

STOCKHOLMSKÄLLAN

► LÄS MER OM DET GAMLA STOCKHOLM PÅ STOCKHOLMSKÄLLAN: www.stockholmskallan.se

Stockholm hjärta cykeln – i 100 år

■ ■ I över 100 år har invånarna i Stockholm valt att använda cykeln som transportmedel. På allvar introducerades cykeln, eller velocipeden som den då kallades, i Stockholm under den andra halvan av 1800-talet.

Text: Jonas Hammervald

Då var cykeln en lyxprodukt och cykling var ett nöje för en burgen överklass. I dåtidens media skrevs det om vilda ”velocipedryttare” och ”hjuljanner” som gjorde stadens gator osäkra.

Från kommunalt håll började man lagstifta om cyklandet i Stockholm redan under 1880-talet. I stadens första förordning om cykeltrafik slogs det fast att stadens cyklister skulle hålla till vänster vid möte och använda ringklocka vid gatuhörn.

I en ny förordning från 1894 fanns en bestämmelse om att cyklister skulle hålla långsam fart med vilken menades ”en hastighet som ej är större än att en fullväxt man med rask gång kan följa med velocipeden”. Under 1800-talets sista decennium infördes även systemet med registrering av alla Stockholms cyklar i en särskild ”velocipedrulla”. Detta system fanns i bruk ända fram till 1931. Åren kring se-

kelskiftet 1900 började cykeln, i takt med massproduktion och fallande priser, att tappa sin status som ett exklusivt överklassfordon. 1899 fanns det 25 000 registrerade cyklar i huvudstaden.

Cyklens absoluta storhetstid i Stockholm inföll under åren kring andra världskriget då restriktioner på bränsle och el gjorde att andra transportmedel fick stå tillbaka. 1946 cyklade nästan 50 procent av alla stockholmare mellan hem och arbete.

Efter kriget på 1950-talet tappade cykeln mark, främst till bilen, en utveckling som fortsatte under 1960-talet. Från stadens sida slutade man nästan helt att investera i infrastruktur för cyklande, en politik som 1968 fick en journalist i morgonpressen att utnämna Stockholm till det mest cykelfientliga samhälle som någonsin skapats.

Först under 1970-talet, i samband

med framväxten av ett nytt miljömedvetande, började Stockholms politiker åter att se potentialen i cykeln. ”Cyklar bullrar inte, fordrar inte mycket plats och spyr inte ut avgaser” formulerades det i en stridskrift för cykelns återkomst i stadstrafiken 1970. Åtta år senare fick Stockholm sin första riktiga cykelplan som placerade ut cykelbanor på ett flertal av stadens huvudstråk.

Cyklingens verkliga renässans i Stockholm inleddes kring millennieskiftet 2000. Nya stadsplaneideal som förespråkade en levande, tillgänglig och miljövänlig stadsmiljö sporrade nu kommunens makthavare att anta en rad åtgärder i syfte att öka cyklismen. 2006 lanserades t.ex. systemet med låncyklar, ett initiativ som uppenbarligen fallit i god jord – 2011 skedde närmare en miljon utlåningar.

Stockholms stads senaste cykelplan antogs 2012. I denna slås det fast att staden aktivt ska arbeta för att göra Stockholm till en ”cykelstad i världsklass”. Cykeln lyfts i den antagna planen fram som ett fortskaffningsmedel som minskar negativ miljöpåverkan, ökar framkomligheten och ger positiva effekter på folkhälsan. Ett uppsatt mål i planen är att cykeltrafiken 2030 ska stå för 15 procent av all trafik i Stockholm.



POPULÄRT FÄRDMEDEL. Cyklister på väg till staden år 1946. Bygget av Skanstullsbron pågår i bakgrunden. Underst cykel-parkering på Sveavägen 1946.

FOTO: SPÄRVÄGSMUSEET,
STOCKHOLMS STADMUSEUM