



SYKLISTFORENINGEN
Syklistenes Landsforening

SYKKEL LEVERER PÅ FNs BÆREKRAFTSMÅL

Syklistenes Landsforening (SLF) er nasjonal medlemsorganisasjon for hverdagssykling, og har siden 1947 arbeidet for sykkelens fremme. SLF har i dag 17 lokallag, og brukerinnsikten vi besitter fra hele landet, gjør foreningen til en naturlig samarbeidspartner i utviklingen av sunne byområder tilrettelagt for alle. Her står morgendagens transportbehov sentralt.

Sykkel er bærekraftig og helsefremmende mobilitet, og leverer på mange av bærekraftsmålene. Myndigheter på alle nivåer bør sikre trygg tilgang til det offentlige rom for alle - inkludert de yngste og de eldste – gjennom å investere i og legge til rette for aktiv mobilitet, sykkel og gange. Vår europeiske paraplyorganisasjon European Cyclist Federation viser til at sykkel i ulik grad kan bidra til å nå hele 11 av FNs 17 bærekraftsmål. Deres rapport følger nedenfor som del av vårt hørings svar, men vi vil først fremheve de viktigste bidragene sykkel har på bærekraftsmålene i et nasjonalt perspektiv:



Ifølge [WHO's metaanalyse](#) (2018) av 320 studier kan hele 1,4 milliarder mennesker verden over dø for tidlig fordi de ikke beveger seg nok. WHO konkluderer entydig med at aktiv transport (sykkel og gange) er «prime solution».

[British Medical Journal](#) publiserte i 2017 en studie av 260 000 jobbpendlere over en periode på fem år som viste at jevnlig pendling med sykkel til jobb reduserte sannsynligheten for tidlig død med hele 41 prosent, risiko for forekomst av visse kreftformer med 45 prosent og hjerte- og karsykdommer med 46 prosent.

Helsedirektoratet har vist at ved 30 minutter moderat aktivitet daglig kan en person leve over 3 år lenger og ha 5 år med bedre helse (Helsedirektoratet rapport IS-1794), mens OECD anslår at den helsemessige gevinsten av sykling er 20 ganger høyere enn de negative konsekvensene av trafikkulykker og eksponering for luftforurensning.

Norge brukes det årlig nær 70 000 kroner per innbygger i offentlige helseutgifter, og kostnadene øker med flerfoldige milliarder hvert år. Ifølge SSB er mer fysisk aktivitet i befolkningen den eneste realistiske måten å stoppe den enorme veksten i helseutgiftene på. Gevinstene for det offentlige i å investere i økt sykling er enorme. Helsedirektoratet anslår at den samfunnsøkonomiske helsegevinsten per nye syklede kilometer er på hele 22 kroner. Direktoratet viser også til at den samfunnsøkonomiske nytten å bygge ut sykkelinfrastruktur er minst 4–5 ganger større enn kostnadene:

<https://helsedirektoratet.no/Lists/Publikasjoner/Attachments/313/Sats-pa-sykel-IS-0442.pdf>



Bedre trafikkssikkerhet er en viktig forutsetning for å få flere til å sykle og gå. Hvert år omkommer 1,3 millioner mennesker i trafikken på verdensbasis. Norge er verdensledende på trafikkssikkerhet, men syklist og fotgjenger har som oftest høyere skaderisiko enn bilist. Dette må vi gjøre noe med. Det er også her et stort behov for utbygging av mest mulig sammenhengende og atskilte gang- og sykkelveier. Ett tapt liv i trafikken er ett liv for mye. Arbeidet mot nullvisjonen må fortsette. I fjor (2019) døde ingen syklister i Oslo, noe som indikerer at sykkeltilrettelegging og bilreduserende tiltak gir positiv effekt.

Sykling er smittefri transport, og har under pandemien vist seg å være kritisk transportsystem i beredskapssammenheng. Slik vil det også vil være ved kommende pandemier.



Tilrettelegging for gange og sykkel skaper mer attraktive, sunnere og tryggere byer for alle. Verden og Norge urbaniseres i høy hastighet. Byene fortettes og areal er et knapphetsgode. Veier og parkering krever store arealer, mens sykkel er svært arealeffektivt. Ved å prioritere myke trafikanter øker mobiliteten og aksjonsradius for alle grupper – også barn og eldre – med den økte frihet og livskvalitet det innebærer.

