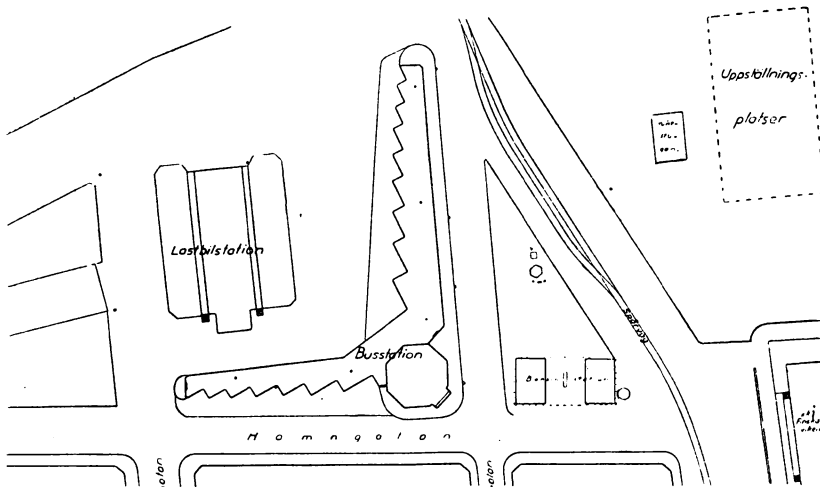


OMNIBUSSTRAFIKEN OCH NYA OMNIBUSS-CENTRALEN I SUNDSVALL.

Föredrag av Sundsvalls stads byggnadschef, civilingenjör *Algot Engström*.

(Referat.)

Den reguljära omnibuss- och lastbilstrafiken mellan Sundsvall och samhällena i denna stads omnejd tog redan under efterkrigsåren en för svenska förhållanden stor omfattning. Frågan om en gemensam



Planskiss till omnibuss- och lastbilscentralen i Sundsvall.

station inne i staden, varigenom ordning och reda skulle vinnas i denna trafik, kom tidigt på tal, och en motion härom väcktes i stadsfullmäktige redan år 1921. Hur kraftigt linjetrafiken härefter utvecklats förstår man av följande siffror. Mot 1921 års omkring 10 st. s. k. expresstrafikbilar svarar nu år 1932 ett sammanlagt antal personomnibussar och trafiklastbilar på icke mindre än ett 70-tal jämte ett 20-tal i reserv. Härav äro c:a 40 bussar och c:a 30 lastbilar, fördelade på 35 busslinjer och 25 lastbillinjer. Totala passagerareantalet beräknas till $2\frac{1}{2}$ miljon om året, och c:a 20,000 ton gods befordras årligen. Snart sagt varje väg i Sundsvallsdistriktet har nu linjetrafik.

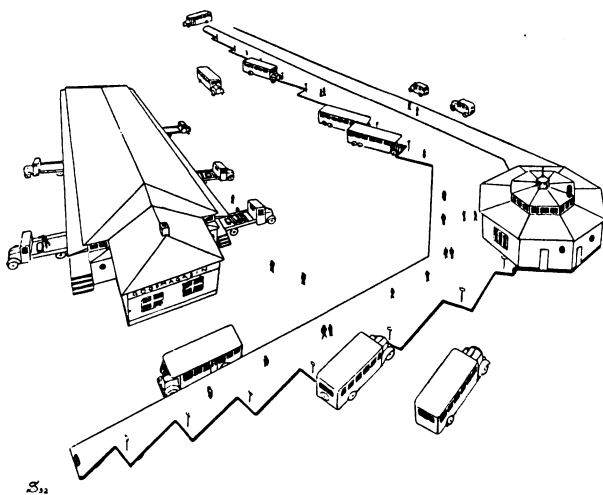
Behovet av en gemensam omnibuss- och lastbilscentral visade sig därför med åren allt mer trängande. Enighet om hur frågan skulle

lösas kunde dock ej vinnas förrän våren 1931, då stadsfullmäktige godkände ett förslag från stadens byggnadskontor till en »Centralstation för de Sundsvall berörande buss- och lastbilstrafiken», belägen a området för de s. k. finnstillarna norr om Hamngatan mellan Bank- och Nybrogatorna.

