

Nurmijärven kunnan lausunto MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksesta

YLEISTÄ

MAL 2023 -suunnitelma on järjestyksessään toinen yhteinen maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma, joka on valmisteltu tiiviissä seudullisessa yhteistyössä Helsingin seudun 14 kunnan alueelle. Maankäytön ja asumisen osalta seudullinen suunnittelu perustuu kuntien vapaaehtoiseen yhteistyöhön ja täydentää maankäyttö- ja rakennuslain mukaista kaavoitusta. Seudullisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla sen sijaan on lakisääteinen pohja, joka perustuu lakiin pääkaupunkiseudun jätehuoltoja ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta (829/2009) sekä lakiin alueiden kehittämisestä ja rakennerrahastotoiminnan hallinnoinnista (7/2014).

MAL 2023 -suunnitelma on vuoteen 2040 ulottuva strateginen seudullinen suunnitelma, jossa luodaan näköalaa myös pitkällä aikavälillä vuoteen 2060 asti. Vuonna 2023 valmistuvaan suunnitelmaan on sisällytetty seudun maankäytön sijoittaminen, asuntotuotanto ja kaikki kulkumuodot sisältävän liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Suunnitelma toimii kuntien yhteisenä tahdonilmaisuna seudun kehityksestä. Suunnitelma ei ole luonteeltaan juridisesti sitova, mutta muodostaa osaltaan lähtökohtia kuntien kaavoitukselle, asunto-ohjelmille ja liikennejärjestelmän kehittämiselle. MAL 2023 -suunnitelma toimii lähtökohtana valtion ja kuntien väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla.

KUUMA-seutu on ollut aktiivisesti mukana suunnitelman valmistelutyössä HLJ-toimikunnan, MAL-neuvottelukunnan, MAL-projektiryhmän ja muiden seudullisten yhteistyöryhmien toiminnassa sekä työpajoissa. Valmistelua ohjanneet HLJ-toimikunta ja MAL-neuvottelukunta ovat työskennelleet tiiviisti maankäytön, asumisen ja liikenteen näkökulmien nivomiseksi seudullisesti yhteen.

Helsingin seutu kasvaa voimakkaasti ja kasvun odotetaan jatkuvan myös tulevaisuudessa. Tavoiteltu kasvu niin väestön kuin työpaikkojen osalta edellyttää kuitenkin yhteistä seudullista suunnittelua, jotta seudun elinvoimaisuus, kilpailukykyisyys ja houkuttelevuus voidaan turvata. Liikkumisen ratkaisuilla on oma merkittävä roolinsa, sillä liikennemäärien kasvaessa liikenteen sujuvuudesta, turvallisuudesta ja toimivuudesta huolehtiminen korostuu. Kestävän liikkumisen edistäminen Helsingin seudulla on erittäin tärkeää, joukkoliikenteen toimintaedellytysten turvaaminen ja kehittäminen sekä kävelyn sekä pyöräilyn olosuhteiden parantaminen ovat keskeisessä roolissa.

Hyvinvointialueiden käynnistymisen myötä kuntien taloudellinen asema muuttuu ja esimerkiksi investointikyky voi heikentyä olennaisesti verotulopohjan kaventumisen seurauksena. KUUMA-seutu pitää erittäin tärkeänä, että valtio sitoutuu Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen ja kiinnittää huomiota myös valtionosuusjärjestelmän uudistustarpeisiin kasvavien kuntien näkökulmasta.

KUUMA-seudun yhteisen lausunnon näkökulma on seudullinen ja keskittyy koko alueen kehittämiseen. Yksittäisten kuntien näkemykset esimerkiksi liikennehankkeiden osalta tuodaan esiin kuntien omissa lausunnoissa.

MAANKÄYTTÖ

KUUMA-kunnat pitävät hyvänä, että uusi maankäyttö sijoitetaan kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja mahdollistetaan täydennysrakentaminen nykyisessä kaupunkirakenteessa. Tällä luodaan edellytyksiä joukkoliikenteen kehittämiseksi KUUMA-kunnissa ja jalankulun ja pyöräilyn lisäämiselle. Tämä on tärkeää myös CO₂ -päästöjen vähentämisen kannalta.