Sykling er effektivt, pålitelig og forutsigbart. I mange byer er snitthastigheten for sykling omtrent den samme som for bilkjøring, men syklisten trenger ikke å lete etter parkering og kan i mange tilfeller sykle helt til døra. Med elsykkel er «smertegrensen» for den gjennomsnittlige sykkelpendler mer enn doblet fra omtrent 7 km. til 15-20 km. En sykkelreise tar omtrent den samme tiden uansett tid på døgnet eller årstid. Syklister blir ikke forsinket av kø, av tog som ikke går eller forsinkede t-baner.

Sykling reduserer belastningen på veinettet. Noen mennesker trenger å bruke bil, men må sitte i kø daglig. Det skal ikke mange prosent nedgang i biltrafikken til før køene blir borte. 40% av arbeidsreisene i Norge er under 5 km. Likevel er det kun ca. 10% av alle jobbreiser som foregår med sykkel. Myndighetene bør gjøre sitt ytterste for å legge til rette for at denne andelen skal øke – til store besparelser for den enkelte og samfunnet.

Verden og Norge urbaniseres i høy hastighet. I Norge bor over 80 prosent av befolkningen i byer og tettsteder. Byareal er et knapphetsgode – som igjen skal forvaltes til befolkningens og fremtidige generasjoners beste. Mange byer verden over tar nå grep for å utvikle mer bærekraftige, helsefremmende og attraktive bymiljøer, gjennom økt satsing på sykkel, gange og kollektiv til fordel for privatbilisme. Det må også skje i Norske byer, i mye høyere tempo enn det vi har sett så langt.

Dette krever at gange og sykkel plasseres øverst i planhierarkiet av i alle forvaltningsnivåer, i alle planer – dvs. det første spørsmålet som skal stilles er hvordan tilrettelegger vi godt for de gående og syklende her? Dette vil resultere i byer som er bedre å leve i, for alle – også de yngste. Ved å se byen gjennom øynene til barn og til de eldre, vil det gi oss mange gode svar på hvordan vi kan utvikle levende byer med menneskene i sentrum. Byer for som er gode for en 8 og en 80-åring er gode for alle.

13 STOPPE KLIMAENDRINGENE



I følge WHO er luftforurensning sammen med inaktivitet en av vår tids største helseutfordringer, og foruten FNs bærekraftsmål er Norge også forpliktet av Parisavtalen. Vi skal innen 2030 redusere klimagassutslipp med minst 50 % i forhold til 1990-nivå. Utslipp fra veitrafikken har likevel økt med 26 % fra 1990 til 2018 (Miljødirektoratet 2019), hvorav personbiler står for 55 %. Norske storbyer sliter også med å holde seg under EUs grenseverdier for luftkvalitet, og hvert år dør over tusen personer årlig i Norge som følge av luftforurensning, ifølge rapporten «The Lancet Commission on Pollution and Health» (2017). Halvparten av alle reiser opp til 3 km foregår med bil, og

gjennom å bytte ut korte bilturer med sykling reduseres de lokale utslipp. Og byutvikling som fokuserer på høy andel gange- og sykkeltrafikk sentrert rundt kollektivknutepunkt, bidrar til reduksjon av transportutslipp.



Virkemiddel for økt sykling

Tilretteleggingen for økt sykling i krever et sett av virkemidler, som primært handler om at sykling må oppfattes som trygt og effektivt, og at konkurranseforholdet til annen transport dreies til fordel for sykkel.

Viktigste tiltak for å øke sykkelandelen er utbygging av sammenhengende sykkelinfrastruktur i norske byer og steder, mest mulig adskilt fra andre trafikanter.

Det ble lovet i Norsk vegplan i 1977 at alle det skulle bygges ut sammenhengende sykkelveinett i alle steder med over 5000 innbyggere i løpet av de neste 8 årene. I 2020, 43 år senere, er det ingen norske steder som ha dette på plass. Det er for langt mellom mål og midler. Sykkeltilrettelegging må prioriteres langt sterkere i offentlige budsjetter, jevnfør innspillet fra 20 organisasjoner om [en ekstrapott på 500 millioner kroner](#), som et første skritt i “det store gå- og sykkelløftet”.

