

N:r 152. (Bih. n:r 89).

**Utlåtande i fråga om införande i ordningsföreskrif-
terna af nya bestämmelser rörande velocipedåkning.**

Af de i bihanget n:r 89 till årets utlåtanden tryckta handlingar inhemtas,
att öfverståthållareembetet jämlikt § 20 i ordningsstadgan för rikets städer in-

fordrat stadsfullmäktiges yttrande öfver ett förslag till ändring af bestämmelserna angående velocipedåkning i § 6 mom. 22 af ordningsföreskrifterna för Stockholm, sådant detta moment lyder enligt embetets kungörelse den 30 juni 1886.

Medan detta ärende var föremål för utskottets behandling, hafva stadsfullmäktige fått genom öfverståthållareembetet sig tillsänd en skrifvelse af Stockholms allmänna velocipedklubbs styrelse, hvilken skrifvelse, dagtecknad den 8 sistlidna november, lyder så:

»Då stadsfullmäktige i anledning af öfverståthållareembetets skrifvelse den 30 sistlidna oktober nu hafva att afgifva yttrande angående ett af öfverståthållareembetet till stadsfullmäktige afgifvet förslag till införande i ordningsföreskrifterna för Stockholm af nya bestämmelser rörande velocipedåkning, får härmed Stockholms allmänna velocipedklubb, hvars medlemmars intressen lifligt beröras af förslaget, vördsammast anhålla, att herrar stadsfullmäktige måtte vid ärendets handläggning beakta följande framställning.

Det torde vara allmänt känt, att velocipeden, från att vara blott ett sportredskap, numera erhållit betydelse som ett viktigt transportmedel. Den tidsbesparing och lättnad i öfrigt, som användningen af detta snabba, bekväma och billiga transportmedel medför för alla dem, som för sitt yrke eller sin affär behöfva förflytta sig mellan olika platser i en större stad, är uppenbar. För dem, som icke haft tillfälle att själfva förskaffa sig erfarenhet rörande velocipedens praktiska användbarhet i detta hänseende, behöfva vi endast påpeka den användning, som velocipeden under den sista tiden vunnit i åtskilliga offentliga institutioners tjänst. Af de redan till tusental uppgående personer, som nu för tiden befara eller önska befara Stockholms gator med velociped, utgöres också endast ett fåtal af sådana, som blott använda velocipeden för nöjes skull eller för sportändamål, under det att det stora flertalet just begagnar densamma såsom fortskaffningsmedel vid de färder mellan olika delar af staden, som de för utöfningen af sitt yrke eller andra angelägna ärenden måste företaga.

Under sådana förhållanden torde det icke vara för mycket begärtdt, att den del af allmänheten, som vill begagna sig af de fördelar, velocipeden erbjuder, icke hindras därifrån genom reglementariska föreskrifter i vidare mån, än som verkligen är nödvändigt för upprätthållandet af allmän ordning och säkerhet.

I detta hänseende anser emellertid velocipedklubben, att öfverståthållareembetets förslag, genom det däri förekommande förbudet mot vissa gators och torgs användning för velocipedåkning, går längre, än behovet påkallar.

Öfverståthållareembetet, som medgifver, att detta förbud innebär en verkligt

praktisk olägenhet för velocipedåkarna, anser likväl nödigt, att förbudet bibehålles, af uppgifven anledning, att det icke skulle vara möjligt att utfinna något praktiskt sätt för fastställande af en lätt kontrollerbar maximifart att användas å mera lifligt trafikerade platser. Häri kunna vi icke dela öfverståthållareembetets mening. Att fastställa och kontrollera en viss maximifart vid velocipedåkning synes oss icke vara svårare än att fastställa och tillämpa motsvarande bestämmelser för åkaredroskor och privata åkdon, som utan hinder få befara de uti ifrågavarande förbud inbegripna platserna. I båda fallen fordras visserligen en rätt stor urskiljning hos de personer, som skola öfvervaka tillämpningen af bestämmelserna om maximifarten, men det finnes icke något skäl att antaga, det vederbörandes urskiljningsförmåga mera skulle svika vid kontrollerandet af velocipedryttarnes fart, än då kontrollen gäller de åkande. Därjämte finnes möjlighet att i fråga om velocipedåkningen bestämma maximifarten på ett sådant sätt, att dess kontrollerande blir vida lättare än kontrollerandet af vanliga åkandes fart enligt nu gällande regler. Vanliga åkande äro nu inskränkta endast genom det i allmänna lagen förekommande förbudet att ej fara öfverdådigt fram, hvilket förbud å mera trafikerade platser här i staden tillämpas så, att de åkande endast få färdas i 'sakta traf'. Det är klart, att begreppet 'sakta traf' är ganska obestämdt, och att det i många fall är mycket svårt att bedöma, huruvida den åkande iakttagit denna bestämmelse eller icke. I fråga om velocipedåkning skulle man nu kunna bestämna, att denna å de mera trafikerade platserna, som förbudet omfattar, endast skulle få ega rum i 'långsam fart', samt tillika fastslå, att med 'långsam fart' skulle förstås en hastighet, som ej vore större, än att en fullväxt mansperson, som går med rask gång, kan följa med velocipeden. Det är klart, att denna bestämmelses tillämpning är betydligt lättare än tillämpningen af bestämmelsen om 'sakta traf' för åkande.

