

Vantaan kaupungin ilmansuojelun toimintaohjelma 2008-2016

Toteutumisen arviointi 2015

Toimenpiteet	Mittarit ja seuranta (Vastuutahot)	Toimenpiteiden tilanne
Maankäytön suunnittelu		
1. Kaupunkirakenteen tiivistäminen	asemakaava-alueelle rakennettu k-m² suhteessa kaikkeen rakennettuun/vuosi, 300m ja 700m etäisyydellä joukkoliikenteen pysäkeistä asuvien asukkaiden %-osuus (kaupsu, kuntak)	2015: Vuonna asemakaava-alueille valmistuneiden rakennusten osuus oli 98,9 %. Joukkoliikenteen pysäkit 300 ja 700 metrin etäisyydellä (%) 89,7/99,8 2014: Vuonna 2014 asemakaava-alueelle valmistuneiden rakennusten osuus oli 98,8 %. Joukkoliikenteen pysäkit 300 ja 700 metrin etäisyydellä (%): 90,7/ 99,7. 2013: Vuonna 2013 asemakaava-alueelle valmistuneiden rakennusten osuus oli 98,1 %. Joukkoliikenteen pysäkit 300 ja 700 metrin etäisyydellä (%): 90,8/ 99,7. 2012: Vuonna 2012 asemakaava-alueelle valmistuneiden rakennusten osuus oli 98,4 %. Joukkoliikenteen pysäkit 300 ja 700 metrin etäisyydellä (%): 92,2/ 99,8. 2011: Vuonna 2011 asemakaava-alueelle valmistuneiden rakennusten osuus oli 98,5 %. Joukkoliikenteen pysäkit 300 ja 700 metrin etäisyydellä (%): 90,2/ 97,7. 2010: Vuonna 2010 asemakaava-alueelle valmistuneiden rakennusten osuus oli 92,4 %. Joukkoliikenteen pysäkit 300 ja 700 metrin etäisyydellä (%): 88,7 / 97,7. 2008-2009: Vuonna 2009 rakennetuista rakennuksista 92,4 prosenttia valmistui asemakaava-alueelle, mikä on hieman edellistä vuotta vähemmän (93,3 %/ 2008). Valtaosalla vantaalaisista on julkisen liikenteen pysäkillä alle 700 metrin matka. Joukkoliikenteen pysäkit 300 ja 700 metrin etäisyydellä (%): 2008: 90,4 / 97,7; 2009: 91,1 / 97,8.
2. Kävely- ja pyöräreittien huomioon ottaminen kaavoituksessa	uusien kävely- ja pyöräilyreittien määrä/vuosi, kävely- ja pyöräreittien määrä/asukas (kaupsu, kuntak)	2015: Pyöräverkon pituus 2,9 m/asukas. Vuonna 2015 rakennettiin jalankulku- ja pyöräteitä 5,9 km katuverkolle ja 2,6 km ulkoiluraitteja. Lisäksi perusparannettiin vanhaa 1,3 km. 2014: Pyöräverkon pituus 2,9 m/asukas. Vuonna 2014 rakennettiin jalankulku- ja pyöräteitä 5,5 km katuverkolle ja 3,6 km ulkoiluraitteja. 2013: Pyöräverkon pituus 2,9 m/asukas. Vuonna 2013 rakennettiin jalankulku- ja pyöräteitä noin 3,7 km katuverkolle ja vajaa km pyöräiltäviä ulkoiluraitteja. 2012: Pyöräverkon pituus 2,9 m/asukas. Vuonna 2012 rakennettiin jalankulku- ja pyöräteitä noin 4,8 km katuverkolle ja noin 1,7 km pyöräiltäviä ulkoiluraitteja. 2011: Pyöräverkon pituus 2,9 m/asukas. Vuonna 2011 rakennettiin jalankulku- ja pyöräteitä noin 3,3 km katuverkolle ja noin 4,6 km pyöräiltäviä ulkoiluraitteja. 2010: Pyöräverkon pituus 2,9 m/asukas. 2008-2009: Vantaalla oli vuoden 2009 lopussa 579 km pyöräteitä, eli 2,9 metriä asukasta kohden, mikä oli saman verran kuin vuonna 2008.
