

YTTRANDE

STOCKHOLMS STADSFULLMÄKTIGES PROTOKOLL.

Häft. 8. 1907.

Måndagen den 22 april.

§ 4.

Herr Gustaf Nilson: Herr ordförande, mina herrar! Öfverståthållareämbetet har här föreslagit en maximilängd för automobiler af 6 meter. Det synes mig emellertid, som om maximilängden kunde utan någon risk sättas till 6 $\frac{1}{2}$ eller 7 meter. Man kan ju visserligen få särskildt tillstånd af öfverståthållareämbetet att använda en automobil, som är längre än 6 meter, men om i framtiden, då automobilerna komma mera till användning, än hvad som nu är fallet, det skulle befinnas praktiskt att använda automobiler, som vore något längre än 6 meter, blefve det naturligtvis en mängd ansökningar, hvilket jag anser skulle vara onödigt.

I afseende på de fordon, som nu användes för häst, vill jag nämna, att ett enbetsåkdon, en s. k. långkärra, upptager med förspänd häst en längd af 6 $\frac{1}{2}$ meter. En vanlig parvagn upptager likaledes med förspända hästar en längd af cirka 7 meter, och andra vagnar, björnvagnar, som användas till forslande af tyngre gods, såsom maskingods, en längd af omkring 8 meter. Brädvagnar upptaga med förspänd häst en längd af omkring 9 å 10 meter. Beträffande sedermera sådana vagnar, som begagnas för transport af järnbalkar, så hafva de en längd, varierande mellan 10 och 15 meter. Jag kan därför icke finna det vara nödvändigt att i fråga om automobiler sätta maximilängden så låg som till 6 meter. De automobiler, som f. n. mest användas, lasta 3 ton. Dessa äro i regeln 6 meter långa. Men det finnes, såsom jag bestämdt vet, redan nu en automobil, som är 6,29 meter lång, och det torde i framtiden komma att visa sig mera praktiskt att hafva automobiler med större längd än 6 meter.

Angående förslag till kungörelse med bestämmelser för automobiltrafiken i Stockholm.

Att nu omedelbart få en ändring i paragrafens lydelse, låter sig dock troligen icke göra, och jag skall därför för min del bedja att få yrka på återremiss af denna fråga, i syfte att maximilängden bestämmas till 7 meter.

Herr vice ordföranden: Då den klandrade bestämmelsen dock innehåller den säkerhetsventilen, om jag så får kalla det, att öfverståthållareämbetet kan meddela särskildt tillstånd till användande af en automobil, som öfverskrider de här angifna måtten, så torde en återremiss icke vara behöflig. Det vore ju också önskligt, att denna fråga icke nu återremitterades, då vi sedan en tid tillbaka lefva under ett provisorium i detta hänseende, och de nu föreslagna stadgandena böra komma till tillämpning och få verka någon tid, så att man kan se, hvad som i dem behöfver ändras. Denna förordning är af administrativ beskaffenhet och kan således lätt ändras, om det efter någon tids erfarenhet skulle visa sig behöfligt. Med hänsyn härtill ber jag att få yrka bifall till den föreslagna paragrafen.

Herr Gustaf Nilson: Det kan ju så vara, att det nu råder ett provisorium i förevarande hänseende, men jag kan icke finna något motiv, hvarför man skulle behöfva sätta längden till endast 6 meter, då det redan nu finnes automobiler, som äro längre än 6 meter. För öfrigt anser jag, att det icke kan inverka så mycket, om man låter en automobil vara en half eller en hel meter längre, än här föreslagits. Ty i fråga om trängseln på gatorna är det ju icke automobilernas längd, som vållar svårigheter, utan bredden; med afseende på längden lära nog våra gator räcka till.

För min del yrkar jag fortfarande, att frågan måtte återremitteras, så mycket mera som jag har några flera anmärkningar att framställa, då vi längre fram komma till frågan om tyngden på automobilerna, och vissa broars bärighet.

Herr Pegelow: Herr ordförande, mina herrar! Jag har inom beredningsutskottet tillåtit mig att uttala en från utskottet afvikande mening, och, ehuru jag icke låtit anteckna mig såsom reservant, när jag icke ansett saken vara af någon större betydelse, anser jag mig dock oförhindrad att här uttala min mening i frågan.