Målgruppe og mål

Hvem skal handlingsplanen rette seg mot og hva skal vi oppnå?

Politikerne må sette kraft bak egne ambisjoner og levere sykkelinfrastruktur slik at store deler av den norske befolkning kan velge sykkel i det daglige. Målene om 8 prosent nasjonal sykkelandel og 20 prosent i de store byene (Nasjonal transportplan og regjerings-plattformen) er en rettesnor for dette arbeidet. Vi bør utvikle byer for 8 til 80. Sykkel er for alle, dvs. målgruppen er alle.

Innretning

Hvordan bør vi legge opp selve dokumentet for at det skal bli et nyttig verktøy for næringsliv, sivilsamfunn, akademia og offentlig sektor?

Tiltakene må være konkrete, relevante og angå folk i hverdagen. Et eksempel her er å bedre sykkeltilrettelegging på arbeidsplassen, gjennom standarden som er satt i sertifiserings-tjenesten [Sykkelvennlig arbeidsplass](#). Denne ordningen er løftet fram gjennom blant annet [handlingsplan for fysisk aktivitet 2020–2029](#) (s. 52). Potensialet er stort, da om lag halvparten av alle arbeidsreiser er i det som kan karakteriseres som sykkelavstand.

Problembeskrivelse

Hvilke utfordringer står i veien for å nå bærekraftsmålene i Norge innen 2030? Hvilke dilemmaer møter din sektor, og hvordan skal vi løse disse dilemmaene?

For å øke sykkelandelen betydelig kreves utbygging av sammenhengende sykkelveinett i norske byer og steder. Kommende Nasjonal transportplan (NTP 2022-2033) må inneholde en forpliktende investeringsplan for utbygging av sammenhengende, separat sykkelveinett i de største byene (byvekstavtalebyer) innenfor planperioden. I grunnlagsdokument fra Statens vegvesen til inneværende NTP ble kostnaden for slik utbygging i de 9 største byområder anslått å være 60 mrd. kroner.

De siste 40 årene har det vært et betydelig misforhold mellom planer og bevilgninger. Staten må sikre at det tilføres tilstrekkelig med investeringsmidler gjennom byvekstavtaler eller annen øremerking. Det kan ikke forventes at kommuner prioriterer fullstendig utbygging av sykkelveinett på kommunale veier over deres frie inntekter, rammetildeling og skatteinntekter. Utbygging av sykkelinfrastruktur har vært problematisk delvis pga. trepartsforholdet (tre veieiere). Dette har resultert få større prosjekter på tvers av veieierne. Det anbefales organisering i en større prosjektorganisasjon på tvers av veieierne for å ferdigstille det sammenhengende sykkelveinettet i de byene som har inngått/inngår bymiljø og byvekstavtale.

Ved å organisere og finansiere planlegging og utbygging av det sammenhengende sykkelveinettet som ett stort prosjekt i hver by, vil mange mindre planer kunne ses i sammenheng, siden én aktør da sitter med overblikket over porteføljen av delplaner. Dette vil gi stordriftsfordeler, mer effektiv planlegging, mer forutsigbar finansiering, effektiv bruk av byggherreressurser og god fremdrift. Alternativt bør det opprettes «Nye sykkelveier» et selskap med tilsvarende mandat og organisering som «Nye veier» har for veiprosjekter.

Måling/rapportering

Hvordan kan handlingsplanen bidra til bedre måling og rapportering i din sektor?

Naturlige måleparametere er antall km. utbygd sykkelveinett; andel av planlagt sykkelveinett; antall syklende (trafikktellere), samfunnsøkonomiske effekt; trafikkanalyse/-modeller.

Tiltak

Hvilke konkrete forslag til tiltak bør regjeringen vurdere i handlingsplanen?

