

# МОБІЛЬНІСТЬ У МЕТРОПОЛІЙНІЙ ЗОНІ ТУРИНА

ЧЕРВЕНЬ 2022 р.



**AGENZIA DELLA MOBILITÀ PIEMONTESE**

corso Marconi 10 10125 TORINO

Cod. Fiscale 97639830013

tel 011 302.52.11/23

fax 011 302.52.00

**mail** [info@mtm.torino.it](mailto:info@mtm.torino.it)

**pec** [mtm.torino@cert.ruparpiemonte.it](mailto:mtm.torino@cert.ruparpiemonte.it)

**sito** [www.mtm.torino.it](http://www.mtm.torino.it)

Чезаре Паонесса  
(Cesare Paonessa)

## ХТО МИ

травень 2003 р.  
створення  
Агенції метрополійної  
зони Турина



32  
**МУНІЦИПАЛІТЕТИ**

листопад 2015 р.  
трансформація  
у регіональну  
агенцію



1181  
**МУНІЦИПАЛІТЕТ**

**Метрополійна зона  
Турина**

**Регіон П'ємонт**



1,56	<b>НАСЕЛЕННЯ</b> (млн)
838	<b>ПЛОЩА</b> (км <sup>2</sup> )
1851	<b>ГУСТОТА НАСЕЛЕННЯ</b> (населення/км <sup>2</sup> )

4,36	<b>НАСЕЛЕННЯ</b> (млн)
25,387	<b>ПЛОЩА</b> (км <sup>2</sup> )
174	<b>ГУСТОТА НАСЕЛЕННЯ</b> (населення/км <sup>2</sup> )
886,837	<b>населення Турина</b>

9 **Головні міста**



**ПЕРСОНАЛ**

**23 + 6**

## СОЦІОЛОГІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ЗБІР ДАНИХ

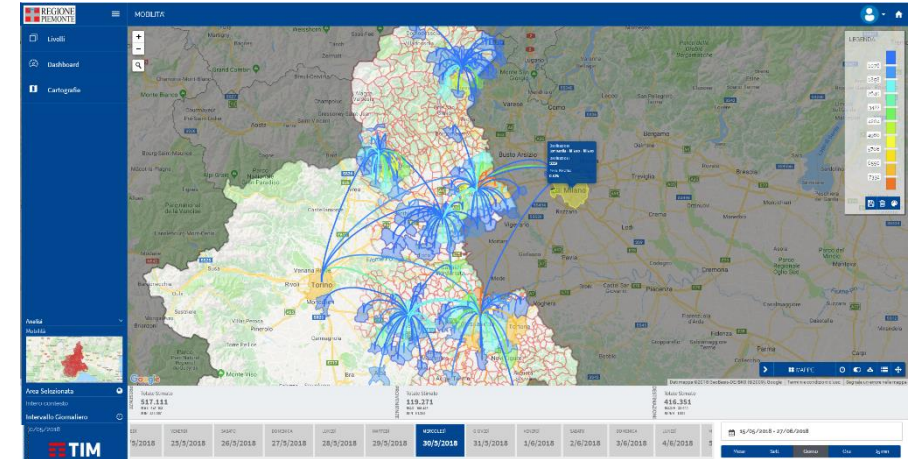
МОБІЛЬНІСТЬ  
ЗНАННЯ

**IMQ — опитування щодо мобільності людей (усі види транспорту) та якості подорожей (велосипедом, автомобілем, громадським транспортом)**

IMQ — це опитування, що проводиться періодично. Вперше його результати (лише щодо мобільності) було видано у 1991 р. До цього часу було проведено 11 таких опитувань, цими днями очікується публікація результатів 12-го. Більшість досліджень стосувалися метрополійної зони Турина та провінції Турин. Два з них, включно з поточним, розглядають увесь регіон П'ємонт.

Отже, ми зібрали велику кількість даних про мобільність та якість.

З 2006 року проведення таких досліджень є інституційним обов'язком AMP.



Daily motorized mobility



Аналіз попиту на послуги мобільності передусім базується на даних, зібраних за допомогою комп'ютерної системи телефонного опитування (CATI). Окрім цього, нещодавно ми почали використовувати великі дані (big data).

