
**Ingås
kollektivtrafikprogram
2024-2028
KF 10.06.2024**

Innehåll

	Sida
Inledning	3
Analys av nuläget	4
Joukkoliikenteen rahoitus	5
Kollektivtrafikenkät - Invånarnas önskemål	6
Ingås centrala mål	7
1. Kommunen erbjuder kvalitativa kollektivtrafikförbindelser	8
2. Kommunikation, marknadsföring och resekedjor	9
3. Kollektivtrafikens knutpunkter	10
4. Kommunens interna kollektivtrafik och Ingåket	11
5. Tågtrafik	12
Tågtrafikens utvecklingsplan	13
6. Samarbete med myndigheter och intressegrupper	14
Ingås kollektivtrafiksvision 2030-35	15
Uppföljning och förverkligande	16
Bilaga 1 Ingå – biljettalternativ	17

Inledning

Kommunfullmäktige i Ingå godkände kommunens första kollektivtrafikprogram 24.2.2020. Programmet är det viktigaste styrdokumentet efter/förutom kommunstrategin som styr/har styrt utvecklandet av kommunens kollektivtrafik och kollektivtrafikarbetsgruppen som är underställd kommunstyrelsen.

Världen har ändrats på flera sätt efter att det tidigare programmet godkändes. Coronapandemin under år 2020 påverkade kollektivtrafiken på många sätt och kollektivtrafiken avstannade nästan helt under coronaåren. Rysslands anfall mot Ukraina år 2020 ledde till en ökad inflation vilket igen ökade kollektivtrafikkostnaderna. Dessa yttre faktorer kunde inte beaktas på förhand. Den dåliga offentliga ekonomin, klimatförändringen och urbaniseringen är också faktorer som starkt påverkar kollektivtrafikens verksamhetsmiljö.

Coronapandemin ledde till att många finländare flyttade till landsbygden. Det blev också populärare att köpa en större andra bostad utanför stadscentra. Detta märktes även i Ingå, där tomtförsäljningen var livlig från slutet av 2020 till början av 2022, då kriget i Ukraina började. Tomtförsäljningen lugnade ner sig år 2023 p.g.a. inflationen och den höjda räntenivån.

Kollektivtrafiken har varit ett viktigt utvecklingsobjekt i Ingå under de senaste åren. Ingå har önskat kunna erbjuda bättre möjligheter för att bo och vara verksam i Ingå med hjälp av ett större utbud av kollektivtrafiktjänster. Ingås invånarantal sjönk ännu under 2020, men trenden svängde och i slutet av 2022 hade invånarantalet stigit med 66 personer jämfört med år 2020.

Ingås befolkningsutveckling:

- 31.12.2019 - 5 391 invånare
- 31.12.2020 - 5 321 invånare
- 31.12.2021 - 5 353 invånare
- 31.12.2022 - 5 385 invånare
- 31.12.2023 - 5 387 invånare

Kommunfullmäktige i Ingå godkände sin kommunstrategi i februari 2022.

Strategin ska främja utvecklandet av intern och regional trafik. Kommuninvånarna uppmuntras med hjälp av information och marknadsföring att använda kollektivtrafik genom att utnyttja Ingå-biljettprodukter. Målet är att sälja 120 sålda Ingå-biljettprodukter per månad och att utreda kommuninvånarnas behov med hjälp av kollektivtrafikenkäter.

I kollektivtrafikprogrammet konkretiseras målen som kommunen ställt i sin strategi. Kommunstyrelsen beslöt inleda uppdateringen av programmet redan år 2022 och kommunfullmäktige har godkänt kollektivtrafikprogrammet 2024-2028 10.6.2024. Programmet har bearbetats av kollektivtrafikarbetsgruppen. Arbetet har försenats av projektet gällande sättet hur kollektivtrafiken ordnas som betydligt påverkar kommunens kollektivtrafikprogram. Projektet har pågått i samarbete med Nylands NTM-central och de västnyländska kommunerna (Ingå, Vichtis, Lojo och Högfors) sedan sommaren 2022 och övergått till upphandlingsskedet våren 2024.

Kollektivtrafikarbetsgruppen, kommunstyrelsen och kommunfullmäktige ansvarar för programmets uppföljning i Ingå. Kommunfullmäktige följer med programmets förverkligande genom bokslutet. Programmet stöder även tjänstemän i deras arbete och skapar en grund för Ingås framtida utveckling. Programmet är också starkt kopplat till kommunens mark- och bostadspolitiska program samt programmet för främjande av gång och cykling.

Programmet består av följande helheter: analys av nuläget, respons från kommuninvånare, centrala mål och uppföljning. Målet är en kompaktare och tydligare programhelhet än tidigare.

