

Här om året skulle jag ta mig från Stockholms innerstad till Kista. Min vana trogen övervägde jag att cykla dit. Avståndet var inget problem. Men vilka vägval hade jag? Det naturliga vore att ta den snabbaste vägen, det vill säga Uppsalavägen, men på den får man inte cykla sedan länge. Alternativ två: att nyttja den cykelbana som väl i så fall borde gå intill samma väg. Men där finns ingen. Om jag till slut ändå hade funnit någon snirklande väg hade jag knappast mött särdeles många cyklister.

Hade målet i stället varit Hägersten och året 1950, skulle jag ha fått sällskap av många cyklister. Den slutsatsen kan man dra av flera undersökningar, däribland en enkätstudie som telekomföretaget L M Ericsson lät göra år 1949 med 5000 av sina anställda. De fick svara på frågor om hur de tog sig till och från jobbet vid Telefonplan: 3000 cyklade, 950 promenerade, 1000 åkte kollektivt och 50, det vill säga endast 1 procent, använde någon form av privat motorfordon. Om samma typ av undersökning hade genomförts i början av 1900-talet skulle andelen cyklister ha varit mycket mindre, och fotgängarna betydligt fler.

Vad kan förklara den stora uppgången i andelen cykelresor i Stockholm under 1900-talets första hälft, och den snabba nedgången därefter? Och hur kan det komma sig att 35 procent av all arbetspendling i Köpenhamns kommun i dag sker per cykel, medan motsvarande andel i Stockholm inte når upp till 10 procent ens när den är som högst? Ändå var Stockholm och Köpenhamn jämförbara i detta avseende vid mitten av 1900-talet.

Det är mycket krävande att utreda denna typ av frågor. Desto mer värdefullt är att de har blivit föremål för en avhandling, *Trafikslag på undantag, Cykeltrafiken i Stockholm 1930-1980* (Stockholmia förlag, 408 s), av Martin Emanuel vid KTH:s avdelning för historiska studier av teknik, vetenskap och miljö.

Vid slutet av 1800-talet var cykeln så tekniskt utvecklad att den var mogen att få roller inom såväl transport och friluftsliv som motion och tävling. Och det fick den. Bilden av cykeln som vardagligt forskaffningsmedel kom att förändras radikalt under 1930-talet. Då hade ett antal närförorter byggts vilket ledde till en kraftig ökning av arbetspendling per cykel. Trafikräkningar visar att cyklar utgjorde ungefär 30 procent av alla fordon vid denna tid. En bidragande orsak till det var att den då existerande kollektivtrafiken var underdimensionerad och dyr. Konsekvensen blev att cykeln etablerade sig som ett möjligt transportmedel även för längre sträckor. Under samma period anlades cykelbanor längs vissa infartsvägar. I början av 40-talet, medan andra världskriget pågick, utgjorde cyklar hela 70 procent av alla fordon som passerade trafikräknarnas ögon. Efter kriget vände dock trenden.

I en ledare i Dagens Nyheter på 60-talet skrev den liberale debattören Nils Eric Sandberg: "Bakom aktionen mot cyklisterna ligger givetvis ett systematiskt tankearbete, genomfört av de klokaste arkitekterna och trafikingenjörerna. [...] Stockholm är det mest cykelfientliga samhälle, som någonsin skapats. All modern stadsplanering syftar till att tränga bort cyklisterna, att utplåna dem från gatulivet. Cykelåkning är nämligen nyttigt för konditionen, det avlavar inte andra trafikanter, sprider inga giftiga gaser, skapar inte oväsen; det är därför oförenligt med modern trafikänkande."

Citatet motiverar frågan om det var aktiv handling, eller möjligen bristen på detsamma, som ledde till en alltmer cykelfientlig stad? Efterkrigstidens ökade bilinnehav gjorde hursomhelst sitt till. Att

När Stockholm byggde bort cyklisterna

HJULFIRANDE Varför blev Köpenhamn en utpräglad cykelstad men inte Stockholm, trots att andelen cyklister var lika stor ännu vid 1900-talets mitt? Enligt en ny avhandling hade Stockholms stadsplanerare tidigt en stark tro på bilismen, som först på senare år börjat rubbas.

man dock även aktivt motverkade cyklismen illustreras bland annat av att de snabbaste stråken från förorterna in till och genom staden, såsom Essingeleden och Centralbron, reserverades för biltrafik.