## МОБІЛЬНІСТЬ У МЕТРОПОЛІЙНІЙ ЗОНІ ТУРИНА: ПОЇЗДКИ МОТОРИЗОВАНИМ ТРАНСПОРТОМ

На малюнку показано просторовий розподіл поїздок моторизованим транспортом.

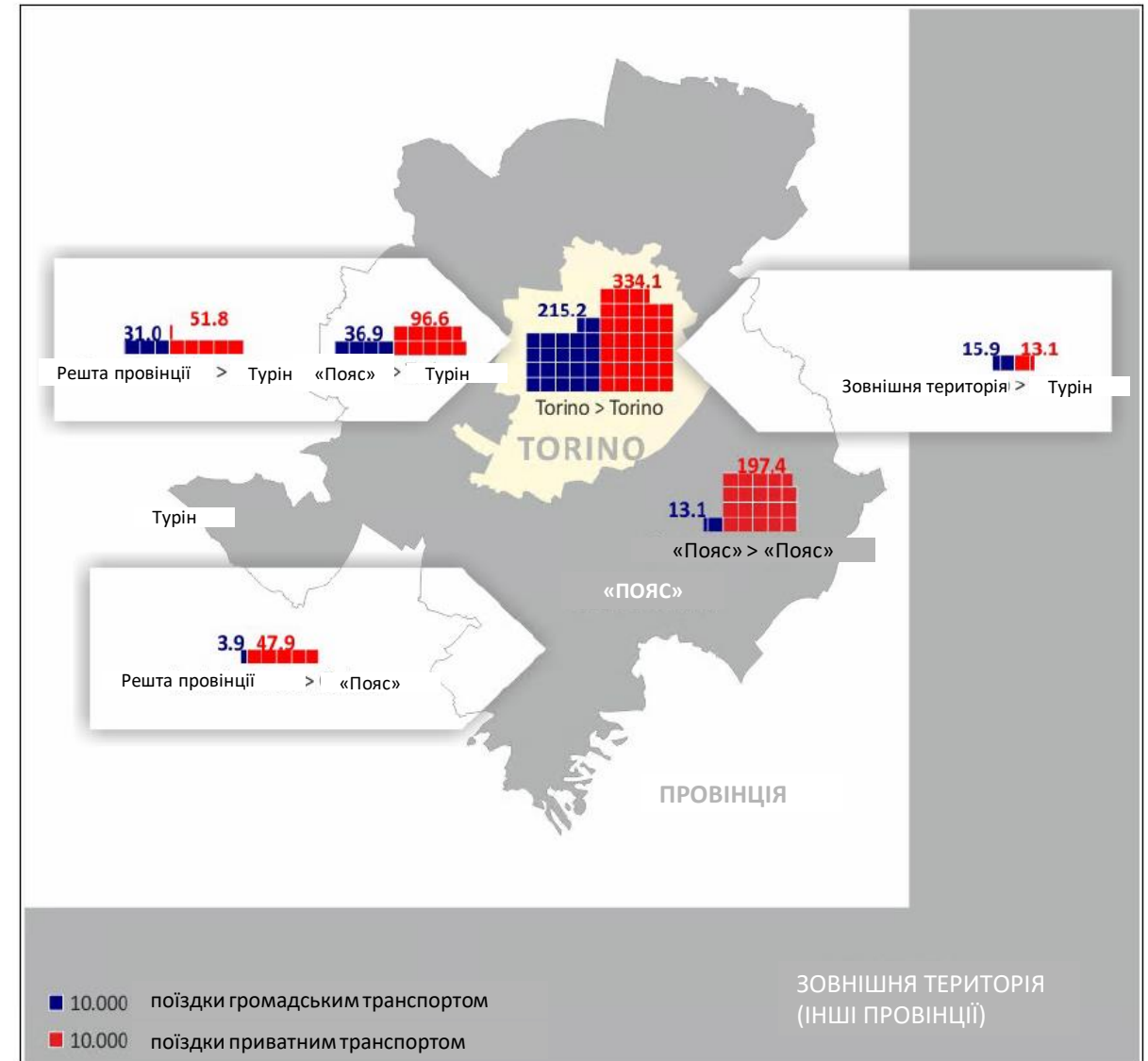
Кожна червона точка позначає 10 000 поїздок на приватному авто.

