

Cyklen og byen.

- en undersøgelse af cyklens tekniske og brugsmæssige udvikling samt analyse af cyklismens interaktion med byudvikling og byplanlægning

Af Stud.Mag Jon Gade Jeppesen

Aarhus Universitet, Institut for Historie og Områdestudier

Stud20041490

Specialevejleder: Søren Bitsch Christensen

Opgavens omfang: 191.996

Indhold

1. Indledning.....	3
2. Problemformulering.....	5
3. Metode.....	5
4. Cyklens teknologiske udvikling.....	10
Den ”rigtige” cykel.....	14
Danske cykeltyper.....	15
Cykelstier – Danmarks første cykelsti.....	16
5. Transport – hvem og hvad og hvor mange?.....	17
Introduktion af cyklen i Danmark.....	17
Industrialiseringen 1900-1945.....	20
Cyklen som arbejdsredskab.....	22
Efterkrigstiden – efterdønninger fra krigen.....	24
1960’erne: Mændene anskaffer sig bil – kvinder og børn må nøjes med cyklen.....	24
1970’erne: Oliekrise, holdningsændringer, demokratisering og cyklisme.....	26
1980’ernes sundhed, turisme, branding og unge på cykel.....	27
6. Cyklen i tal.....	28
7. Analyse af cyklisme og byudvikling i Odense, Aarhus og Hjørring.....	34
1930’erne.....	35
Cyklen, et redskab der var til at anskaffe og bruge.....	35
Øget transportbehov.....	36
Adskillelse af bolig og arbejde.....	36
Efterprøvning i forhold til Odense, Aarhus og Hjørring.....	40
Cyklens indirekte indflydelse – cykelstier.....	41
Cyklens indflydelse på byudviklingen.....	42
1960’erne.....	43

Bilen bliver billig	43
Øget transportbehov	44
Cykelstier og dermed cyklens indirekte påvirkning.....	48
Cyklens direkte påvirkning af byudviklingen i 1960'erne	50
1970'erne	52
Holdningsændring	53
Cykelstier som følge af holdningsskiftet.....	57
Den direkte påvirkning af byernes udformning	58
De seneste årtier	60
Holdningsskifte hvordan kan det ses?	61
Hvorfor bygger kommunerne cykelstier især i bykernen, hvad får det offentlige ud af det?	63
Konkrete tiltag og den generelle byudvikling.....	66
8. Sammenfatning og konklusion	69
9. Summary in English	73
10. Litteraturliste	75
Arkivmateriale	75
Bøger.....	76
Artikler	77
Websider	78

1. Indledning

Cyklen som transportmiddel, som brugt i fritiden til sport og leg og som hjælpemiddel for de små til balanceøvelser, er kendt i hele Danmark. Der er næppe den garage, arbejdsplads, uddannelsesinstitution eller opgang, hvor cyklen ikke står. Danskerne cykler! Stort set alle har en, og de findes i mange forskellige modeller og størrelser, i alle regnbuens farver, med tekniske faciliteter som gear, håndbrems, cykelcomputer og magnetlys foruden diverse tilbehør i form af cykelkurve, bagagebærer og tasker. Cyklen er kort sagt overalt i det offentlige rum og som en del af vores hverdag. Samtidig er cyklen blevet en del af danskernes selvforståelse. Godt nok er vi blevet kaldt en nation af brobyggere, men vi er så sandelig også en nation af cyklister. Cyklen markerer nogle af de værdier, der står danskerne nærmest, det demokratiske, det fælles og alligevel mulighed for selvstændig udfoldelse og individualitet. I dag signalerer man overskud, miljøbevidsthed og sundhed, når man sidder på cyklen. Nogle cykler hurtigt andre langsomt, bistandsklienten bruger den samme cykelsti som statsministeren. Cyklen er – kort sagt – Danmark, og Danmark bruger cyklen som et brand internationalt.

Gennem de seneste årtier har cyklen og dens symbolværdi fået en stadig større plads i mediebildet, om det så var Lange Svend fra Aarhus, der ankom på cykel til Christiansborg, tidligere Statsminister Poul Nyrup Rasmussens berømte, eller berygtede, cykeldemonstration mod Frankrigs atomsprængninger eller Odenses stand på Expo2010 i Kina. Man kan måske ligefrem komme med den tilsnigelse, at danskerne nogle gange er mere glade for at fortælle om cykling end egentlig at cykle.

Sådan kan situationen i dag beskrives kort. Men hvad har cyklen egentlig betydet for det danske samfund, og hvordan har cyklismen påvirket samfundet op gennem tiderne? Spørgsmålene må være yderst relevante at stille sig i disse cykelglade tider, hvor der sættes mere og mere fokus på cyklen både som miljørigtigt transportmiddel og som sundhedsfremmende aktivitet. Forundringen er stor, når man finder ud af, at forskning i cyklens historie i Danmark er tæt på ikke-eksisterende. Det er mærkeligt, at der ikke tidligere i nævneværdigt omfang har været behov for at sætte cyklismen ind i et historisk perspektiv og i en større samfundsmæssig forståelse. Denne opgave skal forsøge at råde bod på dette.

Cyklen er primært forbundet med det urbane miljø. Her finder man en høj befolkningskoncentration, og afstanden til skole, arbejde og butikker er inden for cyklens naturlige aktionsradius. Cykler fandtes og findes naturligvis også på landet, men uden at de i nævneværdig grad har påvirket infrastrukturen og de generelle transportmønstre. Det er derfor valgt i denne opgave alene at afgrænse undersøgelser og analyser til byerne.

Gennem de seneste årtier er der blevet sat mere og mere fokus på byhistorie og historien om planlægning af byernes fysiske udvikling. Dette gælder ikke blot i den lokalhistoriske litteratur, men også i en mere national kontekst. Eksempler på dette kan findes hos Arne Gaardmand, Hans Helge Madsen og hos Søren Bitsch Christensen.¹ Naturligt nok har disse, hvoraf kun Søren Bitsch Christensen er historiker af uddannelse, også beskæftiget sig med trafik og transport. Det trafikale aspekt er blevet set i en urban ekstern kontekst. Opstillede vækstmodeller for danske byer har haft infrastrukturen mellem byerne og bysystemet som fokus. Samtidig har byernes udvikling og forandring været beskrevet ud fra først jernbanens, sidenhen bilens indtog og dermed med fokus på problematikken om at få byerne omdannet fra gamle købstæder til moderne trafikknudepunkter med flersporede veje. Også når det gælder de få bøger, der har vejhistorien som sit udgangspunkt, har det været i bilismens tegn. Her kan især nævnes Steffen Elmer Jørgensens bog fra *Chausse til motorvej*, hvor det er bilismen og det nationale vejnet, der er i centrum.² Således findes der blot få artikler, der har persontransport internt i byerne som fokus. Endnu færre tager udgangspunkt i cyklen som transportmiddel, cyklismens indvirkning på og interaktion med byplanlægningen og forståelsen for cyklens betydning samfundsmæssigt og økonomisk gennem skiftende tider.³

Opfindelsen af cyklen kan næppe betegnes som et teknologisk vidunder, der ændrede verden på linje med hjulet, dampmaskinen eller internettet. Men cyklen var – og er igen i dag – et (lav)teknologisk svar på nogle af de udfordringer, som udviklingen af samfundet rejser. En gang gjaldt det udelukkende person- og til en vis grad varetransport over kortere afstande. I dag indtager cyklen en langt mere bredspektret position, der handler om energirigtig transport, høje oliepriser, bekæmpelse af livsstilssygdomme og miljøproblemer, fritidsudfoldelse og signalering af de 'rigtige' værdier.

¹ Gaardmand, Arne: *Dansk byplanlægning 1938-1992*, København, 1993; Bitsch Christensen, Søren (red.): *Den moderne by*, Aarhus, 2007; Madsen, Hans Helge: *Skæv og national – dansk byplanlægning 1830-1932*, København, 2009

² Elmer Jørgensen, Steffen: *Fra chaussé til motorvej*, Odense 2001

³ Bl.a. senere omtalt artikel af Erna Lorensens artikel i Dybdahl, Vagn & Finn H.Lauridsen (red.): *Trafik i Århus - før og nu*, Aarhus, 1976

2. Problemformulering

Denne undersøgelses mål er at beskrive cyklens teknologiske udvikling og forandringerne i dens brug fra slutningen af 1800-tallet og frem til i dag. Herudover skal cyklismen gennem analyser af udvalgte byer sættes ind i en generel samfundsmæssig kontekst og specifikt relateres til byudvikling og byplanlægning. Opgavens analysedel er således begrænset til alene at omfatte studier af cyklen i urban sammenhæng.

Undersøgelsen tager sit overordnede udgangspunkt i undersøgelse af nogle få, men enkle spørgsmål, der ved en grundig besvarelse kan skabe en overordnet fremstilling af cyklens udvikling i dansk regi i løbet af de seneste hundrede år. Spørgsmålene, som søges besvaret, er følgende: Hvordan har den teknologiske udvikling af cyklen som fænomen set ud? Hvordan har cyklens benyttelse udviklet sig? Hvem og ikke mindst hvorfor har cyklen været benyttet i forskelligt omfang i den beskrevne periode og slutteligt, hvordan er cyklens udvikling kommet til udtryk i de danske byers udvikling? I analysen heraf inddrages relevante strukturelle og holdningsmæssige forandringer i det danske samfund i perioden.

3. Metode

Opgaven handler om at besvare de overordnede spørgsmål vedrørende cyklens udvikling, cyklens skiftende rolle som transportform og cyklens interaktion med byudvikling og byplanlægning. I besvarelsen ligger også ændringer i cyklismens status og rolle, som skiftende samfundsmæssige ønsker og -holdninger har skabt.

Det er naturligt først at definere, hvad der menes med cyklens skiftende status og rolle. I princippet søger opgaven at besvare dette ved at udstikke to former for udvikling. Den første vedrører den teknologiske udvikling af cyklen og den anden brugen af cyklen. I denne opgave lægges der størst vægt på at undersøge den brugsmæssige udvikling i cyklismen, men naturligvis spiller den teknologiske forandring af cyklen ind herpå og er i flere tilfælde en forudsætning.

Den metodiske tilgang tager afsæt i selvstændige analyser af de rejste spørgsmål beskrevet i problemformuleringen. Konkret falder opgaven i fire hovedtemaer. Det første handler om cyklens teknologiske udvikling. Dette gøres for at skabe en forståelse for og indsigt i, hvorledes cyklen kunne tilgodese behov for transport og fungere som fritidssysse. Temaet behandles via en deskriptiv analyse af den tilgængelige litteratur. Det andet tema dækker spørgsmålene om a) den demografiske og sociale baggrund for benyttelse af cyklen, b) cyklens brug som transportmiddel til skole, arbejde, indkøb og fritid, c) cyklens geografiske brug – om dette er i midtbyen, i parcelhuskvarterer eller i sammenkoblingen mellem

by og land. Under dette emne står spørgsmålet om, hvorfor cyklen valgtes, centralt. Analyserne baserer sig på tilgængeligt statistisk og deskriptivt materiale såvel nationalt som lokalt.

Det tredje tema handler om generelle tendenser i byplanlægning og analyser af, hvorledes cyklen og ønsket om benyttelse af cyklen som transportmiddel til persontransport, varetransport eller fritidsaktivitet – herunder som selvstændigt sundheds- og sportsmedie – påvirker mål og konkrete planer for byernes fysiske udvikling. Temaet behandles på grundlag af dels generel litteratur om byplanlægning og byudvikling, dels konkrete analyser af tilgængeligt planmateriale for de tre udvalgte byer.

Under det sidste temaområde er det målet at sætte cyklen, cykeltransport og cyklismen som idé og holdning ind i den overordnede samfundsmæssige ændring over tid. Heri ligger de forandringer, som sker økonomisk, teknologisk, demografisk, men også holdningsmæssigt. Analysen heraf baserer sig på en kombination af indhentet viden fra de tre foregående emner kombineret med generelle samfundsanalyser. Under dette tema vil det blive diskuteret, hvorfor cyklen opnåede en så stor rolle i flere danske byer, som tilfældet var, og hvorfor cyklismen trods skarp konkurrence fra andre transportformer stadig har en relativ stor udbredelse og succes i Danmark.

Opgavens tidsmæssige afgræsning er i princippet fra cyklens opfindelse og frem til i dag. I de konkrete byanalyser er det dog valgt ikke at foretage en slavisk kronologisk gennemgang, men i stedet at foretage tidsmæssige nedslag i afgrænsede perioder. Herved gøres det tydeligt at påvise hovedudviklinger i cyklens historie set i forhold til den samfundsmæssige udvikling og foretage komparative analyser mellem opdelte situationer. Perioderne er valgt ud fra en overordnet gennemgang af den eksisterende litteratur og tilgængelig statistisk materiale. Punktnedslagene sker i følgende tidsperioder: 1930'erne, 1960'erne, 1970'erne og i dag, det vil sige de seneste årtier. 1930'erne er valgt, da det er en periode, hvor cykeltransport omfangsmæssigt blomstrede, og bilismen endnu ikke havde sat sine markante spor. Næste punktnedslag er 1960'erne, der for mange står som *de glade 60'ere*. Forbruget blomstrede, og det samme gjorde byplanlæggernes vækstdrømme. På dette tidspunkt er cyklen trængt af bilismen og af den hastige byudvikling med gadegennembrud, saneringer og udflytning til parcelhuskvarterer. 1960'ernes byplanlægning blev en realisering af 1950'ernes drømme og planer om modernitet og om en detailstyret fysisk planlægning.

Tredje punktnedslag er sat allerede i det følgende årti. Årsagen er, at 1970'erne repræsenterer et gryende opgør med den planlægningsmani, der fandt sted i årtierne forinden. Et oprør, der kan aflæses i stort set alle samfundets aspekter fra overordnede fysiske strukturer over økonomiske systemer til konkret boligindretning, transport m.m. Samtidig førte oliekrisen, den efterfølgende økonomiske krise og en

demokratisering af den fysiske byplanlægning til, at cyklen fik en ny og betydelig rolle. Det sidste punktnedslag er situationen gennem det seneste årti. Som beskrevet i indledningen indtager cyklen i dag en ny og meget stærk rolle både hos brugerne fysisk og identitetsmæssigt, men også hos politikere og byplanlæggere, der ønsker at fremme cyklens brug både dagligt og i fritiden.

På grundlag af den eksisterende litteratur er det muligt at kortlægge de overordnede linier for de fire punktnedslag. En nærmere analyse kræver dog mere detaljerede undersøgelser baseret på konkret kildemateriale og konkrete geografiske lokaliteter. Det er derfor valgt at foretage undersøgelse af tre byer – Aarhus, Odense og Hjørring – der har hver sin karakteristiske profil geografisk, økonomisk, demografisk og planlægningsmæssigt. Ligesom ved de kronologiske punktnedslag medvirker de til at gøre komparationer mulige og synlige. Naturligvis er det ifølge opgavens overordnede sigte væsentligt, at disse specifikke forhold ses i lyset af en mere generel udvikling.

Aarhus er valgt, da byen som den første udenfor hovedstaden fik et universitet. Generelt er byen præget af en ung befolkning og mange uddannelsessteder. En by, der er vokset meget, men som samtidig ikke har gennemgået helt de samme renoveringer af bymidten som for eksempel Odense. Byens særlige topografi med placering direkte ud til havet og dermed med havneadgang næsten fra bymidten spiller også ind i den særlige fysiske udvikling. Aarhus har i dag en særlig cykelplan og er i gang med at udvikle et cykelby-projekt.

Odense er, og har i byens egen optik altid været, Danmarks cykelby. Byen har generelt i forhold til de tre valgte byer været den, med det største antal cyklister. Årsagerne til dette vil blive beskrevet senere.

Den tredje by er Hjørring. Den er valgt for at repræsentere en helt anden bytype både med hensyn til størrelse og økonomisk struktur. Den bruges primært til at perspektivere i forhold til de to storbyer, og dens begrænsede byplanmæssige indsats på cykelområdet betyder, at den ikke indgår med samme vægt i analyserne. Som nævnt indledningsvis eksisterer der ikke litteratur, der samlet behandler cyklens teknologiske og brugsmæssige udvikling ej heller værker, der ligger tæt op ad nærværende opgaves problemformulering. Under indsamling af viden om emnet har det derfor været nødvendigt at sammenstykke udpluk fra eksisterende litteratur, statistiske data (som desværre er yderst begrænsede) samt konkret kildemateriale fra de tre valgte byers arkiver i form af rapporter om byplanlægning, cykelplaner, oplysninger og beretninger fra stadsingeniørernes kontorer m.m. Der er således tale om såvel primært som sekundært kildemateriale.

I den eksisterende litteratur foreligger der således ikke et eller flere hovedværker, hvortil nærværende undersøgelse kan relatere sig. I opgaven vil der derfor blive anvendt en bred vifte af publikationer og artikler. Tættest på denne opgaves problemfelt er Jens Nørgaards bog *Cyklisme, bilisme og trafikens*

politik.⁴ Bogen er en udgivelse af en magisteropgave fra 1980 i sociologi, hvilket den tydeligt bærer præg af. Bogen er meget fokuseret på det sociologiske aspekt af cykling. Der er tale om en samtidsanalyse af cyklismen, dog med en vis historisk dimension. Gennem en række data og interessante forklaringer formår Nørgaard at give et meget pro-cyklisme billede. Undersøgelsen mangler at redegøre for fordele ved bilismen, som den ellers sigter til også at ville beskrive. Årsagen til denne skævvridning skyldes måske, at Nørgaard selv var aktivt medlem i Dansk Cyklist Forbund (DCF), indgik i ledergruppen og var senere redaktør på organisationens medlemsblad, før han meldte sig ud på grund af interne uroligheder i foreningen.⁵

I analyserne af de udvalgte byer sættes fokus på cyklismens interaktion med byudvikling og byplanlægning. Som et konkret eksempel herpå kan nævnes den betydning, som en øget afstand mellem bolig og arbejdssted medførte. Op gennem 1900-tallet forandrede byerne sig således, at man i stadig højere grad valgte at adskille boligområder og industriområder. Dette medførte behov for mere persontransport og dermed en øget interesse for og udbredelse af cykler. De mange nye cykler påvirkede igen byplanlægningen, idet der opstod behov for at skabe cykelstier. Cykelstier er et meget håndgribeligt og målbart element i udviklingen. Dog er det for nærværende opgave et problem, at der kun i begrænset omfang foreligger data eller andet kildemateriale, der angiver omfang og udvikling af cykelstier. Som det vil fremgå i analyseafsnittet om Odense, eksisterer der heldigvis herfra et om end ikke fyldigt så dog brugbart materiale, hvor ud fra der kan drages konklusioner. I det følgende vil det ligeledes fremgå, at det generelt har været nødvendigt at sammenstykke data fra en række spredte kilder. Der findes desværre hverken nationalt eller lokalt samlede statistikker eller oversigter over planlægningsmæssige og økonomiske indsatser på cykelområdet. Cyklen har indtil nutiden ikke haft samme bevågenhed i det offentlige system, herunder Danmarks Statistik, som jernbanen og senere bilen har nydt godt af.

I arbejdet med analyser af afdækkede data og udviklingsforløb indgår i denne opgave følgende præmisser som grundlag for konklusionerne: 1) Der er et stigende transportbehov perioden igennem. 2) Cyklen og bilen er i et direkte konkurrenceforhold i forhold til person- og varetransport. Nedgang i bilismen betyder opgang i cyklismen og modsat. Cyklen er billigere i anskaffelse og drift, mens bilen er bedre til at transportere varer og bedre på lange distancer. I den forbindelse skal man naturligvis ikke se bort fra den offentlige transport som alternativ til henholdsvis cykel og bil. 3) Jo sværere bilen har ved at komme frem, jo mere vil det gavne cyklen. det vil sige, der er en positiv indflydelse på antallet af cyklister, når bilismen besværliggøres. 4) Cykelstier er med til at tiltrække flere cyklister. 5) Bilister vil vælge den for biltrafik

⁴ Nørgaard, Jens: *Cyklisme, bilisme og trafikens politik*, København, 1980

⁵ Knudsen, Walter m.fl.: *På cykel i 100 år*, København, 2005, p.76

letteste vej. Hvis en bilist har valget mellem en bykernes små gade, som måske er kortere, kontra en større vej, vil bilisten typisk vælge den større vej. Dette er et væsentligt punkt i forhold til ønsket om gadegennembrud og ringgader.

Som cyklens særlige karakteristika er også denne opgave et balanceeksperiment: At bruge analyser af udviklingen i tre byer til at søge at beskrive cyklens rolle i samfundsudviklingen og cyklismens betydning for byudviklingen i et langt tidsmæssigt og nationalt perspektiv.

4. Cyklens teknologiske udvikling

Cyklens udviklingshistorie er ikke alene en teknologisk fortælling om mekaniske forbedringer af det oprindelige simple design. Det er også en historie om de særlige nyskabelser, som cyklismen og forsøget på at fremme den har medført i den fysiske byudvikling så som cykelstier, cykellyskryds, hastighedsmålere, pumpestationer og cykelstativer, og om de lovgivnings- og reguleringsmæssige initiativer man gennem tiderne har sat som ramme om cykeltrafikken. Innovationshistorie og teknologihistorie er derfor hovedordene i dette kapitel om cyklens teknologiske udvikling.

Cyklens historie skal ses som en del af den generelle teknologiske innovation og udvikling, der fulgte med industrialiseringen. Denne førte til en række opfindelser, som også cyklen siden hen nød godt af både med hensyn til materialer og mekanik. I det følgende skal cyklens fysiske udvikling fra tidligste tid kortlægges med henblik på at give en baggrundsviden om de forskellige cykeltyper. Opgaven søger at vise cyklens overordnede udvikling, og derfor er dens oprindelse væsentlig. I cyklens udformning ligger nemlig en indikation af, hvem der har brugt den og til hvad. Derudover har det været væsentligt at beskrive dens fysiske oprindelse, da dette ikke i større omfang er gjort før i dansk litteratur, hvilket må betegnes som en mangel. Førnævnte Jens Nørgaard står sammen med historiker Finn Woodshow som de eneste bud på en dansk gennemgang af cyklens tidligste år.⁶

Det første afsnit beskriver primært perioden frem til omkring år 1900. Herefter sker der en opdeling, hvor Norden begynder at benytte cyklen som massetransportmiddel, mens den syd for den danske grænse forbliver et forlystelsesmiddel. Derfor bliver kun danske cykeltyper fra omkring år 1900 og frem til i dag beskrevet, da de er de eneste, der har relevans for denne opgaves overordnede mål.

Cyklens egentlige opfindelsestidspunkt er vanskeligt at fastsætte. Cyklens historiske udvikling er beskrevet forholdsvis godt i faglitteraturen både i dansk og internationalt regi. Udviklingen internationalt, især i Tyskland, England og Frankrig, var i 1800-tallet milevidt foran den udvikling, der fandt sted i Danmark. En forskel, der senere er blevet udlignet, og på visse områder ligefrem er med modsat fortegn. Det er dog muligvis på andre områder, at Danmark har været længere fremme. Hvor Tyskland, England og Frankrig især var foregangslande i forbindelse med den tekniske udvikling af cyklen, har Danmark haft mere fokus på, hvad cyklen kan bruges til, f.eks. opfindelsen af ladcyklen 'Longjohn', og hvordan cyklens brug kan understøttes med anlæggelse af cykelstier m.m.

⁶ Wodschou, Finn: *Frem paa det rullende hjul*, København, 1983

Cyklens opfindelse

Cyklens oprindelse er som nævnt ukendt. En søgning efter svaret giver forskellige bud. Således nævnes det flere steder, at Leonardo da Vinci skulle have opfundet et transportmiddel med to hjul.⁷ En sådan model findes da også, men ægtheden er tvivlsom.

Både i almindelige opslagsværker og i historiske værker om cyklen får Karl von Drais æren for at have opfundet det første tohjulede transportmiddel. Dog er der tvivl om, hvorvidt draisinen kan kaldes en cykel. Her anvendes definitionen, at det er to hjul, der sidder i forlængelse af hinanden, mens en person ved egen hjælp kan komme frem. Således er Karl von Drais' maskine udgangspunktet for gennemgangen.

Drais' cykel blev opfundet i 1817 i Karlsruhe. Allerede i 1813 havde han udviklet et firhjulet transportmiddel til at komme rundt og inspicere sine markarealer med. Denne model blev dog hurtigt glemt.⁸ Denne første cykel havde to lige stor hjul i forbindelse med hinanden. Mellem dem var der placeret en sadel, hvor rytteren kunne sidde. Den var hovedsageligt fremstillet i træ. Fremdriften foregik ved at løbe eller sparke sig fremad. Hele tiden med en fod på jorden. Denne maskine blev døbt Laufmaschine. Drais fandt dog, at et drejeligt forhjul var brugbart. Herved kunne man styre maskinen, og samtidig behøvede man ikke længere konstant have en fod i jorden. Nu kunne man holde balancen ved at justere på forhjulet. Denne blev kaldt dræsinen eller en velocipede, der betyder hurtigfod. Det er altså her, den generelle opfattelse af cyklens historie tager sin begyndelse. Denne moderne maskine skabte generel opmærksomhed. Således blev den hurtigt kendt uden for Karlsruhe. Mange steder blev den taget vel imod, men der var også mange kritikere. Således hed det i en beskrivelse, at denne opfindelse på én gang forvandlede en mand til en hest og en vogn. Dog var andre mere positive. Der findes således en lang række citater fra aviser rundt om i Europa og fra det østlige USA, der beskæftiger sig med denne nye opfindelse. Herlihy har således fundet en række af disse citater, der omhandler cyklens fremkomme.⁹ Disse viser, hvilken stor interesse dette transportmiddel rejste, hvor end det kom frem. Således vandt det frem i løbet af foråret og sommeren 1818, men viste sig dog at være en modedille, da den allerede sidste på året var ved at uddø.¹⁰ I England udvikledes også en cykel. Dandy-horse eller hobby-horse blev den kendt som. Der er tvivl om, hvorvidt den engelske cykel havde Karl Drais som forbillede. Herlihy og Wodschow er enige om, at den var udviklet efter det tyske

⁷ Nørgaard p. 14

⁸ Herlihy, David: *Bicycle – the history*, London, 2006 p. 19

⁹ Herlihy p. 24ff

¹⁰ Herlihy p. 30

forbillede, mens Nørgaard skriver, at den engelske blev udviklet samtidig med den tyske.¹¹ Karetmager Denis Johnson var manden bag denne maskine. Det var en forbedring af Karl Drais'. Det var især unge mænd fra den engelske overklasse, der brugte denne maskine. Hurtigt viste det sig, at det blot var et modefænomen. De cyklende unge blev gjort til grin i pressen og blandt almindelige borgere. Selvom Drais hårdnakket forsvarede designet, gled både hans model og den engelske udgave ud. I perioden frem til omkring 1860'erne skete der stort set intet. Kun en enkelt cykel blev opfundet, og denne fik ikke megen opmærksomhed. Cyklen var kendetegnet ved, at man i modsætning til dens forløbere ikke behøvede at røre jorden overheadet. I 1839 havde en skotte nemlig fundet på at sætte pedaler på, der gik til baghjulet. Det var ikke kædetrækket, der blev opfundet, men en mekanisme der byggede mere på et princip i lighed med brug af stempler. Som flere gange set i cyklens historie blev denne opfindelse dog ikke til noget de første mange år. I stedet voksede opfindelsen frem med at sætte pedalerne på forhjulet frem. Denne tilgang herskede fra 1860'erne og frem til år 1900.

Når perioden fra løbemaskinen til pedalcyklen bliver set som en stagnation i udviklingsprocessen, er det naturligt nok fordi den udvikling, der skete efterfølgende, gik så hurtigt, som den gjorde. Således var der i 1890 5000 cykler i Frankrig, mens der 10 år senere var 10 millioner!¹²

Der findes en del uenighed om, hvem der satte pedaler på cyklens forhjul. Enten fandt det sted i Tyskland eller i Frankrig. Wodschow beskriver denne problematik, men konkluderer, at det var franskmænd Pierre Lallement, der skal tilskrives opfindelsen. Den blev skabt i 1862, og Lallement tog patent på den i USA i 1865.¹³ Baggrunden for diskussionen er, at mens Lallement var i USA, kom der en pedalcykel frem opfundet af brødrene Michaux. Samtidig mener man i Tyskland, at æren slet ikke skal tilskrives nogen af de to, men derimod Joseph von Baader.¹⁴

Der er altså en længere periode i cyklens udvikling, hvor der intet skete. Fra 1817 og et par år frem gik løbemaskinen sin sejrsgang, og derefter gik udviklingen mere eller mindre i stå. Både Nørgaard og Wodschow nævner denne mangel på udvikling, men ingen af dem giver en forklaring. Nørgaard påpeger dog på, at det er en speciel situation, fordi perioden ellers var fuld af nye opfindelser og fremgang.¹⁵ Herlihy forsøger at forklare denne underlige opbremsning i udviklingen. Han skriver således, at den almene opfattelse har været, at forklaringen skulle findes i den generelle negative holdning til cyklen. Dette gjorde, at ingen søgte at videreudvikle den. Herimod står hans egen opfattelse, som begrundes i, at opfindelsen af

¹¹ Nørgaard p. 16

¹² Kragh, Helge: "Om Cyklens Teknologi- og Kulturhistorie" i *Danmarks Tekniske Årbog 1998-99*, p. 56

¹³ Wodschow p. 8

¹⁴ Kragh p. 56

¹⁵ Nørgaard p. 19

pedalerne stred mod den generelle forventning og dermed ikke accepteredes. Drais kæmpede for at holde sin løbemaskine ude af det mekaniske felt. Han mente, at den var mere eller mindre fuldt udviklet. Herlihy's argument er altså, at Drais blot så det som godt resultat, hvis man kunne holde balancen under fart. Dog frarådede han det, hvis man ikke var trænet.¹⁶ Således opstod pedalcyklen ifølge Herlihy ikke på grund af, men snarere på trods af løbemaskinen.

