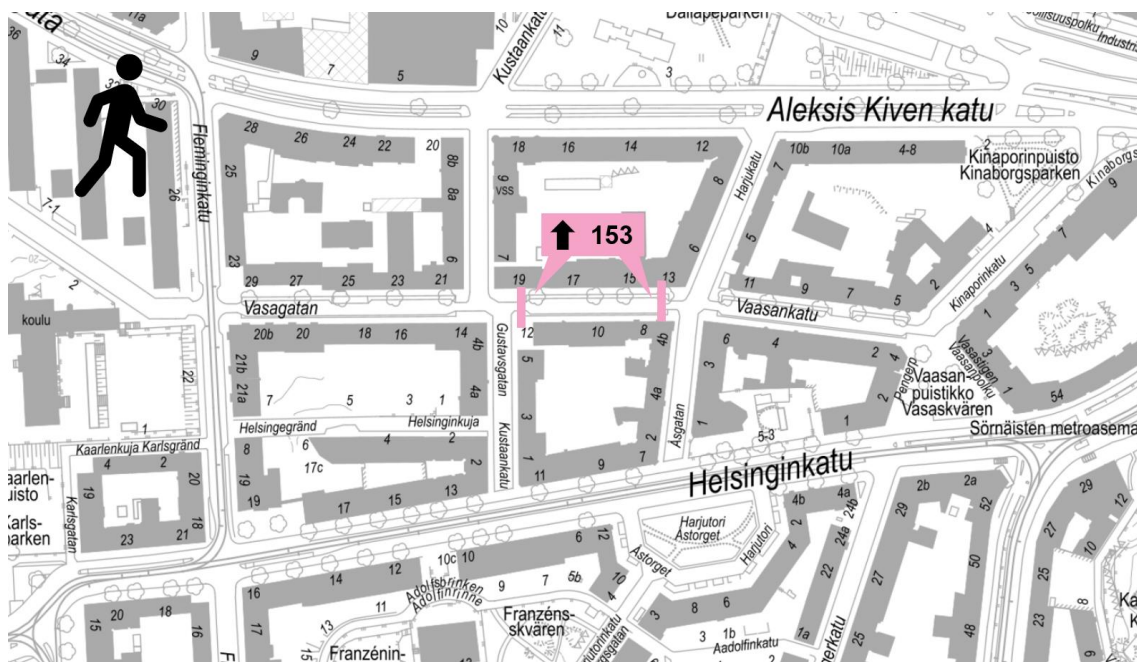
4.3.3. Kävely

Kuvassa 30 näkyy kävelijöiden määrän muutos prosentteina Vaasankadulla kesäkausien 2024 ja 2025 välillä. Vaasankadulla oli 7 % nousu kävelijöiden KVL:n määrässä vuosien 2024 ja 2025 välillä, mikä on noin 153 kävelijää enemmän kesäkaudella 2025 verrattuna kesään 2024. Muutoksen lukumäärä esitetään kartalla kuvassa 31.

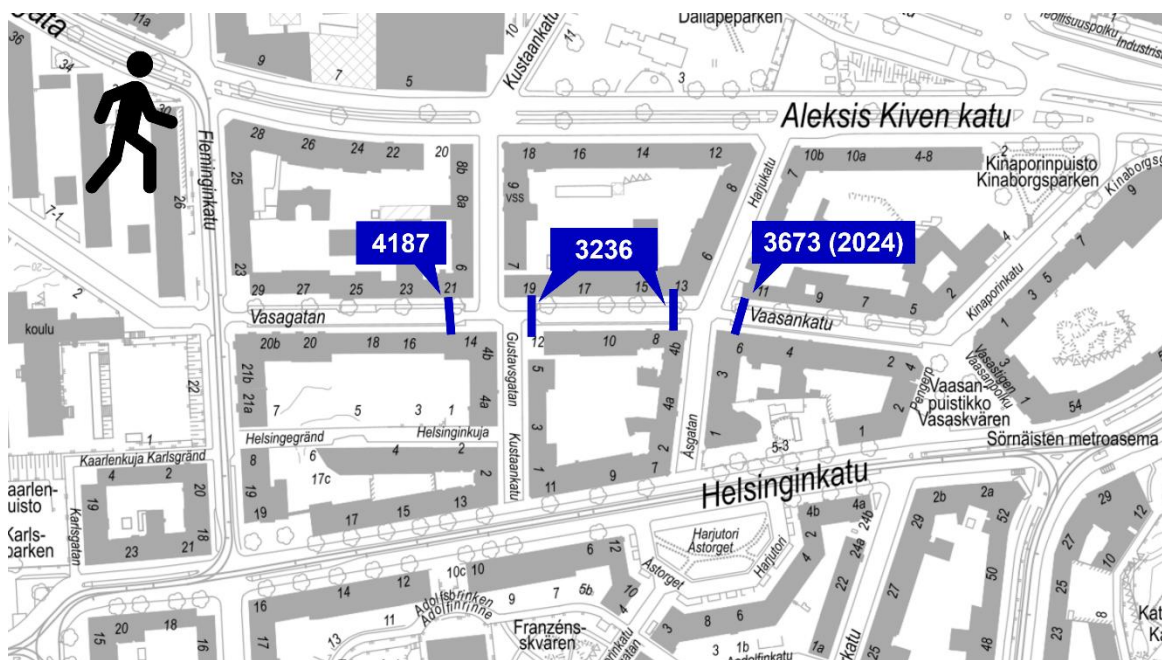
Kuvassa 32 esitetään kävelyn keskimääräiset vuorokausiliikenteen määrät (KVL) kesäkaudella 2025. Vaasankadun keskimmaisella laskentapisteellä kävelijöitä laskettiin keskimäärin 3236 vuorokaudessa (KVL) ja kadun itäisellä laskentapisteellä laskettiin keskimäärin 4187 vuorokaudessa (KVL). Vaasankadun itäisen mittauspisteen kohdalla kävelijöiden keskimääräisen vuorokausiliikenteen (KVL) määrä vuonna 2024 oli 3673. Vaasankadulla kävelijöiden määrät (KVL) kesäkuukausien aikana vaihtelivat jonkin verran vuonna 2025. Heinäkuussa kävelijöitä oli keskimäärin 550 enemmän kuin 2024 ja elokuussa 330 enemmän, mutta syyskuussa 420 vähemmän kuin vuonna 2024. Paljon muuttuviin kävelijöiden määriin kuukausikohtaisesti on saattanut vaikuttaa kesäkatujen valmistuminen tai esimerkiksi lämpötilat.



Kuva 30: Kävelijöiden määrän (KVL) muutos prosentteina 2024 --> 2025 (heinäkuu-syyskuu)



Kuva 31: Kävelijöiden määrän (KVL) muutos 2024 --> 2025 (heinäkuu-syyskuu)



Kuva 32. Kävelijöiden määrät (KVL) vuonna 2025 (heinäkuu-syyskuu)

4.4. Havainnot laskennoista

4.4.1. Yleiset havainnot

Liikennelaskennoissa havaittiin, että kesäkaduilla liikennemäärät olivat alhaisimmillaan sunnuntaisin ja maanantaisin kohteesta ja kulkumuodosta riippumatta. Ihmisiä ja autoliikennettä oli useimpina kuukausina eniten perjantaisin ja lauantaisin. Arkipäivinä tavallisesti ihmis- ja autoliikennemäärät kasvoivat maanantaista perjantaihin. Tilanne ei eroa kesästä 2024 kyseisillä kaduilla.

