



Per Øverland: Historieglimt 290 – En syklist ser tilbake

I 2018 har Lademoen og hele Østbyen fått nye, fine sykkelbaner. Noen av dem er midlertidige. Byens myndigheter har store planer om at de nåværende gang- og sykkelbanene skal utvikles enda mer. Nye skal bygges. Mange gater har fått oppmerket egne sykkelfelt. Flere av de politiske partiene vil redusere biltrafikken og fremme tallet på gående og syklende i årene fremover. Dette er en internasjonal trend der mange byer i utlandet ligger langt foran oss. Langs



Over: Syklist Per Øverland er et kjent syn rundt om i Trondheim. Foto: Bjørn Lien.

sykkelfeltene i Innherredsveien er det blitt merkbart færre biler enn før. Det skulle ha en viss interesse hva en person som meg, som har vært helårssyklist siden 1946, altså i 72 år, tenker om utviklingen. Mine minner fra sykkelsetet kan kaste lys over utviklingen frem mot dagens sykkelsituasjon. I min interesse for sykkel har jeg ikke fulgt min fars eksempel.

Jeg er sønn av en drosjeeier i Oslo. Han var en ihuga bilist. Han glemte aldri den første bilen han så i 1907. Da løp han over åsen fra hjemgården for å se denne vogna som gikk av seg selv uten å ha hest som drivkraft. Han beholdt alltid sin beundring for denne «skjenelause kjøyregreida» som bil het i utkastet til trafikklova. Han som hadde strevd med stell og bruk av hest på sin fars gård, visste å sette pris på det nye kjøretøyet som han ble trofast mot helt til han døde i 1955.

Min første sykkel ble kjøpt etter konfirmasjonen våren 1946. Da hadde jeg allerede litt erfaring med sykkel. Påsken samme år hadde speidertroppen vår en sykkeltur til speiderkamerater i Karlstad i Värmland. Det var stor stas både for gjester og verter i Karlstad med dette Norges-besøket så kort tid etter krigens slutt. Vi måtte stadig stille opp og synges sangen «*Norge i rødt, hvitt og blått*». Den var velkjent i Sverige, og symboliserte nordmennenes kamp for friheten. Siden jeg ikke hadde egen sykkel, fikk jeg låne en gammel, velbrukt førkrigssykkel. Jeg husker ikke hvem som eide den. Det var nok troppen som hadde lånt den av en velvillig sjel. Både den sykkelen jeg brukte og flere av de andre var i temmelig dårlig stand etter å ha vært benyttet i krigens år da det var dårlig med utstyr. Vi hadde utallige punkteringer og mang en nødvendig stopp på turen fra Oslo via Magnor og Arvika til Karlstad, men det var det ingen som tok tungt. Det får meg til å tenke hvor heldig vi i dag kan være, som kan skaffe oss gode sykler med gummihjul som tåler hard bruk.

I 1946 bodde jeg i Oslo. Selv der var trafikken i gatene beskjedent i forhold til senere år. Det var like vanlig å se hest og vogn i gatene som å treffe på biler av ulike slag. Det var jo først i 1955 antallet biler ble større enn tallet på hester i Norge. Derfor var det selvsagt at gatene var sykkelbaner. Først mange år senere begynte tettere biltrafikk å presse oss inn på fortauene. Der dominerte fotgjengerne. De var mange. Før rasjoneringen ble opphevet for kjøp av privatbiler, gikk jo de fleste til fots til sine ulike bestemmelsessteder. Alternativene i Oslo var trikken, de elektriske trolleybussene og de få busslinjene med motorbusser. Mange voksne syklet. Etter hvert som folk fikk seg privatbiler, ble det mest barn og unge som benyttet sykkel. I 1946 gikk jeg i tredje klasse i det femårige gymnaset ved Oslo Katedralskole. Der begynte jeg i 1944. Da var det å benytte trikk eller apostlenes hester til og fra skolen, men i 1946 ble sykkelen førstevalget. Det var en drøy skolevei fra Torshov til

Ullevålsveien ved Vår Frelzers gravlund der skolen vår lå. Det tok nær en halv time å sykle dit, men til fots omtrent det dobbelte.

Da jeg kom til Trondheim i 1962, var det blitt vanlig å sykle på fortauene. Slik er det fremdeles der det ikke er egne sykkelbaner. Her ligger det et problem som myndighetene må ta opp snarest mulig. Det drives en stort opplagt kampanje for å få flere til å sykle. Særlig agiteres det for å få folk til å sykle til jobb. Mange bedrifter følger opp og gir ulik støtte til dem som går over til sykkel. Allerede i 2018 har sykkelbruken tiltatt i merkbar grad. Nå ser vi at det trengs flere tiltak for å utvikle en god sykkeltrafikk. Mest påkrevd er det å få et helhetlig og sammenhengende sykkelbanesystem. Jeg syklet på 1980-tallet mye både i Danmark og Tyskland. Der var det mange steder bygd sammenhengende sykkelveier. Der kunne en normalt regne med at sykkelbanen fortsatte dit en skulle. God skilting gav anvisninger på hvor og hvordan en skulle komme videre. Her hos oss har vi fått lengre strekninger med oppmerkede sykkelleder, men plutselig er det stopp og en må svinge inn på kjørebane eller et fortau for å fortsette.

Trondheim fotgjenger- og syklistforening var mange år en ivrig talsmann for interessene til fotgjengere og syklist i byen. Leder for foreningen var i en årrekke den dynamiske Sigrid Stang Aas, frue til Lillegården i Duedalen. En rekke saker ble tatt opp, men det var lite gehør å få hos datidens myndigheter. Det var i privatbilens storhetstid, og lite interesse for gående og syklende i trafikken. Idag har syklistene fått sin egen forening. Syklistenes Landsforening, vanligvis forkortet Syklistene, som har sine lokalforeninger. Idag er syklistenes stemme hørt på en helt annen måte enn tidligere.

På 1990-tallet lå andelen av syklist i trafikken historisk lavt på 4-5 %. Omkring år 2000 satte de nordiske land som mål å få prosenttallet opp til 8 % sykler i trafikken innen få år. I 2010 satte Bergens folkevalgte som mål å øke andelen fra 3 til 10 % til 2019. I 2018 har Bergen fremdeles 3 %, mens Oslo har 5 %, Stavanger 8 %, Trondheim 9 % og Kristiansand S. er best med 10 %. Vi er altså inne i en periode med store mål for økning av andelen sykler i trafikken, men det er langt igjen til det virkelig monner. Om agitasjonen for å få flere til å benytte sykkel til sine daglige reiser, vil en rekke forbedringer være nødvendige. «Syklistene» peker særlig på behovet for et sammenhengende sykkelveinett, men samtidig må trafikkløstet på banen for å disiplinere

syklistene. Med de elektriske syklene og med lette racersykler er det mange som sykler svært hurtig. Alle i trafikken skal ta hensyn til andre trafikanter. Derfor trenges mer orden og disiplin også i syklingen.