Analys av nuläget

Ingå är en livskraftig kommun i huvudstadsregionens omedelbara närhet. Under de senaste åren har Ingå satsat allt mera på kollektivtrafik, vilket har höjt kommunens profil som pendelkommun. En stor del av Ingåborna arbetar utanför Ingås gränser, vilket påverkar kommunens profil och bosättningstyper.

Ingå är en mångsidig kommun med ett centrumområde, byar, landsbygdsområden och skärgård. Här finns rikligt med fritidsbostäder, vilket märks speciellt sommartid. Efter coronaepidemin kan klart ses att sommargästerna tillbringar mera tid i Ingå. Detta möjliggörs av allt allmänna distansarbetsmöjligheter. Även antalet ingåbor som distansarbetar har ökat. Ingå kommun har också i samarbete med Karis telefon beslutat förverkliga ett fibernätsprojekt som täcker hela kommunen, vilket möjliggör fungerande nätförbindelser för nästan alla ingåbor.

Ingå har målmedvetet utvecklat kollektivtrafiken under de senaste åren. Under den tidigare programperioden anställde kommunen en egen logistiker för att utveckla kollektivtrafiken. Kommunen har också ökat anslagen för kollektivtrafik för att kunna erbjuda mångsidiga kollektivtrafikförbindelser. Kommunen har satsat speciellt på utvecklandet av förbindelserna Helsingfors-Ingå-Karis. Under de senaste åren har kommunen ökat antalet turer även till Sjundeå och Lojo.

Ingå ska satsa på kollektivtrafiken i tre olika väderstreck, vilket utgör en utmaning. Också verksamhetsmiljön är utmanande, eftersom den behöriga kollektivtrafikmyndigheten i Ingå är NTM-centralen. Raseborg igen fungerar som sin myndighet och alla kommunerna från Sjundeå österut hör till HRT. NTM-centralen har som mål att centralisera sina kollektivtrafikupphandlingar, vilket ihop med den svaga offentliga ekonomin leder till att Ingå måste överväga sina kollektivtrafikupphandlingar mera ingående. Många ingåbor är nöjda med kollektivtrafikens utveckling, vilket är viktigt. Att upprätthålla kollektivtrafikens servicenivå är också viktigt med tanke på Ingås dragnings- och hållkraft.

Kollektivtrafik används i huvudsak av barn och unga samt pendlare i Ingå. Ingå saknar egna högstadier eller läroanstalter på andra stadiet, och varje ung ingåbo studerar på en annan ort. Störst är efterfrågan på pendeltrafik mellan Helsingfors-Ingå. Kollektivtrafiken har varit viktig för arbetsresor och även för sommargäster och turister sommartid.

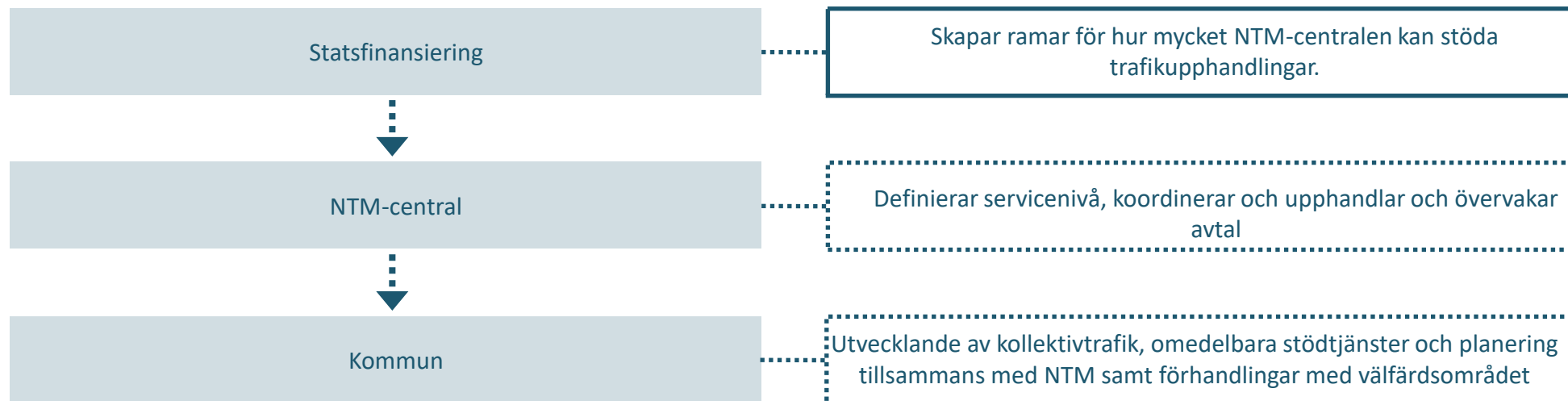
För Ingå har det varit viktigt att planera så flexibla resekedjor som möjligt. Ingå har under de senaste åren beaktat ingåbornas möjligheter att utnyttja VR:s tågtrafik och beaktat bl.a. tåg som avgår från Karis i planeringen av kollektivtrafiken. Raseborgs vilja att minska trafiken mellan Ingå och Raseborg kommer dock att begränsa denna möjlighet. Det blir utmanande att bilda enhetliga resekedjor.