MAL-suunnittelussa on edellisen kahden suunnittelukierroksen aikana alettu kattavammin huomioida pääkaupunkiseudun ohella myös KUUMA-kuntien erityispiirteitä. Tämä näkyy suunnitelmassa konkreettisesti liikennejärjestelmän ja maankäytön osalta. Esimerkiksi KUUMA-seudun tarpeisiin luodut joukkoliikennekartat ovat olleet tarpeellisia. Myös esimerkiksi liityntäpysäköinnin sekä asemanseutujen tiivistäminen KUUMA-kuntien alueilla edistää kestävien kulkutapaosuuksien lisäämistä myös pääkaupunkiseudulla. Kuuma-johtokunta haluaa muistuttaa, että kestävä yhteiskuntarakenteen kehittämiseksi on tärkeää, että valtio ryhtyy MAL-suunnitelman linjausten mukaisesti toimenpiteisiin, jotta kunnat saavat ostettua kohtuulliseen hintaan asemanseutujen ympäristöjen maa-alueita.

MAL-suunnittelu on erityisesti viimeisellä suunnittelukaudella monitieteistynyt, erityisesti tämä näkyy laaja-alaisina selvitystöinä ja kattavina vaikutusten arviointeinä. Kuluvalle suunnittelukaudella on tehty enemmän laaja-alaisia selvityksiä kuin aikaisemmin. Kuitenkin MAL-suunnittelulla edelleen ohjataan pääasiassa asuntotuotannon määrällisiä tavoitteita, hallintamuotoja sekä niihin sidottuja liikennehankkeiden valtionosuuksia. Tulevilla MAL-kierroksilla tulisikin fokuoittaa nimenomaan maankäytön ja liikenteen kysymyksiin. Nyt panostetaan mittaviin selvityksiin, joiden vaikuttavuus lopputulokseen on vähäinen.

ASUMINEN

KUUMA-seudun kunnat pitävät tärkeänä, että MAL 2023 -suunnitelmassa on tunnistettu seudun eri osien omaleimaiset asuinalueet, jotka tarjoavat monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja. Monimuotoinen seutu jakautuu erilaisiin alueisiin, joilla on oma roolinsa seudun yhteisten tavoitteiden toteuttamisessa.

MAL 2023 -suunnitelmassa seudulle rakennetaan 16 500 asuntoa vuosittain. KUUMA-kuntien osalta asuntotuotantotavoite on 3 800 asuntoa vuodessa. Lausunnolla olevassa suunnitelmassa asuntotuotannon taso on samantasoinen kuin MAL 2019 -suunnitelmassa. Nousseet rakennuskustannukset, energian hinta ja asuntolainojen korot vaikuttavat asuntojen rakentamiseen ja rakentamisen vauhtiin. KUUMA-kunnat pitävät tärkeänä, että asuntotuotantomääriä ei nosteta nykyisestä tasosta, sillä jo nykyinen asuntotuotantotavoite on haasteellista saavuttaa. KUUMA-seudulla pienin kuntakohtainen vuosittainen asuntotuotantotavoite on 80 asuntoa ja suurin 560 asuntoa.

MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksessa on linjattu, että KUUMA-kunnissa ARA-tuotantoa valmistuu 20 prosenttia (1 160 asuntoa) vuosittaisesta asuntotuotantotavoitteesta. ARA-tuotannon osuutta ei tule nostaa KUUMA-seudulla, koska ARA-tuotanto on keskittynyt kerrostalotuotantoon sekä kuntien ja kaupunkien keskustoihin. KUUMA-seudun kunnat katsovat, että ARA-tuotanto ei saa kasaantua KUUMA-kuntien keskusta-alueille.

- Lausunnossaan Nurmijärven kunta tuo esiin sen, että KUUMA-seudun sisäinen moninaisuus ja heterogeisuus on tunnistettu MAL-työn aikana jo aiemmillä kierroksilla. KUUMA-seudun kunnat ovat keskenään hyvinkin erilaisia – tiiviin kaupunkirakenteen kunnista maaseutumaisempiin kuntiin. Tämä KUUMA-kuntien erilaisuus huomioidaan kuntakohtaisissa asuntotuotantotavoitemäärissä, mutta ei ARA-tuotannon osuudessa. Lausunnossaan Nurmijärvi nostaa esille tarpeen tarkastella KUUMA-seudun ARA-tuotannon osuutta kuntakohtaisesti koko seudulle asetettavan yhteismitallisen ARA-osuuden sijasta.