En poliskonstapel, som vill kontrollera en förbifarande velocipedryttares fart, behöfver endast gå några steg efter honom för att se, om farten är för stor eller icke. För öfrigt är det gifvet, att kontrollen öfver hastigheten endast erbjuder svårigheter i början, innan vederbörande blifvit vana att bedöma olika hastighet hos förbifarande velocipedryttare, samt att, då genom den föreslagna bestämmelsen om begreppet 'långsam fart' vederbörande erhållit en lätt användbar måttstock för bedömandet af velocipedernas hastighet, de ganska snart torde lära sig att endast efter ögonmått bedöma, huruvida en velocipedryttare öfverskrider den tillåtna hastigheten eller icke, likaväl som de nu måste anses förstå att endast efter ögonmått bedöma andra åkandes fart.

Af de öfverståthållareembetets skrifvelse bifogade redogörelserna för gällande ordningsföreskrifter för velocipedåkning i en del andra städer i Europa framgår äfven, att bestämmelser om långsam fart flerstädes förekomma, och att således dylika bestämmelser icke visat sig praktiskt oanvändbara.

Det torde icke behöfva påpekas, att en velocipedryttare, som färdas med den nu föreslagna långsamma farten, icke kan vara i någon mån farlig för allmänhetens säkerhet till lif och lemmar. Den enda betänklighet, som härvid skulle kunna uppstå, är den, att man möjligen kunde antaga, att en velocipedryttare, som färdas med den föreslagna långsamma farten, icke skulle ega tillräcklig förmåga att manövrera sin maskin, och att till följd däraf en del, om också icke farliga, så åtminstone obehagliga kollisioner skulle kunna inträffa. Detta är emellertid icke händelsen. De moderna velocipederna äro så lätta att manövrera, att jämväl en endast medelmåttigt skicklig ryttare kan med den föreslagna långsamma farten vända maskinen nästan på stället.

Endast af oskicklige nybörjare kan befaras, att de genom bristande manöverfärdighet skulle framkalla kollisioner. För att i möjligaste mån tillgodose allmänhetens kraf på säkerhet mot den fara, som sådana oskicklige ryttares uppträdande på de mera trafikerade platserna till äfventyrs kan medföra, kunde emellertid den anordningen vidtagas, att velocipednummer och därmed följande tillstånd att med velociped befara Stockholms gator icke skulle lemnas andra personer än sådana, som antingen genom intyg af sakkunnige, förordnade af polismyndigheten, eller genom uppvisning inför polismyndigheten själf ådagalagt sig ega erforderlig skicklighet i velocipedens manövrering. Därigenom skulle också den hufvudsakliga anledningen till de hittills timade missödena under velocipedåkning här i staden, hvilka så godt som alltid berott på oskicklighet hos de åkande, helt och hållet undanrödjans. Någon obillighet skulle en dylik anordning icke heller innebära, då man med skäl kan fordra, att stadens gator icke användas till öfningsplats för nybörjare.

Velocipedklubben tillåter sig därför föreslå, att stadsfullmäktige ville uttala sig i den riktning, att velocipedåkning finge tillåtas å alla de platser inom Stockholm, som äro upplåttna för körande och ridande, endast med den inskränkning, att det åläge velocipedryttare, som färdas å de uti det af öfverståthållareembetet föreslagna förbudet inbegripna platserna, att färdas med 'långsam fart', eller fart, som ej är större, än att en fullväxt mansperson, som går med rask gång, kan följa velocipeden.

