

## BAB V

### KONDISI DAN PERMASALAHAN TERMINAL BIS DI YOGYAKARTA

#### A. KONDISI TERMINAL BIS

##### 1. Lokasi

Terminal bis di Yogyakarta berada di desa Sidikan kecamatan Umbulharjo. Sebelah utara adalah daerah pemukiman dan persawahan dengan kepadatan penduduk 50 orang perhektar pada tahun 1985, sebelah selatan daerah pertokoan, sebelah barat pertokoan dan pendidikan sedang sebelah timur daerah industri ringan.

- Dari pusat kota berjarak lebih kurang 4 km.
- Hubungan dengan kota bagian selatan lebih dekat.
- Waktu pencapaian dari pusat kota dengan kendaraan umum/bis kota lebih kurang 25 menit, sedangkan kendaraan pribadi lebih kurang 7 menit.

##### 2. Site

Site untuk bis antar kota/propinsi dan lokal berbentuk persegi panjang, sedangkan untuk bis kota berbentuk trapisium. Luas keseluruhan site adalah 34.500 m<sup>2</sup> (lebih kurang 3,5 ha), kondisi tanah datar dan tersedia sarana utilitas. Kondisi lalu lintas sebelah utara dan timur tidak begitu padat, sedangkan di bagian barat dan selatan paling padat. Pencapaian site dari arah barat melalui jalan kolektor satu arah.

### 3. Potensi Site

- Pompa pengisian bahan bakar disebelah tenggara berjarak lebih kurang 200 m.
- Adanya jalan arteri di sebelah selatan dan timur, dan satu jalan kolektor di utara site.
- Adanya kantor polisi/polsek sebagai pendukung keamanan terminal.
- Terdapat 2 jalur pencapaian daerah lokal yaitu, Wonosari dan Imogiri, dan jalur arteri untuk pencapaian ke kota-kota arah timur dan barat. Sedangkanh daerah arah utara pada saat memasuki kota akan menyatu dengan arah dari barat.

### 4. Klasifikasi Terminal

Terminal bis di Yogyakarta merupakan terminal gabungan bis antar kota dan bis kota, dan merupakan satu-satunya terminal yang ada sehingga berperan ganda. Dilihat dari segi asal dan tujuan perjalanan, terminal bis Yogyakarta melayani :

- Perjalanan dalam kota dan antar bagian propinsi DIY/lokal (internal-internal).
- Perjalanan ke kota lain diluar propinsi (internal - Eksternal).
- Perjalanan dari luar kota, lokal ke dalam kota (eksternal-binternal).
- Perjalanan transit (eksternal-eksternal).

## 5. Sistem Pelayanan

### a. Sistem sirkulasi

Sirkulasi penumpang berpola menerus/linier membentuk suatu putaran. sirkulasi bus keluar masuk sama terjadi perputaran/perubahan arah  $45^{\circ}$  pada waktu parkir. Sedangkan sirkulasi bus kota membentuk suatu putaran yang tajam untuk membelokkan arah. (lihat gambar terlampir)