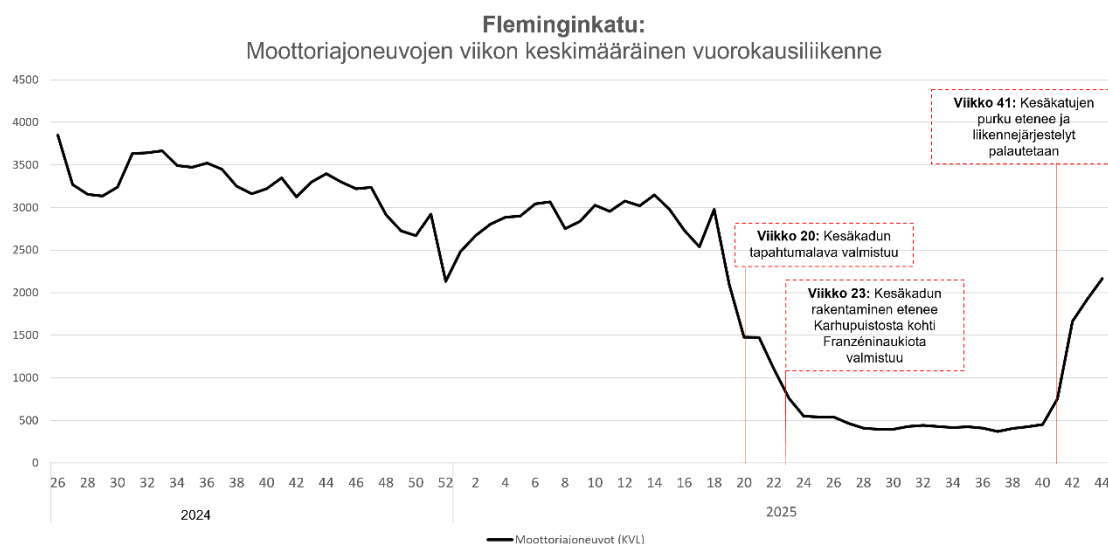
Merkittävimmät liikenteelliset muutokset kohdistuivat kesäkatujen aikana Fleminginkatuun, jossa merkittävä osa kadusta muutettiin yksisuuntaiseksi pihakaduksi pohjoisesta etelään. Karhupuiston kohdalla moottoriajoneuvoliikenne kiellettiin pois lukien puiston ja kesäkatujen huoltoajo. Fleminginkadusta on tarkemmin aikasarjana tarkasteltu liikenteen yksisuuntaistamisen ja ajokiellon noudattamista luvuissa 4.4.2. ja 4.4.3. Lisäksi on tarkasteltu pihakadulla sallitun kävelyn yleistymistä kesän aikana luvussa 4.4.4. Porthaninkadulla vuorokausikohtaiset kävelymäärät kasvoivat yli 2 000 henkilöllä, mikä oli suurempi määrällinen ja suhteellinen kasvu kuin Fleminginkadulla tai Vaasankadulla. Porthaninkadun kävelymääriä on tutkittu tarkemmin luvussa 4.4.5.

4.4.2. Fleminginkadun yksisuuntainen liikenne

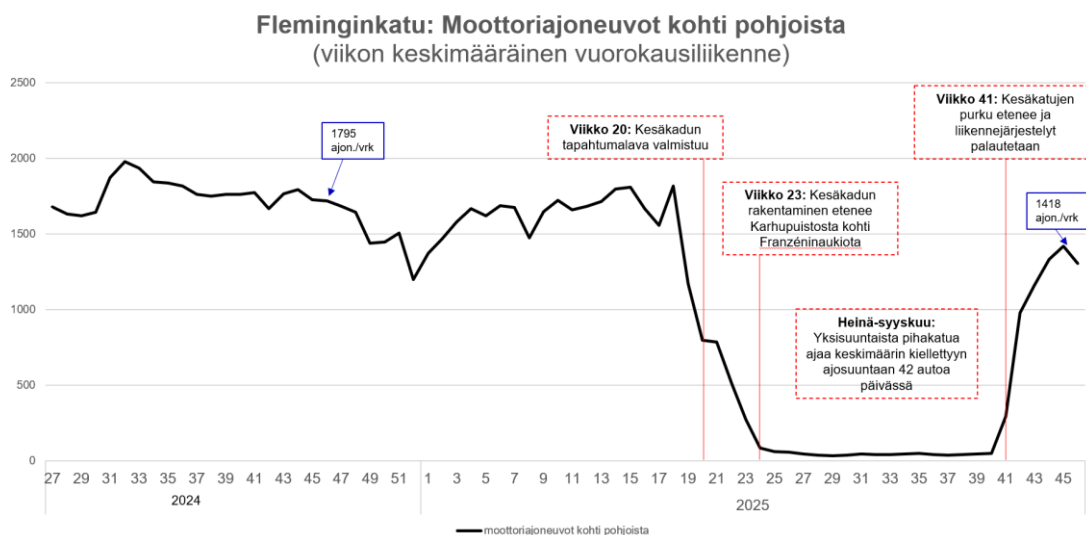
Kuvassa 33 on esitetty Fleminginkadun moottoriajoneuvoliikenteen määrät Agricolankadun ja Franzéninaukion välillä. Liikennemäärätiedot on kuvassa esitetty kesäkuun 2024 ja marraskuun 2025 väliltä. Tarkemmin vuoden 2024 viikolta 26 alkaen. Liikennemäärätiedoista näkyy hyvin miten kesäkadut rakentuivat vaiheittain. Ensimmäisenä toimenpiteenä moottoriajoneuvoliikenne kiellettiin Viidennen linjan ja Agricolankadun väliltä. Muutos puolitti vuorokauden keskimääräisen liikennemäärän 3 000 ajoneuvosta 1 500 ajoneuvoon. Pohjoiseen suuntautuva liikennemäärä laski noin 1 700 ajoneuvosta noin 800 ajoneuvoon. Tällöin kesäkatua tai sen liikennejärjestelyitä ei ollut vielä otettu käyttöön Karhupuiston pohjoispuolella. Parin seuraavan viikon aikana edenneet kesäkatujärjestelyt ja kadulle asetettu yksisuuntainen pihakatu vähensi vuorokauden liikennemäärän Fleminginkadulla lopulta noin 500 ajoneuvoon.

Kuvassa 34 esitetään samasta liikenteen laskentapistestä lasketut pohjoisen suuntaan kulkeneiden moottoriajoneuvojen määrät. Pihakadun sallittu ajosuunta oli pohjoisesta etelään. Yksisuuntaista pihakatua ajoi kesän aikana kiellettyyn ajosuuntaan vuorokaudessa keskimäärin noin 40 ajoneuvoa. Kiellettyyn ajosuuntaan ajaneiden määrä pysyi vakiona koko kesän ajan.

Kesäkatujärjestelyjen purun jälkeen liikennemäärät eivät ole marraskuun puoliväliin mennessä vielä nousseet kesäkatuja edeltävälle tasolle.