Därjämte får velocipedklubben föreslå:

att hvarje velociped, som användes vid färd på Stockholms gator, bör vara försedd med broms;

att signal med ringklocka skall gifvas endast när fara för sammanstötning är för handen;

att åtgärder böra från öfverståthållareembetet sida vidtagas för att med afseende på numreringen underlätta främmande hjulryttares färd på velocipe dinom Stockholm.

Rörande de af öfverståthållareembetet åberopade föreskrifterna i andra europeiska städer vill velocipedklubben erinra, att en stor del af dessa bestämmelser äro ända till tio år gamla och sålunda tillkomna på en tid, då velocipeden endast var en opraktisk sportmaskin med höga hjul och obetydlig manöverfärdighet, och att alla de nyare författningarna i ämnet med undantag af dem, som gälla för Dresden, icke innehålla några lokala inskränkningar i friheten att färdas med velociped, motsvarande de här af öfverståthållareembetet föreslagna.

Särdeles anmärkningsvärdt är, att i Hamburg och Paris, där trafiken å gatorna torde vara lifligare än i någon annan af de städer, från hvilka uppgifter uti ifrågavarande hänseende föreligga, bestämmelserna om velocipedåkning innehålla endast obetydliga inskränkningar i de åkandes frihet. I London, där gatutrafiken torde vara lifligare än i någon annan europeisk stad, finnas inga särskilda bestämmelser om velocipedåkning.»

Att andra och strängare bestämmelser för velocipedåkning inom staden ände genom 1886 års kungörelse införda böra stadgas, därom torde meningarna icke vara delade, då dessa bestämmelser visat sig alldeles otillräckliga att förekomma öfverdådigt färdande på velociped, hvarför också öfverståthållareembetet utfärdat skärpta föreskrifter i ämnet, att gälla till en början till den 1 innevarande december och sedermera eventuellt till årets slut. Dessa provisoriska föreskrifter hafva säkerligen varit af synnerligen stort gagn för missbrukens hämmande och gifva en på erfarenhet byggd, tillförlitlig ledning för den definitiva lagstiftningen i ämnet.

Det lider icke något tvifvel, att den verksammaste delen i omförmälda provisoriska föreskrifter utgöres af bestämmelsen, att nummerplåt skall vid äfventyr af böter vara anbragt å velocipeden. Något undantag från denna hufvudbestämmelse bör därför enligt utskottets åsigt icke medgifvas i författningen, i synnerhet

som fruktan därför, att utom staden boende, här tillfälligtvis åkande hjulryttare skola blifva bötfällda, såsom de där sakna här erhållet nummer, enligt all sannolikhet kommer att visa sig ogrundad, då någon ansvarspåföljd icke torde komma att drabba dem, som ännu icke kunnat efter ankomsten hit till staden skaffa sig nummerplåt.

Den i stycket a) af det nu framlagda författningsförslaget intagna föreskriften om skyldighet för minderårig att vid velocipedfärd vara ledsagad af äldre person kan utskottet icke för sin del tillstyrka. En dylik föreskrift måste nämligen blifva svår att tillämpa, och ådömande af böter för dess öfverträdelse torde icke kunna ifrågakomma. Någon egentlig fara för fotgängare är ej heller att frukta från minderårig, som åker velociped, hvartill kommer, att den, som skall ledsaga denne, bidrager att öka trängseln, när det gäller att passera trånga och starkt trafikerade gatudelar.

Förbudet i inledningen till stycket anser utskottet böra göras vilkorligt på det sätt, att undantag därifrån kan meddelas af öfverståthållareembetet, bland annat därför att utan ett sådant uttryckligt medgifvande det kunde blifva tveksamt, huruvida platser, som egna sig för minderårigas öfning i velocipedåkning, exempelvis delar af Humlegården, kunde få därtill begagnas.

Öfverståthållareembetet har föreslagit, att, där ej särskildt undantag medgifves, förbud skulle stadgas för att åka velociped å ett icke ringa antal gatudelar och platser, men däremot icke ifrågasatt någon föreskrift om långsam fart. Genom hvad velocipedklubbens styrelse yttrat i sin omförmälda skrift har utskottet funnit det vara ådagalagdt, att ett påbud om långsam fart låter sig väl genomföras. Vid sådant förhållande, och då ett dylikt påbud är att förorda ur den synpunkt, att den åkande upptager mindre utrymme än den, som går medförande velociped, och jämväl kan anses utgöra ett tillräckligt skyddsmedel å åtskilliga af de ställen, där enligt embetets förslag absolut förbud skulle ifrågakomma, har utskottet icke tvekat att för de antydda ställena föreslå förbudets utbytande mot skyldigheten att åka med långsam fart och därigenom bereda det nya samfärdsmedlet, som ostridigt allt mer och mer användes i affärslifvets tjenst och för andra praktiska ändamål, all den lättnad, som kan medgifvas utan att äfventyra åsidosättande af andra trafikerandes berättigade anspråk. På sådant sätt kunna ock till allmänhetens skydd de allmänna reglerna göras tillämpliga jämväl på post- och telegrafbud samt andra, hvilka med tillämpning af medgifvandet i den provisoriska författningen fått tillstånd att färdas å de i allmänhet förbjudna trafiklederna.