3. Pyörien pysäköinnin järjestäminen	pysäköintipaikkojen määrä (kaupsu, kuntak, rava)	2015: Rautatieasemilla pyöriä oli yhteensä 1107 ja telinepaikkoja 1670. Kehäradan asemien osuus pyöristä 27 % ja telineistä 38 %. 2014: Rautatieasemilla oli syksyn pyörälaskennoissa pyöriä 734 ja telinepaikkoja 1370. Paikkamäärä lisääntyi. Myyrmäen asemalle valmistui laskennan jälkeen vielä 166 telinepaikkaa. 2013: Rautatieasemilla oli syksyn 2013 pyörälaskennoissa pyöriä 865 ja telinepaikkoja 1295. Paikkamäärä lisääntyi. Tikkurilan asemakeskuksen rakentamisen ”alle jääneitä” telineitä korvattiin mm. etelämmäksi Ratatien varteen asennetuilla pyörätelineillä. 2012: Rautatieasemilla oli syksyn 2012 pyörälaskennoissa pyöriä 703 ja telinepaikkoja 1257. Telinepaikkojen määrä lisääntyi, vaikka Tikkurilan asemakeskuksen rakennustöiden vuoksi aseman viereisiä telineitä jouduttiin poistamaan; osittain korvaava pyöräpysäköintialue käytössä pohjoisen alikulun lähellä. 2011: Rautatieasemilla syksyn 2011 pyörälaskennoissa oli pyöriä 671 ja telinepaikkoja 1236. Vuoden alusta Vantaan rakennusjärjestyksessä: ”Tontilta on varattava riittävästi tilaa polkupyörien asianmukaista säilyttämistä varten. Asuinkerrostalotontilla polkupyörien säilytystä on oltava vähintään 1 paikka / 30 kerrosneliömetriä. Paikoista vähintään puolet on sijoitettava pihatasossa olevaan ulkoiluvälinevarastoon.” 2008-2010: Pyörien pysäköinti liityntäasemilla otettu suunnittelussa huomioon. Liityntäpysäköinnin pyörälaskentoja on tehty syksyisin Vantaankosken ja pääradan rautatieasemilla 2007- 2010. Lasketut pyörät/paikkoja yhteensä: 2007: 730/926, (2008 ei tehty laskentoja); 2009: 616/1154; 2010: 602/1152
4. Liityntäpysäköintijärjestelmän laajentaminen	pysäköintipaikkojen määrä ja käyttöaste	2015 Kehäradan myötä avattiin useita satoja uusia liityntäpysäköintipaikkoja Vehkalan, Kivistön ja Leinelän asemille. 2014: Kehäradan uusien asemien liityntäpysäköintipaikkojen suunnittelu on käynnissä.

	(kaupsu, kuntek)	2013: Kehäradan uusien asemien liityntäpysäköintipaikkojen suunnittelu on käynnissä. 2012: Rautatieasemilla syksyn 2012 laskennoissa oli 1114 autoa ja 1603 pysäköintipaikkaa, käyttöaste oli 69 %. Käyttöaste pieneni, koska Tikkurilan aseman rakennustöiden alta poistuneiden paikkojen korvaajaksi pohjoisemmaksi Jokiniementien varteen rakennettu liityntäpysäköintialue ei ollut vielä täydessä käytössä. 2011: Rautatieasemilla syksyn 2011 laskennoissa oli 1021 autoa ja pysäköintipaikkoja 1362, käyttöaste oli 75 %. Martinlaakson ja Louhelan asemalla ei ollut paikkoja (rakennustyöt). 2008-2010: Vantaankosken asemalle on valmistunut uusi liityntäpysäköintialue n. 200 autolle.