VR meddelade i slutet av 2023 att tågtrafiken inleds igen från Ingå station. Stationen ligger något utanför centrum. Fast VR inleder endast sparsam trafikering, är det helt möjligt att det från Ingå station avgår tågturer som lämpar sig för pendling (1–2 per 1–2 timmar) efter att stadsbanan i Esbo färdigställs år 2028. Kommunen har deltagit i det regionala kustbanearbetsgruppens arbete från år 2019.

Information och goda och förmånliga biljettyper samt enkla sätt att söka tidtabeller är en viktig del av trafikeringen. Kommunen måste fortfarande ensam satsa på att informera om sin trafik. Det skulle vara viktigt att i framtiden utveckla smidigare biljettyper, eftersom användaren har det fortfarande svårt att kombinera biljetter. Det är också viktigt att digitaliseringen beaktas mera.

Den största oron i fråga om framtida kollektivtrafik är speciellt det utmanande myndighetssamarbetet samt de stigande kostnaderna. Också de övriga kommunernas starka vilja att satsa på tågtrafiken ökar Ingås kostnader i framtiden. Också välfärdsområdets servicenärbete kan ställa nya utmaningar för kommunens kollektivtrafik om tillgången till service i Ingå försvagas.

Joukkoliikenteen rahoitus



Centrala styrmedel och prioritering

Ingå kommuns viktigaste dokument som styr kollektivtrafiken är kommunstrategin, kollektivtrafikprogrammet och budgeten.

Kommunen är beredd att satsa på kollektivtrafiken under de kommande åren (t.ex. budget 2024).

- för anskaffning av kollektivtrafik 550 000 euro
- för Ingåket har reserverats 153 000 euro /del av skoltransportavta)
- för skärgårdstrafik 10 000 euro

En viktig prioritet är att stävja kostnaderna, dock så att strategiskt viktiga turer inte riskeras. Detta förutsätter att turerna planeras förnuftigt.

Kollektivtrafikorganisationen

Inom enheten för rörelse fungerar kommunens logistiker som ansvarar för planeringen av den grundläggande kollektivtrafiken och för den operativa verksamheten såsom uppföljningen av antalet resenärer och biljettprodukter samt för alla skoltransporter och Ingåket-anropstrafiken. Kollektivtrafikarbetsgruppen grundades år 2017 och fungerar under kommunstyrelsen. I gruppen ingår förtroendevalda och tjänsteinnehavare. Gruppens uppgift är att utveckla och främja kollektivtrafik och presentera de planerade kollektivtrafikturen för kommunstyrelsen vid behov före den offentliga upphandlingsprocessen. Nylands NTM-central är behörig myndighet i fråga om kollektivtrafik som riktar sig utanför kommunen. Kommunen ansvarar själv för den interna trafiken såsom Ingåket-anropstrafiken.

Kommunstyrelsen ansvarar för kommunens kollektivtrafikhelhet.

Det är viktigt att kommunen har en egen planeringsorganisation också i fortsättningen.

I programmet föreslås inga ändringar till de nuvarande resurserna. Också samarbetet med välfärdsområdet ökar arbetsmängden.

Kollektivtrafikenkät - Invånarnas önskemål

För att uppdatera kommunens kollektivtrafikprogram lät kommunen verkställa en kollektivtrafikenkät i januari-februari 2024. De mångsidiga frågorna gällde hur kollektivtrafikförbindelserna borde utvecklas. Enkäten besvarades av 287 personer av vilka de flesta var ingåbor (90 %).

Av svaren framgår att den viktigaste kollektivtrafikförbindelsen var turerna mellan Ingå-Helsingfors-Ingå (Ingå-Kyrkslätt, Ingå-Mattby, Ingå Helsingfors). Många var nöjda med det nuvarande antalet turer, men det fanns också utvecklingsönskemål. I flera svar önskades exaktare tidtabeller (flera nämnde t.ex. att morgonturerna till Mattby är försenade i destinationen). I flera svar upprepades också en önskan om att den nuvarande servicenivån bevaras samt behovet av att utveckla en-gång-i-timmen-trafik mellan Ingå och Helsingfors kl. 6-21/22. Några önskade också en senare retur från Helsingfors efter kl. 23.05, speciellt under veckoslut.

Förbindelsen Ingå-Karis ansågs som den näst viktigaste turen. Det önskades speciellt turer som passar ihop med skolornas tidtabeller, men det önskades också en tur från Ingå kl. 9:30 med retur kl. 13. Till Karis åker speciellt yrkesskolelever, som har mycket varierande skoldagar, vilket märks tydligt i svaren. I fråga om förbindelserna Ingå-Karis som Ingå-Kyrkslätt konstaterades också att de som skiftesarbetar har det nästan omöjligt att utnyttja kollektivtrafik. Dåliga turer och returer kan således försvaga t.ex. möjligheterna att få social- och hälsovårdspersonal till Ingå.

