

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Definisi Terminal

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Ditinjau dari sistem jaringan transportasi jalan secara keseluruhan, terminal merupakan simpul utama dalam jaringan dimana sekumpulan lintasan rute secara keseluruhan bertemu.

Dalam suatu terminal, terdapat tiga unsur yang saling berkaitan antara satu dengan yang lainnya, yaitu penumpang, kendaraan dan pengelola terminal. Ditinjau dari kebutuhan penumpang, terminal diharapkan dapat memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya dengan tersedianya sarana dan fasilitas transportasi yang diperlukan, antara lain kenyamanan menunggu dengan waktu menunggu yang tidak terlalu lama, kenyamanan perpindahan dari satu moda ke moda kendaraan lainnya, seperti tersedianya ruang tunggu, papan informasi, toilet, toko dan sebagainya serta kemudahan dalam pembelian tiket. Dari kepentingan kendaraan, dalam hal ini mewakili pengusaha angkutan, terminal diharapkan dapat menjamin kelancaran arus angkutan penumpang melalui jadwal kedatangan dan keberangkatan yang teratur, disamping tersedianya penumpang yang relatif banyak setiap waktu keberangkatan sedangkan dari sudut pandang pengelola

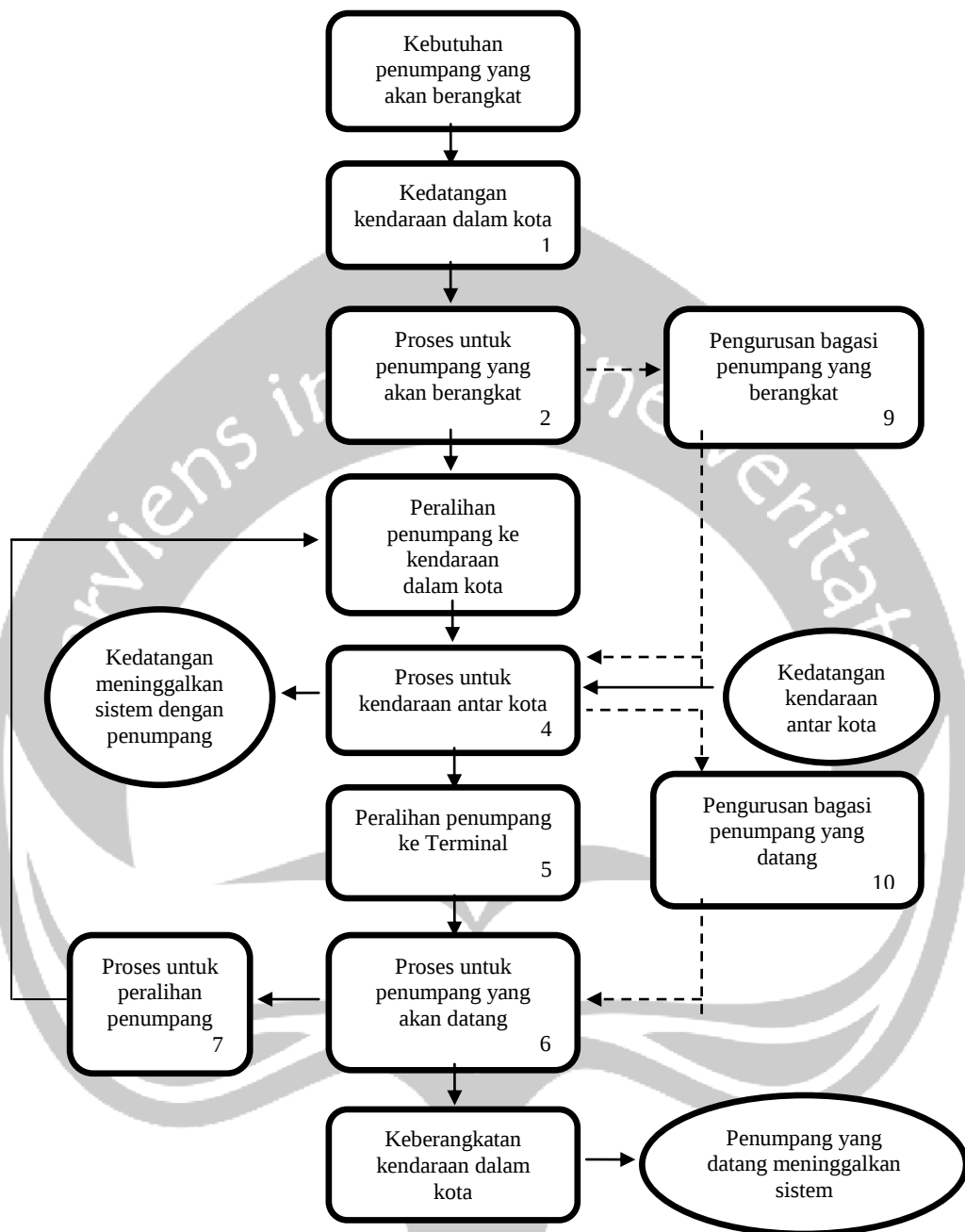
terminal merupakan sumber pendapatan daerah, yaitu melalui pemungutan retribusi dan sebagai pengendali arus kendaraan umum.