Af handlingarna torde herrarne finna, att beredningsutskottet skärpt de bestämmelser, som af öfverståthållareämbetet föreslagits, i det att utskottet hemställt, att på vissa andra gator, nämligen Fredsgatan, Strömgatan mellan Gustaf Adolfs torg och Rosenbad m. fl. gator, automobilerna skulle få inskränka farten till 6 km. i timmen. 6 km. är icke fortare än hvad en person med rask gång rör sig framåt, och enligt mitt förmenande är det obehöfligt att nedsätta farten på dessa gator, så mycket, som skett. Öfverståthållareämbetet har icke föreslagit dessa gator, därför att det å dem är tillåtet för droskor att hafva den vanliga farten i lunk eller fullt traf, motsvarande ungefär 10 km. i timmen, och det synes mig icke finnas någon anledning, hvarför automobilerna skulle behöfva färdas långsammare än droskorna. I allmänhet är det icke till förmån för trafiken å gatorna, att olika fordon få röra sig med olika fart. Det är nödvändigt att föreskrifva långsammare fart för lastakdon än för personakdon, därför att de förra icke kunna röra sig så fort, och för det andra hafva de förra åkdonen en så pass bristande manöverfärdighet, om jag så får kalla det, att om de färdades med större hastighet, skulle däraf uppstå svårigheter, men detta fel vidlåder icke automobilerna. En automobil har mycket större rörlighet att kunna vända och svänga undan än ett lastakdon eller en droska. Det är vidare i fråga om tränga passager förmånligt, om trafiken går raskare fram, än om den går långsammare, ty ju långsammare det går, desto trängre blir det i en trång passage. Och om t. ex. på Fredsgatan en droska och en automobil komma körande i samma riktning, så skall antingen droskan köra förbi automobilen eller också måste automobilen vika undan för droskan för att släppa den fram, hvilket icke blir till gagn för trafiken.

Då det nu icke är förenadt med några svårigheter att å ifrågavarande gator köra droskor med den större farten, och öfverståthållareämbetet icke håller föreslagit något annat för automobiler, kan jag icke förstå, hvarför vi skulle bestämma något sådant för automobiler, och därför hemställer jag om bifall till § 2 i öfverståthållareämbetets förslag.

Herr Warburg: Såvidt jag kan förstå, är Fredsgatan en af de gator, där man har det allra största skäl att iakttaga försiktighet, hvilket äfven gäller de öfriga af beredningsutskottet tillagda gatorna. Jag tycker icke, att man har något särskildt skäl att

vara så ömsinnad i afseende å automobilerna, ty det finnes i alla fall tillräckligt med gator, som de kunna befara med den tillåtna större farten. Om en automobil — kanske af ända till 6 meters längd — skulle på de nyssnämnda gatorna få framdrivas med den snabbhet, som är den normala, eller 15 km. på dagen och 10 km. i mörker eller dimma, så kan det vid vändning blifva stora svårigheter. Vi skola snart behandla ett utlåtande beträffande säkerheten å våra gator, afgifvet i anledning af herr Enells motion, och jag tror det står i god samklang med de synpunkter, som däri uttalas, att påyrka inskränkning i fråga om farten jämväl å de gator, som blifvit af beredningsutskottet tillagda till de af öfverståthållareämbetet föreslagna. Jag yrkar alltså bifall till den af utskottet föreslagna lydelsen af paragrafen; jag tror, att det i detta fall är bättre att iakttaga för stor än för liten försiktighet.

Herr Pegelow: Jag vill endast säga herr Warburg, att det icke är af ömsinnet för automobilerna, som jag framkommit med mitt förslag.

Vidare vill jag framhålla, att automobiler af 6 meters längd äro lastautomobiler, och det är icke sådana automobiler utan personautomobiler, om hvilka jag här särskildt velat tala.