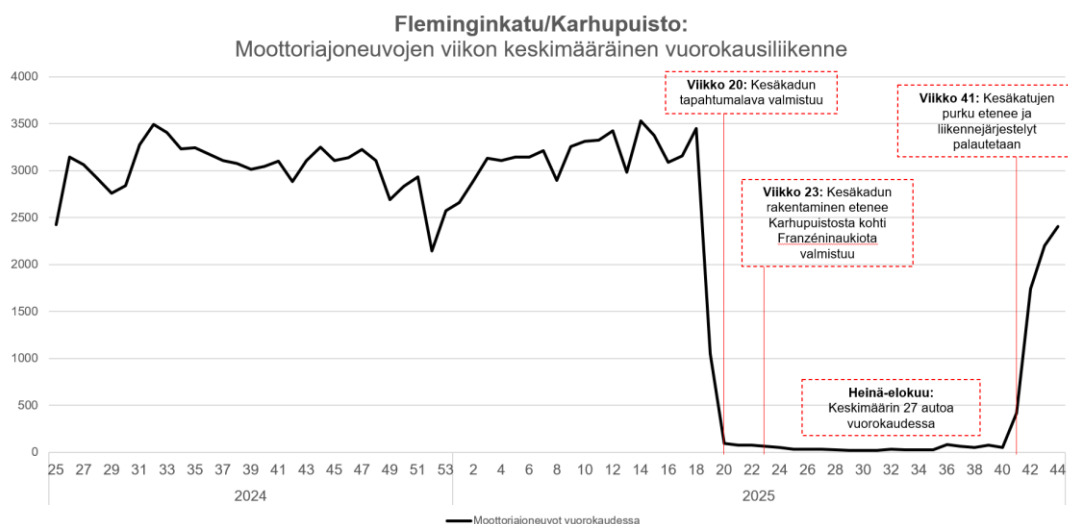
Kuva 33. Aikasarja Fleminginkadun moottoriajoneuvoliikenteen määristä (kesä 2024 - syksy 2025)



Kuva 34. Aikasarja Fleminginkatua pohjoisen suuntaan ajaneista moottoriajoneuvoista (kesä 2024 - syksy 2025).

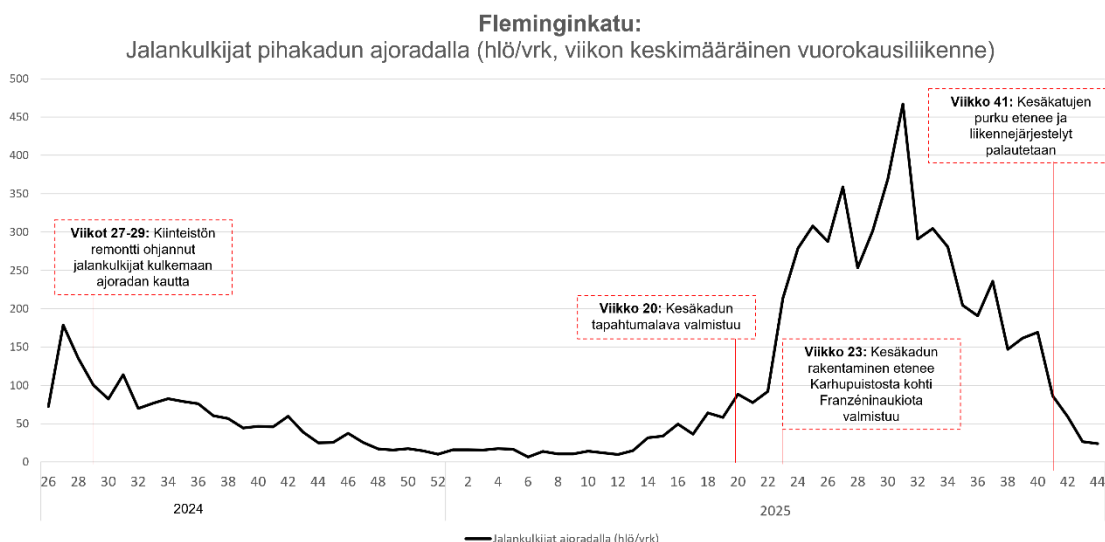
4.4.3. Moottoriajoneuvoilta suljettu osuus

Kuvassa 35 on esitetty Fleminginkadun Karhupuiston moottoriajoneuvoliikenteen määrät. Kyseisellä katuosuudella oli kielletty moottoriajoneuvoliikenne pois lukien puistojen ja kesäkatujen huoltoliikenne. Moottoriajoneuvoliikenteen kieltä noudatettiin pääasiassa hyvin ja välittömästi uusien järjestelyjen tultua voimaan. Kesän aikana Fleminginkatua ajoi vuorokaudessa keskimäärin hieman alle 30 ajoneuvoa. Luvun joukossa on sallittu huoltoliikenne, mutta kesän aikana tehtiin havaintoja myös kadulle kuulumattomista ajoneuvoista, jotka oikaisivat Viidenneltä linjalta Agricola kadulle. Myöskään Karhupuiston kohdalla Fleminginkadun liikennemäärät eivät vielä marraskuun puoliväliin mennessä olleet palautuneet kesäkatuja edeltävälle tasolle.



Kuva 35. Aikasarja moottoriajoneuvojen määrästä Fleminginkadulla Karhupuiston moottoriajoneuvoilta suljetulla osuudella (kesä 2024 – syksy 2025).

4.4.4. Pihakatuja ajoradalla kävely



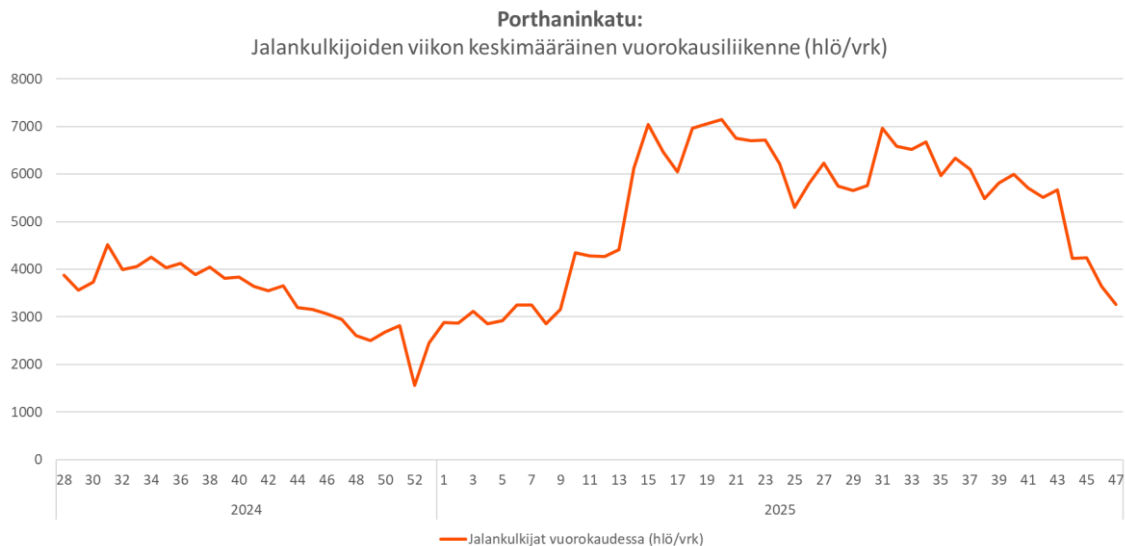
Kuva 36. Aikasarja Fleminginkadun pihakadun ajoradalla kävelevien ihmisten määrästä (kesä 2024 - syksy 2025).

