

## BAB II

### TERMINAL PALBAPANG DAN PENGEMBANGAN

#### 2.1 Tinjauan Terminal Palbapang

##### 2.1.1 Sejarah Terminal Palbapang

Jalur kereta api yang ke arah selatan melalui wilayah kabupaten Bantul dan Kulon Progo, sisi selatan dari wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta. Lintas ke arah selatan tersebut menggunakan lebar spoor 1.435 mm dan memang jalur kereta api ini adalah jalur terusan dari Semarang – Solo – Yogyakarta yang merupakan jalur kereta api pertama dan dikelola oleh *Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij*.



**Gambar 2. 1 Bangunan Induk Terminal**  
(Sumber : Dokumentasi Penulis 2019)

Pada awalnya jalur ini oleh pemerintah Hindia Belanda dimanfaatkan untuk angkutan hasil bumi dari daerah pedalaman Jawa bagian tengah atau *Vorstenlanden*, yaitu wilayah Kesultanan Yogyakarta dan Surakarta. *Vorstenlanden* merupakan daerah paling produktif di sektor pertanian, tetapi daerah ini ketika itu sulit untuk dijangkau.

Dengan dibangunnya jaringan rel kereta api, pada saat itu diharapkan akan mempermudah proses pengangkutan hasil bumi dan produk olahan tanaman tebu dari wilayah *Vorstelanden* menuju ke daerah pelabuhan di pantai utara Jawa (Semarang).

Jalur kereta api dari Yogyakarta ke arah selatan dimulai pembangunannya pada kisaran tahun 1895. Selain membangun jalur rel kereta api, *Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij* juga membangun stasiun pemberhentian lengkap dengan fasilitas pendukung, termasuk menyiapkan rumah dinas untuk pegawainya.

Pada lintas selatan ini, dibangunlah beberapa halte dan stasiun pemberhentian kereta api. Dari beberapa stasiun tersebut terdapat juga stasiun yang memiliki jalur cabang lagi. Jalur cabang tersebut akan terhubung dengan pabrik gula terdekatnya.

Stasiun pertama yang akan dijumpai ke arah selatan adalah Ngabean. Stasiun Ngabean saat itu memiliki lebih dari 2 jalur pemberhentian kereta api. Stasiun Ngabean masih melayani perjalanan kereta api hingga kisaran tahun 1973. Setelah tidak aktif stasiun Ngabean dimanfaatkan untuk keperluan lainnya yang sekarang bisa kita lihat area emplacement stasiun yang digunakan sebagai lahan parkir bus pariwisata.

Selain bangunan, di stasiun Ngabean masih bisa kita jumpai sisa-sisa peninggalan kereta api. Sebut saja tuas pemindah wesel, sinyal masuk dan sinyal keluar stasiun, roda gerbong, serta rel jalur satu yang sengaja ditampakkan untuk memberi tanda bahwa lokasi tersebut memang pernah ada sejarah kereta api.

Kemudian menuju ke selatan akan menemui sebuah halte kecil di kawasan Dongkelan. Dahulu halte tersebut tidak seperti sekarang yang berada di depan kompleks Pasty. Bentuk awalnya hanya seperti gubuk atau pos ronda. Bentuk yang sekarang merupakan bangunan baru sebagai pengganti bangunan awal yang rusak.

Lalu di selatan dari halte Dongkelan terdapat sebuah stasiun. Stasiun ini bernama Winongo. Jalur stasiun ini juga memiliki beberapa jalur pemberhentian kereta api dan pada salah satu jalurnya memiliki cabang menuju pabrik gula Padokan. Setelah non aktif, stasiun ini juga beralih fungsi. Sekarang bangunan stasiun Winongo difungsikan sebagai tempat pertemuan serta menyimpan barang inventaris warga dusun Glodong.

Tiket kereta api dari stasiun Winongo yang waktu itu harganya Rp. 1, berlaku untuk kereta api yang menuju ke Bantul atau Palbapang serta kota Yogyakarta yang sangat ramai (tahun 1960-1970an) bila Lebaran dan ada perayaan Sekaten di Keraton Yogyakarta.

Setelah dari Winongo ke arah selatan terdapat halte Cepit. Namun saat ini halte Cepit telah hilang tak berbekas. Lokasi halte ini diperkirakan berada di sekitaran pos polisi pertigaan Cepit jalan Bantul.

Melanjutkan perjalanan ke selatan hingga di kota Bantul sendiri terdapat sebuah stasiun. Stasiun Bantul atau Pasar Bantul namanya. Stasiun ini juga memiliki jalur yang terhubung dengan jaringan jalur kereta api yang menuju ke pabrik gula Bantul. Sama halnya dengan stasiun Ngabean dan Winongo, stasiun Bantul setelah melalui masa baktinya juga beralih fungsi.

Karena bangunan stasiun letaknya sangat strategis di seberang pasar Bantul, maka bangunan stasiun ini sekarang dimanfaatkan oleh warga sebagai warung makan dan bengkel sepeda motor. Sekilas wujud bangunan masih seperti aslinya, namun jika diamati lagi maka akan terlihat beberapa rombakan yang disesuaikan dengan fungsinya saat ini.