### b. Sistem kontrol

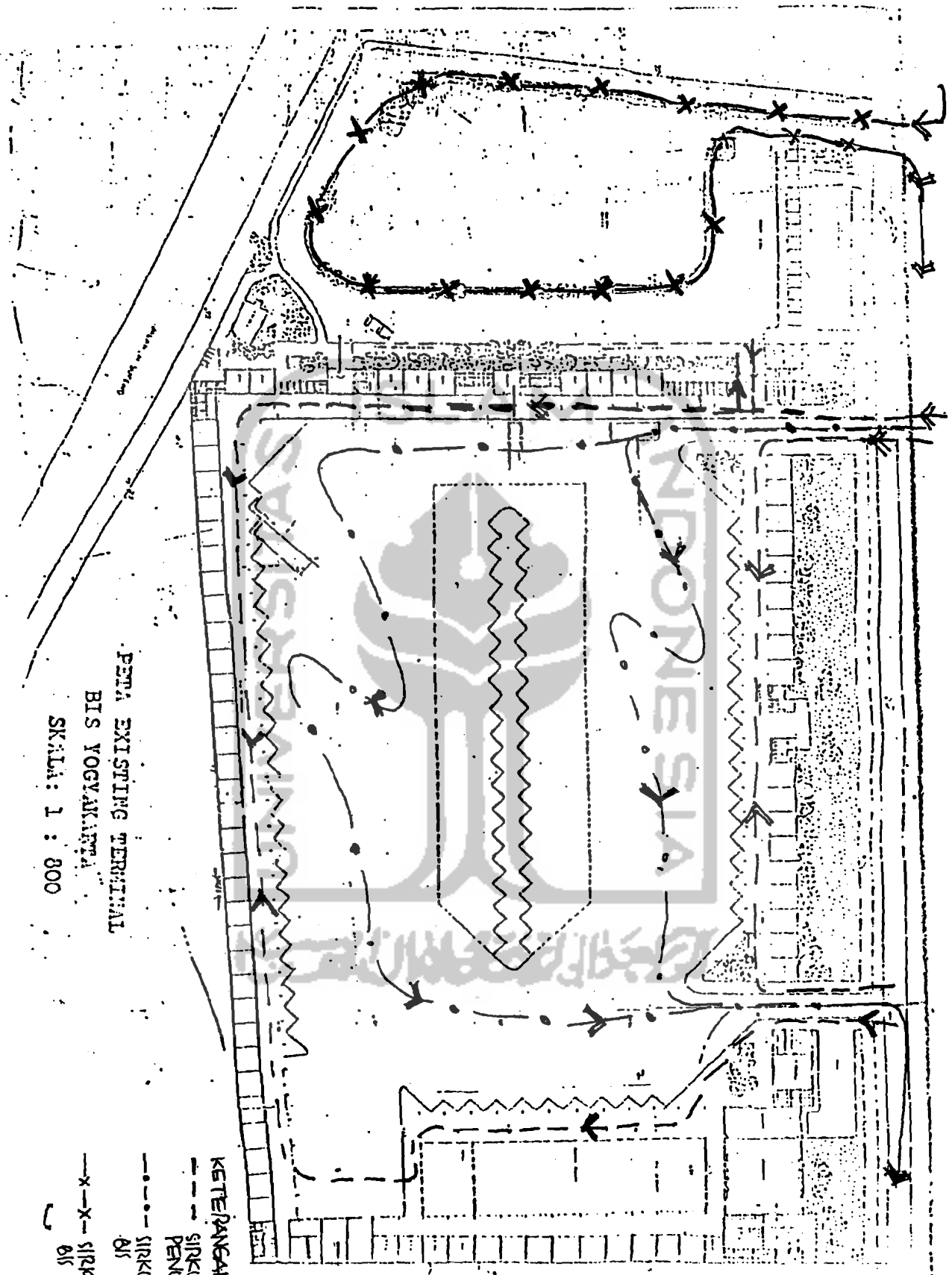
Sistem kontrol menggunakan menara pengawas untuk mengendalikan sirkulasi bus yang terletak diantara pelataran bus kota dan bus antar kota. Pos kontrol terletak pada pintu masuk dan keluar yang berfungsi untuk mengatur arus keluar masuk bus juga untuk menarik redistribusi calon penumpang dan bus, sehingga pintu masuk bus juga sekaligus pintu masuk penumpang.

### c. Sistem informasi penumpang

Informasi melalui pengeras suara, tulisan-tulisan pada tempat-tempat tertentu dan juga tatap muka langsung dengan petugas.

### d. Sistem pelayanan

Pada bus-bus antar propinsi atau antar pulau sistem pemesanan tempat pada sebagian trayek. Pada trayek yang lainnya dengan pembayaran langsung di atas bus, meskipun ada juga yang tujuan perjalanannya berjarak jauh. Untuk penumpang yang mengutamakan waktu biasanya menggunakan bus cepat atau melakukan perjalanan



PETA EXISTING TERMINAL  
 BIS YOGYAKARTA  
 SKALA: 1 : 800

- KETERANGAN :
- x—x— SIRKULASI  
 BIS KOTA
  - · · · — SIRKULASI  
 ANTAR KOTA
  - - - - - SIRKULASI  
 PENUMPANG

estafet.  
6. Bangunan

a. Konfigurasi

Termasuk terminal dengan sistem peron keliling untuk terminal bis antar kota. Sedangkan pada terminal bis kota termasuk sistem paralel.

b. Sistem parkir

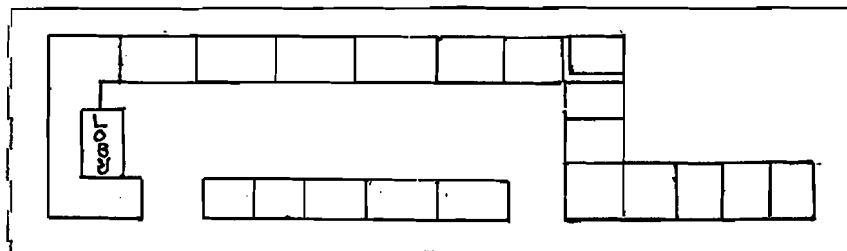
Untuk bis antar kota lokal menggunakan parkir gergaji lurus dengan sudut parkir  $45^{\circ}$ . Untuk bis kota menggunakan parkir paralel tanpa separter/pemisah.

c. Entrance

Berbentuk celah tanpa penonjolan atau pengurangan/pengunduran bidang, tanpa pemisah entrance untuk calon penumpang dan alat angkut. Terdapat 3 entrance, dua buah untuk keluar dan masuk bis dari jalur jalan kolektor di depan terminal yang diperuntukan bagi calon penumpang dan alat angkut, dan satu entrance dari terminal bis kota untuk keluar masuk penumpang.

d. Pola tata ruang

Berpola lurus, mengelilingi sisi-sisi luar site dan berorientasi kedalam membentuk satu space besar yang merupakan pelataran



e. Penampilan bangunan

- Sisi-sisi luar bangunan yang terdiri dari rangkaian ruang-ruang, membentuk bidang yang rata dan rapat terutama dari sisi timur, selatan serta utara.
- Bentuk atap bervariasi dan mengikuti bentuk atap arsitektur jawa, terdiri dari limasan bujur sangkar.
- Skala mengikuti skala bis, tetapi dari luar kurang terlihat menonjol akibat bangunan di sekitarnya lebih tinggi, terutama disebelah timur dan utara.