Kuvassa 36 on esitetty Fleminginkadun ajoradalla kävelleiden ihmisten määrät. Luvut on esitetty viikon keskimääräisenä vuorokausiliikenteenä kesäkuun 2024 ja marraskuun 2025 väliltä. Pihakadulla on ollut sallittua kulkea jalan koko kadun mitalla ajoradalla. Kadun ylittäminen on näin myös ollut sallittua mistä kohdasta tahansa. Kesäkatuja edeltäneessä tilanteessa kävely on ollut sallittua kadun jalkakäytävillä ja kadun ylittäminen merkittyjä suojateitä pitkin. Kuvan 36 tiedoista näkyy miten ihmiset ovat rohkaistuneet liikkumaan myös ajoradalla, vaikka jalkakäytävät ovat yhä olleet käytetyin jalankulun väylä kadulla. Ajoradalla kävelleiden ihmisten määrä on laskenut kesäkatuja edeltävälle tasolle, kun kesäkadut on purettu pois.

4.4.5. Hakaniemen ratikkakatkon vaikutus kävelijämääriin

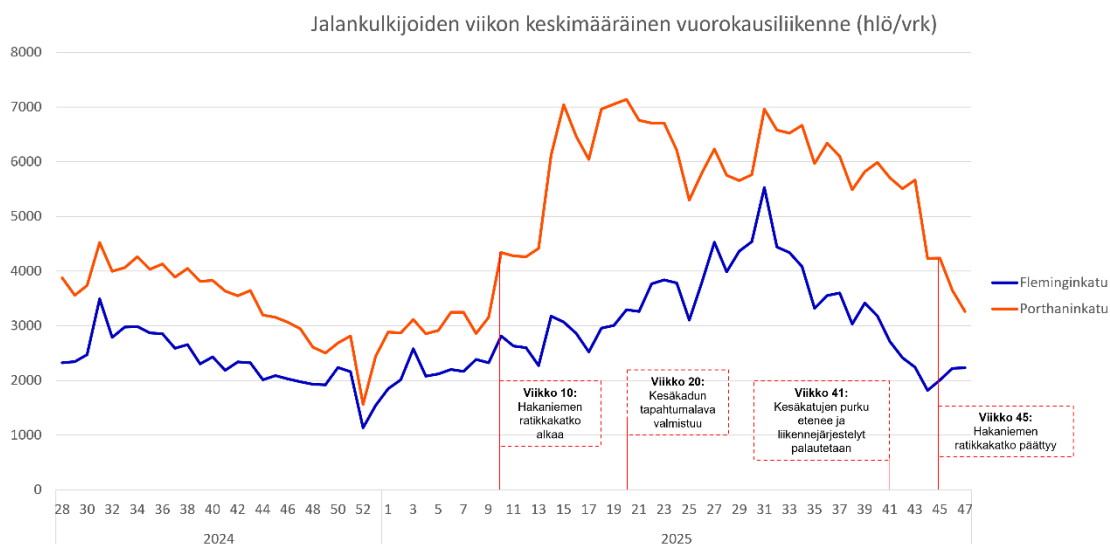
Kuvassa 37 on esitetty Porthaninkadun kävelijämäärät aikasarjana heinäkuusta 2024 marraskuulle 2025. Luvut esittävät viikon keskimääräistä vuorokausiliikennettä (hlö/vrk). Porthaninkatua kävelevien ihmisten määrät lähtivät kasvuun jo viikolla 10 maaliskuussa. Samaan aikaan käynnistyi Hakaniemen ratikkakatko, jolloin maanpäällinen raitioliikennettä Hakaniemen ja keskustan välillä loppui väliaikaisesti. Porthaninkatua kävelleiden ihmisten

määrän kasvu selittynee ihmisillä, jotka ovat valinneet Hakaniemen ja esimerkiksi keskustan väliseen liikkumiseen bussit tai metron. Viikolla 14 alkoi linjojen 6B, 7B ja 9B liikennöinti, jolloin raitioliikenne palasi Hakaniemen ja pohjoisen suunnan välillä, mutta yhteys keskustan suuntaan oli yhä bussien ja metron varassa. Raitiolinjat palasivat normaaliliikenteeseen marraskuun 2025 alussa, jolloin myös Porthaninkadun kävelymäärät palasivat vuoden 2024 tasolle. Keväällä lähes tuplaantuneet kadun kävelymäärät tekevät kesäkatujen vaikutuksen arvioinnin hyvin vaikeaksi Porthaninkadun osalta.



Kuva 37. Aikasarja Porthaninkadulla kävelevien ihmisten määrästä (kesä 2024 - syksy 2025).

Kuvassa 38 on esitetty Porthaninkadun kävelymäärien lisäksi Fleminginkadun kävelymäärät Karhupuiston kohdalta. Fleminginkadulla Porthaninkadun kaltaista nopeaa kävelymäärien kasvua keväällä ja laskua syksyllä ei ole havaittavissa. Fleminginkadulla kävelymäärät kasvoivat tasaisesti kevään ja kesän mittaan ja lähtivät tasaiseen laskuun elokuun alussa. Fleminginkadun kävelymäärien trendi on lähempänä normaalivuotta, jossa kesäkausi on kuitenkin ollut normaalia vahvempi.



Kuva 38. Aikasarja Porthaninkadulla ja Fleminginkadulla kävelevien ihmisten määrästä (kesä 2024 - syksy 2025).

4.4.6. Kallio Block Party

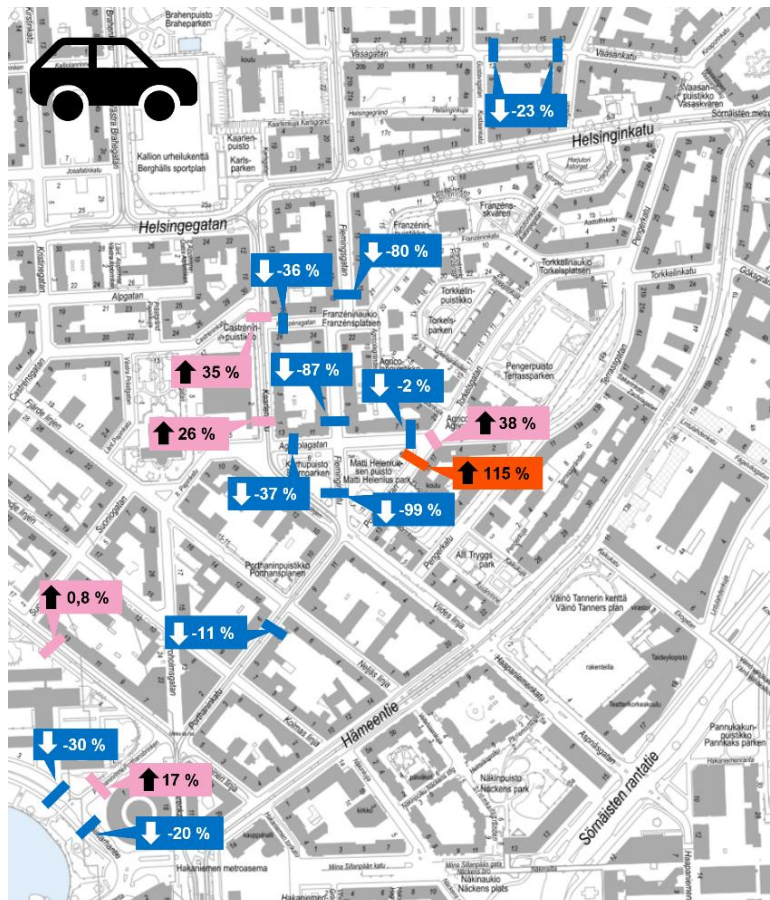
Liikennelaskenta-aineistosta on havaittavissa 2.8.2025 järjestetty Kallio Block Party, joka järjestettiin Eläintarhantiellä ja Toisella linjalla sekä niiden lähikaduilla. Tapahtumalla ei ollut merkittävää vaikutusta esimerkiksi Porthaninkadun moottoriajoneuvojen määriin. Tapahtuman vaikutus laskentapisteiden kävelymääriin on kuitenkin havaittavissa. Toisella linjalla jalankulkijoiden määrä oli tapahtumapäivänä yli 10 000, kun normaalisti se on vuorokaudessa noin 2 500 jalankulkijaa.

