

BAB II LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Umum Sistem Terminal

2.1.1 Pengertian Terminal

Terminal adalah titik simpul berbagai moda angkutan, sebagai titik perpindahan penumpang dari moda satu ke moda lain atau dari berbagai moda ke suatu moda, dan juga sebagai titik tujuan dan titik akhir orang setelah turun melanjutkan berjalan kaki ketempat kerja, rumah atau pasar.¹ Dengan kata lain terminal merupakan tempat berhenti sementara sebelum melakukan aktifitas lain.

Terminal merupakan titik dimana penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem. Fungsi utama terminal transportasi adalah menyediakan fasilitas masuk dan keluar bagi obyek yang diangkut, baik penumpang maupun barang, menuju dan dan keluar dari sistem. Pada sistem transportasi kendaraan tujuan utama dari terminal adalah untuk membongkar dan memuat kendaraan.²

2.1.2 Fungsi dan Manfaat Terminal.

Terminal angkutan selalu diperlukan pada setiap kota untuk menunjang mobilitas penduduk kota. Fungsi terminal yaitu .³

- a. Memuat penumpang atau barang keatas kendaraan transport
- b. Menampung penumpang atau barang dari waktu tiba sampai pemberangkatan
- c. Menyiapkan dokumen perjalanan
- d. Menyiapkan kendaraan (parkir)

Sedangkan pendapat lain dari fungsi terminal yaitu:⁴

1. Titik konsentrasi penumpang dari segala arah berkumpul atau menuju kesana
2. Titik dispersi: titik tempat penyebaran penumpang kesegala penjuru kota, atau beberapa tujuan khusus seperti airport, stasiun kereta api, dan sebagainya.
3. Titik pergantian moda angkutan

¹ Sumber: Dep. Hub, Menuju lalu lintas jalan dan angkutan yang tertib 1996

² Sumber: Morlok. Edward K, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. 1991

³ Sumber: Ibid

⁴ sumber: Dep. Hub, Menuju lalu lintas jalan dan angkutan yang tertib. 1996

BAB II LANDASAN TEORI

Terminal Dara Bima. merupakan terminal yang terletak dipusat kota dekat pesisir pantai, melayani arus angkutan antar kota dalam propinsi yang sangat banyak bila dibandingkan dengan pelayanan bis angkutan jarak jauh/antar kota antar propinsi, hal ini disebabkan oleh jarak antar satu propinsi dengan propinsi lain sangat jauh. Terminal model seperti ini termasuk jenis terminal antar kota (intercity bus terminal)

2.1.3.2 Tipe Terminal Menurut Tingkat Pelayanan

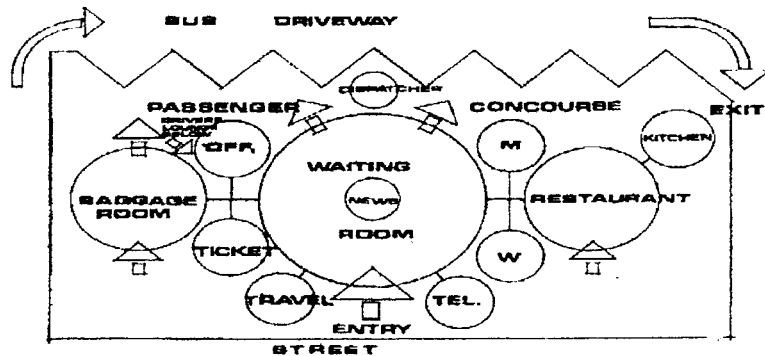
Dalam Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 1993 tentang prasarana dan Lalu Lintas Jalan pasal 41. Terminal penumpang dibagi menjadi 3 (tiga) yaitu:⁷

- a). Terminal penumpang tipe A berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi (AKAP). Dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), angkutan kota (AK) dan/atau angkutan pedesaan (ADES) dengan ciri-ciri :
 - Melayani angkutan jarak jauh dengan volume tinggi.
 - Bongkar muat barang/penumpang 6.900-12.000 ton/hari
 - Keluar/masuk bis 50-100 kendaraan/jam
- b). Terminal penumpang tipe B berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan kota dalam propinsi (AKDP), angkutan kota (AK), dan/atau angkutan pedesaan (ADES) dengan ciri-ciri :
 - Melayani angkutan jarak sedang dengan volume sedang
 - Bongkar muat barang/penumpang 4.250-6.000 ton/hari
 - Keluar/masuk kendaraan bis 25-50 kendaraan/jam.
- c). Terminal penumpang tipe C berfungsi melayani kendaraan umum untuk pedesaan (ADES) dengan ciri-ciri :
 - Melayani jarak pendek dengan volume kecil
 - Bongkar muat barang/penumpang 850-4.250 ton/hari
 - Keluar masuk kendaraan penumpang kurang dari 25 kendaraan/jam

Melihat dari kriteria tingkat pelayanan terminal Dara Bima sudah termasuk dalam kriteria tipe A karena terminal ini sudah melayani trayek AKAP,

⁷ sumber: Ibid.

