

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Terminal

2.1.1. Pengertian Terminal

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan RI, yaitu PM No. 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, terminal secara umum merupakan sebuah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan/keberangkatan, menaikkan/menurunkan penumpang dan/atau barang, serta untuk perpindahan moda angkutan.

Terminal merupakan sebuah bentuk pemenuhan layanan publik dari lembaga penyelenggara layanan untuk memenuhi kebutuhan penduduk, yaitu kebutuhan pelayanan mobilitas dan transportasi. Lokasi terminal terletak pada simpul jaringan lalu lintas sehingga mudah untuk diakses bagi para penggunanya (Menteri Perhubungan, 2015).

Sehingga, terminal merupakan tempat yang digunakan oleh kendaraan umum untuk menjemput dan mengantar penumpang agar dapat mendorong kebutuhan mobilitas masyarakat.

2.1.2. Fungsi Terminal

Terminal memiliki 3 fungsi utama bagi penumpang, pemerintah, dan operator dimana dalam Peraturan Daerah Kabupaten Tuban No. 5 Tahun 2016 (Pemerintah Kabupaten Tuban, 2016) menyatakan bahwa fungsi terminal adalah:

- a. Menunjang kelancaran dalam perpindahan orang/barang, serta dalam keterpaduan intra dan antar moda,
- b. Menunjang keamanan, keselamatan, dan ketertiban lalu lintas,

- c. Tempat pengendalian dan pengawasan dalam penyelenggaraan angkutan dengan kendaraan umum,
- d. Tempat penyedia jasa dalam mengatur pelayanan operasi angkutan.

2.1.3. Jenis-jenis Terminal

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 40 Tahun 2015, menurut peran pelayanannya, terminal terbagi menjadi 3 jenis terminal yang memiliki fungsi, fasilitas, dan skala yang berbeda. Ketiga jenis tersebut merupakan:

- a. Terminal Tipe A

Terminal yang melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas negara dan/atau angkutan antarkota antarprovinsi (AKAP), angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP), angkutan perkotaan, dan/atau angkutan perdesaan.

- b. Terminal Tipe B

Terminal yang melayani kendaraan umum untuk angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP), angkutan perkotaan dan/atau angkutan perdesaan.

- c. Terminal Tipe C

Terminal yang melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan, dan/atau angkutan perdesaan.

Maka dapat disimpulkan bahwa terminal bus ada yang berskala paling besar, sedang, dan kecil, dimana terminal tipe A merupakan yang paling besar karena dapat melayani jumlah dan jenis trayek yang paling banyak, sehingga dapat merupakan terminal yang menghubungkan satu negara.

2.1.4. Persyaratan Terminal

Menurut PM Kemenhub No. 24 Tahun 2021, terminal yang akan dibangun harus memenuhi beberapa syarat agar terminal dapat

beroperasi selayak fungsi dan tujuannya.

Dalam perencanaan lokasi serta kebutuhan sebuah simpul terminal, harus memperhatikan beberapa poin, diantaranya:

- a. Rencana tata ruang wilayah provinsi (RTRWP),
- b. Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nasional,
- c. Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi,
- d. Rencana umum jaringan trayek angkutan,
- e. Pengembangan jaringan trayek untuk angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP), dan
- f. Keterpaduan serta konektivitas dengan moda transportasi lainnya.

Saat menetapkan lokasi terminal penumpang setelah memperhatikan beberapa kriteria dalam perencanaan lokasi dan kebutuhan dalam menentukan simpul terminal harus memperhatikan:

- a. Tingkat aksesibilitas bagi pengguna jasa angkutan,
- b. Kesesuaian lahan dengan rencana tata ruang wilayah nasional, provinsi, serta kabupaten/kota,
- c. Kesesuaian lahan dengan rencana pengembangan dan/atau kinerja jalan dan jaringan trayek angkutan,
- d. Kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau pusat kegiatan,
- e. Kesenjangan serta keseimbangan dengan kegiatan sekitar,
- f. Permintaan angkutan lingkungan sekitar,
- g. Kelayakan terminal,
- h. Keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan,
- i. Kelestarian fungsi lingkungan hidup sekitar.

Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan (1995) telah mengatur penetapan lokasi terminal penumpang, khususnya terminal penumpang tipe A dimana dalam penetapan lokasinya harus memenuhi syarat:

Syarat Penetapan Lokasi Terminal Penumpang Tipe A		
No	Kriteria	Ketentuan
1	Jaringan Trayek	AKAP, AKDP, angkot/angdes
2	Kelas Jalan	Minimal kelas IIIA
3	Jarak Antar 2 Terminal Tipe A	Minimal 20 km
4	Luas Lahan	Minimal 5 ha
5	Akses Keluar-Masuk	Minimal 100 m

Tabel 1 Syarat Penetapan Lokasi Terminal Tipe A

Sumber. Kepmen Perhubungan No. 31 Tahun 1995

Agar terminal tipe A dapat dibangun, selain memperhatikan sisi teknis pembangunan, syarat lokasi pembangunan harus diperhatikan seperti tipe jaringan trayek yang dilayani, jarak antar 2 terminal dengan tipe yang sama, dan aksesibilitas terminal.

2.1.5. Standar Pelayanan Terminal

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Angkutan Jalan (Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2015), standar pelayanan terminal mencakup 6 aspek, yaitu aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kehandalan/keteraturan, kemudahan/keterjangkauan, dan kesetaraan.

1. Aspek Keselamatan

Standar aspek keselamatan meliputi tersedianya jalur pejalan kaki, fasilitas keselamatan jalan, jalur evakuasi, alat pemadam kebakaran, pos kesehatan, pos pemeriksa kendaraan umum, pos perbaikan ringan kendaraan umum, fasilitas informasi.

2. Aspek Keamanan

Standar aspek keamanan meliputi tersedianya pos keamanan, kamera pengawas dan titik pengamanan tertentu, serta media pengaduan untuk gangguan keamanan dan petugas keamanan dengan jumlah minimal 1.

3. Aspek Kenyamanan

Standar aspek kenyamanan meliputi tersedianya ruang tunggu, toilet, fasilitas peribadatan seperti mushalla, ruang terbuka hijau, fasilitas dan petugas kebersihan, tempat istirahat awak kendaraan, area merokok, drainase, serta lampu penerang.

4. Aspek Kehandalan/Keteraturan

Standar aspek kehandalan meliputi terjadwalnya kedatangan dan keberangkatan dan adanya tarif yang terrealisasi, tersedianya loket penjualan tiket, kantor penyelenggara dan petugas operasional.