Det må siges at være specielt, at den pedaldrevne cykel netop fandt sit oprindelsessted i det centrale Europa og ikke i Storbritannien, hvor løbemaskinen stadig nød en smule interesse. Michauxs cykel var lavet af jern og var på ingen måde en hverken let eller billig anskaffelse. Cyklen vejede 50 kg og havde en pris på 100 kr., hvilket svarer til 500 timers arbejde for en almindelig arbejder.¹⁷ På trods af dette og på trods af, at flere kunder henvendte sig for enten at betale cyklen i rater eller til nedsat pris, blev den populær.¹⁸ Udover reklame vandt cyklen også frem via lektioner i kørsel. Man kunne tilegne sig denne kunst i løbet af fem til seks lektioner, lovede Michaux.¹⁹ Cyklen vandt stort frem i de parisiske kvarterer, og allerede i 1868 var cyklen så populær, at man ikke kunne undgå at møde den. Året efter kunne maskinen også ses mange steder i København.²⁰ Ligeså hurtigt som denne dille brød frem, forsvandt den. Prisen samt udformningen gjorde, at den på samme måde som sin forgænger kun kunne bruges til underholdningsformål. Dog var udviklingen i gang, og i Storbritannien fortsatte man med at afholde cykelløb. I den forbindelse fik James Starley en idé. Ved at gøre forhjulet meget større og baghjulet lille kunne man øge farten, og samtidig var denne konstruktion ikke så følsom over for de forfærdelige veje, der mange steder fandtes på dette tidspunkt.²¹ Vejnettet i Europa var ikke blevet forbedret siden den første cykels fremkomst. Tværtimod havde jernbanerne overtaget transporten, og vejnettet forfaldt. Derfor var cyklens designfølsomhed overfor ujævnheder og dårlige veje utrolig vigtig. Præcist hvornår denne cykel blev opfundet, er der tvivl om. Det bedste bud er 1871, hvor Starley introducerede sin Ariel.²² Udover at man nu kunne komme hurtigere frem med pedalkraft, og at cyklen var mindre følsom overfor ujævnheder, var denne udgave også lettere og kostede meget mindre end de franske og tyske udgaver. James Stanley betegnes almindeligt som cykelindustriens grundlægger. Han var medejer af en symaskinefabrik, og benyttede derfor sit ejerforhold og viden til at masseproducere denne høje cykel. Sammenkoblingen mellem cykelmekanikere og reparation af symaskiner, som flere med kendskab til den slags vil nikke genkende til, startede allerede

¹⁶ Herlihy p. 47ff

¹⁷ Kragh p. 55

¹⁸ Herlihy p. 78ff. Herlihy har gennemgået Michauxs arkiv og kommer med en lang række eksempler omhandlende især prisen, men også designet og kunsten at lære at cykle.

¹⁹ Herlihy p. 81

²⁰ Flere kilder bl.a. Wodschow p. 10

²¹ Nørgaard p. 20

²² Herlihy p. 161

fra første færd. Samtidig var denne cykel også med til at introducere ordet bicycle og dermed det, vi kender som cykel. De tidligere omtalte blev kaldt velocipeder.

Den ”rigtige” cykel.

Den cykel, vi kender i dag, hvor hjulene er lige store og med kædeetræk, blev den næste model på scenen. Allerede i 1880'erne slog den igennem. Man havde til stadighed forsøgt sig med konstant større hjul på den høje cykel, der i Danmark fik tilnavnet Væltepeteren. Ligeledes forsøgte man sig med forskellige kædeetræk, der kunne øge hastigheden, og gearing blev også forsøgt.²³ Dog forgæves for de entusiaster, der elskede den høje cykel. Der blev på flere måder set ned på den nye cykel, hvis hjul var lige store – eller lige små. Den nye cykeltype blev kendt som en safety. Safety var altså, i modsætning til den almene opfattelse, en fællesbetegnelse for en cykeltype, ikke en enkelt model. Tilfælles havde disse modeller, at de gjorde op med de høje cyklers sikkerhedsproblemer ved at gøre baghjulet større, forhjulet mindre og samtidig flytte rytterens vægt mere over på baghjulet, så det ikke var så let at falde forover. Den udgave, som fremstår som den ’egentlige’ cykel af denne type, er en engelsk produceret Rover. Den blev introduceret i 1885 ved Stanley Show.²⁴ Det er John Kemp Starly, nevø til den tidligere nævnte James Starly, der står som ophavsmand. I løbet af kort tid slog denne cykeltype an i befolkningen, især efter at den overvandt de første års problemer med små designfejl, og efter at de viste at kunne slå *the ordinary* på stort set alle former for etaper. Ser man på, hvilke opfindelser der fulgte med i løbet af 1890'ernes sejrsgang for safetyen, var det bl.a. frihjulet, udvendige gear, pedalbremser, aftagelige dæk og oppustelige slanger.²⁵ Denne cykel havde med andre ord stort set alle de detaljer, man kan forvente at finde på en cykel i dag, og set ud fra designet har det da også ændret sig utroligt lidt. Når det kommer til diskussionen om, hvorvidt udviklingen sidenhen er gået i stå, ligesom den gjorde efter løbmaskinens fremkomst, er det måske, set i et udviklingsperspektiv, blot periode fra 1860'erne frem til omkring år 1900, der skiller sig ud, og ikke omvendt.

At den almindelige cykel ikke har forandret sig synderligt betyder dog ikke, at nye cykeltyper ikke er kommet til. En lang række cykler har set dagens lys, nogle er blevet en del af bybilledet eller har fundet andre nicher, mens andre er forsvundet.

Cyklens yderligere udvikling beskrives bedst ved at sætte fokus på de cykeltyper, der er fremkommet, samt brugen af cyklen generelt. Da denne opgave har til formål at beskrive cyklens indflydelse i Danmark

²³ Wodschow p. 15

²⁴ Herlihy p. 235

²⁵ Kragh p. 56

gennem de seneste hundrede år, skal cyklens udvikling op gennem det 20. århundrede beskrives. Dette gøres ved at sætte fokus på danske cykeltyper.

Danske cykeltyper

Udviklingen af cykeltyper i Danmark kan beskrives ganske kort, da det drejer sig om ganske få. Blandt dem, der hurtigt forsvandt igen, kan nævnes en dansk bygget cykel, hvor man ligger ned, populært betegnet som en sofacykel. En dansk udgave af denne blev udviklet i 1930'erne. Den gjorde op med selve måden, man transporterede sig selv på. Hertil kom, at den danske udgave havde et rat i stedet for det almindelige styr.²⁶ En anden dansk cykel, med et noget anderledes stel, var Dursley-Pedersen-cyklen. Denne havde en sadel, der ikke sad på en stang som normalt, men var opspændt mellem to stænger. Dette fungerede som en slags støddæmper og gjorde den mindre følsom overfor ujævnheder. Denne model blev genintroduceret i 1979.²⁷

To danske modeller, der vandt mere indpas, er Longjohn-cyklen og Christiania-cyklen. Longjohncyklen, en cykel med et lad mellem de to hjul til transport af varer. Den ses stadig og har for nylig igen vundet indpas. Den blev opfundet i 1929 af mekaniker Morten Rasmussen. Den første model, som han patenterede, var med to lige store hjul. Den kunne transportere ca. 200 kg. En ny udgave blev udviklet kort tid efter. Den havde et lidt mindre forhjul, et mindre varelad og kunne transportere 150 kg.²⁸ Modellen produceres stadig i Danmark som det eneste sted, hvor denne udgave er kendt. Longjohn beskriver godt forskellen på danske cykler og cykler produceret andre steder i verden.

Den almindelige danske cykel så helt frem til 1960'erne anderledes ud end i dag. Det var en mere robust cykeltype, bedre kendt som politicyklen eller, noget misvisende, turcyklen. Årsagen til dette, mener Wodschow, skal findes i brugen af cyklen. Han skriver således: "I Skandinavien var cyklen et nødvendigt transportmiddel, en daglig brugsgenstand, i langt højere grad end andre steder i verden, hvor den vedblev at være et redskab til sport og fornøjelse."²⁹ Derfor er det også naturligt, at en cykeltype opfundet omkring 1930 i Danmark ville være af praktisk karakter, og samtidig at denne type ikke blev kendt syd for grænsen. Ser man på udviklingen, som ovenfor er beskrevet gennem det 19. århundrede, har sport, forlystelse, mode og rekreation været de bærende incitament for cyklens udformning. Og dermed også drivkraften i udviklingen. Rent transportmæssigt og praktisk i forhold til persontransport eller som transportmiddel for varer var væltepeteren yderst ineffektiv. Men højden, og dermed faren, gjorde, at unge mænd fandt den

²⁶ Wodschow p. 21

²⁷ Wodschow p. 21

²⁸ *Den Store Danske Encyklopædi* Under opslag "Longjohn"

²⁹ Wodschow p. 22

spændende. Af den grund er det også muligt at beskrive cyklens udvikling op til 1900 som en generel udvikling, mens der herefter må tages geografiske hensyn, som defineres i brugen. I den sammenhæng er det specielt interessant at fremhæve Longjohn-modellen, fordi den netop er en af de få cykler, der blev opfundet med et andet formål end fart og spænding. Hvor man tidligere gik efter farten som den dominerende kraft, tilbød Longjohnen det modsatte. Den var uhyre langsom, men til gengæld stabil og med stor transportevne. Heri kan man se afspejlingen af den danske cyklisme med fokus på brugen af cyklen til person- og varetransport. En anden cykel, der opfyldte danske cyklisters behov, er Christiania-cyklen. Denne cykel blev opfundet i 1970'erne i forbindelse med, at fristaden Christiania blev bilfri. Igen havde man behov for at kunne transportere større varer rundt ved hjælp af cykel.

De to cykler, der stadig produceres, afspejler hver deres opfindelsestidspunkt. Således kan Longjohn-cyklen ses som et eksempel på den øgede transport af varer generelt i samfundet. Adskillelsen af bolig og arbejdsplads, industri, samlebåndsarbejde og forandringen i butikformer. I 1970'ernes tidsånd var modstanden mod bilismen mere væsentlig, og cyklen gik fra at være en primær transportform til at være det sunde og miljørigtige alternativ.

I forbindelse med at finde faktorer, der kan forklare, hvorfor danskere cykler mere, hvorfor der er flere cykelstier og hensyntagen til cyklister, samt hvorfor dansk infrastruktur og trafikfordeling i byerne ser anderledes ud end i andre lande, er netop udviklingen i cyklens brug og rolle i samfundet vigtig. Hvor cyklen i landene syd for Danmark havde det rekreative og fornøjelsesmæssige som mål, er det i Danmark og Skandinavien blev det transportmæssige og det praktiske, der er det væsentlige. Årsagen til, at danskere cykler så meget, skal muligvis findes helt tilbage til starten af det 20. århundrede. Til trods for, at en stor del af den danske befolkning cykler, findes der ingen større kendte danske cykelløb. Det er heller ikke i Danmark, at letvægts-raceren, BMX'eren og mountainbiken er blevet opfundet, men i nationer med langt færre cyklister. Dansk design har heller ikke slået igennem, når det gælder teknologisk cykeludvikling. Alt sammen fordi der har været et andet fokus på, hvad cyklen skulle bruges til.

Cykelstier – Danmarks første cykelsti

Der har været en stor debat omkring hvor Danmarks første cykelsti er anlagt. Definitionen er her en vigtig ting. Ser man på Danmarks første cykelsti med egen linjeføring må man se nordpå. Danmarks ældste cykelsti, som har sin egen linjeføring og ikke er anlagt i forbindelse med en vej, ligger mellem Ringkøbing og Søndervig. Det var en ren udflugtssti med brugerbetaling og stod færdig i 1920.³⁰

³⁰ Kryger, Rigmor: "Cyklestien Ringkøbing-Søndervig" i *Hardsyssel Årbog*, Ringkøbing, 1996 p. 105-122

Når det gælder spørgsmålet om, hvem der i Danmark var først ude med at introducere et egentligt vejareal til cyklisterne og kun til cyklisterne, er der uenighed. Ifølge *Den Store Danske Encyklopædi* blev Danmarks første cykelsti anlagt på Esplanaden i København i 1892.³¹ I Odense mener man dog, at denne rekord skal findes i den fynske hovedstad. Historiens Hus har i den forbindelse udgivet en artikel, der udråber Odense til at være Danmarks Nationale Cykelby. Odense blev i år 1900 udråbt til ”cyklisternes eldorado” af tidsskriftet *Cyclen*.³² Også denne sti blev anlagt med et rekreativt formål, dog er det sikkert at det er i København at rekorden skal findes. Fælles for de stier der har været i spil var det rekreative formål.

5. Transport – hvem og hvad og hvor mange?

I det foregående afsnit er cyklens teknologiske udvikling blevet beskrevet. I det følgende sættes fokus på den brugsmæssige side af cyklen op gennem det 20. århundrede. Dette er også en indledning til de forandringer, cyklen førte med sig fysisk og de forandringer, som påvirkede cyklen. Hvor man i slutningen af det 19. århundrede kun anlagde ganske få cykelstier, blev der i det følgende århundrede skabt i tusindvis af cykelstier i de danske byer. Samtidig var de cykelstier, der blev anlagt i løbet af det 20. århundrede, af en ganske anden karakter. De var ikke længere blot nedlagte grøfter eller ridestier, der forbandt byen med rekreative områder udenfor byen. Cykelstierne blev nu en del af infrastrukturen i byen, og de åd sig sågar ind på selve vejarealerne. Man kan således iagttage en betydelig forandring fra situationen med de få sportsudøvende unge mænd på cykler, der dominerede omkring år 1900, til den almene danske bybo i det 20. århundrede, ikke mindst i 1930'erne. Cyklen gik fra en specifik udnyttelse til et generelt transportmiddel.

Dette afsnit starter derfor med at redegøre for cyklens ankomst til Danmark, for dannelsen af de første danske cykelklubber over dannelsen af de mere seriøse interesseorganisationer med DCF i spidsen. Samtidig ser afsnittet på de sociale forhold i forbindelse med introduktionen. Der bruges til dette afsnit sekundær litteratur samt statistik over anvendelsen af cyklen gennem århundredet.

Introduktion af cyklen i Danmark

Danmark var omkring draisinens opfindelse under stor påvirkning af alt, hvad der kom sydfra. Dog er det måske alligevel overraskende, at den i 1818 allerede var at finde på den danske side af grænsen. På samme måde som andre steder havde denne model en del problemer og vandt aldrig rigtig frem. Derimod kom den første velocipeden til i 1865, og denne gang kunne det mærkes. Det beskrives, at københavnernes oplevede

³¹ Dietrich, Ove W.: Under opslag ”Cykelsti” i *Den Store Danske Encyklopædi*, København,

³² Johnny Wøllekær: ”Mellem sport, adspredelse og selskabelighed” p 67-84 i *Idrætshistorisk Årbog*, 1997, Odense p. 79

en velocipede-mani i året 1869. På det tidspunkt kostede en sådan maskine en svimlende sum af 40-60 rigsdaler. Dog kunne man også leje en og samtidig lære at køre på velocipeden i rideskoler. Her startede den som et redskab til morskab. Dermed blev den brugt til det, den var skabt til. Den kunne ikke opfylde noget krav om at transporteffektivitet og var alt andet end billig. Der var dog enkelte, der begav sig ud på ture på dette nye transportmiddel, dog mere som udfordring end noget andet.³³ En række avisartikler og blade omtaler denne første bølge, men mest i kraft af nyhedens interesse.

En af de foreninger der blev skabt, og som i øvrigt er landets første cykelforening, blev dannet allerede i 1881. Dansk Bicycle Club (DBC) var stedet for de få rige. En liste over foreningens første medlemmer tæller således flere af de unge mænd, som var sønner af Etatsrådsmedlemmer, en søn af en kammerherre og generalmajor en der senere blev hovedkasser i Nationalbanken og flere i fra samme sociale lag.³⁴ De var for det meste bosat i Hellerup, Charlottenlund og Ordrup. Turene på disse nymodens dyre cykler foregik om søndagen fra Grøndalhuset i Charlottenlund. Til at starte med var disse ture kun for få udvalgte, men efter kort tid var der behov for mere struktur. I den forbindelse blev DBC dannet den 7. maj 1881. Turene foregik nu et par gange om måneden og i DBCs egen udgivelse fra 1941 beskriver disse således: "Man optraadte fuldstændig i Overensstemmelse med Ride-Reglementet og gav Indtrykket af at være besjælet af Korpsaand."³⁵ Når foreningen drog af sted på deres høje cykler, var det under stor bevågenhed fra almene dele af befolkningen. Det kom til udtryk ved mange ukvemsord, også politiet så skævt til dem, eftersom de var uden for politivedtægterne, og der derfor ikke fandtes nogen form for lovgivning for dem.³⁶ De første beretninger om cyklisterne i den danske historie og DBCs historie vidner om en nærmest militær indgangsvinkel, hvor udtryksformen var det væsentligste ved hele arrangementet. Uniformen og måden, hvorpå man kørte på geled, kan nemt minde en om ældre tiders unge adeliges forhold og trang til fare og militær disciplin. Faren var en vigtig del af hele affæren. De høje cykler og den militære tilgang var en klasseforstærker af rang. Det var de gammeldags dyder, der blev fremvist under disse ture. Her sad de unge mænd hævet over den almindelige befolkning og lovgivning. Muligvis derfor skorter det heller ikke på beskrivelser af gadedrengenes skældsord, der blev råbt efter optoget under søndagsudflugterne - nærmest et hædersbevis for disse borgerskabets unge mænd. Man placerede nogle af de mest nævenyttige mænd forrest og bagerst i tilfælde af korporlige optøjer med de ikke cyklende borgere.³⁷ Da den lave cykel eller safetyen blev kendt, var der en klar holdning hos DBC: "Man havde imidlertid i Begyndelsen kun Foragt

³³ Nørgaard p. 51

³⁴ Beyerholm, Jørgen: *Dansk Bicycle Club's Historie*, København, 1941 p. 10f

³⁵ Beyerholm p. 11

³⁶ Beyerholm p. 17

³⁷ Beyerholm p. 17

tilovers for Safety'en, der kun kunde godkendes som en Maskine for Ældre og svagelige, som ikke turde eller kunde stige op i Højheden.”³⁸

Oprindeligt var ordet ”Dansk” i foreningens navn ”Danish”, men efter en bitter strid blev dette skiftet ud. En af de ledende kræfter valgte at trække sig, da han ikke længere mente, at det var en gentlemans klub efter engelsk billede, men var blevet for demokratisk. Dette skete allerede få måneder efter starten. På trods af disse ”demokratiske” tendenser var det dog en lille sluttet skare. I efteråret 1881 kom foreningen for alvor på landkortet. En engelsk hurtigløber ved navn Mr. King havde opfordret enhver, der havde et befordringsmiddel til at stille op i et kampløb mod ham. DBC valgte at tage imod udfordringen, og den 11. september måtte englænderen se sig slået i Tivoli foran 5000 fremmødte. Dette skabte stor omtale. DBC ser selv dette som det egentlige vendepunkt, hvorved deres virke kom i offentlighedens bevidsthed.³⁹ Efterfølgende kom der stadig flere væddeløb i Tivoli og disse medførte en kursændring: ”Fra oprindeligt at have været en Sammenslutning med det fornemste Formaal gennem Velocipedetoure at agitere for Velocipederidningen, var D.C.B. nu klart indstillet paa at ville være Organisator af Væddeløb.”⁴⁰

Selv de kongelige lod sig filme på cykel i 1903 til ære for fotografen. Endnu et eksempel på, at især blandt de finere var cyklen et respekteret underholdningsinstrument.⁴¹

Det omtalte vendepunkt blev også et generelt vendepunkt for cyklen. Den demokratiske proces medvirkede til, at flere og flere blev væddeløbsinteresserede. Johnny Wøllekær har indgående beskrevet, hvordan der blev oprettet en væddeløbsbane under stor bevågenhed i Ansgar anlæg i Odense og senere, hvordan den nye væddeløbsbane flyttede ud til udflugtsstedet Fruens Bøge, hvor den i slutningen af det 19. århundrede og starten af det 20. havde sin storhedstid.⁴² En storhedstid, der kulminerede med, at brødrene Ellegaard, et par håndværkere fra Fangel, blev lokale helte, der ved flere lejligheder endda formåede at slå de ellers så dygtige københavnere. Væddeløb og safetyen gjorde, at den bredere befolkning fandt glæde ved cyklen, og samtidig var der også blevet skabt en udflugtsforening i Odense, hvor kvinderne endda kunne være med. Cyklen overgik via konkurrence til at blive et mere almindeligt og folkeligt fænomen. Underholdningen bestod nu ikke blot i eksklusive ture for de rige borgerbørn, men for en bredere befolkning. Det er derfor nærliggende at pege på, at det er i forbindelse med indførslen af væddeløb, at cyklen kom ind i folks umiddelbare bevidsthed. Det var nu ikke længere et særsyn at se en cykel, og derfor

³⁸ Beyerholm p. 33

³⁹ Beyerholm p. 17

⁴⁰ Beyerholm p. 27

⁴¹ Klippet kan ses på Københavns Museums hjemmeside:

http://www.copenhagen.dk/dk/det_sker/tidligere_saerudstillinger1/paa_cykel_i_Koebenhavn/cyklens_barndom

⁴² Wøllekær p. 71

var det også nærliggende, at cyklen efterfølgende også blev brugt til almen transport og ikke kun udflugter og væddeløb.

Industrialiseringen 1900-1945

Med industrialisering skete der også en forandring af de gamle købstæders udseende og virkemåde. Hele strukturer blev i slutningen af 1800-tallet forandret: levevilkår, befolkningssammensætning, boligforhold, transportformer og byens egentlige funktion i samfundet. En indikator for dette er, at omkring 1850 var en fjerdedel af den danske befolkning bosat i et urbant miljø, mens det i 1920 var omkring halvdelen.⁴³ En forholdsvis hurtig ændring i bosætningsmønstret. Dog kan den danske urbaniserings- og industrialiserings hastighed ikke sammenlignes med de mest fremgangsrige europæiske lande. Således var væksten i danske byer noget langsommere. I 1880'erne omlagde man landbrugsproduktionen til en mere industriel animalsk produktion. En omlægning, der gjorde, at landbruget i højere grad var modstandsdygtig over for urbaniseringen og kunne absorbere den arbejdsstyrke, der blev overflødiggjort i forbindelse med mekaniseringen af dele af landbrugsproduktionen. Den langsomme urbanisering holdt ved frem til 1930'erne, hvor cyklen for alvor toppede. På det tidspunkt var landbruget i krise, og landarbejderne flyttede til byerne. Dog gør Mette Tapdrup Mortensen i sin Ph.d.-afhandling fra 2010 opmærksom på, at det ikke var en entydig folkevandring fra landet til byerne, men somme tider forekom den modsatte vandring. Forstæder og provinsbyerne nød også godt af tilstrømningen.⁴⁴ Den noget svage tilstrømning, der kan ses af Mortensens tabel for urbanisering, skal dog læses med de faktiske tal for øje. Således skete der en tilflytning på små 25 % fra omkring 1850 til 1920. Dette tal dækker dog en betydelig numerisk vækst i antal danskere bosat i urbane miljøer som følge af den betydelige befolkningsvækst. Befolkningstallet steg i perioden med langt over en million.

Sammensætningen af forandrede transportbehov og levevilkår samt øget befolkningstæthed gjorde cyklen til et primært transportmiddel for mange. Cyklen besad en række egenskaber, der gjorde netop denne transportform til en vinder, da den økonomiske krise for alvor slog igennem i 1930'erne. Hos Nørgaard finder man den typiske marxistiske indgangsvinkel til forklaringen af cyklens succes omkring 1930'erne. Således gøres cyklen til en social konstruktion og et produkt af samfundets øgede behov, som igangsattes af industrialiseringen og varernes cirkulation i samfundet. Ud over den marxistiske og socialkonstruktivistiske tilgang bidrager Nørgaard også med en række andre faktorer, som han mener, har haft indflydelse. Cyklens individuelle præg og fysiske størrelse gjorde, at alle steder, hvor man ville, kunne man komme frem. Man var ikke forhindret på grund af lange afstande, for eksempel ud af byen, eller af

⁴³ Nørgaard p. 43

⁴⁴ Mette Tapdrup Mortensen: *Pensionatet som urbant mikrokosmos ca.1880-1960'erne*, Aarhus, 2010

snævre gamle gader i byen. Nørgaard selv beskriver således: "Cyklen kunne komme frem overalt, fra dør til dør, var uafhængig af ruter og rejsetider, skulle ikke fodres, var mere effektiv end gang, og viste sig at være hurtigere end de fleste andre transportformer."⁴⁵ Det, han her beskriver, er cyklen kontra andre transportformer. Det at gå havde den ulempe at være endnu mindre mobil transportform end cyklen. Cyklen kunne også slå hesten økonomisk i forhold til vedligeholdelse og fysisk opbevaring. Cyklen var heller ikke afhængig af ruter og tid og dermed mere fleksibel end offentlige transportmidler. Man får næsten den tanke, at man som almindelig arbejder havde muligheden for at benytte de andre transportmidler, når man læser Nørgaards afhandling, og at cyklen var et vidundermiddel, der på alle måder havde udkonkurreret andre transportformer. Cyklens fortrinligheder præger siderne, især som arbejderklassens transportmiddel nummer ét. Sandheden ligger dog nærmere i, at cyklen var rentabel at anskaffe og kunne opfylde de mest basale krav, der handlede om transport af varer og personer inden for en begrænset radius. Samtidig kunne den bruges til udflugter ud af byen i den sparsomme fritid for arbejderklassen. At den ikke var et vidundermiddel, kan cyklens fremtidige historie berette om. Da knallerten og bilen blev mulige at købe for menigmand, blev de de foretrukne transportmidler.

Samtidig med den ændrede brug af cyklen skete der også byplanmæssige forandringer. Industri og bolig blev adskilt. Først i en mere anarkistisk form, hvor industrien skød op rundt omkring, og arbejderne bevægede sig fra deres respektive hjem til arbejdspladsen. En forandring i forhold til den præ-industrielle købstad, hvor håndværkerne havde været i overtal, og hvor de fleste boede, arbejdede og solgte deres ting fra ét og samme sted. Den uorganiserede omvæltning af byrummets indretning forsvandt dog hurtigt, idet kommunerne valgte at løse industriens ekspansionsbehov og de medfølgende gener for beboere ved at adskille industri- og boligområder. Fabrikkerne havde ofte i perioden behov for nye arealer til maskiner, opbevaring eller arbejdsrum. Denne ekstra plads var særlig dyr midt i boligkvarterer, da dette ville medføre mange flytninger. For arbejderne betød industrien ofte luft- eller støjgener. Denne begyndende byplanlægning havde en indirekte indflydelse på cyklismen. Hvad der før havde været morskab, blev nødvendigt for arbejderen, eller måske rettere muliggjorde industrialiseringen. En diskussion, der har karakter af "hønen eller ægget". Var cyklen en medvirkende årsag til, at der kunne ske en fysisk adskillelse af bolig og arbejde over flere kilometer? Et spørgsmål, som er relevant, idet der naturligvis er en sammenhæng mellem økonomisk udvikling og transport. Hos Nørgaard og i festskriftet udgivet i forbindelse med DCFs 100 år jubilæum finder man beskrevet, at cyklen muliggjorde nævnte udvikling, og at cyklen som

⁴⁵ Nørgaard p. 28f

transportmiddel kom før den kraftige udvikling i industrien. Denne sammenhæng kan blandt andet understøttes med DCFs slogan: "Uden cyklen går Danmark i stå".⁴⁶

Dog skal man ikke i denne periode kun se cyklen som et transportmiddel, der muliggjorde strukturelle forandringer. Den forblev stadig et forlystelsesmiddel. Nu var det især beboerne i de snævre og tæt bebyggede arbejderkvarterer, der fik muligheden for at opleve det grønne uden om byerne. Udflugtsruter ud af byen blev skabt, og områder til fornøjelse og forlystelse skød op, som eksempelvis Fruens Bøge uden for Odense.⁴⁷ Det var i den forbindelse, at de første linjeføringer og cykelstier blev skabt.