Myös Porthaninkadulla, joka ei kuulunut tapahtuma-alueeseen, kävelijämäärät olivat tapahtumapäivänä yli 11 000. Elokuun aikana Porthaninkadulla oli keskimäärin 6 500 jalankulkijaa päivässä. Fleminginkadulla Karhupuiston kohdalla kävelijämäärät tuplaantuivat tapahtumapäivänä 5 000 jalankulkijasta 10 000 jalankulkijaan. Lähempänä Franzéninaukiota Fleminginkadulla jalankulkijoiden määrät kasvoivat tapahtumapäivänä 3 000 jalankulkijasta 5 000 jalankulkijaan. Linjojen alueella järjestetty koko päivän tapahtuma veti siis ihmisiä runsaasti myös laajemmalle alueelle Kallion naapurustossa. Tapahtumapäivä ei kuitenkaan korostunut Vaasankadun liikkujamäärissä.

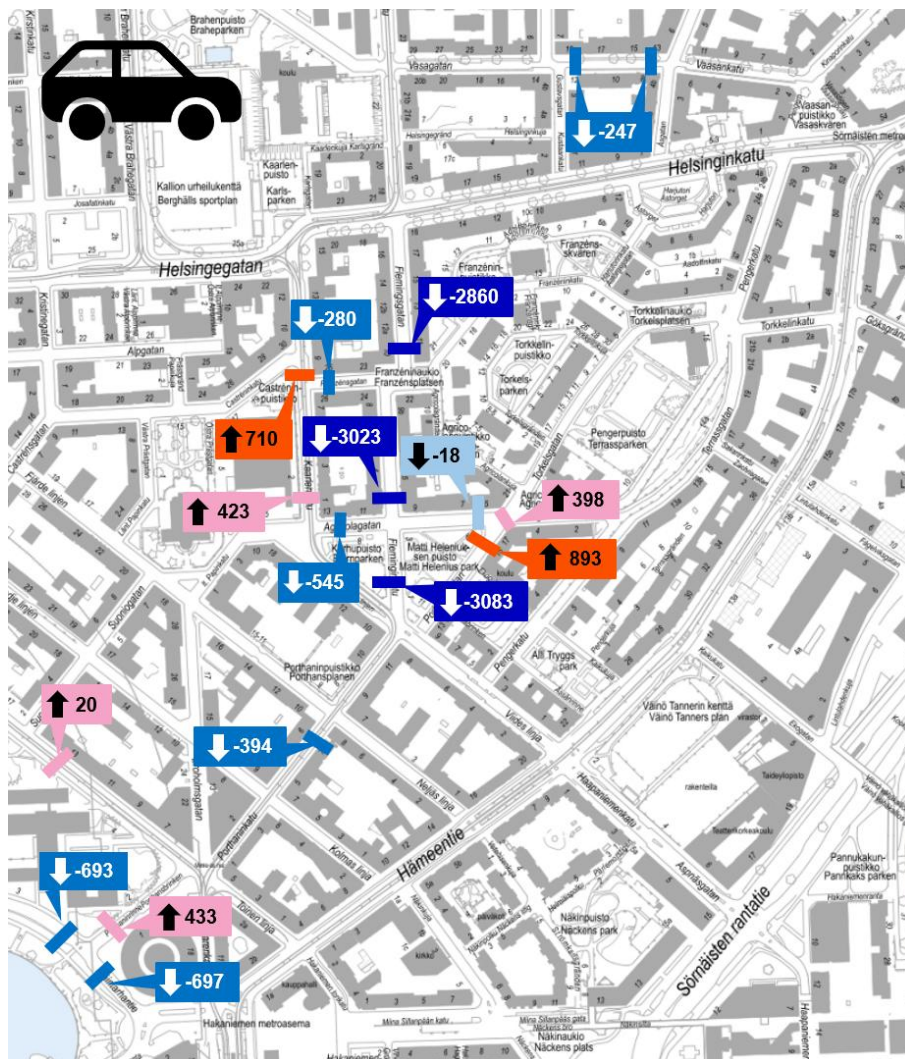
4.5. Koko Kallion alueen tulokset kokoavat kartat

Moottoriajoneuvoliikenteen määrissä on melko paljon vaihteluja vuosien 2024 ja 2025 kesäkausien välillä. Moottoriajoneuvoliikenteen määriä laskettiin yhteensä 16 eri kohdassa Kallion alueella. Vuonna 2025 moottoriajoneuvojen määrä laski osassa pihakaduiksi muutettuja katualueita alle 500 ajoneuvoon vuorokaudessa, mutta esimerkiksi Vaasankadulla, joka myös muutettiin pihakaduksi, KVL:n luku oli keskimäärin 840. Vaasankadulla autoliikenne oli Fleminginkadusta poiketen kaksisuuntaista.