Förbudet och hvad här föreslås om långsam fart behöfva emellertid icke tillämpas mellan kl. 4 och 7 på morgonen, då full fart kan utan olägenhet medgifvas.

De gator, för hvilka det af öfverståthållareembetet ifrågasatta förbudet borde enligt utskottets uppfattning bibehållas, äro i staden inom broarna Riddarhusgränden samt Vesterlånggatan söder om Storkyrkobrinken, hvarjämte utskottet funnit äfven den del af samma gata, som ligger emellan Mynttorget och Storkyrkobrinken böra blifva föremål för sagda förbud, likasom det uttryckligen bör angifvas, att gatukorsen å Vesterlånggatan äro inbegripna under förbudet. Anledningen därtill, att i stället för norra delen af Vesterlånggatan och nedre Storkyrkobrinken Myntgatan föreslagits såsom tillåten led, är den, att denna senare kan, såsom lätt öfverskådbar, anses mindre farlig än den förra leden med den skarpa kröken vid Storkyrkobrinkens skärning med Vesterlånggatan. Därest full fart medgäfves å Skeppsbron, platsen nedanför Lejonbacken och Mynttorget och bestämmelsen om långsam fart blefve gällande för öfriga, ej förbudna trafikleder i staden inom broarna, synes, hvad denna stadsdel beträffar, allt vara gjordt, som kan påkallas å ena sidan af hänsyn till den vanliga trafikens säkerhet och å den andra af önskan att ej lägga onödiga hinder i vägen för färden på velociped.

Å Norrmalm åter har förbud ansetts behöfligt för Jakobsgatan från Vestra Trädgårdsgatan till Malmtorgsgatan samt Hamngatan mellan Malmskillnads- och Regeringsgatorna. Öfriga af öfverståthållareembetet till förbud föreslagna leder å denna malm anses böra med tillfälligt undantag för Arsenalsgatans vestra mynning få befaras med långsam fart. Samma bestämmelse finner utskottet böra med hänsyn till rådande stark rörelse i förhållande till gatubredderna utsträckas till Jakobsgatan vester om Malmtorgsgatan, Regeringsgatan mellan Herkules- och Smålandsgatorna, Arsenalsgatan mellan Jakobs torg och Kungsträdgårdsgatan, Hamngatan öster om Kungsträdgårdsgatan samt Drottninggatan mellan Kungs- och Rådmansgatorna.

I afseende å de södra stadsdelarna biträder utskottet förslaget att under förbudet intaga slussbroarna samt Göt- och Hornsgatornas korsning. För öfriga i embetets förslag upptagna leder å Södermalm finner utskottet långsam fart böra föreskrifvas, likasom äfven för Östra Slussgatan, Brunnsbacken samt Hornsgatan öster om Adolf Fredriks torg.

Långsam fart bör ock föreskrifvas invid gatuhörnen, hvaremot utskottet finner, att den i d) föreslagna ringning, såsom störande och egnad att ofta vilseleda i stället för att vägleda, bör så mycket som möjligt undvikas och därför icke påbjudas eller medgifvas vid andra tillfällen, än då fara för sammanstötning kan uppstå.

På grund af det nu anförda föreslår utskottet:

att stadsfullmäktige till svar å den mottagna remissen må förklara sig anse, att § 6 mom. 22 i öfverståthållareembetets kungörelse angående särskilda ordningsföreskrifter för Stockholm bör erhålla denna lydelse:

Mom. 22. Beträffande *velocipedåkning* skall följande lända till efterrättelse:

a) Velocipedåkning får icke utan öfverståthållareembetets tillstånd ega rum på annan plats än sådan, som är upplåten för körande eller ridande, och tillåtes ej heller på följande ställen:

Vesterlånggatan, gatukorsen inbegripna;

Riddarhusgränden;

Arsenalsgatan mellan Gustaf Adolfs torg och Jakobs torg, (intill dess gatan blir på hela sin bredd upplåten för allmän trafik);

Jakobsgatan mellan Malmtorgsgatan och Vestra Trädgårdsgatan;

Hamngatan mellan Malmskillnadsgatan och Regeringsgatan;

Slussbroarna;

Gatukorset mellan Göt- och Hornsgatorna.