Förbindelsen Ingå-Lojo ansågs som den tredje viktigaste kollektivtrafikförbindelsen. Turerna används främst av högstadieelever och studerande på andra stadiet. Förbindelsen behöver utvecklas mest och turerna upplevdes som dåliga speciellt då skolan i Lojo börjar kl. 8. Också returerna är bristfälliga.

Ingåket-tjänsten nämndes i några allmänna svar, men tjänsten används bättre av de som besvarade enkäten. De som använder tjänsten är nöjda med den. En klar utmaning är att tjänsten är obekant. Allmänt kan också konstateras att Ingå-biljetten fick positiv respons. Det märks också tydligt att ingåborna behöver betydligt mer kollektivtrafik på vardagar än under veckoslut. Ökat distansarbete märks eventuellt som så att många pendlare inte behöver kollektivtrafik varje dag.

I fråga om tågförbindelser ansåg 75 procent att det vore ett bra komplement. Största delen skulle dock använda servicen endast sporadiskt. I de öppna svaren kritiserades också att stationen öppnas. Det förekommer en oro för att kommunens kostnader ökar eller att bussturerna minskar. Flera svar lyfter fram kollektivtrafikens betydelse med tanke på en smidig vardag. Det ska beaktas att antalet HRT-resenärer har stigit efter coronaåren.

Ingå-biljettprodukterna lanserades våren 2021 och försäljningen har fördubblats årligen. Biljettprodukter såldes för över 40 000 euro år 2023.

Ingås centrala mål

I kollektivtrafikprogrammet definieras de viktigaste kärnområdena och målen för Ingås kollektivtrafik. De baserar sig på kommunstrategin, nulägesanalysen och de framtida behoven. Ingå arbetar för tillfället med en kommunvision fram till år 2040. Om det framkommer riktlinjer som betydligt påverkar detta program i samband med detta arbete, ska programmet uppdateras.

Ingå önskar vara en livskraftig kommun som möjliggör smidig kollektivtrafik för varje ingåbo, personer som arbetar i Ingå och fridtidsgäster som bor delvis i Ingå. Ingå identifierar kollektivtrafikens betydelse med tanke på kommunens tillväxt. Kommunen önskar skapa ramar för en smidig vardag i Ingå och där spelar kollektivtrafiken en viktig roll.

Det viktigaste ifråga om kommunens kollektivtrafik är att den nuvarande servicenivån bibehålls samt att kostnaderna stävjas. I detta program definieras mera ingående mål gällande servicenivån och övriga åtgärder för främjande av kollektivtrafik.

I varje kärnområde i kommunens kollektivtrafikprogram ingår en kort motivering gällande hur kärnområdet identifieras, konkreta åtgärder för att uppnå målen samt uppföljning.

1. Kommunen erbjuder kvalitativa kollektivtrafikförbindelser som möjliggör en flexibel vardag i Ingå

2. Kommunen utvecklar sin kommunikation och resekedjor för att öka kollektivtrafikens användarantal

3. Utvecklande av knutpunkter för kollektivtrafik

4. Kommunens interna kollektivtrafik och Ingåket

5. Kommunen beaktar tågtrafikens möjligheter och utvecklar förutsättningarna

6. Kommunen samarbetar aktivt med myndigheter och intressegrupper för att utveckla kollektivtrafiken

1. Kommunen erbjuder kvalitativa kollektivtrafikförbindelser som möjliggör en flexibel vardag i Ingå

Ingå önskar erbjuda ingåborna mångsidiga kollektivtrafikförbindelser. Kollektivtrafiken ses som en strategiskt viktig service med tanke på Ingås tillväxt och stärkandet av kommunens dragningskraft. Kommunen önskar att allt flera ingåbor kan använda kollektivtrafik i sin vardag. Detta förutsätter att kommunen kan upprätthålla den nuvarande servicenivån speciellt mellan Helsingfors-Ingå.

Ifråga om trafik mot Lojo och Karis upprätthåller kommunen viktiga turer som möjliggör skolgång och pendling. Det anses inte finnas behov för andra turer eftersom Raseborg och Lojo inte är intresserade av att utveckla förbindelserna med Ingå och/eller servicenätet för Västra Nylands välfärdsområde har ännu inte fastlagits.

Det är utmanande att kommunen ska ordna kollektivtrafik till tre olika riktningar. Vid planeringen av andra serviceformer är det också viktigt att fundera på hur olika beslut påverkar kollektivtrafikkostnaderna. T.ex. högstadier längs stamväg 51 skulle innebära betydande ekonomiska fördelar för kommunen samtidigt som servicenivån kunde utvecklas. Välfärdsområdet har ännu inte gjort sin servicenätutredning. Hur den påverkar Ingås behov av kollektivtrafik är därför inte känt.

