

Miniterminaler -supplement til eller erstatning for centrale trafik-terminaler

Forfatter:

Civilingeniør

Erik Basse Kristensen

Carl Bro as

Indledning

Igennem de senere år er der gennemført mange projekter med det overordnede formål at forbedre forholdene i den kollektive trafik. En stor del af disse projekter har fokuseret på materiellet, busser og tog, og alternative betjeningsformer - f.eks. forsøg med lavtgulvsbusser, telebusordninger, servicebusser og kørselsordninger. Materialet er blevet og bliver fortsat forbedret og mange steder er der implementeret alternative betjeningsformer til stor nytte for kunderne.

I modsætning hertil har stoppesteder og trafikterminaler været meget oversete, og disse trænger generelt til et kvalitetsløft, idet de ikke kan tilbyde passagererne tidssvarende forhold. Dette har stor betydning, idet stoppesteder og terminaler er det første sted kunderne møder den kollektive trafik, og den imagemæssig værdi over for såvel kunder som potentielle kunder må ikke undervurderes

På det seneste har der dog vist sig en interesse for at forbedre forholdene på de store terminaler, og gøre såvel indretningen som informationen bedre. Dette har bl.a. resulteret i nye terminaler på Rådhuspladsen i København, samt i Viborg og Vejle, hvor der er gjort meget for at optimere såvel informationen, som vente- og omstigningsfaciliteterne, men på de almindelige stoppesteder er det begrænset, hvad der er sket af kvalitetsløft de senere år.

I Danmark findes der mere end 50.000 kontaktpunkter mellem den kollektive trafik og kunderne. Kontaktpunkterne har meget varierende kvalitet og meget varierende passageromsætning. Kvaliteten spænder fra den nye lufthavnsterminal i Kastrup til en stolpe opsat i vejkanten på en landevej, og passageromsætningen spænder fra 75.000 daglige togrejsende på Nørreport Station til et øde beliggende stoppested, hvor der ikke dagligt er af- eller påstigende passagerer.

Den varierende kvalitet skyldes naturligvis de væsentlige forskelle, der er i passagemængder, og lokalitetens rolle for rejsemønstrene, men den varierende kvalitet kan også skyldes forskellige ambitionsniveauer rundt om i landet. Det virker som om, der savnes et helhedssyn på stoppestederne, hvorudformning og indretning tager udgangspunkt i kundernes behov. Derudover kunne det være ønskeligt med ensartethed i indretning og design for at fremme signalværdien for den kollektive trafik.

Alene af disse årsager er der et behov for at sætte fokus på den kollektive trafiks stoppesteder og terminaler. En anden grund er, at danskernes daglige transportbehov er stigende, og i dag er på 40 km om dagen. En årsag til dette er byspredningen, centraliseringen og specialiseringen af store arbejdspladser. Dette har betydet, at vi ofte (er nødt til at) kører længere mellem bolig og arbejde, men også til indkøb og fritidsformål. Såfremt denne transport skal dækkes af kollektiv trafik er det i mange tilfælde nødvendigt med omstigninger på den enkelte rejse, enten mellem kollektive transportformer eller mellem kollektiv trafik og andre transportformer, bil eller cykel. Dette underbygger behovet for forbedrede faciliteter på stoppestederne og forbedrede muligheder for kombinationsrejser.

Metode

I nærværende projekt er der sat fokus på stoppestederne, og især på begrebet miniterminal. Udgangspunktet for projektet har været at komme med forslag til, hvordan en miniterminal kan defineres, hvor den hensigtsmæssigt kan placeres i sammenhæng med bystruktur og rutenet og hvilke faciliteter terminalen kan/bør indeholde, sammenlignet med dels en "stor" terminal, dels et almindeligt stoppested. Projektet er gennemført i samarbejde med Odense Bytrafik, Fyns Amt og Vejle Amts Trafikselskab.