5. Aspek Kemudahan/Keterjangkauan

Standar aspek kemudahan meliputi tersedianya jalur keberangkatan dan kedatangan yang tetap dan teratur tanpa *crossing* dengan kendaraan lain, tempat informasi pelayanan untuk angkutan, penitipan barang, pengisian baterai, tempat naik/turun penumpang, dan tempat parkir kendaraan pribadi.

6. Aspek Kesetaraan

Standar aspek kesetaraan meliputi tersedianya fasilitas penyanggah cacat (difabel) dan ruang ibu menyusui.

2.1.6. Fasilitas Terminal

Menurut PM Kemenhub No. 24 Tahun 2021, fasilitas dalam terminal dapat dibagi menjadi dua, yaitu fasilitas utama dan penunjang.

1. Fasilitas Utama Terminal

Fasilitas utama pada terminal meliputi:

- a. Jalur keberangkatan angkutan,
- b. Jalur kedatangan angkutan,
- c. Ruang tunggu untuk penumpang, pengantar, dan/atau penjemput penumpang,
- d. Tempat untuk naik/turun penumpang,
- e. Tempat untuk parkir kendaraan bagi penumpang

atau pengelola,

- f. Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup,
- g. Perlengkapan jalan,
- h. Media informasi terminal,
- i. Kantor penyelenggara terminal,
- j. Loker penjualan tiket angkutan.

Fasilitas utama pada terminal harus dilengkapi beberapa hal, seperti area pelayanan pengguna (*customer service*), *outlet* pembelian tiket secara *online*, jalur untuk pejalan kaki yang ramah untuk semua orang khususnya orang dengan kebutuhan khusus, serta tempat berkumpul keadaan darurat.

2. Fasilitas Penunjang Terminal

Fasilitas penunjang pada terminal meliputi:

- a. Fasilitas khusus untuk penyandang disabilitas, ibu hamil, serta ibu yang sedang menyusui,
- b. Pos medis/kesehatan, berserta fasilitasnya,
- c. Fasilitas peribadatan seperti mushalla,
- d. Pos polisi/keamanan,
- e. Alat pemadam kebakaran,
- f. Fasilitas umum, yang berupa:
 - Toilet,
 - Rumah makan/kantin,
 - Fasilitas telekomunikasi,
 - Tempat peristirahatan untuk awak kendaraan umum,
 - Fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan,
 - Fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang,
 - Fasilitas kebersihan,
 - Fasilitas perbaikan ringan untuk kendaraan umum,

- Fasilitas untuk perdagangan dan usaha/pertokoan,
- Fasilitas penginapan,
- Area merokok,
- Fasilitas anjungan tunai mandiri (ATM),
- Fasilitas pengantar barang,
- Ruang anak-anak,
- Media pengaduan layanan terminal, dan lain-lain.

2.1.7. Tata Ruang Terminal Bus

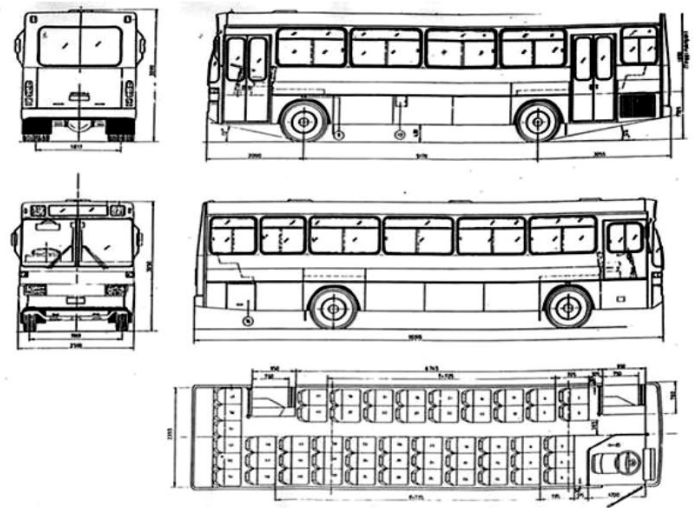
Terminal bus pada umumnya mengutamakan sirkulasi untuk jalur dan ruang parkir bus/angkutan.

a. Spesifikasi Bus

Agar dapat menentukan luas yang dibutuhkan oleh ruang parkir, terutama bus dan angkutan kota, spesifikasi dan dimensi bus yang digunakan harus diketahui. Ada 4 golongan ukuran kendaraan umum, yaitu bus besar (BB), bus sedang (BS), bus kecil (BK), dan mobil penumpang umum (MPU). Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 117 Tahun 2018, dimensi kendaraan angkutan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Bus Besar

Bus besar memiliki panjang 9-12 meter dengan lebar yang tidak lebih dari 2,5 meter. Kapasitas muatan kursi bus ini kurang lebih 55-65 namun tidak menutup kemungkinan untuk berkapasitas 45-55 tergantung pada kelas kendaraan umum dengan tinggi kendaraan tidak lebih dari 4,2 meter.

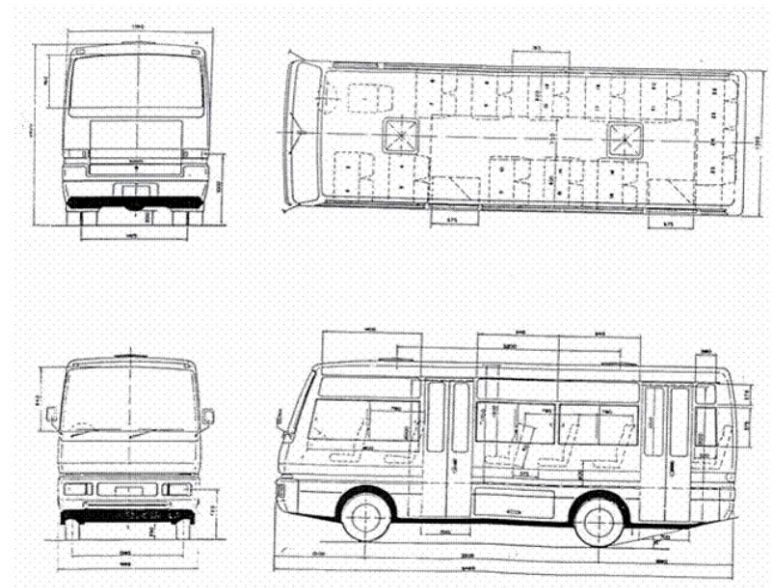


Gambar 1 Dimensi dan konfigurasi tempat duduk untuk bus besar

Sumber Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002)

