

## **BAB II**

### **TINJAUAN UMUM**

#### **TERMINAL BIS DAN STASIUN KERETA API**

#### **2.1. Tinjauan Sistem Transportasi**

##### **2.1.1. Sistem Transportasi**

Transportasi merupakan perpindahan sesuatu, baik barang maupun orang dari satu tempat ke tempat lainnya yang menggunakan suatu alat sesuai dengan perkembangan peradaban manusia. Kecenderungan manusia untuk bergerak dan mempermudah aktifitas tersebut telah mendorong berkembangnya alat dan sistem transportasi seperti kita kenal sekarang ini.

Sistem, merupakan organisasi yang seluruhnya terdiri dari komponen yang terintegrasi, interaktif dan adaptif. Hubungan-hubungan antar komponen mengikat bersama-sama menjadi sistem ( Forrest, 1976 ). Sedang transportasi adalah proses gerak perpindahan yang dilakukan baik oleh manusia maupun barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Jadi sistem transportasi adalah suatu organisasi himpunan dari proses gerak perpindahan yang merupakan suatu susunan dari unsur-unsur transportasi yang dimaksud adalah jaringan jalan, jalur penerbangan, penumpang /barang, sistem/menejemen transportasi, proses pengangkutan.

##### **2.1.2. Macam Transportasi**

Transportasi dibagi menjadi 3 (tiga) sub sistem transportasi, yaitu:

1. Transportasi darat, merupakan proses gerak perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain melalui darat, sungai / danau dengan menggunakan sarana angkutan darat / angkutan air.
2. Transportasi laut, merupakan suatu proses perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana angkutan laut.
3. Transportasi udara, merupakan proses gerak perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana angkutan udara.

Dari ketiga transportasi tersebut macam transportasi darat yang paling banyak digunakan karena disamping cara mendapatkannya mudah, lebih fleksibel dan pencapaiannya juga paling dekat dengan manusia sebagai pelaku.

### 2.1.3. Sirkulasi Pada Sistem Transportasi

#### 1. Terjadinya sistem transportasi

Manusia dan barang sering melakukan proses gerak perpindahan. Dalam proses gerak perpindahannya tersebut sering dilakukan dengan menggunakan sarana angkutan lebih dari satu. Di sini terjadi perpindahan angkutan dari satu angkutan ke angkutan yang lain. Pada waktu ganti alat angkutan terjadilah titik perpindahan sirkulasi. Seiring dengan berkembangnya jumlah alat angkutan akan mengakibatkan berkembangnya titik perpindahan. Hal ini mengakibatkan ketidak teraturan dalam perpindahan gerakannya.

#### 2. Simpul transportasi

Simpul sirkulasi adalah perkembangan dari suatu titik perpindahan yang direncanakan. Dalam hal ini simpul sirkulasi ada 3 (tiga) macam;

- a. Simpul sirkulasi darat, yaitu terminal bis, *halte*, stasiun kereta api.
- b. Simpul sirkulasi laut, yaitu pelabuhan laut, dermaga.
- c. Simpul sirkulasi udara, yaitu berupa Bandar udara.

Fungsi dari simpul sirkulasi tersebut sebagai wadah/penampungan kegiatan perpindahan moda angkutan agar tidak terjadi suatu gangguan/kemacetan. Penentuan simpul dengan memperhatikan berbagai faktor akan mewujudkan fungsinya sebagai titik kritis yang merupakan tempat strategis.

#### 3. Pola sirkulasi

##### a. Pola gerak transportasi kota

Sirkulasi lalu lintas dalam kota dapat digolongkan menjadi 3 pola utama menurut asal dan tujuannya. Adapun pola gerak transportasi kota yang dimaksud adalah:

- 1) Internal-internal, yang merupakan perpindahan/ pergerakan dari tempat ke tempat yang lain dalam wilayah kota. Titik awal dan titik akhir perjalanan ada dalam kota itu sendiri.
- 2) Eksternal-internal, merupakan pergerakan dari luar kota menuju ke kota/sebaliknya. Dalam hal ini kota merupakan titik awal maupun titik akhir dari perjalanan, dengan pola.
- 3) Eksternal-eksternal, merupakan gerak lalu lintas dari luar kota yang melewati kota menuju kota lain. Pergerakan ini merupakan pergerakan regional yang mempunyai kemungkinan singgah di kota yang dilewati/langsung menuju ke daerah perjalanan. Dengan demikian ada 2 (dua) tipe kota dalam arus pergerakan regional ini, yaitu;
- 4) Kota asal/tujuan perjalanan sebagai simpul pergerakan perjalanan regional.
- 5) Kota persinggahan sebagai simpul penghubung pergerakan regional antar simpul-simpul pergerakan perjalanan.

b. Pola gerak transportasi regional

1) Jaringan regional

Jaringan regional adalah jaringan yang menghubungkan satu kota dengan kota lain, disebabkan adanya faktor ketergantungan, terutama dalam bidang ekonomi.