Menurut Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Direktorat Jenderal Bina Marga Tahun 1981 dalam Abidin (2007) , memberikan definisi terminal sebagai berikut :

1. Terminal merupakan prasarana angkutan penumpang, tempat kendaraan untuk mengambil dan menurunkan penumpang, tempat pertukaran jenis angkutan yang terjadi sebagai akibat tuntutan efisiensi perangkutan.
2. Terminal merupakan tempat pengendalian atau pengawasan dan pengendalian sistem perizinan arus penumpang dan barang.
3. Terminal merupakan prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem jaringan jalan raya untuk melancarkan arus angkutan penumpang dan barang.
4. Terminal merupakan tata ruang yang mempunyai peranan yang penting bagi efisiensi kehidupan wilayah dan kota.

Morlok EK (1991:269) mengemukakan bahwa terminal adalah titik dimana penumpang dan barang masuk dan keluar di dalam sistem dan merupakan komponen penting dalam sistem transportasi.

Berdasarkan hal tersebut di atas, dijelaskan bahwa terminal sebagai tempat yang mana sekelompok bus atau angkutan kota mengakhiri dan mengawali lintasan operasionalnya, pada daerah terminal akan terjadi interaksi antara penumpang dan lintasan rute. Gambaran suatu sistem proses terminal penumpang umum diilustrasikan sebagaimana pada gambar 2.1.



Gambar 2.1. Bagan Alir Terminal Penumpang Umum

Jika kita lihat dari sudut teori ekonomi, terminal dapat dianalogikan dengan pasar yaitu tempat pertemuan antara konsumen dengan produsen atau permintaan dan penawaran (Azehari, 1999 dalam Abidin 2007). Konsumen dalam hal ini

adalah masyarakat pengguna atau yang memanfaatkan jasa, dalam hal ini jasa angkutan, sedangkan produsen adalah orang yang memproduksi atau yang menyediakan jasa dalam hal ini operator jasa perangkutan. Dengan demikian terminal dapat disamakan dengan fungsi pasar tempat terjadinya transaksi di bidang jasa.

Selain itu yang perlu ditinjau dari segi ekonomi adalah terdapat saling ketergantungan yang luas dengan proyeksi potensi daerah, dimana proyek potensi daerah pada dasarnya adalah kekayaan yang dikandung oleh suatu daerah dan dapat dimanfaatkan untuk kepentingan pembangunan daerah. Dengan kata lain peningkatan kegiatan ekonomi mengikutsertakan peningkatan mobilitas, dilain pihak pendapatan daerah tergantung kemampuan pelayanan pengangkutan terminal dan lokasi perangkutan terminal, karena peningkatan ekonomi membutuhkan sarana gerak. Seperti kita ketahui kegiatan ekonomi adalah memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Perangkutan terminal adalah suatu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan pemindahan kebutuhan manusia dengan mengubah geografi orang maupun barang. Dilihat dari kacamata ekonomi kebutuhan perangkutan terminal dari suatu tempat ke tempat lain adalah karena ada unsur sediaan dan unsur permintaan.