2. Bus Sedang

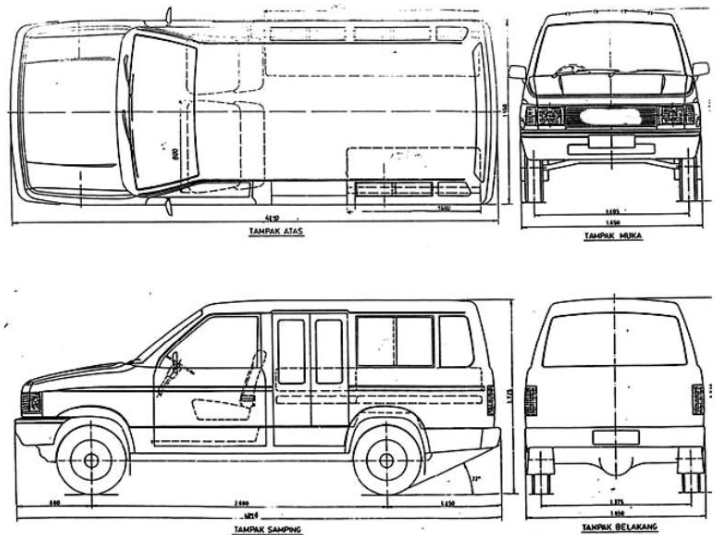
Bus sedang memiliki panjang 9 meter dengan lebar tidak lebih dari 2,1 meter beserta tinggi yang tidak lebih dari 1,7 kali lebar kendaraan (sekitar 3,6 meter). Kapasitas kursi duduk pada bus ini biasanya memuat 28-30 kursi, tergantung pada kelas kendaraan umum.



Gambar 2 Dimensi dan konfigurasi tempat duduk bus sedang

3. Bus Kecil

Bus kecil memiliki panjang maksimal sebesar 6 meter dan lebar yang tidak lebih dari 2,1 meter dengan tinggi yang tidak lebih dari 1,7 kali lebar kendaraan (sekitar 3,6 meter). Biasanya kapasitas kursi duduk memuat 10-15 kursi, tergantung pada kelas kendaraan umum.

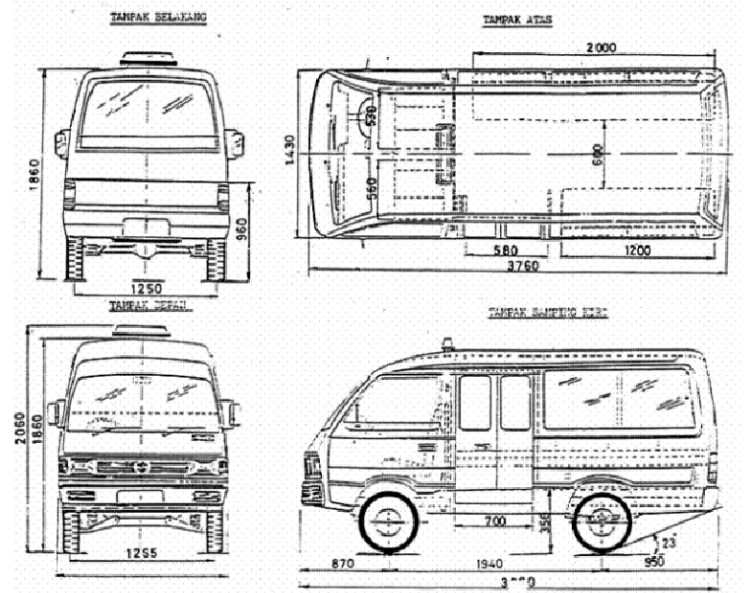


Gambar 3 Dimensi dan konfigurasi tempat duduk bus kecil

Sumber. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002)

4. Mobil Penumpang Umum

Mobil penumpang umum memiliki kapasitas tempat duduk paling banyak 8 orang, termasuk kursi untuk pengemudi. Namun banyak juga beberapa kendaraan mobil penumpang umum yang tata letak kursinya dimodifikasi untuk memuat lebih banyak penumpang hingga 12-13.

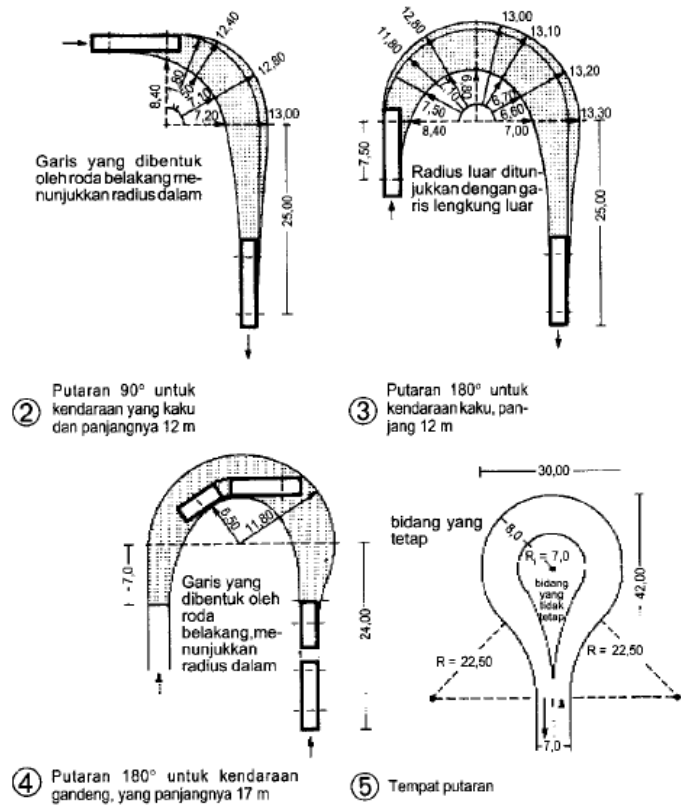


Gambar 4 Dimensi dan konfigurasi tempat duduk mobil penumpang umum

Sumber Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002)

b. Ruang Luncur dan Radius Putar

Terminal harus memperhatikan dimensi putar bus dan angkutan lainnya agar tidak terjadi penyilangan sirkulasi antar moda kendaraan dan pengguna terminal lainnya.