Flexibel kollektivtrafik är också en viktig del av kommunens klimatåtgärder och minskande av utsläpp. Det viktigaste är att kollektivtrafikturerna planeras på ett hållbart sätt till alla delar och med beaktande av att kollektivtrafiken blir en väsentlig rörelseform. Även främjandet av lätt trafik som en del av resekedjan är viktigt ur klimatsynvinkel.

Kommunen har ordnat skärgårdstrafik under tidigare somrar. Trafikeringen fortsätter med målinriktade turer i framtiden. P.g.a. den utmanande verksamhetsmiljön är det motiverat att Ingå utvärderar under år 2025 hur kommunen ordnar förvaltningen av sina kollektivtrafiktjänster.

1. Kommunen upprätthåller tillräckligt med bussturer Helsingfors-Ingå.
 - 13-16 direkta bussturer på vardagar och 5-7 under veckoslut
 - - På sommaren är antalet turer färre. (Uppföljning/förverkligande: Upphandlingar, fortgående uppföljning genom bokslut)

2. Nödvändiga turer mellan Ingå-Karis och Ingå-Lojo säkras. Ingå-Kyrkslätt-Mattby-turer upphandlas så att de stöder direkta Helsingfors-Ingå-turer. (Uppföljning/förverkligande: Upphandlingar, fortgående uppföljning genom bokslut)

3. Kommunen utvärderar hur mycket ekonomisk nytta kommunen skulle dra av att högstadierna skulle finnas i Ingå eller längs stamväg 51. Vid kommande upphandlingar ska beaktas också andra behov gällande socialservice, hälsovård och sysselsättning (Uppföljning/förverkligande: Utarbetas i samband med skolnätutredningen samt efter LUVN-servicenätbeslut och förverkligandet av sysselsättningstjänster)

4. Kommunen undersöker möjligheten att bli medlem i HRT eller att söka status som behörig myndighet. (Uppföljning/förverkligande: Under år 2025)

5. Kommunen upprätthåller skärgårdstrafik på sommaren och utvecklar trafiken enligt kundrespons. (Uppföljning/förverkligande: Upphandling varje vår)

2. Kommunen utvecklar sin information och resekedjorna för att öka kollektivtrafikanvändarnas antal

Information, marknadsföring och fungerande resekedjor ökar intresset för kollektivtrafik. Också tydliga biljettprodukter såsom Ingå-biljetten är viktiga med tanke på smidig och enkel kollektivtrafik.

Kommunen ska satsa mera på kollektivtrafikinformation och marknadsföring. Detta nyttar också kommunens allmänna image. Kollektivtrafiken lyfts i framtiden fram mera också i gatubilden med enhetlig skyltning. Huvudvikten med informationen är att öka kollektivtrafikens dragningskraft.

Ingå strävar efter att upprätthålla den nuvarande prisnivån vid prissättning av biljetter. Den nuvarande prisnivån är konkurrenskraftig och ökar klart också antalet resenärer. Förutom de nuvarande Ingå-biljettprodukterna utvecklas Ingå-skolbiljetter och biljetterna görs mera praktiska med hjälp av digiteknologi i samarbete med Matkahuolto. De nuvarande biljettyperna marknadsförs så att så många ingåbor som möjligt hittar en god biljetthelhet. (bilaga 1)

Kommunen har systematiskt utvecklat resekedjorna under 2021-2024 enligt det nationella målet. Den nya modellen för att organisera kollektivtrafiken startar i juni 2024 och finansieringen av kollektivtrafiken i Ingå har minskats. Detta försvagar resekedjorna och kedjornas funktionalitet. De övriga kommunerna i regionen fattar samtidigt beslut som försvagar busstrafiken och Ingå saknar ännu persontågtrafik nästan helt. Främjandet av resekedjor flyttas därför till kollektivtrafikprogrammets sista år 2026-2028.

Kommunen beaktar närturismens möjligheter speciellt sommartid. I planeringen beaktas också näringslivets och speciellt turistföretagens behov.

1. Kommunen informerar om kollektivtrafiken aktivt och fortgående i olika kanaler (social media, lokaltidningar, webbplatser). (Uppföljning och förverkligande: en skid årsklocka om kollektivtrafikartiklar, artiklar på webblatsen och i social media).

2. Kommunen ser till att det finns uppdaterade tidtabeller på busshållplatserna. (Uppföljning/förverkligande: Då tidtabeller ändras, tekniska sektorn ansvarar)

3. Kommunen skapar nya marknadsföringskampanjer som uppmuntrar till användning av kollektivtrafik och höjer kommunens profil. Ingå-biljettprodukter marknadsförs genom kampanjer och i samband med evenemang i Ingå, vilket även ökar antalet besökare. (Uppföljning/förverkligande: Minst två kampanjer per år.

