



Vastineet Liikkumisen kehittämisohjelman luonnoksen lausuntoihin ja muihin kannanotoihin

Liikkumisen kehittämisohjelman käsittelyhistoria ja lausuntopyyntö

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 26.11.2013 osaltaan hyväksyä Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman luonnoksen alkuvuonna 2014 tapahtuvan viimeistelyn pohjaksi. Lisäksi kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman luonnoksen kaupunginhallitukselle lausuntopyyntöjä varten.

Määräaikaan 31.3.2014 mennessä lausunnot saatiin HKL-liikelaitokselta, rakennusvirastolta, ympäristökeskukselta, Uudenmaan ELY-keskukselta, HSL:ltä, Helsingin kuljetusyrittäjät ry:ltä, Helsingin Taksiautoilijat ry:ltä, Helsingin yrittäjät ry:ltä, Helsingin seudun kauppa-kamarilta, Stockmann Oyj Abp:ltä ja Autoliitto ry:ltä. Kiinteistövirastolla ei ollut huomautettavaa tai lisättävää liikkumisen kehittämisohjelman luonnokseen.

Vastineet lausuntoihin

Merkittävimmät lausunnoissa annetut kommentit koskivat tavoitteita, kulkutapojen priorisointia ja tavoitteiden ja toimintalinjausten mahdollisia ristiriitoja, liikenteen hinnoittelua, seutuyhteistyötä ja seudullisuutta, keskustakeskeisyyttä sekä liikkumisen ohjausta.

Ympäristölautakunnan lausunnossa kiinnitetään huomiota ohjelman mainintaan, että liikennejärjestelmän suunnittelussa ja päätöksenteossa ongelmaksi voi muodostua yhteisistä tavoitteista sopiminen ja tavoitteiden mahdollinen ristiriitaisuus muiden kuntien tai valtion eri organisaatioiden tavoitteiden kanssa. Lausunnossa korostetaan, että mahdolliset ristiriidat on hyvin tärkeää tunnistaa ennen kehittämisohjelman toteuttamisvaihetta. Kehittämisohjelmaa laadittaessa on ristiriitojen välttämiseksi pyritty varmistamaan, että ohjelman tavoitteet vastaavat kaupungin muita strategisia ohjelmia ja seudullisia linjauksia, jotka osataan perustuvat valtakunnallisiin tavoitteisiin. Strategioiden ollessa epätarkkoja, ohjelmassa on esitetty priorisointeja. Mahdolliset jäljelle jäävät ristiriidat pyritään tunnistamaan ohjelman toimeenpanoa suunniteltaessa, kuten lausunnossa esitetään.

Ympäristölautakunta on lausunnossaan myös esittänyt, että liikkumisen kehittämisohjelman seurantamittariksi tulisi ottaa ilmanlaadun seuranta. Kehittämisohjelmaa laadittaessa harkittiin ilmanlaadun seurannan ot-



tamista mukaan seurantamittareihin. Siitä luovuttiin, koska ilmanlaatu reagoi erittäin hitaasti liikkumisessa tapahtuviin muutoksiin, minkä vuoksi se soveltuu huonosti vuosittaiseen seurantaan. Ilmanlaadun muutokset eivät myöskään suoraan heijasta kaupunkisuunnitteluviraston suunnittelutoiminnassa tapahtuvia muutoksia. Lisäksi ilmanlaadun seuranta on seudulla vakiintunutta eikä ole riippuvaista liikkumisen kehittämishjelmasta.

Helsingin seudun kauppakamarin ja Stockmann Oyj Abp:n lausunnoissa kommentoidaan kehittämishjelmassa esitettyjä kulkutapojen priorisointeja. Lausuntojen perusteella kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä ei tulisi priorisoida henkilöautoliikenteen kustannuksella, vaan eri kulkutapoja tulisi kehittää tasapuolisesti.

Keskustat voivat kasvaa ainoastaan siinä tapauksessa, että niihin ja niiden sisällä voi liikkua aikaisempaa suurempi määrä ihmisiä. Tästä syystä kaupungin kasvu ja erityisesti keskustojen aseman vahvistaminen edellyttävät liikennejärjestelmän kapasiteetin kasvattamista. Rajallisessa tilassa kapasiteettia voidaan kasvattaa ainoastaan lisäämällä tilankäyttöään tehokkaiden kulkutapojen osuutta liikenteestä. Keskusta-alueilla tilan rajallisuus korostuu, vaikka maanalaisilla ratkaisuilla voidaan saada jonkin verran lisäkapasiteettia.

Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen sisältyy myös kaupungin strategiaohjelmaan 2013-2016. Strategiaohjelman toteuttaminen edellyttää siis henkilöautoilun suhteellisen osuuden pienentymistä. Ensisijainen keino tavoitteen saavuttamiseksi on muiden kulkutapojen houkuttelevuuden parantaminen. Tavoitteena ei lähtökohtaisesti ole heikentää henkilöautoilun edellytyksiä ja henkilöautoilun määrä voikin pääosin säilyä nykyisellä tasolla.

Joissakin tapauksissa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen saattaa edellyttää henkilöautoilun nyt käyttämän kapasiteetin jakamista uudelleen erityisesti keskusta-alueilla, jolloin henkilöautoilun edellytykset voivat heikentyä erityisesti ruuhka-aikoina. Kuitenkin keskusta-alueiden saavutettavuus henkilöautolla säilytetään jatkossakin hyvänä ja hyvää saavutettavuutta kaikilla kulkutavoilla edellytetään myös valtuuston strategiaohjelmassa.

Vaihtoehtoisten kulkutapojen kehittäminen hillitsee henkilöautoilun kasvupainetta ja siitä seuraavaa ruuhkautumista. Jos tietoista priorisointia suunnittelussa ei tehdä, vaarana ovat hallitsematon liikenteen kasvu, ruuhkautuminen ja siitä seuraava saavutettavuuden ja keskusta-alueiden elinvoimaisuuden heikentyminen. Erityisesti Helsingin niemen alueella kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kilpailukyvyyn jatkuva pa-



rantaminen onkin ainoa realistinen tapa ylläpitää henkilöautoilun sujuvuutta.

Autoliitto ry:n lausunnossa kiinnitetään huomiota henkilöautoilun merkitykseen erityisesti ikääntyvien ja lasten liikkumisedellytyksille henkilöauton matkustajina. Helsingin asukkaiden tekemistä matkoista noin kolmasosa tehdään tällä hetkellä henkilöautolla joko kuljettajana tai matkustajana. Jotta henkilöautoilun toimivuus voidaan taata kaupungin kasvaessa, muiden kulkutapojen houkuttelevuuden ja osuuden on välttämätöntä kasvaa. Liikkumisen kehittämissuunnitelman lähtökohtana onkin edelleen parantaa mahdollisuuksia liikkua kävellen, pyörällä ja joukko-liikenteellä. Tämä hillitsee ruuhkautumista ja turvaa osaltaan henkilöautolla liikkumisen edellytykset niille, jotka sitä erityisesti tarvitsevat.

Lausunnoista yleisesti

Lausunnoissa kiinnitetään huomiota toimintalinjausten ja elinvoimaisuutta koskevien tavoitteiden suhteeseen. Kehittämissuunnitelmaan sisältyy tarkastelu, joka kuvaa kunkin toimintalinjauksen suhdetta eri tavoitteiden toteutumiseen. Tarkastelussa eniten toimintalinjausten tavoitteiden vastaisten vaikutusten riskejä on tunnistettu elinvoimaisuutta koskevissa tavoitteissa. Lausunnoissa toivotaan tämän johdosta muutoksia toimintalinjauksiin. Lisäksi elinvoimaisuutta koskevista tavoitteista tuodaan esille, että pelkät katutilat eivät luo elävää kaupunkia ilman toimivaa kauppaa.

Kehittämissuunnitelman tavoitteiden ja toimintalinjausten välisen tarkastelun tarkoitus on ennakoita ja välttää mahdolliset tavoitteiden vastaiset vaikutukset. Liikenteen suunnitteluun sisältyy väistämättä valintoja keskenään ristiriitaisten tavoitteiden välillä. Ristiriidat liittyvät erityisesti tavaraliikenteeseen ja nopeaan seudun osia yhdistävään ajoneuvoliikenteeseen. Niiltä osin kuin tiettyyn toimintalinjaukseen liittyy riski tavoitteiden vastaisista vaikutuksista, tarkempi toimeenpano suunnitellaan siten, että ristiriita vältetään tai ratkaistaan. Esimerkiksi kaupunkitilan laadun kehittämisen ja jakelun ja huollon väliset ristiriidat pyritään ratkaisemaan löytämällä vaihtoehtoiset jakelun ja huollon ratkaisut, jotka toimivat nykyistä tilannetta paremmin haittaamatta katutilojen viihtyisyyttä.