7. Kapasitas terminal

- Bis antar kota dan lokal : 72 bis
- Luas site : 13,440 m<sup>2</sup>
- Bis kota : 36 bis
- Luas site : 2772 m<sup>2</sup>

Jumlah bis yang beroperasi antar kota dan lokal rata-rata 931 rit/hari, terbagi dalam 29 trayek, yaitu 7 trayek bis malam cepat, 8 trayek bis bumel (siang-malam). Kesemuanya merupakan trayeki bis antar propinsi dan 14 trayek lokal.

Untuk trayek lokal yang terpadat adalah Yogyakarta - Wonosari dengan jumlah bis yang melayani 21 bis dan jumlah rit sebanyak 102 rit/hari. Sedangkan untuk trayek regional (antar

kota/propinsi) yang terpadat adalah Yogyakarta - Semarang dengan jumlah bis yang melayani 106 bis dan jumlah rit 454 rit/hari.

#### 8. Rencana Pengembangan Terminal

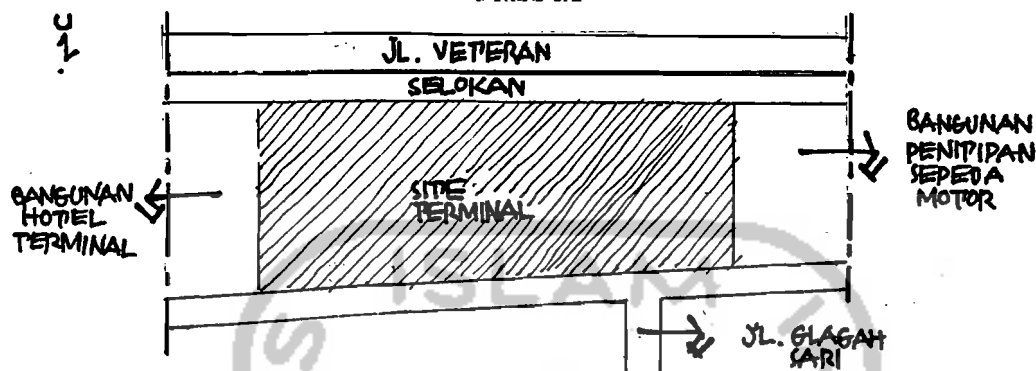
Terminal bis yang ada di Yogyakarta sekarang, apabila dilihat frekwensinya 1780 rit/hari dan jumlah bis antar kota 581 bis sedang jumlah bis kota 413 bis. Apabila dilihat dari daya tampung terminal bis antar kota hanya 72 bis dan bis kota 36 bis, terlihat beban kepadatan dalam terminal. Sehingga berakibat pada pengaturan frekwensi rit/hari menjadi semakin ketat, karena apabila terjadi penundaan frekwensi rit akan menimbulkan kemacetan sirkulasi.

Bila beban kepadatan dalam terminal semakin tinggi maka, sirkulasi kendaraan dan penumpang akan terganggu, karena dengan daya tampung terminal yang tetap sedangkan jumlah bis semakin meningkat akan menyebabkan kemacetan sirkulasi tidak akan terkendali. Sehingga pada saat bis memasuki terminal sering terjadi crossing antara kendaraan atau bahkan macet.

Untuk mengatsi kepadatan dalam terminal bis di Yogyakarta perlu adanya peningkatan daya tampung terminal. Bila melihat kondisi dan lahan yang ada pada terminal bis di Yogyakarta tidak memungkinkan lagi untuk ditingkatkan daya tampungnya, karena lahan yang ada sudah terlalu sempit, dimana batas lahan yang ada di sebelah barat dan timur langsung

berhimpitan dengan bangunan hotel serta penitipan sepeda motor. Sedangkan disebelah utara dan selatan berhimpitan dengan selokan dan jalan raya.

Gambar



Untuk mengatasi sempitnya lahan yang ada pada terminal di Yogyakarta, maka lokasi terminal yang ada di Yogyakarta perlu dipindahan.

Sesuai dengan rencana induk kota Yogyakarta, jumlah terminal akan disesuaikan dengan perkembangan kebutuhan transportasi. Terminal Umbulharjo yang merupakan satu-satunya terminal akan menjadi terminal lokal yaitu, untuk alat angkut antar kota dalam wilayah DIY dan angkutan kota. Sedangkan trayek angkutan bis antar kota luar propinsi, lokasi terminal dipindahkan ke jalan Magelang di sekitar jalan lingkar utara.

Untuk angkutan antar kota non bis, akan ditampung pada sub-sub terminal di beberapa bagian kota sesuai dengan tujuan dan arah datang angkutan tersebut.

## B PERMASALAHAN TERMINAL BIS DI YOGYAKARTA

Permasalahan dalam terminal bis di Yogyakarta



terbagi 2 yaitu, permasalahan umum dan permasalahan khusus. Untuk permasalahan khusus berkaitan dengan sistem sirkulasi pada terminal yang kurang sesuai, sehingga terjadi percampuran sirkulasi.