Til beskrivelse af miniterminalens faciliteter er der udarbejdet en stoppestedsklassifikation, der beskriver i alt 6 forskellige stoppestedsniveauer med forskelligt ambitionsniveau.

Med udgangspunkt i stoppestedsklassifikationen er der på udvalgte lokaliteter udarbejdet skitser af en miniterminal placering og indretning. I den forbindelse er der skitse-mæssigt udarbejdet et design for miniterminaler.

For at belyse spørgsmålet om miniterminalens muligheder for at supplere eller for evt. helt at erstatte en central terminal, er der skitseret en række principielle rute-strukturer under hensyntagen til tilstedeværelsen af miniterminaler og/eller en central terminal.

Kombinationsrejser

Den kollektive trafik har sine klare fordele ved at kunne bringe et stort antal passagerer frem til bymidten, arbejdspladscentre mv. Bilens fordele ligger i komplette "dør til dør" transporter med højt komfortniveau. Bilen bliver kun i ringe grad anvendt som decideret tilbringertransportmiddel til det kollektive rutenet. Cyklen kan ligesom bilen levere komplette "dør til dør" transporter, dog ikke over samme afstande. Herudover er cyklen velegnet som tilbringertransportmiddel til det kollektive rutenet. Den kollektive trafik kan kun i få tilfælde tilbyde egentlige "dør til dør" løsninger, og skal derfor primært opfattes som et transportled i en egentlig transportkæde.

Et bedre samspil mellem de enkelte transportmidler kan bl.a. opnås ved at forbedre mulighederne for kombinationsrejser - altså rejser, hvor der benyttes flere forskellige transportformer (ekskl. gang), hvor der således foregår mindst én omstigning undervejs. Der er således en risiko for, at der opstår ventetid ved skiftet fra det ene transportmiddel til det næste.

Der ligger en stor udfordring i at etablere tilbud, hvor de bedste dele fra den individuelle og den kollektive transport knyttes sammen. Denne koordinering kan bl.a. forbedres ved opbygning af snitflader/terminaler, hvor der fokuseres på kombinationsrejser, og dermed minimere generne af en omstigning. Som eksempler herpå kan nævnes:

A)	Opland → Byperiferi	Byperiferi → Bymidte
	Regionalbus	Omstigning
		Bybus
B)	Opland → Byperiferi	Byperiferi → Bymidte
	Bil	Parkér & Kør
		Bybus
C)	Opland → Byperiferi	Byperiferi → Bymidte
	Bil	Kys & Kør
		Bybus
D)	Opland → Terminal	Byperiferi → Bymidte
	Cykel	Cykel & Kør
		Bybus

E)	Nærområde → Terminal	Nærområde → Bymidte	
	Cykel	Cykel & Kør	Bybus

Et enkelt initiativ til forbedring af kombinationsrejser vil som oftest kun omfatte et begrænset antal rejser i forhold til de store trafikmængder. I takt med at trængselsproblemerne på vejnettet vokser, og byerne indfører skærpede restriktioner for biltrafikken er det nærliggende, at kombinationsrejser fremover vil komme til at spille en større rolle.

Omstigningsfaciliteter

Stoppesteder og terminaler er kundens første møde med den kollektive trafik, og de er dermed et væsentligt grundlag for kundens vurdering af den kollektive trafik. Det er derfor vigtigt, at de enkelte terminaler udformes, så de signalerer kvalitet og effektivitet. Terminalerne skal indpasses i omgivelserne og tage hensyn til det omkringliggende byrum, men de skal også markere sig i forhold til omgivelserne - som genkendelige sigt punkter for passagererne.