Herr vice ordföranden: Herr ordförande, mina herrar! De i denna paragraf föreslagna inskränkningarna bero på de nuvarande broarnas och viadukternas svaghet i förhållande till automobilernas tyngd. Emellertid är det afsedt, att på de håll, där sådant kan erfordras, broar och viadukter skola förstärkas. För att nu icke detta reglemente skall behöfva ånyo behandlas af stadsfullmäktige för åstadkommande af en förändring i bestämmelserna, sedan en sådan förstärkning skett, utan öfverståthållareämbetet skall vara i tillfälle, att, sedan anmälan om förstärkning af bro eller viadukt ägt rum, vidtaga de lättnader i denna paragrafs bestämmelser, som däraf skulle vara på sin plats, hemställer jag, att ingressen till paragrafen måtte erhålla följande förändrade lydelse: Automobil får ej, där ej, efter behörig anmälan om skedd förstärkning af bro eller viadukt, öfverståthållareämbetet annorlunda förordnar, framdrivas etc.

Herr Gustaf Nilson: Efter det yrkande, som nu framställts af herr vice ordföranden, afstår jag från ordet.

Herr Enell: Denna paragraf borde enligt min åsikt undergå en liten förändring beträffande hjulringar och skenor. Jag vill påminna om, att äfven för automobiler af allra gröfsta slag redan nu finnas hjulringar af gummi eller kautschuk, men att det äfven finnes sådana lastautomobiler, som icke hafva gummiringar. Det vore därför önskligt, om stadsfullmäktige ville göra det tillägget, att äfven lastautomobiler böra vara försedda med gummiringar. Jag tror, att den som vill se på spåren å våra gator efter sådana stora automobiler, som icke hafva gummiringar, ovillkorligen skall finna, att de göra äverkan på gatorna. Det torde vara för hvar och en bekant, huru lös beläggningen ofta göres på gatorna. Det blir snart gropar i dem. Kommer en sådan koloss som en stor automobil, gör den ännu hastigare sådana gropar, och dessutom skamflar den gatubeläggningen om den icke är försedd med gummiringar. Då, såsom nyss nämndes, automobiler äfven af det gröfsta slag redan nu finnas, hvilka äro försedda med gummiringar, tror jag icke man skulle göra orätt, om man uppställde en sådan fordran på alla lastautomobiler. Jag skall be att få framställa yrkande härom.

Herr Gustaf Nilson: Herr ordförande, mina herrar! Såvidt jag fattade den föregående ärade talaren rätt, utmynnade hans yrkande i, att det skulle stadgas, att alla automobiler skulle hafva gummiringar på hjulen. För min del har jag visst icke något att erinra däremot, men jag tror, att det är tämligen onödigt, isynnerhet som det upplystes af vice ordföranden, att dessa bestämmelser endast äro ett provisorium. Jag tror icke heller, att det af den föregående talaren föreslagna stadgandet skulle vara nödvändigt, just därför att alla automobilägare nu inse, att det är med deras egen fördel förenligt att hafva gummiringade hjul. De, som hittills haft järnskodda hjul, hafva så småningom utbytt dem mot gummiringar, och jag kan icke påminna mig, att jag under senare tiden sett någon automobil med järnringar, så att jag tror, att ett stadgande härom är tämligen öfverflödigt.

Herr vice ordföranden: Herr ordförande, mina herrar! Jag vill fästa uppmärksamheten på, att denna stadga ansluter sig till den allmänna författningen om automobiltrafik. I denna författning finnas föreskrifter lämnade om hjulens beskaffenhet på automobiler. Däri stadgas visserligen icke, att hjulen alltid skola vara af gummi

eller kautschuk, men det finnes föreskrifter angående bredden och att hjulen icke få vara kullriga, så framt de icke äro af mjukt och elastiskt ämne. De få ej håller hafva tvärlister, framskjutande bulthufvuden eller andra ojämnheter; dock må å hjulringar af mjukt och elastiskt ämne till skydd mot sliring s. k. glidskydd anbringas. Vintertid må broddning af hjulringarne eller andra därmed jämförliga åtgärder äga rum. Hjulringarna skola hafva en bredd af minst 8 cm., som, då beräknade belastningen på hjulet öfverstiger 400 kg., ökas med 1 cm. för hvarje fullt eller påbörjadt hundratal kilogram af hjulets belastning; dock att större bredd än 25 cm. icke i något fall erfordras. Vidare föreskrifves, att hvad i fråga om hjulringars minsta bredd är stadgadt, ej äger tillämpning å automobil, som är försedd med hjulringar af mjukt och elastiskt ämne, och hvars beräknade belastning ej öfverstiger 400 kg. å hjulet.