Dengan memperhatikan definisi-definisi di atas dapat diambil kesimpulan atau disarikan bahwa terminal adalah unsur dari tata ruang kota dan salah satu prasarana transportasi jalan yang merupakan titik simpul sistem transportasi atau tempat pertemuan antara produsen dengan pengguna jasa sekaligus tempat berawalnya dan berakhirnya suatu perjalanan dengan menggunakan kendaraan

umum dari wilayah lain (angkutan antar kota antar provinsi) yang berupa tempat menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang, bongkar muat barang, tempat perpindahan penumpang atau barang baik intra maupun antar moda transportasi serta tempat mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

2.2 Fungsi Terminal

Fungsi utama dari terminal itu sendiri adalah sebagai pelayanan umum antara lain berupa tempat naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan umum serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Fungsi terminal menurut Adisasmita (2011), dapat ditinjau dari 3 unsur, adalah sebagai berikut :

1. Fungsi terminal bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda ke moda lainnya, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi (ruang tunggu, papan informasi, toilet, toko dll) dan fasilitas parkir bagi kendaraan pribadi.
2. Fungsi terminal bagi pemerintah antara lain adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali arus angkutan umum.
3. Fungsi terminal bagi operator bus adalah untuk pengaturan layanan operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan fasilitas pangkalan.

Menurut Adisasmita (2012) bahwa berdasarkan fungsinya, maka terminal dapat diklasifikasikan atau dikelompokkan menjadi 3 (tiga) tipe yaitu :

1. Tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar provinsi dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan;
2. Tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan;
3. Tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

Agar terminal dapat berfungsi/memberikan pelayanan secara optimal tersebut maka dalam proses pembangunannya harus dipertimbangkan antara lain variabel lokasi, arahan penggunaan lahan/tata ruang, kapasitas, kepadatan lalu lintas dan keterpaduannya dengan moda transportasi lainnya.

2.3 Fasilitas Terminal

Setiap penyelenggara terminal penumpang wajib menyediakan fasilitas terminal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan. Menurut Adisasmita (2012), fasilitas terminal terdiri atas :

1. Fasilitas utama terminal yang terdiri dari :
 - a. Jalur pemberangkatan kendaraan umum.
 - b. Jalur kedatangan kendaraan umum.
 - c. Tempat parkir kendaraan selama menunggu keberangkatan, termasuk di dalamnya terdapat tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum.
 - d. Bangunan kantor terminal.
 - e. Tempat tunggu penumpang dan/atau pengantar.

- f. Menara pengawas.
 - g. Loket penjualan karcis.
 - h. Rambu-rambu dan papan informasi tentang petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan.
 - i. Peralatan parkir kendaraan pengantar dan atau taxi. Ketentuan sebagaimana dimaksudkan dalam butir c, f, g dan i tidak berlaku untuk terminal penumpang Tipe C.
2. Fasilitas penunjang sebagai fasilitas pelengkap dalam pengoperasian terminal antara lain :
- a. Kamar kecil/toilet.
 - b. Kios/kantin.
 - c. Musholla.
 - d. Ruang pengobatan (P3K).
 - e. Ruang informasi dan pengaduan.
 - f. Telepon umum dan/atau wartel.
 - g. Taman.
 - h. Tempat penitipan barang.
 - i. Lokasi terminal.

2.4 Kriteria Lokasi Terminal

Salah satu aspek yang perlu ditinjau dalam perencanaan dan pengembangan suatu terminal adalah terkait dengan aspek kemudahan lokasi, yaitu: bagaimana lokasi terminal yang telah ditetapkan pemerintah dapat memberikan kemudahan bagi masyarakat selaku penumpang dalam upaya mencapai lokasi terminal.