Stoppestederne og terminalerne er et vigtigt led i den samlede rejse fra dør til dør - især for de passagerer, der skal stige om. Omstigning mellem forskellige transportformer, og især omstigninger mellem forskellige kollektive transportmidler er en stor barriere for brugere og potentielle brugere af den kollektive trafik. Skiftetiden opfattes af de enkelte passagerer som højere end køretiden. Norske undersøgelser viser, at skiftetiden vægtes fra 1,3 til 9,1 gange køretiden¹. Dette skyldes at skift er forbundet med ubehag - passageren skal ud af det første transportmiddel og er usikker på om der er en siddeplads i den næste bus. Skift er endvidere forbundet med usikkerheden om, hvorvidt det næste kollektive transportmiddel kan nås. Denne opfattelse af skiftetiden kan, i en vis udstrækning, påvirkes ved at designe omstigningspunkter, således at disse lever op til kundens ønsker og krav til de fysiske rammer, information, sikkerhed og service. Ligeledes vil forbedring af korrespondancerne på udvalgte steder kunne påvirke opfattelsen af skiftetiden.

Ved etablering af decentrale omstigningsterminaler, vil der ofte være mulighed for yderligere at optimere rute- og køreplanstrukturen, hvilket i et vist omfang også vil give mulighed for kortere rejsetid. I forbindelse med omstigningen er det vigtigt, at passagererne tilbydes en hensigtsmæssig og tilfredsstillende service, således at den rejsende oplever mindst mulig gene ved skiftet.

Kundens behov

Passagererne i den kollektive trafik kan grupperes efter de behov og krav, de stiller til den kollektive trafik. Som udgangspunkt efterspørger samtlige kunder, og potentielle kunder, dør til dør transporter, hvilket kun i ringe grad kan opnås gennem anvendelse af kollektiv trafik.

Kundernes behov og ønsker til den kollektive trafik kan kort sammenfattes i følgende punkter:

- Hurtig og præcis
- Høj frekvens
- Minimum af gener ved omstigning
- Tilstrækkelig kapacitet
- God komfort
- Relevant og letforståelig information
- Sikker og tryk transport
- Brugervenlighed

¹ Lokal og regional kollektiv trafik – en oversigt (19).

Hvad er en miniterminal?

I det kollektive trafiksystem defineres terminaler som lokaliteter, hvor der dels er et stort antal på- og afstigere, dels er flere kollektive trafikforbindelser, der mødes og udveksler passagerer.

Centrum i de større byer har traditionelt været et betydeligt rejsemål, både i forbindelse med arbejdsrejser, indkøbsrejser og fritidsrejser. Den kollektive trafik har i stor udstrækning været indrettet på disse rejser, hvilket bl.a. har betydet, at mange regionale buslinier, togforbindelser og bybuslinier har endestation i centrum. Derfor har det været ønskeligt at samle aktiviteterne for den kollektive trafik i centrum, og så vidt muligt i en enkelt terminal, og gerne i forbindelse med en station.

Mange steder er der etableret både rutebilstation og bybusterminal i tilknytning til stationen, så de 3 enheder udgør en samlet trafikterminal. I andre byer er afstanden mellem stationen og byens handelscentrum så stor, at de 3 enheder ligger adskilt fra hinanden, så det er nødvendigt at benytte en anden bus eller gå for at komme fra stationen til henholdsvis rutebilstationen og bybusterminalen.

Med henblik på at forbedre konkurrencevilkårene for den kollektive trafik i forhold til især biltrafikken er der på det seneste introduceret et nyt begreb - miniterminaler. Miniterminalen skal medvirke til, at det uden for byens centrum bliver mere attraktivt at skifte fra cykel/bil til den kollektive trafik og at skifte fra én bus til en anden. Miniterminaler vil primært knytte sig til bustrafikken, men kan i princippet også etableres i tilknytning til en mindre station eller et trinbræt. Generelt vil kravene til faciliteterne i en miniterminal være større end kravene til et almindeligt stoppested.

I mange situationer vil omstigning mellem to busser, skift mellem bus og tog eller skift fra bil/cykel til bus kunne foregå mere hensigtsmæssigt på en anden lokalitet end den centrale terminal, som ofte er placeret i byernes centrum.