Masih ada satu lagi stasiun di selatan Bantul. Stasiun Palbapang, ketika itu menjadi yang paling besar statusnya yang berada di lintas selatan

kota Yogyakarta. Stasiun ini memiliki emplasement yang luas dan di sebelah timurnya terdapat sebuah depo perawatan lokomotif.

Sama seperti stasiun lainnya di lintas selatan Yogyakarta, stasiun Palbapang juga nonaktif pada 1973. Ketika angkutan jalan raya mulai lebih diminati oleh masyarakat dan pelebaran jalan, mau tak mau angkutan berbasis rel ini harus menerima nasibnya kalah saing dengan angkutan lainnya. Sekarang stasiun Palbapang hanya tersisa bangunan utama dan alat pompa air serta deretan ruko (Dewangga Liem, 2018).

Stasiun Palbapang ini sekarang sudah non aktif. Diperkirakan ditutup oleh Perusahaan Jawatan Kereta Api pada tahun 1973 lantaran semakin menurunnya jumlah penumpang yang ada di sepanjang jalur tersebut. Hal ini dikarenakan pada waktu itu kalah bersaing dengan moda transportasi darat lainnya, seperti bus maupun kendaraan pribadi.

Kini, Stasiun Palbapang telah berubah menjadi Terminal Palbapang. Hal ini sesuai dengan tulisan yang tertera dalam prasasti yang menempel di dinding, bahwa Terminal Palbapang Bantul didirikan di bekas Stasiun Kereta Api Palbapang dan dibangun atas bantuan dari Yayasan Pendidikan “Kerja Sama”, pada 20 Juli 1990. Namun demikian, bangunan Stasiun Palbapang tetap dipertahankan seperti sediakala atau masih dalam bentuk aslinya, kendati sudah berubah peruntukannya (Budaya, n.d.).

### **2.1.2 Fungsi Terminal Palbapang**

Terminal Palbapang Bantul adalah merupakan terminal bus yang berada di jalan Panembahan Senopati Palbapang a.k.a Jalan Raya Srandakan, dan masuk di wilayah RT 01, pedusunan Karasan, Kelurahan Palbapang, Kecamatan Bantul. Terminal Palbapang ini di bangun atau di dirikan pada bekas bangunan Stasiun Kereta Api Palbapang. Namun masih tetap mempertahankan bentuk asli dari bangunan utama stasiun kereta api. Tanpa merubah sedikitpun bentuk asli dari stasiun. Terminal ini diresmikan penggunaannya pada 20 Juli 1990, oleh Bupati Kepala Daerah Tingkat II Bantul, Bapak KRT. Suryopadmo Hadiningrat.

Terminal Palbapang ini dibangun atas bantuan dari Yayasan Pendidikan “Kerja Sama” yang di ketuai oleh Bapak R. Sigit Suwardi Wiriadiningrat.

Terminal Palbapang akan terlihat ramai pada waktu libur panjang. Terutama pada hari raya lebaran, hari-hari setelah lebaran, antara h 3-7. Ada beberapa (kurang dari 10) bus armada AKAP(antar kota antar propinsi) yang memberangkatkan para penumpang ke arah Jawa Barat dalam satu hari. Namun di luar itu, atau hari-hari biasa, hanya 1 armada bus saja yang beroperasi memberangkatkan penumpang ke arah Jawa Barat. (Sumanto, 2019)

### **2.1.3 Klasifikasi dan Jenis Terminal palbapang**

Terminal Palbapang ini tidaklah luas, Jika dimasukkan ke kategori terminal, maka akan masuk kategori tipe C. Namun begitu terminal Palbapang juga melayani pemberangkatan untuk luar propinsi ke arah Jawa Barat. Walaupun sekarang ini hanya 1 armada bus saja yang melayaninya.

Untuk transportasi umum bus AKDP(antar kota dalam propinsi) jalur Jogja-Bantul-Palbapang-Srandakan-Pandansimo, dan Jogja-Bantul-Palbapang-Samas, hanya lewat saja, atau hanya berhenti di depan terminal, lalu kondektur atau kernetnya yang turun untuk membayar uang retribusi kepada petugas. Jadi Terminal palbapang ini bisa diartikan terminal transit saja, hanya lewat untuk AKDP (KusnantoKarasan, 2014).

KE SAMAS			
NO.	JAM	NAMA PO	JURUSAN
KE SRANDAKAK BRUSOT DSTN'A			
NO.	JAM	NAMA PO	JURUSAN
KE SOROBAYAN			
NO.	JAM	NAMA PO	JURUSAN
KE PANDANSIMO			
NO.	JAM	NAMA PO	JURUSAN

**Gambar 2. 2 Jadwal Keberangkatan Terminal**

*(Sumber : Penulis 2019)*

Terminal Palbapang merupakan Terminal penumpang yang dulunya beroperasi dari Palbapang – Samas, Palbapang – Srandakan, Palbapang Sorobayan, Palbapang – Pandansimo. Namun pada saat ini karena sepi pengunjung yang berdampak area pelayanan yang semakin menurun yaitu Palbapang – Giwangan itupun kalau ada penumpang

#### **2.1.4 Aktivitas Terminal Palbapang**

Aktivitas yang terjadi di Terminal Palbapang sama seperti pada umumnya terminal kelas C di Indonesia. Aktivitas penyediaan jasa transportasi, perdagangan (kios-kios) penunjang terminal, dan lain sebagai. Keadaan aktivitas yang terjadi relative sepi karena terminal kelas C hanya melayani rute AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) dan Antar Desa ke Kota, Aktivitas penumpang mengalami penurunan karena banyaknya kendaraan umum yang fleksibel, Rata- Rata Penumpang setiap harinya 15 orang yang mempunyai pekerjaan di Kota Yogyakarta.