Kauppa ja palvelut ovat välttämättömiä kaupungin elävyydelle ja viihtyisyydelle. Juuri tästä syystä tavoitteeksi on otettu keskusta-alueiden katutilojen laadun kehittäminen. Tavoitteen keskeinen lähtökohta on parantaa keskusta-alueiden houkuttelevuutta ja tukea erityisesti katutaso liiketoimintaa. Pelkästään teknisistä ja toiminnallisista lähtökohdista ta-



pahtuva suunnittelu ei yleensä tuota houkuttelevia katu ympäristöjä, mutta tekniset ja toiminnalliset vaatimukset ovat jatkossakin keskeinen osa suunnittelua.

Liikenteen hinnoittelusta on useassa lausunnossa nostettu esiin valtakunnallisen tienkäyttömaksun päälle tulevaan mahdolliseen sujuvuusmaksuun liittyvät kielteiset vaikutukset. Liikenteen hinnoittelu on liikkumisen kehittämissuunnitelmassa nähty kokonaisuutena, jonka osat tulee punnita tasapainoisesti ja jossa esimerkiksi pysäköinnin hinnoittelulla on Helsingissä merkittävä rooli. Valtakunnallisesta tienkäyttömaksun (kilometriverso) ja sujuvuusmaksun suhteesta on Helsingin kaupunginhallitus 28.4.2014 antamassaan lausunnossa liikenne- ja viestintäministeriölle oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä -loppuraportista linjannut mm. seuraavasti

- Auton käyttöön perustuva verotus on kiinteää verotusta selkeästi tehokkaampi tapa varmistaa liikenneverkon kapasiteetin tehokas käyttö sekä liikenteen turvallisuus ja ympäristötavoitteiden toteuttaminen.
- Liikenteen hinnoittelulla ei tule luoda yhdyskuntarakennetta hajauttavia kannustimia.
- Pidemmällä aikavälillä liikenteen hinnoittelussa tulee kuitenkin varautua siihen, että myös alueellisia maksuja voitaisiin ottaa käyttöön. Helsingin seudulla tämä voi tarkoittaa esimerkiksi autoilijoilta perittävää sujuvuus-, ruuhka- tai palvelumaksua.
- Jos edellä valtakunnallinen henkilöautojen kilometriverso toteutetaan niin, että Helsingin seudulta kerättävä nykyinen verotustaso ylittään, tulee sitä varten laadittavassa lainsäädännössä varmistaa nykyisen verotustason ylittävän tuoton käyttäminen kokonaisuudessaan Helsingin seudun liikennejärjestelmän investointien, ylläpidon ja hoidon rahoituksen lisäämiseen.
- Jos verotusuudistuksella pystytään osaltaan vähentämään kaupungin sisääntuloväylien ruuhkautumista ja pitämään liikenne Helsingissä sujuvana mm. kasvattaen joukkoliikenteen osuutta, on se Helsingin ja kaupungissa toimivien yritystenkin kannalta hyvä asia. Autoilun verotusuudistuksen pohdinnan jatkotyössä on elinkeinosektorinkin kannalta tärkeää, että arvioidaan myös kilometriverson vaikutuksia työvoiman liikkuvuuteen ja taloudelliseen aktiviteettiin.

Useassa lausunnossa on painotettu **seutuyhteistyön ja seudullisten vaikutusten huomioimisen merkitystä** Helsingin liikenne ratkaisusta päätettäessä. Yhtenä Helsingin liikkumisen kehittämissuunnitelman lähtökohtana ovat olleet Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman



(HLJ 2011) tavoitteet ja kehittämisohjelma, HLJ 2015:n lähtökohtaselvitykset sekä käynnissä oleva koko seudun maankäyttösuunnitelman ja liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2015:n samanaikainen laadinta. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL:n) edustaja on osallistunut liikkumisen kehittämisohjelman laadintaan ja HSL:n kommentteja on kuultu ja otettu huomioon kehittämisohjelman laadinnassa. HSL:n lausunto liikkumisen kehittämisohjelmasta on myönteinen. HLJ:n vahvan seudullisen aseman vuoksi Helsingin liikkumisen kehittämisohjelmassa on painotettu Helsingin liikennesuunnittelun toiminnan ohjaamista yhteisten tavoitteiden suuntaan. Kehittämisohjelman yhdeksi toimintalinjaukseksi on myös esitetty yhteisten tavoitteiden toteuttamismahdollisuuksien parantaminen seutu- ja viranomaisyhteistyöllä.