2) Pola jaringan regional

Pola jaringan regional mencakup pola angkutan barang dan manusia atau penumpang. Pola sirkulasi angkutan barang terutama ditentukan oleh jangkauan pelayanan simpul jasa. Sedangkan pola sirkulasi angkutan penumpang ditentukan oleh trayek-trayek angkutan umum serta motivasi angkutan-angkutan pribadi.

4. Letak simpul transportasi

Simpul sirkulasi dapat terletak di titik asal atau awal terjadinya suatu macam arus, dititik akhir perjalanan dan dapat pula terjadi ditengah

perjalanan yang merupakan percabangan arus sirkulasi. Dalam sistem transportasi simpul sirkulasi dapat dibagi menjadi 3 (tiga) macam, yaitu;

- a. Titik asal perjalanan, berupa tempat kediaman, daerah industri, dan sebagainya.
- b. Titik akhir perjalanan, dapat berupa tempat kediaman, daerah perdagangan, tempat kerja, pasar, dan sebagainya.
- c. Terminal, merupakan simpul sirkulasi yang direncanakan. Lokasi dan dasarnya daya tampung sesuai dengan kebutuhan.

## **2.2. Tinjauan Terminal Bis**

### **2.2.1. Definisi Terminal**

Ketentuan umum terminal angkutan jalan raya menurut keputusan Menteri Perhubungan No.31 tahun 1995, tanggal 28 Juli 1995 adalah sebagai berikut :

1. Titik simpul tempat terjadinya putaran arus yang merupakan perpindahan prasarana angkutan, tempat kendaraan umum menaikkan dan menurunkan penumpang atau barang, juga merupakan tempat perpindahan penumpang atau barang, intra maupun antar moda transportasi yang terjadi akibat adanya putaran arus pergerakan manusia atau barang serta tuntutan efisiensi transportasi.
2. Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus penumpang dan barang.
3. Prasarana angkutan dan merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus angkutan penumpang dan barang.

Sedangkan Terminal penumpang yang selanjutnya disebut terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi (Peraturan Daerah Kota Yogyakarta, 2000).

Pengertian terminal menurut perundangan:

- a. UURI No. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bagian I, pasal 1, ayat 5: Prasarana Transportasi untuk keperluan memuat dan menurunkan orang atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan salah satu simpul jaringan transportasi.
- b. UURI No. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bagian 3, pasal 9, ayat 1: Untuk menunjang kelancaran mobilitas orang maupun barang dan untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib, di tempat-tempat tertentu dapat dibangun dan diselenggarakan terminal.

### 2.2.2. Klasifikasi Terminal Bis

1. Terminal Induk  
Terminal Induk adalah tempat angkutan moda berhenti sebagai titik akhir perjalanan.
2. Terminal Transit  
Terminal Transit merupakan tempat angkutan moda transit berhenti sementara dalam waktu tertentu untuk menaikkan penumpang dan barang yang mempunyai tujuan keberangkatan ke tujuan sebelum terminal induk berada.
3. Terminal Transit dan Induk  
Merupakan gabungan dua jenis klasifikasi terminal, yaitu terminal transit dan terminal induk. Dalam hal luas terminal ini membutuhkan area yang luas dari jenis terminal lain, sebab moda angkutan yang tumpang beragam.
4. Terminal Bis Kota  
Terminal menampung moda angkutan dalam kota dan dapat juga menampung moda angkutan wilayah sekitar kota.
5. Halte Bis  
Halte bis adalah tempat calon penumpang menunggu angkutan di simpul-simpul sirkulasi.

### 2.2.3. Klasifikasi Bis

1. Berdasarkan jarak tempuh kendaraan, dibedakan menjadi:
  - a. Bis Cepat  
Bis cepat merupakan angkutan umum yang jarak tempuhnya menengah dan jauh, yaitu antara 400 km sampai 10.000 km ke atas.
  - b. Bis Non Cepat  
Bis non cepat merupakan angkutan umum yang jarak tempuhnya dekat dan menengah yaitu 40 km sampai 400 km.
2. Berdasarkan kapasitas tempat duduk, dibedakan menjadi:
  - a. Bis Besar  
Bis besar merupakan angkutan umum yang daya angkutnya atau kapasitasnya antara 40–50 kursi.
  - b. Bis Sedang  
Bis sedang merupakan angkutan umum yang daya angkutnya atau kapasitasnya antara 25–30 kursi.
3. Berdasarkan dimensi kendaraan, dibedakan menjadi:
  - a. Bis Umum Besar  
Bis umum besar mempunyai ukuran dimensi panjang 13,7m, lebar 2,5m, tinggi 3m, kapasitas/daya angkut 50–54 orang dengan 2 pintu keluar / masuk untuk penumpang dan 1 pintu untuk sopir.
  - b. Bis Umum Sedang
    - 1) Bis Kota  
Bis kota mempunyai ukuran dimensi panjang 6m, lebar 2,5m, tinggi 2,5m, kapasitas/daya angkut 40 orang dengan 2 pintu keluar / masuk untuk penumpang dan 1 pintu untuk sopir.
    - 2) Bis Mini/Mini Bis  
Sejenis bis kota, yang mempunyai dimensi panjang 4,5m, lebar 2,5m, tinggi 2m, kapasitas/daya angkut 18 orang dengan 2 pintu keluar / masuk untuk penumpang dan 1 pintu untuk sopir.

