

memadahi seperti Stasiun Kereta, Terminal Induk dan Sub Terminal serta fasilitas-fasilitas pelayanan perdagangan dan jasa. Dengan keuntungan tersebut kabupaten Klaten dapat berperan sebagai transit point lalu lintas regional.

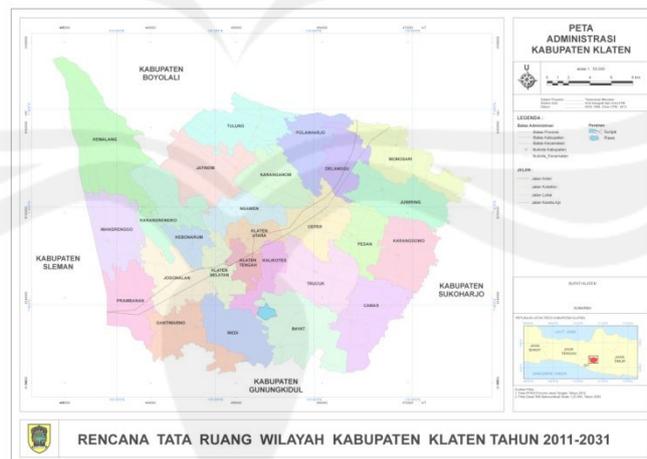
3.1.2 Kondisi Geografis

A. Letak Geografis

Kabupaten Klaten merupakan salah satu kabupaten yang terletak di provinsi Jawa Tengah. Secara geografis Kabupaten Klaten terletak antara $7^{\circ}32'19''$ LS sampai $7^{\circ}48'33''$ LS dan antara $110^{\circ}26'14''$ BT sampai $110^{\circ}47'51''$ BT, dengan batas wilayah sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Kabupaten Boyolali (Jateng)
- Sebelah Timur : Kabupaten Sukoharjo (Jateng)
- Sebelah Selatan : Kabupaten Gunung Kidul (DIY)
- Sebelah Barat : Kabupaten Sleman (DIY)

B. Pembagian Wilayah Administratif



Gambar 3.2 Peta Administrasi Kabupaten Klaten
Sumber: BAPPEDA Kabupaten Klaten

Secara administratif Kabupaten Klaten terbagi dalam 26 kecamatan dan 401 kelurahan. Seluruh desa yang ada di Kabupaten Klaten merupakan desa swasembada. Desa swasembada adalah desa yang masyarakatnya telah mampu

memanfaatkan dan mengembangkan sumber daya alam dan potensinya sesuai dengan kegiatan pembangunan regional.

Tabel 3.1 Wilayah Administratif Kabupaten Klaten

No	Kecamatan	Desa	Dukuh	Luas Wilayah (Km2)
1	Prambanan	16	183	24,43
2	Gantiwarno	16	149	25,64
3	Wedi	19	178	24,38
4	Bayat	18	228	39,43
5	Cawas	20	238	34,47
6	Trucuk	18	171	33,81
7	Kalikotes	7	99	12,98
8	Kebonarum	7	65	9,67
9	Jogonalan	18	202	26,70
10	Manisrenggo	16	252	26,96
11	Karangnongko	14	35	26,74
12	Ngawen	13	124	16,97
13	Ceper	18	42	24,45
14	Pedan	14	151	19,17
15	Karangdowo	19	161	29,23
16	Juwiring	19	208	29,79
17	Wonosari	18	149	31,14
18	Delanggu	16	37	18,78
19	Polanharjo	18	44	23,84
20	Karanganom	19	48	24,06
21	Tulung	18	185	32,00
22	Jatinom	18	207	35,53
23	Kemalang	13	214	51,66
24	Klaten Selatan	12	112	14,43
25	Klaten Tengah	9	97	8,92
26	Klaten Utara	8	124	10,38
Jumlah/Total		401	3703	655,56