Problembeskrivelser og tiltak kan leses i to dokumenter som Syklistenes Landsforening sammen med 20 andre organisasjoner som representerer om lag 1,5 millioner medlemmer har levert i løpet av det siste halvåret:

- a) opprop om å starte «det store gå- og sykkelloftet»:
<https://syklistforeningen.no/aktuelt/sammen-for-det-store-ga-og-sykkelloftet/>
- b) innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033: <https://syklistforeningen.no/aktuelt/14221/>

Vi gjør rede for tre viktige tiltak her:

- 1) Utbygging av sammenhengende, separat sykkelveinett er det klart viktigste tiltaket. Dette har blitt omtalt tidligere - i hovedsak øker dette den opplevde, subjektive og objektive tryggheten – noe som er avgjørende for om man «tør» å velge sykkel. Og det fremmer fremkommeligheten og gjør det mer effektivt og attraktivt å velge sykkel. Det er mulig å knytte sykkelveinettet sammen med sykkelprioriterte gater (hvor bilen er gjest) gitt at det er lite annen trafikk der.
- 2) Det bør innføres maks 30 km/t som øvre fartsgrense i byer, i tråd med Stockholm-deklarasjonen som samferdselsminister Hareide og representanter fra til sammen 140 nasjoner sluttet seg til: "...strengthening of law enforcement to prevent speeding and mandate a maximum road travel speed of 30 km/h in areas where vulnerable road users and vehicles mix in a frequent and planned manner...". Nederland og flere nasjoner er i gang med implementering allerede, nå bør Norge følge etter. Lav hastighet gir økt trygghet og lavere sannsynlighet for dødelig utfall ved påkjørsel av bil:
65 km/t = ca. 90 %
50 km/t = ca. 20 %
30 km/t = ca. 3 %
(ECF, 2016)

En studie fra Transportøkonomisk institutt (2016) viser at gjennomsnittlig reduksjon på 10 % i hastighet vil resultere i en nedgang på 38 % i antall drepte. Økt bruk av 30 km/t-soner i norske bysentra, rundt skoler og i boligområder er enkel og samfunnsøkonomisk forsvarlig måte å øke trafiksikkerheten uten at det påvirker reisetiden nevneverdig for bilister. Trafiksikkerheten styrkes betraktelig for både syklist og fotgjenger.

- 3) Vikepliktsregler bør endres. Ifølge «Temaanalyse av sykkelulykker – 71 dødsulykker i vegtrafikken 2005-20012» har 14 % av dødsulykkene skjedd i situasjoner der gang- og sykkelvei/fortau krysser bilvei eller avkjørsel. Samme rapport skriver at «Trafikantene har svært mangelfull kunnskap om vikepliktsreglene i kryss mellom gang- og sykkelveg og kjøreveg og trafikantenes adferd er generelt i strid med regelverket.» Rapporten anbefaler at «Vikepliktsregelverket bør enten endres eller konsekvent tydeliggjøres gjennom nye former for skilt og oppmerking.». Vikepliktsregelverket er imidlertid ikke blitt endret, og fremstår svært uklart for både syklister og kjørende. Slik det er nå, legges det meste av ansvar på syklisten, en heterogen gruppe med barn, voksne og eldre, med ulikt ferdighetsnivå, ulik trafikkforståelse og varierende grad av trafikkopplæring. Det er urimelig at den trafikantergruppen som består av voksne mennesker med trafikk- og kjøreopplæring, og som i tillegg fører et kjøretøy som utgjør en stor fare for andres liv ved påkjørsel ikke skal ta ansvaret ved kryssing av gang- og sykkelvei. Vikepliktsreglene bør endres slik at syklister som hovedregel har prioritet på sykkelveg og gang-/sykkelveg. Dette både sikre bedre fremkommelighet og bidra til økt opplevelse av trygghet.

Syklistenes Landsforening er formålsrettet medlemsforening med pragmatisk tilnærming og bidrar gjerne i videre utdyping av problemområde og tiltak.