#### **2.1.5 Fasilitas Terminal Palbapang**

Fasilitas Utama ;

- Jalur pemberangkatan Bus
- Jalur kedatangan Bus
- Tempat tunggu Bus
- Tempat istirahat sementara kendaraan umum
- Bangunan kantor terminal
- Tempat tunggu penumpang dan/atau pengantar, rambu-rambu,

Fasilitas Penunjang ;

- Kamar kecil/toilet
- Musholla
- Kios/kantin
- Ruang informasi dan pengaduan
- Taman.

### 2.1.6 Kondisi Terminal Palbapang

**Tabel 2. 1 Kondisi Terminal Palbapang**  
(Sumber : Analisis Penulis 2019)

Variable	Sub-Variable	Indikator	Pernyataan
1	2	3	4
Kondisi fisik adalah keadaan maupun persyaratan yang harus dipenuhi secara fisik suatu asset (Hariyono,2007)	Pemeliharaan adalah kegiatan menjaga keadaan bangunan gedung beserta prasarana dan sarananya agar bangunan gedung selalu laik fungsi (Permen PU no.24 Tahun 2008	Plafon	Baik terawat
		Kaca	Baik Terawat
		Lantai	Kusam
		Ruang Toilet	Kotor
		Kaca Cermin	Tidak Ada
		Kloset	Kotor
		Kran	Kurang terawat, terdapat kran yang kotor
		Lantai Toilet	Kusam
		Keset	Terdapat di bagian kantor saja
		Taman	Tertata namun kurang bersih ada beberapa perabot yang perlu dibenahi
	Lantai Aspal	70% baik	
	Tata udara dalam	Baik	

		Tata udara luar	Terlalu Panas
	Pelayanan atau pelayanan public adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga Negara dan penduduk atas barang, jasa, dan atau pelayanan administrasi yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik	Keselamatan	Kurang karena bangunan ruang tunggu yang terlalu mepet dengan bahu jalan
		Keamanan	Tidak ada Satpam walaupun sudah ada pos jaga
		Kendalan dan Keteraturan	Baik
		Kenyamanan	Kurang nyaman
		Kemudahan/Keterjangkauan	Terjangkau dari kabupaten Bantul
			Pelayanan yang kurang ,karena di terminal tersebut terdapat 2 orang penjaga dibagian kantor dan pemungutan retibusi saja



**Gambar 2. 3 Bangunan Induk Terminal Palbapang**  
*(Sumber : Dokumentasi Penulis 2019)*

## **2.2 Sistem Transportasi**

Menurut Steenbrink (1974), pengertian transportasi adalah perpindahan orang atau barang dengan menggunakan alat atau kendaraan dari dan ke tempat-tempat yang terpisah secara geografis.

### **2.1.1 Fungsi Transportasi**

Alat transportasi memiliki beberapa fungsi utama bagi manusia. Adapun beberapa fungsi transportasi adalah sebagai berikut:

- Sebagai alat untuk memudahkan kegiatan manusia sehari-hari.
- Sebagai alat untuk melancarkan proses perpindahan manusia dan atau barang keperluan manusia.
- Sebagai media yang dapat membantu pertumbuhan dan perkembangan pembangunan di daerah tertentu.
- Sebagai media yang dapat menunjang pertumbuhan dan perkembangan ekonomi nasional melalui bisnis jasa transportasi.

### **2.1.2 Transportasi Darat**

Pengertian lain dari transportasi darat adalah segala bentuk transportasi menggunakan jalan untuk mengangkut penumpang atau barang. Bentuk awal dari transportasi darat adalah menggunakan kuda, keledai atau bahkan manusia untuk membawa barang melewati jalan setapak. Seiring dengan berkembangnya perdagangan, jalan diratakan atau dilebarkan untuk mengakomodir aktivitas. Roda kemudian ditemukan.

Bentuk awal dari transportasi darat adalah menggunakan kuda, keledai atau bahkan manusia untuk membawa barang melewati jalan setapak. Seiring dengan berkembangnya perdagangan, jalan diratakan atau dilebarkan untuk mengakomodir aktivitas. Roda kemudian ditemukan.

Transportasi darat merupakan moda transportasi yang paling dominan di Indonesia dibandingkan transportasi lainnya seperti transportasi udara dan

transportasi laut. Hal ini ditunjukkan dari data OD Nasional 2001 yang menggambarkan bahwa  $\pm 95\%$  perjalanan penumpang dan barang menggunakan moda transportasi darat. Besarnya persentase tersebut merefleksikan tingginya ketergantungan penduduk Indonesia terhadap moda transportasi ini (ASTALOG, t.thn.)