Sedangkan permasalahan umum disini maksudnya berkaitan dengan penampilan bangunan yang kurang mengundang, serta tata ruang yang kurang sesuai sebagai tempat pelayanan umum dan istirahat sejenak bagi penumpang/calon penumpang, awak bis dan pengelola.

#### 1. Permasalahan Umum

Kota Yogyakarta memiliki berbagai macam potensi, baik potensi sebagai kota wisata maupun potensi sebagai kota pelajar. Dengan adanya potensi tersebut akan menyebabkan daya tarik bagi orang dari luar Yogyakarta untuk datang berkunjung, hal ini menyebabkan fungsi terminal bis di Yogyakarta sangat potensial sebagai pintu gerbang.

Melihat kondisi terminal bis di Yogyakarta saat ini, bangunannya terkesan tertutup/kurang mengundang dan kurang terbuka bagi pengunjung atau pendatang baik dari luar kota maupun dari dalam kota Yogyakarta sendiri, lebih ditekankan untuk keluar masuk bis. Sehingga kesan pintu gerbang akan berkurang.

Disamping itu terminal bis di Yogyakarta juga berfungsi sebagai tempat istirahat sejenak bagi pendatang/penumpang dari luar kota maupun bagi awak bis, dan bila kita lihat tata ruang bis kurang

sesuai sebagai tempat istirahat sementara bagi pendatang/penumpang maupun awak bis.

## **2. Permasalahan Khusus**

Yaitu masalah yang biasa dihadapi/terjadi pada terminal di kota-kota lain, yang berkaitan dengan fungsi terminal sebagai tempat pergantian moda angkutan umum.

Hal yang paling rawan dalam proses pergantian tersebut adalah sirkulasi, terutama sirkulasi untuk penumpang dan calon penumpang. Dibandingkan dengan sirkulasi bis, sirkulasi penumpang/calon penumpang lebih banyakuntutannya karena banyak faktor-faktor yang mempengaruhi pola kegiatan, jenis kegiatan, serta karakter gerakannya.

Timbulnya faktor-faktor yang mempengaruhi hal tersebut diatas disebabkan oleh adanya sifat-sifat dari dalam penumpang yang pada hakekatnya manusia pada umumnya dengan berbagai kondisi, kebiasaan atau kecenderungan, tujuan dan sebagainya, dan sifat-sifat yang timbul akibat pengaruh lingkungan keadaan didalam terminal. Wujud permasalahan umum adalah terjadinya percampuran sirkulasi penumpang naik dan turun, gerak cepat dan lambat serta proses panjang dan pendek.

## **C. ANALISA PERMASALAHAN**

### **1. Permasalahan Umum**

Kesan tertutup yang kurang mengundang bagi penumpang disini adalah, penerapan sistem organisasi ruang kurang sesuai sebagai organisasi

pola organisasi dan hubungan ruang, kualitas dinding pembatas, pencapaian serta entrance.<sup>39)</sup>

a. Pola organisasi dan hubungan ruang

Pola organisasi ruang dan hubungan yang terjadi didalam terminal tidak terlepas dari pola kegiatannya. Kegiatan utama (pergantian moda angkutan) merupakan tujuan dan fungsi terminal. Sedangkan kegiatan lainnya merupakan merupakan pendukung dan alat untuk menuju ke kegiatan utama. Kegiatan pendukung tersebut misalnya, pengelolaan, pemesanan tiket, pergerakan/sirkulasi, urusan bagasi, pencarian informasi dan sebagainya.

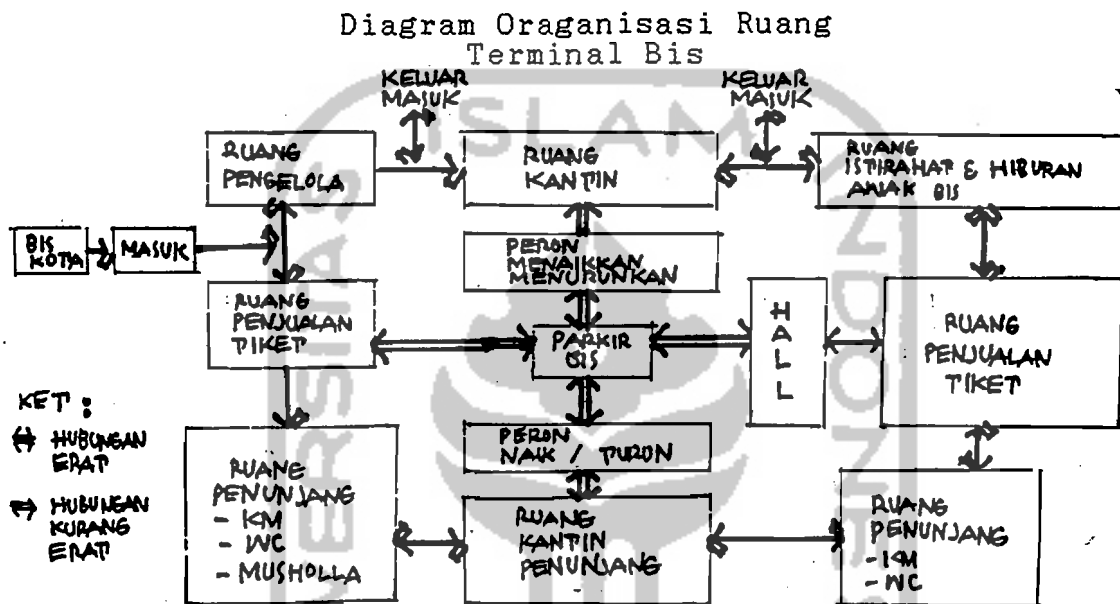
Sebagai bangunan terminal dengan konfigurasi peron keliling maka kegiatan utama terminal berlangsung pada space dalamnya (tempat parkir bis dan sirkulasi) yang dikelilingi oleh ruang penunjang dan jalur sirkulasi penumpang. Dengan demikian pola organisasi yang terbentuk adalah pola memusat. Ruang sirkulasi bis dan tempat penaikkan/penurunan penumpang sebagai pusat, sedangkan ruang lainnya seperti, proses persiapan, pendukung dan alat pencapaian, merupakan ruang-ruang sekunder.