Liikkumisen kehittämisohjelmaa on lausunnoissa moitittu liiallisesta **keskustakeskeisyydestä ja painotettu tarvetta huolehtia keskeisten työpaikkakeskittymien yhteyksistä**. Helsingin uuden yleiskaavan tavoitteena on kuitenkin varautua nopeaan väestönkasvuun ja merkittävään rakenteen tiivistymiseen sekä uusien keskusta-alueiden muodostamiseen. Kehittämisohjelman toimintalinjauksista neljäsosa koskee näitä keskusta-alueita, mikä on uuden yleiskaavan tavoiteasettelun valossa perusteltua. Keskeisten työpaikkakeskittymien saavutettavuutta on korostettu asettamalla tavoitteeksi merkittävien palvelu- ja työpaikkakeskusten kokonaissaavutettavuuden parantaminen. Tämä näkyy mm. joukkoliikenteen runkolinjastoa koskevassa toimintalinjauksessa: runkolinjasto yhdistää keskusta-alueet ja keskeiset työpaikka- ja palvelukeskittymät toisiinsa.

Liikkumisen kehittämisohjelman tavoitteiden ja toimintalinjausten toteutuminen vaatii tuekseen liikennekulttuurin ja ajattelutapojen muutosta. Helsingin rakennusviraston ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) lausunnoissa onkin tuotu esiin **liikkumisen ohjauksen ja viestinnän** tarve. Samoin lausunnoissa on nostettu esiin liikenteen palvelukonseptin, kuten uusien auton omistus- ja käyttömallien, markkinoinnin tarve. Liikkumisen kehittämisohjelman yhtenä toimintalinjauksena on liikennejärjestelmän käytön tehostaminen liikenteen ohjauksella ja tietopohjaisella ohjauksella, joka kattaa liikkumisen ohjauksen. Liikenteen käyttöä palveluina edistetään. Liikkumisen palvelukirjoon kuuluvat myös uudet auton omistus- ja käyttötavat. Myös taksiliikenne nähdään osana julkisen liikenteen joustavaa palvelua, joka vähentää autonomistamisen tarvetta. Liikkumisen ohjauksen vastuutahona seudullisesti toimii HSL, jonka toimintaa Helsingin kaupunki tukee.

Pienemmät lausunnoissa esiin tulleet kommentit koskivat toimintalinjausten muotoilua, aikakustannuksia ja seurantamittareita.



Lausunnoissa on esitetty, että **toimintalinjaus** "Kaikilla osuuksilla ei tarvitse tarjota palvelua kaikille kulkutavoille" jää muotoilultaan tulkin-
nanvaraiseksi. Liikkumisen kehittämisohjelman laadinnassa muodostu-
neen näkemyksen mukaan kulkutapojen tilanjaon kokonaisuuden
suunnittelu edellyttää tapauskohtaista harkintaa eikä kehittämisohjel-
massa nähty perustelluksi vaatia esimerkiksi pyörä- tai joukkoliikenne-
kaistojen osoittamista kaikille kaupungin katuosuuksille. Eri kulkutapoja
pyritään ohjaamaan niin, että kullakin kadulla voidaan tehdä tilanjako
ottaen huomioon kadun luonne ja kulkutapojen priorisoinnin tarpeet.
Alueiden saavutettavuus kaikilla eri kulkutavoilla on varmistettava, mut-
ta kaikkien kulkutapojen ei tarvitse päästä kaikille alueille jokaista reit-
tiä.