5. Suojaviheralueiden säilyttäminen ja lisääminen	suojaviheralueiden määrä (kaupsu, kuntek, rava)	2015: - 2014: - 2013: - 2012: - 2011: - 2008-2010: -
Liikenne		
6. Raideliikenteen kehittäminen	matkustajamäärät (kaupsu, kuntek, Liikennevirasto)	2015: Kehärata aloitti liikennöinnin 1.7.2015 ja sen myötä Vantaalla aukesi viisi uutta lähijunaliikenteen asemaa: Leinelä, Lentoasema, Aviapolis, Kivistö ja Vehkala. Uusilla asemilla oli marraskuun keskimääräisenä arkipäivänä yhteensä 14 522 matkustajaa. Muilla Kehäradan asemilla lähiliikenteen matkustajamäärä kasvoi marraskuun keskimääräisenä arkipäivänä 29,9 % vuoden 2014 marraskuuhun verrattuna. 2014: Vantaan asemien lähiliikenteen nousijamäärät kasvoivat vuonna 2014 keskimäärin 0,3 % edellisvuoteen verrattuna. Kehäradan liikennöinti aloitetaan kesällä 2015. 2013: Vantaan asemien lähiliikenteen nousijamäärät kasvoivat vuonna 2013 keskimäärin 7,5 % edellisvuoteen verrattuna. Kehäradan liikennöinti aloitetaan kesällä 2015. 2012: VR:n lähiliikenteen nousijamäärät lisääntyivät vuonna 2012 PKS -alueella 1,4 % verrattuna edelliseen vuoteen. Kehäradan liikennöinti aloitetaan kesällä 2015. 2011: Kehäradan ratatunnelin rakentaminen edistyi; mm. itäisen osan louhintatyöt Iloassa ja Ruskeasannassa valmistuivat ja työ jatkuu avoradan rakentamisena. Samoin Viinikkalan tunnelin ja läntisen suuaukon tunnelilouhinnat valmistuivat. 2008-2010: Kehäradan rakentaminen alkoi vuonna 2009 ja rakentaminen etenee aikataulussa.
7. Poikittaisen joukkoliikenteen kehittäminen	matkustajamäärät (HSL, kaupsu, kuntek)	2015: Kehäradan avautuminen aiheutti runsaasti muutoksia Vantaan bussilinjastoon syksystä 2015 alkaen. Samaan aikaan aloitti liikennöinnin myös uusi poikittainen runkolinja 560 (Rastila - Vuosaari - Kontula - Malmi - Myyrmäki). 2014: Vantaan sisäisen liikenteen matkustajamäärissä ei tapahtunut oleellisia muutoksia vuonna 2014. Linjastomuutokset olivat vähäisiä, koska suunnitelmissa ja toteutuksessa varaudutaan Kehäradan liikennöinnin alkamiseen ja sen aiheuttamisiin muutoksiin bussiliikenteessä kesällä 2015. Vuonna 2014 otettiin käyttöön peruskorjattu Myyrmäen bussiterminaali. 2013: Vantaan sisäisessä liikenteessä kasvoivat bussiliikenteen matkustajamäärät 4,7 % edelliseen vuoteen verrattuna. Seutuliikenteen matkustajamäärät kasvoivat 6,9 %. Vantaan poikittaisliikenteen kehittäminen tulevana vuosina perustuu kehäradan liikenteen aloittamiseen sekä bussiliikenteen tehostamiseen niillä yhteyksillä, joilla juna ei palvele. Myyrmäen terminaalien toimintaa parantavat Jönsaksentien pysäkit sekä Rajatorpantien uusi päätepysäkki otettiin käyttöön kesällä 2013. Toimenpiteet mahdollistavat myös poikittaisyhteyksiä parantavan Jokeri 2:n liikennöinnin aloittamisen vuonna 2015 osuudella Vuosaari – Myyrmäki. 2012: Vantaan sisäisessä liikenteessä nousijamäärät kasvoivat 4,4 % edelliseen vuoteen verrattuna. Vantaan poikittaisliikenteen kehittäminen perustuu kehäradan liikenteen aloittamiseen sekä bussiliikenteen tehostamiseen niillä yhteyksillä, joilla juna ei palvele. Jokeri 2:n liikennöinti osuudella Vuosaari – Myyrmäki aloitetaan myös vuonna 2015. Myyrmäkeen Rajatorpantien eteläpään valmistui vuonna 2012 uusi päätepysäkki Jokeri2:n. 2011: Ei toteutettuja rakennustoimenpiteitä vuonna 2011. 2008-2010: Jokeri 2:n liikennöinti on tämän hetken tietojen mukaan alkamassa vuonna 2014, Vantaan osalta linjan länsipään edellyttämät toimenpiteet ovat toteutumassa vuosina 2011-2012. Vantaan jokeri (=runkoyhteys Mellunmäestä Myyrmäkeen) on suunniteltu ajoittuvaksi Seudun joukkoliikennesuunnitelmassa 2010 -2014 vuodelle 2014. Vantaan sisäisillä linjoilla vuonna 2009 oli 11,6 milj. matkaa, eli matkojen määrä väheni edellisvuodesta puoli prosenttia.