Gambar 5. Ruang luncur dan radius putar terminal

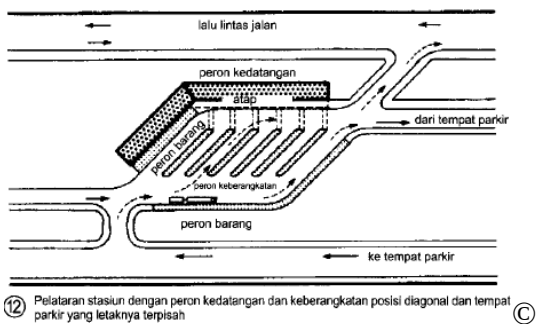
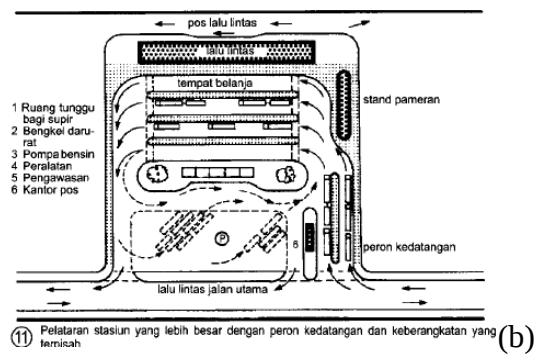
Sumber. Neufert (1996)

c. Ruang Peron Bus

Menurut Neufert (1996), berikut merupakan beberapa cara penataan ruang peron bus pada terminal:

1. Tegak lurus untuk pintu masuknya,
2. Peron panjang dengan jalur khusus untuk mendahului, ja
3. Peron panjang dengan posisi miring,

21



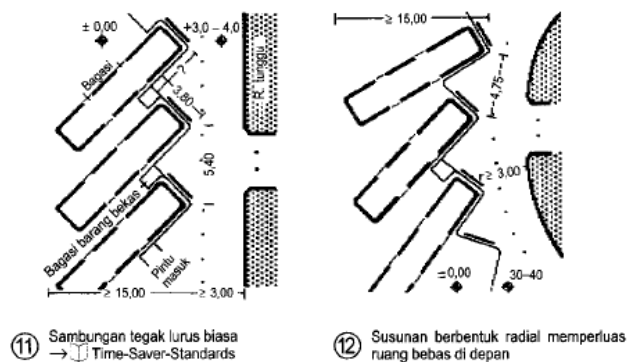
Gambar 7 (a) (b) dan (c) Contoh tata ruang massa terminal

Sumber. Neufert (1996)

e. Ruang Loading Bus/Angkutan

Menurut Neufert (1996), berikut merupakan 2 tipe untuk penataan ruang angkut (*loading bay*) untuk bus:

1. Tegak lurus
2. Radial



Gambar 8 Ruang loading bus

Sumber. Neufert (1996)

2.2. Konsep *Transit Oriented Development* (TOD)

2.2.1. Pengertian *Transit-Oriented Development* (TOD)

Transit-oriented development (TOD) atau perkembangan berorientasi transit lebih umum digunakan sebagai terminology dalam skala urban, dimana konsep ini memberikan gagasan bahwa sebuah tempat yang berorientasi pada transit harus mengintegrasikan jaringan perpindahan (transit) dan melengkapi strategi-strategi perkembangan kawasan yang sudah ada (Ricardianto et al., 2023).

Pembangunan terminal tipe A yang tak hanya menghubungkan para pengguna fasilitas terminal dengan layanan kendaraan AKBP yang digunakan untuk perjalanan jauh, tapi juga dengan layanan moda transportasi angkutan kota seperti layanan *bus rapid transit* (BRT) yang merupakan salah satu elemen penting yang sering dibahas dalam perkembangan lingkungan urban yang berfokus pada moda transportasi yang terintegrasi (Padeiro et al., 2019).

2.2.2. Tujuan *Transit-Oriented Development*

Menurut Padeiro et al. (2019), ada 2 tujuan untuk perkembangan urban yang berpedoman pada terintegrasinya moda transportasi. Pertama, untuk mempromosikan perubahan moda sehingga mengurangi ketergantungan pada moda transportasi pribadi dan jarak tempuh. Kedua, untuk menciptakan lingkungan manusia yang layak huni dalam berbagai aspek sehingga dapat mendorong perkembangan yang berpeluang luas, menstimulasi secara sosial dan inklusif.

Sebuah tempat yang berorientasi transit akan menggabungkan beberapa guna lahan seperti residensial, retail, ruang terbuka dan publik untuk menciptakan sebuah ruang yang memudahkan penggunaannya untuk melaksanakan perpindahan dengan berjalan kaki, bersepeda, dan sebagainya (Ricardianto et al., 2023).

2.2.3. Prinsip *Transit-Oriented Development*

Secara garis besar, prinsip utama TOD adalah terciptanya sebuah perpindahan dari satu tempat menuju tempat yang lain melalui fasilitas antarmoda yang ramah penggunaannya (Rahmatullah et al., 2022). Maka dari itu, sistem transportasi sangat penting untuk TOD karena dengan adanya sistem transportasi yang baik, tercipta lingkungan yang mempunyai aksesibilitas yang tinggi dengan jarak yang pendek. Sebagaimana yang tercantum dalam PM ATR/BPN No. 16 Tahun 2017 (Peraturan Menteri Agraria Dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertahanan Nasional Republik Indonesia No. 16 Tahun 2017 Tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit, 2017) bahwa prinsip TOD dalam mewujudkan kawasan yang terintegrasi dalam transportasi massal terdiri atas 2:

1. Pengembangan kawasan dengan mendorong mobilitas yang berkelanjutan. Hal ini dicapai dari meningkatkan penggunaan fasilitas transportasi umum oleh masyarakat secara massal.
2. Pengembangan fasilitas lingkungan untuk moda transportasi yang tidak bermotor (misalnya sepeda) dan pejalan kaki. Fasilitas tersebut harus terkoneksi dan terintegrasi dengan simpul transit.

Singkatnya, dengan prinsip dari penerapan konsep TOD adalah untuk menciptakan lingkungan yang mendukung dan ramah terhadap para pejalan kaki untuk melaksanakan kegiatan transportasi dengan efisien, aman, dan nyaman.

2.2.4. Indikator *Transit-Oriented Development*

Pembangunan yang berkonsep TOD tentunya memiliki indikator-indikatornya sendiri agar dapat tergolong mengukung konsep tersebut. Dalam sebuah pedoman yang dikembangkan oleh *Institute for Transportation & Development Policy (ITDP)* (2023), keberhasilan TOD sebuah tempat dapat dilihat dari yang disebut “8 Prinsip TOD” yang merupakan indikator terciptanya lingkungan

TOD.

Indikator-indikator tersebut meliputi berjalan kaki (*walk*), bersepeda (*cycle*), menghubungkan (*connect*), angkutan umum (*transit*), memadatkan (*densify*), merapatkan (*compact*), dan beralih (*shift*) (Institute for Transportation & Development Policy, 2023).

Untuk pembangunan terminal bus yang berkonsep TOD, khususnya terminal bus tipe A, perancangan pembangunannya harus berpedoman dan memunculkan indikator-indikator tersebut. Hal ini dikarenakan indikator-indikator tersebut dapat diimplementasikan dalam skala yang lebih kecil (lingkungan terminal) daripada skala urban yang biasanya diterapkan.

