



Велотранспорт та мікромобільність: Можливості для України

Cycling & micromobility: Opportunities for Ukraine

Iryna Bondarenko, Bogdan Lepiavko
UNDP Consultants
on Bicycle Strategy Development
and Micromobility Research

Чому це важливо?

- Громадський транспорт в Україні працює понад спроможність (110-130% перевантаженості)
- Затори стають все гіршими у великих містах (Київ, Одеса, Харків у топ-20 рейтингу міст світу з найдовшими заторами)
- 11% парникових газів України - від транспорту
- 40% забруднення повітря в Україні - від автотранспорту (80-90% у великих містах)

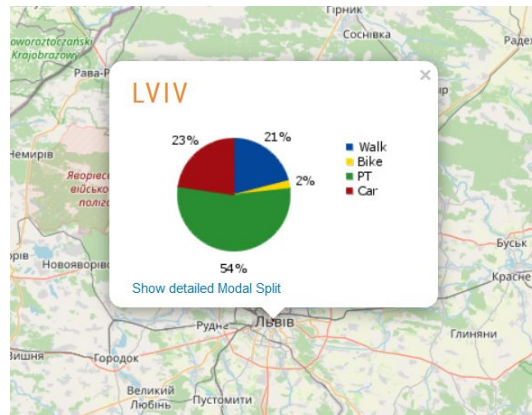
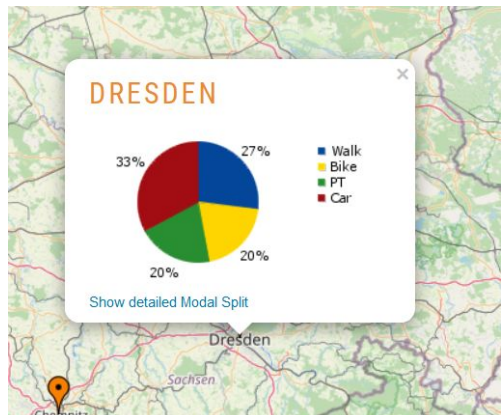
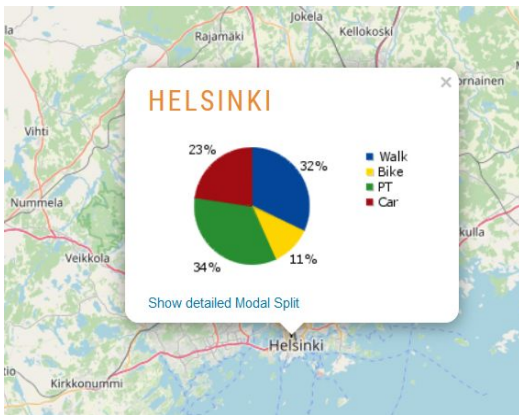
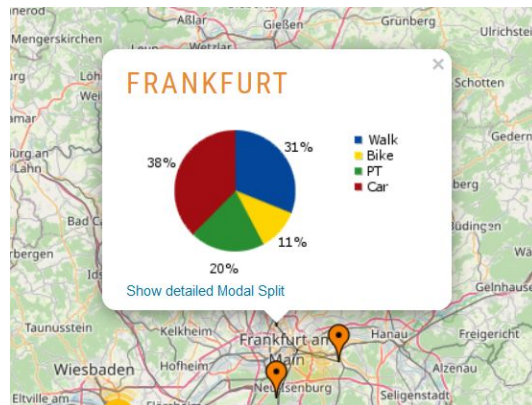
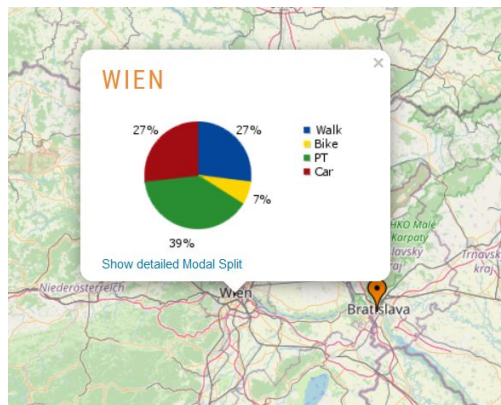
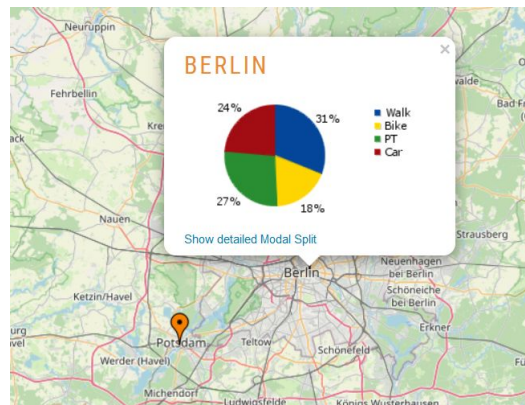
Велотранспорт і мікромобільність можуть покрити 10-15% поїздок, не шкодячи довкіллю

Why is it important?