En eller flere miniterminaler placeret i periferien af et byområde (eller i periferien af centrum) vil forbedre omstigningsforholdene og -mulighederne for passagererne, og dermed medvirke til en forbedret konkurrenceevne for den kollektive trafik.

Miniterminaler, der er placeret hensigtsmæssigt og indrettet under hensyntagen til passagerernes behov kan medvirke til at fremme "cykel og kør", "kys og kør" og evt. "parkér og kør".

Faciliteter i en miniterminal

En miniterminal bør indrettes med følgende faciliteter:

• Stander og angivelse af stednavn	• Ventesal - Uopvarmet/Opvarmet
• Affaldsbeholder	• Bænke/stole - inde og ude
• Toiletter (handicaptollet)	• Følleskrift
• Ur	• Betalingsstander
• Telefon	• Billetsalg (personlig betjening) (eventuelt)
• Belyst køreplan	• Kort over lokalområde/turistkort
• Belyst rutekort og eventuelt zonekort	• Kys & Kørs forhold
• Belysning	• Cykel & Kørs forhold
• Højtalerinformation (eventuelt)	• Pakér & Kørs (eventuelt)
• TV-overvågning (eventuelt)	• Kiosk, postkasse etc.

Faciliteterne på en miniterminal vil naturligvis variere, bl.a. på grund af antallet af buslinier og antal passagerer, men også den fysiske udformning vil være afgørende for, hvilke faciliteter der kan indrettes på miniterminalen. Derudover kan det være relevant, at etablere flere faciliteter på en mindre terminal, for at opnå en højere signalværdi. Dette kan være aktuelt, i mindre bysamfund, hvor det kan være ønskeligt at netop et bestemt stoppested har en slags signalværdi for den kollektive trafik.

Udover de her nævnte forhold skal der ved indretning og drift af miniterminaler tages hensyn til:

- **Handicapforhold** - I forbindelse med indretning af en miniterminal er det en forudsætning, at miniterminalen indrettes handicapvenligt. Det gælder både i relation til adgangs-, belægnings-, vente- og informationsforhold.
- **Information** - Der er stor fokus på informationsniveauet i den kollektive trafik. Den skal være tidssvarende let forståelig og helst real. Fra tid til anden opstår der forsinkelser i busdriften. En bedre passagerinformation betyder ikke nødvendigvis, at ventetiden bliver mindre, men præcis information giver mulighed for at udnytte ventetiden til småindkøb og lignende. Hvor alternative ruter eksisterer, er der eventuelt også mulighed for straks at vælge en alternativ rute.
- **Rengøring og vedligeholdelse**. En miniterminal, eller for den sags skyld et stoppested, er det første sted en kunde møder den kollektive trafik. Såfremt det skal være attraktivt for kunden at benytte kollektiv trafik, og såfremt den kollektive trafik ønsker at signalere høj komfort, højt serviceniveau, effektivitet etc. så skal rengørings- og vedligeholdelsesniveauet være meget højt.

Stoppestedsklassifikation

Baggrunden for fastlæggelse af de faciliteter, der bør indgå i en miniterminal er en klassifikation af stoppesteder med henblik på fastlæggelse af, hvilke faciliteter forskellige stoppestedstyper ideelt set bør tilbyde kunderne.

Denne stoppestedsklassifikation har resulteret i en opdeling i 6 serviceniveauer:

- Serviceniveau 0 - Det "primitive" stoppested
- Serviceniveau 1 - Det "mindre" stoppested
- Serviceniveau 2 - Det "større" stoppested
- Serviceniveau 3 - Den "mindre" miniterminal
- Serviceniveau 4 - Den "større" miniterminal
- Serviceniveau 5 - Den store terminal

Klassifikationen er foretaget med udgangspunkt i en vurdering af følgende forhold

- Fysiske rammer
- Information
- Servicefaciliteter i øvrigt
- Sikkerhed og tryghed
- Parkeringsforhold

Stoppestedsklassifikationen er vist i følgende tabeller:

Fysiske rammer	Stoppestedsniveau					
	0	1	2	3	4	5
Stander	x	x	x	x	x	x
Læskærm m. bænk			x			
Uopvarmet ventesal				x	(x)	
Opvarmet ventesal					x	x
Bænke - inde og ude				x	x	x
Depotrum						(x)
Rengøring/vedligeholdelse	x	x	x	x	x	x

Information	Stoppestedsniveau					
	0	1	2	3	4	5
Stednavn		x	x	x	x	x
Køreplan	x	x	(x)			
Belyste køreplaner			(x)	x	x	x
Følleskrift				x	x	x
Rutekort/zonekort		x	(x)			
Belyst rutekort/zonekort			(x)	x	x	x
Ur				x	x	x
Kort over lokalområde/turistkort				(x)	x	x
Kort over terminal						x
Højttalerinformation				(x)	(x)	(x)
Realtidsinformation			(x)	(x)	(x)	x
Realtidsinformation via telefon		(x)	(x)	(x)	(x)	(x)

Servicefaciliteter	Stoppestedsniveau					
	0	1	2	3	4	5
Affaldsbeholder	x	x	x	x	x	x
Billetteringsstander				(x)	(x)	(x)
Betalingsstander				x	(x)	(x)
Billetsalg (personlig betjening)					x	x
Toiletter (handicaptolet)				x	x	x
Kiosk, butik, posthus					(x)	x
Postkasse		(x)	(x)	(x)	(x)	(x)

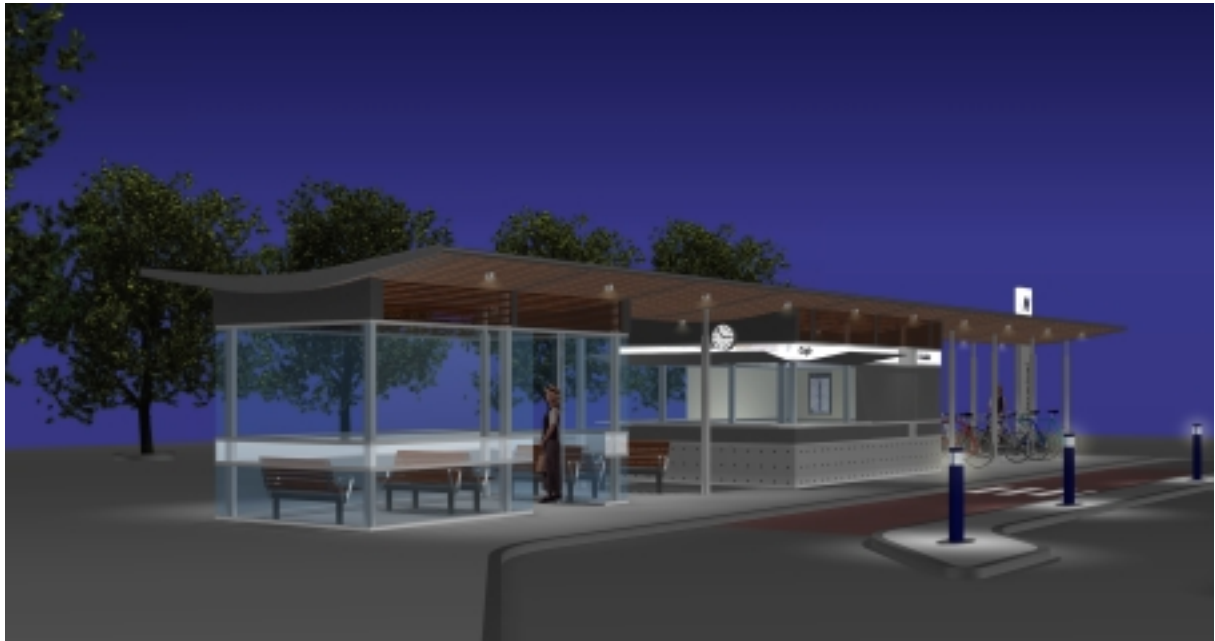
Sikkerhed og tryghed	Stoppestedsniveau					
	0	1	2	3	4	5
Belysning		(x)	x	x	x	x
Telefon				x	x	x
Betjening/personale				(x)	x	x
Tv-overvågning				(x)	(x)	(x)