Från beskrivningen över förslaget inhämtas följande:

Förslaget omfattar dels en station för persontrafiken, Busstation, dels en station för godstrafiken, Lastbilstation.

Busstationen utgöres av tvenne plattformar i vinkel mot varandra utmed Hamn- och Nybrogatorna samt med en mindre paviljong i vinkelspetsen.



Perspektivbild av Centralstationen.

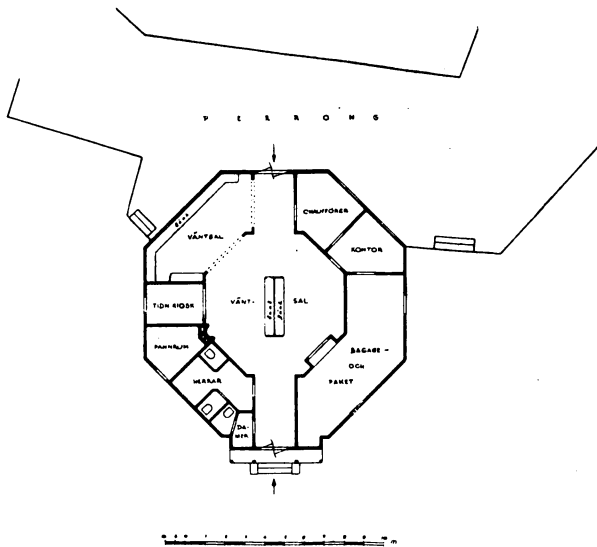
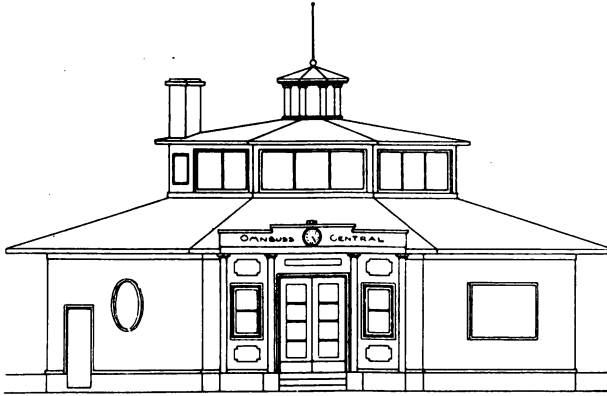
Plattformarna ha en höjd över gatuplanet av c:a 0.40 m. och förses med kanter av betong samt beläggas med essenasfalt. För att bussarna bekvämt skola kunna angöra plattformen äro särskilda angöringshak utbildade, vilka hava ett djup av 2,5 till 3 m. samt en längd mellan 4 och 7 m., så att bussar av olika storlekar och typer kunna fa lämplig placering.

Anordningen är sådan att varje buss fran plattformen kan nas av passagerare utan allt oroas av andra bussar eller fordon. Vidare äro haken a plattformen mot Nybrogatan förlagda så, att den ganska betydande gangtrafiken i Nybrogatan endast får tvenne korsningar med körtrafiken, nämligen närmast Tivolibrön och vid Hamngatan. Å plattformen mot Hamngatan äro haken placerade mot densamma, men torde detta ur trafiksynpunkt ej möta något hinder, da trafiken a denna gatudel är ringa.