- Public transit in Ukrainian cities operates beyond capacity (110-130% of capacity)
- Traffic congestions are becoming more severe in big cities (Kyiv, Odessa and Kharkiv are in top-20 of TomTom 2020 rating of traffic delays)
- 11% of Ukrainian GHGs come from Transport
- 40% air pollution in Ukraine comes from road transport (80-90% in big cities)

Bicycling and Micromobility can take 10-15% of trips, not impacting the environment.

Розподіл поїздки за видом транспорту / Modal Split



Покриття / Surfacing

Зміни до ДБН по покриттю і
подушками для велодоріжок /

Changes to Construction Code on
surfacing for bike lanes



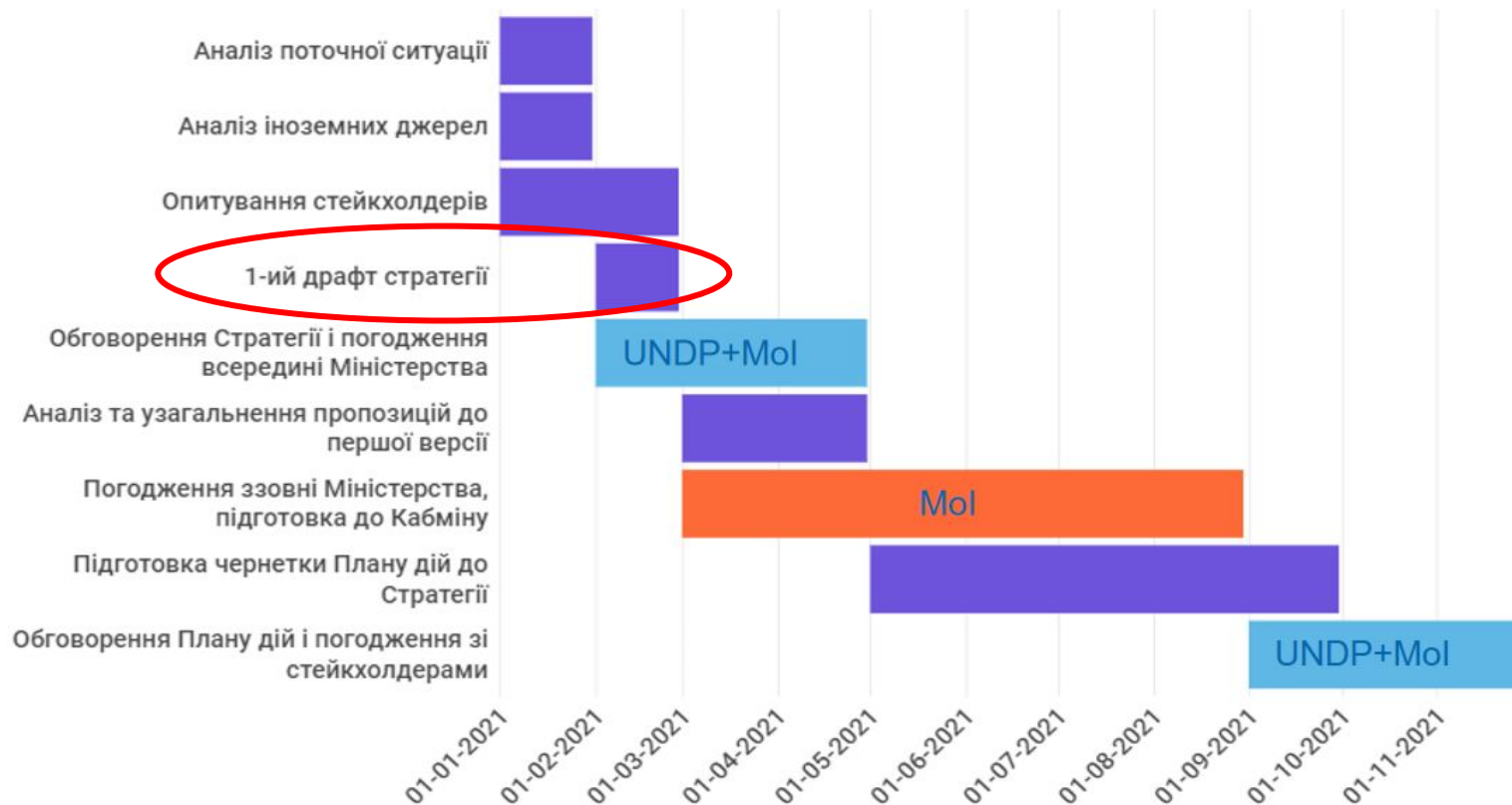
Зливова каналізація / Drainage system



Створення тіні для пішоходів і велосипедистів /
Creating shade for peds and cyclists