Detta var inte givet. När till exempel de första planerna på Essingeleden dök upp i början av 50-talet fanns cykelbanor med. Men efter hand, med bilens framkomlighet som prioritet, började cyklister uppfattas som ett problem, och även trafiksäkerhetsargument nyttjades för att avhysa dem från bilarnas närhet. En negativ spiral initerades: färre cyklister motiverade färre positiva åtgärder, vilket i sin tur avskräckte fler från att cykla, och så vidare. Emanuel menar att det även fanns en ekonomisk ingrediens i nedvärderingen av cykeln. Cykelns bidrag till teknisk utveckling och arbetstillfällen var blygsamt jämfört med bilen och tunnelbanan.

Vindkantringen gick snabbt. 1945 fanns det till exempel planer för cykelvägar genom stadens naturstråk, i 1952 års generalplan var de borta. Visst blev avstånden längre med etableringen av fjärrförorter och funktionssparering som bärande principer för stadens utveckling. Men cykeln gavs aldrig en chans till en mer framträdande roll i denna nya stad. I stället blev tunnelbanan och bilen strukturerande för efterkrigstidens Stockholm. Och inte ens som ett kompletterande trafikslag blev cykeln planerad för. Man hade till exempel mycket väl kunnat tillåta cyklar i speciella vagnar på tunnelbanan, och därmed möjliggjort så kallade kombinationsresor. Men icke.

Martin Emanuel slår fast att efterkrigstidens "trafikingenjörer och stadsplanerare skapade sämre villkor för att cykla i Stockholm", och deras infrastrukturella skapelser möter stadens trafikanter dagligen i form av en "frusen ideologi" som utövar och kommer att utöva en betydande och långvarig makt.

Hur såg då trafikplanerarna på rekreativ cykling eller cykling för hälsans skull? Man var rent allmänt positiv till det, men uppfattade det inte som sin uppgift att verka för den sortens cykling. Deras uppgift begränsades till "nyttotrafik", alltså transporter. Över huvud taget är det slående hur folkhälsoperspektiv och omsorg om cyklisternas säkerhet, som en utsatt och oskyddad trafikantgrupp, lyser med sin

frånvaro i det som styrde trafikplanerarna under decennierna efter andra världskriget.

Men Köpenhamn då? Hur kommer det sig att utvecklingen inte blev den samma



Stockholmscyklister på väg mot Liljeholmsbron, omkring 1950.

FOTO: SCANPIX

där? Dels beror det på att trafikplanerarna i Köpenhamn såg helt annorlunda på cykeltrafik. De bedömde den som "oundgänglig för att hålla samhällsmaskineriet igång". Samtidigt uppfattade de sin roll i vidare termer: cykelvägar

för rekreativa ändamål sågs som lika angelägna som cykelbanor längs mer trafikerade gator och vägar. Och utbyggnaden av dem hade gått längre i Köpenhamn än i Stockholm när andra världskriget bröt ut. Likväl var alltså nivåerna av cyklisterna i de båda städerna på en hög och jämförbar nivå på 30-talet. Mattan var därmed utrullad för en fortsatt hög grad av cykling i Köpenhamn efter kriget, medan bara rudimentära stråk hade hunnit skapas i Stockholm.

Martin Emanuel menar att en annan viktig förklarande faktor är att bilismens expansion var kraftigt senarelagd i Köpenhamn. Därmed kunde en stark cykelkultur etableras under längre tid. Köpenhamns cyklister visade därmed att den amerikanska utvecklingen med bilstäder inte var ödesbestämd. Men då hade alltså Stockholms trafikplanering sedan länge varit vidöppen för transatlantiska vindar. När en expansion för bilismen ändå började bli aktuell i Köpenhamn på 60-talet var tidsandan som gjord för protestmöten och cykeldemonstrationer, och till dem samlades cyklister i stora skaror. Därefter bidrog en vikande ekonomisk konjunktur på 70-talet till att Köpenhamn inte blev en bilstad, utan kunde stärka sin identitet som cykelstad. Och i dag är målet en fortsatt expansion i den andan, från dagens nivå på 35 procent till hälften av all arbetspendling per cykel.