8. Joukkoliikenteen rahoituksen nosto	mitataan palvelutasotarkasteluilla vuosittain suhteessa palvelutaso-ohjeeseen, joka määrää tavoitetason aluetyypeittäin ja yhteysväleittäin (kuntek)	2015: Joukkoliikenteen kustannusten nousu on ollut ennakoitua pienempää. HSL on valmistellut joukkoliikenteen suunnitteluohjetta ja palvelutasomäärittelyä vuosille 2016-2021. 2014: Joukkoliikenteen kustannusten nousu oli ennakoitua pienempi, joten joukkoliikenteen rahoituksessa saadut säästöt vuonna 2014 sekä sitä edeltävinä vuosina mahdollistavat mm. Kehäradan liikennöinnin suunnitellulla tavalla. Vuonna 2013 aloitettu yhteinen projekti maankäytön ja joukkoliikenteen yhteensovittamisesta saatiin valmiiksi vuonna 2014. 2013: Vantaan kaupungin taloudellinen tilanne vaikuttaa myös joukkoliikenteen rahoitukseen siten, että vuonna 2103 joukkoliikenteen rahoitusosuutta nostettiin vain kustannusten nousun verran. Rahoituksen osalta varaudutaan tulevana vuosina osuuden nostoon kehäradan liikennöinnin alkaessa. Vuonna 2013 aloitettiin kaupunkisuunnittelun ja liikennesuunnittelun yhteinen projekti, jossa tarkennetaan maankäytön ja joukkoliikenteen yhteensovittamista ja laaditaan tavoitteet joukkoliikenteeseen tukeutuvan maankäytön kehittämiseksi. 2012: Vuonna 2012 alueelliset palvelutasotarkastelut liittyivät kehäradan toteuttamiseen liittyvään bussiliikenteen suunnitteluun. Erillisiä alueellisia tarkasteluja ei tehty vuonna 2012. 2011: HSL ei ole laatinut palvelutasotarkasteluja. Palvelutaso ennallaan, rahoitus on kasvanut liikennöintikustannusten nousun vuoksi. 2008-2010: Uusi rakenteeltaan poikkeava palvelutaso-ohje on lausunnoilla. Palvelutasotarkasteluja ei ole tehty 2010. (Rahoituksen taso nousu ei kerro palvelun paranemista vaan kustannustason nousun. Rahoitus on pidetty entisellä tasolla kuten palvelukin)
9. Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen	joukkoliikenteen matka-ajat (kuntek, kaupsu)	2015: Vantaan joukkoliikenteen luotettavuusselvityksen (LUOKE) toimenpiteitä toteutettiin vuonna 2015 yhteensä 12 kappaletta. Toteutus jatkuu erillisellä LUOKE-toimenpiteisiin tarkoitetulla rahoituksella. 2014: Vantaan joukkoliikenteen luotettavuusselvityksen (LUOKE) toimenpiteitä toteutettiin vuonna 2014 yhteensä viisi kappaletta. Toteutus jatkuu erillisellä LUOKE-toimenpiteisiin tarkoitetulla rahoituksella. 2013: Vantaan joukkoliikenteen luotettavuusselvityksen (LUOKE) toimenpiteitä toteutettiin vuonna 2013 yhteensä 13 kappaletta. Toteutus jatkuu erillisellä LUOKE-toimenpiteisiin tarkoitetulla rahoituksella. 2012: Syksyllä 2012 tehdyn tutkimuksen mukaan Vantaan sisäisessä bussiliikenteessä matka-ajat ovat kasvaneet 15 % vuodesta 2005 vuoteen 2011. Matka-aikojen kasvu on huolestuttava ja se vaikuttaa sekä matkustajien matka-aikojen lisääntymiseen että liikennöintikustannusten kasvuun. Vuonna 2012 aloitettiin Vantaan joukkoliikenteen luotettavuusselvitys (LUOKE). Se valmistui alkuvuodesta 2013 ja tuloksia hyödynnetään liikenneverkon parantamisohjelmissa ja rahoituksessa. 2011: Toimintaedellytysten parantamisen suunnitelma laaditaan vasta vuonna 2012. Martinlaakson liityntäpysäköintipaikat valmistuivat 2011. Tikkurilan tilapäinen liityntäpysäköintialue on valmistunut. Muiden suunnittelu jatkuu. 2008-2010: Korkeatasoisten terminaalien suunnittelu Myyrmäessä, Tikkurilassa ja Kehäradan uusilla asemilla on käynnissä. Vantaankosken asemalle on valmistunut uusi liityntäpysäköintialue n. 200 autolle. Kehäradan uusille asemille on suunniteltu liityntäpysäköintialueita.