Cyklen som arbejdsredskab

Efterhånden begyndte cyklen også at gøre sig gældende i forbindelse med transport af varer og som arbejdsredskab inden for særlige sektorer. Således tog de danske postbude cyklen i brug. Godt nok var der gjort forsøg med velocipede mellem Korsør og Skælskør i 1859, men man skal frem til omkring år 1900, før cyklen blev brugt kommercielt. I 1894 blev det gjort lovligt for landposten at benytte cyklen til sit arbejde, og i 1898 kom den første cyklende postomdeling af ekspresbreve til København. Det blev herefter muligt for postbudene selv at anskaffe sig cykler fra Krigsministeriets værksteder til den forholdsvis høje sum af 200 kroner i 1904. En pris, der dog kunne svare sig, da dette medførte, at postbudene kunne påtage sig et bijob.⁴⁸ Ikke alene til udbringning af breve blev cyklen taget i anvendelse. Det skete også til fragt af varer. Tidligere benyttedes trækvogne til lokal transport. Den nye type transport på cykel blev udført af cykelbude eller "svejere". Et navn der hentydede til, at deres cykel kun havde ét gear. Cyklen var lavt gearret, og skulle man have den op i fart, måtte man stå op og sveje fra side til side. En tung og besværlig måde at bringe varer frem på. Dog var det stadig hurtigere end til fods, og man kunne transportere mere. Således fortælles, at et blot 16-årigt bud døde af overanstrengelse i 1930'erne, da han krydsede Rådhuspladsen i København med en ladvægt på omkring 800 kg.⁴⁹ Normalt kan en type af denne slags med tre hjul klare en vægt på omkring 250 kg, så en smule i overkanten har det været! Allerede i 1890 brugte flere københavnske forretninger cykler til udbringning af vare.⁵⁰ Også i Aarhus blev cyklen brugt som arbejdsredskab. Herfra stammer "De Blaa Drengene". Buddrengene havde man i forvejen. Som bud skulle man ansøge politiet om tilladelse, og herefter skulle man, når man var på arbejde, bære en tydelig mærkat samt et nummer. Den 26. maj 1900 startedes Aarhus Kioskselskab, hvis opgave var at samle velopdragne buddrengene, der i blå uniformer skulle omdele aviser, ugeblade samt telegrammer. Disse drenge blandede

⁴⁶ Knudsen p. 7

⁴⁷ Se afsnit om Danmark første cykelsti p. 16

⁴⁸ Knudsen p. 16

⁴⁹ Knudsen p. 18

⁵⁰ Den Store Danske Encyklopædi, under opslaget: "Cykelbud"

sig i færdslen i Aarhus midtby. Man kunne ringe efter dem, og de havde sågar deres egne frimærker af forskellig værdi alt efter leveringsomfang. De blå drenge havde kontrakt med postvæsenet, som de servicerede frem til kontraktophør i 1948.⁵¹ En pendant til nutidens grønne bude.

Andre professioner brugte også cyklen. Således var politiet også en ihærdig bruger af cyklen som transportmiddel. Før 1911 var politiet et kommunalt anliggende, men da et Statspoliti blev oprettet, datidens rejsehold, blev disse betjente udstyret med cykler. Faktisk var der en ordning med tjenstemandscykel frem til 1. april 1974. I Aarhus var der eksempelvis i 1917 otte cyklende betjente parat til hurtig udrykning.⁵²

I takt med cyklens brug til transport og dens indflydelse på varetransporten begyndte der at skyde nye former for foreninger op. Hvor det tidligere havde været forlystelses- og sportsforeninger, blev den rendyrkede interesseforening skabt. Dansk Cyklist Forbund så dagens lys 16. oktober 1905. På trods af dens virke, der var til gavn for den almene befolkning, var klasse og status dog en vigtig del af DCF. Således kunne kommunelærer Gabriel Jensen ikke betræde posten som formand, da han ikke blev fundet fin nok!⁵³ Forbundet var rodfæstet i det københavnske borgerskab - en tendens, der lå i tiden. For at drage en parallel hertil havde man efter systemskiftet i 1901 heller ikke valgt en bonde til at sidde som statsminister på grund af den samfundsmæssige klassestruktur. På samme måde fungerede DCF. Det var i øvrigt en efterfølger efter Cyklistforeningen, der blev stiftet i 1897 med det formål at skabe cykelstier til datidens cyklistere.⁵⁴ I takt med at cyklisterne overgik til at være arbejdere, blev DCF også en forening, der kæmpede for disse. Således blev, hvad der startede med at være en kamp for de fås rettigheder til bedre vejforhold, til en klassekamp for de mange fattigere dele af den danske bybefolkning. I starten stod kampen mod folk til hest, da man, som nævnt i afsnittet om cykelstier, forsøgte at få omlagt ridestier til cykelstier. Senere stod kampen mod bilismen. I denne forbindelse skete der et skifte. Fra at have været en kamp for cykelstier, blev det nu en forening, der arbejdede for cyklisterne i alle aspekter. I forbindelse med den nye trussel fra bilismen gik man blandt andet imod bilers øgede hastighed. Således henvendte forbundet sig til rigsdag og regering i 1917 for at få dem til at stoppe en hastighedsforøgelse fra 25 km/t til 30 km/t. Samme år oprettedes der en fond til pågribelse af cykeltyve.⁵⁵ I 1918 blev forbundet for alvor en national forening, da den begyndte at henvende sig direkte til landets amter angående løse skærver i vejkanterne. Senere står det også klart, at Forenede Danske Motorejere blev den direkte modstander i de fleste af DCFs

⁵¹ Juul, Knud & Valbæk, Keld: "De Blaa Drenge" i *Dit Århus*, 1990 p. 233-41

⁵² Lorenzen, Erna: "Stålhestens indtog og fremgang" i *Trafik i Århus – før og nu*, Aarhus, 1976 p. 68

⁵³ Knudsen p. 7

⁵⁴ Knudsen p. 59

⁵⁵ Knudsen p. 60

mærkesager. Når det gælder medlemstal, eksisterer der ikke så mange kilder ifølge DCF. Dog er der bevaret et medlemstal fra 9. december 1925, der lød på 4.467. Et tal, der faldt gennem 30'erne og 40'erne. Dette er en vigtig information i forhold til senere analyse af årsagen til cykelstier i Danmark. Regnet i medlemstal var DCF ikke ret stærk. Heller ikke økonomisk var DCF en sværvægter. Således var kassebeholdningen i 1955 nede på 1.522,32 kr.⁵⁶ På trods af den ringe tilslutning på græsrodsniveau og ringe økonomi spillede DCF dog en vigtig rolle, men først rigtigt igen i 1960erne.

Efterkrigstiden – efterdønninger fra krigen

Under 2. verdenskrig var det trafikale billede naturligt påvirket af besættelsen og rationering på olie, benzin og gummi. Dertil kom, at næsten hele bilparken var klodset op. Kun få havde tilladelse til at benytte bilen, og i så fald i erhvervsmæssige sammenhæng. Den særlige situation i forbindelse med krigen og dens indflydelse på transport i Danmark gjorde, at perioden i løbet af 1940'erne ikke er valgt som særlig undersøgelsesperiode. Det var cyklen, der stod for den største transportmæssige andel i danskernes hverdag. Men cyklerne var også ramt. Import af cykler eksisterede ikke, og problemer med at få nye dæk begrænsede brugen af cykler.

Fremgangen i bilismen var langsom, men sikker, op gennem 1950'erne. Selv i 1930'erne, hvor cyklismen var stærkest, var der fremgang i bilsalget. Og det var denne fremgang, der tog til efter, at bilerne kom tilbage på vejene. Bilen blev et statussymbol.

Når det gælder cyklismen som massetransportmiddel og om at være husstandens transportmiddel nummer ét, er 50'erne det sidste årti. Dette er et overgangsårti for urban transport og for cyklen. Endnu var det ikke normalt at eje bil. Flere steder i litteraturen omtales det, at 1950'erne var sidste gang, hvor man kunne se store flokke af cyklister bevæge sig til og fra arbejde.

1960'erne: Mændene anskaffer sig bil – kvinder og børn må nøjes med cyklen

Det endelige skifte, hvor bilismen overvandt cyklen skete omkring 1957. Dette er tidspunktet, hvor det sidste forbud i forbindelse med anskaffelse af en bil, faldt bort efter 2. verdenskrig. En lang række faktorer, der slog igennem i løbet af 1960'erne, medførte, at cyklismen kom i baggrunden. Som nævnt i metodeafsnittet hænger bilen ulasteligt sammen med cyklen, således at begge transportmidler udgjorde en stor del af den samlede befolknings transportbehov. Så naturligt nok var bilens stærkere udbredelse et tab for cyklismen – i hvert fald på overfladen. En nedgang er der, men ikke så tydelig som bilens fremgang.

⁵⁶ Knudsen p. 64

Dette har noget at gøre med, at der var dukket nye transportbehov op for andre dele af befolkningen end hidtil.

Kvinder og børn var dem, der tog over. Hvor cyklen havde været arbejderens – og dermed mandens – transportmiddel, overgik den nu til at blive kvindernes. En svensk undersøgelse, som blev refereret i Odense Kommunes stiplan fra 1976, bidrager til denne iagttagelse. Her hedder det, at omkring 20-30 % af befolkningen dagligt cykler i sommerhalvåret. Hvis man ser på gruppen 7-17-årige, er dette tal helt oppe på 90 %. Samtidig slår undersøgelsen fast, at kvinder cykler mere end mænd.⁵⁷ Kvindernes indtog på arbejdsmarkedet var mere eller mindre slået igennem, og dermed deres daglige behov for at transportere sig.⁵⁸ Samtidig fik flere familier bil. En transportform, der tilfaldt manden. En yderligere ting, der især trak de unge drenge og mænd væk fra cyklen, var knallerten.⁵⁹ Så knallerten betød pludselig noget, det samme gjorde kvinderne på arbejdsmarkedet. Dog var det personer i den erhvervsaktive alder, der i mindre grad benyttede cyklen set gennemsnitligt. Denne konklusion drager Nørgaard ud fra tal, der henholdsvis viser antal personer, der ejer en cykel, og antal personer, der benytter en cykel.

Når børnene er nævnt, skyldes det, at de i højere grad fik et transportbehov. I forbindelse med bilens fremkomst, øget velstand og krav til nye og større boliger samt muligheden for at bygge boliger billigere og hurtigere, flyttede familierne ud fra bycentrum til villa- og rækkehuskvarterer. Hvor de gamle kvarterer førhen havde en høj befolkningsgrad pr. kvadratmeter, blev der nu mere lys og luft, færre mennesker om det samme boligareal. Dette gjorde, at børnene i højere grad måtte transportere sig frem og tilbage fra skole.

For at opsummere var det altså en stigning i det generelle transportbehov, der for alvor slog igennem. Dette skete på samme tid, hvor bilen overgik fra at være et statussymbol i særklasse til et mere almindeligt dagligt transportmiddel. Ikke at bilen ikke længere var et statussymbol, men det var et statussymbol, som mange i den voksende middelklasse kunne benytte sig af. Middelklassen begyndte at vokse enormt, og den arbejderklasse, som tidligere havde benyttet cyklen, svandt ind. Samtidig ændredes vaner og adfærd sig også. Man tog ikke længere hjem i frokostpausen, men blev på arbejdspladsen.

Cyklen blev dermed nedprioriteret som transportmiddel, men også, som det skal vises senere, samfundsmæssigt i forhold til byplanlægningen. Cyklen blev ikke længere set som et fremtidens transportmiddel, men som et levn fra fortiden. Kønsrollerne for de cyklende blev også ændret, og det

⁵⁷ Veje i Odense kommune vejplan – Hovedstinet 1971”, Bilag 7 p. 11

⁵⁸ Busck, Sten & Poulsen, Hennening (red.): *Danmarks historie – i grundtræk*” p. 390

⁵⁹ Nørgaard p. 112

samme gjorde alderssegmentet. Den øgede fritid gjorde cyklen til et legeredskab for børn, hvorfor børnecykler blev populære. Samlet betød udviklingen en stor nedgang for cyklen. Selvom den vandt frem i forhold til kvinder og børn, tabte den dog overordnet.

1970'erne: Oliekrise, holdningsændringer, demokratisering og cyklisme

Som i starten af 1900-tallet oplevede cyklen endnu en gang en fremgang i 1970'erne. Det var dog ikke så meget antalsmæssigt, men mere i fokus og omtale. Den nedgang, som cyklen havde oplevet igennem 1960'erne, blev dog stoppet i starten af 1970'erne. Især i slutningen af 1970'erne fik cyklen en ny opgangsperiode. Det var dog ikke samme årsager som tidligere, der lå til grund for opblomstringen. Et præj om disse årsager kan findes i kampagner og generelt i tidsånden, hvor blandt andet motion, sundhed og miljø vandt frem, men man kan også se, hvordan udviklingen skabte et helt andet udseende for cyklen.

I 1920'erne og frem var det politicyklen eller turistcyklen, der var almindelige. Nu var det mere individuelle cykler, der vandt frem. Cykler, hvis udseende og formåen ikke var ens for alle modeller. Wodschow beskriver det på denne måde: "Med den eksplosion i interessen for cykling, der kom i 1970'erne, fulgte en fantastisk udvikling af cyklens dele. Fabrikkerne overgik hinanden i udvikling af bremses, gear m.v. Således fik man både hydrauliske og aerodynamiske bremses og automatiske gear. Den lille cykelhandler, hvor man kunne få lappet og smurt sin cykel, er blevet til cykel-supermarkeder, hvor man kan vælge mellem hundreder af cykler med forskelligt udstyr samt få sin cykel "skræddersyet" efter behov og leveret med særlig beklædning." ⁶⁰ Denne tekst blev udgivet i 1983, netop som udviklingen var på toppen.

Wodschow har muligvis derfor også overdrevet sin sprogbrug en anelse. Men beskrivelsen symboliserer godt, hvilken forandring der fandt sted i 1970'erne. Cyklen havde som nævnt oplevet en relativ nedgang siden slutningen af 1930'erne, men endelig i 1970'erne vendtes nedturen. Dette er den ene vigtige detalje. Den anden er, at der også skete et køns- og aldersskift i endnu højere grad end i 1960'erne. Erna Lorenzen giver en god indikation af cyklens situation i 1970'erne. I sin artikel fra 1976 i bogen *Trafik i Århus – før og nu* stiller hun spørgsmålet, hvorvidt cyklen overhovedet har en fremtid. Hertil svarer hun, at tilbagegangen har været stor grundet det øgede behov for fart og distance, men beskriver derudover situationen således: "Men også en masse husmødre bruger cyklen til indkøbsturen i nabolaget. Der er tillige stadig folk, som dagligt bruger cyklen til deres arbejde, hvad det så end er – det daglige brød eller studier. Endelig er der kommet noget nyt – man driver kondi ved at cykle. Der er næsten gået mode i det." ⁶¹

⁶⁰ Wodschow p. 24

⁶¹ Lorenzen p. 71

Især sidste halvdel af 1970'erne omtales som "cykelbraget". I denne periode kom flere cyklister til, og samtidig steg cykelsalget til omkring 400.000 per år.⁶² Nedgang i knallertsalget i slutningen af 1970'erne var med til at påvirke cyklen i en positiv retning. Således blev det ulovligt at køre knallert for unge under 16 år, præmien på forsikring steg, styrthjelm var påkrævet, fartgrænsen blev sat til 30 km/t, tuning af knallerten blev forbudt, og fra 1980 blev det ulovligt at sælge de store knallerter.⁶³ Dermed blev cyklen et nemmere, billigere og til tider hurtigere transportmiddel selv for de unge drenge at bruge. En stadig stærkere trang til oprør mod kapitalismens forurening og en øget interesse for sundhed gjorde cyklen til et nyttigt alternativ til bilen, især for ungdommen. Cyklen blev hermed også et middel, hvormed man kunne signalere en særlig holdning. Den danske cyklist brugte ikke blot cyklen til transport, men nu også til kondition og vise syn på miljødebatten. Cyklen blev på mange måder mere demokratisk. Kvinder, børn, mænd og unge brugte alle cyklen.

1980'ernes sundhed, turisme, branding og unge på cykel

Bevæger man sig længere op i tid, skete der en yderligere forandring. Måske ikke så meget i antal som i syn på cyklen. Forandringen tog fart allerede i 1970'erne og har siden bidt sig fast. Cyklen var og er stadig i dag ikke længere kun et transportmiddel. Det er de unge og smarte, der i højere grad tog og tager cyklen. Det gælder studerende og de sundheds- og miljøbevidste. Brugersegmentet er helt anderledes end i 1930'erne. Cyklen er ikke længere et lavstatussymbol som i 1960'erne. I visse dele af samfundet er cyklen snarere udtryk for en særlig kulturel klasse, der har fokus på cyklens værdier.

Priserne på anskaffelse af biler er stigende, hvilket har medført, at det er personer uden en fast indkomst, der benytter cyklen. Dette har igen medført, at især unge i det urbane miljø benytter sig af cyklen som hverdagstransportmiddel. Jo længere uddannelse, jo længere benyttes cyklen. Alderen for anskaffelse af bil er blevet højere. Unge med bil bliver hængt ud både som dårlige bilister og som "Brian'er" – et lidet flatterende udtryk, der betegner en hvis form for ungdomskultur, der blandt andet handler om fart og om at "style" sin bil mest muligt.

Uviklingen gennem de seneste årtier har også været rettet mod at sikre cyklisterne mest muligt ved at anlægge stier enten væk fra motoriserede trafikkanter eller i form af en forhøjet sti ved siden af vejbanen. Dette har medført, at det er blevet mere sikkert at cykle i byerne og ført til, at flere bruger dette transportmiddel.

⁶² Nørgaard p. 117

⁶³ Nørgaard p. 112

Udviklingen i brugen af cyklen gennem de sidste mere end hundrede år har vist store forandringer og skift. Antallet af cyklister set procentvis i forhold til byernes transportformer er muligvis faldet siden 1920'erne, men der er kommet en større fordeling af grupper, som benytter cyklen. Den er på mange måder overgået til at være et statussymbol, samtidig med at cyklen nu ikke blot er et transportmiddel, men meget mere end det. Cyklen kan udtrykke langt mere individualitet i form og farve. Naturligt nok er det at stille spørgsmålet, hvorfor denne ændring er sket? Hertil kommer spørgsmålene, hvordan kan det være, at cyklen ikke er forsvundet helt? Har cyklen en fremtid, og hvordan har samspejlet i de danske byers fysiske udvikling påvirket, og ladet sig påvirke af, cyklen?

6. Cyklen i tal

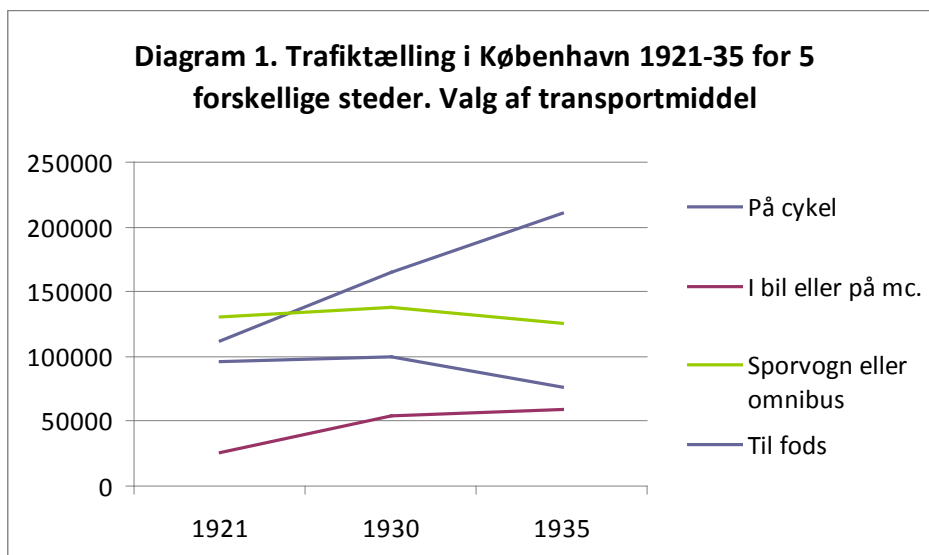
Som tidligere nævnt er udforskningen af cyklens historie begrænset. Desværre forholder det sig på samme vis, når det gælder statistiske data. Brugen af sekundær litteratur har derfor været nødvendig, men nogle tal findes der dog. Foreliggende vejtejlinger giver gode øjeblikbilleder på trafiksituationen på et givent tidspunkt. Problemerne med disse er, at de normalt er taget på én dag om året. Denne kan være påvirket af vejrlig. Cyklister er mere sårbare overfor dårligt vejr. Der kan også være andre forhold, der spiller ind. Eksempelvis beskriver Nørgaard, hvordan han undres over en nedgang i cykelantallet på en strækning i København efter cyklens renæssance i 1970'erne.⁶⁴ Årsagen hertil skal nok findes i, at visse strækninger i området blev gjort nærmest bilfri ved forskellige tiltag, så som forbudt parkering med mere. Dette medførte en øget bilisme på optællingsstrækningen, hvilket igen sandsynligvis medførte en overflytning af cyklisterne til de mindre trafikerede og delvis bilfrie veje. Cyklister benytter som udgangspunkt de korteste og hurtigste veje, men en del cyklister søger af sikkerhedshensyn at undgå veje med megen anden trafik. Derfor er et drastisk fald i cyklismen blandet med en kraftig stigning i bilismen ikke altid ensbetydende med, at det afspejler den reelle trafikudvikling i et givet område. Med disse forbehold in mente vil nedenfor blive vist nogle af de tal, der eksisterer om udviklingen i cyklismen.

For at vise den trafikale vækst i 1930'erne har Knudsen i DCFs jubilæumsskrift fundet nogle tal. Også han benytter lejligheden til at beklage sig over de manglende tal for cyklister og skriver et sted ironisk: "Og man har vel at mærke ikke, som man ellers har set en del eksempler på, valgt alene at tælle motoriserede køretøjer. Nej, cykeltrafikken er så sandelig også medtaget."⁶⁵ Tallene, han her refererer til, er tællinger i danske byer og på landeveje fra 1935 og 1939. Bilismen steg i perioden med 10% på landevejene, mod cyklen som steg 7%. I København er det dog cyklen, der står for den store fremgang. Her var der en

⁶⁴ Nørgaard p.234ff

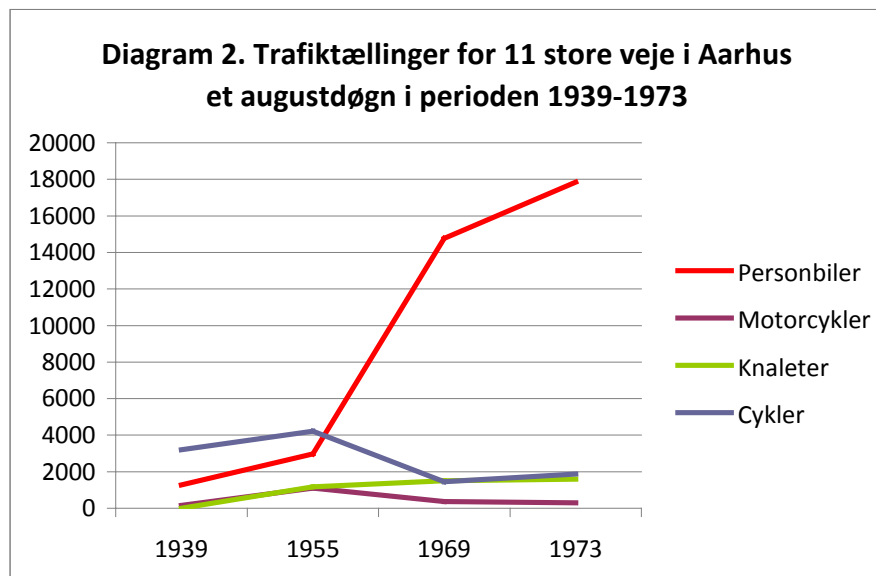
⁶⁵ Knudsen p. 44f

fremgang på 12 % til cyklen, mens bilen kun havde en vækst på 7%. Altså en betragtelig fremgang for brugen af cyklen i tråd med redegørelsen om den generelle fremgang frem til 2. verdenskrig. Til at underbygge denne tendens bruger Nørgaard trafiktællinger for fem strækninger i København i perioden 1921 til 1935.



Kilde: Nørgaard p. 63

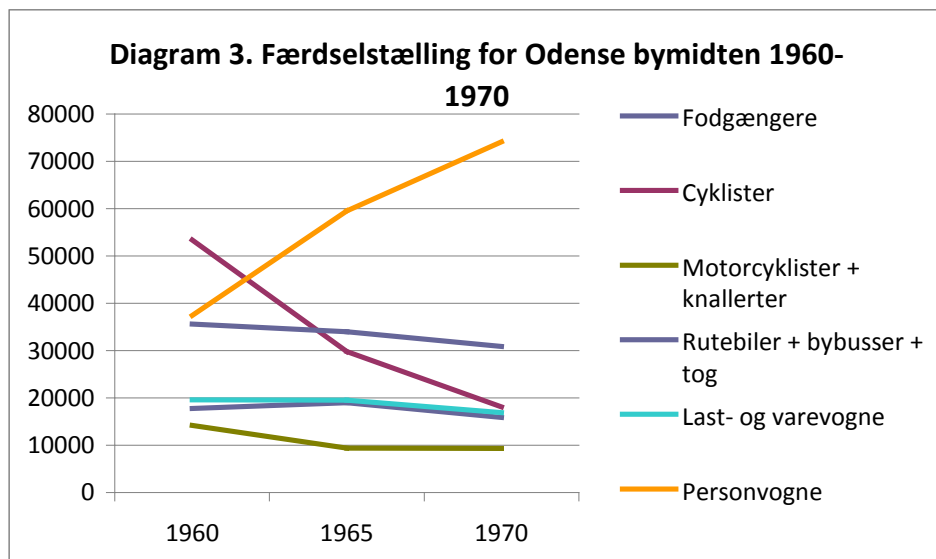
Ovenfor kan cyklens fremgang tydeligt aflæses. På dette tidspunkt er bilerne stadigvæk i mindretal. En anden ting, der er vigtig at lægge mærke til her, er at der er en samlet stigning. Godt nok går fodgængertallet tilbage og den offentlige transport falder en smule, men det er kun begrænset i forhold til den stigning, cyklen og til dels bilen opnår. Dette kan betyde to ting: Enten er der opstået et generelt øget transportbehov, eller også er befolkningen vokset. Begge forklaringer må anses for korrekte, og tallene afspejler derfor tillige udviklingen i det urbane miljø på dette tidspunkt. Går man til Aarhus, findes der også trafiktællinger, der både er bredere over antal strækninger, men også over tid.



Kilde: Gejl, Ib: "Der tælles og reguleres" i *Trafik i Århus – før og nu*, p. 126

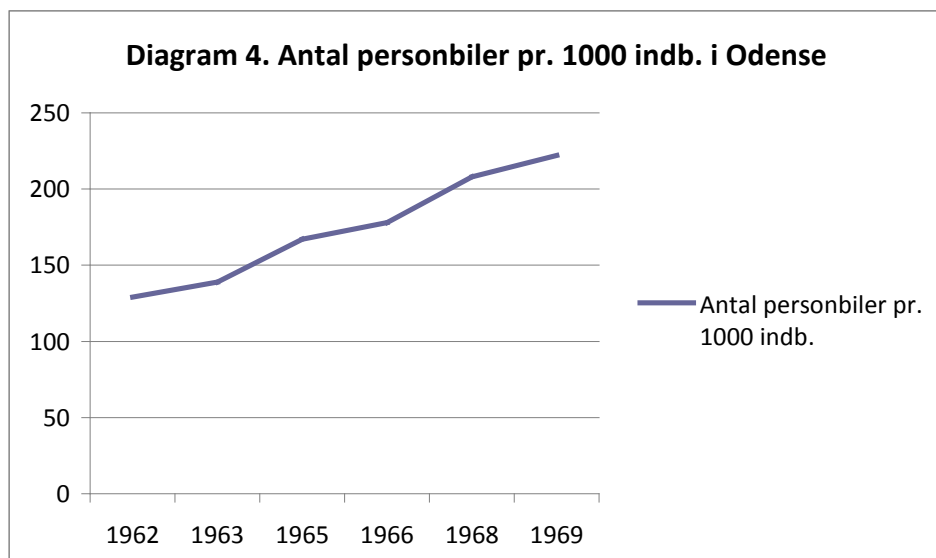
Ovenstående diagram giver et indblik i udviklingen fra slutningen af 1930'erne til begyndelsen af 1970'erne. Som trafiktællingen fra København viste, er det cyklen, der i 1930'erne og frem til midten af 1950'erne tog førertrøjen. Herefter skete der en eksplosiv vækst i omfanget af biltrafik. I redegørelsen ovenfor er 1957 blevet angivet som overgangsåret med henvisning til ophævelsen af de sidste købsrestriktioner på biler. Knallerten var endnu en transportform, der procentvis spiste sig ind på cyklismen i perioden. I cyklismens favør kan der dog noteres en fremgang fra 1969 til 1973. En svag fremgang, men den er der, også i tråd med den omtalte renæssance. Tallene fra Aarhus er baseret på tællinger fra 11 vejstrækninger og er i diagrammet gengivet som gennemsnitstal. Det skal for en ordens skyld oplyses, at ikke alle 11 veje indgår i alle de talte år. Således indgår alene de fire veje i 1973-tallene.