Parkering	Stoppestedsniveau					
	0	1	2	3	4	5
Cykel & kør		x	x	x	x	x
Kys & kør			(x)	x	x	x
Parkér & kør				(x)	x	x
Taxibane					(x)	x

- x: angiver faciliteter er bør være til stede på det pågældende stoppestedsniveau
(x): angiver faciliteter, der evt. kan være til stede på det pågældende stoppestedsniveau

Ideen med stoppestedsklassifikationen er, at den skal fungere som et planlægningsværktøj for kommuner og trafikelskaber. Hensigten er, at der fortages en graduering af de enkelte stoppesteder, således at det kan defineres, hvilket serviceniveau de enkelte stoppesteder skal have. På baggrund heraf kan der udarbejdes en slags handlingsplan, der fastlægger en tidsfølge for, i hvilken rækkefølge og hvornår de enkelte stoppesteder bliver etableret med de ønskede faciliteter.

Design og udformning



Der er tilstræbt et bygningskoncept der muliggør indpasning af busterminalens forskellige funktioner under en fælles rumdannende tagflade oppebåret af parvise stålsøjler i regelmæssig takt. Terminalen kan sammensættes af det antal fag, der er behov for, eller der kan sammenstilles 2 eller flere bygninger overfor eller i forlængelse af hinanden. De forskellige funktioner (ventearealer, kiosk/billetsalg, toiletter/service og cykelparkering) er placeret i et lineært forløb.

Bygningens proportioner er relativt beskedne (omend større end sædvanlige læskærme) og dimensioner på tagkanter, søjler m.v. tænkes udført forholdsvis slanke, således at den visuelle påvirkning af det fysiske miljø vil være begrænset. Tanken er, at terminalen opleves som et møbel i det by- eller landskabsrum, den indgår i.

Ventearealer er overvejende glasomsluttede med en omløbende frise af matteret glas. Disse rum vil tegne sig som gennemsigtige flader blot opdelt ved en enkel vandret deling, der genfindes på facaderne af toilet-/servicebygningen. De bygningsfunktioner, der kræver en mere aflukket facade, udføres eksempelvis med hvidlig gennemfarvet glas eller hulplade med metallisk overflade. Farve- og materialeholdningen er hovedsaglig lys, og karakteren af den træbeklædte tagunderside er varm. Som sådan skulle terminalen gerne udtrykke en særlig nordisk/skandinavisk tone.

Materialevalget bør være så robust og slidstærkt, at det kan modstå sliddet i det offentlige miljø, herunder det flow af passagerer, der kan forventes.

Taget karakteriseres ved de opadrettede tagkanter, og dette særlige profil vil formentligt blive en "ikon" i bybilledet for miniterminalen. Ved en gavlene placeres en søjle, som bærer miniterminalens navn og et logo.

Miniterminaler i by- og rutestrukturen

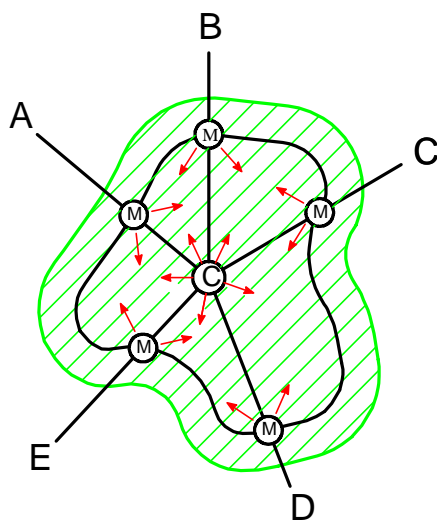
Terminal- og stoppestedspaceringer er naturligvis tæt knyttet til rutestrukturen og til passageroplan-dene. Placeringen af større terminaler hænger endvidere sammen med, hvor væsentlige transportmål ligger (ofte i centrum af de større byer). Det er almindeligt, at rutestrukturen i den kollektive trafik indrettes efter de centrale mål, således at en del linier, især regionale linier, vil have endepunkt ved et centralt mål. Herved sikres det, at der vil være (relativt) gode omstigningsmuligheder på denne lokalitet i forhold til andre kollektive transportmuligheder.