10. Kehitetään mahdollisuutta kulkea vapaa-ajanmatkat joukkoliikenteellä	matkustaja- ja vuorojen määrät tietyillä linjoilla (HSL, kuntak)	2015: Vapaa-ajanmatkat on huomioitu omana kokonaisuutenaan HSL:n palvelutaso-ohjeissa ja vapaa-ajan yhteyksien järjestäminen on osa muuta linjastosuunnittelua. Sekä uusi Kehärata että maankäytön kehittäminen hyvien joukkoliikennedyhteyksien läheisyyteen tukevat osaltaan myös vapaa-ajanmatkojen tekemistä joukkoliikenteellä. 2014: Vapaa-ajanmatkat on huomioitu omana kokonaisuutenaan HSL:n palvelutaso-ohjeissa ja vapaa-ajan yhteyksien järjestäminen on osa muuta linjastosuunnittelua. Sekä uusi Kehärata että maankäytön kehittäminen hyvien joukkoliikennedyhteyksien läheisyyteen tukevat osaltaan myös vapaa-ajanmatkojen tekemistä joukkoliikenteellä. 2013: Vapaa-ajanmatkat on huomioitu omana kokonaisuutenaan HSL:n palvelutaso-ohjeissa ja vapaa-ajan yhteyksien järjestäminen on osa muuta linjastosuunnittelua. 2012: Vapaa-ajanmatkat on huomioitu omana kokonaisuutenaan HSL:n palvelutaso-ohjeissa ja vapaa-ajan yhteyksien järjestäminen on osa muuta linjastosuunnittelua. 2008-2010: - 2011: -
11. Liikenteen hallinta	matka-aikatutkimukset	2015: - 2014: - 2013: - 2012: -

	(Liikennenvirasto, kuntek)	2011: Selvitystyötä jatkettu. 2008-2010: Joukkoliikenteen liikennevaloetuuksien ohjelmointityötä on tehty, järjestelmän käyttöönotto siirtyy vuodelle 2014.
12. Taloudellisen ajotavan koulutus	koulutukseen osallistujien määrä (henkilöstökeskus, kaikki toimialat)	2015: ei tiedossa (kukin yksikkö tilaa koulutukset suoraan sopimuskouluttajalta) 2014: - 2013: Kuorma-auton ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksen yhteydessä ennakoivan ja taloudellisen ajamisen koulutuksiin osallistui 15 henkilöä. 2012: Kuorma-auton ammattipätevyys koulutuksen yhteydessä ennakoivan ja taloudellisen ajamisen koulutuksiin osallistui 20 henkilöä. 2011: Koulutettiin yhteensä 24 työntekijää. 2008-2010: Koulutus aloitettu syksyllä 2009. Vuoden 2010 loppuun mennessä on koulutettu 151 kaupungin työntekijää.
13. Vähäpäästöisyyden edistäminen	ajoneuvojen ja työkoneiden ikäjakauma (kuntek)	2015: Kaupungille hankittiin kolme uutta hybridiäutoa. Kaupungin käytössä oli yhteensä 7 hybridiäutoa ja 3 sähköäutoa. 2014: Vuonna 2014 kaupungin käytössä oli kolme sähköäutoa, kuusi hybridiäutoa ja yksi kaasuauto. 2013: Kaupungille vuonna 2013 hankittujen henkilöautojen keskimääräinen CO2 -päästöarvo oli 110,32 g/km, eli päästiin lähes kriteerien mukaiseen arvoon 110 g/km (luvussa ei ole johdon työsuhteautoja). Vuonna 2013 kaupungin käytössä oli neljä hybridiäutoa, kaksi sähköäutoa ja yksi kaasuauto. HSL:n bussiliikenteen päästöt pienenevät matkustajakilometriä kohden (g/matkustajakm.) vuonna 2013 hiilidioksidin ja typen oksidien osalta 11-12 %. Pienhiukkasten osalta väheneminen oli 17 %. 2012: Kaupungille hankittaville henkilö- ja pakettiautoille laadittiin (kaup. jory 18.6.2012) vähäpäästöisyyden kriteerit. Päästörajoja ja -vaatimuksia tarkistetaan ja tiukennetaan vuosittain. Vuonna 2012 kaupungin käytössä oli kolme hybridiäutoa ja yksi sähköäuto. Sähköautojen latauspisteiden yleissuunnitelmaluonnos on laadittu. 2011: Pääkaupunkiseudun sähköinen liikenne -hanke käynnistyi. Vantaa on mukana hankkeessa, jonka tavoitteena on luoda edellytykset sähköiselle liikenteelle ja kattava latausverkosto sähköautoille. 2008-2010: Vähäpäästöisyyden kriteerit valmisteilla. Kaupungin leasing-autojen kilpailutuksessa 2010 on otettu huomioon vähäpäästöisyys. Kuljetuskaluston alihankinnan kilpailutuksessa on yhtenä kriteerinä käytetty kaluston vähäpäästöisyyttä.