Emanuels undersökning är begränsad till perioden 1930-80, och mot slutet av denna tidsram uppfattar han att attityderna mot cykeln bland politiker och trafikplanerare i Stockholm förändrades. Till det bidrog den stadsmiljörelse som växte fram under 60-talet. Radikalt nya tolkningar blev möjliga. 1975 bedömdes att 40-55 procent av de boende i det inre storstadsområdet borde kunna cykla till sina arbeten, och 1978 fick Stockholm sin första cykelplan.

De senaste två decennierna har Stockholm återigen fått uppleva en oväntat stark uppgång av antalet cykelresor. Det handlar

om en ökning på cirka 200 procent. Hur kan den förstås? Till viss del kan den bero på att allt fler människor bor i Stockholms innerstad. Men därutöver finns det flera möjliga skäl. Det kan till exempel, liksom under 30-talet, bero på en överfull och dyr kollektivtrafik, eller på ett ökade behov av miljöhänsyn har fått genomslag. Kanske har alltför tröttnat på att betala billurar som dessutom inte längre minskar trängseln och kötiderna i innerstan, vilket ger cykeln komparativa fördelar. Eller handlar det om att hinna med att få motion i ett alltmer tidspressat vardagsliv?

Om detta vet vi mycket lite, vilket speglar att cykeln som transportsätt även är styvmoderligt behandlad av forskningen. Men det finns ljusglimtar. Exempel på det är nyare studier som visar att de flesta av Stor-Stockholms cyklare arbetspendlare tillhör de få procent av Sveriges befolkning som når upp till de rekommenderade nivåerna av hälsofrämjande fysisk aktivitet, dock med en reservation: den typiske pendlingscyklisten i Stor-Stockholm läter cykeln stå från slutet av november till i början av mars. Mycket talar emellertid för att alltför cyklar även på vintern, och på senare år har Stockholms stad även inkluderat vissa cykelstråk bland de transportsträckor som skall prioriteras av snöröjningen.

Sedan 90-talet har många cykelfält etablerats längs Stockholms gator. Brukarstudier visar emellertid att cyklisterna själva föredrar cykelbanor. Men redan att anlägga cykelfält kunde välla stor politisk strid under 90-talet. Minns bara alla turerna kring denna åtgärd längs Hornsgatan. Och så sent som år 2006, när cyklisterna till slut fick en cykelbana längs Sturegatan. Och så sent som år 2006, när cyklisterna till slut fick en cykelbana längs Sturegatan. Och så sent som år 2006, när cyklisterna till slut fick en cykelbana längs Sturegatan. Och så sent som år 2006, när cyklisterna till slut fick en cykelbana längs Sturegatan.

På senare tid har en teknisk innovation skett inom cykelns område - elcykeln. Den har snabbt blivit en storsäljare i Central-europa, och alltför elcyklar rullar även på Stockholms gator. Med dess hastigheter när man under en given tid längre än med en vanlig cykel. Samtidigt är energi-behovet mindre än en procent av bilens. Elcykeln kräver att man själv trampar för att elmotorn ska bidra med ytterligare kraft. Och det finns studier som talar för att den trampkraft som krävs kan uppfylla de fysiologiska intensitetskrav som finns för att man även ska erhålla hälsoeffekter.

I linje med den vanliga cykelns renässans och elcykelns potential har ledande politiker i vår tid uttryckt en ambition att omvandla Stockholm till en cykelstad av rang. Emanuel's utomordentligt gedigna pionjärgärning, sett såväl i ett nationellt som i ett internationellt perspektiv, skapar en grund för att även första vilken resa detta skulle kräva. Men om man lyckas kommer det att imponera på en omvärld som söker efter vägar bort från den globala uppvärmningen och andra problem som massbilismen bidrar till.

Peter Schantz är professor och verksam som forskningsledare för temaområdet rörelse, hälsa och miljö vid GIH i Stockholm.

svd.se

Läs även "Cyklisterna får hjulen att snurra" av Peter Schantz (28/11 2007).

» svd.se/understreket