Menurut Adisasmita (2012), penentuan lokasi harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut :

1. Rencana Umum Tata Ruang (RUTR).
2. Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan di sekitar terminal.
3. Keterpaduan intra/antar moda transportasi.
4. Kelestarian lingkungan.
5. Kondisi topografi lokasi terminal.
6. Rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari rencana jaringan transportasi jalan.

Faktor yang mempengaruhi lokasi perencanaan terminal, dapat dikemukakan sebagai berikut :

1. Aksesibilitas; tingkat pencapaian kemudahan dan dapat dinyatakan dengan jarak fisik, waktu atau biaya angkutan.
2. Rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari Rencana Umum Tata Ruang (RUTR). Penentuan lokasi ini harus mempedomani struktur tata ruang wilayah/kota.
3. Lalu lintas; terminal merupakan sumber pembangkit angkutan, dengan demikian merupakan pembangkit lalu lintas. Penentuan lokasi terminal harus tidak boleh menimbulkan persoalan lalu lintas, tetapi justru harus dapat mengurangi persoalan lalu lintas.
4. Biaya; memperhatikan biaya yang dikeluarkan oleh pemakai jasa, agar pengguna angkutan umum dapat diselenggarakan secara aman dan murah.

Persyaratan lokasi terminal berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 tahun 1995 dalam Abidin 2007, yaitu sebagai berikut :

1. Persyaratan lokasi terminal tipe A
 - a. Terletak di Ibukota Provinsi, Kota atau Kabupaten dalam jaringan trayek antar kota antar provinsi dan atau angkutan lintas batas negara.
 - b. Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIA.
 - c. Jarak antara dua terminal penumpang tipe A sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa, 30 km di Pulau Sumatera dan 50 km di pulau lainnya.
 - d. Mempunyai jalan akses masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal sekurang-kurangnya berjarak 100 meter di Pulau Jawa dan 50 meter di pulau lainnya.
2. Persyaratan lokasi terminal tipe B
 - a. Terletak di Kota atau Kabupaten dan dalam jaringan trayek angkutan koya dalam provinsi.
 - b. Terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIB.
 - c. Jarak antara dua terminal penumpang tipe B dengan terminal tipe A sekurang-kurangnya 15 km di Pulau Jawa, 30 km di Pulau lainnya.
 - d. Tersedia luas lahan sekurang-kurangnya 3 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, 2 ha di pulau lainnya.
 - e. Mempunyai jalan akses masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal sekurang-kurangnya berjarak 50 meter di Pulau Jawa dan 30 meter di Pulau lainnya.

3. Persyaratan lokasi terminal tipe C

- a. Terletak di dalam wilayah Kabupaten dan dalam jaringan trayek angkutan pedesaan.
- b. Terletak di jalan kolektor atau lokal dengan kelas jalan paling tinggi IIIA, tersedia lahan yang sesuai dengan permintaan angkutan.
- c. Mempunyai jalan akses masuk atau keluar ke dan dari terminal sesuai kebutuhan untuk kelancaran lalu lintas dan di sekitar terminal.

Terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi lokasi terminal, yaitu :

1. Aksesibilitas, yaitu tingkat kemudahan untuk pencapaian yang dapat dinyatakan dengan jarak fisik, waktu tempuh atau biaya angkutan.
2. Rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari Rencana Tata Ruang Wilayah Kota (RTRWK). Penentuan lokasi ini harus mempedomani struktur tata ruang wilayah/kota.
3. Lalulintas, terminal merupakan sumber pembangkit angkutan, dengan demikian merupakan pembangkit lalu lintas. Penentuan lokasi terminal harus tidak boleh menimbulkan persoalan lalu lintas, tetapi justru harus dapat mengurangi persoalan lalu lintas.
4. Biaya konsumen, penentuan lokasi terminal perlu memperhatikan biaya angkutan konsumen dalam arti mempertimbangkan besarnya biaya yang harus dikeluarkan oleh konsumen untuk mencapai tempat tujuan tertentu dengan menggunakan kendaraan umum secara cepat, aman dan murah.