Asumisen laatu ja monipuolisuus on tunnistettu yhä vahvemmin tärkeänä tekijänä määrällisen asuntotuotantotavoitteen rinnalla. On hyvä asia, että MAL-suunnitelmassa on nostettu seudulliseksi

tahtotilaksi asuntotuotannon monipuolisuudesta huolehtiminen muun muassa huoneistotyyppi-, talotyyppi- ja hallinta- ja rahoitusmuotojakauman laadullisella ohjauksella.

Monipuolista asuntotuotantoa tarvitaan niin hallintamuotojen, huoneistotyyppien kuin pinta-alojenkin osalta. Helsingin seudun markkinaehtoista yhtiömuotoista asuntotuotantoa on leimannut viime vuosina asuntotuotannon yksipuolistuminen asuntotuotannon painottuessa voimakkaasti pieniin yksiöihin ja kaksioihin, joka puoltaa osaltaan kohteiden osittaista käyttöä sijoitusasuntokohteena. Kokonaisuus synnyttää myös syvärunkoisen mallin, jossa rappukäytävän keskellä on yksi käytävä ja sen molemmilla puolilla pieniä asuntoja vierekkäin. Myös asuinhuoneistojen pinta-alat ovat nykyisessä uudistuotannossa kutistuneet kaikissa huoneistotyypeissä. Lisäksi asumisen kustannukset ovat seudulla edelleen korkeat kasvaneesta asuntotuotantomäärästä huolimatta. Kehitys ei osaltaan tue MAL-tavoitteita monipuolisesta asuntotuotannosta Helsingin seudun veto- ja pitovoimaisuuden mahdollistajana. Myös asuinhuoneistojen pienentyneet pinta-alat, heikko kalustettavuus, syvärunkoisuus sekä korkea asumisen hinta voidaan nähdä asumisen laatua ja edelleen Helsingin seudun veto- ja pitovoimaa heikentävinä tekijöinä.

Markkinaehtoisuus tuo asuntotuotantoon tehokkuutta, mutta markkinamekanismeihin liittyy myös ongelmia, joihin julkisen sektorin tulisi puuttua. Tämä tunnistettiin myös MAL 2023 -suunnitelman valmistelutyön aikana ja asumisen laadusta huolehtiminen nostettiin seudulla keskeiseksi tavoitteeksi asuntotuotannon riittävän määrän turvaamisen rinnalle. Asuntotuotannon laatu ja monipuolisuus varmistetaan seudulla kuntien omalla huoneisto- ja talotyyppijakauman monipuolisuuden sekä hallinta- ja rahoitusmuotojakauman laadullisella ohjauksella. Lisäksi suunnitelmaluonnoksen valmistelutyössä nostettiin esiin kohtuuhintaisuus myös omistusasumisen puolella sekä välimallisen, kuten aso-asunnot, asuntotuotannon edistämisen mahdollisuudet.

Nurmijärvi kantaa huolta asuntomarkkinoiden väliinputoajista; keski- ja matalapalkkaisilla aloilla työskentelevistä. He eivät välttämättä pääse varallisuusrajoista johtuen ARAn tukeman vuokra-asuntokannan piiriin, mutta vapaiden markkinoiden vuokra- ja omistusasuntojen hinnat karkaavat saavuttamattomiin. Tämä heijastuu muun muassa palvelusektorin työvoiman saatavuuteen. Lisäksi asumisen korkea hinta uhkaa koko Helsingin seudun veto- ja pitovoimaisuutta.

Lausunnossaan Nurmijärven kunta tuo esiin tarpeen Helsingin seudun yhteisestä näkemyksestä asuntotuotannon ohjaamiseen. MAL 2023 -suunnitelman valmistelutyössä tunnistetut yhteiset asumisen laadun elementit toimivat linjakkaana valmistelupohjana seudun kuntien omille asuntopoliittisille ohjelmille sekä asuntotuotannon tarkemmalle ohjaamiselle. Seudun veto- ja pitovoimaisuuden ylläpitämisen kannalta yksi keskeisistä tavoitteista on tasapainoinen kehitys, joka edellyttää toimia koko seudulla. MAL 2023 -suunnitelmaluonnos tuo hyvin esille tärkeät näkökulmat kaupunki uudistusalueista, mutta laadullisen ohjauksen keinoja tarvitaan jossain määrin kaikkialla – myös niillä alueilla, joilla kaupunki uudistusalueiden kriteerit eivät ole vielä täyttyneet. Toisin sanoen, yhteinen seudullinen näkemys asumisen laadusta sekä tämän toteuttamisen edellytysten varmistaminen ennaltaehkäisevät osaltaan uusien raskaampia toimia edellyttävien kaupunki uudistusalueiden syntymistä.