Кожна синя точка позначає 10 000 поїздок громадським транспортом.

У поїздках моторизованим транспортом у межах міста Турин частка громадського транспорту становить 39%. Спостерігаємо, що громадський транспорт є менш привабливим для поїздок, які розпочинаються в метрополійному кільці та спрямовані до центру міста. Однак його конкурентоспроможність відновлюється зі збільшенням відстані подорожей. Загалом на громадський транспорт припадає понад 50% ринку подорожей, які розпочинаються з інших провінцій П'ємонту чи за межами регіону.

Набагато менш суттєвою є привабливість громадського транспорту в поїздках, які розпочинаються в Турині та спрямовані за його межі, причому його частка коливається від 11% для кінцевого призначення у зоні «поясу» та 15–20% у міру збільшення відстані.

Найнижче значення ринкової частки громадського транспорту (6,2%) припадає на поїздки моторизованим транспортом у межах метрополійного кільця. Також у сполученні між кільцем та рештою провінції/рештою регіону П'ємонт (і навпаки) частка громадського транспорту завжди залишається на рівні нижче 10%.








## Затори відповідно до індексу трафіку [TomTom's Traffic Index](#)

Турин займає 177 місце в індексі трафіку TOMTOM, що аналізує 408 міст по всьому світу.

Втрата часу на рік для нього становить 50 годин, що є досить непоганим показником у рейтингу (втрата часу найбільш перевантаженого міста становить 142 години, а найменш завантаженого — лише 16 годин).

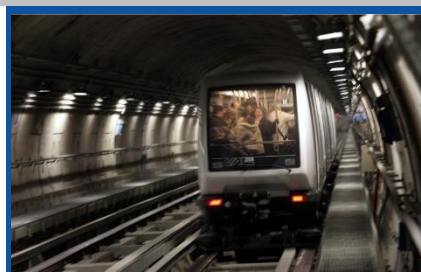


RANK BY FILTER	WORLD RANK ▼	CITY	TIME LOST PER YEAR	CONGESTION LEVEL 2021 ▼	CHANGE FROM 2019 ▼	CHANGE FROM 2020 ▼
171	171	New Zealand	52 hours	23%	↓ 3%p	↓ 1%p
172	172	<b>Riverside</b> USA	52 hours	23%	↓ 3%p	↑ 4%p
173	173	<b>Le Havre</b> France	52 hours	23%	↑ 2%p	↑ 3%p
174	174	<b>Riga</b> Latvia	50 hours	22%	↓ 5%p	0%p
175	175	<b>Groningen</b> Netherlands	50 hours	22%	↓ 2%p	↑ 2%p
176	176	<b>Swansea</b> United Kingdom	50 hours	22%	↓ 4%p	↑ 2%p
177	177	<b>Turin</b> Italy	50 hours	22%	↓ 5%p	↑ 2%p
178	178	<b>Graz</b> Austria	50 hours	22%	↓ 4%p	↓ 1%p
179	179	<b>Cape Town</b> South Africa	50 hours	22%	↓ 10%p	↓ 1%p
180	180	<b>Lille</b> France	50 hours	22%	↓ 3%p	↑ 2%p
181	181	<b>Ljubljana</b> Slovenia	50 hours	22%	↓ 4%p	↑ 5%p

 <h2>МЕТРО</h2> <p>1 лінія 13 км довжини 21 станція</p>	 <h2>ТРАМВАЇ</h2> <p>8 трамвайних ліній</p>  <h2>МІСЬКІ АВТОБУСИ</h2> <p>78 автобусних ліній у Турині 8 автобусних ліній в інших муніципалітетах</p>	 <h2>ПОЇЗДИ SFM</h2> <p>8 ліній</p>	 <h2>АВТОБУСИ EXTRA</h2> <p>30 ліній</p>
--	--	--	---