2.5 Penentuan Lokasi Terminal

Prinsip dasar dalam penentuan lokasi adalah menempatkan sesuatu kegiatan sesuai dengan fungsinya dan peranannya sehingga kegiatan yang ditempatkan tersebut dapat memberikan manfaat sebesar-besarnya (*optimum location*). Hal ini telah dikemukakan oleh Von Thunen seorang geograf dari Jerman. Lokasi terbaik menurut Von Thunen (1926) adalah lokasi yang dapat menghasilkan keuntungan tertinggi/maksimal yang dapat diterima (Daldjoeni 1997, dalam Abidin 2007). Selanjutnya (Weber 1909, dalam Abidin 2007) menyatakan bahwa lokasi optimum adalah lokasi yang terbaik secara ekonomis yaitu lokasi yang biayanya paling minimal (*least cost location*) dengan asumsi keuntungan maksimal dapat diperoleh.

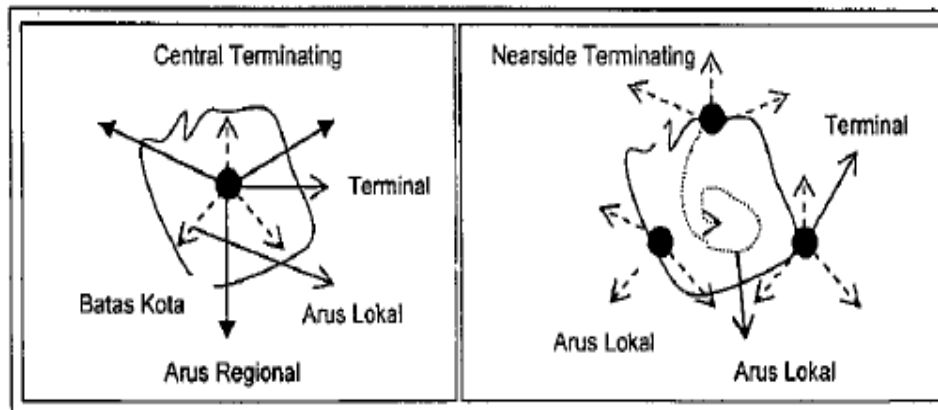
Secara keseluruhan dalam pemilihan penetapan lokasi bisa menguntungkan secara ekonomi atau yang dapat memberikan keuntungan secara maksimal (*maximum revenue location*). Ada juga faktor lain yang perlu dipertimbangkan, diantaranya : faktor keamanan, lingkungan/ekologi, kesediaan energi, sistem politik dan sistem perpajakan dan lain sebagainya sesuai dengan jenis kegiatan yang diusahakan. Misalkan kita terapkan dalam hal menentukan lokasi sebuah terminal, banyak hal pula yang perlu kita pertimbangkan baik kepentingan jangka pendek maupun jangka panjang. Pertimbangan jangka pendek seperti nilai/harga lahan sering dijadikan faktor yang mempengaruhi pengambil keputusan sehingga kadang-kadang mengorbankan kepentingan jangka panjang. Akibatnya lokasi terminal yang diusulkan terletak tidak sesuai dengan persyaratan lokasi sebuah terminal. Jangka panjang/masa depan jelas selalu tidak pasti, tetapi kita harus

menjajangi kemungkinan-kemungkinan, dan siap untuk memperbaharui sesuatu sehingga memenuhi kebutuhan manusia (dan lingkungan).