Lausunnossaan Nurmijärven kunta tuo myös esiin asuntotuotannon laajemmat kytkökset ilmasto- ja ympäristöhaasteisiin vastaamisessa sekä investointien kokonaistaloudellisuuden. Asuntojen elinkaaren tulisi olla mahdollisimman pitkä, sillä rakentaminen kuormittaa ympäristöä. Tämä tarkoittaa sitä, että asuntojen tulee kestää aikaa. Viime vuosien asuntotuotannon yksipuolistuminen voi tuottaa asuntoja, jotka lähivuosikymmeninä eivät vastaa enää asumisen tarpeisiin. Riski kasvaa yhtiömuotoisen asuntotuotannon painottuessa huoneistotyyppien ja huoneistokokojen osalta yksipuoliseen rakentamiseen. Miten nämä asunnot kestävät aikaa ja riittääkö kaikille asunnoille kysyntää vai päädytäänkö näiden osalta asuntokannan uusimiseen jo lähitulevaisuudessa? Tärkeää

olisi rakentaa asuntoja, jotka kestävät käytössä vuosikymmenestä toiseen ja joita voidaan muuttaa asujien tarpeiden muuttuessa. Lisäksi asunnot kattavat huomattavan osan kotitalouksien varallisuudesta ja myös institutionaalisilla sijoittajilla, kuten eläkeyhtiöillä, on suuria asuntoomistuksia. Asuntokanta onkin huomattava osa kansantalouden kokonaisvarallisuutta. Asuntojen arvon säilymisellä on täten myös laajempi kansantaloudellinen merkitys.

KUUMA-kunnat painottavat, että ARA:n tukea kuntien järjestämään asumisneuvontaan on tärkeää jatkaa. Lisäksi tulevien hyvinvointialueiden ja kuntien asumisneuvonnan rooleja on tärkeää selventää.

LIIKENNE

KUUMA-seudun näkökulmasta pääradan kehittäminen on erittäin tärkeä liikenteen sujuvuuden kannalta. Pääradan kehittämisen 3. vaihe olisi välttämätöntä saada toteutumaan heti toisen vaiheen valmistuttua, jotta yhteys muodostuu myös seudun pohjoisimmista osista sujuvaksi.

KUUMA-seutu pitää myönteisenä, että Kerava - Nikkilä -radan henkilöliikenne on mukana suunnitelmassa, koska sillä on seudullista merkitystä poikittaisyhteyksien kannalta sekä kestävän yhdyskuntarakenteen kehittämisessä. On myös erittäin positiivista, että valtakunnallisesti tärkeiden logistiikan poikittaisyhteyksien kehittäminen (Järvenpää - Nurmijärvi -yhteys, Kehä IV:n suunnittelu, valtatie 25 Hanko - Mäntsälä) sisältyvät MAL-suunnitelman investointiohjelmaan. Hankkeilla on tavaraliikenteen toimivuuden ja elinkeinoelämän kilpailukyvyyn näkökulmasta suuri merkitys.

Aikaisemmillä MAL-suunnittelukierroksilla väliinputoajiksi jääneet keskisuuret hankkeet on otettu huomioon MAL 2023 -suunnittelussa. Valtio edellyttää MAL-sopimuksissa kunnilta asuntotuotantotavoitteiden täyttämistä ja maankäytön lisäämistä. Lisäksi elinkeinoelämän kilpailukyvyyn turvaaminen edellyttää toimivia logistisia yhteyksiä. Esimerkkinä asumisen lisäämistä ja kestävästä maankäyttöä tukevasta keskisuuresta hankkeesta voidaan mainita Masalanportin eritasoliittymä Kirkkonummella. Logistiikan toimivuutta parantavana keskisuurena hankkeena KUUMA-seutu puolestaan nostaa esiin Mäntsälän Kapulin teollisuusalueen eritasoliittymän. Molemmat hankkeet ovat mukana MAL-suunnitelman investointiohjelmassa.