Karena terminal merupakan satu kesatuan

---

<sup>39)</sup> .Arsitektur :Bentuk, Ruang dan Susunannya. Ching, Francis DK. Terjemahan. Erlangga. Jakarta 1989:

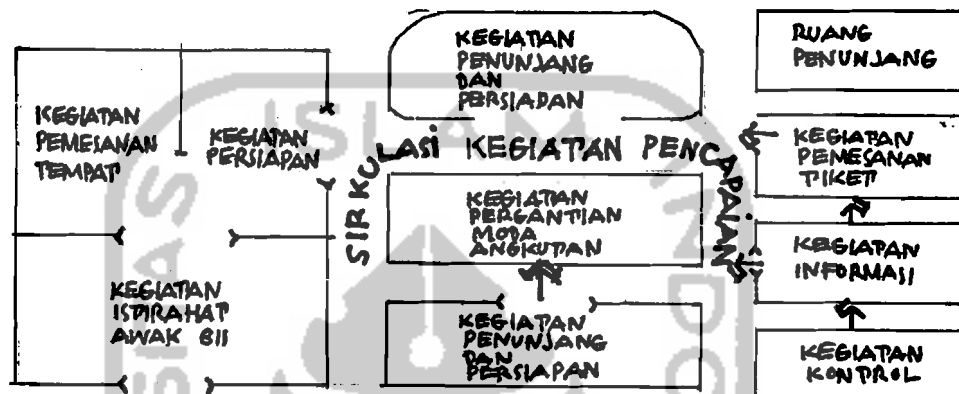
ruang yang melayani masyarakat umum, seharusnya berorientasi keluar. Sedangkan pada terminal bis di Yogyakarta sistem organisasi ruangnya berorientasi kedalam (kearah alat angkut), untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram organisasi ruang dibawah ini.



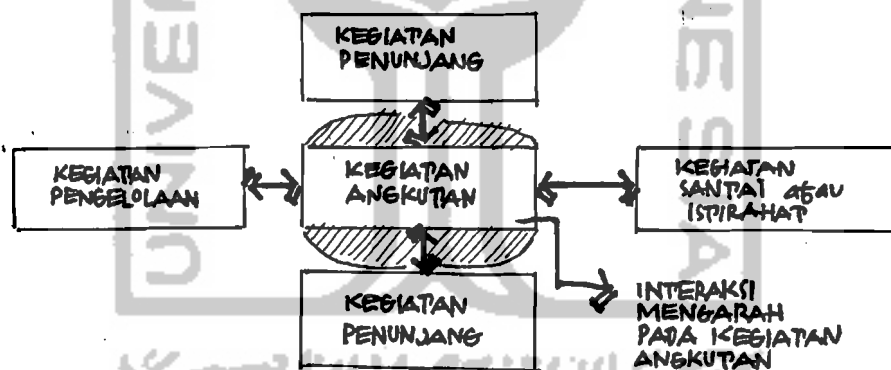
- Kurangnya organisasi ruang berhubungan, berkaitan dengan lingkungan ke luar.
- Pandangan terhalang baik dari dalam maupun dari luar.
- Pintu utama yang kurang jelas, sehingga kurang mengundang bagi pendatang yang akan masuk terminal.

Hal-hal tersebut diatas yang menyebabkan terminal di Yogyakarta berkesan tertutup. Dengan demikian yang dianalisa disini adalah yang berkaitan dengan hal-hal tersebut di atas, yang diduga menjadi penyebab timbulnya masalah yaitu, pola organisasi dan hubungan ruang, kualitas

sistem maka seluruh ruang akan saling terkait dan terklompok dalam organisasi yang menggambarkan rangkaian proses kegiatan yang berlangsung didalamnya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar secara garis besar lay out dan hubungan ruang di bawah ini,



Gambar  
Hubungan Interaksi



Kaitan antara kegiatan utama dan kegiatan penunjang merupakan kaitan antara proses yang terwujud dalam orientasi dan hubungan ruang.