Et nærmere indblik i trafikudviklingen i 1960'erne kan hentes fra foreliggende vejtællinger fra Odense bymidte for perioden mellem 1960 og 1970.



Kilde: Stadsingeniøren i Odenses årsberetninger i perioden 1962-1970

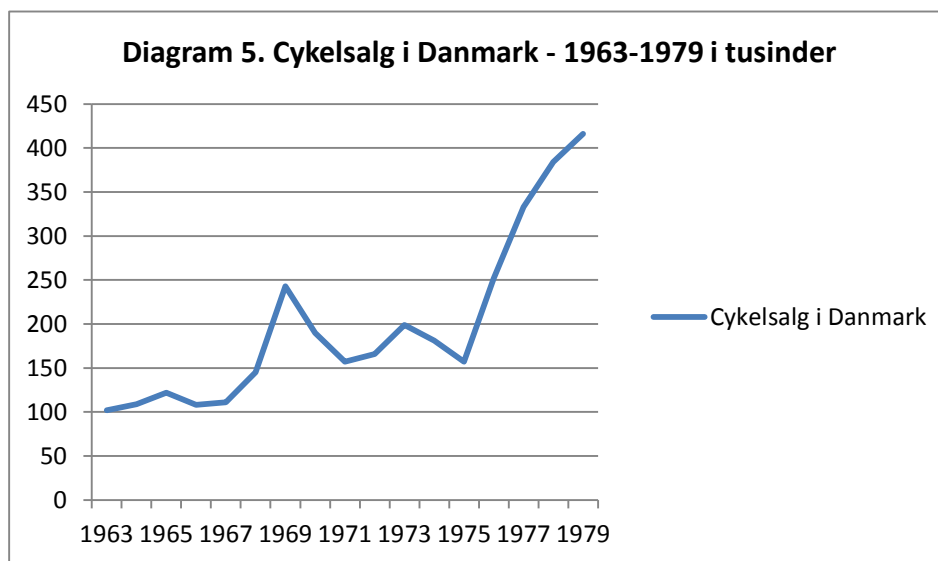
Her er det tydeligt, at det er netop dette årti, hvor skiftet mellem cykel og bil indtræder i trafikbilledet. I 1960 lå cykeltrafikken højest, mens den derefter oplever et markant faldt samtidig med en stor vækst i antallet af biler. I trafiktællingerne er der den forskel mellem Aarhus og Odense, at der for førstnævnte er tale om 11 store veje med megen trafik, medens det for Odense er vejnettet i bykernen. Udviklingen i biltrafikken i Odense kan også følges i det næste diagram over antal biler pr. 1000 indbyggere.



Kilde: Stadsingeniøren i Odenses årsberetninger i perioden 1962-69

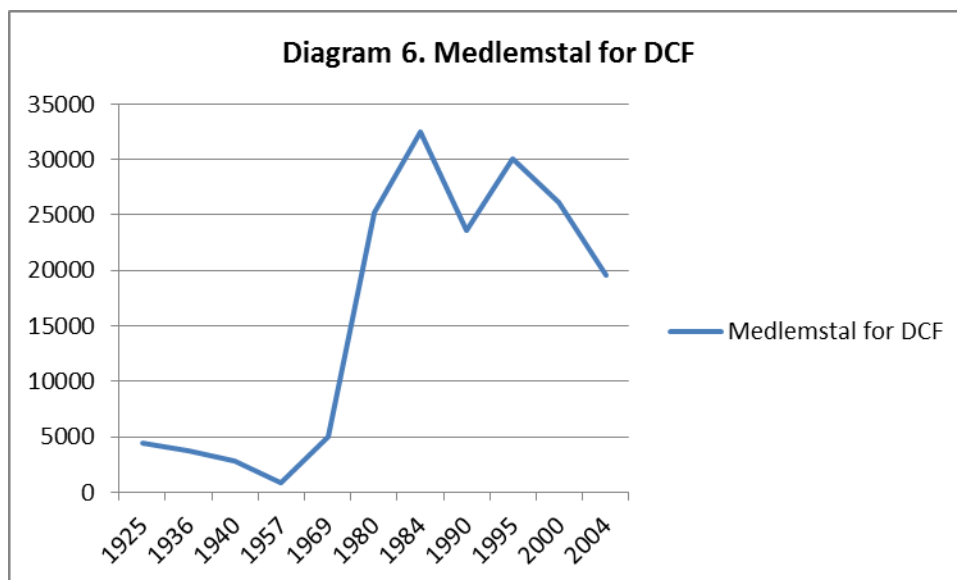
Et noget mere opløftende billede for cykelindustrien findes dog i den følgende periode – op gennem 1970'erne. Her steg cykelsalget stærkt. Oliekrisen og den i foregående kapitel omtalte ændrede holdning til

cyklen afspejler sig markant i diagrammet. Det er også i denne periode, at den gamle traditionelle sorte cykel erstattes af en række nye varianter både i form, udstyr og farve.



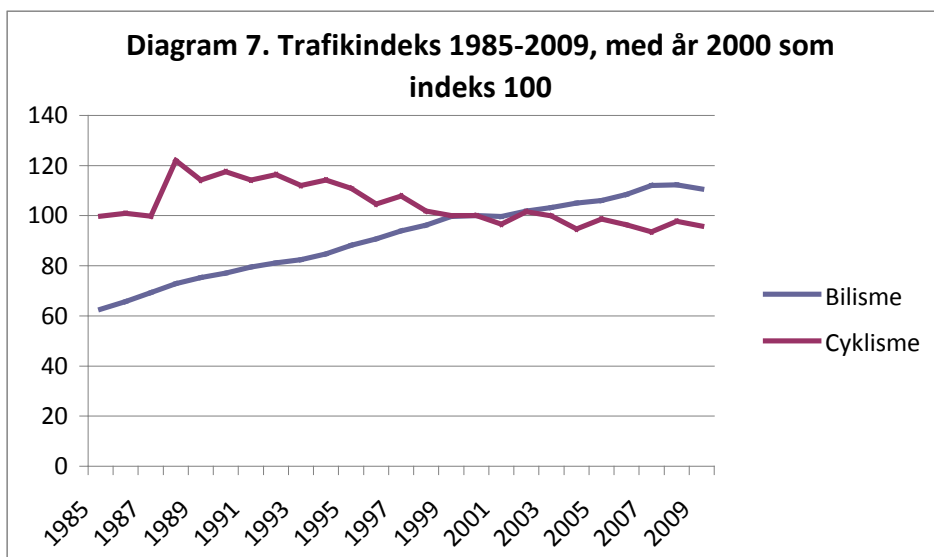
Kilde: Nørgaard p. 237

En anden måde at aflæse det ændrede fokus til fordel for cyklens sag er DCFs medlemstal. Fra omkring 1960 at have været næsten udryddet, fik man omkring 1970 en markant stigning. Denne stigning hænger dog muligvis også sammen med det øgede ønske om en demokratisering af samfundet.



Kilde: Knudsen p. 97

De få eksisterende statistiske tal præsenteret i serien af diagrammer underbygger således det billede, som i det foregående afsnit blev fremlagt. Det statistiske materiale er dog meget ufuldstændigt og mangelfuldt og kan alene give nogle antydninger af den kvantitative udvikling i trafikbilledet i byerne op gennem det meste af det 20. århundrede. Desværre giver de foreliggende trafiktællinger heller ikke indblik i, hvem der cykler, med hvilket formål eller hvor langt. Med andre ord kan der ikke i det statistiske materiale udledes oplysninger om cyklismen socialt, økonomisk eller geografisk. Gennem de seneste årtier har Vejdirektoratet udført trafiktællinger, der kan bruges til at give et generelt billede af cykeltrafikkens udvikling. Diagram 7 viser et trafikindeks for biler og cykler for perioden 1985-2009. Man kan heraf se, at bilen stort set over hele perioden stiger, medens cyklen i det første årti af det 21. årh. brugsmæssigt ligger under de foregående femten år. Cyklens rolle i trafikbilledet er således let vigende i dag på et niveau lige under indekstallet for år 2000.



Kilde: Vejdirektoratet 2010

7. Analyse af cyklisme og byudvikling i Odense, Aarhus og Hjørring

De foregående kapitler har givet en oversigt i tekst og tal af cyklens historie, den teknologiske udvikling og cyklismens skiftende rolle i samfundet. I gennemgangen er der flere gange henvist til, at brugen af cyklen også førte til ændringer i byudviklingen, og at der opstod en interaktion mellem cyklen og den fysiske planlægning. I det følgende skal cyklens samspil med byudviklingen gøres til genstand for en nærmere analyse. Formålet er at afdække faktorer og opstille forklaringsmodeller for dette samspil baseret på analyser af tre udvalgte byer, Odense, Aarhus og Hjørring. Som allerede nævnt findes der desværre ikke hverken i centrale arkiver eller i byernes egne arkiver et systematisk brugbart kildemateriale til belysning af cyklismen og den fysiske planlægning for de udvalgte tidsmæssige nedslag. Analyserne baserer sig således primært på byplaner for de tre byer samt de rapporter om cyklisme, cykelstier m.m., det har været muligt at finde i de kommunale arkiver, f.eks. Stadsingeniørens Årsberetninger fra Odense.

Fokus vil især ligge på Odense og Aarhus, mens Hjørring vil blive brugt som perspektivering. En række præmisser er allerede opstillet i metodeafsnittet. Disse vil blive brugt løbende. En sidste præmis er, at der er en umiddelbar forskel på de tre byers procentvise antal af cyklister i forhold til indbyggertal. Her er det Odense, der er i førertrøjen, når det gælder om at have flest cyklister procentvis, mens Aarhus er tæt på og Hjørring halter noget efter. Som nævnt i indledningen er det på grundlag af den overordnede gennemgang af cyklens brugsmæssige status valgt i analysen af de tre byer at fokusere på følgende afgrænsede tidsnedslag: 1930'erne, 1960'erne, 1970'erne og nutidssituationen dækkende det seneste årti.

Odenses position som den førende by er kort blevet berørt i afsnittet om cyklens brug set i et kvantitativt lys. Den samme konstatering finder man også hos Wøllekær, der på grundlag af det tidligere cykeltidsskrift *Cylen* betegner Odense som et eldorado for cyklismen. Således hedder det i *Cylen* i 1900 bl.a.: "Mange gange har vi haft anledning til at fremhæve Odenses autoriteter [byrådsmedlemmerne], og meget var det at ønske, om landets øvrige kommunale styrelser, med hensyn til cyklisme, ville tage deres kolleger i Odense til forbillede."⁶⁶ En anden kilde er *Fyens Stiftstidende* fra 14. juni 1922. Her hedder det: "Vilde man spørge en fremmed, der besøger Odense, om, hvad der imponerer ham i den fynske Hovedstad, kan man vist godt gaa ud fra, at han i sin Besvarelse vil nævne: Det forbavsende Antal Cykler! Og man maa give den fremmede Ret. Næppe nogen anden By vil i Forhold til indbyggertallet være i Stand til at vise saa mange rullende Cykehjul på Gaderne som Odense."⁶⁷ Bevæger man sig frem i tid, er det en rolle som Odense

⁶⁶ Wøllekær p. 79

⁶⁷ "Sikkerhed i Gedefærdslen" i *Fyens Stiftstidende*, Odensesektionen, 14.6.1922

stadig har. I perioden 2007-2009 har DTU lavet en trafikundersøgelse for kommuner rundt om i landet i forhold til cykelbrug. Her ligger Odense i spidsen sammen med det indre København samt et par mindre øer så som Fanø og Læsø, hvor cyklen bruges i 25-40% af tilfældene, når en rejse skal foretages. Til sammenligning har Aarhus og Hjørring blot en andel på 12-20%. En klar indikation af at Odense stadig er en cyklende by.⁶⁸

I det følgende vil de fire perioder blive gennemgået og analyseret. Udover at der for hver periode vil blive set såvel på den indirekte indflydelse, dermed ment cykelstier, som den direkte, altså hvordan cyklen har påvirket byens udseende, vil der i hvert afsnit blive sat fokus på særlige aspekter – formuleret som spørgsmål – af cyklens rolle. Aspekterne, der vil blive trukket frem, er i rækkefølge: Hvorfor cykler man? Hvorfor cykler man ikke? Hvad kan cyklen bidrage med for det enkelte individ? Hvad kan cyklen bidrage med i et samfund? Spørgsmålene eller de særlige aspekter, der skal analyseres for hver periode, er baseret på den oversigtlige viden, som er skabt i gennemgangen af cyklens teknologiske og brugsmæssige udvikling i de foregående kapitler.⁶⁹

1930'erne

Som nævnt giver hver periode mulighed for at undersøge et aspekt af cyklen. For 1930'erne er det naturligt at svare på spørgsmålet: Hvorfor cykler man? Hvorfor er det, man har behov for at transportere sig, og hvorfor benytter man cyklen?

Det er allerede beskrevet og vist, at der er vækst i cyklismen i starten af det 20. århundrede. En fremgang, der procentvis toppe i 1930'erne. Spørgsmålene om hvorfor cyklen toppe her, og hvorfor der er så mange, der benytter sig af cyklen, er de første, der vil blive besvaret. Derefter vil svarene blive bundet sammen med udviklingen i byplanlægningen, herunder cykelstiernes fremgang i de danske byer og byplanlæggernes holdning til cyklen.

Cyklen, et redskab der var til at anskaffe og bruge

En af de faktorer, der gør, at cyklen vinder frem, er naturligvis dens pris. Omkostningen ved anskaffelsen falder gennem hele perioden og medfører, at det bliver lettere at eje en cykel. Det er en prisudvikling, der egentlig kan føres endnu længere tilbage. Som nævnt er det et statussymbol, der i løbet af kort tid overgår til at være hvermandseje. Cykler kunne nu masseproduceres og blev det. Industrialisering af

⁶⁸ <http://cykelviden.dk/filer/nyhedsbreve/Nyhedsbrev29.pdf> p. 12

⁶⁹ Som baggrundslitteratur er især brugt Gaardmand, der har givet en indsigt i forandringer i forhold til den generelle byudvikling, men også på det transportmæssige område. Derudover er bl.a. Bitsch Christensen og Madsen brugt.

cykelproduktionen var ikke blot en udvikling, der blev foretaget i udlandet, men også i Danmark skød der virksomheder op, som fabrikerede cyklen. Disse fabrikker var med til ikke blot at sænke prisen, men også gøre cyklen ensartet og gøre den til en bedre opfindelse. I den teknologiske proces skete der en udvikling, som blandt andet betød, at gummi hjul blev indført. Med gummi hjulet blev cyklen også et transportmiddel, der kunne bringe folk rundt på forholdsvis komfortabel vis. Det kan virke ret basalt, men den gængse belægning var i starten af århundredet enten af ekstrem ringe standard - især udenfor byerne - eller også var det brolægning af forskellig form. Disse to forklaringer på faktorer, der kunne spille ind, er som sådan reelle og rigtige nok, men kan på ingen måde beskrive og forklare udviklingen alene. Hvis dette havde været den eneste forklaring på cyklens udsving over tid, ville der forsat have været et opsving i cyklismen i Danmark. Cyklen er stadig blevet billigere i forhold til reallønnen, og samtidig er den på mange måder blevet et mere behageligt bekendtskab - ligesom vejbelægningerne er det. Hvis man alene skulle anskue situationen ud fra en økonomiske betragtning, ville bilen med dens anskaffelsespris og øvrige udgifter til kørekort, vedligehold, benzin m.m. have haft en noget mindre udbredelse, end den har i dag. Prisniveauet betød, at cyklen var et reelt alternativt, men gjorde ikke forskellen. Andre faktorer må derfor bringes på banen.

Øget transportbehov

Der opstår, som nævnt tidligere, et øget transportbehov. Dette er den første ting, der skal slås fast. En ændring i transportbehovet vil som regel også medføre en forandring i transportformerne og -forholdene. Dette er tydeligt ikke blot i 1930'erne, men især i tiden omkring 1960'erne.

En stigning i transportbehovet er der som regel flere årsager til. Disse årsager vil nedenfor blive gennemgået. Udover at beskrive årsagen til stigningen er det også væsentligt at se på, hvilke dele af transporten, der vokser. Er det gods og/eller personer? Er det transport over kort, mellem- eller langdistance, der vokser? Og hvilken form for rejser er det, der bliver taget, rekreative, arbejdsrelaterede, indkøbstransport eller en helt fjerde form? Således findes der flere parametre, der tilsammen dannede det klima, hvori cyklen gik sin sejrsgang. Disse parametre vil blive gennemgået en for en og vægtet i forhold til, hvorledes de har bidraget til at gøre cyklen i 1930'erne til det foretrukne transportmiddel. Parametrene giver tillige et samlet udtryk for cyklens formåen og dens muligheder.

Adskillelse af bolig og arbejde

Industriens indtog i de danske byer ændrede for alvor udseendet fra det førindustrielle landskab til en funktions- og kvarter opdelt by. De første industrier rykkede ind i bymiljøet. Et eksempel på større industri

er de første jernstøberier, heri blandt M.P. Allerups jernstøberi i Odense.⁷⁰ Dette blev opført i byens centrum og fik efterhånden til- og udbygninger, herunder nogle til brug for boliger. Denne udvikling med boligknopskydning i tilknytning til industrien fandt også sted i andre dele af Odenses midtby – og i andre byer, hvor industrien vandt indpas. Lokaliseringen af industrien i baggårde til hovedgaderne startede i 1860'ernes Odense.⁷¹ Derefter bredte de sig syd for åen, før de langsomt i starten af det 20. århundrede blev placeret nord for byen i rene industrikvarterer. Dette var situationen i 1930'erne, hvor nye boligkvarterer blev skabt.⁷²

Ser man på det odenseanske boligmiljø, er det Skibhuskvarteret, der opstår i denne periode. Kvarteret ligger nordøst for byen, men var adskilt fra industrien. Det var et kvarter baseret på at servicere industrien.⁷³ Denne markant opdeltede kvarterdannelse medførte naturligvis, at der nødvendigvis skulle være en form for transport i et større omfang end tidligere. Det var ikke længere som i de merkantilistiske købstæder, hvor produktion og salg foregik i hjemmet, eller i starten af industrialiseringen, hvor produktionslokalerne lå i de førømtalte baggårde.

Opbruddet af bykernen for de større danske byer i form af de nyanlagte industri- og arbejderkvarterer i starten af århundredet betød naturligvis en generel forøgelse af byernes areal. En arealforøgelse, der dog påvirkedes af kommunernes areal. Denne udvidelse betød, at for at kunne bevæge sig rundt måtte man nu i højere grad tilbagelægge en større distance end tidligere. Samtidig betød det øgede byareal også, at arbejdskraften skulle være mere fleksibel. Den økonomiske krise og kampen om jobbene i 1930'erne gjorde det væsentligt for især ufaglærte arbejdere at kunne tilbyde sin arbejdskraft til flere forskellige typer fabrikker. Dette førte til behovet for større mobilitet hos arbejderne, som måtte konkurrere med mange andre om at sælge arbejdskraften til industrierne. På det tidspunkt var de faglige krav til industriarbejderne generelt lave. Overfor disse stod de selvstændige, der som regel havde arbejde enten i forlængelse af boligen eller i nærheden af. På dette tidspunkt drejede det sig især om håndværk og handel, som stadig tegnede sig for mange små værksteder og butikker rundt i byerne, både i centrum og i de nye kvarterer.

Tiden omkring århundredeskiftet og frem til 2. verdenskrig stod i høj grad i rekreationens tegn. For den enkelte arbejderfamilie var det nu muligt, efter at være blevet lønarbejder, også at have frihed og fritid. Friheden til at transportere sig rundt stod cyklen for, og friheden kom i takt med fagbevægelsernes krav blev opfyldt. Som nævnt fandtes der både stier i Odense og i Aarhus, som kunne føre den jævne befolkning

⁷⁰ Harnow, Henrik: "En vanding i industriens Odense" i *Fabrik og Bolig*, Odense, 2007 p. 46

⁷¹ Harnow p. 47f

⁷² F.eks, Boje, Per m.fl.: *Fabrik og Bolig*, Odense, 1983 p. 241

⁷³ Harnow p. 47

ud i de grønne - tilbage til den friske luft de selv eller generationerne før var flyttet fra. Sport og adspredelse var en stor del af fritiden. Længere ferier var ikke noget, man holdt eller som var muligt, derimod kunne man komme væk på éndagsture som til Fruens Bøge i Odenses udkant eller til Moesgård og Risskov i Aarhus.⁷⁴ Traktørsteder i det grønne blev populære. Havde man råd, tog man i starten af århundredet kapervognen derud. Senere blev det bilen eller båden, men et billigt transportmiddel var cyklen. Hertil kom selve nydelsen i at cykle. Friheden til selv at bestemme fart og vej må for den almene arbejder have været en stor ting. Drog man ikke på familietur til traktørstederne, lundene eller på skovtur, kunne man komme ud til kolonihaverne.⁷⁵ Kolonihaver blev anlagt i disse år i stort tal for at tilgodese arbejderne og byens andre borgere i boligkvarterer. Den dårlige kost og de ringe kår kunne forbedres med hjemmedyrkede grøntsager. Cyklen var også her et rekreativ transportmiddel til haverne. Lysten til og behovet for at komme væk fra de stadigt voksende, forurenedede byer gjorde, at den rekreative transport vandt frem.

Når man skal se på, hvilken form for transport det er, der voksede, er svaret begge. Det er både godstransport og persontransporten.⁷⁶ Der produceredes mere og hurtigere, og varemængden steg betragteligt. Virksomhederne gjorde i markant stigende grad brug af skibsfart, tog og efterhånden lastbiler. Den enkelte person eller håndværker stod nu ikke længere for at skulle transportere det, vedkommende havde produceret, eller det vedkommende havde købt. I stedet søgte man at samle og organisere den store varetransport mest rationelt og billigst muligt. Derfor så man eksempelvis i Odense, at industrien placerede sig i den nordlige del af byen, hvor der var let adgang til både havnen og jernbanen. Hvor de tidligere fabrikker havde været anlagt tæt ved åen for at udnytte vandkraften, var der altså sket en forandring.⁷⁷

Tilbage stod persontransporten. En transport, som på grund af adskillelsen af arbejdsplads og bolig kombineret med kravet om mobilitet oftest udgjorde mere end 1 km, men normalt heller ikke mere end maksimalt 10 km. Kommunernes udstrækning satte ofte grænser for byernes udstrækning. Netop inden for denne distance har cyklen sin styrke. Var afstanden mindre, ville cyklen blive fravalgt, medens længere distancer oftest ville kræve bil eller offentlig transport. Man kan således iagttage, at der er tale om en separation af person- og godstransport.

⁷⁴ F.eks Gejl, Ib(red): *Århus – byens historie – 1870-1945*, Bind 3, Aarhus, 1998 p. 83

⁷⁵ Gejl, Bind 3 p. 83f

⁷⁶ Stigningen i denne transport beskrives i Jul Jacobsen, Hans: "Stadsingeniører og byudvikling gennem 125 år" i *Odense Bogen*, 1993 p. 74

⁷⁷ Her er det især Harnow og Jul Jacobsen, der ligger til grund for beskrivelsen af Odenses udvikling. Men en lang række andre værker, som er nævnt løbende, er brugt til det overordnede billede.

I forhold til parameteret omhandlende formen for transport rammer cyklen rigtig. Den er uhyre stærk på persontransport, den har ingen faste tider eller ruter og scorer højt på mobilitet. Samtidig scorer cyklen enormt dårligt på varetransport, en transport der nu krævede helt andre dimensioner i form af skibe, tog eller lastbiler. Parameteret om distance er også i dette tilfælde opfyldt, kravet til den enkelte arbejder må siges at passe som hånd i handske med, hvad cyklen kunne præstere.

Disse tre parametre lagt sammen gør, at cyklen klart var at foretrække. Lægger man hertil den stadig øgede komfort, billiggørelsen og behovet for også at kunne bruge den rekreativt, gav det cyklen endnu flere plusser. Skal man se på, hvordan det hænger sammen med benyttelsen af andre transportmidler, er det klart, at der er tre andre realistiske valgmuligheder: At gå, benytte offentlig transport eller køre bil. Tager man brugen af det at gå, var det tidligere den altdominerende transportform for de fleste danskere. Havde man råd, brugte man naturligvis hestevogn eller bil, men ellers gik man. Behovet for øget mobilitet og forlængelse af transportdistancen gjorde det at gå til en uholdbar transportform. Tidligere havde man måttet flytte, hver gang man fik nyt job, der ikke lå inden for rimelig gåafstand. Dette var ikke længere nødvendigt. Ser man på brugen af offentlig transport, er der flere ting, der gør sig gældende. Det første og vigtigste er, at denne transportform slet ikke var udbygget godt nok. Den offentlige transport, om det så var omnibus eller sporvogn, havde tillige en begrænset kapacitet. Mængden af arbejdere, der hver dag skulle transporteres, kunne slet ikke klares af det offentlige. Ser man i stedet på bilen, er det især prisen, der gør sig gældende. Bilismen var på vej frem, men det var et transportmiddel for folk med penge, ikke for den almindelige arbejder. De danske byer var heller ikke gearret til, at hele arbejderstanden skulle til at transportere sig via bil. De danske byers gamle kerner kunne slet ikke magte en stor biltrafik. Det var rigeligt at skulle klare de mange cykler.

På dette tidspunkt spillede familiens indkøb ikke en stor rolle. Som regel var kvinden hjemmegående og stod derfor for indkøbene. Hun handlede i de lokale butikker, som lå tæt i beboelseskvartererne. Transport var derfor ikke lige så vigtig for hende som for hendes mand. Dertil kom, at man ikke handlede for en uge ad gangen, som det siden hen er blevet kutyme. Opbevaring af varer var vanskeligt, og letfordærlige varer måtte købes løbende. Dette betød mindre mængder daglig varetransport til hjemmene.

Det kan således opsummeres: 1) Der var øget behov for persontransport uden gods, 2) Der var et markant behov for at transportere sig på, hvad man kan kalde en mellemdistance og 3) Der var et behov for et transportmiddel med en høj frekvens af mobilitet. Dette er tilsammen baggrunden for, at cyklen i byerne fik en betydelig fremgang. Havde et af punkterne været anderledes, ville valget af transportmiddel også have været anderledes. Alle tre elementer opstår, fordi der skete en forandring i byerne som konsekvens af en øget befolkning, der krævede mere plads, og en øget industrialisering som førte til flytning af

virksomhederne til særlige industriområder i byernes periferi. Det var altså især industriarbejderne, der bidrog til cyklens fremskridt, mens handelsstanden og håndværkere i højere grad forblev i bykernerne. Cyklen kan således ses som et symbol på industriens indtog.

Efterprøvning i forhold til Odense, Aarhus og Hjørring

For nu at se på om det reelt er rigtigt, hvad der ovenfor er fremvist som årsagerne til, at cyklen i løbet af 1930'erne nåede sit procentvise højdepunkt, kan de tre udvalgte byer bruges. Odense med flest cykler, Aarhus efter og Hjørring til sidst.

Hvis konklusionen ovenfor er korrekt, burde Odense score højere end de andre byer, når det gælder netop disse tre forhold. Komforten og prisen for at anskaffe sig en cykel må forudsættes at være nogenlunde ens, om man købte en cykel i Odense eller i Aarhus. Der må altså i Odense have været et højere behov for persontransport uden gods, mobilitet og transport på en mellemdistance. Kort sagt, Odense må have haft en højere grad af industri.

Dette er også tilfældet. På trods af at Aarhus på dette tidspunkt for længst havde overhalet Odense i forhold til befolkningstal, udviklede de to byer sig forskelligt. Odense var meget tidligt ude, når det gjaldt at opbygge industri. Flere eksempler på dette kan nævnes. Tekstilindustrien, jern- og metalindustrien samt glasindustri var stor. I Odense havde man også tidligt fået både gas og vand, og slagterier var der flere af. Spørgsmålet er derfor, hvorfor ikke samme udvikling med hensyn til cykeltrafik fandt sted i Aarhus, der også prægedes af industriel udvikling? Svaret er nogenlunde simpelt. Aarhus havde fordel af sin geografiske placering. I modsætning til mange af de andre østjyske byer samt både Aalborg og Odense havde Aarhus en havn, der var nem at anløbe. Dybden gav den en fordel, når det kom til de stadig større skibe. Kapaciteten var stor, og der var rigeligt med udvidelsesmuligheder. Dertil kom, at Danmark i 1864 havde mistet nogle af sine havne, som nu lå syd for grænsen. Dette blev for Aarhus et held. Byen overtog en stor del af den handel, de sydlige havne havde haft. Den nød godt af sin position som havneby for en stor del af Jylland. Odense på den anden side var omgivet af en stribe havnebyer i form af de fynske købstæder. I Aarhus medførte denne udvikling, at en større del af befolkningen blev ansat i forbindelse med handel. Industri fandtes der naturligvis, men det drejede sig gennemsnitligt om mindre industrier og set i forhold til Odense også færre. I Aarhus behøvede man derfor ikke som i Odense at bygge ud og bygge lavt. I stedet kunne man i længere tid holde befolkningen samlet. Handlen krævede ikke på samme måde store områder, og havde heller ikke de samme medfølgende gener som kendt fra Odense. Hjørring havde på dette tidspunkt næsten ingen cyklister. Årsagen skal findes i, at den i højere grad end Aarhus var en oplandsby, en centerby for det omkringliggende landbrug. Afstanden hvormed brugerne af byen skulle transportere sig lå uden for cyklens rækkevidde. Som centerby var der også tale om en kombineret person- og godstransport. At det forholder

sig på den måde, afspejler sig i den nedtur, Hjørring havde under krisen i 1930'erne. Det var en krise, der ramte landbruget hårdt, og netop derfor var Hjørring, uden industri, sårbar over for de mange tvangsauktioner og faldende priser på landbrugsvarer.⁷⁸

Cyklens indirekte indflydelse – cykelstier

Det er interessant at se på, hvilken form for fysiske spor cyklen satte sig i byudviklingen. Den direkte, hvormed cyklen har forandret eller muliggjort en særlig form for byudvikling og den indirekte form, hvor cyklen ikke har dikteret eller muliggjort en udvikling, men er blevet anerkendt i det eksisterende byrum – kort sagt cykelstier og i mindre grad cykelparkering.