Demikian juga halnya ketersediaan lahan kosong yang luas disuatu tempat juga tidak selalu tepat untuk lokasi terminal apabila lokasi tersebut tidak berada pada akses yang tinggi dengan lintas kendaraan, karena salah satu fungsi terminal adalah tempat pergantian antar moda, maka disana akan terjadi akumulasi manusia. Akibatnya banyak lokasi terminal tidak berfungsi sebagaimana semestinya. Banyak contoh terminal yang telah dibangun dengan biaya yang besar akan tetapi pemanfaatannya tidak maksimal hal ini dapat dilihat dari jumlah penumpang yang turun naik serta kendaraan penumpang yang tidak mau masuk sehingga terkesan sepi. Terminal tidak lagi dapat diharapkan menjadi generator pengembangan daerah sekitarnya. Bus yang masuk hanya sebatas menyetor retribusi. Proses naik turun penumpang praktis lebih banyak dilakukan diluar terminal, terutama pada lokasi-lokasi yang strategis.

Secara umum ada dua model yang diacu dalam menentukan lokasi terminal (Departemen Perhubungan 1993 dalam Abidin 2007) yaitu :

1. Model *nearside terminating*
2. Model *central terminating*



Gambar 2.2 Model pengembangan Lokasi Terminal

Metode *central terminating* mengembangkan satu terminal terpadu di tengah kota yang melayani semua jenis angkutan di kota tersebut. Model ini memiliki keuntungan karena memberikan aksesibilitas yang baik seperti : letak relatif dekat dengan pusat aktifitas, sehingga potensial sebagai pembangkit dan penarik jalanan; mengurangi transfer, karena distribusi perjalanan ke seluruh bagian kota dilakukan langsung dari terminal tersebut; dan yang pasti lokasi mudah dicapai oleh penumpang. Kelemahan model ini adalah tidak adanya pemisah antara arus lokal dengan regional, sehingga kemungkinan terjadi konflik dalam lalu lintas lebih besar. Model ini disarankan untuk dikembangkan pada kota-kota baru yang banyak berkembang akhir-akhir ini, terutama di kota-kota besar.

Model ini secara prinsipnya sama dengan prinsip pemusatan kegiatan (*aglomerasi*); yaitu pengelompokan berbagai kegiatan dan penduduk di titik-titik simpul (kota). Kota tidak saja sebagai pusat administratif tetapi juga sebagai pusat pelayanan berbagai kebutuhan penduduk kota maupun penduduk daerah. Untuk memberikan pelayanan kota pada titik-titik simpul kota atau pusat kota. Banyak

keuntungan yang dapat diperoleh dengan pemusatan kegiatan tersebut baik secara ekonomis, geografis, maupun secara psikologis.

Model *nearside terminating* ini sangat sejalan dengan konsep *dekonsentrasi planologis* (Ilhami 1990, dalam Abidin 2007), yaitu untuk memecahkan masalah perkotaan terutama kota-kota besar dengan meningkatkan fasilitas perkotaan dan juga mengembangkan pusat pertumbuhan baru dibagian pinggir kota, apakah dalam bentuk pembangunan “kota-kota baru” disekitarnya atau pengembangan daerah desa di pinggiran kota menjadi daerah perkotaan dengan tujuan untuk mendekonsentrasikan perkembangan. Hal yang tak kalah penting dari tujuan *dekonsentrasi planologis* adalah untuk membentuk titik-titik pertumbuhan baru disekitar kota dengan harapan titik pertumbuhan ini dapat menjadi generator perkembangan serta sekaligus mengimbang daya tarik kota/pusat kota sehingga dapat mengurangi/mengatasi beban pusat kota (tingginya pertumbuhan dan kegiatan penduduk serta keterbatasan lahan di pusat kota).

Salah satu pendekatan yang dipakai oleh Kota Palangka Raya adalah dengan mendistribusikan beberapa fungsi kegiatan kota ke titik-titik pertumbuhan dipinggir kota yang diinginkan dengan harapan fungsi kota yang didistribusikan ini dapat menjadi generator/titik pertumbuhan. Model pengembangan kota seperti di atas termasuk kedalam kota model inti banyak atau ganda (*multiple nuclei*).