Detta gäller nu för landet i dess helhet. Huru skulle det då gå, om en automobil från en annan del af landet än Stockholm, hvilken vore försedd med sådana ringar, som vore tillåtna enligt nämnda förordning, men icke enligt den nu föreslagna bestämmelsen, komme hit till staden? Skulle den icke få färdas fram på Stockholms gator, därför att den hade hjulringar, som vore af annan beskaffenhet, än här i staden medgifvits. Jag tror icke, att det går för sig att i detta afseende införa speciella bestämmelser för Stockholm. Då den allmänna författningen innehåller bestämmelser angående bredden å hjulringar, så torde det vara ett tillräckligt skydd för våra gator, och då man numera ganska allmänt för att undvika den stora bredden skaffat sig kautschuk- eller gummiringar, så torde icke något praktiskt behof af en dylik bestämmelse som den under debatten föreslagna förefinnas. Jag skall därför bedja få yrka bifall till paragrafen, sådan den af beredningsutskottet föreslagits.

Herr Enell: Herr ordförande! Jag ömmar i detta fall egentligen om Stockholms gator, ty med den jämförelsevis sakta fart, med hvilken dessa stora automobiler köra, gäller frågan här icke gatubullret. Då det, såsom nyss yttrades, är förenligt med vederbörande automobilägares fördel att använda gummiringar, tycker jag icke det vore den allra ringaste risk, om stadsfullmäktige nu begärde, att alla lastautomobiler skulle vara försedda med sådana.

Herr vice ordföranden ansåg, att det skulle medföra svårig-

heter för landtborna, om de hade lastautomobiler och komme med dem hit till staden. Sådant förekommer icke mycket nu, men det kan ju förekomma mera framdeles. Det bör väl ändå vara lika fördelaktigt för dem som för andra att hafva gummiringar. Jag skall därför bedja att på följande sätt få formulera den ändring af § 7, som jag vill föreslå: dock att hjulringar af gummi skola begagnas. I öfrigt äga sagda föreskrifter, i hvad de röra hjulringar och skenor samt om skylt, ej tillämpning å automobil.

Herr Alderin: Jag tror, att det vore synnerligen opraktiskt, om stadsfullmäktige skulle besluta i enlighet med det förslag, som herr Enell nyss framställde. Såsom herrarne kanske hafva sig bekant, hafva på de senaste åren automobiler börjat användas äfven för grundkörning. Om dessa köra in på en grund med skarpa bergkanter, och med en automobil, hvars hjul vore skodda med gummiringar, skulle detta vara högst riskabelt för ringarna. Använder man däremot för detta ändamål en automobil, skodd med järn- eller stålringar, löper man icke någon risk. Den skadliga verkan man vill förekomma genom användande af gummiringar, kan ju förekommas genom att föreskrifva saktare fart, och det har öfverståthållareämbetet också föreslagit.

Jag skall, herr ordförande, bedja få yrka bifall till utskottets förslag.

§ 5.

Herr Olin: De föreslagna anordningarna till inskränkande af kreaturstransporterna å stadens gator synas mig i stort sedt vara både välbehöfliga och välbetänkta. Men i en punkt tror jag, att det skulle vara till mera skada än gagn, om förslaget bifölles, sådant det nu föreligger. Jag syftar då på det indirekta förbudet beträffande märlarbåtarne. Det har nämligen föreslagits, att de märlarbåtar, som medföra kreatur, icke få aflasta djuren vid Riddarholmshamnen och Märlarhamnen, utan skola afgå till Norr eller Söder Märlarstrand för sådant ändamål. Det inträffar rätt ofta, att en dylik båt har med sig två eller tre slaktdjur, sålda till olika personer här i staden. Den ena köparen bor på norr, den andra på söder. I så fall skall båten gå först till den ena Märlarstranden och sedan till den andra för att aflasta dessa få djur. Detta innebär ju ganska stor kostnad för båtarne, och man kan icke begära, att båtarne skola göra det utan särskild ersättning. Följden