4. Berdasarkan kelas kendaraan, dibedakan menjadi:
  - a. Kelas Eksekutif.
  - b. Kelas Super Eksekutif.
  - c. Kelas Ekonomi.
5. Berdasarkan trayek angkutan umum di Indonesia dibagi menjadi 3 (tiga), Yaitu:
  - a. Trayek antar kota jarak dekat 40-100 km.
  - b. Trayek antar kota jarak sedang / menengah 100-400 km.
  - c. Trayek antar kota jarak jauh 400-1000 km keatas.

### **2.3. Tinjauan Stasiun Kereta Api**

#### **2.3.1. Definisi Stasiun Kereta Api**

Stasiun berasal dari bahasa Inggris: “*Station*”, bermakna static, diam, tidak bergerak. Stasiun didefinisikan sebagai tempat pemberhentian yang teratur dari kereta api atau bis untuk memberi kesempatan penumpang dan atau barang naik atau turun.

Stasiun Kereta Api adalah:

1. Kumpulan dari jalan kereta api rel, *emplasemen*, gedung dan perlengkapan lainnya yang merupakan suatu kesatuan dan diperlukan dalam melakukan dinas perjalanan kereta api rel (Honing, 1981).
2. Bangunan untuk kedatangan, penanganan dan keberangkatan kereta api rel beserta penumpang, staff dan barang (Hunt, 1980).
3. Merupakan Bangunan utama dari suatu sistem transportasi yang berfungsi sebagai penyedia sarana masuk dan keluar dari objek-objek yang digerakkan (penumpang dan barang) menuju dan dari sistem tersebut.
4. Jadi stasiun kereta api dapat diartikan sebagai sarana / tempat atau area untuk pergantian atau perpindahan dan pertemuan pelaku perjalanan antar jenis angkutan sejenis maupun antar jenis transportasi yang berlainan karena adanya perbedaan jalur pelayanan.

### 2.3.2. Klasifikasi Stasiun Kereta Api (Subarkah, 1981).

1. Stasiun Kereta Api menurut Jenis Pelayanannya:
  - a. Stasiun Penumpang
    - 1) Untuk menerima dan menurunkan penumpang, memuat dan membongkar barang penumpang (bagasi).
    - 2) Melayani pengiriman / penerimaan barang antaran pada stasiun penumpang.
  - b. Stasiun Barang
    - 1) Untuk membongkar dan memuat barang muatan ekspedisi dari muatan gerbong.
    - 2) Sebagai gudang penyimpanan dari pinggiran untuk diangkut atau sebaliknya.
    - 3) Stasiun Langsir  
Untuk menyusun dan mengumpulakn gerbong-gerbong barang yang berasal dari atau diperuntukkan berbagai stasiun.
2. Stasiun Kereta Api Rel Menurut Letak
  - a. Stasiun Akhir : Semua rel berawal dan berakhir.
  - b. Stasiun Antara : Terletak pada jalur rel yang menerus.
  - c. Stasiun Silang : Terletak pada persilangan jalur kereta api.
  - d. St. Pertemuan : Kombinasi antara stasiun antara dan stasiun akhir.
3. Stasiun kereta api menurut besar kesibukannya
  - a. Stasiun Besar : Jumlah penumpang 200.000 orang/hari.
  - b. Stasiun Sedang : Jumlah penumpang 80.000 orang/hari.
  - c. Stasiun Kecil : Jumlah penumpang 30.000 orang/hari.
4. Stasiun Kereta Api Rel Menurut Posisi Dari Muka Tanah
  - a. *Ground Level Station*  
Stasiun yang berada dipermukaan tanah.
    - 1) Diperlukan lahan untuk bangunan stasiun.
    - 2) Biaya bangunan stasiun relatif murah dibandingkan *Over Track*
    - 3) Mudah dalam perluasan dan perubahan bangunan stasiun.



*b. Over Track Station*

Stasiun diatas plafon dengan jalan rel.

- 1) Tidak diperlukan lahan untuk bangunan stasiun.
- 2) Biaya bangunan stasiun relative mahal.
- 3) Sulit memperluas atau mengubah bangunan stasiun.

*c. Under Elevated Track Station*

Stasiun dibawah plafond an jalan laying kereta api.

- 1) Tidak diperlukan lahan untuk bangunan stasiun.
- 2) Biaya sudah tersedia.