2.3.Studi Preseden

2.3.1. Terminal Tirtonadi, Surakarta

Nama Tempat	: Terminal Tirtonadi
Kode Terminal	: TTN
Lokasi	: Surakarta, Jawa Tengah
Luas	: 5 hektar
Tahun	: 1975



Gambar 9 Terminal Tirtonadi

Sumber. Dokumentasi Pribadi (2024)

Terminal Tirtonadi merupakan terminal tipe A di Kota Surakarta, Jawa Tengah, tepatnya di Kecamatan Banjarsari. Terminal ini mulai beroperasi pada tahun 1975 dan perannya merupakan terminal yang menggantikan Terminal Bus Harjodaksino yang keadaannya sudah tidak memungkinkan untuk dikembangkan kembali.

Awalnya, Terminal Tirtonadi hanya memiliki luas 3,5 hektar. Namun, karena semakin ramai dan padat, terminal ini diperluas pada tahun 1986 menjadi 5 hektar. Setiap harinya, sekitar 500 bus AKAP dan AKDP keluar-masuk terminal, sehingga pada saat puncak kepadatan, hampir tidak ada ruang kosong di dalamnya. Angka bus ini belum termasuk bus lainnya seperti TransJateng, Batik Solo Trans (BST), dan angkutan desa lainnya. Untuk mengatasi kepadatan ini, Terminal Tirtonadi dibagi menjadi tiga area: Terminal A untuk keberangkatan bus ke arah timur, Terminal B untuk penurunan penumpang, dan Terminal C untuk keberangkatan bus ke arah barat.

A. Zona Terminal Tirtonadi

Terminal A (Terminal Timur) yaitu terminal yang dikhususkan untuk bus dengan arah keberangkatan ke timur dan selatan melayani bus AKAP, AKDP, BRT TransJateng dan Batik Solo Trans (BST). Rute untuk bus-bus tersebut selain rute dalam kota adalah kota-kota yang berada di sebelah timur kota Surakarta, seperti Surabaya, Karanganyar, Malang, Pacitan, Banyuwangi, dan lain-lain. Pada zona ini terdapat 3 jalur keberangkatan bus AKAP/AKDP dengan kapasitas parkir bus sebanyak 26 di area keberangkatan.



Gambar 10. Suasana ruang tunggu Terminal A Tirtonadi

Sumber. Dokumentasi Pribadi (2024)



Gambar 11 Jalur keberangkatan bus sisi timur Terminal Tirtonadi

Sumber. Dokumentasi Pribadi (2024)

Terminal B dikhususkan untuk area penurunan penumpang bus sehingga penumpang dapat langsung diarahkan masuk ke dalam bangunan terminal untuk menuju area penjemputan penumpang di sebelah selatan terminal. Area penurunan bus harus disterilkan dari penumpang setelah bus selesai menurunkan penumpang karena tingkat aktivitas pergerakan kendaraan yang tinggi yang dapat membahayakan penumpang dan petugas jika terjadi penumpukan. Biasanya di terminal ini dilaksanakan pendataan penurunan penumpang yang akan direkap oleh pihak terminal yang akan masuk ke dalam laporan.



Gambar 12 Jalur kedatangan penumpang menuju terminal sisi timur

Sumber. Dokumentasi Pribadi (2024)

Terminal C (Terminal Barat) adalah terminal yang dikhususkan untuk melayani rute bus yang bertujuan di sebelah barat dan utara kota Surakarta, seperti Semarang, Jakarta, Tangerang, hingga ke luar pulau seperti Jambi dan Lampung. Bedanya pada sisi barat Terminal Tirtonadi tidak melayani penurunan dan penaikan penumpang untuk BRT seperti TransJateng dan Batik Solo Trans karena semuanya sudah memiliki haltenya di sisi timur terminal. Pada zona terminal ini terdapat 5 jalur keberangkatan bus AKAP/AKDP dengan ruang parkir bus sebanyak 28 di area keberangkatan.



Gambar 13. Jalur keberangkatan bus barat Terminal Tirtonadi

B. Fasilitas Utama Terminal Tirtonadi

Sebagai terminal Tipe A, Terminal Tirtonadi memiliki fasilitas utama sebagai berikut:

1. Jalur kedatangan bus

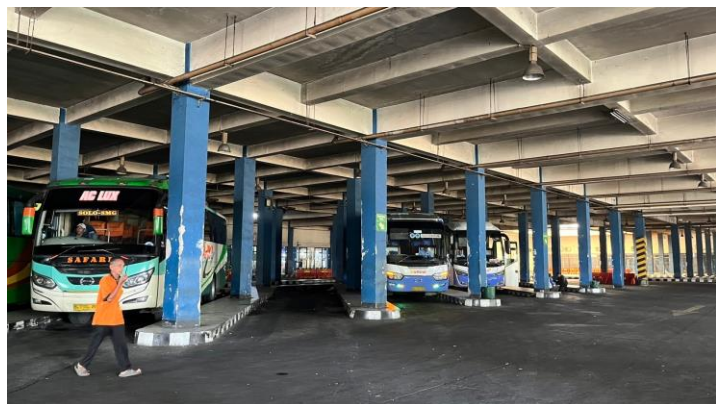
Terdapat 3 jalur kedatangan bus untuk menuju ke tiap-tiap zona terminal (total 6 jalur kedatangan bus).

2. Jalur keberangkatan bus

Terdapat 5 jalur keberangkatan bus AKAP/AKDP pada terminal zona barat dan 3 jalur keberangkatan bus AKAP/AKDP pada terminal zona timur.

3. Ruang parkir bus

Pada masing-masing zona keberangkatan terminal terdapat beberapa ruang untuk parkir bus yang akan segera menaikkan penumpang untuk berangkat. Pada terminal zona timur terdapat 26 ruang parkir dan pada zona barat terdapat 28 ruang parkir. Di luar zona keberangkatan ini terdapat pelataran parkir yang dapat memuat hingga 100 bus AKAP/AKDP, khususnya yang membutuhkan fasilitas bengkel.



Gambar 14 Ruang parkir bus pada sisi barat terminal

Sumber. Dokumentasi Pribadi (2024)

4. Ruang parkir pengunjung dan staff

Ruang parkir pengunjung dan staff berada di lantai kedua terminal, dilengkapi dengan gerbang tiket parkir yang dapat melakukan transaksi pembayaran dengan tunai maupun non-tunai (*e-money*, dll).



Gambar 15 Ruang parkir staff pada lantai kedua terminal

Sumber. Dokumentasi Pribadi (2024)

5. Ruang control

Ruang control terminal berada di gerbang kedatangan bus untuk melakukan input data kedatangan bus dan penumpang yang masuk ke terminal. Data tersebut kemudian direkap dan dimasukkan ke dalam laporan terminal.