BAB II LANDASAN TEORI



Gambar 2.8 Diagram ruang penumpang

2.1.5 Kebutuhan Ruang.¹⁰

Menurut hasil analisis Direktur jenderal angkutan darat kebutuhan ruang sebuah terminal secara umum seperti yang terdapat pada tabel 1 dibawah ini tetapi tidak semua terminal harus menggunakan patokan standart ini karena kebutuhan ruang terminal sangat tergantung dari berapa banyak terminal itu melayani penumpang dalam kurun waktu tertentu.

Table 1. Kebutuhan Luas Terminal (m²)

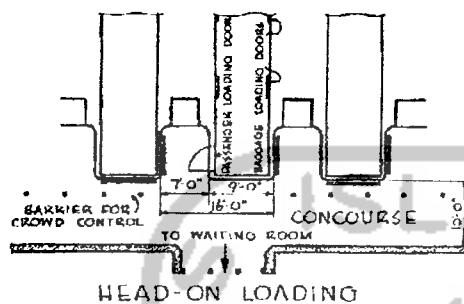
A. Kendaraan	Tipe A	Tipe B	Tipe C
Ruang Parkir AKAP	1.120	-	-
Ruang Parkir AKDP	540	540	-
Ruang Parkir AK	800	800	800
Ruang Parkir ADES	900	900	900
Ruang Parkir Mobil Pribadi	600	500	200
Ruang Service	500	500	-
Pompa Bensin	500	-	-
Sirkulasi Kendaraan	3.950	2.750	1.100
Bengkel	150	100	-
Ruang Istirahat	50	40	30
Gudang	25	20	-
Ruang Parkir Cadangan	1.980	1.370	550
B. Pemakai Jasa			
Ruang Tunggu	2.625	2.250	480
Sirkulasi Orang	1.050	900	192
Kamar Mandi	72	60	40
Kios	1.575	1.350	288
Musholah	72	60	40
C. Operasional			

¹⁰ Sumber : Dep.Hub. Menujun lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib.1996

BAB II LANDASAN TEORI

- Membutuhkan ruang yang cukup besar
- Membutuhkan sirkulasi tersendiri untuk menghubungkan lajur satu dengan lajur yang lain
- Pencapaian bis sulit, memungkinkan terjadinya crossing dengan jalur belakang
- Cocok untuk terminal bis dengan frekuensi tinggi

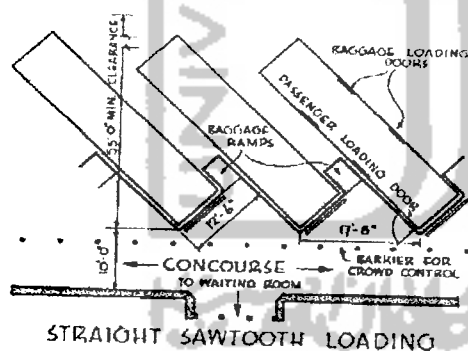
2. Sistem parkir tegak lurus



Gambar 2.10 Parkir tegak lurus
(sumber: Time saver standart for building type)

- Parkir bis sulit, tetapi pencapaian menuju bus mudah
- Penumpang dapat langsung kekoridor penghubung
- Kebutuhan ruang relatif lebih kecil
- Penumpang dapat melihat langsung bus yang akan dituju

3. Sistem parkir gergaji lurus (straigh sawtooth load)

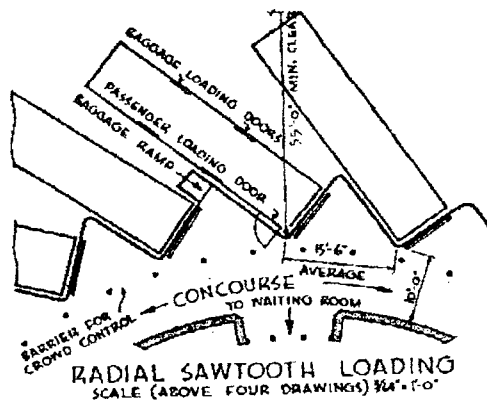


Gambar 2.11 Parkir gergaji lurus
(sumber: Time saver standart for building type)