14. Pyöriteiden merkitsemisen parantaminen	merkittyjen pyöriteiden osuus kaikista pyöriteistä (kuntek)	2015: Tikkurila - Kerava pyöräilyn laatukäytävän yleissuunnitelma valmistunut. Hakunila - Tikkurila yleissuunnitelma on valmisteilla. 2014: Pyöräilyn laatukäytävät Vantaalla -selvitys valmistui, sen perusteella kehitetään mm. pääpyöriteiden merkintöjä. Vähennetty mopoilulle sallittuja osuuksia. 2013: HSL:n työn (tela 9.4.2013) tarkennuksena aloitettiin Pyöräilyn laatukäytävät Vantaalla -selvitys, sen perusteella kehitetään mm. pääpyöriteiden merkintöjä. 2012: Jalankulun ja pyöräilyn erottelua lisätty uusilla kevyen liikenteen väylillä (mm. Kielotie). Pääpyöriteille ryhdyttiin merkitsemään keskiviivaa: katkokeskiviiva ohjaa pääreitille, erityisesti alikuluissa myös liikenneturvallisuusvaikutus. 2011: Pyöräiliikenteen suunnitteluohje valmistui. Jalankulun ja pyöräilyn erottelua lisätään, vielä nykyisin lähes kaikki raitit ovat yhdistettyjä. 2008-2010: Pyöräilyohje on valmisteilla kuntatekniikan keskuksen liikennesuunnittelussa.
15. Kevyen liikenteen väylien parantaminen	asukastytyväisyyskyselyt joka toinen vuosi (Efeko) (kuntek)	2015: Yhdyskuntatekniset palvelut 2015 (FCG), asukaskysely 15 kunnassa: Vantaalla jalankulku- ja pyöriteiden lumenauraus ja liukkauden torjunta heikkoa, mutta parantunut v:sta 2012; katuvalaistus jalankulku- ja pyöriteillä parantunut, on yli kuntien keskiarvon. Mopoilu sallittu -pyöriteiden määrää vähennetään tehdyn opinnäytetyön pohjalta, toteutus 2016. 2014: Vantaan pyöräilyn edistämishojelman valmistuminen siirtyi vuodelle 2015 Vantaan liikennepoliittisen ohjelman tekeillä olon vuoksi. 2013: T. Pasasen diplomityö Pyöräiliikenteen kehittäminen kuntatasolla – case Vantaa, jonka pohjalta alkoi Vantaan pyöräilyn edistämishojelman laadinta. 2012: Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatukäytävien määrittely -työ valmistui (HSL 21/2012). Yhdyskuntatekniset palvelut 2012 (FCG), asukaskysely 31 kunnassa: Vantaalla jalankulku- ja pyöriteiden lumenauraus ja liukkauden torjunta heikointa, mutta hieman parantunut v:sta 2010; kunto (-) ja katuvalaistus (+) hieman keskiarvon alle. 2011: Kunnossapidon luokituskarta (luonnos) kevyen liikenteen väylille valmistui kuntatekniikan keskuksessa (liikennesuunnittelu ja kadunpito). 2008-2010: Asukastytyväisyyskysely on tehty. Kunnossapidon luokitukset kevyen liikenteen väylille on valmisteilla kuntatekniikan keskuksessa (liikennesuunnittelu ja kadunpito).