Når man ser på cykelstier, er det allerede nævnt flere gange, at der fandtes stier. De omtalte stier rekreative, fra byen og ud i det grønne. Stier i egen tracé. Der fandtes dog også stier inde i byerne. Kilderne hertil er meget sparsomme, både når det drejer sig om antallet af cykelstier og om den generelle holdning blandt planlæggere til cykelstier. Odense har den bedste oversigt over cykelstier takket være en opgørelse over cykelstier fra 1936 i tekst og kort lavet af adjunkt Niels Foged for Dansk Cyklist Forbund.⁷⁹ Oversigten er tilsendt byens Stadsingeniør som en klage. Hertil foreligger en opgørelse fra Stadsingeniøren i Odense fra 1938.⁸⁰ Vælger man Fogeds udgave, fremgår det, at det står grelt til med de odenseanske cykelstier. I indledningen til skrivelseren står der således: "Hermed sendes et Kort over Odense, hvorpaa i alle Tilfælde de fleste Cykelstier er indtegnede; enkelte mindre er maaske undsluppet min Opmærksomhed. De enkeltes Tilstand følger herunder. Som det vil fremgaa heraf, er Forholdene her i Odense miserable, og jeg haaber, det maa lykkes ved passende Aktion at frembringe Forbedringer."⁸¹ Heri fremgår det altså, at der er cykelstier – om end i Fogeds optik af en ringe beskaffenhed. Cykelstierne er i flere tilfælde betegnet som livsfarlige eller elendige. Krydset ved Sdr. Boulevard og Ansgar tildeles ligefrem påtegningen en "dødsfælde". Denne oversigt er stort set den eneste oversigtlige kilde til placeringen af cykelstier i Odense samt deres belægning. Stiernes forfatning kan man se bort fra i denne sammenhæng. Beskrivelsen af belægning og placering må anses for at være ganske plausible, ikke mindst vurderet på grundlag af oversigtens udførlige karakter. Hertil kommer, at der ikke i Stadsingeniørens arkiv foreligger angivelse af, at oversigten skulle være ukorrekt.

Overordnet set danner der sig et billede af et net af cykelstier udenfor det egentlige bycentrum, mere eller mindre svarende den middelalderlige by. Mest bemærkelsesværdigt er det måske, at det finere

⁷⁸ Spanner, Søren: *Hjørring – fra købstad til centerby*, Hjørring, 1997 p. 10

⁷⁹ Brev sendt fra Niels Foged (DCF) d. 12/11 1936, fra Stadsingeniørens Arkiv i Odense

⁸⁰ Oversigt over cykelstiernes tilstand – Stadsingeniørgens Arkiv 12/8 1938 Odense

⁸¹ Brev sendt fra Niels Foged (DCF) d. 12/11 1936, fra Stadsingeniørens Arkiv i Odense

Hunderupkvarter har to cykelstier ind mod byen, både ad Sadolinsgade og Hunderupvej. Der er tale om et villakvarter, hvor byens bedrestillede borgerskab havde slået sig ned. I modsætning hertil er der i de gamle arbejderkvarter omkring byens bryggeri Albani ingen cykelstier, og det samme gør sig gældende i det nye nordlige arbejderkvarter Skibhuskvarteret. Både øst og vest er der udadgående cykelstier. Her er der tale om stier langs Vesterbro og Nyborgvej. Sidstnævnte kom senere til at spille en rolle i forhold til mulig nedlæggelse af cykelstier. Der er tale om et forholdsvist simpelt cykelstinet, men trods alt er det egentlige cykelstier. Man kan have en formodning om, at der er tale om veje, der har opfyldt to kriterier: 1) At der var behov for en trafikdeling, dermed ment at der var en rimelig mængde henholdsvis cykel- og automobiltrafik og 2) Der har været plads til trafikdeling. Dette kan forklare, at beboelseskvarterne i den sydlige del af Odense havde fået cykelstier, medens det samme ikke var tilfældet i den indre by og i de ældste arbejderkvarterer. Her var der begge steder tale om forholdsvist små snævre gader. For de fleste af stierne var asfalt en del af belægningen, men dog ikke altid i en særlig god stand. Der var dog også en del stier, som blot var belagt med grus. Desuden var flere af stierne ret smalle, og i et enkelt tilfælde havde man foran Folketeateret på Filosofgangen valgt at lægge cykelstien i en halvcirkel udenom et træ. En ikke så hensigtsmæssig anlæggelse, der næppe ville kunne ses i dag. Klagen fra Foged må muligvis have båret frugt. Således findes der to år senere en plan beskrevet i Stadsingeniørens årsberetning, som beskriver nogle strækninger, der skal have deres belægning opgraderet til betonbelægning.⁸² I samme ombæring var der dog planer om at nedlægge cykelstier.⁸³ Et par af de mere stille veje omkring Hunderupkvarteret er medtaget, men også den trafikerede Tolderlundsvej mod havnen indgår noget overraskende. Dertil kommer, at Stadsingeniøren påregnede en stigning i trafikken, dog ikke til cyklisternes fordel. Han skriver således: "I Stedet for at støbe Betonbelægning direkte paa Cykelstien som f.eks. paa Nyborgvej, foreslaas det at belægge Cykelstierne med Betonfliser (...) Dette har den Fordel, at man senere, naar Kørebanen ønskes udvidet, kan optage Fliserne og anvende dem et andet sted."⁸⁴ Det er altså klart, at der i fremtiden forventedes at skulle nedlægges cykelstier på trafikerede strækninger. Til gengæld kunne cyklisterne få en midlertidig opgradering på visse strækninger. Et klart eksempel på planlægningens tankegang sidst i 1930'erne.

Cyklens indflydelse på byudviklingen

Cyklen muliggjorde, at der skete en udvikling. Havde cyklen ikke været et alternativ, havde planlæggerne og byrådene været nødt til at træffe en række mindre tillokkende valg. Man kunne enten jævne den gamle

⁸² Opgørelse vedrørende cykelstier, 13/12 1938 Stadsingeniørens Arkiv, Odense. Elmer Jørgensen har derudover en længere beskrivelse af brugen af beton i forbindelse med vejanlæg i denne periode.

⁸³ Opgørelse vedrørende cykelstier, 13/12 1938 Stadsingeniørens Arkiv, Odense

⁸⁴ Opgørelse vedrørende cykelstier, 13/12 1938 Stadsingeniørens Arkiv, Odense

bykerne med jorden og omdanne hele området til industri og boligkvarter. Man kunne også udbygge den offentlige transport enormt, hvilket ville have været en bekostelig affære, som Odense eller Aarhus næppe kunne have overkommet. Samtidig ville man nok være endt med en mindre fleksibel arbejdsstyrke og dermed ikke have haft samme omkostningsniveau og dermed konkurrenceevne. Så cyklen har tydeligt bevirket, at en udvikling i byareal har kunnet ske samtidig med, at dele af den gamle bykerne kunne overgå til at være handelscentre.

Overordnet set er 1930'erne altså en periode, hvor cyklen havde en stor fremgang. Den medførte eksempelvis i Odense anlæggelse af cykelstier, som en forandring af det eksisterende byrum og som en mulighed for udvidelse af byarealet og en mere hensynsfuld og fornuftig adskillelse af industri og bolig. Derudover blev en del af de gamle bykerner bevaret, fordi cyklen på en mere nænsom måde kunne varetage en del af den transportstigning, der fandt sted i centrum. Rent fysisk kræver cyklen ikke så stor plads som andre transportmidler.

1960'erne

Denne periode er unik i mange henseender med mange forandringer. Og også i forhold til cyklismen sker der et markant skifte. Skiftet kan tydeligt aflæses i afsnittet om cyklens tal. Der kommer en tredje bølge af nye industriområder. Den første slog sig ned i bykernen, den anden i særlige i kvarterer i nærheden af arbejderne og trafikale muligheder som jernbane og havne. Den tredje bølge opstår i nye områder i åbent land nær centrale veje og forholdsvis langt fra boligkvarterne. Igen som i 1930'erne betød det en ændring af transportbehovet. Et behov, der dog også voksede på andre områder. Industriens behov for varetransport og persontransporten i forhold til indkøb, rekreative aktiviteter og ferier voksede samtidigt. Det var i stor stil bilismen, der stod for denne stigning og endog mere end selve stigningen i sig selv, i det cyklismen havde en direkte tilbagegang. Andelen af cykler i byerne faldt drastisk i forhold til de foregående år. Det naturlige spørgsmål i denne periode er derfor: Hvorfor cykler man ikke? Hvilke årsager kan der findes til, at cyklen forsvinder? Hvordan kan det ses i antallet af cykelstier og påvirkning af byudviklingen? Eftersom det er de samme spørgsmål, blot med et modsat fortegn i forhold til i 1930'erne, er parametrene opstillet i afsnittet ovenfor genanvendt. Afsnittet leder samtidig hen til spørgsmålet om, hvorvidt cyklen som transportmiddel forsvinder helt?

Bilen bliver billig

Et af de mest tungovervejende argumenter, når det gælder cyklismens nedgang og bilismens fremgang, er helt naturligt, at bilen blev økonomisk overkommelig at anskaffe for en stor del af befolkningen. Der fandt

en markant lønstigning sted især fra midten af 1960'erne.⁸⁵ Denne faktor blev naturligvis iagttaget af planlæggerne. Således skriver stadsingeniøren i Odense at "I fremtiden vil en stor del af de mennesker, som i dag bruger cykel eller knallert, under forudsætning af fortsat forhøjelse af levedoden, benytte bil som transportmiddel."⁸⁶ Samtidig blev bilerne hurtigere, sikrere og mere komfortable. Stor efterspørgsel, masseproduktion og konkurrence var de primære årsager hertil. Men prisniveau og komfort var ikke de eneste årsager til, at bilismen vandt frem, og at cyklen gik tilbage.

Øget transportbehov

Det øgede transportbehov stammede i nogen udstrækning fra de strukturelle ændringer i bosættelsesmønstret med nye parcelhuskvarterer og større afstand til. Hertil kom dog en række andre ændringer, der spillede ind, og medførte det øgede transportbehov. Netop blandingen af de strukturelle forandringer i boligforholdene sammen med en række perodespecifikke forandringer gjorde, at transportbehovet ikke blot steg, men eksploderede.

I 1960'erne øgedes den generelle udvikling mod urbanisering. Overgangen fra landet til bosættelse i byområder fortsatte med stor styrke. Dette kan ses ikke blot af den øgende byvækst, men også i det faktum, at det var i denne periode, at industrien overgik landbruget i omsætning. Det industrielle, urbaniserede samfund slog endeligt igennem. Den første faktor er dermed den fortsatte urbane tiltrækningskraft - altså en demografisk forandring. Bosættelsesstrukturen har en slående lighed med den måde, hvormed den øgede urbanisering blev absorberet i 1930'erne. I 1930'erne og perioden op til begyndte en udbygning af byerne rent fysisk. Nye kvarter skød op. Det samme gjorde sig gældende i 1960'erne. Nye parcelhuskvarterer skød op, og gamle oplandslandsbyer overgik til at være integrerede dele af det samlede bymiljø. På trods af stigningen i befolkningstallet skete der en befolkningsnedgang i centrum.⁸⁷ Hvis man ser på, hvem det var, der flyttede ud af bykernen, er der en klar overvægt af børnefamilier. Enlige, som regel uden børn, blev tilbage. I stor-Aarhus var der midt i 1960'erne en til- og fraflytning på 27.000 om året, eller 75 om dagen. Dertil kom, at omkring 8.000 skiftede bolig inden for det, der blev betegnet som stor-Aarhus.⁸⁸ Årsagen til de nye kvarterdannelser i 1930'erne var bl.a., at byen ikke kunne rumme alle de nye tilflyttere, og der derfor havde været et pres udadtil, som til sidst resulterede i en byudvidelse. Det samme gjorde sig gældende i 1960'erne. I perioden 1930-50 voksede Aarhus dobbelt så meget som forstæderne. Efter 1950 var det forstæderne, der voksede mest, altså en geografisk forandring i

⁸⁵ Gejl, Ib: *Århus – byens historie – 1945-1995*, Aarhus, 1995, Bind 4 p. 101

⁸⁶ "Vejplan for Odense" – Stadsingeniøren i Odense, juli 1961 p. 10

⁸⁷ Jul Jacobsen p. 80

⁸⁸ Gejl, Bind 4 p. 73

vækstområdet.⁸⁹ Forstæder kunne i starten af 1960'erne opsuge befolkningstilgangen, men fra omkring midten af årtiet var dette ikke længere muligt. Ledige boliger til familier var ikke længere at finde. Disse begyndte langsomt at befolke omegnskommunerne.⁹⁰ Hele dette billede betød en by med større distancer og samlet større areal. Store byer som Odense og Aarhus oplevede dette fænomen med nedgang i befolkningstallet i midtbyen, stigning i forstadskommunerne og opblomstring af bybebyggelse i omegnskommunerne. Naturligt kom dette til at betyde en klar forøgelse af trafikken. Den markante økonomiske vækst var som nævnt også en faktor, der klart spillede ind. Efter økonomisk recession i 1930'erne, krig i 1940'erne og langsom opbygning i 1950'erne slog opsvinget for alvor igennem i 1960'erne. Årsagerne til det økonomiske opsving skal ikke beskrives yderligere her. Derimod skal de forandringer nævnes, der førte til en øget trafik. Der er primært tre punkter, hvormed det økonomiske opsving kom til udtryk i socialstrukturen: 1) Forandring i arbejdsmarkedet, 2) Ønske om mere boligplads, 3) Ændring af forbrug og indkøbsvaner og 4) Ændring af ferie og fritid.

For at se på forandringen i arbejdsmarkedet først medførte det økonomiske opsving, at der blev brug for flere hænder på arbejdsmarkedet. Dette førte til, at kvinderne trådte langt mere markant ind på arbejdsmarkedet. Den øgede arbejdsfrekvens hos kvinderne medførte en højere grad af transport for dette segment af befolkningen. Det var et transportbehov, der blev bolig/arbejdsrelateret og derfor medførte en stabil stigning i hverdagstrafikken. Dog var dette, samt den øgede distance mellem arbejde og bolig, med til at udfase middagstransporten, som tidligere havde eksisteret i kraft af, at husmoderen var hjemmegående. Kvindernes indtog på arbejdsmarkedet betød også en forandring i indkøbsmønstret. Tidligere var det muligt og samtidig nødvendigt at handle stort set hver dag. Med det nye arbejdsliv for kvinder og introduktionen af køleskab blev madindkøb noget, der samledes i større mængder og på færre dage.⁹¹ Husmoderens overgang fra hjemmegående til en del af arbejdsmarkedet gjorde det også i højere grad nødvendigt at kunne rationalisere indkøbene ved at handle samme sted. Supermarkeder blev derfor den nye tids store mulighed. De afløste de mange små købmænd og specialforretninger i nærområdet, og dermed blev afstanden til indkøbsmulighederne også forøget - med ekstra transport til følge. Den del, der tidligere kunne klares til fods, forsvandt i store træk. Omvendt gjorde supermarkederne også konkurrencen på især fødevarer mere intens. Dette forøgede transporten i indkøbsøjemed, når man skulle udnytte de billigste tilbud.

⁸⁹ Gejl Bind 4 p. 67

⁹⁰ Gejl Bind 4 p. 73f

⁹¹ Gejl Bind 4 p. 95

Når det gælder ferier og fritid blev transporten også forandret. For store dele af samfundet blev reel ferie med længere rejser noget, man kunne holde. Udflugtsmålene i de nære grønne områder blev nu afløst af sommerhusophold eller udenlandsture med bil eller fly sågar. Endnu et punkt, hvor cyklen fejlede. Fra at have været primært éndagsture gik man over til at holde flere sammenhængende dage, og dermed var bilen i højere grad en forudsætning. Et eksempel herpå er, at DCF i 1960 indgik et samarbejde med FDM, hvorved FDMs medlemmer kunne få adgang til vandrehjem rundt om i landet. FDMs medlemmer kunne købe et vandrekort igennem DCF og dermed benytte vandrehjemmene.⁹² Den gennemsnitlige bilist overtog dermed et af de få goder, der hidtidig havde været forbeholdt cyklisterne.

Der er altså flere strukturelle faktorer, der påvirker stigningen i det samlede transportbehov. Men for at kunne forklare, hvorfor dette stigende transportbehov ikke påvirker cyklismen positivt i samme omfang som bilen, snarere tværtimod, benyttes de førnævnte parametre. Når det gælder formen af transporten, er der en høj frekvens af personrelateret transport. Det er primært den enkelte person, der skal transporteres til og fra arbejde, men også i forbindelse med indkøb ses et stigende behov for at kunne transportere større mængder varer på én gang. Samtidig blev det nødvendigt – eller ønskeligt – at kunne transportere sine børn til og fra institution og skole. Distancen var dog det altafgørende i forhold til cyklens tilbagegang blandt disse tre parametre. Den store udvidelse gør, at den gennemsnitlige person oftere fik et transportbehov på over 10 km til og fra arbejde og dermed i overkanten af cyklens distancemæssige formåen. Ser man på mobiliteten, var den stadig væsentlig. Der var behov for at kunne bevæge sig omkring i individuelle mønstre. I forhold til valg af transportmiddel er det klart, at bilen var vinderen. Den kunne opfylde alle disse parametre, mens cyklens distancesfære forhindrede den i at blive et reelt alternativ, og hertil kom den begrænsede mængden af varer, man kan medbringe på cykel. Samtidig var hele ideen om fremgang naturligvis en faktor, der var til at tage og føle på. Med udviklingen i USA som det store forbillede, med bilen som statussymbol og familiens forbedrede økonomi var valget af transportmiddel for mange enkelt.

Der kan findes flere eksempler på den nye bosættelsesudvikling i 1960'erne i både Odense og Aarhus. Det samme var gældende for anlæggelsen af nye industriområder. De gamle industriområder blev i høj grad omklamret af boliger, hvilket var yderst uheldigt, som det hedder i et forslag til dispositionsplan for Odense fra 1956.⁹³ Industri og håndværk flyttede derfor ud fra byen.⁹⁴ Et meget markant eksempel er Odense Stålskibsværfts udflytning til Lindø. Omfanget af udflytning kan eksemplificeres med tal fra Aarhus, hvor

⁹² Knudsen p. 66

⁹³ "Dispositionsplan for Odense Købstad – skitseforslag til områder for industri og engroshandel" i Stadsingeniøren i Odense, april 1956 p. 2

⁹⁴ Nørskov, Laursen, Sten: "Bebyggelsens udvikling i 1945-85" i *Odense Bogen*, 1988 p. 14f

60% af lønarbejderne i starten af 1960'erne boede i forstæderne. Dette ændrede sig til, at 20 år senere kom hovedparten af lønarbejderne fra de tidligere omegnskommuner, der nu var blevet lagt ind under Aarhus, landets største kommune efter 1970.⁹⁵

Konklusionen er altså, at der skete forandring for evigt for cyklismen. Mellemdistancen, hvor cyklen har sin force, kunne nu kun fungere som en lokal transportform og ikke som et massetransportmiddel i de større danske byer. Byernes udstrækning var simpelthen blevet for stor. Inddragelsen af omegnskommunerne, der i visse sammenhænge fik prædikatet satellitbyer eller sovebyer – altså byområder uden centerstatus og netværk – stod for det øgede byareal. Netop centertanken kunne ses i Aarhus, som blev fokuspunkt for en stor del af transporten.⁹⁶ Den spredte byudvikling gjorde transportbehovet meget kompliceret samtidig med, at der skabtes et pres på de store indfaldsveje. Flere forskellige former for transportbehov så dagens lys. Det naturlige spørgsmål er nu, hvor det er vist, at folk ikke benyttede cyklen grundet stigning i transportdistance, og at persontransporten i højere grad var forbundet med vareindkøb. Hvordan påvirkede denne udvikling byplanlægningen – indirekte og direkte? Kan tilbagegangen og overgangen fra at være massetransportmiddel til et transportmiddel af mere kvartermæssig status, samt ændringen i hvem der benytter cyklen, aflæses i bybilledet?⁹⁷ En strukturel ændring i transportbehovet, og dermed forandring af transportformerne, må naturligt kunne aflæses i det eksisterende byrum samt i udvidelserne som påvist for 1930'erne.

Der er flere indikationer på, at cykelstier er blevet nedlagt i netop denne periode. Undersøgelsesmæssigt er det nemmest at følge udviklingen i Odense, da der er et sammenligningsgrundlag jævnfør den tidligere beskrivelse af cykelstier i 1930'erne. I forhold til 1930'erne var der kommet et andet og mere helstøbt syn på planlægning. Planlægning var ikke blot forbundet med by- og vejplanlægning, men var en del af stort set alle samfundsaspekter. Gejl bruger direkte betegnelsen 'planlægningsland'.⁹⁸ Man ser i højere grad en totalplanlægning. Neden for vil denne vil blive undersøgt ud fra trafikalt synspunkt, herunder med brug af centerideen og den ovenfor stående analyses konklusion.

Så for at besvare spørgsmålet skal der først ses på, hvor der blev nedlagt cykelstier, i hvilket omfang og hvad holdningen til nedlæggelserne var. Derefter skal dette sættes ind i et større perspektiv i forhold til planlægning og omformning af de gamle bykerner. Havde cykelstier ikke længere en berettigelse? Og

⁹⁵ Gejl Bind 4 p. 27

⁹⁶ Gejl Bind 4 p. 19

⁹⁷ Se afsnit om hvem der cykler. Det er her beskrevet, at det er de unge, der nu skal transportere sig, kvinder benytter cyklen i højere grad end tidligere og en den voksende del af befolkningen under uddannelse benytter også cyklen eller den populære knallert.

⁹⁸ Gejl Bind 4. p. 21

endelig skal der ses på, hvor der trods den transportmæssige ændring alligevel oprettedes cykelstier og med hvilket formål.

Cykelstier og dermed cyklens indirekte påvirkning

I Odense oplevede man, at der blev nedlagt og fjernet cykelstier. Årsagen hertil skal findes i flere forhold. Tilsammen udgjorde disse, at man traf valg, som skulle omforme de større byers fysiske udtryk og transportmæssige infrastruktur. For det første oplevede man en dramatisk vækst i bilismen. Samtidig var der tilbagegang i cyklismen, hvilket gjorde, at man forstillede sig, at cyklen som transportform var på vej ud. Allerede i sin årsberetning fra 1956/57 gjorde Stadsingeniøren opmærksom på, at dette var tilfældet baseret på trafiktællinger fra Nørrebro-tunlen i Odense, det sted hvor antallet af cykler normalt var størst.⁹⁹ Beskrivelser af nedlæggelser er svære at finde, når det gælder konkrete vejstrækninger. Men et par indikationer er fundet. Sammenholder man den føromtaltte beskrivelse af cykelstier i Odense i 1936 med vejplanen for Odense lavet i 1976, hvortil der hører et kort over cykelstier, kan man få en fornemmelse af, at flere blev nedlagt.¹⁰⁰ Dertil kommer, at rapporten fra stadsingeniøren gør opmærksom, på at der intet sammenhængende stinet i Odense er i 1976.¹⁰¹ Derudover er netop nedlæggelsen af cykelstier i Odense beskrevet således: "I de seneste 10-15 år er der på grund af stigende motorisering blevet nedlagt en del cykelstier, f.eks. langs Sdr. Boulevard, og strækninger af Skibhusvej samt i Hunderup og Ålørkkevarteret."¹⁰²

Fremtidsforventningerne for trafik var forandrede. Det øgede transportbehov gjorde, at man i byerne, hvor andre muligheder ikke var til stede, nedlagde cykelstier for at give bilismen mere plads. Den selv samme overvejelse om trafikbehov som havde ligget bag de første cykelstier, der skabtes ved at inddrage ridestierne i København. Både Odense og Aarhus havde visse hovedveje, der nu hovedsageligt var indrettet til bilerne. Hovedveje som tidligere havde været for alle former for transport. Et eksempel herpå er Viby Ringvej, der blev etableret for bilismens skyld.¹⁰³ Trafikken på disse strækninger blev i højere grad, jf. distanceforøgelsen, overvejede transportlinjer for bilismen. Cyklismen havde ikke længere relevans på disse strækninger og søgte i stedet mod andre transportveje. Det krævede en nytænkning af hele trafikfordelingen og transportforholdene til bilismens fordel. Udover at man måtte imødekomme nuværende trafikale problemer, havde man også en forventning om, at trafikken ville stige fortsat i lighed med indbyggertallet. Således er det beskrevet i egnsplanen for stor-Aarhus fra 1966, at man i 1960 planlagde for ca. 200.000 indbyggere. Tyve år senere forudså man, at dette tal ville være nået 300.000.

⁹⁹ Stadsingeniørens Årsberetning 1956/57 p. 68f

¹⁰⁰ "Veje i Odense Kommune" Vejplan – Status pr. 1. april 1976 bilag 7, se kort

¹⁰¹ "Veje i Odense Kommune" Vejplan – Status pr. 1. april 1976 bilag 7, p.7

¹⁰² "Veje i Odense Kommune" Vejplan – Status pr. 1. april 1976 bilag 7, p. 11

¹⁰³ Gejl Bind 4 p. 28

Man valgte derfor en byplanstruktur, der kunne rumme op til ½ million indbyggere!¹⁰⁴ Et valg der blev truffet ud fra, at man muligvis kunne opleve en endnu højere befolkningstilgang. Udviklingen i både trafik og befolkning findes også i Odense, hvor det i den overordnede principplan for vejnettet i forbindelse med udarbejdelse af en ny dispositionsplan i indledningen hedder: "Karakteristisk for den igangværende samfundsudvikling er en voksende koncentration af befolkning og erhvervsvirksomheder i hovedstadsområdet og i nogle få områder i provinsen – fortrinsvis i og omkring de større byer. Det må forventes, at denne udvikling vil fortsætte måske endog i stigende tempo i takt med den voksende industrialisering." Videre bliver det slået fast at "... det må forventes, at bilen i højere og højere grad vil blive det foretrukne transportmiddel i personfærdslen."¹⁰⁵

Der er altså flere ting i spil, når det gælder forandringen af det eksisterende byrum i forhold til cyklismen: 1) nedlæggelse og fjernelse af cykelstier, 2) vejanlæg uden cykelstier, 3) forandring af hele bymidten ud fra et trafikalt synspunkt med den før beskrevne centeridé som grundlag. De to første hører under dette afsnit, hvor yderligere eksempler vil blive givet for at det er en korrekt opfattelse, at den drastiske udvikling i transportbehovet og vækstforestillinger gav sig udslag i forhold til cykelstier – altså den indirekte påvirkning. Centerplanlægningen og den større forandring af byerne ud fra et cyklismemæssigt syn vil blive behandlet i afsnittet nedenfor.

Et eksempel på at det var ønsket fra Odense at nedlægge cykelstier findes i det gamle arbejderkvarter Skibhus. Her ville man sløjfe cykelstien på den vestlige rampe fra Skibhusvej til den kommende Thomas B. Thriges Gade. Vejdirektoratet vendte dog tommelfingeren nedad, men var villig til i stedet at opsætte særlige lyskryds for cyklisterne.¹⁰⁶ Et andet eksempel, hvor cyklen kom til at stå direkte overfor bilen, var i forbindelse med motorvejsanlægget uden om Odense. Dette skulle naturligt for perioden have en indførsel til bykernen og er formuleret på følgende vis: "landevejen skulle føre ind til byen". Nyborgvej var en af de veje, man overvejede at benytte som indførselsvej til centrum. Problemet her var dog, hvorvidt den kunne klare det ekstra pres, der ville komme. Stadsingeniøren formulerede det på denne måde: "Motorvejen fra øst parallelt med Nyborgvej vil få meget stor kapacitet (6-7.000 køretøjer pr. time). Nyborgvej har på strækningen mellem Nansensgade og Palantokesvej en kapacitet på ikke over 1.000 køretøjer pr. time og kan ved reguleringer, (f.eks. stopforbud og inddragning af cykelstier) uden nedrivning af bygninger forøges til op imod 1.600 køretøjer pr. time."¹⁰⁷ Dette var ikke nok i forhold til det forventede behov, men selve overvejslen siger noget om den reelle mulighed for nedlæggelse af cykelstier til fordel for ekstra biltrafik.