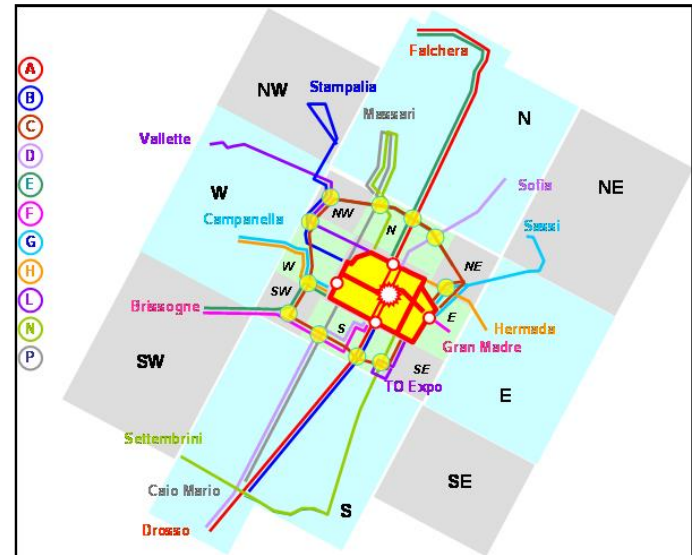
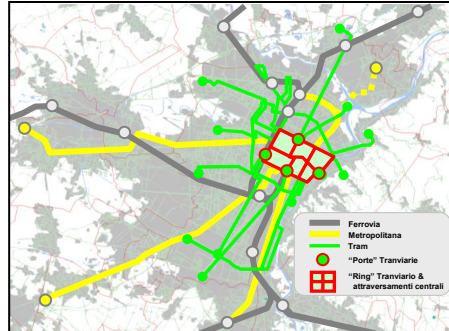
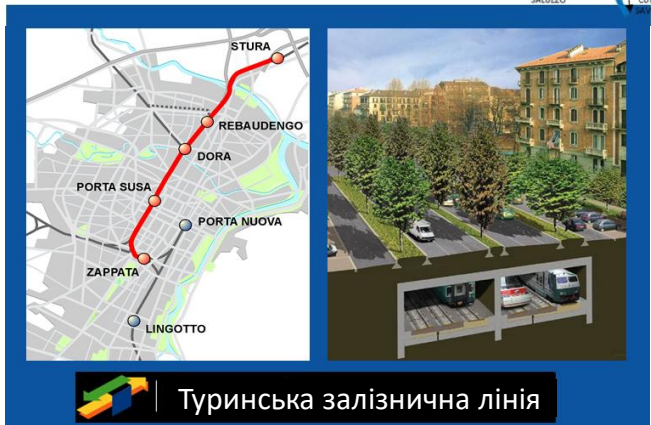
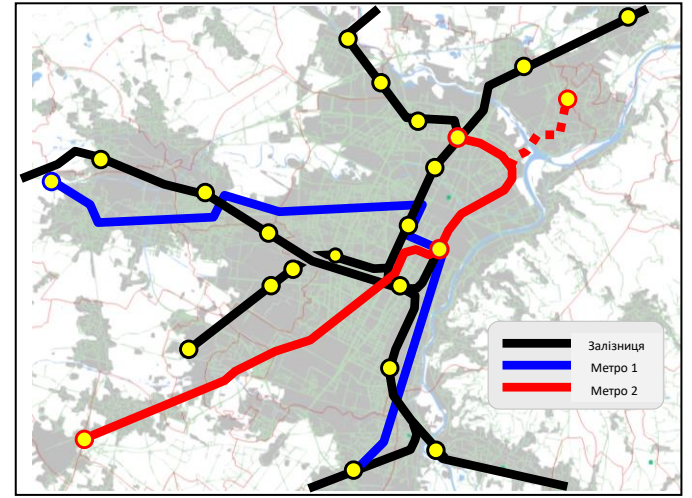
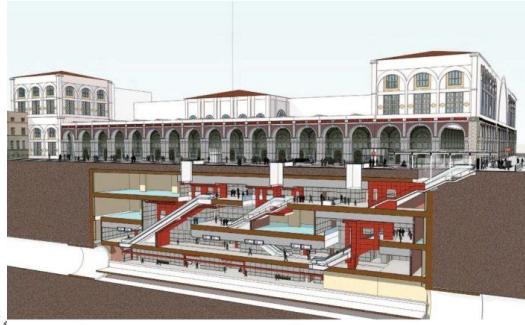
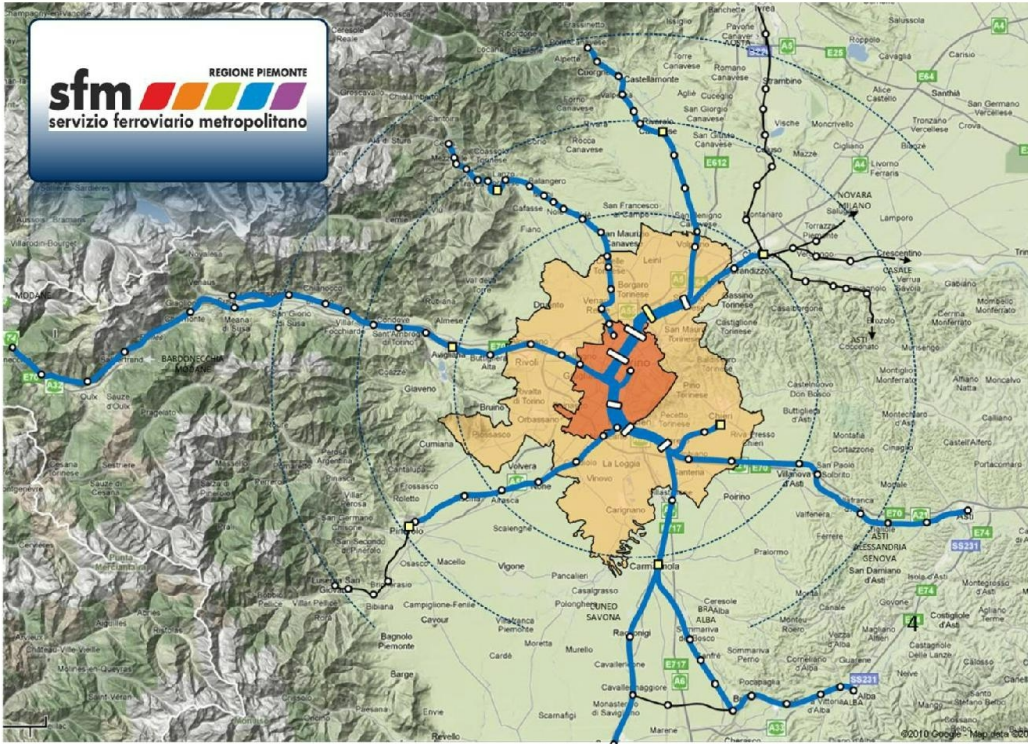
Дистанція - км на рік **2,8**                      **44,4**                      **6,2**                      **4,2**