For syklistenes Landsforening



Morgan Andersson
Generalsekretær

Vedlegg (nedenfor):

European Cycling Federation, Cycling delivers on the global goals



CYCLING DELIVERS ON THE GLOBAL GOALS

Shifting towards a better economy, society, and planet for all



World
Cycling
Alliance



ECF
EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION



CYCLING DELIVERS ON THE GLOBAL GOALS

The Global Goals, as stipulated in the preamble of the Sustainable Development Goals (SDGs), seek to realize the human rights of all. Cycling is already delivering on these goals worldwide, and this is a good reason to invest more in cycling. Making transportation more sustainable is of critical importance for humanity and the planet. Moreover, active mobility is a human right on all scales – including the right to cycle. Governments at all levels should provide safe access to public space, protect those that walk and cycle, and ensure – through mobility – equal participation in society. Investment in better conditions for cycling - including e-cycling, cargo cycling and public bicycles - will help achieve these Global Goals as cycling is directly linked to the following 11 Global Goals:



Goal #1: End poverty in all its forms everywhere.

Cycling is an affordable and simple mode of transport enabling access to education, jobs, markets, and community activities in both urban and rural areas. The bicycle is often the only affordable technical means of transport for people and goods, and thus helps individuals to lower the cost of transport for their household. Cycling can more than halve commuting time for those otherwise dependent on walking, giving them access to more job opportunities, schools, markets, and communities. In addition, the potential for economic growth through cycling-related job creation is high. Investments in cycling offer good opportunities for sound national, regional and international poverty-reduction strategies.



Goal #3: Ensure healthy lives and promote well-being for all at all ages.

Cycling generates healthy and non-air-polluting lifestyles. The physical activity cycling generates reduces heart diseases and other negative impacts of sedentary lifestyles. Air quality and road safety improve when individual motorized transport is replaced by cycling. Creating safe conditions for cyclists contributes to reducing the number of global deaths and injuries from road traffic accidents.



Goal #2: End hunger, achieve food security and improved nutrition and promote sustainable agriculture.

Cycling plays an important role for many small-scale food producers. It can provide secure and equal access to land, resources and inputs, knowledge centers, financial services, markets and opportunities for non-farm employment. Cycling helps to ensure access, in particular for the poor, to food all-year round. By widening the area accessible to people who do not have an alternative mode of transportation, cycling ensures better access to food markets and communities, increasing nutrition options and ensuring the sustainable transportation of food products.



Goal #5: Achieve gender equality and empower all women and girls.

Cycling provides access for women and girls to water, schools, markets, and jobs that are otherwise inaccessible through available transportation means or walking. Safe infrastructure for cycling supports gender equality as it increases the number of women and girls that take advantage of cycling.



Goal #7: Ensure access to affordable, reliable, sustainable and modern energy for all.

Cycling improves the energy efficiency of transport systems as it uses renewable human power in the most efficient way to move people and goods, and e-cycling offers access to the use of very efficient e-mobility technology. In addition, cycling offers a good solution for the first and last miles in combination with public transport and logistic systems. Good conditions for cycling gives individuals access to an energy efficient and affordable transport mode.



Goal #9: Build resilient infrastructure, promote inclusive and sustainable industrialization and foster innovation.

Cycling enables people to switch from the use of individual motorized transport to a combination of active mobility (walking and cycling) and public transport. More people cycling more often makes it easier for governments to build resilient infrastructure and sustainable transport systems for economic development and human well-being, with a focus on affordable and equitable access for all.



Goal #12: Ensure sustainable consumption and production patterns.

The transportation of people and goods by bicycle offers the opportunity to move around - as commuters, consumers, and tourists – as well as the production, consumption, and delivery of goods in a sustainable way. Cycling matches perfectly with the diversity and scale of regional and local economies. In many urban areas, 50% of all goods deliveries can be done by bicycle. Furthermore, the increase of the cycle tourism sector creates more options for people to choose sustainable tourism.



Goal #17: Strengthen the means of implementation and revitalize the global partnership for sustainable development.

The cycling movement, civil society organizations and experts working on the promotion of cycling worldwide are supporting the global partnership for sustainable development. They encourage and promote effective public, public-private and civil society partnerships to promote cycling. In addition, they seek to significantly increase the availability of high-quality, timely and reliable data on cycling to support the global development and dissemination of successful environmentally-sound cycling technologies and the development and implementation of cycling policies in developing countries.



Goal #8: Promote sustained, inclusive and sustainable economic growth, full and productive employment and decent work for all.