Національна велостратегія - таймлайн



Стратегічні цілі Велостратегії (перша версія) / Strategic Goals of Bicycle Strategy (first draft)

Зменшення смертності велосипедистів у ДТП /

Decrease fatalities in road accidents

1 Створення безпечних умов для пересування на велосипеді у містах та між містами /
Create safe conditions to bike in cities and between

2 Створення умов для мультимодальності з урахуванням велотранспорту /
Crease conditions for multimodal trips including bicycle

3 Створення фінансової можливості для купівлі та використання велосипедів /
Create financial incentives for purchasing and using bicycles

4 Збір та аналіз даних задля збільшення використання велотранспорту
/ Collection and analysis of bicycling data

5 Створення позитивного іміджу велотранспорту /
Create positive image for bicycling

Збільшення частки поїздок на велосипеді до 10% по країні:

5% у великих містах

10% у середніх містах

15% у малих містах та ОТГ /

Increasing % of bicycle trips to 10% for Ukraine:

5% for big cities

10% for medium cities

15% for towns and communities

Cities with a
program/strategy/
concept for
development of
cycling infrastructure

Міста з програмами
та концепціями
розвитку
велосипедної
інфраструктури



Cycling infrastructure
by 2020. Obvious
correlation with the
presence of strategy

Велосипедна
інфраструктура
станом на 2020 рік.
Очевидна кореляція з
наявністю
стратегічних
документів



Ukrainian regulations, affecting cycling and micromobility

Українські нормативні документи, що стосуються вело- та мікромобільності

- Construction Code on urban roads and streets, adopted in 2018
- Construction Code on state and regional roads
- National standards for construction of cycling infrastructure, adopted in 2019, valid from Oct 2020
- Changes into traffic code (some taken in 2018-2020, others in process)
- Law about “Light personal transport”, preliminary voted by Verkhovna Rada in Sep 2020
- National Cycling Strategy, in process
- Державні будівельні норми “Вулиці та дороги населених пунктів”, 2018
- Державні будівельні норми “Автомобільні дороги”
- ДСТУ “Планування та проектування велосипедної інфраструктури”, 2019, діють з жовтня 2020
- Зміни до ПДР (деякі зміни прийняті у 2018-2020, ще частина в роботі)
- Законопроект про легкий персональний транспорт, прийнятий у першому читанні у вересні 2020
- Національна велосипедна стратегія, в розробці

Crucial problems in regulations / Прогалини у нормативній базі

- Micromobility is still not defined in legislation
- Traffic code has a lack of many important regulations, required for safer and more convenient use of cycling and micromobility
- Finances. Cycling and related infrastructure is relatively cheap and, and most cities and towns can afford it. But there is no clear reasoning and mechanism for local authorities to prioritise the issue
- Public opinion. In large cities, bicycles and scooters are treated as “for sport people and youth only”. In many cities and towns cycling is managed by sports or youth department of municipality, instead of transport
- Визначення засобів мікромобільності досі відсутнє
- ПДР потребує правок, необхідних для безпечного та зручного пересування на велосипеді та засобах мікромобільності
- Бюджетування. Вело- та супутня інфраструктура порівняно дешеві, міста можуть собі це дозволити. Але відсутні необхідні обґрунтування та механізми для місцевої влади для підвищення пріоритету
- Громадська думка. Сильний стереотип, що велосипеди та самокати “лише для молоді та спортсменів”. Тому питання популяризації велотранспорту входять до компетенції відділу молоді та спорту, а не транспорту

Glance at potential: cycling and micromobility in Ukraine during COVID19 / Потенціал: вело- та мікромобільність під час локдауну



In 2020, in Kyiv there were 2.5 times more cycling commuting than in 2019, because of lockdown

By the end of 2020, 160.000 people registered at BikeNow bike share - more than 5% of Kyiv population

4 scooter share companies announced in Kyiv for 2021: Bolt, Kiwi, Scroll, BikeNow

- У 2020 у Києві кількість велопоїздок зросла у 2.5 рази, у першу чергу через локдаун
- Під кінець 2020 року, кількість користувачів велопрокату BikeNow становила 160.000 - понад 5% населення Києва
- 4 сервіси оренди електросамокатів працюватимуть у Києві у 2021 році: Bolt, Kiwi, Scroll, BikeNow