Liityntäpysäköinnin kehittäminen ja kestävien matkaketjujen mahdollistaminen on tärkeä näkökulma MAL-suunnittelussa. Pysäköinnin hinnoittelussa ja kapasiteetin mitoituksessa ei tule heikentää liityntäpysäköinnin olosuhteita, etenkin kehysalueella tämä on keskeinen kysymys.

Yhtenäisen pysäköintipolitiikan muodostaminen laajalle Helsingin seudulle ei ole realistista. Kunnat poikkeavat toisistaan yhdyskuntarakenteeltaan ja olosuhteiltaan, eikä esimerkiksi kunnallista pysäköinninvalvontaa ole kaikissa kunnissa.

KUUMA-seudun työpaikka- ja logistiikka-alueille ei tule asettaa velvoitetta maksulliseen pysäköintiin. Ratkaisu olisi haitallinen elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja työssäkäynnin näkökulmasta. Lisäksi tulee ottaa huomioon, että joukkoliikenteen palvelutaso saattaa olla heikko tai olematon em. alueiden kannalta etenkin ns. toimistotyöajan ulkopuolella.

Nurmijärven kunnan joukkoliikenteen palvelutaso toimii parhaiten taajamista pääkaupunkiseudun suuntaan, mutta on heikko tai olematon kunnan haja-asutusalueiden suunnasta päätaajamiin matkakeskusten suuntaan eikä tarjoa vaihtoehtoa omalle autolle. Tästä syystä Nurmijärven kunta on joukkoliikenteen käytön edistämiseksi toteuttanut 100 % omalla kustannuksellaan mittavia liityntäpysäköintialueita Klaukkalan ja Kirkonkylän alueille, matkakeskusten ja joukkoliikenteen pääreittien läheisyyteen. Joukkoliikenteen palvelutason tulisi kehittyä nykyistä merkittävästi paremmaksi, jotta kuntalaiset eivät tarvitsi omaa autoa työmatka-, asiointi- ja harrastusmatkoihinsa. Kunta käyttää jo nyt reilut 3 milj. € vuosittain joukkoliikenteeseen eikä kunnalla ole mahdollisuutta

kasvattaa joukkoliikennemenoja palvelutasoa parantamalla. Etätyö on yleistynyt ja joukkoliikenteen matkustajamäärät laskeneet. Joukkoliikenteen jatkuvuuden turvaaminen muuttuneessa toimintaympäristössä on noussut tärkeäksi kysymykseksi. Näin ollen valtion tulisi osallistua merkittävästi suuremmalla osuudella joukkoliikennekustannuksiin ja sen myötä joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen, jolloin joukkoliikenne tarjoaisi aidon, kilpailukyisen vaihtoehdon henkilöautolle.

Nurmijärven kunta ei hyväksy pysäköinnin maksullisuutta alueillaan. Nurmijärvellä vapaa-ajan ja asiointimatkat harvoin voidaan tehdä joukkoliikenteellä, koska joukkoliikenteen palvelutaso riittää työmatkaliikenteeseen, mutta ei vapaa-ajan ja asiointimatkoihin etenkin kylä- ja maaseutualueilta. Näin ollen palveluiden yhteydessä tulee olla mahdollisuus pysäköintiin samoin kuin asumisen yhteydessä

Nurmijärven kunta ei voi sitoutua MAL-suunnitelmaluonnoksessa esitettyyn pysäköintipolitiikan tiukentamiseen suunnitelmaluonnoksessa esitetyllä tavalla.

Koronapandemia on vaikuttanut liikkumiseen kahden kuluneen vuoden aikana. Etätyö on yleistynyt ja joukkoliikenteen matkustajamäärät laskeneet. Joukkoliikenteen jatkuvuuden turvaaminen muuttuneessa toimintaympäristössä on noussut tärkeäksi kysymykseksi. Joukkoliikenteen lisäpanostuksia pohdittaessa HSL-alueen rinnalla tulee nostaa esiin lisäpanostukset myös ELY-vetoiseen joukkoliikenteeseen ja valtion ostamaan alueelliseen lähijunaliikenteeseen (R/Z-junat).

Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvattaminen voimakkaasti kasvavilla seuduilla on erittäin tärkeää, esimerkiksi kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen edellyttää määrätietoista kehittämisotetta. Kävelyn ja pyöräilyn edistämällä on positiivisia vaikutuksia terveyteen ja hyvinvointiin. Kävelyn ja pyöräliikenteen hanketarpeita on kuitenkin paljon, monet hankkeet odottavat valtion rahoituspanosta. Vastaavasti kunnilla voi olla jo rahoitus järjestettynä hankkeisiin. Uusinvestointien ohella myös olemassa olevien väylien kunnossapito tulee ottaa huomioon. Valtion tulisi osallistua suunniteltavien ja toteutettavien jalankulku- ja pyörätiehankkeiden rahoitukseen. KUUMA-kunnissa on useita maantieverkolle sijoitettavia, kävelyä ja pyöräliikennettä edistäviä hanketarpeita, joita kunnat haluavat yhteishankkeina edistää ELY-keskusten kanssa.

KUUMA-seutu kiinnittää huomiota myös liikenneturvallisuuden parantamiseen. Maantieverkolla on lukuisa joukko pieniä hanketarpeita, joiden toteuttaminen edellyttää tienpitäjältä riittävää resursointia. KUUMA-seudulla tällaisia hanketarpeita ovat muun muassa keskisaarekkeelliset suojatiet ja koulumatkaliikenteen turvallisuutta parantavat linja-autopysäkkien levennykset.

KUUMA-seutu vastustaa tiemaksujen käyttöönottoa Helsingin seudulla. MAL 2023 -suunnittelun vaikutusten arvioinnin suosituksissa ei ole otettu huomioon tiemaksujen negatiivisia vaikutuksia tai näiden kohdentumista kehysalueelle. Negatiivisiin vaikutuksiin lukeutuvat muun muassa työvoimasaavutettavuuden heikentyminen ja kohdentuminen liikkujiin, joilla ei ole vaihtoehtoa oman auton käytölle. Tiemaksujen sijaan valtion suunnasta tarvitaan instrumentteja sähkö- ja kaasuautojen yleistymisen edistämiseksi seudulla.

KUUMA-seutu suhtautuu torjuvasti ympäristövyöhykkeiden käyttöönottoon Helsingin seudulla. Työssäkäynnille ei tule muodostaa esteitä tai kynnystä henkilöautoille suunnattujen ympäristövyöhykkeiden muodossa. KUUMA-seudulla joukkoliikenteen palvelutaso on monilla alueilla heikko tai olematon, eikä näin ollen välttämättä tarjoa kilpailukyistä vaihtoehtoa omalle autolle.

Nopeusrajoitusten laskun vaikutuksia esitetään selvitettäväksi kaupunkirakenteen sisällä. Selvitystä tehtäessä tulee tuoda esille työmatkaliikenteen matka-aikojen pidentymisen vaikutukset linja-

autoliikenteen ja henkilöautoliikenteen osalta. Matka-aikojen pidentyminen vaikuttaa suoraan asukkaiden arjen sujuvuuteen ja sitä kautta heikentävästi hyvinvointiin.

Valtion tulee sitoutua pitkäjänteisesti liikenneinfran pieniin kehittämishankkeisiin (KUHA) ja liityntäpysäköintihankkeiden toteuttamiseen. Valtion vuosittainen KUHA-rahoitus Helsingin seudulle tulee nosta 15 miljoonaan euroon vuodesta 2023 alkaen.

Kehä III:n (kantatie 50) länsiosan, jonka maankäyttö tehostuu voimakkaasti, ja Länsiväylän (kantatie 51) Kirkkonummi - Siuntio liikenteen toimivuutta ja liikenneturvallisuutta sekä liittymätarpeita tulee edistää. Myös Espoo - Salo -oikoradan toteuttamista tulee edistää määrätietoisesti. Rata mahdollistaisi MAL 2019 -suunnitelman mukaisen maankäytön tehostamisen Vihdin kunnan maankäytön ensisijaisella kehittämisvyöhykkeellä, edistäisi nykyisen Kirkkonummen Veikkolan ja Espoon uusien taajamien kehittämisedellytyksiä sekä toisi Länsi-Uudellemaalle uuden kestävän liikenteen runkoyhteyden, joka palvelisi laajasti myös muuta radanvarren väestöä. Toisaalta ESA-rata ei saa heikentää rantaradan infrastruktuurin palvelutasoa ja ylläpitoa, ja rantarataa tulee jatkossakin kehittää samoin kuin sen lähijunaliikennettä.