Untuk kemudahan berlangsungnya rangkaian proses kegiatan tersebut, maka ruang-ruang penunjang berorientasi pada ruang utama. Hal ini terlihat pula pada ruang penunjang lainnya, yang kesemuanya mengarah pada sirkulasi dan parkir bis, sehingga ruang-ruang tersebut (dikelilingi

ruang utama) merupakan ruang terluar dan paling jelas terlihat membelakangi lingkungan luar, sehingga berkesan tertutup. Hal ini memang merupakan akibat dari sistem konfigurasi peron keliling. Jadi pemecahan masalah akan lebih efektif apabila dilakukan pada sistemnya.

Hubungan antara terminal dengan lingkungan luar pada terminal bis Yogyakarta hanya pada jalur keluar masuk alat angkut sebanyak 3 buah, yaitu jalur keluar masuk bis kota, jalur masuk bis antar kota dan lokal yang juga merupakan entrance pengunjung serta jalur keluar dari dalam terminal.

b. Dinding pembatas

Dinding pembatas yang dimaksud adalah dinding pembatas bangunan terminal dengan lingkungan luar yang meliputi kualitas permukaan dan bukaan.

Pada dinding luar bangunan terminal, permukaan luar polos rata bahanya terbuat dari bahan padat (batu bata yang diplester rata), sedangkan bukaan sangat sedikit bahkan hampir dikatakan tidak ada, hanya ventilasi yang berukuran kecil.

Dengan kualitas dinding tersebut diatas, maka akan menambah kesan tertutup bangunan terminal yang timbul akibat view yang terhalang maupun kesan massive, solid dan rapat. Hal ini

- akan menjadi lain apabila ,
- Sebagian dinding/bidang pembatas bersifat transparan/tidak nyata.
  - Diberi bukaan atau bukaan diperlebar, terutama untuk ruang-ruang yang bersifat publik.

Faktor penyebab digunakannya dinding pembatas berkualitas seperti tersebut diatas, kemungkinan besar adalah akibat site yang terbatas dan kondisi lingkungan sekitarnya yang berhimpitan dengan bangunan lain. sehingga pemakaian/pemilihan bahan lebih ditekankan untuk pelindung dan pembatas bangunan.

c. Pencapaian dan entrance

Pencapaian yang dimaksud disini adalah jalan menuju site (access). Pada terminal bis Yogyakarta, access yang ada adalah jalan kolektor satu arah disebelah utara site. Sehingga kesan publik, mengundang dan skala pelayanan yang luas cenderung akan berkurang dibandingkan kesan yang terjadi apabila accessnya adalah jalan arteri.

Entrance untuk penumpang, calon penumpang menjadi satu dengan jalur keluar masuk bis, dengan lebar lebih kurang 1,25 m pada masing-masing trotoar dan selebar 4 m untuk jalur bis.

Dengan menjadi satunya entrance untuk pengunjung dan jalur bis, maka akan berkurang

kesan entrance khusus untuk pengunjung dan dengan sendirinya kesan mengundang pada pengunjung juga akan berkurang. Selain itu akan lebih kuat kesan fungsionalnya (untuk keluar masuk bis).

Sedangkan dimensi yang relatif kecil pada entrance untuk pengunjung, maka akan berkurang pula kesan mengundang, karena salah satu syarat untuk memperkuat entrance adalah dengan memperlebar dimensinya.<sup>40)</sup> Dengan demikian secara garis besar, kesan kurang terbuka yang ditimbulkan oleh faktor entrance antara lain akibat :

- Dimensi untuk pengunjung kurang besar.
- Bercampurnya dengan entrance bis (keluar masuk bis).

#### d. Tata ruang

Yang dimaksud dengan pengaturan tata ruang yang tidak mendukung disini adalah yang kurang sesuai sebagai tempat istirahat sementara bagi penumpang dan awak bis.

Sebagian lay out ruang-ruang pada terminal bis Yogyakarta berpola monoton, lurus. Ruang-ruang tersebut meliputi, kantin, kios-kios agen perjalanan dan ruang-ruang untuk sirkulasi

---

40). Form Space End Order. Francis DK Ching. Erlangga. Jakarta 1985.



penumpang naik dan turun. Karena ruang-ruang tersebut berjumlah banyak maka secara keseluruhan lay out ruang maupun bangunan terminal akan berkesan kaku monoton. Hal ini karena terlalu kuat dan polosnya tata ruang maupun lay out ruang yang diterapkan pada terminal dengan konfigurasi peron keliling. Kemungkinan hal ini dimaksudkan untuk efisiensi penggunaan tanah yang setinggi mungkin.

Pola tersebut juga bisa ditimbulkan akibat pengaruh yang kuat dari pola sirkulasi alat angkut/bis yang memang sederhana, tidak membutuhkan variasi pola ruang/lay outnya (lebih memprioritaskan kemudahan sirkulasi). Dan karena ruang-ruang lainnya sangat berkaitan dengan space utama (didalamnya termasuk space untuk sirkulasi bis), sehingga ruang-ruang lainnya akan berpengaruh.