6. Ruang tunggu

Ruang tunggu penumpang ada pada masing-masing zona keberangkatan bus agar penumpang dapat menunggu keberangkatan bus dengan nyaman. Tak hanya itu, terminal juga dilengkapi dengan beberapa *lounge* yang dapat digunakan oleh penumpang-penumpang dengan tiket tertentu.

7. Loker penjualan tiket

Loker penjualan tiket berada di dekat area kedatangan dan penjemputan penumpang ketika pertama masuk/keluar terminal. Pembelian tiket dapat dilaksanakan secara langsung, namun juga terdapat layanan loket untuk tiket yang dijual secara *online*.



Gambar 16 Deretan loket tiket bus oleh beberapa PO bus

Sumber. Dokumentasi Pribadi (2024)

8. Ruang informasi

Ruang informasi berada di lobby terminal yang berada di dekat area penjemputan dan kedatangan penumpang. Pada ruang informasi terdapat panel informasi mengenai trayek-trayek bus beserta jadwalnya, serta zona keberangkatannya.



Gambar 17 Ruang informasi pada area lobby Terminal Tirtonadi

Sumber. Dokumentasi Pribadi (2024)

9. Bengkel bus

Area bengkel bus berada di luar area kedatangan dan keberangkatan bus, berdekatan dengan ruang parkir dan dapat melayani 4 bus sekaligus. Pada bengkel ini awak bus dapat melakukan perawatan seperti tambal ban, cuci bus, ganti oli, dan sebagainya.



Gambar 18 Ruang bengkel dan cuci bus pada area pelataran parkir bus

Sumber. Dokumentasi Pribadi (2024)

C. Fasilitas Penunjang Terminal Tirtonadi

Sebagai terminal Tipe A, Terminal Tirtonadi memiliki fasilitas penunjang sebagai berikut:

1. Ruang ATM
2. Masjid
3. Ruang laktasi
4. Kios
5. Puskesmas
6. Pos polisi

Setelah mengalami renovasi dan revitalisasi kembali pada tahun 2021 menghadirkan banyak fasilitas-fasilitas baru yang diintegrasikan dengan terminal sehingga fungsinya tidak hanya untuk pusat pemberhentian dan pemberangkatan bus (Pemerintah Kota Surakarta, 2022), diantaranya:

1. *Sport center*

Pusat olahraga Terminal Tirtonadi memiliki luas sebesar 1.152 m² dan mampu menampung 300 penonton pada tribunnya. *Sport center* digunakan untuk berbagai macam aktivitas olahraga, seperti untuk tempat latihan tim bola voli kota Solo, latihan silat, taekwondo, dan ballet. Pada *sport center* tersedia

kamar mandi wanita dan laki-laki serta matras dan net untuk latihan olahraga. Biasanya *sport center* ramai digunakan pada hari libur akhir pekan dan pada sore hari.



Gambar 19 Sport center Terminal Tirtonadi

Sumber. Dokumentasi Pribadi (2024)

2. Food court

Pusat kuliner Terminal Tirtonadi menghadirkan banyak opsi makanan untuk pengguna transportasi bus yang sedang berkunjung. Biasanya suasana *food court* ramai pada sore hari ketika banyak pengguna terminal seperti awak bus, petugas terminal, dan juga pengunjung *convention hall* dan *sport center* selesai melaksanakan kegiatannya dan ingin mencari makan. Pada *food court* tersedia banyak pilihan makanan dan minuman dan seringkali dilengkapi dengan *live music*.



Gambar 20 Suasana food court Terminal Tirtonadi

Sumber. Dokumentasi Pribadi (2024)

3. *Convention hall*

Fasilitas *convention hall* yang dapat digunakan untuk berbagai macam kegiatan seperti kegiatan sosial budaya dan acara pernikahan ini berluas 3.564 m² dan memiliki daya tampung sebanyak 4.000 orang. Biasanya suasana *convention hall* ramai ketika ada acara dan biasanya dalam sebulan ada acara setiap minggunya. Jika ada acara, dalam sehari pengunjung yang datang dapat mencapai lebih dari 6.000 orang.



Gambar 21 Kondisi convention hall Terminal Tirtonadi

Sumber. Dokumentasi Pribadi (2024)

D. Alur Sirkulasi Terminal Tirtonadi

1. Kedatangan Penumpang Bus

Penumpang bus akan melakukan kedatangan ke dalam terminal dengan cara turun dari bus pada area kedatangan terminal, kemudian setelah melaporkan diri kepada petugas harus segera memasuki bangunan terminal untuk menghindari terjadinya terlalu banyak lalu-lalang di area dengan intensitas kegiatan yang tinggi. Setelah memasuki bangunan terminal, penumpang akan diarahkan ke lobby kedatangan/pemberangkatan, dimana setelahnya akan berada di area penjemputan.

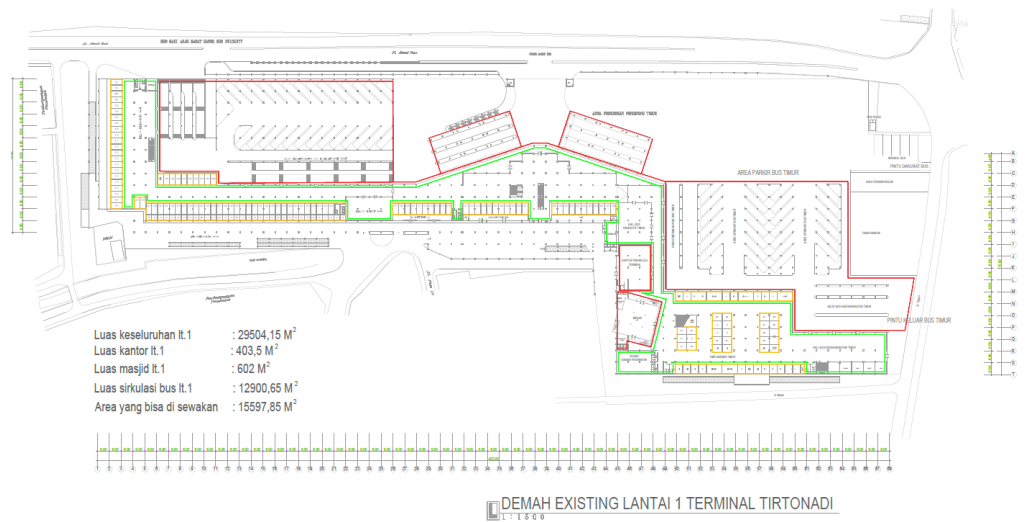
2. Keberangkatan Penumpang Bus

Penumpang bus yang akan berangkat melalui area loket tiket bus kemudian memasuki area lobby setelah dari pintu masuk. Pada area lobby penumpang dapat melihat pintu keberangkatan bus yang akan ditumpangi di papan informasi, kemudian penumpang akan bergerak ke area tunggu sesuai dengan zona dan pintu keberangkatan bus yang akan ditumpangi.