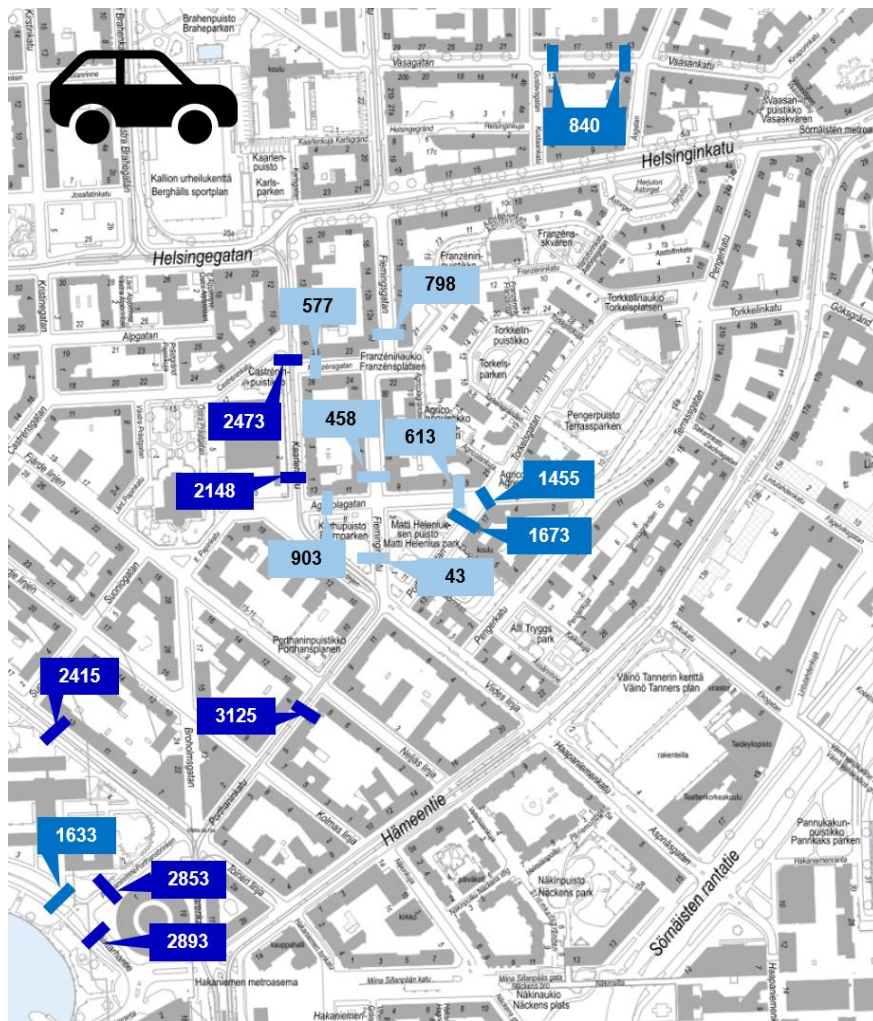
4.5.1. Moottoriajoneuvot



Kuva 39: Moottoriajoneuvoliikenteen määrän (KVL) muutos prosenteina kesäkuukausina 2024 --> 2025



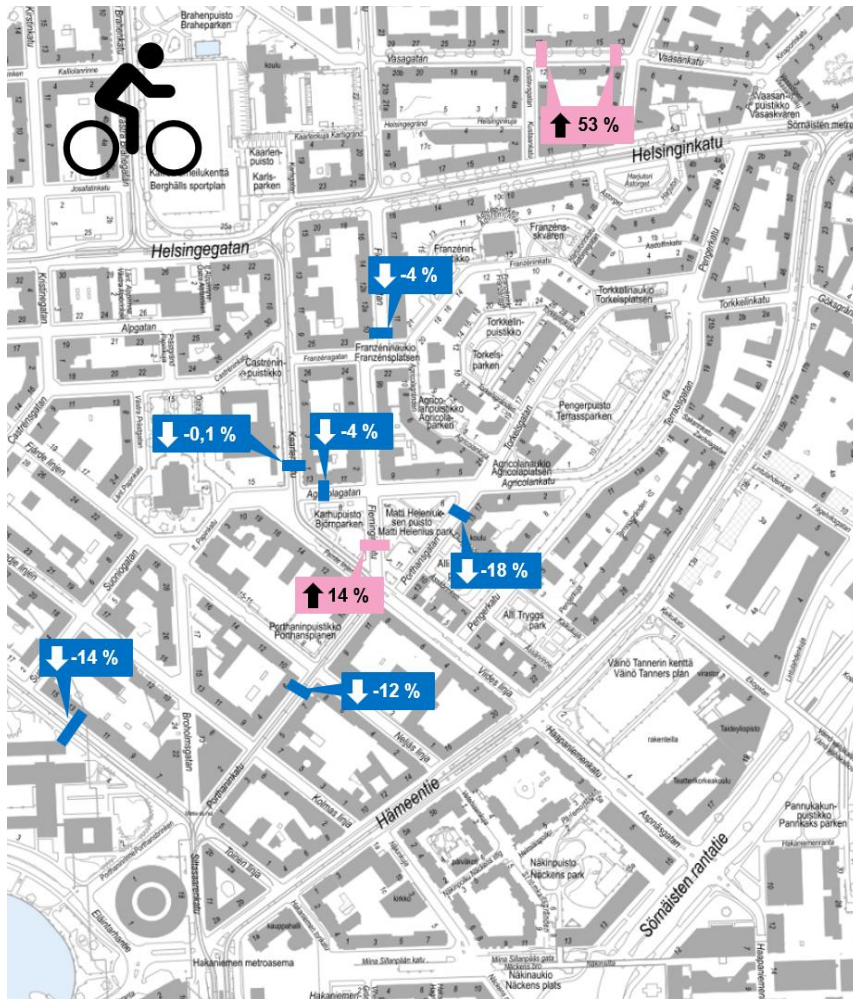
Kuva 40: Moottoriajoneuvoliikenteen määrän muutos (KVL) 2024 --> 2025



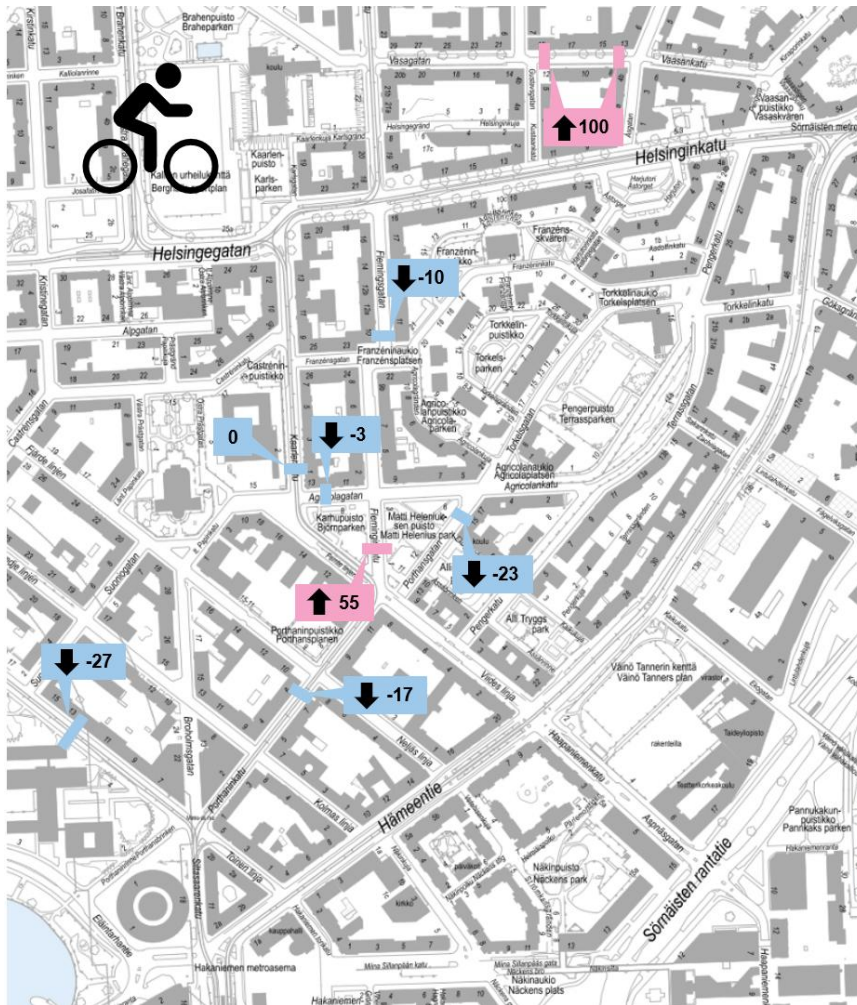
Kuva 41: Moottoriajoneuvojen määrät (KVL) vuonna 2025