### 2.1.3 Berdasarkan Jenis Angkutan

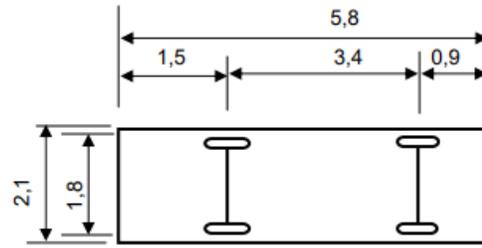
Transportasi jalan raya diantaranya:

- Mobil, baik mobil penumpang maupun mobil angkutan.
- Sepeda motor, kendaraan roda dua dengan motor penggerak yang sangat banyak digunakan masyarakat Indonesia.
- Sepeda, kendaraan roda dua yang digerakkan oleh manusia. (Maxmanroe, t.thn.)

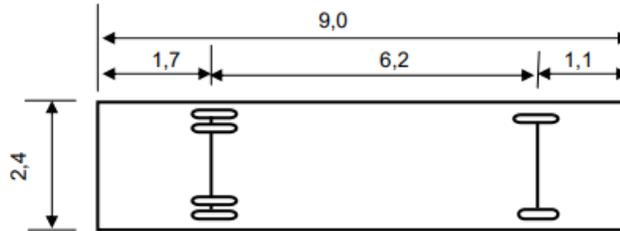
Dimensi kendaraan rencana (m)

Jenis kendaraan rencana	Simbol	Dimensi kendaraan			Dimensi tonjolan		Radius putar minimum	Radius tonjolan minimum
		Tinggi	Lebar	Panjang	Depan	Belakang		
Mobil Penumpang	P	1,3	2,1	5,8	0,9	1,5	7,3	4,4
Truk As Tunggal	SU	4,1	2,4	9,0	1,1	1,7	12,8	8,6
Bis Gandengan	A-BUS	3,4	2,5	18,0	2,5	2,9	12,1	6,5
Truk Semitrailer Kombinasi Sedang	WB-12	4,1	2,4	13,9	0,9	0,8	12,2	5,9
Truk Semitrailer Kombinasi Besar	WB-15	4,1	2,5	16,8	0,9	0,6	13,7	5,2
<i>Convensional School Bus</i>	SB	3,2	2,4	10,9	0,8	3,7	11,9	7,3
<i>City Transit Bus</i>	CB	3,2	2,5	12,0	2,0	2,3	12,8	7,5

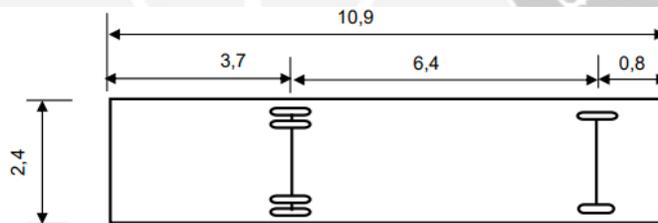
Sumber : (Nasional, 2004)



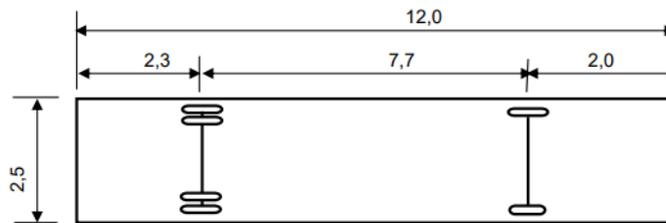
a) Kendaraan Penumpang ( P )



b) Kendaraan Truck As Tunggal ( SU )



c) Kendaraan Bus Sekolah ( SB )



d) Kendaraan *City Transit Bus* ( CB )

Sumber : (Nasional, 2004)

Kendaraan dengan yang masuk ke dalam kendaraan *City Transit Bus* merupakan bus angkutan pedesaan.

### Kereta Api/ Listrik

Kendaraan yang bergerak dengan menggunakan bahan bakar batu bara atau daya listrik, dimana arah lajunya sesuai dengan rel. Alat

transportasi ini sangat populer digunakan karena selain karena lebih ekonomis, kereta api juga cukup cepat dan bebas macet. Beberapa prasarana yang dibutuhkan adalah rel kereta api, stasiun kereta, rambu kereta, rangkaian listrik, dan lainnya.

#### **2.1.4 Berdasarkan Area Pelayanan**

Secara umum, kota kota dibagi menurut jenis angkutannya berupa angkutan individu dan angkutan massal, memiliki ciri operasi angkutan umum;

1. Kota Kecil :
  - Umum ; Angkutan Kota (Angkot) dan Bus Sedang
  - Individu ; Ojek dan Becak
2. Kota Menengah
  - Umum: Bus besar, bus sedang, dan angkutan kota (Angkot)
  - Individu : Ojek dan Becak
3. Kota Besar
  - Umum : Bus besar, bus sedang, dan angkutan kota (Angkot)
  - Individu : Ojek dan Becak
4. Kota Metropolitan
  - Umum : MRT (Mass Rapid Transit), bus besar, bus sedang, dan angkutan kota (Angkot)
  - Individu : Ojek dan Becak

#### **2.3 Tinjauan Umum Terminal**

Morlok (Marlok, 1978) mendefinisikan bahwa terminal merupakan titik dimana penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem yang merupakan komponen yang sangat penting dalam sistem transportasi. Sedangkan menurut Undang-undang no. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa pengertian terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur

kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.