Пасажирів млн/рік **38,8**                      **153,9**                      **17,8**                      **3,8**



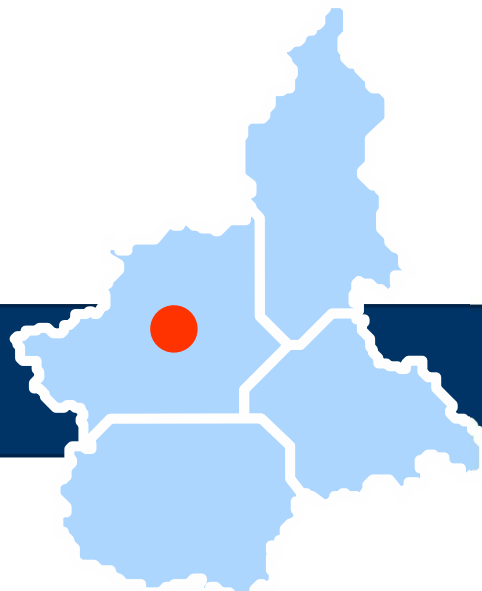
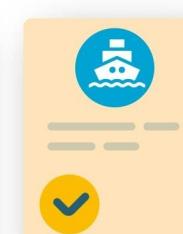
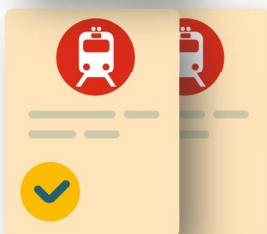
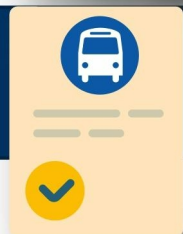
# ЕВОЛЮЦІЯ МЕРЕЖИ






3 2000 ДО 2030 РР.