4.5.2. Polkupyörät

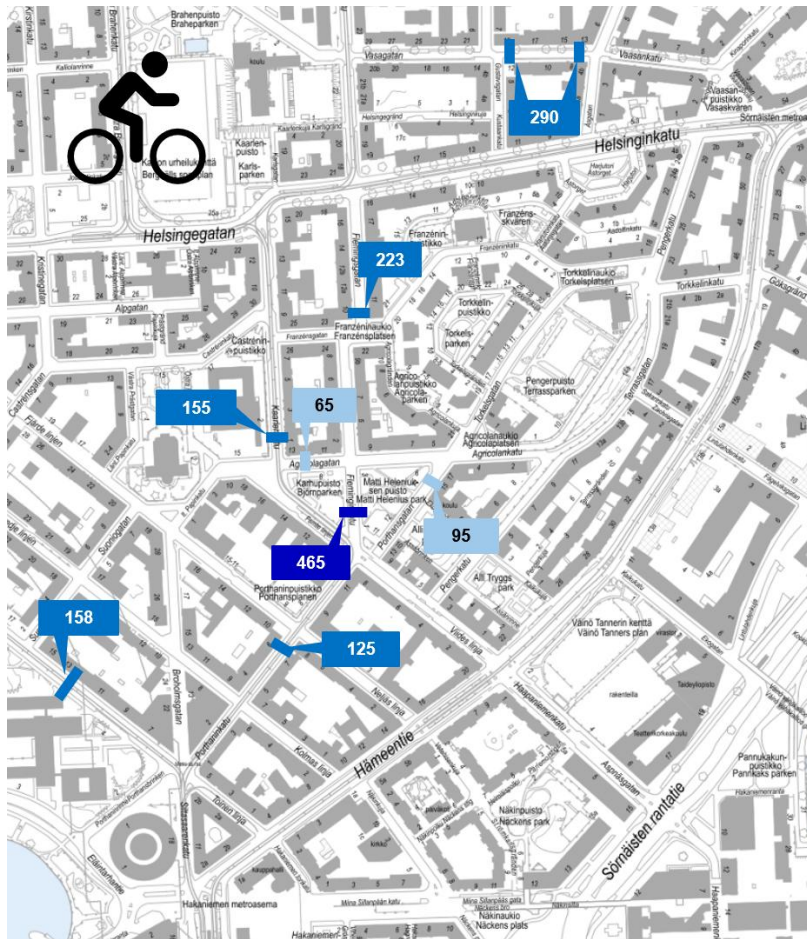
Pyöräliikenteen määriä laskettiin yhteensä kahdeksassa eri kohdassa Kallion alueella.