The cycling industry sector, including services and cycling tourism, delivers products and services for sustainable, inclusive transport of people and goods as well as sustainable tourism and healthy leisure activities. The cycling sector creates more jobs for the same turnover than any other transport sector: For example, per million euro of turnover, bike manufacturing creates 4.89 full time jobs, more than the air and spacecraft industry (3.9 jobs) and several times more than the car industry (1.63 jobs per million Euro of turnover).



Goal #11: Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable.

Increased cycling makes cities and human settlements more inclusive, safe, resilient, and sustainable as cycling is affordable, safe, non-polluting, healthy, and promotes a sustainable economy. On the one hand it is largely independent from complex high-tech technology and therefore an extremely resilient mode of transport. On the other hand modern communication and e-cycling technologies integrate cycling into Intelligent Transportation Systems of cities. The higher the modal share of walking, cycling and public transport the more sustainable the transport system is.



Goal #13: Take urgent action to combat climate change and its impacts.

The bicycle is a symbol for decarbonizing transport and societies; it offers the possibility for immediate climate action. Governments at all levels can take action by integrating cycling into their climate action policies, strategies, education and awareness-raising.

Note: The term 'Cycling' in this document includes the use of electric assisted bicycles (e-cycling), transport of people and goods by bicycle and the use of public bicycles.

CITIES SET CYCLING TARGETS

We listed 70 cities and regions to show examples of the world wide ambitions for cycling.

For more examples see our webpage www.ecf.com/global-goals.

Please send us your suggestions to add a city or region to the list to wca@ecf.com.

City/Region	Country	Current Modal Share	Target Modal Share	Cycling Increase
Adelaide	Australia	1.5% in 2014	3% by 2022	x2
Andalucia	Spain	1.4% in 2014	15% of motorized traffic by 2020	x10.7
Baden-Württemberg	Germany	10% in 2015	20% by 2025	x2
Beijing	China	14% in 2012	20% in 2020.	x1.4
Berlin	Germany	13% by 2014	20% by 2025	x1.5
Bratislava	Slovakia	2% in 2012	10% in 2020	x5
Bristol	United Kingdom	14% in 2011	20% by 2020	x1.4
Brussels	Belgium	3.6% in 2010	20% in 2020	x5.6
Budapest	Hungary	2% in 2010	10% by 2020	x5
Calgary	Canada	0.8% in 2001	2% in 2020	x2.5
Canberra	Australia	2.8% in 2011	7% by 2026	x2.5
Cambridge	United Kingdom	15% in 2013	40% by 2023	x2.6
Copenhagen	Denmark	41% in 2013	50% by 2025	x1.2
Córdoba	Argentina	1.63% by 2011	15% by 2020	x9.2
Dublin	Ireland	7% in 2011	25% by 2020	x3.5
Dusseldorf	Germany	5% in 2004	11% by 2020	x2.2
Edinburgh	United Kingdom	2% in 2010	10% by 2020	x5
Edmonton	Canada	1% in 2005	2% by 2020	x2
Frederiksberg	Denmark	"30% in 2012"	40% in 2018	x1.3
Fremantle	Australia	1% in 2011	2% in 2018	x2
Ghent	Belgium	22% in 2012	30% in 2020	x1.3
Glasgow (Children)	United Kingdom	3.5% in 2008	7% by 2025	x2
Göteborg	Sweden	7% in 2011	12 % by 2025	x1.7
Granada	Spain	0.4% by 2011	15% by 2020	x37.5
Greenwich (London Borough)	United Kingdom	2% in 2014	5% by 2026	x2.5
Groningen	Netherlands	47% in 2003	65% by 2020	x1.3
Guipuzcoa	Spain	2.4 by 2011	5% by 2022	x2.1
Hamburg	Germany	12% in 2008	25%by 2030	x2.1
Hannover	Germany	13% in 2002	25% by 2025	x1.9
Helsinki	Finland	11% in 2013	15% by 2020	x1.4
Karlsruhe	Germany	25% in 2012	30% by 2020	x1.2
Kärnten	Austria	6% in 2013	12% by 2025	x2
Leipzig	Germany	14.4% in 2008	20% by 2020	x1.4
Lima	Peru	0.03% in 2015	2% by 2018	x66.7
Limerick	Ireland	3% in 2011	14% by 2016	x4.7
Ljubljana	Slovenia	10% in 2010	15% by 2020	x1.5
London	United Kingdom	2% in 2011	5% by 2026	x2.5
Luxembourg	Luxembourg	3.5% in 2011	10% by 2020	x2.8
Madrid	Spain	1% in 2012	3% by 2016	x3
Malaga	Spain	0.4% by 2011	15% by 2020	x37.5
Mecklenburg-Vorpommern	Germany	14% in 2008	20% by 2020	x1.4
Medellín	Colombia	0.5% in 2015	10% by 2030	x20
Melbourne	Australia	4% in 2012	6% by 2016	x1.5
Münster	Germany	40% in 2007	50% in 2025	x1.25
Munich	Germany	17% in 2011	20% by 2015	x1.2
Nantes	France	5% 2012	15% by 2020	x3
Niederösterreich	Austria	7% in 2007	14% by 2020	x2
Ottawa	Canada	1.7% in 2001	3% by 2020	x1.8
Oxford	United Kingdom	17% in 2014	25% by 2020	x1.5
Paris	France	5% in 2015	15% by 2020	x3
Parma	Italy	11% in 2005	40% by 2020	x3.6