## КІЛЬКІСТЬ КОНТРАКТІВ



-  **M** Послуги метро
-  Послуги міського транспорту
-  Послуги міжміського транспорту
-  Послуги залізничного транспорту
-  Послуги озерного транспорту

**7** СЕРВІСНИХ  
ДОГОВОРІВ

**27** СЕРВІСНИХ  
ДОГОВОРІВ + **51** ПРОГРАМНИЙ ДОГОВІР  
(сільська та гірська місцевість)

### Питання 1

Що стало відправною точкою реформування/трансформації громадського транспорту у вашій метрополійній зоні? Наскільки інтенсивними були переміщення з дому на роботу? Які проблеми мала вирішити реформа (затори, забруднення тощо)?

**Багато контрактів, багато відповідальних публічних органів не сприяють досягненню ефективності**

Якби не було створено Туринську агенцію, функції у сфері громадського транспорту розподілилися б таким чином:

#### **ЗАЛІЗНИЦЯ ТА МІЖМІСЬКІ АВТОБУСИ**

- 1 контракт для регіону П'ємонт (послуги залізничного транспорту)
- 1 контракт для провінції Турин (послуги міжміських + приміських автобусних перевезень)

#### **МІСЬКІ АВТОБУСИ ТА ТРАМВАЇ**

- 1 контракт для муніципалітету Турин (контракт на послуги міських автобусів та трамваїв)
- 3 контракти для інших муніципалітетів (міські автобуси у К'єрі, Монкальєрі та Сеттімо-Торинезе).

Однак, відповідно до регіонального законодавства, будь-який муніципалітет із населенням понад 30 000 жителів може укласти свій контракт на послуги міських автобусів, а для спільного управління місцевим транспортом може бути створено об'єднання муніципалітетів.

Як результат, у метрополійній зоні Турина щонайменше 5 інших муніципалітетів потенційно могли б керувати власним контрактом на міські автобусні перевезення.

Відсутність відповідального органу

9 муніципалітетів — 9 різних контрактів на забезпечення міським транспортом



Метою регіональної реформи було створити єдиний публічний орган для виконання функції планування, забезпечення та функціонування муніципального транспорту з метою отримання оптимального результату.

*Проблема в Києві*

*- Містобудівний план/Схема територіального*

*планування і міста Києва, і Київської області*

*застаріли (їх прийняли у 2002 і 1988 роках*

*відповідно). Лише обмежена кількість міст і селищ у*

*столичному регіоні оновили свої містобудівні плани*

*за останнє десятиліття. Крім того, Київ та сусідні*

*громади не можуть дійти згоди з питань*

*містобудування.*

*- Маршрути міжміських автобусів і мікроавтобусів*

*(маршруток) розробляються Київською обласною*

*державною адміністрацією без узгодження з*

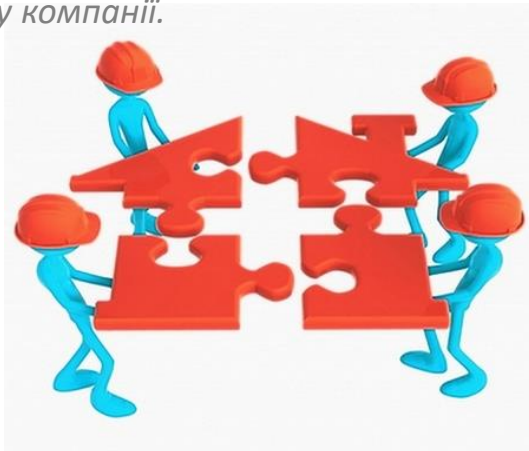
*громадами метрополійної зони*

*- Приміська залізниця, якою керує державна*

*залізнична компанія «Укрзалізниця», застаріла. Вона*

*допускає великі інтервали (15-30 хв) у години пік і не*

*приносить жодного прибутку компанії.*



### *Єдиний орган управління чи наявні місцеві органи*

Функції, пов'язані з плануванням, програмуванням та адмініструванням громадського транспорту, краще організовані, якщо їх координує та ними керує єдиний орган з відповідними потужними можливостями, а не коли їх розділено між кількома різними місцевими органами.

Це можна вважати **додатковою цінністю** єдиного місцевого органу з управління транспортом.

Якщо такого органу немає, функції можна покласти на адміністрації вищого рівня (тобто регіональні), але ці органи займаються багатьма іншими функціями (охорона здоров'я, освіта, культура тощо), а не лише громадським транспортом.