3. Kendaraan Umum

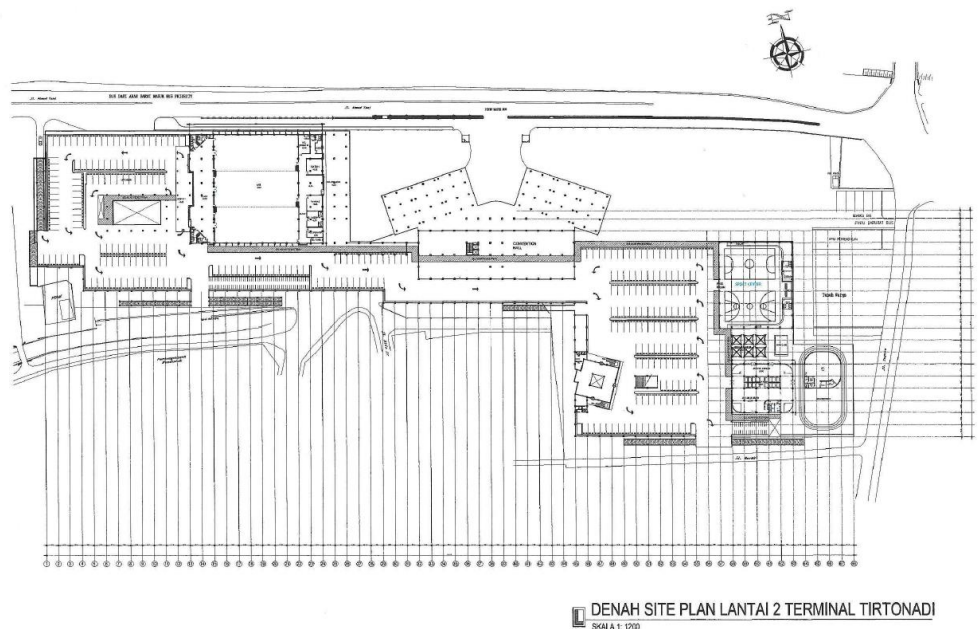
Kendaraan umum yang akan berhenti di Terminal Tirtonadi akan masuk ke terminal lewat gerbang depan melewati jalur kedatangan, kemudian menurunkan penumpang di jalur kedatangan penumpang. Setelah itu kendaraan akan menuju ke ruang parkir (jika menunggu jadwal keberangkatan) atau ke jalur keberangkatan (jika langsung menjemput penumpang), kemudian ke arah gerbang keluar terminal.

4. Denah Terminal Tirtonadi



Gambar 22 Denah lantai 1 Terminal Tirtonadi

Sumber. Terminal Tirtonadi (2024)



Gambar 23 Denah lantai 2 Terminal Tirtonadi

Sumber. Terminal Tirtonadi (2024)

2.3.2. Terminal Pulo Gebang, Jakarta

Nama Tempat : Terminal Pulo Gebang
Kode Terminal : PGB
Lokasi : Jakarta

Luas : 12,6 hektar (lahan)
5,4 hektar (bangunan)
Tahun : 2016



Gambar 24. Terminal Pulo Gebang, Jakarta

Sumber. Kompas (2023)

Terminal Pulo Gebang merupakan terminal tipe A yang berlokasi di Cakung, Jakarta Timur dengan nama lengkap Terminal Bus Terpadu Sentra Timur Pulo Gebang. Terminal Pulo Gebang yang merupakan hasil karya dari arsitek Paul Tanjung Tan sebagai terminal bus terbesar di Asia Tenggara adalah terminal yang tujuannya untuk penggantian fungsi Terminal Pulo Gadung yang kondisinya kurang layak untuk digunakan dan sebagai cara untuk mengatasi banyaknya terminal bayangan yang muncul di Jakarta agar penumpang dan awak bus mendapatkan fasilitas yang nyaman dan aman.

A. Zona Terminal Pulo Gebang

Terminal Pulo Gebang memiliki 4 bangunan yang memiliki fungsi yang berbeda.

Gedung A Terminal Pulo Gebang memiliki luas sebesar 1.000 m² dan gedung ini merupakan area istirahat awak bus AKAP dan AKDP.

Gedung B Terminal Pulo Gebang memiliki luas sebesar 2.000 m² dengan fungsi sebagai ruang tunggu bagi penumpang sekaligus area keberangkatan bagi bus AKAP dan AKDP. Pada area Gedung B terdapat 9 pintu keberangkatan bus AKAP dan AKDP yang dilengkapi dengan 28 jalur bus.

Gedung C Terminal Pulo Gebang merupakan bangunan dengan luas terbesar, yaitu 2.900 m². Gedung ini merupakan gedung yang memfasilitasi area kedatangan bus AKAP dan AKDP, serta bus dalam kota dengan akses 14 pintu.

Gedung D Terminal Pulo Gebang merupakan gedung terkecil pada komplek Terminal Pulo Gebang, yaitu hanya seluas 500 m². Hal ini karena gedung ini digunakan untuk area keberangkatan dan kedatangan bus BRT TransJakarta dengan fasilitas 2 jalur.



Gambar 25 Ilustrasi 4 gedung Terminal Pulo Gebang, Jakarta

Sumber: Unit Pengelola Termnal Terpadu Pulo Gebang (2016)

B. Fasilitas Utama Terminal Pulo Gebang

Sebagai terminal yang merupakan terminal terpadu yang berlokasi di ibu kota negara, Terminal Pulo Gebang harus dapat memfasilitasi penggunaanya dengan baik, yaitu dengan cara menghadirkan fasilitas utama terminal sebagai berikut:

1. Jalur kedatangan bus

Pada Terminal Pulo Gebang, terdapat 8 jalur kedatangan bus AKAP dan 12 jalur kedatangan untuk bus dalam kota. Total jalur yang ada adalah 20 jalur kedatangan bus.

2. Jalur keberangkatan bus

Pada Terminal Pulo gebang terdapat 28 jalur keberangkatan bus AKAP berserta 16 jalur untuk bus dalam kota, dengan 6 jalur untuk bus kecil, 8 jalur untuk bus sedang, dan 2 jalur untuk bus besar.

3. Ruang parkir bus

Ruang parkir untuk yang tersedia di Terminal Pulo Gebang ada kurang lebih 60 unit. Posisi ruang parkir bus pada Terminal Pulo Gebang berbentuk miring untuk memudahkan bus dalam melakukan penaikkan/penurunan penumpang.