Katupöly		
16. Katupölyn torjunnassa käytettävän kaluston kehittäminen	laitteiston ikäjakauma (kuntek)	2015: Hankittiin kaksi imulakaisukonetta ja yksi keräävä harjalaite. Kaupungin käytössä oli yhteensä kolme imulakaisukonetta. 2014: Kadunpuhdistukseen hankittiin kaksi katupesuria ja yksi keräävä harjalaite. Kaupungin käytössä on katupölyn torjuntaan omaa kalustoa seuraavasti: yksi pesevä imulakaisukone, kaksi imulakaisukonetta, 6 kpl kerääviä harjalaitteita ja 14 kpl katupesureita. 2013: - 2012: Kadunpuhdistukseen hankittiin kaksi uutta harjalaitetta. 2011: Pesevien imulakaisulaitteiden käyttöä lisätty. 2008-2010: Hankittu uutta kalustoa kadunpuhdistukseen, mm. pesevällä imusuulakkeella varustettu lakaisulaitteista.
17. Käytettävän hiekoitushiekan laadun parantaminen	hengitettävien hiukkasten vuorokausiraja-arvoylitysten määrä, laadukkaan hiekoitussepin määrä suhteessa muuhun sepeliin (t/a) (kuntek)	2015: PM₁₀ -pitoisuuden raja-arvo ylittyi Tikkurilassa 6 kertaa. 2014: PM₁₀ -pitoisuuden raja-arvo ylittyi Tikkurilassa 4 kertaa. 2013: PM₁₀ -pitoisuuden raja-arvo ylittyi Tikkurilassa 4 kertaa. 2012: PM₁₀ -pitoisuuden raja-arvo ylittyi Tikkurilassa kerran. Sallittu ylitysmäärä vuodessa on 35 kertaa. 2011: PM₁₀ -pitoisuuden raja-arvoylityksiä Tikkurilassa 4 kertaa. 2008-2010: Katujen hiekoituksessa käytetään vain pestyä hiekkaa. Kevyen liikenteen väylien liukkaudentorjuntaan käytetään ns. turvahiekkaa. Ilmanlaatumittauksissa hengitettävien hiukkasten pitoisuudet ovat ylittäneet raja-arvon Tikkurilassa vuonna 2008 5 kertaa, 2009 4 kertaa, 2010 8 kertaa.
18. Uusien liukkaudentorjuntakeinojen selvittäminen	kartoitus, vaihtoehtojen kokeilu (kuntek)	2015: Kaupunki on mukana kaksivuotisessa Katupölyn lähteet, päästövähennyskeinot ja ilmanlaatuvaikutukset -tutkimushankkeessa (KALPA). 2014: Redust Life+ hanke päättyi vuoden 2014 lopussa. 2013: Redust Life+ hanke 2011-2014 eteni suunnitelmien mukaan. 2012: Redust Life+ hanke 2011-2014 eteni suunnitelmien mukaan. Vantaa liittyi syksyllä 2012 mukaan Helsingin rakennusviraston vetämään NASTA-tutkimusohjelmaan 2011-2013, jonka tavoitteena on tarkastella, onko mahdollista parantaa liikenneturvallisuutta, kaupunki-ilman laatua, vähentää autoliikenteen aiheuttamaa melua sekä katujen ylläpitokustannuksia vähentämällä nastarenkaiden käyttöä. Hankkeessa on mukana myös Trafi, LiVi, YM, STM, LVM, YMK, HSY, KSV. Loppuraportti ilmestyy keväällä 2013. 2011: Redust Life+ hankkeessa 2011-2014 (Parhaat talvikunnossapidon käytännöt katupölyn vähentämiseksi) sovittujen työpakettien toteuttaminen aloitettiin. 2008-2010: Kaupunki osallistunut katupölyn päästöt ja torjunta -hankkeisiin; Kapu 2 -hanke (2008-2009) ja Kapu 3 -hanke (2010). Työ jatkuu EU-rahoitteisessa Redust -hankkeessa vuosina 2011-2014.