Sumber: BAPPEDA Kabupaten Klaten, tahun 2012

C. Kondisi Lahan Kabupaten Klaten

a. Jenis tanah

Jenis tanah mempunyai pengaruh terhadap pemanfaatan lahan yang berada di atasnya. Hal ini terkait dengan potensi yang terkandung di dalam tanah itu sendiri sehingga pemanfaatan lahan dapat disesuaikan. Di Kabupaten Klaten terdapat beberapa jenis tanah yang tersebar di seluruh wilayah yang ada, yaitu :

1. Tanah Regosol-Aluvial

2. Tanah Grumosol

3. Tanah Litosol-Latosol

b. Topografi lahan

Topografi lahan merupakan bentuk permukaan suatu lahan baik berupa ketinggian daerah ataupun tingkat kemiringan lahan. Untuk ketinggian daerah Kabupaten Klaten terbagi menjadi 3 kelompok, yaitu yang terletak diantara ketinggian 0 - 100 meter di atas permukaan laut sebesar 3,72%. Terbanyak yaitu sebesar 83,52% terletak di antara ketinggian 100 - 500 meter diatas permukaan laut, dan sisanya 12,76% terletak diantara ketinggian 500 – 2.500 meter di atas permukaan laut. Kemudian secara umum wilayah Kabupaten Klaten terbagi menjadi 3 (tiga) dataran, yaitu :

1. Dataran Lereng Gunung Merapi membentang di sebelah utara meliputi sebagian kecil sebelah utara wilayah Kecamatan Kemalang, Karangnongko, Jatinom dan Tulung.

2. Dataran Rendah membujur di tengah meliputi seluruh wilayah kecamatan di Kabupaten Klaten, kecuali sebagian kecil wilayah merupakan dataran lereng Gunung Merapi dan Gunung Kapur.

3. Dataran Gunung Kapur yang membujur di sebelah selatan meliputi sebagian kecil sebelah selatan Kecamatan Bayat dan Cawas.

3.1.3 Keterkaitan Tata Guna Lahan dengan Transportasi di Kabupaten Klaten

Lahan merupakan tempat suatu aktifitas berlangsung. Jika terjadi perubahan tata guna suatu lahan maka tentu saja berpengaruh

terhadap aktifitas yang ada, begitu juga sebaliknya. Oleh sebab itu tata guna lahan mempunyai keterkaitan dengan beberapa aspek. Termasuk keterkaitan tata guna lahan dengan transportasi yang ada di Kabupaten Klaten.

Hubungan antara tata guna lahan dengan transportasi di Kabupaten Klaten terlihat dari pertumbuhan guna lahan (seperti lahan permukiman, perkantoran dan bangunan lain tempat berlangsungnya kegiatan) di sepanjang jalan-jalan utama (*ribbon development*) yang terdapat di pusat Kabupaten Klaten, yaitu Kota Klaten. Kota Klaten terdiri dari 3 kecamatan, yaitu Kecamatan Klaten Utara, Kecamatan Klaten Tengah dan Kecamatan Klaten Selatan. Hal ini menimbulkan kebutuhan akan aksesibilitas yang memadai di Kota Klaten. Sehingga penggunaan lahan untuk berbagai kegiatan (perumahan, perkantoran, pusat perbelanjaan, dll) di Kota Klaten mendekati akses ke jalan utama tersebut. Dari ketiga kecamatan yang terdapat di Kota Klaten tersebut terdapat penggunaan lahan untuk berbagai kegiatan sebesar 3986,30 Ha. Dari total luas penggunaan lahan tersebut, terdapat sekitar 2734,52 Ha yang terkonsentrasi di jalan utama. Artinya, terdapat sekitar 68,9% penggunaan lahan untuk pusat-pusat kegiatan yang terkonsentrasi di jalan utama. Hal ini menunjukkan bahwa jalan raya (aksesibilitas transportasi) sangat berpengaruh terhadap tata guna lahan di sekitar jalan tersebut.

3.2 Sistem Transportasi Angkutan Jalan Raya Kabupaten Klaten

3.2.1 Sistem Jaringan Jalan

Sistem jaringan jalan yang ada di Kabupaten Klaten tergolong cukup lengkap karena sistem transportasi di Kabupaten Klaten sudah termasuk modern, hal ini didukung karena Kabupaten Klaten sudah mempunyai transportasi seperti angkutan desa, angkutan kota, angkutan antar kota, kereta api jogja – solo.