Kestävien kulkutapojen edistämistä ja ajonopeuksien laskemista on
joissain lausunnoissa kritisoitu, koska näillä toimintalinjauksilla on riski
kasvattaa **aikakustannuksia**. Kehittämisohjelman tavoitteena on kui-
tenkin sujuva arki ja erityisesti kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen
kilpailukyvyyn nostaminen henkilöautoliikenteen kilpailukyvyyn tasolle.
Tämä tarkoittaa ratkaisevasti nykyistä korkeatasoisempaa joukkoliiken-
teen palvelua ja siten selvästi nykyistä pienempiä joukkoliikenteen mat-
ka-aikoja. On myös otettava huomioon, että aikakustannusperusteinen
nopeiden väylien suunnittelu on pitkällä aikavälillä edesauttanut yhdys-
kuntarakenteen hajautumista, millä on ulosmitattu nopeilla väylillä saa-
vutetut aikakustannushyödyt. Helsingin seudulla säännöllisesti tehdyis-
sä liikkumistottumustutkimuksissa on todettu, että asukkaiden päivittäin
liikkumiseen käyttämä aika on säilynyt käytännössä vakiona yli vuosi-
kymmenien.

Lausunnoissa nostettiin esiin useita kysymyksiä, joita on käsitelty tai
käsitellään muissa selvityksissä.

Lausunnoissa nousivat esiin **laiva- ja lentoliikenteen tarpeet** ja termi-
naalien sijoittuminen sekä niihin liittyvät tavara- ja henkilöliikenteen yh-
teydet ja vaikutukset ympäristöön. Tavaraliikenteen pääreiteille raken-
tamisen toivottiin lausunnoissa olevan hyvin harkittua. Esiin nousivat
myös liikenteellisesti vähäisemmät, mutta alueellisesti merkittävät lii-
kennemuodot, kuten pienkonekenttäjärjestelyt, helikopterikentät sekä
vesiliikenteen kehittäminen. Keskusta-alueilla esitettiin jopa ratojen
hyödyntämistä tavara- ja konttiliikenteeseen. Terminaalien sijoittuminen
ja niiden maaliikenneyhteydet suunnitellaan yleiskaavatyössä, jonka
yhteydessä tehdään myös vaikutustarkasteluja.

Jakeluliikenteeseen liittyvissä lausunnoissa painotettiin kaupungin,
elinkeinoelämän ja jakeluyritysten yhteistyön tärkeyttä kaupunkijakelun
kehittämisessä. Lausunnon antajat pitivät tärkeänä, että jakelun ohja-



usta tukevia tietojärjestelmiä otetaan käyttöön mahdollisimman nopeasti. Kaupungin tiivistymisen ja katutilan rajallisuuden vuoksi jakelun kannalta katsottiin tärkeäksi, että henkilöliikenteessä panostetaan vaihtoehtoihin kulkumuotoihin. Jakelu- ja huoltoliikenteeseen liittyvää problematiikkaa selvitetään tarkemmin kaupunkisuunnitteluviraston citylogistiikka-työssä, jossa esitetään konkreettiset toimenpiteet jakelun ja huollon kehittämiseksi.

Lausunnoissa esitettiin tarve selkeämmälle linjaukselle **joukkoliikenteen runkolinjaston** toteuttamistavasta sekä toisaalta julkisten ja kaupallisten palveluverkkojen huomioimisesta. Runkolinjaston toteuttamistapa ratkaistaan ja palveluverkkotarkastelut tehdään osana yleiskaavatyötä. Kehittämishjelman yhteistyötä koskevassa toimintalinjauksessa on myös todettu, että palveluverkkojen suunnittelun yhteistyötä kaupungin eri hallintokuntien kesken on syytä kehittää. Runkolinjastoa koskevat toimenpiteet esitetään kehittämissuunnitelman pohjalta laaditussa toimenpideohjelmassa.