Berdasarkan ketentuan normatif seperti Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 yang ditindaklanjuti dengan Pedoman teknis pembangunan dan penyelenggaraan terminal angkutan penumpang dan barang (Departemen Perhubungan, 1993 dalam Abidin 2007) menjelaskan faktor yang perlu

dipertimbangkan dalam memilih lokasi terminal penumpang dan barang diantaranya, yaitu:

1. Aksesibilitas, yaitu tingkat kemudahan untuk pencapaian yang dapat dinyatakan dengan jarak fisik, waktu tempuh atau biaya angkutan.
2. Rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari Rencana Tata Ruang Wilayah Kota (RTRWK). Penentuan lokasi ini harus mempedomani struktur tata ruang wilayah/kota.
3. Lalulintas, terminal merupakan sumber pembangkit angkutan, dengan demikian merupakan pembangkit lalu lintas. Penentuan lokasi terminal harus tidak boleh menimbulkan persoalan lalu lintas, tetapi justru harus dapat mengurangi persoalan lalu lintas.
4. Biaya konsumen, penentuan lokasi terminal perlu memperhatikan biaya angkutan konsumen dalam arti mempertimbangkan besarnya biaya yang harus dikeluarkan oleh konsumen untuk mencapai tempat tujuan tertentu dengan menggunakan kendaraan umum secara cepat, aman dan murah.

Sedangkan persyaratan lokasi terminal angkutan atau Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) adalah :

1. Lokasi yang diusulkan harus terkait pada sistem jaringan jalan nasional, mempunyai jarak maksimum 100 meter dari sumbu jalan arteri.
2. Terletak pada lokasi sedemikian rupa, sehingga merupakan bagian yang integral dengan sistem angkutan lainnya.
3. Terletak didaerah pinggir kota yang sesuai dengan arah geografi lokasi pemasaran regional

4. Terletak pada lokasi sedemikian rupa, sehingga tingkat kebisingan dan polusi udara tidak mengganggu lingkungan hidup sekitarnya.
5. Terletak pada lokasi sedemikian rupa, sehingga dapat dicapai secara langsung dengan cepat, aman, murah oleh pemakai jasa angkutan.

Lebih jauh lagi menurut Tata Cara Perencanaan Pemberhentian Bus (Dirjen Bina Marga Direktorat Pembinaan Jalan Kota, 1990 dalam Abidin 2007). Lokasi pemberhentian bus memenuhi beberapa kriteria sebagai berikut:

1. Tidak mengganggu kelancaran lalu lintas kendaraan maupun pejalan kaki.
2. Dekat dengan lahan yang mempunyai potensi besar untuk pemakai angkutan umum.
3. Mempunyai aksesibilitas yang tinggi terhadap pejalan kaki.
4. Lokasi penempatan pemberhentian bus di sesuaikan dengan kebutuhan.

2.6 Kriteria Perencanaan Terminal

Terdapat beberapa kriteria utama yang perlu ditetapkan dalam perencanaan terminal menurut Adisasmita (2012) yaitu, sebagai berikut :

1. Terminal hendaknya dapat mengantisipasi pergerakan pejalan kaki (pedestarian), yaitu mudah dicapai dari daerah sekitarnya.
2. Terminal hendaknya dapat mengantisipasi sirkulasi pergerakan bus secara efektif dan efisien.
3. Terminal hendaknya dapat mengantisipasi kebutuhan transfer yang cepat dan mudah.
4. Terminal hendaknya mampu mengatasi pergerakan lalu lintas secara mudah dan cepat.

5. Terminal hendaknya membuat penumpang merasa nyaman dan aman, baik untuk kegiatan naik turun dari bus maupun transfer antar lintas bus.
6. Terminal hendaknya sedemikian sehingga bus menaik-turunkan penumpang secara mudah dan cepat.
7. Terminal hendaknya sekecil mungkin mempengaruhi kondisi lalu lintas pada jaringan jalan sekitarnya.