Dalam pencapaian pembangunan nasional peranan transportasi memiliki posisi yang penting dan strategi dalam pembangunan, maka perencanaan dan pengembangannya perlu ditata dalam satu kesatuan sistem yang terpadu. Untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib maka ditempat-tempat tertentu perlu dibangun dan diselenggarakan terminal.

Berdasarkan, *Juknis LLAJ*, 1995, Terminal Transportasi merupakan:

1. Titik simpul dalam jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum.
2. Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas.
3. Prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus penumpang dan barang.

### **2.3.1 Fungsi Terminal**

Secara umum, fungsi dari terminal sebagaimana dijelaskan oleh Morlok (Marlok, 1978) adalah sebagai berikut :

- Memuat penumpang atau barang ke atas kendaraan transpor (atau pita transpor, rangkaian pipa, dan sebagainya) serta membongkar/menurulkannya. Memindahkan dari satu kendaraan ke kendaraan lain.
- Menampung penumpang atau barang dari waktu tiba sampai waktu berangkat. Kemungkinan untuk memproses barang, membungkus untuk diangkut. Menyediakan kenyamanan penumpang (misalnya pelayanan makan dan sebagainya).
- Menyiapkan dokumentasi perjalanan. Menimbang muatan, menyiapkan rekening dan memilih rute. Menjual tiket penumpang, memeriksa pesanan tempat.
- Menyimpan kendaraan (dan komponen lainnya), memelihara dan menentukan tugas selanjutnya.

- Mengumpulkan penumpang dan barang di dalam grup-grup berukuran ekonomis untuk diangkut (misalnya untuk memenuhi kereta api atau pesawat udara) dan menurunkan mereka sesudah tiba di tempat tujuan.

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

Berdasarkan, *Juknis LLAJ*, 1995. Fungsi Terminal Angkutan Jalan dapat ditinjau dari 3 unsur:

1. Fungsi terminal bagi penumpang, adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas parkir kendaraan pribadi.
2. Fungsi terminal bagi pemerintah, adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalulintas dan angkutan serta menghindari dari kemacetan, sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali kendaraan umum.
3. Fungsi terminal bagi operator/pengusaha adalah pengaturan operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan sebagai fasilitas pangkalan.

### **2.3.2 Jenis – Jenis Terminal**

Berdasarkan, *Juknis LLAJ*, 1995, Terminal dibedakan berdasarkan jenis angkutan, menjadi:

1. Terminal Penumpang, adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.
2. Terminal Barang, adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi.

### **2.3.3 Klasifikasi Terminal**

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No 31/1995, Terminal penumpang berdasarkan fungsi pelayanannya dibagi menjadi:

1. Terminal Penumpang Tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
2. Terminal Penumpang Tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan.
3. Terminal Penumpang Tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

### **2.3.4 Persyaratan Lokasi Terminal**

#### **Persyaratan Lokasi Terminal Tipe A**

- Terletak di Ibukota Propinsi, Kotamadya atau Kabupaten dalam jaringan trayek antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lintas batas negara.
- Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIA.
- 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. Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 3 ha di pulau lainnya.
- 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.

#### **Persyaratan Lokasi Terminal Tipe B**

- Terletak di Kotamadya atau Kabupaten dan dalam jaringan trayek angkutan kota dalam propinsi.
- Terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang kurangnya kelas IIIB.

- Jarak antara dua terminal penumpang Tipe B atau dengan terminal tipe A sekurang-kurangnya 15 km di Pulau Jawa, 30 km di Pulau lainnya.
- Tersedia luas lahan sekurang-kurangnya 3 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 2 ha di pulau lainnya.
- 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.

### **Persyaratan Lokasi Terminal Tipe C**

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

## **2.3.5 Sirkulasi Terminal**

### **2.3.5.1 Sirkulasi Kendaraan**

Sirkulasi kendaraan Kegiatan kendaraan yang terapat di dalam area terminal terdiri atas, kegiatan tunggu giliran berangkat, kegiatan parkir untuk istirahat dan kegiatan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Sirkulasi yang terjadi didalam terminal yaitu:

- a. Sirkulasi bus mulai dari proses bus melalui pintu masuk hingga keluar meninggalkan terminal.
- b. Sirkulasi kendaraan pribadi berupa motor maupun mobil
- c. Sirkulasi angkutan kota (angkot) yang beroperasi di terminal
- d. Sirkulasi AKDP (non bus), selain bus kendaraan non bus yang beroperasi sebagai angkutan antar kota seperti panther.