Gambar 26 Ruang parkir bus di Terminal Pulo Gebang

Sumber: Unit Pengelola Terminal Terpadu Pulo Gebang (2016)



Gambar 27 Pelataran parkir bus AKAP di Terminal Pulo Gebang

Sumber: Unit Pengelola Terminal Terpadu Pulo Gebang (2016)

4. Ruang kedatangan

Ruang tunggu kedatangan berfungsi untuk ruang tunggu bagi penumpang yang hendak menunggu jemputan atau menunggu untuk transit ke bus/moda transportasi lainnya. Luas ruangan ini adalah sebesar kurang lebih 2.800 m² dan mampu menampung sekitar 800 orang.



Gambar 28 Suasana ruang tunggu kedatangan di Terminal Pulo Gebang

Sumber: Unit Pengelola Terminal Terpadu Pulo Gebang (2016)

5. Ruang tunggu

Ruang tunggu untuk keberangkatan penumpang dipisah dengan ruang tunggu kedatangan agar terhindar dari penumpukan penumpang yang akan naik/turun bus dan melanjutkan perjalanan. Luas ruang tunggu keberangkatan penumpang bus ini sebesar 2.000 m².



Gambar 29 Suasana ruang tunggu keberangkatan Terminal Pulo Gebang di pagi hari

Sumber: Unit Pengelola Terminal Terpadu Pulo Gebang (2016)

6. Loker penjualan tiket

Terdapat 31 unit penjualan tiket bus di Terminal Pulo Gebang dengan luas total sekitar 1500 m². Loker tiket ini merupakan loket untuk pembelian tiket bus AKAP dan AKDP.



Gambar 30 Suasana loket bus AKAP di Terminal Pulo Gebang

Sumber: Unit Pengelola Terminal Terpadu Pulo Gebang (2016)

C. Fasilitas Penunjang Terminal Pulo Gebang

Tak hanya fasilitas utama, Terminal Pulo Gebang juga memiliki fasilitas penunjang yang dapat digunakan oleh pengunjung, yaitu:

1. Fasilitas kesehatan (puskesmas)
2. Masjid
3. Ruang istirahat pengemudi
4. Pos polisi
5. Kantin dan restoran

Sebuah fasilitas penunjang yang unik dan bermanfaat yang ada di Terminal Pulo Gebang adalah fasilitas perpustakaan di ruang tunggu keberangkatan penumpang. Fasilitas ini menyediakan buku bacaan dengan beragam macam genre dilengkapi dengan tempat duduk yang dapat dipakai oleh siapa saja secara gratis.



Gambar 31 Suasana perpustakaan di ruang tunggu keberangkatan Terminal Pulo Gebang

Sumber: Unit Pengelola Terminal Terpadu Pulo Gebang (2016)

D. Alur Sirkulas Terminal Pulo Gebang

1. Keberangkatan Penumpang Bus

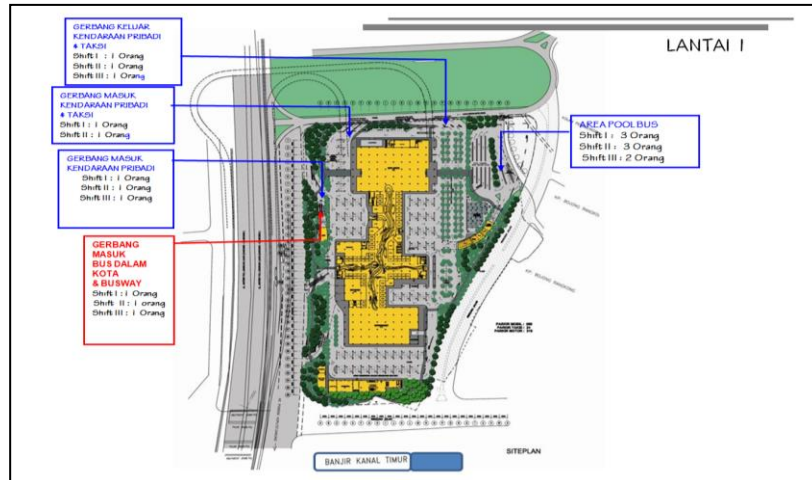
Penumpang akan datang ke terminal menggunakan kendaraan seperti kendaraan pribadi, taksi (*online* maupaun konvensional), ataupun angkutan dalam kota (TransJakarta, bus Mayasari, dll.). Setelah menuruni kendaraan, penumpang akan bergerak ke area loket kemudian menuju ruang tunggu menggunakan escalator atau lift. Setelah bus yang akan ditumpangi datang di area keberangkatan, penumpang akan menaiki bus sesuai dengan tujuan perjalanannya.

2. Kedatangan/Keberangkatan Kendaraan

Bus akan datang ke terminal melalui salah satu jalur kedatangan dimana bus akan menurunkan penumpang yang memiliki tujuan akhir di Terminal Pulo Gebang. Setelah pendataan oleh petugas, bus memiliki 2 opsi, yaitu menuju ruang parkir bus untuk menunggu jam keberangkatan atau langsung menuju pintu keberangkatan untuk menjemput

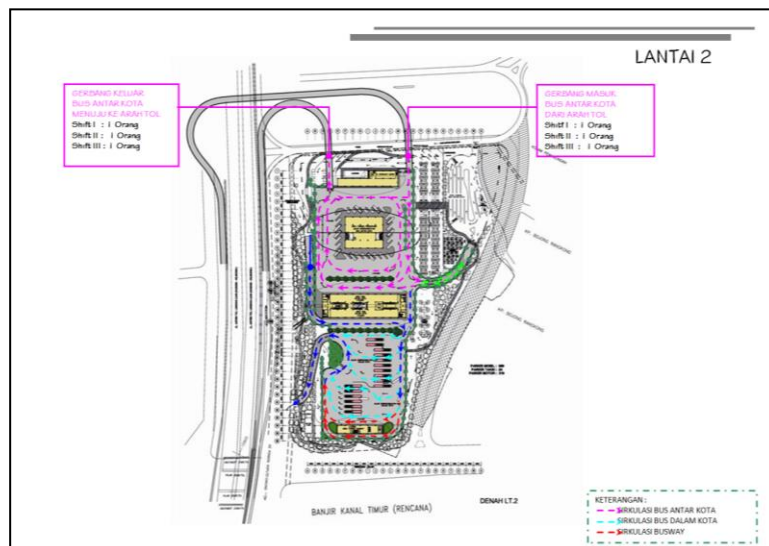
penumpang, kemudian berangkat melalui jalur keberangkatan.

E. Denah Terminal Pulo Gebang



Gambar 32 Denah lantai 1 Terminal Pulo Gebang

Sumber; Unit Pengelola Terminal Terpadu Pulo Gebang (2016)



Gambar 33 Denah lantai 2 Terminal Pulo Gebang

Sumber: Unit Pengelola Terminal Terpadu Pulo Gebang (2016)