Wujud keterkaitan dalam hal ini adalah hubungan yang sedekat mungkin dengan ruang utama. Sehingga untuk memenuhi kedekatan pada semua ruang-ruang tersebut maka lay outnya juga berpola sederhana (dalam hal ini berpola lurus). Secara langsung ruang-ruang yang diperuntukan untuk melayani kebutuhan manusia (istirahat, menunggu, makan/minum dan sebagainya), dipengaruhi polanya oleh pola ruang yang diperuntukan alat angkut/bis. Hal ini menyebabkan ruang-ruang yang diperuntukan

melayani manusia kurang memberikan rasa aman dan nyaman, sehingga tata ruang merupakan salah satu faktor yang perlu dipecahkan.

## 2. Permasalahan Khusus

Terjadinya percampuran sirkulasi penumpang naik dan turun, gerak cepat dan lambat, proses panjang dan pendek. Percampuran berbagai gerakan yang berbeda-beda karakternya akan saling mengganggu, karena tiap karakter gerakan membutuhkan kondisi/persyaratan-persyaratan tertentu untuk kelancaran, keamanan dan kenyamanan. Apabila bercampur, maka suatu keadaan yang tidak sesuai bahkan berlawanan dengan yang didapat akan menyebabkan sirkulasi terganggu.

Terjadinya percampuran itu sendiri diakibatkan oleh sistem dalam terminal, sedangkan penumpang dan kendaraan hanya mengikuti sistem yang ada, bukan sebagai penyebab, bahkan mempunyai kecenderungan menghindari percampuran untuk kelancaran proses pergantian moda angkutan.

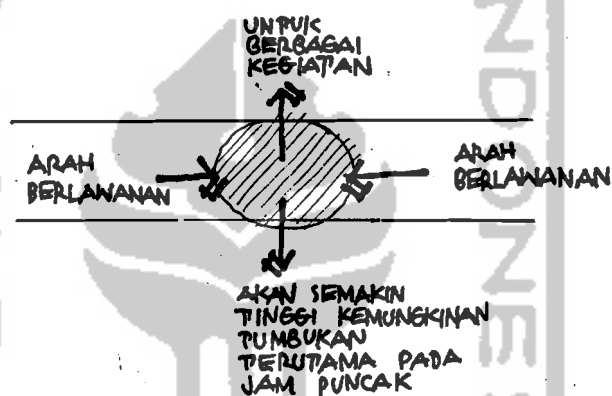
### a. Percampuran penumpang naik dan turun

Di terminal Yogyakarta tidak ada pembagian sirkulasi penumpang naik dan turun. Ini disebabkan tidak ada peron khusus untuk menaikkan dan menurunkan penumpang ( area parkir bis disamping untuk menaikkan juga untuk menurunkan penumpang ). Hal inilah yang merupakan titik awal/pangkal sirkulasi dalam

terminal, yang selanjutnya para penumpang tersebut menuju kendaraan yang dimaksud.

Tempat terjadinya perubahan arah atau tumbukan yang paling rawan apabila penumpang naik dan turun bercampur adalah terjadinya crossing atau tumbukan akibat arah yang berbeda, sehingga kedua belah pihak akan sama-sama terganggu dan terhambat gerakannya.

Gambar  
Konfigurasi Peron Menerus



Crossing akan mencapai puncaknya pada saat terjadinya jam-jam puncak, apabila hal ini terjadi maka keamanan, kenyamanan dan kelancaran penumpang/calon penumpang tidak terjamin. Kemungkinan terjadinya tumbukan adalah antara penumpang transit dan estafet, karena keduanya mempunyai karakter gerak cepat dan bergerak dalam peron.

Pada terminal bis di Yogyakarta, kemungkinan terjadinya tumbukan diperbesar karena pola sirkulasinya menerus tidak bercabang, sehingga hanya memberi dua alternatif gerak penumpang untuk semua kegiatan (

menuju, meninggalkan alat angkut dan kegiatan lainnya ).

Dengan berpola sirkulasi lurus maka jumlah penumpang dalam satu aliran intensitasnya tetap, hanya arahnya yang berubah, jadi kemungkinan terjadinya tumbukan paling tinggi. Sedangkan bila bercabang intensitasnya sudah berkurang, dengan demikian kemungkinan terjadinya tumbukan/crossing akan berkurang. Hal inilah yang merupakan salah satu kelemahan sistem peron gergaji lurus dengan resiko tumbukan besar.

- b. Bercampurnya gerak cepat dan lambat/ proses panjang dan pendek

Pada terminal bis di Yogyakarta terdapat beberapa trayek bis yaitu, trayek jarak jauh, jarak sedang dan jarak dekat. Dengan frekwensi dan interval waktu pemberangkatan yang berbeda-beda setiap trayek. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada daftar data frekwensi dan interval waktu tiap harinya di bawah ini.

- Bis jarak sedang, interval waktu rata-rata 30 - 45 menit, frekwensi dalam 1 hari untuk seluruh trayek 247 rit/hari dan frekwensi untuk masing-masing trayek rata-rata 14 rit/hari.
- bis jarak sedang, interval waktu rata-rata 15 menit, frekwensi untuk seluruh trayek dalam 1 hari 1528 rit/hari dan frekwensi rata-rata

tiap trayek adalah 118 rit/hari.