### **Alternatif Standar Terminal**

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

- Terminal tipe A 50 – 100 kendaraan/jam.
- Terminal tipe B 25 – 50 kendaraan/jam.
- Terminal tipe C 25 kendaraan/jam.

#### 2.3.5.2 Sirkulasi Terminal terkait interaksi komponen-komponen didalamnya.

Fungsi terminal berdasarkan komponen-komponen yang berinteraksi didalamnya, adalah sebagai berikut :

##### 1. Moda Angkutan Umum

Dilihat dari lintasan rutanya, moda angkutan umum (misal bus) datang di terminal, kemudian menurunkan penumpang-penumpangannya. Setelah menunggu beberapa lama (tergantung pada jadwal), selanjutnya bus menaikkan penumpang untuk selanjutnya pergi kembali menelusuri lintasan rutanya. Terkadang dengan alasan tertentu, bus terpaksa harus memperbaiki atau dilakukan perawatan kecil, seperti penggantian ban, mengganti busi ataupun penyetelan mesin. Untuk bus-bus yang harus berangkat dari terminal dipagi hari, maka bus harus menginap ditempat penyimpanan khusus. Dengan demikian, bagi bus fungsi terminal adalah:

- Sebagai tempat bus menurunkan penumpang,
- Sebagai tempat bus menaikkan penumpang,
- Sebagai tempat bus mendapatkan perawatan kecil, dan
- Sebagai tempat bus dapat disimpan untuk sementara

##### 2. Penumpang

Kegiatan di terminal dimulai dengan datangnya penumpang, baik datang dengan bus ataupun datang dengan sarana lainnya. Setelah bus yang dinanti datang, calon penumpang dapat naik bus dan meninggalkan terminal. Dengan demikian fungsi terminal bagi seorang penumpang adalah:

- Sebagai tempat penumpang turun dan mengakhiri perjalanan,
- Sebagai tempat penumpang dapat berganti lintasan rute (transfer),

- Sebagai tempat penumpang menunggu bus yang akan dinaikinya,
- Sebagai tempat penumpang naik bus, dan
- Sebagai tempat penumpang berganti dengan moda lainnya menuju tujuan akhir perjalanannya

### 3. *Kiss & Ride*

Bagi calon penumpang yang diantar (*kiss & ride*) dengan kendaraan oleh orang lain, maka ketika sampai di terminal, calon penumpang segera turun untuk segera membeli tiket sesuai dengan lintasan rute dan arah yang dituju. Dengan demikian, bagi calon penumpang tipe *kiss & ride*, fungsi terminal adalah:

- Sebagai tempat calon penumpang turun dari kendaraan pengantar,
- Sebagai tempat kendaraan pengantar datang dan langsung pergi,
- Sebagai tempat beli tiket,
- Sebagai tempat dia harus menunggu, dan
- Sebagai tempat dia naik bus dan memenuhi perjalanannya.

### 4. *Park & Ride*

Bagi calon penumpang yang membawa kendaraan sendiri ke terminal (*park & ride*), maka pada saat di terminal dia memarkir kendaraannya dan masuk ke terminal untuk membeli tiket, sesuai dengan lintasan rute dan tujuannya. Dengan demikian, bagi calon penumpang tipe *park & ride*, fungsi terminal adalah:

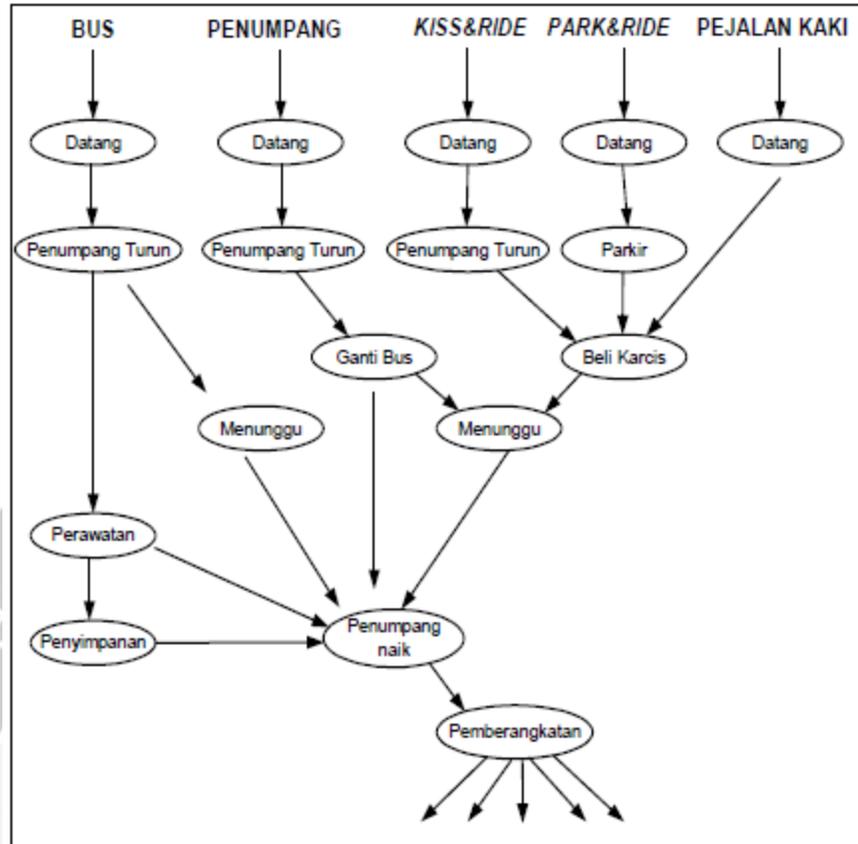
- Sebagai tempat kendaraannya dapat diparkir selama melakukan perjalanan,
- Sebagai tempat beli tiket,
- Sebagai tempat dia harus menunggu,
- Sebagai tempat naik bus dan memulai perjalanannya , dan
- Sebagai tempat dia turun dan mengakhiri perjalanannya dengan bus untuk kemudian menggunakan kendaraan yang diparkir untuk pulang ke rumah.