City/Region	Country	Current Modal Share	Target Modal Share	Cycling Increase
Philadelphia	United States of America	1.6% in 2009	6.5% by 2020	x4
Portland	United States of America	6% in 2010	25% by 2030	x4.2
Prague	Czech Republic	1% in 2009	7% by 2020	x7
Rio De Janeiro	Brazil	3% in 2015	6% by 2025	x2
Rome	Italy	0.6% in 2012	4% by 2019	x6.7
Saint Brieuc	France	1% in 2004	5% by 2020	x5
Seoul	South Korea	1.6% in 2008	10% by 2020	x6.25
Seville	Spain	9% by 2013	15% by 2020	x1.7
Southwark (London Borough)	United Kingdom	4.6% in 2015	10% by 2025	x2.2
Stockholm	Sweden	10% in 2012	18% by 2030	x1.8
Strasbourg	France	8% in 2009	20% by 2020	x2.5
Stuttgart	Germany	7% in 2010	20% by 2020	x2.8
Sydney	Australia	2% in 2006	10% 2016	x5
Taipei	Chinese Taipei	5.5% in 2012	12% by 2020	x3.6
Thessaloniki	Greece	1% in 2008	10% in 2020	x10
Vancouver (City)	Canada	3.8% 2013	12% by 2040	x3.2
Victoria, Oak Bay, Esquimalt & urban Saanich	Canada	5.6% in 2010	15% by 2026	x2.7
Vienna	Austria	7% in 2014	12% by 2020	x1.7
Zürich	Switzerland	7% in 2011	14% by 2025	x2



GLOBAL HIGH SHIFT SCENARIO STUDY

The study "A Global High Shift Cycling Scenario: The potential for dramatically increasing bicycle and e-bike use" shows that cycling can have a substantial positive impact on the world's future, saving the world nearly USD \$6 trillion dollars over the next 15 years and dramatically improving quality of life. Benefits also include reduction in urban transport CO2 emissions by about 7% compared to Business-as-Usual, rising to a more than 10% reduction by 2050.

The study "A Global High Shift Cycling Scenario: The potential for dramatically increasing bicycle and e-bike use", by ITDP and UC Davis, commissioned by The Union Cycliste Internationale (UCI), the European Cyclists' Federation (ECF), and the Bicycle Product Suppliers Association (BPSA), to download via www.ecf.com/global-goals.



LESSONS LEARNT FROM SUCCESSFUL CYCLING CITIES

The best cycling cities have a high level of active mobility (walking & cycling) and a coherent cycle network consisting of safe, direct, comfortable and attractive routes.

Successful cycling cities show that the key success factors of a cycling policy culture are:

- A long-term commitment to an integrated cycling policy.
- Cycling policy institutionally integrated in urban management and planning.
- Monitoring and researching cycling.

Key success factors on the road to becoming a good cycling city are different for starter, climber and champion cities. For starter cities (where cycling is unsafe and not respected and where on most roads and streets traffic is too dense and fast to cycle safely) key success factors are:

- Selecting high-potential neighbourhoods.
- Traffic reduction and traffic calming in neighbourhoods.
- Basic level of on-street parking for bicycles.