Kabupaten Klaten juga mempunyai tempat pemberhentian seperti stasiun dan terminal yang mana jalur utamanya melewati jalan regional yaitu Solo – Klaten. Oleh karena itu akses untuk menuju ke Kabupaten Klaten dapat ditempuh dengan transportasi yang sudah termasuk modern.

Khusus prasarana yang melayani angkutan bus, di Kabupaten Klaten selain memiliki terminal induk juga memiliki 3 sub terminal, yaitu: Sub Terminal Bendogantungan, Sub Terminal Penggung dan Sub Terminal Delunggu. Sistem jaringan jalan di Kabupaten Klaten meliputi:

- a. Arteri Primer, berfungsi menghubungkan Kota Klaten dengan Yogyakarta dan Surakarta.
- b. Arteri Sekunder, berfungsi menghubungkan kota kawasan primer dengan kawasan sekunder, yaitu jalan-jalan yang menghubungkan ke pusat kota.
- c. Kolektor Primer, berfungsi menghubungkan dengan kota-kota sekitar. Misalnya menghubungkan dengan Boyolali.
- d. Kolektor Sekunder, berfungsi menghubungkan pusat kota dengan wilayah pengembangan pusat kota II dan III.
- e. Jaringan Jalan Lokal, diperuntukkan bagi lalu lintas perjalanan jarak dekat dalam satu blok dengan tingkat pelayanan rendah.

Persebaran Sistem Jaringan Jalan di Kabupaten Klaten



Gambar 3.5 Sistem Jaringan Jalan Kabupaten Klaten
Sumber: Penulis

Keterangan:

-  : Jalan Arteri (dua arah), dilewati oleh bus antar kota antar provinsi; antar kota dalam provinsi; angkutan antar kota dan antar daerah dan kendaraan pribadi.
-  : jalan kolektor sekunder (dua arah), dilewati angkutan dalam kota dan antar daerah; kendaraan pribadi
-  : Jalan kolektor primer (dua arah), dilewati angkutan antar kota di sekitar klaten
-  : jalan lokal (dua arah), dilewati kendaraan pribadi

Titik Terminal dan Sub Terminal di Kabupaten Klaten



Gambar 3.6 Titik Terminal dan Sub Terminal di Kabupaten Klaten
Sumber: Penulis

Keterangan:

- : Jalan Arteri (dua arah), dilewati oleh bus antar kota antar provinsi; antar kota dalam provinsi; angkutan antar kota dan antar daerah dan kendaraan pribadi.
- : jalan kolektor sekunder (dua arah), dilewati angkutan dalam kota dan antar daerah; kendaraan pribadi
- : Jalan kolektor primer (dua arah), dilewati angkutan antar kota di sekitar Klaten
- : jalan lokal (dua arah), dilewati kendaraan pribadi

3.2.2 Sarana Angkutan

Sarana angkutan umum yang ada di Kabupaten Klaten bermacam-macam, yaitu: bus, angkutan kota, colt, taksi, andong dan becak. Dari berbagai macam angkutan umum yang ada, yang paling dominan digunakan oleh masyarakat adalah bus karena dapat dijangkau oleh semua lapisan masyarakat dan hampir setiap kota

ada. Bus yang beroperasi di Kabupaten Klaten adalah bus perkotaan, bus AKDP, dan bus AKAP.

3.2.3 Fasilitas

Terminal dan sub terminal adalah prasarana utama angkutan penumpang umum, yang berfungsi untuk tempat menaikkan atau menurunkan penumpang. Ditinjau dari sudut penggunaannya, terminal dan sub terminal merupakan elemen kota yang berfungsi sebagai kolektor dan distributor.