4. Kommunen utarbetar fungerande resekedjor och undersöker möjligheten att få Ingå-biljetten till VR:s försäljningssystem. (Uppföljning/förverkligande: samarbete med VR, målet är att ärendet utreds under 2024)

5. Kommunen för en aktiv dialog med lokala aktörer så att speciellt turismen kan dra mera nytta av kollektivtrafiken (Uppföljning/förverkligande: Fortgående arbete)

3. Utvecklande av knutpunkter för kollektivtrafik

Huvudlederna i Ingå centrum finns på Nylands NTM-centrals ansvarsområde liksom även alla hållplatser med konstruktioner. I Nylands förbunds och Nylands NTM-centrals gemensamma utredning "Hållbara resekedjor i Östra och Västra Nyland" (NTM-rapport 23/2023) granskades de viktigaste kollektivtrafikhållplatserna i Västra Nyland. Huvudhållplatsen i båthamnen i Ingå är en central knutpunkt och därtill noterades fem basknutpunkter: Ingå Apotek, Dal, Täckervägens anslutning (Stamväg 51), Degerby (Stamväg 51) och Torp-anslutningen (Stamväg 51). Hållplatserna ska granskas vid eventuella förändringar, t.ex. Ingå station och/eller Joddböle hamnområde.

Ingå har en huvudsaklig busshållplats på båthamnsområdet i Ingå centrum. Hållplatsen ligger centralt i närheten av hamnservicen, kommundgården och hälsocentralen. Det är motiverat att denna hållplats förblir Ingås huvudhållplats också i framtiden. På området ska finnas tillräckligt med parkeringsplatser för såväl bilar som cyklar. Hållplatsen ska vara Ingås skyltfönster året om för dem som anländer till Ingå.

Nylands NTM-central ansvarar för de övriga busshållplatserna och kommunen föreslår för Nylands NTM-central att hållplatserna förnyas så att de blir enhetliga under åren 2025-2028. Alla anslutningstyperna ska beaktas vid varje hållplats. Trivseln vid Ingå station bedöms tillsammans med VR och Trafikledverket då tågtrafiken utvecklas.

Ingå kommun har ett markpolitiskt program som styr markanvändningen samt en plan för främjande av gång och cykling. Kollektivtrafikens och den eventuella anslutningstrafiken ska beaktas tydligare i framtiden vid planeringen av markanvändningen. Kollektivtrafikarbetsgruppen bes om utlåtande vid behov.

1. Busshållplatserna i Ingå kyrkby ligger på Nylands NTM-centrals ansvarsområde förutom huvudhållplatsen i båthamnen. Hållplatserna i Ingå kan främjas i samarbete med Nylands NTM-central. Flera knutpunkter på NTM-centralens område förutsätter förhandlingar. Det är lättare längs kommunens och/eller privata markägarnas vägavsnitt. Persontågtrafikens utveckling vid Ingå station förutsätter noggrann planering i fråga om hållplatser. (Uppföljning/förverkligande: Utarbetas en gemensam plan för utvecklande och underhåll av hållplatser)

2. Busshållplatsen vid båthamnen i Ingå centrum är en huvudknutpunkt och utvecklas så att den är trivsam under alla årstider. (Uppföljning/förverkligande: Utarbetas en gemensam plan för utvecklande och underhåll av hållplatser)

3. Under år 2024 inleds förhandlingar med Nylands NTM-central om förnyande av hållplatser och stationsområdet förbättras tillsammans med VR och Trafikledverket då persontågtrafiken utvecklas.

4. Kommunen beaktar kollektivtrafikens behov samt synergier med anslutningstrafikmöjligheter vid förverkligandet av det markpolitiska programmet och planen för främjande av gång och cykling. (Uppföljning/förverkligande: fortgående uppföljning, reaktioner vid behov)

5. Kommunen testar cyklar i sam användning som en del av resekedjor i närheten av kollektivtrafikens knutpunkter. (Uppföljning/förverkligande: testning utförd 2025)

4. Kommunens interna kollektivtrafik och Ingåket

Ingåbyarnas behov beaktas i mån av möjlighet vid upphandling av kollektivtrafik för att främja rörelse. Kollektivtrafiken fungerar bäst längs stamväg 51, Degerby, Ingåport-arbetsplatsområde och hållplatserna längs stamvägen. Kollektivtrafiken betjänar tämligen väl också Täckervägens område och några gånger vardagar längs Fagerviksvägen-Barösundsvägen.