### 5. Pejalan Kaki

Bagi seorang pejalan kaki yang ingin menggunakan bus untuk perjalanannya, dia harus datang ke terminal dengan berjalan kaki. Sesampainya di terminal kemudian membeli tiket, sesuai dengan lintasan rute dan tujuannya. Dengan demikian, bagi calon penumpang pejalan kaki, fungsi terminal adalah:

- Sebagai tempat beli tiket,
- Sebagai tempat untuk menunggu,
- Sebagai tempat untuk naik bus dan memulai perjalanannya, dan
- Sebagai tempat untuk mengakhiri perjalanannya dengan bus.

Jika kesemua komponen di atas memang diakomodasi dalam sebuah terminal maka mekanisme yang ada secara keseluruhan dapat dilihat pada ( gambar...). Tapi perlu diingat bahwa suatu terminal tidak selamanya berfungsi untuk mengantisipasi kelima komponen di atas. Pada beberapa kasus, hanya dua atau tiga komponen saja yang dilayani, misalnya pada terminal kecil dimana hanya menampung komponen bus, penumpang dan *kiss & ride*.



**Gambar 2. 4 Analisis Sirkulasi**  
*(Sumber : Evaluasi Kelayakan Terminal Bus Induk Terpadu Mangkang)*

### 2.3.6 Aktivitas dalam Terminal

#### 2.3.6.1 Aktivitas Penumpang

Penumpang, pengunjung (pengantar, penjemput), masuk terminal dapat dengan berjalan kaki atau menggunakan kendaraan, menunggu sesaat atau langsung keluar. Apabila menunggu terlalu lama mereka mengisi waktu dengan membaca, meroko, minum, makan, duduk, menelpon, ke kamar kecil maupun lalu lalang, sholat dan sebagainya. setelah mendapatkan kendaraan yang dibutuhkan mereka akan segera naik dan keluar dari terminal menuju perjalanan.

#### 2.3.6.2 Aktivitas Kendaraan

Meliputi kendaraan utama dan kendaraan penunjang. Kendaraan masuk terminal, menurunkan penumpang, menaikkan penumpang, melapor ke pos. Semen

tara menunggu kendaraan penuh terisi kru (kendaktur) sopir) istirahat) minum) makan atau melakukan perbaikan ringan.

#### 2.3.6.3 Aktivitas Pengelola

Pengelola, bertugas melayani penumpang dan kendaraan, memelihara bangunan terminal maupun peralatan. Pengelola adalah unsur yang berperan sebagai pengantar pengawas penjaga memberikan pelayanan bagi pelaku kegiatan utama dan penunjang dalam terminal. Kegiatan utama disini adalah proses pergantian moda sedangkan kegiatan penunjang adalah kegiatan pendukung berlangsungnya kegiatan utama misalnya. informasi. administrasi. pengaturan dan sebagainya.

#### 2.3.6.4 Aktivitas Pelengkap

Pelengkap yang merupakan suatu bagian yang dapat memperlancar kegiatan dalam terminal seperti) area parkir) jalan) kios) warung dan sebagainya

### 2.3.7 Fasilitas Terminal

Berdasarkan peraturan keputusan menteri perhubungan nomer 31 tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan. Fasilitas utama adalah fasilitas yang mutlak harus dimiliki setiap terminal penumpang. Fasilitas-fasilitas yang dimaksud yaitu :

- Jalur pemberangkatan kendaraan umum
- Jalur kedatangan kendaraan umum,
- Tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkatan, termasuk
- Bangunan kantor terminal,
- Loker penjualan karcis,
- Tempat tunggu penumpang dan atau pengantar,
- Rambu-rambu dan papan informasi yang sekurang-kurangnya memuat petunjuk jurusan, tarif, dan jadwal perjalanan,
- Pelataran parkir kendaraan pengantar dan atau taksi.