3.3 Perkembangan Transportasi Jalan Raya di Kabupaten Klaten

Perkembangan jumlah angkutan umum bus berkisar antara 1% - 2%. Angka pertumbuhan rata-rata berkisar 1% per tahun. Data terakhir menunjukkan, rata-rata jumlah bus yang keluar masuk Terminal Klaten setiap hari menurut trayek adalah sebagai berikut:

Tabel 3.2 Data Trayek Bus di Kabupaten Klaten

Jenis Trayek	Tujuan	Jumlah Kendaraan
Trayek AKAP	Yogyakarta – Solo	88
	Yogyakarta – Solo – Purwokerto	4
	Klaten – Jakarta/Bandung/Sumatera	37
Trayek AKDP	Klaten – Bendogantungan – Bayat – Cawas – Karangdowo – Daleman – Surakarta	15
	Klaten – Jatinom – Boyolali	15
	Klaten – Gondang – Basin – Kemalang	6
	Klaten – Gayampit – Pulowatu – Pasar Kembang – Manisrenggo – Prambanan	11
	Klaten – Bendogantungan – Bayat – Cawas – Karangdowo – Tloyo – Delanggu	16
	Watukelir – Bulu – Cawas – Penggung – Klaten	11
	Delanggu – Cokro – Karanganom – Klaten – Trucuk – Cawas	10
	Prambanan – Manisrenggo – Kepurun – Butuh	9
	Klaten – Gondang – Kemalang – Surowono	10
	Jentir – Cawas – Pedan – Penggung - Klaten	76
	Delanggu – Wonosari – Tloyo – Karangdowo – Pedan	10
	Klaten – Jatinom – Tulung – Mundu	21

Sumber: DISHUB Kabupaten Klaten, tahun 2012

3.4 Kondisi Terminal Jonggrangan

3.4.1 Tata Guna Lahan Sekitar Terminal Jonggrangan

Terminal Jonggrangan terletak pada pusat pelayanan wilayah atau kota orde I dan juga merupakan sub wilayah pembangunan I yang berfungsi sebagai : pusat pelayanan pemerintahan sampai dengan kantor pemerintahan tingkat kabupaten, pusat pelayanan kesehatan sampai dengan setingkat rumah sakit umum, pusat pelayanan pendidikan sampai dengan setingkat pendidikan tinggi, pusat pelayanan perdagangan sampai dengan setingkat pasar khusus (pasar hewan dan buah), dan pusat pelayanan jasa keuangan sampai dengan setingkat bank umum dan swasta. Terminal Jonggrangan terletak hanya beberapa meter dari jalan utama Yogyakarta-Solo, pintu masuk terminal terletak tepat di depan persimpangan jalan utama.

3.4.2 Pengelolaan Terminal Jonggrangan

Pengelolaan terminal Jonggrangan berada di bawah naungan Dinas Perhubungan Kota Klaten. Dalam pelaksanaan teknis pengelolaan Terminal jonggrangan, Dinas Perhubungan Kabupaten Klaten tidak bertindak teknis secara langsung tetapi dibantu oleh Unit Pengelola Terminal Jonggrangan. Unit Pengelola Terminal Jonggrangan ini secara struktur organisasi berada di bawah tanggung jawab Dinas Perhubungan Kota Klaten. Selain sebagai pengelola terminal secara fisik, Unit Pengelola Terminal Klaten bertanggung jawab atas retribusi pendapatan yang diperoleh dari retribusi penumpang maupun operator angkutan umum.

Susunan organisasi Unit Pengelola Terminal Jonggrangan terdiri dari:

- a. Kepala
- b. Petugas administrasi
- c. Petugas pengendalian dan operasional
- d. Petugas pendapatan dan retribusi

- e. Petugas keamanan dan ketertiban
- f. Kelompok jabatan fungsional

3.4.3 Dasar Hukum Terminal Jonggrangan

Surat Keputusan Bersama Menhub dan Mendagri tanggal 4 Maret 1980 No. 271 tahun 1977 KM.26/HK.205/Phb.77 Tentang Terminal dan retribusi terminal.