Ingå kommun har intern Ingåket-anropstrafik som har utvecklats under 2023. År 2022/6-12 deltog Ingå tillsammans med fyra andra kommuner i ett nationellt utvecklingsprojekt, Matkahuoltos anropstrafikplattform. Ingåket-anropstrafiken sköts med skoltransportfordon då de inte sköter skoltransporter, skolornas och daghemmens övriga grupptransporter och LUVN-områdets transporter. Det är en utmaning att hitta denna tjänst. Informationen ska förbättras och tjänsten utvecklas så att det betjänar bättre även anslutningstrafik och hobbytransporter.

Kommunen satsar dock inte i skild intern kollektivtrafik utan utvecklar Ingåket-tjänster och dess synergimöjligheter som en del av kollektivtrafiken för att främja resekedjor på samma sätt som vid projektet år 2022. Ingåket-fordon kan användas också för mera regelbunden anrops- och ruttutbud för att främja Ingås interna kollektivtrafik. Ingåket utnyttjar redan Ingå-biljettprodukter och marknadsföringen och informationen kan förbättras. Kommunen följer med hur VR:s tågtrafik utvecklas och om det finns behov av att utveckla matartrafik då antalet tågturer ökar.

Möjligheten att öppna skoltransportrutterna som öppna kollektivtrafikturer granskas varje termin och meddelas på kommunens webbplats vid behov.

1. Vid planering av kollektivtrafikupphandlingar ökas möjligheterna att använda turer från byar och huvudleder för anrops- och besöksstrafik.

(Uppföljning/förverkligande: fortgående uppföljning och reationer vid behov)

2. Kommunen upprätthåller Ingåket-tjänsten och utvecklar den så att den lockar mera användare. Vid sidan om anropsmodellen kan skapas regelbundna besöksturer från byarna till kyrkbyn.

(Uppföljning/förverkligande: Fortsatt utveckling inom budgeten, uppföljning av antalet användare, reaktioner vid behov)

3. Kommunen förbereder sig för att öka intern anslutningstrafik då kommunen utvecklas (anslutningstrafik för pendlare och studerande, hobbytransporter, Joddböle eller Ingå station).

(Uppföljning/förverkligande: fortgående uppföljning, reaktioner vid behov).

4. Skoltransportrutterna utnyttjas som öppen kollektivtrafik, granskar varje termin. (Uppföljning/förverkligande: fortgående varje termin, uppföljning)

5. Kommunen beaktar tågtrafikens möjligheter och utvecklar förutsättningarna

VR har inlett tågtrafik på nytt på Ingå station under våren 2024. Till en början är det fråga om endast några direkta tågturer. Kommunen betalar inte för dessa turer utan staten svarar för kostnaderna.

Enligt VR kan trafikeringen ökas med några direkta turer på avsnittet Helsingfors-Hangö redan idag om finansiering kan ordnas. Turerna stöder inte pendling direkt och regionens kommuner är därför inte intresserade av att anskaffa turer. Då Esbo-stadsbanan färdigställs år 2028 är det möjligt att öka antalet tågturer som nyttar även pendeltrafik.

Ingå station ligger ca 6–7 km väster om Ingå centrum. Resan tar ca 8 minuter med bil (ca 10 minuter med buss, ca 25 minuter med cykel). Stationens läge föranleder utmaningar för utvecklandet av Ingås tågtrafik. Gamla Täkter station ligger lika långt från Ingå centrum som Ingå station. Täkter station ligger närmare Helsingfors, men stationen saknar all stationsinfra och ett skilt stationsspår. Med beaktande av Joddböles framtidsplaner är det mera logiskt att utveckla Ingå station eftersom stationen kan fungera som en pendelhållplats för dem som arbetar i Joddböle. Detta skulle lyckas med hjälp av skytteltrafik mellan Joddböle och Ingå centrum. Utvecklandet av stationen förutsätter dock tätare bosättning och en led för gång och cykling mellan Ingå centrum och stationen. Täkter kan i framtiden fungera som en hållplats om kommunen upplever stationsområdet som strategiskt bättre. Stationens placering ska bedömas mera ingående i framtiden med beaktande av tågtrafikens och kustbanans utveckling.

Kommunen eftersträvar att det i framtiden finns minst 6–8 tågturer vardagar till Helsingfors, de flesta av dessa lämpliga för pendling. Kommunen är beredd att satsa finansiellt endast på pendlingsturer.