Kuva 42: Pyöräliikenteen määrän muutos (KVL) prosentteina 2024 --> 2025



Kuva 43: Pyöräliikenteen muutos lukumäärä (KVL) 2024 --> 2025

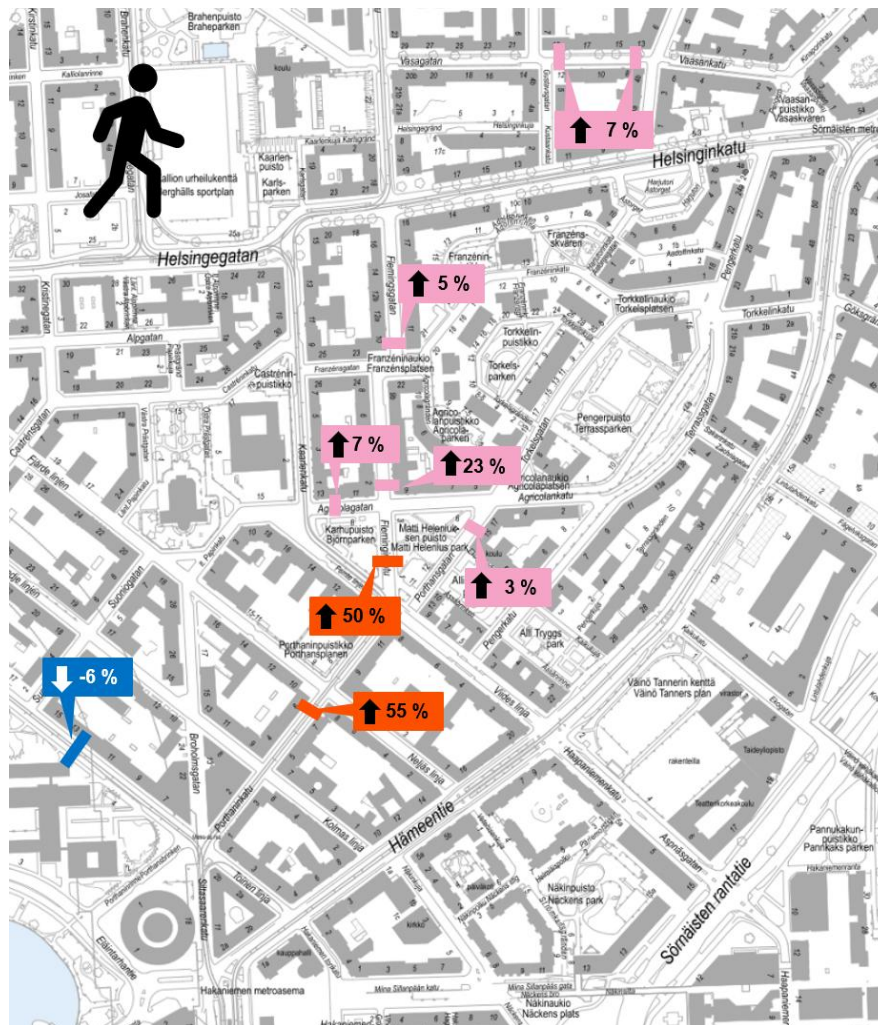


Kuva 44: Pyöräliikenteen KVL vuonna 2025

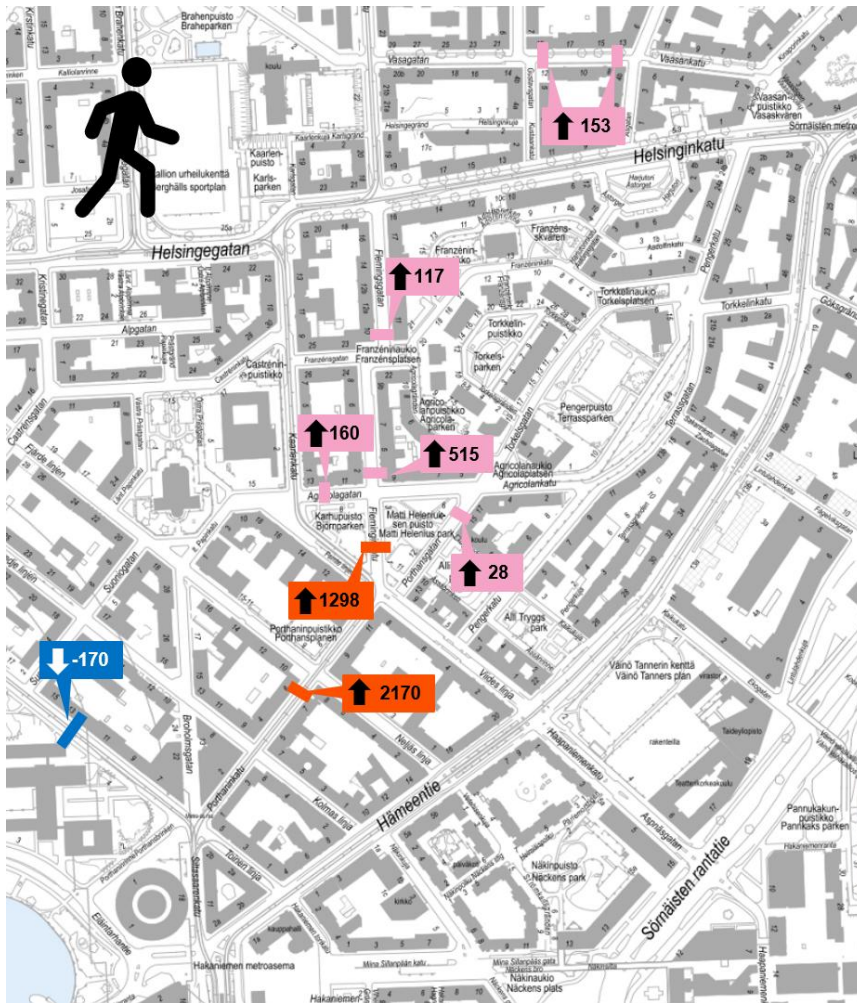
4.5.3. Kävely

Jalankulkuliikenteen määriä laskettiin yhteensä kahdeksassa eri kohdassa Kallion alueella. Nousu jalankulkijoiden määrässä oli merkittävästi Fleminginkadun eteläosassa ja Porthaninkadulla. On mahdollista, että näiden katujen kävelijämääriin on vaikuttanut kesäkatujen lisäksi ratikkakatko.

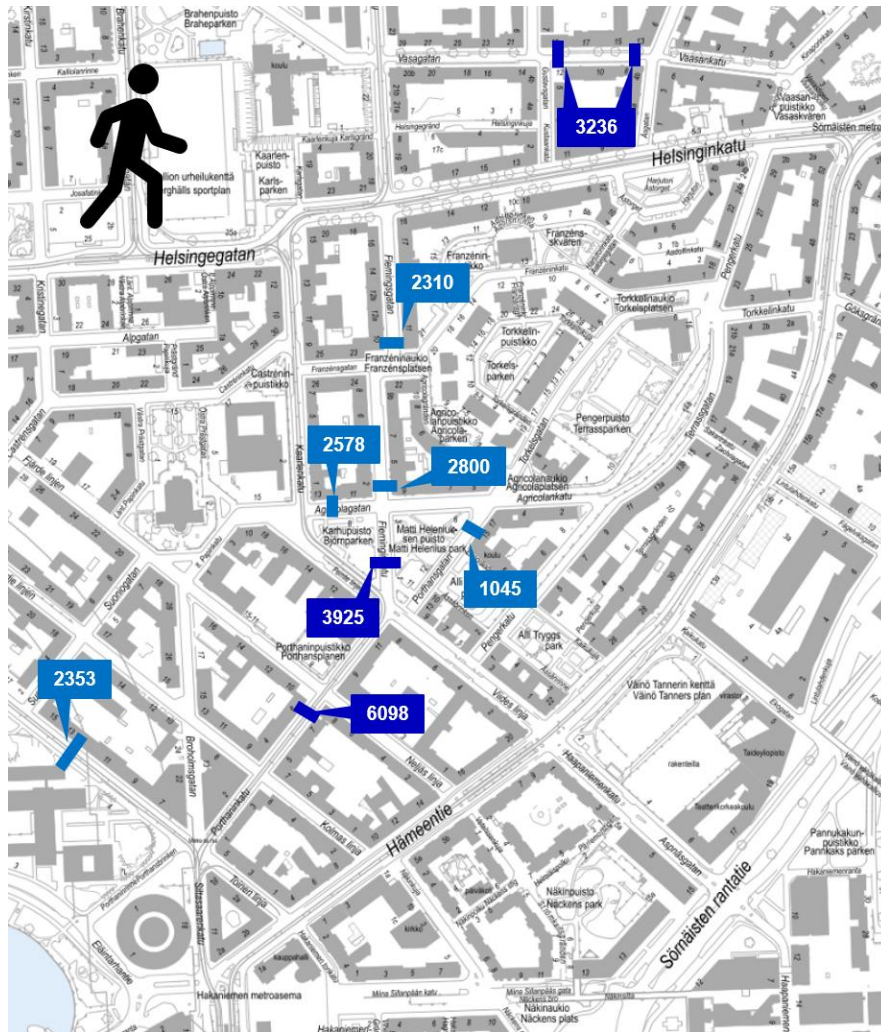
Kuvassa 47 näkyy, että kesällä 2025 kävelijöiden KVL oli korkein Porthaninkadulla (6098), Fleminginkadun eteläosassa (3925) ja Vaasankadulla (3236). Kesäkatujen ulkopuolella muissa laskentapisteissä kävelijöiden määrät (KVL) olivat 1000 ja 3000 välillä.



Kuva 45: Kävelijöiden määrän (KVL) muutos prosentteina 2024 --> 2025



Kuva 46: Kävelijöiden määrän (KVL) muutos 2024 --> 2025 (kesäkuukaudet)



Kuva 47: Kävelijöiden KVL määrät vuonna 2025

5. Johtopäätökset

Kesäkaduilla on tarkoitus tuoda väliaikaisia parannuksia alueen kävely-ympäristöön ja viihtyisyyteen kesäkausiksi 2025 ja 2026. Alustavasti kesäkadut ovat avoinna toukokuusta syyskuun loppuun vuosina 2025 ja 2026.

Liikennemääriä kerättiin 12 kohteessa Kallion alueella, joko moottoriajoneuvoliikenteen liittymälaskentana tai kaikki kulkumuodot huomioiden poikkileikkauksilaskentana.

Liikennelaskennat ja niistä kerätyt tulokset tukevat kesäkatujen vaikutusten arviointia, seuraavan kesän kesäkatujen suunnittelua ja mahdollisten pysyvien ratkaisujen suunnittelua. Lisäksi laskenta-aineistoa voidaan hyödyntää muussa alueen suunnittelussa. Laskentatuloksia on käytetty vertailemaan kesäkatuja edeltävän ajan tietoja havainnollistamaan kesäkatujen vaikutuksia liikkujamääriin. Vertailua hankaloittivat kesällä 2025 Vaasankadun laskentalaitteiden sähkönsyöttöongelmat sekä Hakaniemen ja Aleksis Kiven kadun alueen katuremontit liikenteen poikkeusjärjestelyineen.

Jalankulkijoiden määrä kasvoi kaikilla kesäkaduilla kesästä 2024 kesään 2025. Havainto tukee tietoja ihmisten lisääntyneestä oleskelusta kesäkaduilla kesän 2025 aikana. Ihmisten havaittiin laskentatietojen perusteella käyttäneen katuja vapaammin, sillä ajoradoilla kävely kasvoi selvästi normaalitilanteesta. Autoliikenne väheni kesäkaduilta ja siirtyi osittain alueen muille reiteille. Kaikkea kesäkaduilta poistunutta autoliikennettä ei havaittu siirtyneen alueen muille kaduille, joten osa liikenteestä voidaan olettaa siirtyneen alueen ulkopuolisille reiteille, toisiin kulkutapoihin tai aiemmin tehtyä matkaa ei ole ollenkaan tehty.

Liikennelaskentoja jatketaan vuonna 2026 samoilla kamera-asennuksilla ja asetuksilla. Tällä varmistetaan laskentojen vertailukelpoisuus kesän 2026 aikana.

The logo consists of the word "Helsinki" in a blue, sans-serif font, enclosed within a blue outline that resembles a speech bubble or a stylized map of Finland.

Helsinki

Helsingin kaupunki

Pohjoisesplanadi 11–13
00170 Helsinki
PL 1
00099 Helsingin kaupunki
Puhelinvaihde 09 310 1641

www.hel.fi