3.4.4 Kapasitas Terminal Jonggrangan

Terminal Jonggrangan merupakan terminal induk Kabupaten Klaten. Secara keseluruhan luas areal terminal adalah 1,2 Ha. Pelayanan bus dalam Terminal Jonggrangan terbagi dalam 2 lokasi, yaitu:

a. Lokasi I

Terletak pada bagian utara. Lokasi ini merupakan lokasi yang terbesar diantara lokasi lainnya yang melayani arus lalu lintas bus untuk jalur antar kota antar provinsi (AKAP). Pada lokasi ini dapat menampung 15 bus.

b. Lokasi II

Terletak pada bagian selatan. Lokasi ini melayani bus antar kota dari dan ke sekitar kota-kota di luar Klaten, tetapi lokasi ini juga digunakan untuk bus dalam kota. Pada lokasi ini hanya terdapat jalur kedatangan dan keberangkatan sehingga sering terjadi antri kendaraan.

3.4.5 Kondisi Program Ruang Terminal Jonggrangan

Terminal Klaten di dalamnya memiliki program ruang yang tidak begitu lengkap dan kondisinya tidak representatif lagi. Ruang-ruang yang ada sebagai berikut:

a. Area parkir kendaraan

Kondisi sirkulasi pada area parkir kendaraan tidak jelas. Area keberangkatan dan area kedatangan bercampur dalam satu area.

b. Ruang tunggu penumpang

Kondisi ruang tunggu tidak lagi efisien karena dimanfaatkan oleh penjual untuk menggelar dagangannya dan jumlah dari ruang tunggu sangat terbatas (hanya terdapat 1 ruang tunggu). Para penumpang menunggu bus di depan masing-masing agen.

c. Jalur bus datang dan Jalur bus berangkat

Antara jalur bus datang dan berangkat tidak dibedakan berdasarkan jenis kendaraan yang melewatinya. Bus antar kota antar provinsi, bus antar kota dalam provinsi dan bus kota melewati jalur yang sama.

d. Kantor terminal

Kantor-kantor terminal sudah cukup baik, tetapi peletakan ruang-ruangnya kurang terintegrasi.

e. Pos keamanan

Pos keamanan kondisinya sudah cukup baik.

f. Pos masuk dan keluar

Pos masuk dan keluar kondisinya sudah cukup baik, tetapi peletakan gerbang masuk atau keluar kurang strategis.

g. Kios atau cafetaria

Keberadaan kios atau cafetaria sudah cukup banyak namun kondisi fisik kios tidak terawat dan kotor

h. Agen bus

Jumlah agen bus yang berada di terminal Klaten cukup banyak yaitu 32 agen bus.

3.4.6 Sistem Struktur dan Bahan Bangunan

Bangunan Terminal Jonggrangan merupakan bangunan sederhana maka sistem strukturnya juga sederhana, yaitu: sebagian besar bangunan menggunakan tembok batu bata dan beton serta besi baja sebagai penyangganya. Pondasi yang digunakan adalah pondasi batu kali sedangkan atap menggunakan sistem kuda-kuda beratap genting atau asbes.

3.4.7 Lansekap Pada Terminal

Terminal Jonggrangan dalam penataan lansekap masih sangat kurang efisien. Antara lain sistem sirkulasi masuk dan keluar kendaraan menerapkan jalur satu pintu. Selain itu suasana yang dirasakan terasa kurang nyaman dari polusi untuk seluruh pengguna terminal karena kurangnya vegetasi yang terdapat di dalam terminal tersebut sehingga terlihat gersang dan banyak area yang akan tergenang air apabila hujan turun.

3.5 Tinjauan Lokasi Tapak

Lokasi tapak untuk perencanaan dan perancangan Terminal Bus Induk Tipe A di Kabupaten Klaten adalah di Desa Buntalan di Kecamatan Klaten Tengah.