¹⁰⁴ Egnspan for Storårhus 1966, p. 14

¹⁰⁵ "Vejplan for Odense" – Stadsingeniøren i Odense, juli 1961 p. 1

¹⁰⁶ Stadsingeniøren i Odenses Årsberetning 1968/69 p. 16

¹⁰⁷ "Vejplan for indre by" – Stadsingeniøren i Odense, januar 1960 p. 17

Nyborgvej blev faktisk valgt til indførelse af trafik fra motorvejen. Dette fremgår af principplanen for vejnettet fra året efter, dog ikke for det inderste stykke af vejen.¹⁰⁸ Pudsigt nok beskriver Nørskov Laursen, at netop Nyborgvej og Hjallelsevej var blandt de eneste veje tilbage med cykelstier efter de store nedlæggelser i løbet af 1960'erne.¹⁰⁹ Det er dog tydeligt, at dette er en overdrivelse. Nedlæggelser var der en del af, men at der blot skulle være få veje tilbage med cykelstier, er ikke korrekt.

Et eksempel på et nyt vejanlæg i bymidten er Haugstedsvej. Denne skulle renoveres, og der blev plads til fortov i begge sider, 7 meter kørebane og 2,5 meter holdebane, altså uden hensyntagen til cykler.¹¹⁰ Et andet meget sigende og sjovt eksempel er, da Stadsingeniøren i Odense planlagde en ny vej fra den nyanlagte cykelbane til Højstrupvej i Bolbro. Her var der 18 meter til rådighed. 10 m kørebane, 2 x 4 meter fortov, og altså ingen cykelsti til cykelbanen!¹¹¹

Cyklens direkte påvirkning af byudviklingen i 1960'erne

Det er åbenlyst, at cyklens mulighed for at påvirke byernes udvikling nu var blevet passeret af bilismens fremkomst. Cyklismen muliggjorde dog lokal transport i de nye, udbyggede byområder. Man ser således, at nye boligkvarterer så småt begyndte at få stier. Cykelstierne i denne periode blev skabt ikke for at give folk transportmulighed rundt i hele byen, men lokalt. De store stianlæg langs centrale veje blev i flere tilfælde nedlagt, mens cykelstier i lokalområderne opstod. Dette skete med henblik på børn og unge, der nu skulle transportere sig selv til skole og fritidsaktiviteter. Nedlæggelsen af cykelstier alene var ikke altid nok til at omforme trafikken, derfor lavede man planer for gadegennembrud med henblik på at skaffe plads til biltrafikken og samtidig sanere de ældste og tættest bebyggede områder i centrum. I Aarhus sanerede man hårdt i midtbyen og til dels i forstæderne.¹¹² Men der var planer om, at hele midtbyen skulle omdannes til fordel for en mere moderne og trafikvenlige bymidte. I 1967 udskrev Aarhus Kommune en konkurrence med netop dette formål. I beskrivelsen af konkurrencen blev formålet beskrevet således: "Århus byråd har vedtaget visse hovedretningslinier for den fremtidige afvikling af trafikken i og omkring bykernen i Århus. Trafikplanens hovedidé er anlæg af en cirkulationsgade med stor kapacitet som en ring omkring bykernen. Desuden anlægges der en særlig busgade tværs gennem bykernen fra nord til syd parallelt med strøggaderne. De påtænkte gadeudvidelser og gadegennembrud vil nødvendiggøre ret store nybebyggelser i selve bykernen, og da en del af ringlinien allerede er under udførelse, er en bebyggelsesplan for visse

¹⁰⁸ "Vejplan for Odense" – Stadsingeniøren i Odense juli 1961 p. 24f

¹⁰⁹ Nørskov Laursen p. 49

¹¹⁰ Stadsingeniøren i Odenses Årsberetning 1959/60 p. 27

¹¹¹ Stadsingeniøren i Odenses Årsberetning 1968/69 p. 14

¹¹² Gejl Bind 4 p. 56

områder aktuel.”¹¹³ Den omtalte ringlinje er den såkaldte Allé-ringgade. Her var det meningen, at der skulle være seks vognbaner, fire tildelt til bilisterne og to til busserne. Cykler var ikke en del af projektet.¹¹⁴ Dette ville have betydet en enorm nedrivning af bygninger, men trods alt en formildelse af en plan, der var lavet før. Denne var lagt i 1950’erne i Frederiksgade-kommissionen. I stedet for at bilisterne skulle føres uden om den ældste bykerne via en ring, skulle der skabes en hovedvej midt gennem Aarhus.¹¹⁵

Et eksempel på, hvordan man ønskede den nye by skulle udformes trafikmæssigt, findes også i Odense. I 1961 beskrev man det således: ”Det forekommer derfor rimeligt at arbejde med dispositionsplanlægning for Odense ud fra det synspunkt, at byens indbyggere efterhånden i vid udstrækning får bil, og at de skal have mulighed for at bruge den efter ønske og altså også til intern persontransport.”¹¹⁶ Sagt på en anden måde, det skulle være muligt at komme ind til byen i bilen, kunne bevæge sig rundt i bykernen i bil og parkere bilen, hvis det var det, man ønskede. Når der nævnes persontransport alene, må det være for at udtrykke det store antal biler, byen skulle kunne klare.

Det er tydeligt, at midtbyen skulle være center og tilgængeligt for hele oplandet. I Odense ønskede man ikke længere blot gennemkørsel, men at folk skulle stoppe i midtbyen. Derfor blev parkeringspladser igen og igen et problem, der blev gjort opmærksom på. Det ville være svært at fungere som regionscenter, hvis folk ikke kunne parkere. Dette blev der gjort opmærksom på så tidligt som i 1962 i Stadsingeniørens årsberetning.¹¹⁷

Ovenstående er blot eksempler på, hvilke følger det fik for planlægningen inden for bykernen, at der skete et skifte i transportbehovet med en ændring af transportformen til følge. Der er altså en kausalsammenhæng mellem transportbehov og byplanlægning. Transportbehovet påvirker valget af transportmiddel, og valget af transportmiddel påvirker byplanlægningen og dermed de fysiske omgivelser. I 1930’erne så man også gadegennembrud, men de var i højere grad saneringsmotiverede og ikke trafikmotiverede. 1960’ernes planer for trafikafvikling nåede dog i langt de fleste tilfælde ikke at blive gennemført. De store planer som både Odense og Aarhus barslede med blev kun i få tilfælde ført ud i livet. Thomas B. Thriges Gade i Odense er det store skrækeksempel. I Aarhus blev plan efter plan lagt – heldigvis med en meget begrænset reel virkning. Årsagerne til at disse blev opgivet, vil analysen af det næste periodenedslag vise. Konklusionen er dog, at der i 1960’erne kan påvises en række forandringer, som førte

¹¹³ ”Idé-konkurrence om en del af byplanen i Århus” 1967 p.1

¹¹⁴ ”Idé-konkurrence om en del af byplanen i Århus” 1967 p.1

¹¹⁵ ”Ny hovedgade Århus – Frederiksgade-kommissionen” 1953

¹¹⁶ ”Vejplan for Odense” – Stadsingeniørgen i Odense, juli 1961 p. 3

¹¹⁷ Stadsingeniørens Årsberetning 1961/62

til opgivelse af cyklen til fordel for bilen. Årsagerne skal findes i en række strukturelle og økonomiske forhold. Omlægningen til bilismen gjorde, at en ny og mere hårdhændet planlægning blev igangsat. Samtidig pressede den markante økonomiske og demografiske vækst til realiseringen af denne planlægning. En planlægning der derfor arbejdede med helt andre vækstrater, end hvad der skulle vise sig at være realistiske. Resultatet blev en overflytning af generelle principper fra samfundsudviklingen i 1950'erne til den fysiske byplanlægning – på godt og ondt. Helhedstanken kom måske med i trafikplanlægningen, men de urealistiske vækstrater og troen på bilens endelige sejr gjorde, at politikere og planlæggere var tæt på at fjerne en stor del af de oprindelige byers indre kerner og grundstrukturer. Nogle steder skete det rent faktisk, ikke blot ved Thomas B. Thriges Gade i Odense, men også i mindre byer end Odense og Aarhus.¹¹⁸ Cyklen fandt dog en niche og nåede aldrig at forsvinde fuldstændigt fra Danmark, selv om den i 1960'erne alvor var truet. Lokal transport, transport for børn i de nyopståede parcelhuskvarterer uden for byen og for kvinder, hvis mænd havde førsteretten til bilen, blev cyklens overlevelse. I en analytisk sammenhæng er der et problem ved denne nye brug af cyklen, idet vejtællinger ofte blev foretaget på hovedfærdselsårer og på mere centrale trafikknudepunkter end i disse nye yderområder. Flere af disse række- og parcelhuskvarterer lå ofte i omegnskommunerne før kommunesammenlægningen i 1970, og var dermed uden for storbyernes tællinger. Datidens dystre forudsigelser for cykeltrafikken var derfor måske baseret på et fejlagtigt materiale. Cyklismens reduktion som dagligt transportmiddel for den voksne del af befolkningen har i 1960'erne haft en tydelig indflydelse på bykernernes udvikling. Men også haft en positiv indflydelse på lokaltrafikken i byerne nye periferibebyggelse.

1970'erne

Strukturen var overordnet den samme som i 1960'erne. Så de tre parametre var ved indgangen til perioden de samme som i 1960'erne. Formen for transport, krav om mobilitet og transportdistance gjorde, at bilen var det naturlige foretrukne valg for de dele af befolkningen, der havde alderen og økonomien til det. Det sammenlagte transportbehov var stadig stigende, men dog ikke så drastisk. Det samme gjaldt urbaniseringen og den demografiske udflytning til de tidligere oplandskommuner. Mange af disse forsvandt ved kommunesammenlægningen i 1970, hvorved byerne nu fik større mulighed for i planlægningen at kunne tage højde for stigningen i befolkningen. Centrum som den mest befolkningstætte del af byen ændredes fortsat. Således faldt befolkningen i centrum af Aarhus f. eks. med 14% i perioden 1970-75.¹¹⁹ Derfor må man se efter andre ændringer, hvormed cyklens fremgang kan forklares. De økonomiske såvel som de demografiske forandringer i bykerne kan forklare en del. Vigtigst er dog nok den

¹¹⁸ Holstebro (1962), Hillerød (1963), Vordingborg (1964), Frederikssund (1966), Roskilde (1968) se Gaardmand p. 167f

¹¹⁹ Gejl bind 4 p. 73

holdningsforandring, der kan ses i forhold til cyklen – og til samfundsudviklingen. Hovedspørgsmålet er derfor, hvad var det, cyklen kunne bidrage med i forhold til det enkelte individ, og hvordan kom denne holdning til udtryk hos borgerne og planlæggerne? Problemet er, hvordan viser man en holdningsforandring, og hvordan viser man, at det var borgerne, der påvirkede planlæggerne og ikke omvendt? Måden det er gjort på her, er at se den overordnede holdningsforandring i samfundet, hvilket gør det plausibelt, at der også skulle være en forandring i forhold til cyklismen. Derpå ses på borgernes eget engagement. Herefter, igennem citater og planer, vil det blive fastslået, hvorvidt det øgede antal cykelstier og den positive holdning til cyklismen generelt kom nedefra eller oppefra. Slutteligt vil resultaterne heraf blive sat ind i den store omvæltning, der fandt sted i 1970'erne i den fysiske planlægning.

Holdningsændring

En række begivenheder og generelle holdningsændringer til samfundet, naturen m.m. kan pege i retning af, at der er en sandsynlighed for, at spørgsmålet om hvorfor cyklismen oplevede en fremgang skal findes i netop et holdningsskift, eftersom de tre parametre ikke i større grad har ændret sig. Ser man på det politiske område, er jordskredsvalget i 1973 nok det ypperste, man kan komme på at vise, at der var forandring i luften, og at der var lagt op til at se verden på en ny måde.

Oliekrisen hjalp naturligvis også til et forandret syn. Første oliekrise slog igennem i 1973 og blev en øjenåbner for mange. Prisen på olie og dermed benzin steg gevaldigt. Den gennemsnitslige dansker brugte på det tidspunkt 460 liter om året på bilkørsel.¹²⁰ Væksten blev virkelig sat i relief, da den udefrakommende faktor satte en midlertidig bremse for forbruget. Klaus Rifbjerg skrev i *Aktuelt* om at skære ned i forbruget og vende tilbage til naturen ligesom dét, blomsterbørnene havde sunget om. Nu var der endnu mere behov end før for at gøre en indsats for energien.¹²¹ Samtidig skrev forfatteren Henrik V. Ringsted om de bilfri søndage, der blev indført for at spare på Danmarks samlede olieforbrug, så reserverne kunne holde længere. "Ak, ja hvor er København dog en dejlig by, når man har stunder til at lægge nakken tilbage og rulle gennem de gamle gader og se de facader, tinder og tårne og krummelurer, som ingen fodgænger, der må have blikket stift hæftet nedad for at overleve i det daglige bilkaos, og ingen bil eller buspassager, der er spæret inde i solidt overdække, nogensinde har en chance for at se..."¹²² En åbenlys kærlighed til byen som værested, som en oplevelse, en oplevelse som overgangen fra leve- og værested til transportrum havde ødelagt. Drømmen eksisterede altså om en by uden biler og trafik! Det er naturligt, at ikke alle havde det på denne måde, men det er dog værd at tage med at sådanne holdninger fandtes. Selve

¹²⁰ Dirckinck-Holmfeld, Gregers: *Hårde tider forude – Den nye danmarkskronike 1972-1993*, København, 1997 p. 149

¹²¹ Dirckinck-Holmfeld p. 160

¹²² Dirckinck-Holmfeld p. 151

oliekrisen gjorde muligvis ikke den store forskel på den brede befolkning, endsige danskernes olieforbrug, men var dog med til at sætte spirer i gang, spirer der blev udtrykt på skrift. I forbindelse med denne nye holdning til byen kan man se et forslag til trafikplan for Aarhus udarbejdet af Aarhus Arkitektskole. Her var hovedformålet at "befrie" Aarhus bymidte for biler. Man ønskede at få fjernet al form for gennemfartstrafik, hvilket ville skabe et bedre boligmiljø for 35.000 beboere. I tråd med Henrik V. Ringsted blev der også sat fokus på det smukke ved byen i form af de historiske bygninger, som burde bevares. "Det skal være muligt at nyde de mange bevaringsværdige bymiljøer, som i dag er revet op og gennempløjet af intens biltrafik."¹²³

Der var en interesse for at få indflydelse på flere samfundsaspekter end før. Det blev moderne at være politisk aktiv blandt unge. Energi og atomkraft fik også en stor plads i medierne såvel som i den almene diskussion. Strejker, bevægelser og organisationer skød op med den enkelte borger som grundstenen.

Når det kom til brug af den nyvundne indflydelse, var byplanlægningen et af de steder, hvor det blev muligt, hvilket skete i 1977. I forbindelse med en ny lov om byfornyelse kom et mere demokratisk aspekt med. Denne inddragelse af befolkningen skete allerede i forbindelse med vedtagelsen af en række planlove i 1970'erne. Det skulle nu være muligt for den enkelte borger at have indflydelse på de planer, der blev vedtaget. Det udmøntede sig i et ønske om mere decentrale løsninger, de store centre skulle brydes ned, der var et krav om at institutioner, dagligvarebutikker med mere blev flyttet ud. Derfor var et af de store krav også cykelstier. Dette skete med kommuneplanlægningsloven der trådte i kraft d. 1. februar 1977. Gaardmand nævner specifikt dette emne, samtidig kommer han til den samme konklusion: det var befolkningen, der gjorde op med væksttanken og den planlægning, der fulgte med – ikke omvendt. Derfor ønskede man også andre former for transportmuligheder samt en planlægning, der kunne fremme disse ønsker.¹²⁴

En del af modstanden med væksttanken var også at gøre op med de planlæggere, der holdt fast i den. Det var nu åbenlyst, at Aarhus voksede, dog ikke med 100.000 på 20 år, og slet ikke op imod den halve million, som man oprindeligt ville have planlagt efter. En planlægning der kunne havde medført en totalforandring af centrum. Ønsket var nu et andet. Temaet var tilbagevenden til byen i dens mere organiske form og som et socialt samlingssted og værested - ikke blot et trafikalt knudepunkt og et center for oplandet. Cyklen passede for mange fint ind i denne forestilling. Folk ville gerne udtrykke noget, når man cyklede, man ville gerne fortælle, hvem man var. Det gav sig også udslag i cyklens udseende. Cyklen kunne nu udformes i

¹²³ "Sådan kan Århus Midtby trafik-fredeliggøres" Bind 1, "Trafikplanen" – Arkitektskolen i Århus, Afdeling for byplanlægning 1980 p. 15ff

¹²⁴ Gaardmand p. 218

langt højere grad til at passe til folks egne behov og personlighed med gear og farver og i flere former. Det blev et opgør med den gennem mange år eneste model, den sorte tunge polycykel (som i øvrigt i dag er blevet kitsch og moderne nu under navne som havelåge eller bedstefarcykel).¹²⁵ Der blev taget et opgør med cyklen som et lavstatussymbol. Uden at drage for store sammenligninger kan man sige, at forholdet til cyklen bevægede sig på samme måde som synet på politik. Overgangen fra kun at tænke politik som en økonomisk skala til at være værdipolitisk fokuseret ramte de samme punkter, som det forandrede syn cyklen.

Udtrykket for den øgede medbestemmelse i forhold til planlægning samt interessen for byen, som rum og værested, kan ses på flere måder. En af måderne er den fremvoksende kvarterstolthed i de gamle kvarterer. En stolthed der i de seneste par årtier havde lidt et knæk. Man begyndte altså at tænke mere på sit nærområde, tænke byen som opdelt og dermed blev man lokalt fokuseret inden for byens meget brede rammer. En modsætning til den gennemførte kommunesammenlægning. I Aarhus findes et eksempel på denne kvarterstolthed i form af det gamle kvarter omkring Sjællandsgades oplomstring. Kvarteret havde været et arbejderkvarter i 1930'erne og var blevet et fattigt kvarter efter krigen. Kvarteret fik nu nye beboere. Disse nye beboere var i høj grad yngre mennesker. Børnenes Jord, en lokal legeplads på Thunøgade, blev skabt af beboerne.¹²⁶ Man holdt et område fri for bebyggelse for at kunne have et grønt samlingssted for børn og beboere i kvarteret. Folk var altså selv med til at bestemme, hvordan byerne kunne se ud også i form af byggere, kollektiver og især boligbevægelser, der blomstrede i 1970'erne.¹²⁷ Dette er et eksempel på opgøret med plastic og med makroplanlægning som et fysisk udtryk i byerne - et område der tidligere havde været forbeholdt planlæggere og politikere. Denne nye tredje part, borgeren, ville noget helt andet og ville bidrage med nye måder at anskue selv de mest regulerede ting på - som trafik. Det kunne også ses på boligbyggeriet, hvor ikke blot oliekrisen havde lagt en dæmper, men også i høj grad gør-det-selv-bevægelsen tog over, og dermed ønsket om selv at være en del af de fysiske omgivelser. De nye behov var ikke af fysisk nødvendige som i 1930'erne, men som udløbere af fysiske ønsker og ideer. Der var altså en overgang fra behov til ønske. Et ønske om flere cykelstier og gerne flere cykelstier i egen tracé som en del af en øget trafiksikkerhed. Den infrastrukturelle optimering af færdselssikkerheden blev vigtig for mange borgere. Et problem der blev hørt. I 1977 gjorde man fra Stadsingeniørens kontor i Aarhus opmærksom på, at der var en problematik omkring sikkerheden, eftersom at man holdt sig fra at cykle fordi dette virkede som en usikker transportform. Årsagen til det var, at "trafiksystemet er indrettet primært på

¹²⁵ Knudsen p. 49f

¹²⁶ Gejl bind 4 p.56

¹²⁷ Gejl bind 4 p. 58

bilens præmisser. I ca. 60% af de politiregistrerede cyklistuheld i kommunen er bilen impliceret.”¹²⁸ Selv i byplansarbejdet var holdningsændringen blevet opfattet. I 1976 blev skiftet meget præcist beskrevet således: ”Men nu er denne udvikling ved at vende, og mange i den unge generation har nye idealer, de materielle goder vægtes ikke mere så højt af alle. Her kommer cyklen ind i billedet som et fordringsløst transportmiddel”¹²⁹ Mere præcist kan det vel næppe siges. Det kom fra en ændret holdning hos befolkningen og dermed et skifte nedefra! Med cyklen kunne man som individ vise, at man satte pris på sine medmennesker, miljøet, trafiksikkerhed, og at man var et socialt menneske, der gik ind for, at der skulle være plads til alle og ikke blot til asfalt og motorkøretøjer. Man kunne sagtens transportere sig selv uden hensyntagen til krige og oliekriser. Man var selvstændig og individuel samtidig med, at man var betænksom. Cyklen blev, for den unge generation, et udtryksmiddel.

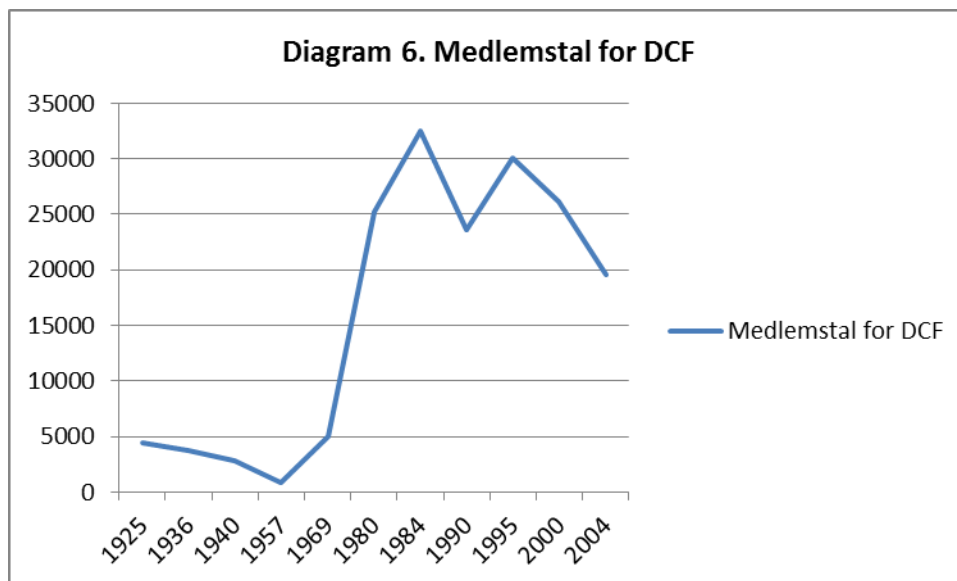
Det vel nok mest iøjefaldende eksempel på cyklens tilbagevenden og dens forankring i borgernes, kan aflæses i medlemstallene for DCF. Som vist nedenfor i diagram 6, er det meget tydeligt, at der strømmede medlemmer til. Interesserens eksploderede fra et sted først i 1970'erne. Organisationen var ellers ved at være død, og økonomien havde gjort, at det ikke var muligt at reklamere for medlemskab eller sætte større kampagner i gang.¹³⁰ Dette viser, at det var som følge af en reel og bred folkelig interesse, at organisationen gik frem. Det var især yngre meget energiske kræfter, der kom ind. Der blev produceret et medlemsblad både for medlemmer, men også et blad, som ikke-medlemmer kunne læse.¹³¹

¹²⁸ ”Redegørelse for udbygning af cykelstier i Århus kommune” – Stadsingeniørens kontor, februar 1977 p. 3

¹²⁹ ”Veje i Odense Kommune – Hovedstinet” 1. april 1976 Bilag 7 p. 6

¹³⁰ Knudsen p.75

¹³¹ Knudsen p.75



Kilde: Knudsen p. 97

Disse forandringer viser, at der var sket et paradigmeskifte i holdningen til cyklen. Nørgaard har også beskæftiget sig med, hvad han kalder "Cykelbraget". Han bygger sin opfattelse af ændringen til fordel for cyklismen på tal fra cykelsalget. Her kan han se, at cykelsalget steg kraftigt fra 1973. Dette får ham til at mene, at dette var året, hvor ændringen indtrådte med henvisning til oliekrisen. Han mener, at der er en direkte forbindelse mellem energikrisen og cyklismen ud fra en redegørelse for amerikanske transportvaner.¹³² Når man kan se, at der allerede i perioden 1970-72 er en stigning, tillægger han det den opståede interesse for motion. Det er fritidscyklismen, der er årsag til dette.¹³³ Dette er nok en noget forsimplet forklaring. Nærværende undersøgelser peger på, at det var en større generel samfundsendring, der er skyld i, at cyklen fik en renæssance og en stærk udbredelse. Som vist ovenfor, kan dette ses i holdningen til byens rum som væresteder. Nørgaard har dog også selv påpeget, at cyklen fik en større plads i pressen, samt at den igen blev set som et transportmiddel og ikke havde den samme lavstatus som i 1960'erne.¹³⁴ Selvom han nok rammer nogle rigtige punkter, er det klart, at forklaringen skal findes ikke blot i konkrete begivenheder, men i en større samfundsmæssige sammenhæng.

Cykelstier som følge af holdningsskiftet

Ser man på cykelstierne, kom der faktisk også en stigning her. Det blev f.eks. besluttet, at Viborgvej, Oddervej og Grenåvej i Aarhus alle skulle have cykelstier i begge retninger længere ude end hidtil.¹³⁵

¹³² Nørgaard p. 235-240

¹³³ Nørgaard p. 248

¹³⁴ Nørgaard p. 252 & 254

¹³⁵ "Redegørelse for udbygning af cykelstier i Århus kommune" – Stadsingeniørens kontor, februar 1977 p. 8

Planlæggerne og stadsingeniørerne landet over havde fået fat i den offentlige tendens om at sætte cyklen i centrum. Om det så var på grund af økonomi eller holdninger kunne i og for sig være underordnet. Et tydeligt eksempel findes i Odense. Her skrev Institut for Centerplanlægning i 1973 således: "I notat (...) har instituttet peget på de negative konsekvenser af en fortsat ensidig planlægning for bilen." I stedet foreslog man fra instituttets side at, man søgte at styre trafikken blandt andet ved "at gang- og cykeltrafikkens omfang stabiliseres ved at skabe sikkerhed for disse trafikanter."¹³⁶ Samtidig skulle der handles på bilområdet, hvilket blev gjort ved at lave restriktioner for bilismen i indre by, og i mindre omfang i området udenom. I 1976 hedder det endvidere, at man søgte at undgå gennemkørende færdsel, og at man ville undgå en udvidelse af antallet af parkeringspladser.¹³⁷ I perioden 1976-80 blev på forhånd afsat 6,5 millioner pr år til cykelstier og kryds for cykelstier i Odense.¹³⁸ Kravet om cykelstier og opgøret med nedlæggelsen af cykelstier i det eksisterende byrum kom godt nok nedefra, men de signaler, der blev sendt, blev også hørt i forbindelse med byplanlægningen. Fra befolkningens side ønskede man at kunne transportere sig miljøvenligt og socialt ansvarligt, samt at der i højere grad sættes fokus på trafiksikkerheden. Således blev der i Aarhus i 1977 givet 2 millioner ekstraordinært til cykelstier med den begrundelse at: "Cyklen er individuel og hurtig, frembringer ingen støj eller forurener. Den fylder mindre end bilen, den er ressourcebesparende. Den giver motion – og der er et traditionelt transportmiddel. Alle børn kan cykle i Danmark."¹³⁹ Præcis de kæpheste, som DCF og den brede cykelglade befolkning kæmpede for.