Minterminaler kan placeres flere forskellige steder i bystrukturen. Minterminaler kan supplere en central terminal, men det er et spørgsmål om en række minterminaler kan erstatte en central terminal. I det følgende er der beskrevet principperne for nogle rutestrukturer, hvor minterminalerne kunne indgå som en del af den kollektive trafikbetjening. De viste rutestrukturer vil afhængig af bystørrelsen, kunne relateres til såvel et samlet byområde som til en afgrænset bymidte.

Radial- og ringlinier med central terminal

I dette princip er strukturen bygget op omkring en central terminal, der betjener såvel den regionale bustrafik som bybustrafikken. Ved radialvejenes krydsning med byperiferien etableres en række minterminaler, hvor ventefaciliteterne forbedres og hvor korrespondancen mellem buslinierne gøres optimal. For rejsende der skal "rundt" om byområdet kan der etableres en ringforbindelse, som passerer alle minterminalerne.

Udover en placering af minterminaler ved radialvejenes krydsning med byområdet, vil der også være mulighed for en placering af minterminaler tættere på bycentrum, men fortsat i tilknytning til radialvejene, eller i området mellem to radialveje.



Fordele

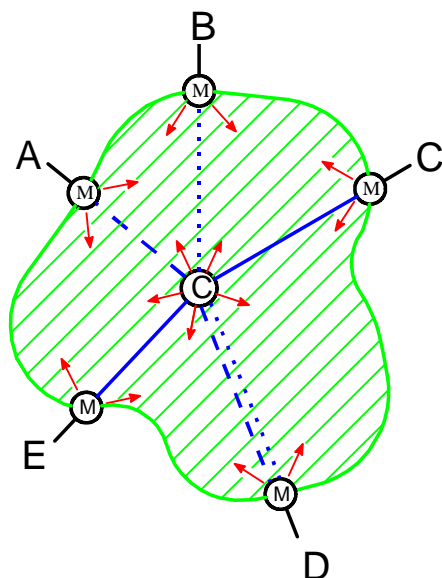
- God direkte betjening af bymidten
- God betjening af områderne mellem byens periferi og centrum, idet busserne korresponderer i centrum og ved byens periferi.
- Flere terminaler med tilhørende servicefaciliteter
- Forbedrede omstigningsfaciliteter.
- Nemmere at komme fra ét byområde til et andet, fordi busserne ikke nødvendigvis skal igennem centrum.

Ulemper

- Transport mellem to oplandsbyer kræver fortsat skift på den centrale terminal

Radiallinier igennem byen via central terminal

I dette princip er rutestrukturen bygget op omkring en central terminal og i lighed med foregående model er der etableret minterminaler ved radialvejenes krydsning med byområdet. Regionalruterne har ikke endestation på den centrale terminal, men derimod fortsætter de videre enten mod en oplandsby eller mod én af minterminalerne i den anden ende af byområdet. Modellen kan suppleres med en ringlinie.