- Parkir dan manuver bus mudah
- Penumpang dapat langsung kekoridor dan dapat langsung melihat bus yang akan di tuju
- Pencapaian bus mudah, penumpang dapat langsung kekoridor penghubung
- Kebutuhan ruang relatif lebih kecil

BAB II LANDASAN TEORI

4. Sistem parkir Gergaji Melingkar (radial sawtooth load)



Gambar 2.12 Parkir gergaji melingkar
(sumber: Time saver standart for building type)

- Parkir dan manuver bis mudah
- Penumpang dapat langsung ke koridor dan dapat melihat bis yang dituju
- Kebutuhan ruang sedikit pada muka, ruang belakang mempermudah pergerakan

Parkir mobil angkutan yang berada pada terminal terletak pada bagian selatan, karena kondisi site terminal pada bagian selatan yang cukup luas bila dibandingkan dengan bagian utara. Bis memarkir kendaraan secara berlajur untuk menghemat lahan.

2.1.10 Kegiatan Dalam Terminal

(A) Kegiatan Manusia

1. Kegiatan Penumpang

Pola laku penumpang dalam terminal bis dan angkutan kota adalah :

- Datang dengan jalan kaki menuju terminal melakukan perjalanan ke luar kota atau kedalam kota dengan angkutan
- Datang dari luar kota dengan angkutan luar kota (AKAP/AKDP) ke terminal, melanjutkan perjalanan dengan pindah jalur luar kota/kedalam kota
- Datang dari dalam kota dengan angkutan dalam kota ke terminal, melanjutkan perjalanan dengan pindah jalur dalam kota/luar kota (AKAP/AKDP)

Kegiatan lain yang sering dilakukan adalah menunggu kendaraan, makan, minum, membaca koran, membeli tiket, sholat dan ke lavatory

BAB II LANDASAN TEORI

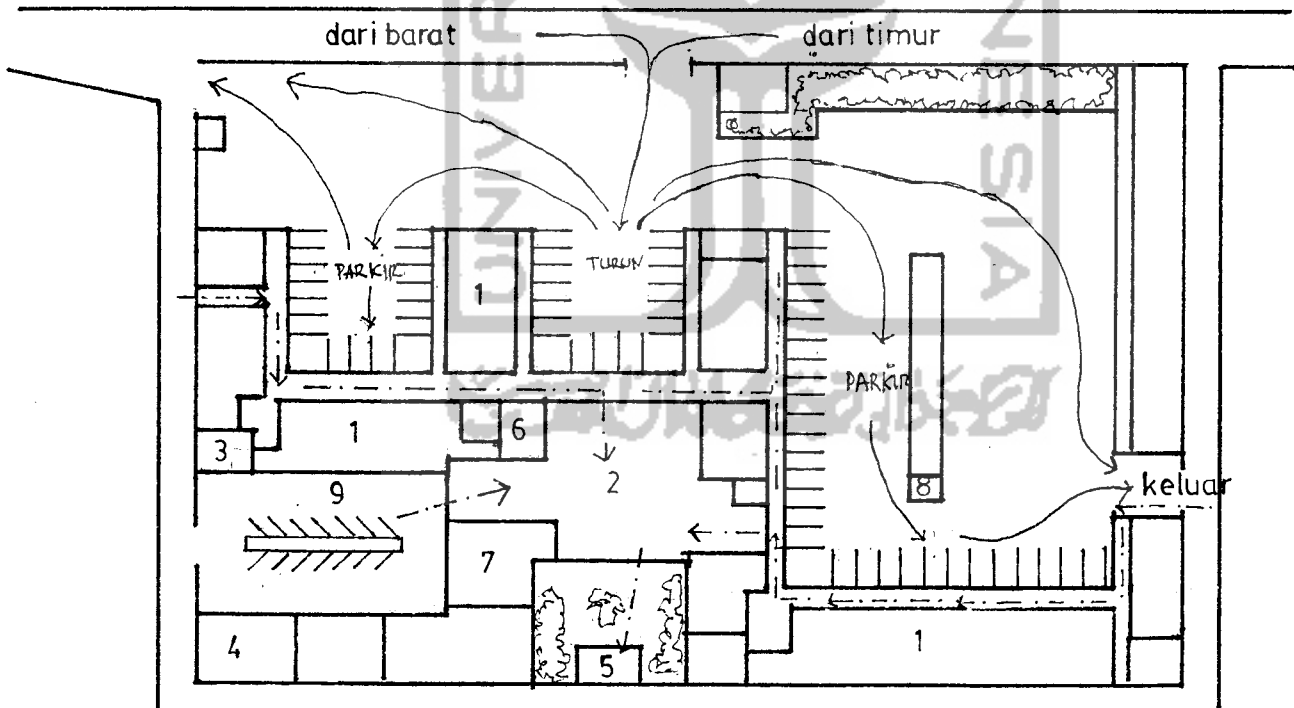
2.2 Studi Kasus Terminal

Terminal yang dijadikan obyek studi kasus adalah Terminal Solo dan Terminal Bawen Ambarawa di ambilnya kedua terminal ini sebagai pembandingan karena:

- Terminal Solo memiliki sistem pengelolaan dan manajemen yang bagus serta program ruang yang baik.
- Terminal Bawen Ambarawa memiliki sistem sirkulasi yang efektif dengan pembagian jalur yang berdampingan antara trayek AKAP, AKDP dan AK dengan pengangkutan penumpang frekuensi tinggi.
- Terminal Umbulharjo Yogyakarta memiliki sistem pembagian terminal untuk AKAP, AKDP dan AK berdekatan dalam satu lokasi dengan frekuensi kegiatan yang sangat tinggi.

2.2.1 Terminal Solo

Terminal Solo merupakan Terminal transit besar dengan tempat parkir, terminal ini hanya melayani trayek untuk AKAP dan AKDP. Terminal ini berada pada jalur utama penghubung antar kota.



Gambar 2.13 Peta Terminal Solo
(sumber : Observasi 1999)

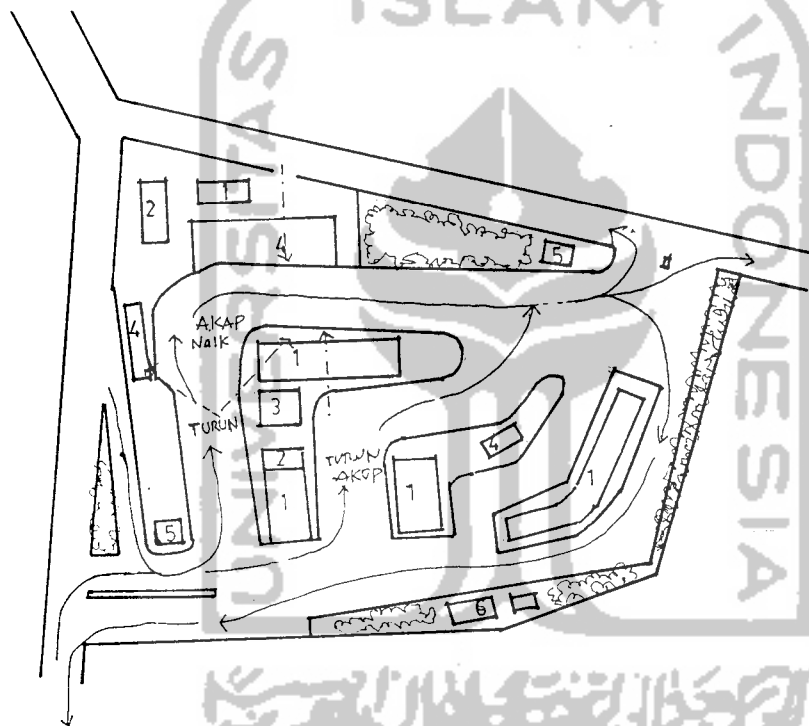
BAB II LANDASAN TEORI

2.2.1.3 Pembagian Zone Pelayanan

Terminal Solo melayani trayek angkutan AKAP dan AKDP, pada bagian barat dari terminal merupakan daerah pelayanan untuk trayek angkutan yang menuju kebarat seperti Yogyakarta, Jakarta, Bandung dll, pada bagian timur dari terminal merupakan daerah pelayanan untuk trayek angkutan antar kota dalam propinsi, serta untuk pelayanan trayek AKAP ke wilayah timur seperti Surabaya, Bali, Malang dll.

2.2.2 Terminal Bawen Ambarawa.

Terminal Bawen Ambarawa merupakan Terminal bis transit dengan jalur terpisah, melayani angkutan AKAP, AKDP dan AK , terminal ini terletak pada pertigaan jalan yang menuju Solo, Yogyakarta dan Semarang.



Gambar 2.15 Peta Terminal Bawen Ambarawa
(sumber: Observasi 1999)

Keterangan:

1. Kios, warung, toko
2. KM//WC
3. Kantor dan menara pengawas
4. Ruang penurunan penumpang
5. Ruang tunggu
6. Pos pengawas