Osassa lausunnoissa oli nostettu esiin **moottoriteiden muuttaminen bulevardeiksi**. Lausunnoissa otettiin esiin moottoriteiden bulevardisoimisen ja ajonopeuksien laskemisen hyviä puolia, mutta oltiin samalla huolissaan mahdollisista ruuhkista ja niiden aiheuttamista ilmanlaatu- ja meluhaitoista. Lisähuolta aiheutti katuverkon hierarkian mahdollinen epäselvyys ja siitä johtuva liikenteen suuntautuminen pienemmille asuinalueiden kaduille. Kaupunkibulevardien toteuttamiskelpoisuutta arvioidaan yleiskaavatyössä. Liikkumisen kehittämissuunnitelma ei ota kantaa keinoihin, joilla liikennesuunnittelu tukee kaupungin tiivistymistä. Kehittämissuunnitelmassa on esitetty toimintalinjauksia, joilla liikenteen ruuhkautumista pyritään hallitsemaan nostamalla kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kilpailukykyä ja ohjaamalla henkilöautoilua mm. hinnoittelun keinoin. Katuverkon hierarkiasta ei olla luopumassa, vaan suurimmat liikennevirrat pyritään jatkossakin ohjaamaan pääkaduille, joiden riittävä sujuvuus pyritään varmistamaan.

Kunnossa- ja ylläpitoon liittyvissä lausunnoissa on otettu kantaa jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen väylien käytettävyyteen ja niiden ylläpitoon. Varsinkin talvikunnossapidon resurssit, riittävä kaistamitoitus ja lumitilat herättivät huolta lausunnon antajissa. Resurssitehokkuus ja elinkaarikustannukset ovat tulevaisuudessa yhä tärkeämpää katujen kunnossa- ja ylläpidossa ja se tullaan jatkossakin huomioimaan katutilojen suunnittelussa. KSV ja HKR ovat yhteistyössä laatineet uuden katutilan mitoitusohjeen alkuvuonna 2014, jota päivitetään tarpeen mukaan.



Muutamassa lausunnossa otettiin esiin **liityntäpysäköinnin** kehittämisen tarve henkilöautoilun vähentämiseksi keskustassa. Liityntäpysäköinnin katsottiin vilkastuttavan myös asemanseutujen liiketoimintaa. Liityntäpysäköinti ei koske pelkästään Helsinkiä vaan on seudullinen kysymys ja siihen liittyen HSL onkin laatinut Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategian ja toimenpideohjelman.

Lausunnoissa esitettiin kehittämisohjelmassa huomioon otettaviksi myös useita konkreettisia toimenpide-ehtotuksia, kuten esimerkiksi

- selvitys kaupungin keinoista vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 30 % vuoteen 2020 mennessä vuoden 1990 tasosta
- ehdotukset jatkossa laadittaviksi selvityksiksi (kokonaisvaltainen ydinkeskustan kehittämisohjelma, nopeusrajoitusjärjestelmän kokonaisuuden tarkastelu)
- ehdotukset hankkeiksi (keskustatunneli, Roihupellon metroasema, Pisara-rata, jalankulun edistämistoimenpiteet, isoille raideliikennehankkeille niukkojen resurssien tilanteessa vaihtoehtoiset väliaikaisratkaisut).

Liikkumisen kehittämisohjelman toimintalinjausten mukaisesti kehittämisohjelman pohjalta muodostetaan rahoitukseltaan realistinen pitkän aikavälin toimenpideohjelma, joka tukee kehittämisohjelman tavoitteiden ja toimintalinjausten toteutumista. Toimenpideohjelmassa kuvataan ja aikataulutetaan yksityiskohtaisesti seuraavien kymmenen vuoden toimenpiteet sekä esitetään yleispiirteisemmin seudullisen liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa yhdensuuntaiset pidemmän aikavälin toimenpiteet.

Toimenpideohjelmaa laadittaessa kartoitetaan mahdollisuudet nykyisen infrastruktuurin käytön tehostamiseen, pieniin infrastruktuuriparannuksiin ja investointihankkeille vaihtoehtoisin toimenpiteisiin. Rahankäyttöä tehostetaan tarkastelemalla vaihtoehtojen kirjoa laajasti vaikuttavuuden kautta. Toimenpiteistä esitetään aikataulu, kustannukset, vastuut ja vaikutus- ja vaikuttavuusarviot. Merkittävimmille investointihankkeille, esim. raideliikenteen investoinnit, esitetään arvio väliaikaisratkaisujen toteutettavuudesta, toimivuudesta ja vaikuttavuudesta. Toimenpideohjelma laaditaan yhteistyössä kaupungin eri hallintokuntien, muiden viranomaisten ja sidosryhmien kanssa. Toimenpideohjelman laadinnassa huomioidaan lausunnoissa esitetyt hankkeet ja muut toimenpiteet.