Plattformarnas bredd till hakens innerhörn utgör min. 4 m. med

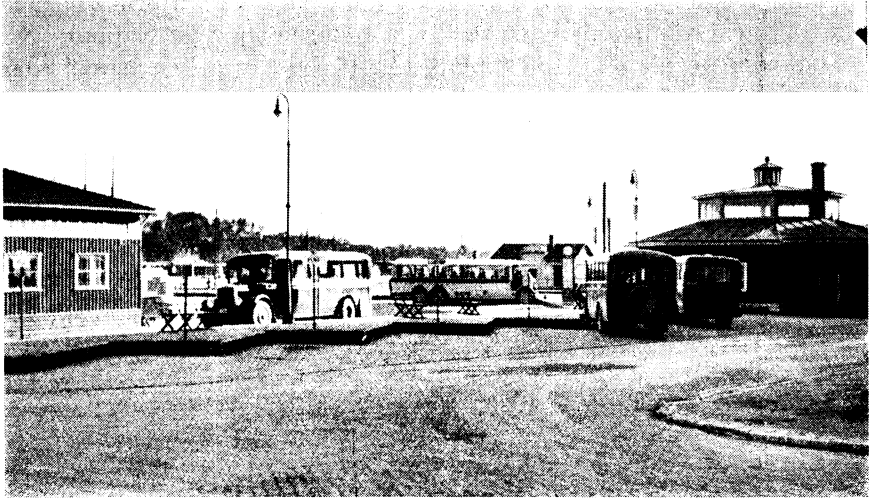
breddning mot paviljongen i hörnet. Tillgång till plattformarna äger rum dels vid väntpaviljongen dels vid ändarna medelst trappor.

Stationen är planerad med plats för 16 bussar på en gang, vilket efter gjord trafikutredning ansetts lämpligt även med hänsyn till att reservplatser böra finnas.



Väntpaviljongen.

Väntpaviljongen inrymmer väntsal, bagage- och paketrum, kontor, rum för chaufförer, förrådsrum, toaletter, tidningskiosk samt pannrum. Densamma uppföres av trä samt förses med värmeledning jämte vatten och avlopp. Ingången är förlagd till hörnet och utgången till plattformarna mitt emot.



Omnibusscentralen i Sundsvall.

Lastbilstationen, som är förlagd å områdets västra del utmed Bankgatan utgöres av en hallbyggnad av trä. Själva hallen har en bredd av 10 m. och en längd av 30 m. med möjlighet till förlängning norrut. Denna storlek har ansetts betingad av den nuvarande trafikens omfattning. Längs hallen, som förses med 6 portar på vardera sidan, löpa på utsidan 1,5 m. breda plattformar i jämnhöjd med hallgolvet, som förläggas 0,90 m. över gatuplanet. Vid hallens södra ända förläggas expeditjonslokal, rum för chaufförer och toiletter m. m.

Inlämningen av godset skall ske från Bankgatan och utlämningen på motsatta sidan. Godset sorteras i hallen efter destinationsorten. Å utlämningssidan skola bilarna i regel angöra stationen med flakets bakre del mot plattformen, härigenom vinnes plats för 12 bilar på en gång, två vid varje port. F. n. utgå visserligen några fler linjebilar på en gång från staden, men genom någon förskjutning av avgångstiderna bör antalet kunna minskas, så att alla få plats vid stationen och även reservplatser finnas.

Gatuplanet närmast haksidan av plattformarna å busstationen och godsstationens plattformar beläggas till en bredd av resp. 6 och 7 m. med smågatsten. Övriga delar av planen samt Hamn- och Bankgatorna beläggas efter förstärkning med asfaltnakadam. Erforderliga rännstenar och brunnar för ytvattnets avledande anordnas.

Denna centralanläggning, som utfördes för stadens egen räkning och sålunda är i allmän ägo, har uthyrts till tvenne bolag, av vilka det ena, Aktiebolaget Sundsvalls Omnibusstation, omhänderhar busstatio-

nen och den andra, Aktiebolaget Sundsvalls Lastbilscentral, driver lastbilstationen.

Stationen öppnades vid årsskiftet 1931—1932 och har hittills visat sig uppfylla sitt ändamål att till gagn för allmänheten utgöra centralpunkten för landsvägslinjetrafiken i Sundsvallsdistriktet. Det är nog ingen överdrift att säga, att den sålunda genomförda koncentrationen av omnibuss- och lastbilstrafiken bildar epok inom kommunikationsväsendet i landet, och hittills torde staden Sundsvall vara den enda i riket, som på ett verkligt rationellt sätt lyckats i praktiken lösa detta slag av trafikproblem.