Pienpoltto		
19. Tiedottaminen puun oikeasta polttotavasta tulisijoissa	hiukkaspitoisuus (yke)	2015: Hengitettävien hiukkasten (PM₁₀) hiukkaspitoisuuden vuosikeskiarvo Tikkurilassa 12,03 µg/m³. Valitusten perusteella on tiedotettu asukkaille puun oikeasta polttotavasta. 2014: Hengitettävien hiukkasten (PM₁₀) hiukkaspitoisuuden vuosikeskiarvo Tikkurilassa 16,2 µg/m³. Valitusten perusteella on tiedotettu asukkaille puun oikeasta polttotavasta. 2013: Hengitettävien hiukkasten (PM₁₀) hiukkaspitoisuuden vuosikeskiarvo Tikkurilassa 13,8 µg/m³. Kuntalaisille jaettiin valitusten perusteella ”Opas puunpolttoon” -esitteitä. 2012: Hengitettävien hiukkasten (PM₁₀) hiukkaspitoisuuden vuosikeskiarvo Tikkurilassa 12 µg/m³ (raja-arvo 40 µg/m³). HSY yhdessä pääkaupunkiseudun kuntien ympäristökeskusten kanssa uudistivat ”Opas puunpolttoon” -esitteen. Nuohoojat jakavat esitteen pääkaupunkiseudulla nuohottaviin kiinteistöihin. Ympäristöpäälliköt käynnistivät puuvajahankkeen polttopuiden säilytyksen parantamiseksi. 2011: PM₁₀ -hiukkaspitoisuuden vuosikeskiarvo Tikkurilassa 15 µg/m³. Vantaa suunnittelee ja rakentaa 2011 -lehdessä maaliskuussa artikkeli ilmanlaadun seurannasta ja pienpoltosta. 2010: PM₁₀ -hiukkaspitoisuuden vuosikeskiarvo Tikkurilassa 16 µg/m³ 2008-2010: Pääkaupunkiseudun yhteinen pienpolttokampanja toteutettiin viikolla 44/2009, Vantaan asukasyhdistyksille jaettu tiedotteita puunpoltosta keväällä 2010. PM₁₀ -hiukkaspitoisuuden vuosikeskiarvo Tikkurilassa: 2008: 17 µg/m³, 2009: 14 µg/m³.
20. Kannustetaan vanhojen tulisijojen korvaamiseen	uusien lämmitysjärjestelmien	2015: Yhdelle pientalolle on myönnetty energia-avustus öljylämmityksestä maalämpöön siirtymisestä.

uusilla	osuus	2014: Myönnettiin yksi yhtä asuntoa koskeva pientalojen energia-avustus maalämpöpumppujärjestelmän rakentamiseen. 2013: Uusiutuvan energian käyttöönottoa tuettiin yhdellä pientalon tarveharkintaisella avustuksella. 2012: Energia-avustusta myönnettiin pientaloille 169 kpl (174 asuntoa) ja yhteisöille 13 kpl (96 asuntoa). 2011: Energia-avustusta myönnettiin yhteensä 217 yksityiselle hakijalle ja 67 yhteisölle. 2009-2010: Avustuksia ei myönnetty. 2008: Energia-avustusta myönnettiin 66 vantaalaiselle pientalolle. Energia-avustusta voi hakea kunnalta uusiutuvaa energiaa hyödyntävien lämmitystapojen käyttöönottoon. Tukea myönnetään päälämmitysjärjestelmänä käytettävien maalämpö- ja ilma-vesilämpö-pumppujen käyttöönottoon sekä pelletti- ja muuhun puulämmitykseen siirtymiseen. (VNA 1255/2010).
	(rava)	
Viestintä, koulutus, valistus		
21. Lisätään asukkaiden ilmanlaatutietoutta	tehtyjen tiedotteiden ja järjestettyjen tilaisuuksien määrät	2015: Ei järjestetty yhteisiä kampanjoita. 2014: Pysäköinninvalvonnan, poliisin ja pääkaupunkiseudun ympäristökeskusten yhteinen joutokäynnin valvonta- ja tiedotuskampanja toteutettiin viikolla 7/2014. 2013: Maaliskuussa yhdessä HSY:n kanssa katupölykampanja, jossa jaettiin esitteitä katupölystä ja tietoa ilmanlaadusta. 2012: Pääkaupunkiseudun yhteinen joutokäyntikampanja järjestettiin viikolla 26/2012. Kampanjaan osallistuivat sekä pysäköinnintarkastajat että poliisi. Pääpaino kampanjassa oli joutokäynti ilmastonin takia. 2011: Pääkaupunkiseudun yhteinen joutokäyntikampanja viikolla 7/2011. Redust -hankkeessa aloitettu valmistella "Vähemmän katupölyä" ja "Katujen talvikunnossapito ja katupölyn torjunta" -esitteitä. 2008-2010: Pääkaupunkiseudun yhteinen joutokäyntikampanja viikolla 47/2009, puun pienpoltosta tiedotettu asukkaille Vantaa suunnittelee ja rakentaa -lehdessä viikolla 9/2010
	(yke)	