Den direkte påvirkning af byernes udformning

Ovenfor er det vist, at man fra flere sider ønskede en højere kvotient af cykelstier i byerne. Men hvordan kunne disse ønsker overføres til det større planlægningsbillede? Hvor cyklen i de tidligere perioder havde været en mulighed for at flytte ud og sidenhen en mulighed for lokal transport i de nye boligområder, skete der endnu en gang et skifte i byplanlægningen. Erkendelsen af den offentlige debat som en faktor, der kunne påvirke byens udformning, ses i Odense, hvor man i et forslag til ændring af kommunens hovedstruktur skrev: "Debatten [den offentlige debat red.] har først og fremmest drejet sig om biltrafikken, idet denne på de fleste trafikveje og lokale veje giver anledning til problemer. Der er givet en række forslag til forbedringer. De hyppigste er cykelstier, lysregulering af kryds, ændring af lysregulerede kryds, rundkørsler samt midterheller."¹⁴⁰

¹³⁶ "Odense Dispositionsplan – Forslag" – Institut for planlægning 1973 p. 49

¹³⁷ "Veje i Odense kommune – vejplan 1976 1. april" Bilag 2 p. 57

¹³⁸ "Veje i Odense kommune vejplan – Hovedstinet 1976" Bilag 7 p. 11

¹³⁹ "Redegørelse for udbygning af cykelstier i Århus kommune" – Stadsingeniørens kontor, februar 1977 p. 1f

¹⁴⁰ "Forslag til Kommuneplan Odense – Hovedstruktur" 1985 p. 160

De områder, hvor cyklens indflydelse i forhold til bykernen kunne ses i 1960'erne, var at den blev borttænkt fuldstændig. For at være lidt hård så var centertanken en gammeldags tanke. Centrum skulle servicere borgerne, og når de brugte bil, måtte centeret altså indrette sig efter derefter.¹⁴¹ Dette blev årsagen til de store bycenterplaner. Nu, hvor cyklen i højere grad vendte tilbage, opstod ideen om, at byen kunne opsplittes i flere centre. Et ønske der også kom fra borgerne. Man ønskede at kunne cykle til de steder hen, man behøvede. En af de måder, hvormed man havde skabt (og ville skabe) plads, var gennem sanering. Her skete der derfor et skifte. I Aarhus gik man i højere grad over til at bevare frem for at nedrive bygninger, der tidligere havde været dødsdømte.¹⁴² Går man til Odense, så søgte man her at skabe et helt nyt center.¹⁴³ Dette center skulle i højere grad være et regionalt center for dem, der blev nødt til at benytte bil på grund af transportdistancen, dette blev beskrevet i planlægning fra 1974. Bilka var en del af denne tanke.¹⁴⁴ Jesper Harvest, som om nogen var fortaler for denne tanke, beskriver 1974-planen som det første rigtige eksempel på, at trafikplanlægningen blev tænkt som værende for såvel fodgængere, cyklister, bilister som den kollektive trafik.¹⁴⁵ Man skabte altså i Odense ideen om et nyt center, hvor der var plads til bilen og til de brugere, hvor bilen var eneste alternativ. Samtidig skulle der bygges boliger i området, som dermed kunne være med til at gøre dette center helstøbt. Alt imens midtbyen ville blive aflastet for denne form for trafik. Centret i Odense kom aldrig til at spille en rolle som et helstøbt bymiljø, men der har dog været en gavnlig virkning på den indre by. Den meget spredte og til dels ukontrollerbare byvækst igennem 1960'erne var hård ved den overordnede infrastruktur. Derfor blev det i forslaget til dispositionsplanen fra 1973 fastslået, at en man søgte at styre byen mod sydøst.¹⁴⁶ Netop når det gjaldt den lokale transport i dette nye center, især i området omkring universitet, blev der anlagt en ny form for cykelstier. Ser man på det kort, der ligger som bilag til hovedstisplanen fra 1976, er det cykelstier i egen tracé, der for alvor blev anlagt.¹⁴⁷ Disse så man som mere sikre og samtidig fornuftige anlæg, eftersom de kunne bruges af både cykler og gående, til lokaltransport og til rekreative formål – kondidyrkning som Lorenzen beskrev den nye dille.¹⁴⁸ Det blev beskrevet således i planen: "Cykel- og gangstier bør indgå som naturligt led i et samlet moderne trafiksystem, særligt fordi en del tyder på, at cyklens trafikmæssige betydning er stigende."¹⁴⁹

¹⁴¹ Se opgave p. 51 om at føre landevejen ind til bykernen.

¹⁴² Gejl Bind 4 p. 32 samt p. 49 ovenfor

¹⁴³ Se opgave p. 52

¹⁴⁴ Nørskov Laursen, Sten: "Bebyggelsens udvikling 1945-85" i Odense Bogen 1988 p. 28

¹⁴⁵ Harvest, Jesper: *Odense byplan 1966-1988*, Odense, 2003 p. 103

¹⁴⁶ "Odense Dispositionsplan – Forslag" – Institut for planlægning 1973 p. 49

¹⁴⁷ "Veje i Odense kommune vejplan – Hovedstinet" Bilag 7 se kort.

¹⁴⁸ Se opgave, afsnit om cyklens brug i 1970'erne

¹⁴⁹ "Veje i Odense kommune vejplan – Hovedstinet" Bilag 7 p. 3

Ser man på den rent lokale transport og de behov, der deri lå, blev der også opført cykelstier i Odense. I forbindelse med de nye byområder i periferien, hvortil mange familier flyttede ud, blev der anlagt diverse institutioner med et transportbehov på mellemdistancen af ren persontransportmæssigt karakter. Et eksempel på en sådan cykelsti er fra 1971-72, hvor der blev anlagt en cykel-gangsti fra Brændekilde til Rasmus Rask Skole.¹⁵⁰ Altså fra bolig til institution med henblik på lokaltransport for især børn og unge.

Generelt kan man sige, at denne periode bygger på cyklen som en transportform i fremgang, og samtidig at denne fremgang var skabt ud fra et ønske nedefra. Et ønske som planlæggere søgte at opfylde, i Aarhus ved at skabe mange små centre uden for byen og samtidig lave restriktioner for biler i den indre by, i Odense ved at anlægge et helt nyt center. Cyklens indflydelse var altså igen stor, større end den havde været i årene forinden. Byen begyndte at blive tænkt som lokale områder. Det medførte, at cyklen igen kunne blive en del af dagligdagstransporten.

De seneste årtier

De seneste par årtier har den direkte folkelige opbakning til cyklen i bredere forstand været aftagende. De for cyklen glade 70'ere med mange aktive medlemmer i DCF er ovre. Organisationen er i større grad overgået til at være en færdigudvokset organisation med færre medlemmer, men mere professionalitet og konkrete tiltag. DCF er i større grad gået fra at være en græsrodsbevægelse til en interesseorganisation med ekspertise inden for cyklismen. Derfor har DCF også været med i mange beslutningsprocesser rundt omkring i danske kommuner, når cyklisme og cykelplaner har været diskuteret. Dette betyder dog på ingen måde at cyklen ikke spiller en rolle i Danmark længere - tværtimod. Der er masser af cykelstier i de danske byer, og antallet af stier er voksende. Især i perioden efter 1970'erne overgik cyklen fra alene at være et transportmiddel til også at være et gode for samfundet og et særligt personligt eller bymæssigt brand. I samme periode blev cyklismen underlagt en mere gennemarbejdet og målrettet planindsats fra de enkelte kommuners side. Mængden af cykelstiplaner, videnskabelige transportundersøgelser og forskning i trafikadfærd er vokset enormt.¹⁵¹ Hvor de tidligere afsnit har været underlagt et begrænset kildemateriale, hvori cyklen er indgået som et segment med skiftende vægtning, er der for de seneste årtier rapporter, hvori cyklen er eneste fokusområde. Dette giver dermed en kvantitativ udfordring, fordi mængden er så stor. Der er nedenfor lagt fokus på forslag til byplaner og enkelte udførte projekter. Den store mængde af undersøgelser og cykelplaner viser skiftet. I skiftet ligger der, at det offentlige har overtaget initiativet, når

¹⁵⁰ Stadsingeniøren i Odenses Årsberetning 1971/72 p. 19

¹⁵¹ Bl.a. "Cykeltrafik – En beskrivelse ud fra transportvaneundersøgelser", Transportrådet. Juni 2002 og Christensen, Linda m.fl.: "Korte ture i bil – kan bilister ændre adfærd til gang eller cykling?" DTU Transport 2008

det kommer til at fremme cyklismen, få flere til at cykle og skabe bedre vilkår for cyklisterne. Det offentlige er styrende og udførende, ikke baseret på egentlige folkelige krav.

Det paradigmeskifte, der her er tale om, kan bl.a. ses hos DCF. I løbet af 1980'erne opstod der en kamp mellem to grupper internt i organisationen. En kamp som kan symbolisere skiftet i synet på, hvor cyklismen skulle bevæge sig hen. På den ene side var "de visionære", der så cyklen som en del af en større samfundstænkning, generelt ud fra en venstreorienteret synsvinkel, men især med fokus på trafik i bredere forstand, og som kæmpede imod privatbilismen. På den anden side stod den gruppe, der har fået betegnelsen "cykelfundamentalisterne". Sidstnævnte fokuserede mere på sikkerhed og komfort for dem, som allerede cyklede, - helt i tråd med de samme ideer som var de bærende i 1970'ernes DCF.¹⁵² Dermed var banen kridtet op. Skulle man gøre det godt for de eksisterende cyklister i forhold til sikkerhed og komfort, eller skulle privatbilisterne i højere grad tvinges til at benytte cyklen? Ved at følge de ressourcer, der er brugt på cyklismen og de planer, der er lagt frem, er det den sidste model, der har vundet – forsøg på omlægning af trafikken i bykerne. Selvom bilismen stadig er stigende, søger man at holde denne stigning i skak ved i byområderne at få folk til at cykle. Det er altså ikke længere blot borgernes egne ønsker om cykelstier for cyklisterne, der er gældende, men derimod bystyrets ønske om at få så mange som muligt til at benytte cykelstierne. Man kan måske lidt karikeret sige, at cykelstier i dag i højere grad bliver skabt for dem, der ikke cykler (endnu!). Det følgende afsnit søger først at se på, hvordan det er kommet til udtryk, at det nu er offentlige myndigheder, der har overtaget kampen for cyklen. Derefter vil det blive undersøgt, hvad disse får ud af at fremme cyklen, og slutteligt vil der blive set på den generelle tendens i byplanlægningen, og hvordan man kunne forestille sig, at denne ville komme til at se ud også i de næste par årtier. Det overordnede spørgsmål er her, hvad får det offentlige ud af cyklen?

Holdningsskifte hvordan kan det ses?

Der er de senere år kommet mere fokus på at få flere folk til at cykle og ikke blot at gøre det bedre for de eksisterende cyklister, som ovenfor beskrevet. Man kan se stiplanen fra Hjørring som et eksempel på den hidtidige tankegang. Her var der i 1980 stadig fokus på at forbedre de eksisterende trafikanters trafiksikkerhed. Altså blev hovedstiplanen ikke tiltænkt at kunne tiltrække flere cyklister, "blot" at optimere forholdene for dem, som allerede brugte cyklen. Samtidig var det målet at skabe et lokalt stisystem til eksempelvis transport til skole og institutioner i de nye boligkvarterer. Dette ses flere steder i stiplanen.¹⁵³ Trafiksikkerhed og lokaltransport i boligområderne er i denne plan kodeordene. Går man til Odense i stedet for, er der mere fokus på at lave et samlet net, en konkurrent til bilismen på et større plan. Det skal ikke

¹⁵² Knudsen p. 75

¹⁵³ Stiplan for Hjørring kommune – teknisk forvaltning december 1980. p. 1, 4 og 7

alene være en lokal transportform længere.¹⁵⁴ Altså en byplanmæssig overgang fra at tænke i små cykeltransportenheder til at tænke i helhed – igen. Et andet eksempel på, at det er samfundet, der ønsker cyklismen, ses tydeligt i Aarhus kommunes storstilede trafikplan for midtbyen fra 2004, hvori det hedder: "Samlet skal øget biltrafik som følge af omdannelse og vækst opvejes af mindre gennemfartstrafik og ændrede transportvaner d.v.s. flere ture med bus eller på cykel."¹⁵⁵ Videre hedder det: "Målet er, at en større del af trafikken i Midtbyen afvikles på cykel – ikke mindst når det gælder kortere ture til og fra Midtbyen. Det skal samtidig være mere sikkert at cykle."¹⁵⁶ Et andet tegn fra samme undersøgelse på, at der er sket et skifte er brugen af brugerundersøgelser. Det er ikke længere den enkelte borger, der har ønsker til planlægningen. Nu er det kommunen, der går ud og finder ud af, hvad den enkelte borger mener. Initiativet til forandring er dermed også skiftet.¹⁵⁷ Direkte skriver man, at trafikken skal ske på borgerens præmisser, en noget pudsigt udmelding, når man selv har lavet både planerne og undersøgelserne, der skal beskrive borgernes holdning til de udførte planer.¹⁵⁸

Ser man rent objektivt på de cykelplaner, der er fremkommet i løbet af de seneste 20-30 år, er et af de mest springende punkter i forhold til tidligere tiders planer den layoutmæssige udformning. Der er i langt højere grad lagt vægt på farver, illustrationer samt kort og letlæselig tekst. Dette er en klar indikation om, at disse planer ikke blot er for planlæggerne og de ansvarlige politikere, men i høj grad skabt for at vække interesse hos borgerne. Det skal være let og spændende at kunne sætte sig ind i fremtidens cykelplaner. Det andet eksempel på denne form med at gøre noget spændende for den enkelte borger er de mekaniske trafiktællere, der står i flere større byer. Disse har et smart design, er synlige for den enkelte cyklist og med klare lysende digitale tal indikerer de, hvor mange cyklister, der har passeret den givne strækning på samme dag, uge eller totalt. En måde at skabe interesse for og sætte fokus på cyklismen.

Der er også øget fokus på en videnskabelig tilgang til cyklisme. Især inden for de seneste par år er der skabt en interesse for at beskrive cyklismen i for forskellige akademiske discipliner.¹⁵⁹ Trafiktællinger er vigtigere end før. I perioden 1987 – 2006 har man alene i Aarhus lavet omkring 400 trafiktællinger.¹⁶⁰

¹⁵⁴ Odense er her også foran på cykelområdet, et hovedstinet blev allerede foreslået i 1976 af en sammenhængende karakter, og som kunne udfylde en direkte transportmæssig funktion i den samlede trafikafvikling.

¹⁵⁵ "Veje til fremtiden – 2020 – Forslag til trafikplan for Århus Midtby" Århus Kommune, april 2004 p. 4

¹⁵⁶ "Veje til fremtiden – 2020 – Forslag til trafikplan for Århus Midtby" Århus Kommune, april 2004 p. 8

¹⁵⁷ "Veje til fremtiden – 2020 – Forslag til trafikplan for Århus Midtby" Århus Kommune, april 2004 p. 13

¹⁵⁸ "Veje til fremtiden – 2020 – Forslag til trafikplan for Århus Midtby" Århus Kommune, april 2004 p. 2

¹⁵⁹ I øjeblikket er der et projekt ved Aalborg Universitet der søger at fastslå hvordan byplanlægning påvirker cyklismen. Samtidig er Erza Goldman i gang med et Ph.d. projekt vedr. cyklismen i København ved Københavns Universitet.

¹⁶⁰ "Forslag til cykelhandlingsplan – En plan for fremtidens cyklistforhold i Århus Kommune" 2006 p. 4

Går man over og ser på direkte eksempler på kampagner, der har sat fokus på cyklismen som alternativ til bilismen, findes der "Cykel'Buster". Et projekt der fandt sted i perioden 1995-96 mellem Aarhus kommune og Miljøstyrelsen. Projektet skulle belyse muligheden for at få inkarnerede bilister til at lade bilen stå og i stedet tage cyklen. Konklusionen blev, at transportvaner rent faktisk kan ændres. Der deltog 175 aarhusianere i projektet, og en del var villige til at skifte transportmiddel.¹⁶¹ Dette indikerer klart et offentligt ønske om at ændre folks transportadfærd, men samtidig viser netop dette projekt også den mere videnskabelige tilgang. Udover at vise at transportvaner er mulige at ændre, kom den også med en række parametre, hvorved disse vaner kunne ændres, faktorer der spillede ind i valget af transportmiddel. En af de væsentligste iagttagelser er, at ændringen af transportvaner er uafhængig af såvel indkomst, alder som køn.¹⁶²

Hvorfor bygger kommunerne cykelstier især i bykernen, hvad får det offentlige ud af det?

En række faktorer er med til at gøre cyklismen attraktiv for det offentlige at investere i og søge at få flere til at benytte som transportmiddel især i bykerne. At det offentlige i højere grad i løbet af de senere år har overtaget en formynderisk rolle på visse punkter, kan ikke blot ses i forhold til cyklismen, men på andre sundhedsmæssige områder som f.eks. rygerloven, indførsel af ekstra betaling på produkter med sukker og fedt og de såkaldte grønne afgifter. Men hvorfor cyklen er valgt som et transportmiddel, det offentlige søger at fremme, skal beskrives i det følgende.

Udover sundhed, energibesparelse, miljøforbedring og nyudvikling af bycentre spiller branding også en meget væsentlig rolle i forklaringen. Steen Nørskov Laursen gør i sin tekst om Odenses udvikling opmærksom på dette.¹⁶³ Allerede i 1976 lavede man en hovedstiplan, der dog først i 1980'erne begyndte at tage fysisk form.¹⁶⁴ Han beskriver denne udvikling således: "Det kan konstateres, at stiplanlægningen har været en stor succes. Først og fremmest hos borgerne, hvoriblandt såvel borgmester som planlægningschef ofte ses på cykel. Men også i international målestok, således at stierne og den bagved liggende planlægning ofte må vises frem for fremmede."¹⁶⁵ Denne glæde ved at kunne vise den nye form for bykerne med de mange stier frem for udefrakommende, altså ikke blot den lokale befolkning, udmøntede sig i en folder der blev udgivet af Odense kommune for besøgende i 1985. I denne blev der fokuseret på bremsning af

¹⁶¹ "Forslag til cykelhandlingsplan – En plan for fremtidens cyklistforhold i Århus Kommune" 2006 p. 7

¹⁶² "Forslag til cykelhandlingsplan – En plan for fremtidens cyklistforhold i Århus Kommune" 2006 p. 7

¹⁶³ Laursen

¹⁶⁴ "Harvest" p. 100

¹⁶⁵ Laursen p. 50

bilismen, forbedring af cykelforhold og de goder der fulgte med.¹⁶⁶ Dermed et tydeligt tegn på, at cyklen ikke blot var for brugerne, men også kunne bruges af selv dem, der ikke brugte dem – som en reklame for Odense som cykelvenlig by med et behageligt bymiljø, altså en bevidst værdiskaber for byens image.

For at blive ved Odense og hvordan cyklen og status som cykelby er blevet brugt, findes det bedste eksempel nok i forbindelse med Odenses stand på Expo2010 i Kina. I 2008 beskrev Odense kommune denne stand således: ” Borgmesteren gør det. Rådmændene gør det. Museumsdirektøren gør det. Ja, selv biskoppen gør det. De cykler for at holde sig sunde og raske – og for at komme frem. At Odense er en af verdens bedste cykelbyer er efterhånden en velkendt historie, men nyt er det, at byen om mindre end to år skal deltage i verdensudstillingen, EXPO2010, i Kina - netop fordi Odense er kendt som en af verdens bedste cykelbyer.”¹⁶⁷ Her kommer et andet element også ind, sundheden ved at cykle. Det er nævnt før, at man begyndte at motionere i 1970’erne, men de senere år er sundhed ikke blot generelt, men også fra offentlig side blevet et væsentligt emne. Danskerne skal passe bedre på sig selv, omkostningerne til sundhedssektoren skal nedbringes, og det samme skal antallet af sygedage for at gøre landet mere produktivt og velfungerende. Kampagner for nedsættelse af alkoholforbrug, rygestop, sund mad og meget mere er alle eksempler på dette. I den forbindelse er cyklismen med under kategorien motion. Sammenhængen mellem motion og generel sundhed har længe været kendt, men derfor skal det alligevel udnyttes. Dette er altså også en af årsagerne til at det offentlige ønsker at flere skal overgå til at bruge cyklen.

En anden faktor er miljøet. De senere år har især miljøet spillet en væsentlig rolle i den offentlige debat, CO2 og generel forurening er konstant til diskussion. Miljø er dog ikke blot forurening, men også det miljø vi befinder os i, arbejdsmiljø, bymiljø med mere. Cyklismen er ofte blevet fremstillet som en miljøvenlig, på begge måder, transportform. Netop miljøet gør Laursen også opmærksom på som faktor i den forandrede planlægning og et incitament til at få en større del af befolkningen til at overgå til at cykle.¹⁶⁸ Kommunerne har i forbindelse med det forbedrede miljø for befolkningen i bykerne også opdaget andre gevinster så som nedsat forurening. Og altså en sammenhæng mellem udledning af forurenede stoffer og behagelige omgivelser. Dette ses i en vejplan fra Aarhus fra 2004: ”Projekterne skal dels bidrage til at forbedrede trafikikkerheden dels begrænse støj- og luftforureningen.”¹⁶⁹

¹⁶⁶ Laursen p. 51

¹⁶⁷ http://www.odense.dk/Topmenu/Kommunen/ProFile/ByogKulturudvalget/~/_media/profile/cbd5b30042ab2845c12574ba004081f0/FILE%20Microsoft%20Word%20%20%20cykelby%20%20bilag%20pdf

¹⁶⁸ Laursen p. 35

¹⁶⁹ ”Veje til fremtiden – 2020 – Forslag til trafikplan for Århus Midtby” Århus Kommune, april 2004 p. 3

En anden faktor, der gør sig gældende, og som binder nogle af de foregående sammen, er økonomi. Således fremlagde Københavns Kommune sit cykelregnskab frem i 2008 med den konklusion, at for hver cyklet kilometer er der en nettogevinst på 1,22 kroner, mens der for hver kørt kilometer er et tabt for samfundet på 69 øre. Regnskabet er bygget op af en opgørelse over vejvedligeholdelse, sundhedsgevinsten i forbindelse med motion som følge af at cykle samt en forbedret levetid. Dette har medført, at man i København har søgt at forbedre forholdene for cyklismen. Forbedringer der har ført til en øget tilfredshed med forholdene for cyklisterne. Tilfredsheden er blevet øget med cirka 20 procentpoint fra 1996 til 2008. I tidens ånd er det i København, som mange andre steder, kommunen selv der har opsøgt borgerne for at få kortlagt holdningen til forholdene. I dette tilfælde via telefoninterviews. I forlængelse af pointen om at det er det offentlige, der søger at fremme brugen af cyklen, er det målet i 2015 at opnå, at halvdelen af de personer, der arbejder eller studerer i København, skal benytte cyklen.¹⁷⁰

At der er konkrete fordele ved cyklismen, og at disse skal sikres igennem flere tiltag, er klart. Det er ikke blot cykelstier og dermed trafikikkerhed, der skal sikres, det er også igennem restriktioner for andre transportformer. En advarende tone findes i 1990 i Aarhus: "Cyklisterne er trængt af personbiler, lastbiler og busser. Cyklens fordele kan let gå tabt."¹⁷¹ Det er denne tanke, der fører videre til de førnævnte planer for Aarhus kommune. Dog er cykelstier væsentlige, når det handler om at få flere til at cykle og lede cyklisterne de rigtige steder hen. Et eksempel er "Cykelruter i 4 byer", som var et projekt, der kom på finansloven i 1984 under den ellers meget bilglade trafikminister Arne Melchior. Projektet blev færdiggjort i 1988. Dette projekt havde til formål netop at lede cyklister til ønskede strækninger og få flere til at cykle ved anlæggelse og fokusering på cykelstier.¹⁷² Byerne, der blev valgt, var Odense, Aarhus, Helsingør og Herning. I Aarhus var det konkrete formål at få flyttet cyklisterne fra Kystvejen til Mejlgade. Et projekt der i høj grad lykkedes den gang, men som stadigvæk gør Mejlgade til en af de mest benyttede gader for cyklister i dag. I Odense var fokus lagt på at omdanne en del af bykernen til cykelterritorium. Således blev en del af Vestergade lukket for alt andet end busser og cyklister. "Cykelruter i 4 byer" er et af de første eksempler på cyklismen som forskningsobjekt. Forsøgende er lavet ud fra fastsatte parametre. Der er dog tale om relativt simple undersøgelser og få midler, men de er en klar indikation af cyklens indtog både i statslig regi og i en videnskabelig tilgang til området. Få år forinden, i 1979, var cykelstier på landeveje også kommet på finansloven, og er dermed et andet vigtigt årstal i cyklens historie.¹⁷³

¹⁷⁰ Astrup, Søren: "Cyklisme giver samfundet overskud" Politiken 2/6 2009

¹⁷¹ "Trafikken i centrum – et idékatolog om trafik og miljø" Århus 1990, p. 5

¹⁷² "Cykelruter i 4 byer - sammenfatning" Trafikministeriet, januar 1988

¹⁷³ Knudsen p. 7

Konkrete tiltag og den generelle byudvikling

Skiftet i hvem der tager initiativet til at skabe bedre forhold for cyklismen, og hvem man søger at ramme med nye tiltag samt hvorfor, er belyst ovenfor. Det er også væsentligt at se på, hvordan skiftet påvirker den fysiske planlægning mere konkret.

At kommunerne fortsatte i højere tempo med at bygge cykelstier står klart. Alene i Odense fandt der en stigning sted fra 90 km cykelsti i 1974 til 160 km i 1985. Blandt andet fik store veje som Thomas B. Thriges Gade, Albanigade og Ruggårdsvej cykelsti – de to sidstnævnte fik det igen efter en periode at have haft strækninger uden.¹⁷⁴ Der var generel mistro til, hvorvidt det ville være muligt at gennemføre alle de planer, der var indtegnet på kortet, som var vedlagt hovedstiplanen fra 1976, men det er lykkedes. Sammenligner man kortet med stier i dag, er det svært at finde strækninger, hvor der ikke er anlagt cykelstier, selv på trafikerede veje, hvor mistroen til udførelsen var størst, så som Vesterbro.¹⁷⁵ Det er allerede nævnt, hvordan man afsatte penge til forsøg i fire byer. I 1997 var cykelstier igen på finansloven i en ny forsøgsordning. Her var målet for Trafikministeriet at finde 2-3 byer, som skulle have 10 millioner til deling til brug for udvikling af cykelstier. Odense formåede alene at opnå hele denne bevilling ved at love at lægge det samme antal kroner oveni. Formålet var decideret at bruge Odense som et forbillede for andre byer, når det gjaldt cyklisme.¹⁷⁶ Målet var bl.a. at øge antallet af cykelture med 20%, et mål der stort set er lykkedes. I dag står cyklen for et sted mellem 25-40% af alle ture. Odense har i dag 510 km cykelsti og har brugt omkring ½ milliard på cyklismen både af egne, statens og EU's penge i forbindelse med forskellige projekter.¹⁷⁷ Konkret er der en klar sammenhæng mellem målet i byplanerne og de konkrete handlinger realiseret i fysiske tiltag. Andre byer er i høj grad i gang med den samme omvæltning som i Odense. Aarhus nævner selv Odense som et forbillede, når det kommer til anlæggelse af cykelstier.

Den omtalte udvikling i Odense, hvormed byen har manifesteret sig som værende den absolut mest cykelvenlige by i Danmark, fortsætter. Således meldte byen ud i 2009, at man stiler mod at have en ny cykelpakke færdig i 2016. Denne, til en værdi af omkring en milliard, skal indeholde forfordeling af cyklister i form af grønne bølger ved trafiklys på visse tidspunkter af dagen, forsøg på at holde biler uden for bymidten ved at tilbyde gratis offentlig transport til bykernen og dermed skabe mere plads til cyklisterne. Herudover skal der anlægges en række tunneler til cyklister, afvikling af Thomas B. Thriges Gade samt en væsentlig fartnedsættelse på indfalds- og boligveje i Odense.¹⁷⁸ Dette vidner endnu mere om den satsning,

¹⁷⁴ Laursen p. 49

¹⁷⁵ Henriques, Nanna m.fl.: ”Fra cykelsti til Cykelby” i Dansk Vejtidskrift p. 48-50, april 2008 p. 48

¹⁷⁶ Henriques p. 49

¹⁷⁷ Henriques p. 49

¹⁷⁸ Stage, Mie: ”Nu giver vi cyklister grøn bølge” i Ingeniøren 19/6 2009

der er på cyklisme i disse år. Helhedstænkningen i forhold til et velfungerende trafiksystem indenfor en by er blevet et offentligt projekt, men uden den store folkelige inddragelse. Ambitionen, den flerstrengede udførelsesstrategi, den økonomiske omkostning og tidsperspektivet giver klart et indtryk af, at der er langt fra 1970'ernes ønske om cykelstier i det lokale kvarter.

Netop en strategi, der er flerstrengt, er også det Visionariet, Ingeniørens tænketank, foreslår i forbindelse med tænketankens 10 bud på, hvordan cyklismen kan forbedres. Det hjælper ikke alene at satse på cykelstier. Den omkringliggende infrastruktur skal også forandres, og der skal sættes penge af til forbedring af cykelkulturen. Erik Kjærgaard, projektchef for det rådgivende firma Atkin Denmark og Visionariet, mener, at man ved at lave en målrettet strategi for de 15-20 største byer i Danmark kan få danskerne til at cykle en halv milliard kilometer mere om året med en CO2-besparelse på 100.000 ton til følge.¹⁷⁹

Som vist har staten overtaget borgernes kamp for flere cykelstier og flere cyklister. Det gavner folkesundheden, ser godt ud i forhold til CO2-forurening, og for byerne er der også en konkret gevinst. Det er blevet et brand at have en cykelvenlig by er branding blevet en væsentlig del af en bys fremtid.¹⁸⁰ Der investeres millioner i cykelstier og i at fredeliggøre bykernen. En fredelig bykerne giver flere lyst-handlende, altså små butikker og ikke store supermarkeder, bedre stemning, mere plads til grønne og venlige miljøer, flere unge beboere og mere turistvenlige bykerner. Herved tiltrækkes en større andel af mennesker, som køber kvalitetsvarer og spiser på bykernernes restauranter. I hvert fald i teorien. Selvom Odense har satset stærkt på cyklismen med en klar stigning til følge, er bykernen alligevel truet af butiksdød. Bilka, Rosengårdscenteret og senest Danmarks største Ikea trækker handlende til sydøstdelen i Odense. Dette kan dog være en midlertidig periode. Et ekstra fokus på cyklismen kan muligvis forandre billedet og vende udviklingen, så bykernen igen i højere grad besidder den største tiltrækningskraft?

