

Vantaan kaupungin ilmansuojelun toimintaohjelma 2008-2016

Toteutumisen arviointi 2016

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)	2016: Vuonna asemakaava-alueille valmistuneiden rakennusten osuus oli 98,7 %. Joukkoliikenteen pysäkit 300 ja 700 metrin etäisyydellä (%) 97,9 / 99,8. 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)	2016: Pyöräverkon pituus 2,9 m/asukas. Vuonna 2016 rakennettiin jalankulku- ja pyöräteitä 7,0 km katuverkolle, ulkoiluraitteja ei valmistunut. Vantaalla oli vuoden 2016 lopussa 623 km pyöräteitä. 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	2016: Liityntäpysäköintiasemilla polkupyöriä oli yhteensä 1320 ja telinepaikkoja 2280. 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. Asuin- ja kerrostalotontilla polkupyörien säilytystilaa on oltava vähintään 1 paikka / 30 kerrosneliometriä. Paikoista vähintään puolet on sijoitettava pihatasossa olevaan ulkoiluvälinevarastoon.” 2008-2010: Pyörien pysäköinti liityntäasemilla otettu suunnittelussa huomioon.

	(kaupsu, kuntek, rava)	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 (kaupsu, kuntek)	2016: Suunnitelmien mukaiset Kehäradan asemien liityntäpysäköintialueet ovat valmiita. 2015 Kehäradan myötä avattiin useita satoja uusia liityntäpysäköintipaikkoja Vehkalan, Kivistön ja Leinelän asemille. 2014: Kehäradan uusien asemien liityntäpysäköintipaikkojen suunnittelu on käynnissä. 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)	2016: - 2015: - 2014: - 2013: - 2012: - 2011: - 2008-2010: -
Liikenne		
6. Raideliikenteen kehittäminen	matkustajamäärät (kaupsu, kuntek, Liikennevirasto)	2016: Vantaan kaikkien asemien lähiliikenteen matkustajamäärä kasvoi lokakuun keskimääräisenä arkipäivänä 13,9 % vuoden 2015 lokakuuhun verrattuna. Kehäradan myötä auenneilla asemilla matkustajamäärä kasvoi edellä mainitulla ajanjaksolla keskimäärin 49,6 %. Tikkurilan asemalla VR:n kaukoliikennematkojen määrä (lähtö-, määränpää- tai vaihtoasemana Tikkurila tai Lentoasema) kasvoi 70,5 % edellisvuoteen verrattuna. 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	2016: Vuonna 2016 peruskorjattiin Martinlaakson bussiterminaali sekä runkolinjan 560 pysäkit Tapaninkyläntien ja Tammiston kauppatie liittymässä. Kadunsuunnittelussa aloitettiin runkolinjan 570 (=runkoyhteys Mellunmäestä Aviapolikseen) infrakohteiden suunnittelu. 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 tulevina 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	2016: Joukkoliikenteen kustannusten nousu on ollut ennakoitua pienempää. Joukkoliikenteen suunnitteluohje HSL-liikenteessä vuosille 2016-2021 valmistui vuonna 2016. 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	2016: Vantaan joukkoliikenteen luotettavuusselvityksen (LUOKE) toimenpiteitä toteutettiin vuonna 2016 yhteensä kolme kappaletta. Toteutus ei jatku enää LUOKE-toimenpiteisiin tarkoitettulla erillisellä rahoituksella, vaan vuonna 2017 kolme kohdetta toteutetaan katosohjelman yhteydessä. 2015: Vantaan joukkoliikenteen luotettavuusselvityksen (LUOKE) toimenpiteitä toteutettiin vuonna 2015 yhteensä 12 kappaletta. Toteutus jatkuu erillisellä LUOKE-toimenpiteisiin tarkoitettulla rahoituksella. 2014: Vantaan joukkoliikenteen luotettavuusselvityksen (LUOKE) toimenpiteitä toteutettiin vuonna 2014 yhteensä viisi kappaletta. Toteutus jatkuu erillisellä LUOKE-toimenpiteisiin tarkoitettulla rahoituksella. 2013: Vantaan joukkoliikenteen luotettavuusselvityksen (LUOKE) toimenpiteitä toteutettiin vuonna 2013 yhteensä 13 kappaletta. Toteutus jatkuu erillisellä LUOKE-toimenpiteisiin tarkoitettulla 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 parantamishjelmissä ja rahoituksessa. 2011: Toimintaedellytysten parantamisen suunnitelma laaditaan vasta vuonna 2012.

	(kuntek, kaupsu)	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, kuntek)	2016: 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. 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. 2011: - 2008-2010: -
11. Liikenteen hallinta	matka-aikatutkimukset (Liikennenvirasto, kuntek)	2016: - 2015: - 2014: - 2013: - 2012: - 2011: Selvitystyötä jatkettu. 2008-2010: Joukkoliikenteen liikennevalotuksien ohjelmointityötä on tehty, järjestelmän käyttöönotto siirtyy vuodelle 2014.
12. Taloudellisen ajotavan koulutus	koulutukseen osallistujien määrä (henkilöstökeskus, kaikki toimialat)	2016: ei tiedossa (kukin yksikkö tilaa koulutukset suoraan sopimuskouluttajalta) 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 ikäjakama	2016: Kaupungille hankittiin 5 hybridautoa, yhteensä käytössä on 12 hybridautoa ja kaksi sähköautoa. (Vuonna 2017 kilpailutetaan pakettiautojen puitesopimus, samassa yhteydessä päivitetään myös päästökriteerit vastaamaan tämän päivän tarjontaa.) 2015: Kaupungille hankittiin kolme uutta hybridautoa. Kaupungin käytössä oli yhteensä 7 hybridautoa ja 3 sähköautoa. 2014: Vuonna 2014 kaupungin käytössä oli kolme sähköautoa, kuusi hybridautoa 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 työsuhdeautoja). Vuonna 2013 kaupungin käytössä oli neljä hybridautoa, kaksi sähköautoa 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 hybridautoa ja yksi sähköauto. 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.

[illegible]

[illegible]

ilmanlaatutietoutta	järjestettyjen tilaisuuksien määrät (yke)	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 ilmaston 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