Fordele

- God og direkte betjening af bymidten
- Regionale ruter betjener både bymidten og to yderområder.
- Via den centrale terminal og miniterminalerne er der god betjening af området mellem periferien og bymidten.
- De forskellige linier korresponderer i såvel den centrale terminal som i miniterminalen.
- Regionalruter supplerer bybusserne, hvorved en del omstigninger “spares”
- “Parkering” af busser sker i miniterminalerne og ikke i bymidten

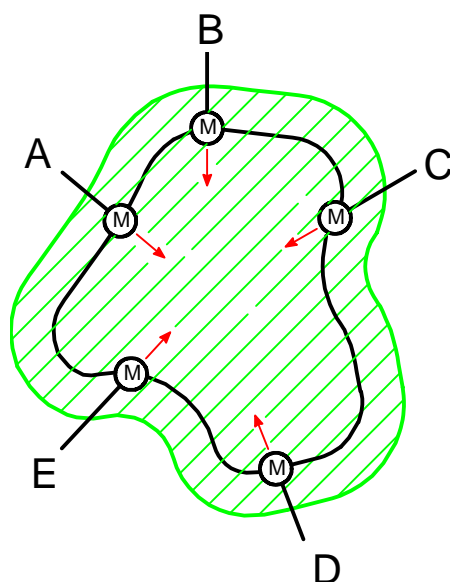
Ulemper

- De regionale linier, der kører “igennem” den centrale terminal får længere ruter

Radial- og ringlinier uden central terminal

I dette princip er rutestrukturen baseret på et rutenet uden en central trafikterminal. Alle regionalruterne har enestation ved en miniterminal, og der etableres en ringforbindelse, der betjener alle miniterminalerne. Betjeningen af Bymidten foregår via bybusser fra miniterminalerne. Her er det nødvendigt med miniterminaler ved radialvejenes krydsning med byområdet og ringruten, men der vil også være mulighed for etablering af miniterminaler på andre lokaliteter.

I såvel Kolding som Odense har der været konkrete overvejelser omkring etablering af et lignende rutesystem, men kun omkring bymidten.



Fordele

- Ved anvendelse i mindre byområder kan centrum friholdes for bustrafik.

Ulemper

- Tvungen omstigning for passagerer der har mål i bymidten
- Vanskeligt at komme på tværs af byområdet.

Miniterminal - supplement eller erstatning

Hvorvidt miniterminaler skal være supplement til eller erstatning for en central trafikterminal, skal der ikke konkluderes endeligt på i denne sammenhæng.

Med udgangspunkt de beskrevne principper for rutestrukturer og terminalplaceringer kan der være såvel fordele som ulemper ved at have en rutestruktur uden central terminal.

Det må dog vurderes, at en rutestruktur uden en eller anden form for central terminal vil medføre flere ulemper end fordele for passagererne; f.eks. i form af ruteforløb med en del omvejskørsel, risiko for flere omstigninger, dårligere koordinering mellem ruterne, større driftsomkostninger etc..

Derimod vil en rutestruktur, hvor den centrale terminal er suppleret med en række miniterminaler kunne forbedre servicen for passagererne; f.eks. i form af bedre ventefaciliteter, bedre korrespondancer (det forudsættes at busserne korresponderer optimalt ved miniterminalerne), flere omstigningsmuligheder etc. Det må dog antages, at driftsomkostningerne vil stige.

Princippet med en række miniterminaler, men ingen central terminal kan evt. realiseres på en hensigtsmæssig måde, såfremt der er tale om et centrumområde med en bymidtering.. Herved vil det være muligt at betjene centrumområdet frem til periferien, og så friholde selev centrumområdet for væsentlig buskørsel - buskørslen i centrumområdet kan evt. gennemføres med minibusser. Den store trafikterminal skal formodentlig fortsat eksistere, men den kan udmærket være placeret uden for centrumområdet.

Forventede effekter af miniterminaler

Effekterne af miniterminaler kan ikke opgøres, idet der ikke er etableret miniterminaler ud fra en systematisk planlægning. Efter diskussioner med de involverede parter i nærværende projekt forventes det, at miniterminaler kan resultere i følgende effekter:

- Forbedrede ventefaciliteter
- Forbedret information om afgang/ankomster og korrespondancemuligheder
- Kortere oplevet ventetid
- Bedre muligheder for kombinationsrejser
- Bedre signalværdi
- Flere passagerer