Menurut (Murwono 2006, dalam Bupu 2015) karakteristik perencanaan terminal penumpang harus memperhatikan :

1. Sirkulasi lalu lintas

Jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar, dan dapat bergerak dengan mudah. Jalan masuk dan keluar calon penumpang kendaraan umum harus terpisah dengan keluar masuk kendaraan. Kendaraan di dalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu. Sistem sirkulasi kendaraan di dalam terminal ditentukan berdasarkan :

- a. Jumlah arah perjalanan
- b. Frekuensi perjalanan
- c. Waktu yang diperlukan untuk turun/naik penumpang

Sistem sirkulasi ini juga harus ditata dengan memisahkan jalur bus/kendaraan dalam kota dengan jalur bus angkutan antar kota.

2. Fasilitas utama terminal yang terdiri dari :

- a. Jalur pemberangkatan kendaraan umum
- b. Jalur kedatangan kendaraan umum

- c. Tempat tunggu kendaraan umum, tempat istirahat sementara kendaraan umum
 - d. Bangunan kantor terminal
 - e. Tempat tunggu penumpang dan/atau pengantar
 - f. Menara pengawas
 - g. Lokasi penjualan karcis
 - h. Rambu-rambu
 - i. Papan informasi, yang membuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan
 - j. Pelataran parkir kendaraan pengantar dan taksi
3. Fasilitas penunjang sebagai fasilitas pelengkap dalam pengoperasian terminal yang terdiri dari :
- a. Kamar kecil/toilet
 - b. Mushola
 - c. Kios/kantin
 - d. Ruang pengobatan
 - e. Ruang informasi dan pengaduan serta telepon umum
 - f. Tempat penitipan barang
 - g. Taman
4. Turun naik penumpang dan parkir bus harus tidak mengganggu kelancaran sirkulasi bus dan dengan memperhatikan keamanan penumpang.
5. Luas bangunan ditentukan menurut kebutuhan pada jam puncak berdasarkan kegiatan adalah sebagai berikut :

- a. Kegiatan sirkulasi penumpang pengantar, penjemput, sirkulasi barang dan pengelola terminal
 - b. Macam tujuan dan jumlah trayek, motivasi perjalanan, kebiasaan penumpang dan fasilitas penunjang
6. Tata ruang dalam dan luar bangunan terminal harus memberi kesan yang nyaman dan akrab. Luas pelataran terminal tersebut di atas ditentukan berdasarkan kebutuhan pada jam puncak berdasarkan :
 - a. Frekuensi keluar masuk kendaraan
 - b. Kecepatan waktu naik/turun penumpang
 - c. Kecepatan waktu bongkar/muat barang
 - d. Banyaknya jurusan yang perlu ditampung dalam sistem jalur
7. Sistem parkir kendaraan di dalam terminal harus ditata sedemikian rupa sehingga rasa aman, mudah dicapai, lancar dan tertib. Ada beberapa jenis sistem tipe dasar pengaturan *platform*, teluk dan parkir yaitu:
 - a. Membujur, dengan *platform* yang membujur bus memasuki teluk pada ujung yang satu dan berangkat pada ujung yang lain.
 - b. Tegak lurus, teluk tegak lurus bus-bus diparkir dengan muka menghadai ke *platform*, maju memasuki teluk dan berbalik keluar.
8. Alternatif Standar Terminal

Terminal penumpang berdasarkan tingkat pelayanan yang dinyatakan dengan jumlah arus minimum kendaraan per satu satuan waktu mempunyai ciri-ciri sebagai berikut:

- a. Terminal tipe A : 50 – 100 kendaraan/jam
- b. Terminal tipe B : 25 – 50 kendaraan/jam
- c. Terminal tipe C : 25 kendaraan/jam

Jumlah arus minimum kendaraan persatuan waktu (Dirjen Perhubungan Darat, 2003) adalah:

- a. Terminal tipe A : > 50 kendaraan/jam
- b. Terminal tipe B : 25 – 49 kendaraan/jam
- c. Terminal tipe C : < 15 kendaraan/jam