Keterangan tambahan mengenai fasilitas utama terminal yaitu,

1. Areal Keberangkatan, yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menaikkan dan memulai perjalanan.

2. Areal Kedatangan, yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menurunkan penumpang yang dapat pula merupakan akhir perjalanan.
3. Areal Sirkulasi, yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum maupun bagi orang yang menggunakan fasilitas terminal untuk melakukan pergerakan atau sirkulasi sehingga kendaraan ataupun orang dalam terminal dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu.
4. Areal Tunggu Bis, yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk beristirahat dan siap menuju jalur pemberangkatan.
5. Locket Penjualan Karcis, yaitu suatu ruangan yang digunakan oleh masing-masing perusahaan untuk keperluan penjualan tiket bus yang melayani perjalanan dari terminal yang bersangkutan. Locket penjualan karcis biasanya hanya tersedia pada terminal dengan tipe A dan B.
6. Areal Tunggu Penumpang, yaitu pelataran tempat menunggu yang disediakan bagi orang yang akan melakukan perjalanan dengan kendaraan angkutan penumpang umum.

#### **Fasilitas Penunjang Terminal**

Fasilitas penunjang terminal terdiri dari:

- Musholla
- Kamar kecil / toilet
- Kios / Kantin
- Ruang perobatan
- Ruang informasi
- Pengaduan
- Telepon umum
- Tempat penitipan barang
- Taman

Fasilitas pelengkap dalam pengoperasian terminal antara lain:

1. Turun naik penumpang dan parkir bus harus tidak mengganggu kelancaran sirkulasi bus dan dengan memperhatikan keamanan penumpang.

2. Luas bangunan ditentukan menurut kebutuhan pada jam puncak berdasarkan kegiatan adalah:
3. Tata ruang dalam dan luar bangunan terminal harus memberikan kesan yang nyaman dan akrab.

#### 2.3.8 Kriteria Pembangunan Terminal

Dalam proses suatu pembangunan memerlukan beberapa tahapan yang harus dilakukan secara berurutan, langkah pertama menentukan lokasi yang akan ditempati bangunan yang diinginkan, dengan beberapa pilihan lokasi yang terletak pada koridor atau lajur tanah yang memenuhi syarat untuk fasilitas bangunan yang akan dibuat. Langkah berikutnya adalah langkah desain dengan mempertimbangkan fasilitas dan lokasi yang sudah ditentukan, dengan cara diadakan pengukuran lokasi secara pasti, menentukan standar yang harus dipenuhi dalam konstruksi, jarak dan lokasi material yang akan digunakan dalam pelaksanaan, selanjutnya pembangunan baru dapat direncanakan dan dilaksanakan.

Disamping syarat-syarat yang sudah ditentukan, terdapat pula standar perencanaan tertentu yang harus digunakan, akan tetapi masih dapat diubah pada kondisi-kondisi khusus.

Dalam pembangunan terminal perlu dilengkapi rancang bangun dengan memperhatikan fasilitas yang akan disediakan bagi pengguna, pembatasan yang jelas antara lingkungan kerja terminal dengan lokasi peruntukan lainnya, misal pertokoan, perkantoran, ruang tunggu dan lain-lain, juga dibutuhkan pemisah antara lalu lintas kendaraan dengan pergerakan orang di dalam terminal, pemisah yang jelas antara angkutan antar kota antar propinsi, angkutan antar kota dalam propinsi serta angkutan kota dan pedesaan, tidak kalah pentingnya masalah manajemen lalu lintas didalam terminal dan daerah pengawasan terminal.

**Tabel 2. 2 Standar Kebutuhan Ruang**  
(Sumber : Dakses Penulis Juni 2019)

KEBUTUHAN RUANG UNTUK KEGIATAN		TYPE A	TYPE B	TYPE C
<b>A.</b>	<b>KENDARAAN</b>			
	Ruang parkir AKAP	1.120	-	-
	Ruang parkir AKDP	540	540	-
	Ruang parkir AK	800	800	800
	Ruang parkir ADES	900	900	900
	Ruang parkir kendaraan pribadi	600	500	200
	Ruang service	500	500	-
	Pompa bensin	500	-	-
	Sirkulasi kendaraan	3.960	2.740	1.100
	Bengkel	150	100	-
	Ruang istirahat	50	40	30
	Gudang	25	20	-
	Ruang parkir cadangan	1.980	1.370	550
<b>B.</b>	<b>PEMAKAI JASA</b>			
	Ruang tunggu	2.625	2.250	480
	Sirkulasi orang	1.050	900	192
	Kamar mandi	72	60	40
	Kios	1.575	1.350	288
	Mushola	72	60	40
<b>C.</b>	<b>OPERASIONAL</b>			
	Ruang administrasi	78	59	39
	Ruang pengawas	23	23	16
	Loket	3	3	3
	Peron	4	4	3
	Retribusi	6	6	6
	Ruang informasi	12	10	8
	Ruang P3K	45	30	15
	Ruang perkantoran	150	100	-
<b>D.</b>	<b>RUANG LUAR</b>			
	Ruang tidak efektif	6.653	4.890	1.554
	Luas total	23.494	17.255	5.463
	Cadangan pengembangan	23.494	17.255	5.463
	Kebutuhan lahan	46.988	34.510	10.926
	Kebutuhan lahan untuk desain ( ha )	4,7	3,5	1,1

Sumber : UGM, 1998 Studi Manajemen Transportasi Jaringan Jalan Purwokerto