### *Для поліпшення роботи громадського транспорту*

Зазвичай функції управління транспортом і дорогами покладаються на міську владу. Часто питання управління доріг і громадського транспорту закріплені за одним департаментом (чи, наприклад, за заступником міського голови).

Однак у нашій країні, у зв'язку з культурними особливостями, дороги та транспорт мають більшу видимість та ширший вплив на громадську думку. Це може призвести до того, що громадський транспорт стане другорядною проблемою в «тіні» дорожньої та транспортної політики.

У результаті громадському транспорту віддаватимуть нижчий пріоритет (і вкладатимуть у нього менше інвестицій) — особливо коли очікується, що рішення забезпечить «видимість» для управлінців (переважно найбільше скаржаться водії автомобілів: «Нам бракує місць для паркування... жодних автобусних смуг»).

Окремий **орган** із питань громадського транспорту **може** (або, як очікується, міг би) уникнути такого роду впливу місцевої політики та **забезпечити кращу видимість і приділення належної уваги питанням громадського транспорту.**

## *Роль громадськості*

*виборний орган, що представляє громадян*

*чи*

*орган, що виконує свої функції для покращення життя громадян*

Однією з проблем, є проблема, що виникає у відносинах між місцевими (виборними) органами та органами, що здійснюють управління.

Громадяни обирають свою адміністрацію на виборах (міського голову, голів департаментів, губернатора області). Органи, що здійснюють управління транспортом, зазвичай очолює Рада директорів, яку призначають місцеві органи (відповідно до своїх правил). У деяких випадках відповідальними представниками у місцевому органі та у органі, що здійснює управління транспортом, є одна й та сама особа (наприклад, заступник мера), а інколи це різні люди, визначені політиками (радою чи зборами).

Це може стати причиною слабкої позиції органу, що здійснює управління транспортом, особливо на початку його діяльності.

У П'ємонті такий орган стає все більш авторитетним і набуває все більшого визнання з роками, **нарошуючи свою роль в управлінні державними функціями та професійні навички**, а також **окремо забезпечуючи роль представництва перед громадянами**.

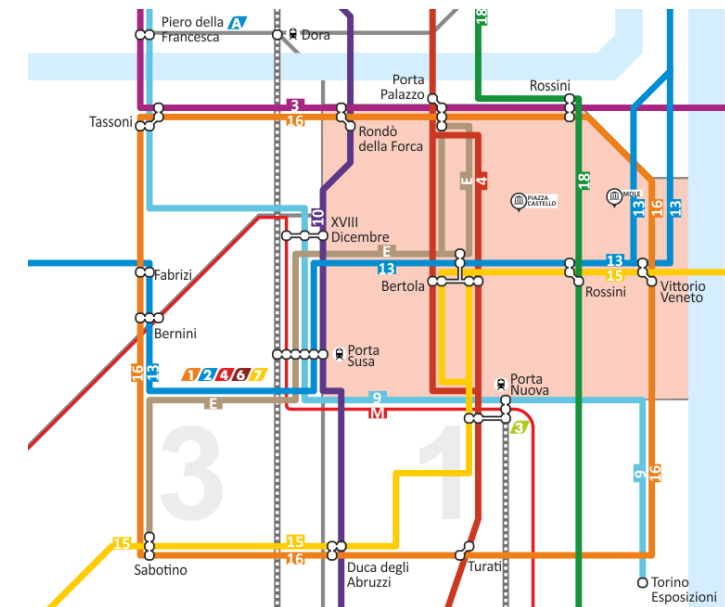
Питання від української сторони (Києва)

Які ваші пропозиції слід врахувати при проектуванні реформи громадського транспорту Київської метрополійної зони?

## Багато послуг, один вузол пересадки

Зверніть увагу на конструкцію вузлів пересадки, які повинні бути, як мінімум:

- ефективними, легкодоступними та зручними, інтегрувати різні види мобільності
- виконувати функції, корисні для розвитку сталої мобільності
- безпечними та комфортними для перебування



Дякуємо

[www.mtm.torino.it](http://www.mtm.torino.it)  
[paonessa@mtm.torino.it](mailto:paonessa@mtm.torino.it)