Set i et byplanlægningsperspektiv er det øgede fokus og de øgede midler til omlægning af de trafikale forhold yderst interessant. Trafik-fredeliggørelse er blevet et nyt ord som siden 1980'erne er at finde i diverse byplaner. På trods af at der er visse negative indikationer i Odense, er det generelt blevet populært at bo i byerne. Fra 1980'erne og frem er cafeliv blevet et synonym for dette byliv. En af de ting, der har været med til at skabe den atmosfære, er cyklismen og dermed fjernelsen af larmende og forurenende. Selv de lokale cykelstinetværk fra 1970'erne har altså spillet en stor rolle, som det også ses i Hjørring.¹⁸¹ I Hjørring er der sket en revidering af stiplanen fra 1980. Den nye stiplan lægger i langt højere grad vægt på, at der er to former for stisystemniveauer, både det lokale som tidligere var fremherskende – nu også med

¹⁷⁹ Stage, Mie m.fl.: "Ingeniørens tænketank: Sats alt på cyklisterne i de store byer" Ingeniøren 11/6 2009

¹⁸⁰ Bitsch Christensen p. 93ff

¹⁸¹ Stiplan for Hjørring kommune – December 1980 p. 16

fokus på at binde kommunen sammen i højere grad – og et overordnet kommunalt niveau.¹⁸² Hjørring søger nu at blive bundet sammen med andre byer i kommunen for dermed at kunne give muligheden for transport kommunalt, ikke blot lokalt. Dog kan man ligesom med den forrige stiplan tydeligt, se at Hjørring er bagud, når det kommer til cyklisme. Innovation i tænkningen af cyklismen findes ikke her. Det skyldes naturligt nok, at behovet for persontransport ikke er på samme niveau som i andre større byer, hvilket er et vigtigt parameter for valg af cyklen som transportmiddel. Viden- og uddannelsesinstitutionerne kender tegner ikke på sammen måde byen eller kommunen. Men der ligger et potentiale i, at Hjørring er en centerby. Det betyder eksempelvis, at gymnasiet er lokaliseret i dér. Unge fra byen og ikke mindst oplandet skal transportere sig for at komme til skole. Problemet i dette er dog, at cyklen har, som før nævnt, en distancemæssig begrænsning. Heri ligger en udfordring. I og med at cyklens teknologi hele tiden bliver forbedret især i forhold til materialevalg, kan man tilbagelægge stadig stigende distance på samme tid og med samme energiforbrug. Problemet er nu, at der i infrastrukturen er en lang række forhindringer, som gør at dette potentiale er uforløst. Dette gælder ikke kun Hjørring kommune, men for hele landet. I den forbindelse er der dukket et nyt udtryk frem: ”cykelmotorveje”. En selvmodsigelse rent sprogligt, men som skal forstås som et vej-/stisystem uden forhindringer for cyklister. Seniorforsker ved DTU Linda Christensen udtaler, at dette vil betyde en kraftig stigning i cyklister især dem, der har omkring 10 kilometer på arbejde. Cykelmotorveje skal kunne gøre det 10% hurtigere at cykle, mens man skal gå efter samtidig at gøre det 25% langsommere for bilisterne på samme strækninger.¹⁸³ Igen en strategi der ikke som tidligere alene kan udføres ved at bygge cykelstier, men skal indgå i et større projekt. Cykelmotorveje har fået en kolossal mediebevågenhed både i den skrevne og i den elektroniske presse – og med rette. Disse kan være med til at ændre transportkulturen, infrastrukturen og byernes udseende radikalt. Hvornår disse bliver anlagt, er dog usikkert. Det kræver store ofre både for befolkningen og for økonomien. Eftersom cykelmotorveje i flere tilfælde kommer til at strække sig over flere kommuner, ligger der også et problem heri. På trods af kommunesammenlægninger er anlægningsprojekter af en sådan karakter et let offer for politisk valgkamp. Cykelmotorveje i København er i skrivende stund stødt på problemer af den karakter.

Det er altså tydeligt, at der i de seneste årtier et markant skifte inden for byplanlægning og cyklisme. Det er ikke længere et direkte folkeligt krav, og cykelstier er ikke den eneste måde at planlægge for cyklisterne. Planlægning på cykelområdet er nu i langt højere grad motiveret af en række generelle samfundsmæssige ønsker, der ikke blot kommer til udtryk i cyklismen, men hvor cyklismen er en vigtig del. Disse ønsker vedrører miljø, økonomi og sundhed. Mere målbare ønsker end dem, man fandt i 1970'erne hos

¹⁸² Cykelstiplan for Hjørring kommune 2009 p. 5

¹⁸³ From, Lars: ”Motorveje til cyklisterne” JyllandsPosten 2/9 2010

befolkningen. Samtidig er cyklismen blevet et brandingsymbol og med til at skabe udtrykket i de større danske byer. Dertil kommer at cyklismen nu i højere grad skal fremmes i stedet for at forbedres. Flere skal cykle, og det mål opnås ikke blot ved fysisk anlæggelse af områder til cyklister, men i samspil mellem flere tiltag. Således er cyklismen som symbol på det mere simple liv og tilbagevenden til naturen som i 1970'erne i dag i langt højere grad gået hen og blevet meget komplekst omfattende såvel kommunal politik, samfundsidealer og samfundsplanlægning. Cyklismen er kort sagt i denne periode gået fra at være et lavteknologisk transportmiddel til et samfunds- og værdimæssigt 'avanceret' transportmiddel for fremtidens Danmark.

8. Sammenfatning og konklusion

Målet med dette speciale har været at give en oversigt over cyklens teknologiske historie, foretage en undersøgelse af cyklens brug gennem de seneste mere end hundrede år og gennemføre en analyse af cyklismens interaktion med byudvikling og byplanlægning. Analysen af den konkrete sammenhæng mellem cyklisme og byudvikling er foretaget for fire udvalgte perioder baseret på undersøgelser af de store byer Odense og Aarhus og den mindre regionale centerby Hjørring. Trods cyklens omfattende brug både som transportmiddel og fritidssysel er det overraskende så forholdsvis lille plads, den hidtil har indtaget i den danske historiske forskning. Det kan umiddelbart undre, at der ikke har været større interesse for at sætte cyklens udvikling og cyklismens rolle ind i et historisk perspektiv.

Cyklens tidligste teknologiske udvikling var i høj grad influeret af ideen om at skabe nyt og afprøve muligheder. Senere blev opfindelsens videre færd styret af behov og krav, som opstod ved dens brug. Således var væltepeteren ikke skabt til massetransport, men blev et forlystelsesmiddel, hvor eksempelvis sikkerhed ikke var et krav, tværtimod. Dette resulterede i en cykel, som i hjulstørrelse og anvendelse fraveg stærkt både dens forløbere og de cykler, der sidenhen blev opfundet og vandt udbredelse. Andre forhold gjorde sig naturligvis også gældende. Væltepeteren havde en klar fordel i forhold til datidens vejbelægninger, der var blevet nedprioriteret som følge af damplokomotivernes sejrsgang. De høje cykler kunne lettere klare de hullede grusveje. Allerede på dette tidspunkt var infrastrukturen på sin vis med til at forme cyklen og dens udbredelse. Senere spillede nye fremstillingsmetoder, faldende produktionspriser, billigere råvarer og samfundsudviklingen ind. Det er dog vigtigt at gøre sig klart, at cyklens udvikling og brug ikke er foregået som en kontinuerlig og lineær proces, men i høj grad er blevet skabt i et samspil med den generelle samfundsudvikling og de muligheder og behov, som skiftende tider har skabt.

Cyklens rolle i Danmark tog omkring århundredskiftet et markant skift. Fra da af blev cyklen anvendt i den daglige transport. Cyklens egenskaber gjorde den yderst anvendelig i de danske byer, der gennemlevede en

markant udvikling med industrialisering og for mange en betydelig befolkningsvækst. I denne periode kan man anskue cyklens udviklingshistorie fra at være et stort set rent teknologisk anliggende til i langt højere grad at blive et yderst relevant transportmæssigt element i byernes udvikling. Cyklen passede ind i byudviklingen, hvor mange mennesker dagligt så billigt og let som muligt skulle transporteres fra bolig til arbejde – og det oftest ad smalle, gamle vejsystemer.

Som et stadigt mere udbredt transportmiddel satte cyklen naturligvis efterhånden sine spor på byudviklingen, og i takt med udbredelsen af egentlig byplanlægning, fik cyklen sin indflydelse herpå. Der var dog ikke tale om en ensidig påvirkning i forhold til den fysiske byudvikling. Med tiden fik byplanmæssige initiativer også en indvirkning på cyklens brug og udbredelse. Denne interaktion mellem cykel, byudvikling og byplanlægning står centralt i dette speciale. Med henblik på at gennemføre en analyse dette samspil blev der på grundlag af en samlet oversigt over cyklens teknologiske og brugsmæssige historie udvalgt tre byer og fire periodenedslag. Byer og perioder valgtes med henblik på at belyse særlige karakteristiske elementer i udviklingen.

Første nedslag var 1930'erne. Dette er årtiet i dansk historie, hvor cyklen havde sin største udbredelse som transportmiddel. Det drejede sig primært om transport mellem hjem og arbejde for de mange – primært mandlige – industriarbejdere, der var søgt til byerne. Den øgede adskillelse af byernes kvarterer mellem boliger og industrianlæg betød, at afstanden til arbejde øgedes, dog ikke længere end at netop cyklen var et fortrinligt dagligt transportmiddel. Cyklens brug i fritiden vandt også frem. Fritid var et koncept, der indtrådte i forbindelse med det stadigt stigende antal lønarbejdere. Skove, parker og nyanlagte kolonihaver i byernes udkant blev eftertragtede udflugtsmål. Der skabtes således også i fritiden et øget behov for transport. Den øgede cyklisme betød, at flere byer afsatte særlige vejarealer eller strækninger til den markante cykeltrafik.

I 1960'erne ændrede billedet sig. Transportbehovet var stadigt stigende, men nye tekniske muligheder, forøgelse af afstande og ændrede økonomiske forhold betød, at valget af primært transportmiddel i byerne skiftede. Bilen blev foretrukket på bekostning af cyklen. I analysen af Odense og Aarhus påvistes det, hvorledes bilismen blev tilgodeset på bekostning af cyklen, og at det ligefrem førte til nedlæggelse af cykelstier. Massebilismen betød også, at byplanlæggerne gik i gang med en total nytænkning af de gamle bymidter i de større byer. I nogle byer medførte omlægningen en radikal forandring af vejsystemet, hvilket kunne gå hårdt ud over den tidligere bykerne, som det blev tilfældet i Odense med anlæggelsen af den 4-sporede motorgade på tværs gennem byen. Fælles var tanken om, at bilismen skulle tilgodeses, og dette kunne endog betyde, at cykelstier som nævnt blev opgivet til fordel for udvidede vejarealer til bilerne. Hovedpointen for de to første periodenedslag er, at valget af transportmiddel i byerne – henholdsvis cykel

eller bil – primært kan forklares på baggrund af datidens meget håndgribelige forhold som transportafstande, transportmængde, teknologiske muligheder og den samfundsøkonomiske situation.

I 1970'erne skete der en ændring. Den holdningsændring, som fandt sted generelt i samfundet og i dansk byplanlægning, kom også til udtryk i valg af transportmiddel. Cyklen, der ellers havde været på vej ud og ikke blev tilskrevet mange chancer, vandt igen frem. Denne udvikling skete som følge af et bredere folkeligt opgør med en ensidig fokusering på væksttanken, der ellers havde præget samfundet op gennem 1960'erne. Ungdomsoprør, nedbrud af gamle styringssystemer og øget demokratisering er elementer i denne samfundsbevægelse. Medvirkende til holdningsskiftet på transportområdet var oliekrisen i 1973, der afgørende ændrede offentlighedens syn på Danmarks energiforsyning.

Ligeledes førte 1970'erne til en række andre forandringer i den almene samfundsopfattelse. Eksempelvis kom der mere fokus på bevaring af gamle bygninger og en øget interesse for at bevare og restaurere de gamle bykerner i stedet for store gadegennembrud. Der opstod også en øget bevidsthed i forhold til egne boligkvarterer, og der rejste sig et folkeligt ønske om at være med til at vælge, hvordan de fysiske omgivelser skulle se ud. Ligeledes spirede interessen for miljø og motion. Denne ændring i værdier og opfattelser fik også en direkte påvirkning i forhold til byplanlægning, miljøpolitik og -forvaltning. Cyklen fik dermed en rolle, praktisk og symbolsk, som et demokratisk og nænsomt transportmiddel, der kunne udleve de nye værdier i samfundet.

Fra at være styret ud fra et behovsprincip baseret på afstand og karakter af transport, blev cyklen genstand for en holdning og samtidig et symbol for den enkelte borgers syn på transport og samfund. Denne forandring i forhold til valget af transporttype påvistes i analysen ved, at der ikke kunne kortlægges ændringer i de direkte målbare parametre og forudsætninger. Forandring kunne derimod findes i den nyopståede folkelige interesse, som kom til udtryk gennem deltagelse i organisationsarbejde og de øgede krav til det offentlige om fysisk at tage hensyn til cyklismen i byplanlægningen. 1970'erne var således en periode, hvor cyklen kom på dagsordenen baseret på et folkeligt idealistisk grundlag og dermed forandrede byplanlægningen for en tid nedefra.

1970'ernes brede folkelige engagement i cyklen aftog dog gradvist op gennem 1980'erne og 1990'erne. I stedet voksede den offentlige sektors interesse for cyklens gunstige indvirkning på bylivet langsomt frem. Op gennem de seneste par årtier har den voksende offentlige sektor med staten og de større byer i spidsen overtaget målene og argumenterne og videreudviklet disse. Man ser endog ofte disse fremstillet på en måde, som om de var formuleret som brede folkelige krav. I hvert fald bruger stat og byer i dag mange kræfter på at promovere cyklismen for befolkningen gennem kampagner, deltagelse i arrangementer,

borgermøder om trafikpolitik m.m. De politiske mål er gennem udbredelse af cyklen at forbedre byernes transportøkonomi, reducere CO2-udslip, mindske miljøgener, skabe bedre bykvalitet og byoplevelser og ikke mindst øge befolkningens sundhed gennem daglig motion på cykel til og fra arbejde, skole og indkøb. Disse mål sammenfattes i overordnede strategier, der skal gøre byerne og bymiljøerne langt mere attraktive. Der er tale om, at cyklisme skal fremstå som en reel livsværdi – og tillægges samtidig en symbolsk værdi – for den enkelte bruger og for den pågældende by. Dermed er cyklen blevet et brand, som flere og flere byer – eller Danmark – trækker frem som særligt kendetegn, eksempelvis ved Expo i Kina, hvor både den danske stand og Odenses stand havde fokus på cykling og brugen af bycykler.

Planlægning for og udvikling af cyklisme er et attraktivt investeringsområde for byerne. Det er samtidig blevet et langt mere komplekst område end tidligere. I dag handler det ikke kun om anlæggelse af cykelstier, men om en lang række af tekniske og kampagnemæssige indsatser, hvor borgmestre står frem for at understøtte 'Vi cykler på arbejde', lancerer bycykler eller introducerer gratis udlån af el-cykler for at fremme cykel-pendling også over længere afstande og året rundt. Komplexiteten i cykelplanlægningen er således omfattende og afgørende for succes. Odense står især frem som en by, hvor dette gør sig gældende. Det er der flere årsager til. Odense har en særlig geografi, topografi og kvarterfordeling, der let understøtter udbredelse af cyklisme. Som omtalt var Odense tidligt ude med hensyn til at realisere målene om at være en cykelby. Aarhus er kommet senere med, og gennemfører i disse år en række initiativer, der skal fremme denne form for transport. Hjørring tog op gennem sidste del af det 20. århundrede cykeltrafikken i bykvarterer til sig med anlæggelse af lokale kvarter-cykelstier. I den seneste cykelplan søger Hjørring at følge de større byers linje ved at planlægge cykelruter, der kan binde byen sammen med kommunens øvrige byer og opland.

Konklusionen på denne opgave er, at man indtil omkring 1960'erne kan se transport i de danske byer som et valg ud fra konkrete økonomiske og praktiske behov, mens transporten i byerne i 1970'erne overgik til også at være et udtryk for en værdipolitisk holdning. Bilerne fortsatte fremmarchen, men der opstod fra befolkningen et krav om at have mere fokus på energiforbrug, miljø, nærhed, medbestemmelse og bevaring af byernes gamle bygninger og strukturer. Disse krav påvirkede de følgende års byplanlægning, og gennem de seneste år er de folkelige ønsker blevet overtaget og gjort til politiske mål for ikke mindst de større byers udvikling. De offentlige myndigheder har så at sige overtaget styringen og reguleringen og gjort cyklen til et ønskemål for lokaltransport. For at understøtte denne udvikling arbejdes der både videnskabeligt, planlægningsmæssigt og kampagnemæssigt. I de kommende år vil man – trods gentagne protester fra erhvervsdrivende og dele af befolkningen – se en reduktion af biltrafikken i bykerne. Et godt eksempel herpå er den aktuelle meget højrystede lokaldebat i Odense om, hvorvidt beslutningen af

om at lukke Thomas B. Thriges Gade i 2014 er rigtig eller forkert. Nedtoningen af biltrafikken vil blive foretaget som en del af en flerstrengt transportstrategi som f.eks. afgifter og restriktioner på bilkørsel, anlæggelse af cykelmotorveje, gratis bycykler og et langt mere forgrenet cykelstisystem. Der vil også blive satset på at gøre cykling populær både hos byens borgere og turister, og cyklisme vil blive brugt som en endnu stærkere branding af danske byer på den internationale scene. Cyklen har så afgjort – igen – fået en stærk rolle i bytrafikken.

9. Summary in English

The goal of this thesis is to describe the progress of the bicycle through time. From when the first one was invented by Karl von Drais in 1817 to the many projects all around Denmark today where the bicycle is in focus. There is a significant lack of literature; when it comes to the history of the bicycle - especially in Denmark. Therefore, the goal is to describe not only the development of the bicycle and its technological progression but also its success as a cultural phenomenon. The progress in the development of the bicycle was very slow in the beginning and it wasn't until the 1860's that the bicycle became a fashionable way of entertainment, especially for the youth, in the larger cities around Europe, from Paris to Copenhagen. The tall bicycle came in to style and was very popular with the richer young men because there was both a danger involved in riding it and a high cost involved in acquiring it. There is no straight forward linear progression in the development of the bicycle; from a technological point of view. In the 1880's the tall bicycle slowly disappeared with the wheels gradually becoming the same size. The new kind of bicycles were called 'the safeties', due to their higher level of safety when riding them; they also had a chain-pull which made them faster. Along with the increase in speed and safety there also came a lowering of the price, which made them both affordable and useful for the 'common' people. Around the turn of the 20th century the bicycle had very much 'the look' of a modern, average bike today. From this point on, the history of the bicycle has a greater effect on both social and city planning. In the beginning of the 20th century industrialization and urbanization were the major components in the development of Danish towns. Along with the division of work and housing, the increase in population and the increase in the need for transportation, made the bicycle a favorable mode of transport for the 'common' Dane. The period in time, where the bicycle was the most popular measured in numbers, was in the 1930's. Odense, Aarhus and to some extent Hjørring make excellent cases for measuring this development. Odense has all through the 20th century been the city in Denmark with the highest numbers of bicyclists, followed by Aarhus, and Hjørring to a lesser extent. There are several reasons for this. Odense is situated in a relatively flat part of Denmark and Odense has also through the period had a higher number of workers and a higher number of industrial factories, which in generally also were larger than the ones found in Aarhus. Aarhus, on the other

hand, has had a higher level of population; a more densely crowded one than found in Odense. This meant longer distances for the workers in Odense. The large factories were often located on the outskirts of the city. The bicycle was used for transport between work and home. Along with the growing number of factories, there was also a shift from independent craftsmen or farmers to wage earners, hence spare time became more important. Spare time was often used for day-trips or outings from the dirty neighborhoods out to the green areas surrounding the cities. The paths leading out of the cities were at this point in time the most common sort of paths used for bicycles. However, there are detailed descriptions from Odense showing that bicycle lanes were also found in the city. Slowly though, by the 1950's, the bicycle became a secondary choice of transportation. This reached its climax in the 1960's. Once again there are several factors in play. The car became cheaper, the industries moved farther away from people's living quarters and so the distances need to make the daily trip from home to work became too long for the average cyclist. At this point in time, bicycle lanes were even sometimes removed to make the roads in cities wider for cars. Only in the new neighborhoods which evolved outside the major cities in 1960's, were new bike lanes established; mostly used for local transportation by children and women. In many cases plans were made to tear down old neighborhoods to restructure the infrastructure of the cities. In some cases, these plans came to life, especially in Odense, in others they didn't as in Aarhus. Through the 1970's this view point, on the need for restructuring, changed. The change came not from the public authorities but from the public itself. The interest group dedicated to cyclists in Denmark grew explosively in the 1970's. More bike lanes were once again built. In the last decades, the public authorities have taken over the initiative when it comes to not only creating a safer environment for cyclists but also in trying to convince car owners into using bicycles. One of the reasons for this is that biking is a healthy past-time and mode of transport and so the public cost for the National Health Service is lowered due to having a healthier society. The bicycle is also more environmentally friendly and creates a less polluted atmosphere in city centers. Cycling has almost become a brand for many cities; especially for Odense. Odense had a stand at the Expo 2010 in China dedicated to bicycles. In convincing the public to choose the bike instead of the car it has been necessary not only to build bike lanes but also to use campaigns and make restrictions for cars. In the future, bike lanes are being planned so that there are no obstacles for the cyclists; unlike today where many traffic lights are a hindrance.

10. Litteraturliste

Arkivmateriale

Brev sendt fra Niels Foged (DCF) d. 12/11 1936, fra Stadsingeniørens Arkiv i Odense

Oversigt over cykelstiernes tilstand – Stadsingeniørgens Arkiv 12/8 1938 Odense

Opgørelse vedrørende cykelstier, 13/12 1938 Stadsingeniørens Arkiv, Odense

Dispositionsplan for Odense Købstad – skitseforslag til områder for industri og engroshandel” – Stadsingeniøren i Odense, april 1956

Stadsingeniørens Årsberetning 1956/57

Stadsingeniørens i Odenses Årsberetning 1959/60

”Vejplan for indre by” – Stadsingeniøren i Odense, januar 1960

”vejplan for Odense” – Stadsingeniørgen i Odense, juli 1961

Stadsingeniørens Årsberetning 1961/62

Stadsingeniørens i Odenses Årsberetning 1968/69

Stadsingeniøren i Odenses Årsberetning 1971/72

”Redegørelse for udbygning af cykelstier i Århus kommune” – Stadsingeniørens kontor, februar 1977

”Vejplan for Odense” – Stadsingeniøren i Odense, juli

”Veje i Odense Kommune” Vejplan – Status pr. 1. april 1976

”Veje i Odense kommune – vejplan 1976 1. april”

”Veje i Odense Kommune – Hovedstinet” 1. april

”Odense Dispositionsplan – Forslag” – Institut for planlægning 1973

”Odense Dispositionsplan – Forslag” – Institut for planlægning

Veje til fremtiden – 2020 – Forslag til trafikplan for Århus Midtby” Århus Kommune, april 2004

"Forslag til cykelhandlingsplan – En plan for fremtidens cyklistforhold i Århus Kommune" 2006

Stiplan for Hjørring kommune – teknisk forvaltning december 1980

Cykelstiplan for Hjørring kommune 2009

"Idé-konkurrence om en del af byplanen i Århus" 1967

"Trafikken i centrum – et idékatalog om trafik og miljø" Århus 1990

"Sådan kan Århus Midtby trafik-fredeliggøres" Bind 1, "Trafikplanen" – Arkitektskolen i Århus, Afdeling for byplanlægning 1980

Egnsplan for Storåarhus 1966

"Forslag til Kommuneplan Odense – Hovedstruktur" 1985

Ny hovedgade Århus – Frederiksgade-kommissionen

"Cykelruter i 4 byer - sammenfatning" Trafikministeriet, januar 1988

Bøger

Beyerholm, Jørgen: *Dansk Bicycle Club's Historie*, København, 1941

Bitsch Christensen, Søren (red.): *Den moderne by*, Aarhus, 2007

Busck, Sten & Poulsen, Henning (red.): *Danmarks historie – i grundtræk*, Aarhus, 2002

Christensen, Linda & Jensen, Thomas C.: *Korte ture i bil – kan bilister ændre adfærd til gang eller cykling?*, DTU Transport, 2008

Dirckinck-Holmfeld, Gregers: *Hårde tider forude – Den nye danmarkskrønike 1972-1993*, København, 1997

Dybdahl, Vagn & Finn H. Lauridsen(red.): *Trafik i Århus - før og nu*, Aarhus, 1976

Elmer Jørgensen, Steffen: *Fra chaussé til motorvej*, Odense 2001

Gejl, Ib (red.): *Århus – byens historie – 1870-1945*, Bind 3, Aarhus, 1998

Gejl, Ib: *Århus – byens historie – 1945-1995*, Aarhus, 1995, Bind

Gaardmand, Arne: *Dansk byplanlægning 1938-1992*, København, 1993

Harnow, Henrik: *En vanding i industriens Odense i Fabrik og Bolig*, Odense, 1983

Harvest, Jesper: *Odense byplan 1966-1988*, Odense, 2003

Herlihy, David: *Bicycle – the history*, London, 2006

Johansen, Hans Chr., Boje, Per, Møller, Anders Monrad: *Fabrik og Bolig*, Odense, 1983

Jul Jacobsen: "Stadsingeniører og byudvikling gennem 125 år" i *Odense Bogen*, Odense, 1993

Juul, Knud & Valbæk, Keld: "De Blaa Dreng" i *Dit Århus*, 1990, s. 233-241

Knudsen, Walter m.fl.: *På cykel i 100 år*, København, 2005

Kragh, Helge: "Om Cyklens Teknologi- og Kulturhistorie" i *Danmarks Tekniske Årbog*, 1998-99, Aarhus, 2002

Kryger, Rigmor: "Cyklestien Ringkøbing-Søndervig" i *Hardsyssel Årbog*, Ringkøbing, 1996 p. 105-122

Lauridsen, Finn H.: "Landeveje og ringgader" i *Trafik i Århus – før og nu*, Aarhus, 1976, s. 13

Madsen, Hans Helge: *Skæv og national – dansk byplanlægning 1830-1932*, København, 2009

Mortensen, Mette Tapdrup: *Pensionatet som urbant mikrokosmos ca.1880-1960'erne*, Aarhus, 2010

Nielsen, John: *Cykeltrafik – En beskrivelse ud fra transportvaneundersøgelser*, Transportrådet, juni 2002

Nørgaard, Jens: *Cyklisme, bilisme og trafikens politik*, København, 1980

Nørskov, Laursen, Sten: "Bebyggelsens udvikling i 1945-85" i *Odense Bogen*, 1988

Nørskov Laursen, Sten: "Bebyggelsens udvikling 1945-85" i *Odense Bogen* 1988

Spanner, Søren: *Hjørring – fra købstad til centerby*, Hjørring, 1997

Wodschou, Finn: *Frem paa det rullende hjul*, København, 1983

Johnny Wøllekær : "Mellem sport, adspredelse og selskabelighed i *Idrættshistorisk Årbog*, Odense, 1997, s. 67-84

Artikler

Astrup, Søren: "Cyklisme giver samfundet overskud" i *Politiken* 2.6.2009

From, Lars: "Motorveje til cyklisterne" i *JyllandsPosten* 2.9.2010

Henriques, Nanna m.fl.: "Fra cykelsti til Cykelby" i *Dansk Vejtidskrift*, April 2008 s. 48-50

Schønberg, Mette: "Danmarks Cyklister kræver Cyklestier langs Vejene" i *Dansk Vejhistorisk Selskab*, September 2009, s. 37-39

Stage, Mie: "Nu giver vi cyklister grøn bølge" i *Ingeniøren* 19.6.2009

Stage, Mie & Lund, Morten: "Ingeniørens tænketank: Sats alt på cyklisterne i de store byer" i *Ingeniøren* 11.6.2009

"Sikkerhed i Gadefærdsel" i *Fyens Stiftstidende*, Odensesektionen, 14.6. 1922

Websider

"Cykelglæde sender Odense til verdensudstillingen i Kina":

<http://www.odense.dk/Topmenu/Kommunen/ProFile/ByogKulturudvalget/~media/profile/cbd5b30042ab2845c12574ba004081f0/FILE%20Microsoft%20Word%20%20%20cykelby%20%20bilag%20pdf.ashx>

"Om Danmarks første cykelsti":

<http://www.odense.dk/web3/historienshus/topmenu/oplevel%20historien/om%20odense/livet%20i%20byen/om%20danmarks%20forste%20cykelsti.aspx>

"Cyklens barndom":

http://www.copenhagen.dk/dk/det_sker/tidligere_saerudstillinger1/paa_cykel_i_Koebenhavn/cyklens_barndom

Cykelvidens nyhedsbrev:

<http://cykelviden.dk/filer/nyhedsbreve/Nyhedsbrev29.pdf> p. 12