1. Kommunen ordnar anslutningstrafik till Ingå station och tågturerna. (Uppföljning/förverkligande: Fortgående, reageras då trafiken ökar)

2. Kommunen önskar 6–8 tågturer med statsstöd senast år 2030. Tågen borde möjliggöra distansarbete. (Uppföljning/förverkligande: Dialog med VR och LVM, regional påverkning)

3. Beredskap för utvecklande av Ingå station med beaktande av utvecklingen i Joddböle (bl.a. anslutningstrafik till hamnområdet). (Uppföljning/förverkligande: Utvecklingen i Joddböle uppföljs, reageras vid betydlig utvidgning)

4. Kommunen utvecklar persontågtrafik och busstrafik så att de stöder varandra med beaktande av ekonomiska resurser. (Uppföljning/förverkligande: Anslag för kollektivtrafik i budgeten, trafikplanering)

6. Kommunen samarbetar aktivt med myndigheter och intressegrupper för att utveckla kollektivtrafiken

Trafiklederna och utvecklandet av dem för att främja kollektivtrafiken

- Att utveckla stamväg 51
- Att främja hamnområdet (Joddböle) och att möjliggöra verksamhetsförutsättningarna företag som fungerar och/eller etableras där
- Att förbättra huvudlederna i kyrkbyn så att de stöder kollektivtrafik
- Att installera och iståndsätta hållplatser längs byvägar med beaktande av skoltransporter
- Att utveckla kustbanan aktivt och främja persontågtrafik så att den betjänar studerande och pendlare
- Att främja stickspåret till Joddböle i och med EU:s TEN – T -nätverk
- Att utveckla Ingå-biljettprodukten

Utnyttjande av digitala teknologier

- Att utveckla sökningen av tidtabeller nationellt
- Digitala skärmar till ändhållplatser och statiska tidtabeller till övriga hållplatser
- Att utveckla informationen om var bussarna befinner sig, ”bussarna på kartan”

Samarbete och påverkan

- Att utveckla trafikprojektsamarbetet med kommunerna i västra Nyland
- Kustbanearbetsgruppen
- Nylands NTM-central
- Nylands förbund
- Trafikledsverket
- VR Group Oy
- Matkahuolto

1. Kommunen startar en regional stamväg 51-grupp för att sätta fart på utvecklandet av stamväg 51 med tanke på regeringsförhandlingarna år 2027. (Uppföljning/förverkligande: Gruppen organiserar sig under år 2024).

2. Kommunen arbetar själv aktivt för att utvecklingen av stamväg 51 fortsätter ända till Karis. (Uppföljning/förverkligande: Fortgående påverkningsarbete).

3. Kommunen är aktiv mot Nylands förbund och strävar efter att utveckla infraprojekt som stöder kollektivtrafiken i Västra Nyland och speciellt sådana som påverkar Ingå. (Uppföljning/förverkligande: Kontakt med Nylands förbund)

4. Kommunen fungerar som en del av en regional kustbanearbetsgrupp och främjar utvecklandet av kustbanan med mötesplatser. (Uppföljning/förverkligande: Kustbanearbetsgruppens medlemmar arbetar fortgående)

5. Kommunen främjar stickspåret till Joddböle-området och undersöker möjligheterna att få CEF-finansiering för detta.

Uppföljning och förverkligande



Kommunstyrelsen ansvarar för förverkligandet av detta program och kommunfullmäktige genom bokslutet. Kollektivtrafikarbetsgruppen rapporterar till kommunstyrelsen en gång per år om hur förverkligandet framskrider.

Åtgärderna i detta program indelas i olika kategorier enligt tjänsteinnehav. En del av åtgärderna beaktas i samband med budgetarbetet och en del igen utgör normalt operativt arbete. Riktlinjerna i detta program beaktas också i övrig kommunal verksamhet såsom markanvändning.

För varje åtgärd finns en skild mening för uppföljning och förverkligande. På så sätt är det lättare att följa målet och hur det förverkligats. Målet är att få en klarare uppfattning av hur arbetet framskrider.

Programmet styr tjänstemän även enligt kärnområden.

Programmet är en helhet som uppdateras följande gång under fullmäktigeperioden 2025-2029.

INKOO - LIPPU		<u>Etusivu - Matkakorttikauppa (matkahuolto.fi)</u>				
 	Lapset ja nuoret (7-16v.) eläk. opiskelijat	Aikuiset		Voimassa 182 pv		
	Kertalippu	Kertalippu	Kausilippu 30 pv	Sarjalippu 10 matkaa	Sarjalippu 30 matkaa	Sarjalippu 50 matkaa
Inkoo - Inkoo	2,00 €	3,00 €	45,00 €	20,00 €	45,00 €	65,00 €
Inkoo - Kirkkonummi	2,00 €	3,00 €	60,00 €	27,50 €	75,00 €	130,00 €
Inkoo - Matinkylä	4,00 €	6,00 €	90,00 €	55,00 €	155,00 €	250,00 €
Inkoo - Helsinki	5,00 €	9,00 €	120,00 €	85,00 €	220,00 €	350,00 €
	Kertalippu	Kertalippu	Kausilippu 30 pv	Kausilippu 45 pv		
Inkoo - Siuntio	3,00 €	5,00 €	75,00 €	90,00 €		
Inkoo - Lohja	4,00 €	6,00 €	80,00 €	100,00 €		
Inkoo - Karjaa	3,00 €	5,00 €	75,00 €	90,00 €		