For climber cities (where cycling is safe and convenient in many areas of the city and the cycling rate is such that cyclists are a visible presence in the urban landscape) key success factors are:

- Improving network cohesion: linking up safe cycling areas.
- Creating high-quality and high-profile network of separate cycle tracks.

- Tackling key obstacles: safe crossings, cycle bridges and cycle tunnels can open up high-potential, cycling routes away from traffic.
- Making the network more fine-meshed.
- Creating a cycle friendly city center.
- Providing public bikes.
- Providing safe bicycle storage facilities, especially at transport hubs.

For champion cities (where most short distance trips are made on foot or by bicycle and a city-wide fine-meshed cycle network is in place) key success factors are:

- Maintenance of the cycling infrastructure to keep it in good condition and useable in all weather conditions.
- Upgrading infrastructure to adapt to rising intensity of use. Lanes to be converted to tracks, tracks to be widened, further shifting space from individual motorized transport to bicycles, for instance by taking out traffic lanes or parking lanes.
- Improving cycling flow and speed to accommodate larger numbers on main links: conflict-free cycle highways, right-of-way for cycle crossings.
- High-profile dedicated infrastructure. Long-span cycle bridges can create new links and become landmark architecture.
- Transport hubs become large-scale bicycle stations, combining parking and services.

To unleash the potential of cycling for the Global Goals we need the integration of cycling at all policies on all levels, and investments in cycling infrastructure and promotion, including e-cycling, cargo cycling and public bicycles in all countries, cities and regions - the starters, the climbers and the champions.

THE COMMITMENT OF THE WORLD CYCLING ALLIANCE (WCA) AND THE EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION (ECF) TO THE UNITED NATIONS



- Supporting the Global Goals (Sustainable Development Goals), adopted by the General Assembly of the UN in September 2015.
- Working worldwide on getting 'More People Cycling, More Often' to unleash the potential of cycling for achieving 11 of the 17 Global Goals.
- Advocating worldwide for integrating cycling into strategies and policies on all levels to achieve Goal #13 ("Take urgent action to combat climate change and its impacts") to reduce Green House Gas emissions from transport through 'more cycling'.
- Mobilizing citizens to cycle, to promote cycling, to engage with authorities in the development of cycle friendly policies and infrastructure and to support political leaders who take the lead in the transition of countries', regions' and cities' transport systems to more cycle friendly mobility systems.
- Collaborating with civil society and governmental organisations, politicians, experts, civil servants, the bicycle industry and the public transport sector to unleash the high potential of cycling for the implementation of the Global Goals.
- Collaborating with the UN, the OECD, the Partnership for Sustainable Low Carbon Transport (SLoCaT), the Transport, Environment and Health Pan-European Partnership (THE PEP), the Paris Process for Mobility and Climate (PPMC), the bicycle industry to strengthen the worldwide partnership between civil society organizations, the private sector and the public sector.
- Collaborating with the EU institutions, EU member states and other European countries to develop and implement strategies for the integration of cycling in all policies at all levels, to improve the conditions for cycling in Europe, aiming at doubling cycling in Europe by 2025.
- Supporting and organizing worldwide exchange of expertise, knowledge, data, strategies and best practice on providing good and safe infrastructure, services and conditions for cycling.



- Organizing annually the global summit on cycling 'Velo-city' and to maintain the global networks 'Scientists for Cycling' and 'Cities for Cyclists'.
- Monitoring the development of the cycling modal share figures of the cities and regions listed in this document.



ECF is the umbrella federation of bicycle users' organizations and other cycling organisations, in Europe and beyond. Our aim is to have more people cycling more often and we target to double cycling by 2025 in Europe. To reach this goal we work with our members and partners on putting cycling on the agenda at global, European, national and regional level.

The World Cycling Alliance (**WCA**) is a global network of non-governmental organizations with a substantial interest in promoting cycling. The main objective is to advocate for cycling as a means of transport within international institutions and to support the exchange of knowledge, expertise and co-operation of cycling organizations worldwide.

More information on sources for this document, references, links to documents of listed cities, background documents and contact information can be found here:

www.ecf.com/global-goals



ECF gratefully acknowledges financial support from the European Commission.