Den, som färdas på velociped, åligger att åka med långsam fart där trängsel råder, invid gatuhörn eller där eljest fara för sammanstötning kan uppstå, så ock på följande ställen:

Staden inom broarna med undantag af Skeppsbron, platsen nedanför Lejonbacken och Mynttorget;

Norrbro;

Gustaf Adolfs torg;

Jakobs torg;

Jakobsgatan vester om Malmtorgsgatan;

Arsenalsgatan (med ofvannämnda inskränkning);

Biblioteksgatan;

Regeringsgatan mellan Gustaf Adolfs torg och Smålandsgatan;

Malmtorgsgatan;

Hamngatan öster om Regeringsgatan;

Lästmakaregatan mellan Regeringsgatan och Oxtorget;

Oxtorget;

Oxtorgsgatan;

Fredsgatan mellan Gustaf Adolfs torg och Drottninggatan;

Drottninggatan mellan *Fredsgatan* och *Rådmansgatan*;

Djurgårdsbron;

Slussgatorna;

Brunnsbacken;

Södermalmstorg;

Götgatan mellan *Södermalmstorg* och *Högbergsgatan*;

Hornsgatan mellan *Södermalmstorg* och *Adolf Fredriks torg*.

Med långsam fart förstås en hastighet, som ej är större, än att en fullväxt man med rask gång kan följa med velocipeden.

Förestående förbud mot åkning å några samt bestämmelse om långsam fart å andra ställen gäller ej för tiden mellan kl. 4 och 7 på morgonen.

b) Enhvar, som åker velociped inom den egentliga staden eller på Kungl. Djurgården söder om Djurgårdsbrunnsviken, skall därvid:

dels hafva velocipeden försedd med tydligt nummer, måladt på en bakom sadeln fästad plåt med minst åtta centimeter höga siffror af hvit färg på svart botten;

samt dels vid färd under tid, då gatulyktorna hållas tända, medföra tändt ljus i lykta, så anbragt, att skenet synes på afstånd; och skall numret vara tydligt måladt på matta sidoglas i lyktan med minst sex centimeter höga siffror.

Numret får icke under färden vara skyldt.

Föreståndaren för polisens centralafdelning bestämmer det nummer, velociped skall föra, och lemnar därom skriftligt besked till egaren, när denne själf eller genom annan anmäler sig å afdelningens station samt uppgifver namn, yrke och adress.

c) Den, som färdas på velociped, åligger:

att vid möte med åkdon eller ryttare hålla åt venster,

att vid färd förbi häst, som ledes, hålla åt den sida, föraren går;

att när fara för sammanstötning kan uppstå gifva signal med ringklocka;

samt att färdas varligt förbi hästar och stiga af velocipeden vid möte med häst, som visar sig orolig, äfvensom när det eljest är af behovet påkalladt för undvikande af olyckshändelse.

d) Flere än två velocipeder få ej framdrivas i bredd; och är jämväl förbjudet att vid färd på velociped onödigtvis eller för öfning åka annorledes än rakt framåt.

e) Det i § 3 ordningsstadgan för rikets städer gifna förbud att å gata, torg eller annan allmän plats köra ovarsamt samt att vid vändningar i gatuhörn

eller vid färd mellan gård och gata köra annorlunda än med stor varsamhet skalle tillämpning jämväl å velocipedåkning.

Stockholm den 6 december 1894.

Reservationer:

Herrar *de Champs* och *Fränckel*, i hvad angår stycket *c*).

Herr *Törneblad*.

Herr *Walldén*.

Herr *S. von Friesen* reserverar sig mot förslaget att utesluta det af öfverståthållareembetet föreslagna stycket *a*) och anser, att åt detta stycke bör gifvas följande lydelse:

a) Den, som icke uppnått 12 års ålder, får ej utan att ledsagas af äldre person (person öfver 18 år) åka velociped inom den egentliga staden eller på Kungl. Djurgården söder om Djurgårdsbrunnsviken, med undantag för platser, som af polismyndigheten kunna särskildt anvisas till velocipedåkning för barn.