Gambar 3.7 Lokasi Perencanaan dan Perancangan Terminal Bus Induk Tipe A di Kabupaten Klaten

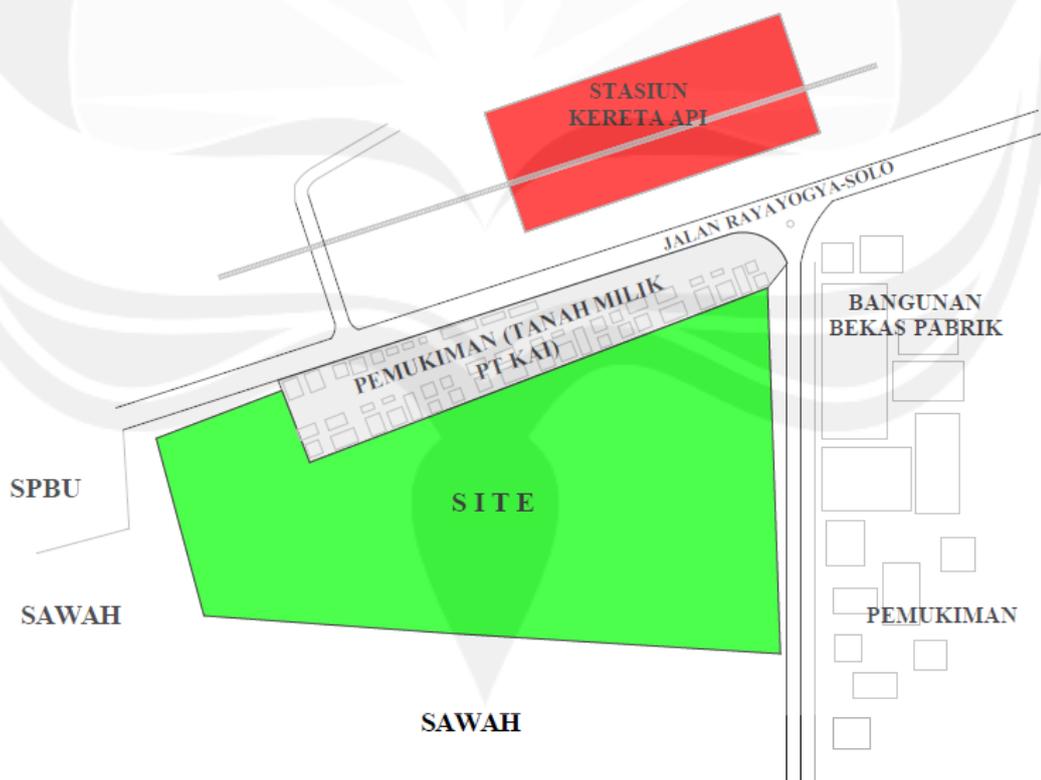
Sumber: Penulis

3.5.1 Gambaran Umum Kawasan Buntalan

Desa Buntalan terletak di kecamatan Klaten Tengah. Kawasan Desa Buntalan merupakan daerah yang memiliki kepadatan penduduk yang tidak terlalu padat. Lokasi di desa Buntalan ini sangat strategis untuk dibangun sebuah terminal bus induk tipe A. Selain letaknya yang dekat dengan jalan arteri primer, keberadaan stasiun kereta api di sebelah utara lokasi tapak dapat menciptakan hubungan saling mendukung dan melengkapi bagi para pengguna jasa angkutan umum (angkutan bus dan angkutan kereta api). Secara lebih luas, keberadaan dua prasarana tersebut yang saling berdekatan akan membuat suatu sistem transportasi kota yang lebih baik dan terintegrasi.

3.5.2 Tinjauan Tapak

Lokasi Tapak



Gambar 3.8 Lokasi Site Perencanaan dan Perancangan Terminal Bus Induk Tipe A di Kabupaten Klaten
Sumber: Penulis

Tapak berada di Jalan Jombor dan menjorok dari jalan arteri primer sekitar 50 meter. Bidang tapak berbentuk trapesium. Jalan di depan tapak (Jalan Jombor) memiliki lebar 7 meter yang teraspal dan samping kanan dan kiri jalan masih memungkinkan diperlebar untuk kelancaran sirkulasi jalan raya dan akses ke dalam atau keluar terminal. Kondisi sekitar tapak relatif sepi dari keramaian, lokasi tapak merupakan lahan persawahan dengan batas-batas sebagai berikut:

Sebelah Utara: Permukiman, Jalan Raya, Stasiun Kereta Api

Sebelah Selatan: Area Persawahan

Sebelah Barat: Area Persawahan, SPBU

Sebelah Timur: Jalan Raya, Bangunan tua bekas pabrik