- Bis jarak dsekat, interval waktu rata-rata 10
- 20 menit, frekwensi untuk seluruh trayek dalam 1 hari 616 rit/hari dan frekwensi untuk

Jarak Tempuh	Interval waktu/menit	Frekwensi Seluruh Trayek	Frekwensi Rata-rata Tiap Trayek
Jauh	30 - 45	247	14
Sedang	10 - 15	1528	118
Dekat	10 - 20	616	51

Sumber : DLLAJR Yogyakarta 1991

Dari beberapa trayek di diatas terdapat berbagai kepadatan jumlah alat angkuta (bis) rit/hari . Sehingga berpengaruh pula terhadap panjang pendeknya proses pengangkutan, hal ini menimbulkan berbagai pola gerak/kegiatan dan karakter gerak. Yang lebih jelas terlihat perbedaan penumpang jarak jauh dan dekat, sehingga untuk lebih mudahnya kedua trayek tersebut yang dianalisa.

#### 1). Trayek jauh

Penumpang berangkat :

Turun dari angkutan perkotaan atau angkutan umum lainnya, masuk terminal (retribusi), masuk hall, mencari informasi baik umum maupun khusus, pesan tiket maupun tanpa pesan tiket, urusan bagasi, menunggu bis atau kegiatan lainnya, masuk peron pemberangkatan, naik dan berangkat.

Berdasarkan jenis jumlah kegiatan

diatas maka proses penumpang jarak jauh cukup panjang.

Penumpang datang :

Penumpang datang, masuk peron, urusan bagasi, istirahat sejenak atau menuju area parkir kendaraan kota, keluar terminal mencari kendaraan umum lainnya.

Karena pada trayek jarak jauh bis yang tersedia maupun jumlah rit perhari relatif sedikit. calon penumpang belum tentu mendapat bis yang dimaksud, hal ini karena jumlah penumpang relatif sedikit pertahunnya, sehingga menyebabkan waktu tunggu penuhnya bis cukup lama karena umumnya bis jarak jauh baru akan berangkat bila bis sudah penuh.

Pada masa tunggu inilah terlihat karakter gerak penumpang/calon penumpang yang lebih santai.

## 2). Trayek dekat

Penumpang berangkat :

Turun dari kendaraan kota, pribadi atau kendaraan lainnya, masuk terminal (retribusi), masuk hall, masuk peron menuju bis, menunggu keberangkatan.

Penumpang datang :

Turun dari bis, istirahat sejenak, atau

menuju area parkir kendaraan kota.

Berdasarkan jenis dan jumlah karakter gerak penumpang di atas maka, proses yang dilakukan penumpang relatif pendek. Dan karena jumlah penumpang, bis serta rit perhari lebih tinggi, maka penuhnya bis lebih cepat dan masa tunggu relatif pendek.

Pada masa tunggu karakter gerak penumpang santai dan relatif sama dengan bis jarak jauh, sedangkan pada waktu mencari bis, karakter gerakanya relatif cepat, tergesa-gesa sama dengan penumpang trayek lainnya.

penumpang datang, karakter gerakanya relatif sama dengan waktu mencari kendaraan yaitu, cepat dan tergesa-gesa. Demikian pula untuk trayek lainnya, walaupun ada perbedaan disebabkan karena kondisi penumpang yang berbeda, dimana penumpang yang datang dari trayek lebih jauh relatif lebih lelah.

c. Penumpang transit berganti bis trayek dekat

Pola gerakanya relatif pendek dengan masa tunggu yang relatif sama dengan penumpang trayek dekat. Karakter gerakanya cepat dalam mencari bis, pada masa tunggu kadang-kadang melakukan kegiatan penunjang apabila kendaraan lanjutan belum ada.

d. Penumpang transit berganti bis trayek jauh

Pola gerak kegiatannya sama dengan penumpang transit yang berganti bis trayek dekat, biasanya masa tungguanya relatif lebih panjang dan cenderung membutuhkan proses persiapan.

e. Penumpang transit tidak berganti bis

Dalam hal ini tidak terjadi proses pergantian bis, kegiatan yang dilakukan hanya merupakan kegiatan penunjang, seperti makan, minum sholat dan sebagainya. Ruang lingkup gerakanya hanya peron dan sekitar parkir bis.

f. Penumpang estafet

Penumpang yang tergolong estafet ini bertujuan mengejar waktu dengan mencari bis yang paling dahulu berangkat, sulit dibedakan dengan penumpang trayek transit dekat, karena perjalanan yang dilakukan sepotong-sepotong dan juga bisa tujuannya termasuk trayek jauh.

Pola kegiatan relatif sama dengan penumpang trayek dekat yaitu :

Turun dari bis, masuk peron dan mencari bis yang dimaksud, menunggu keberangkatan, istirahat sejenak dan berangkat.

Karakter gerakanya tampak cepat,



tergesa-gesa pada waktu mencari bis lanjutan, dan pada waktu menunggu bis akan berangkat cenderung masuk didalam bis atau diluar bis, bila waktu pemberangkatan masih lama.

Pada penumpang estafet kegiatan yang paking menonjol adalah mencari bis lanjutan dan menunggu, sedang kegiatan lainnya sangat kecil kemungkinan terjadi, ruang lingkup gerakanya hanya disekitar peron.

Percampuran berbagai kegiatan proses dan karakter gerak penumpang dari berbagai trayek tersebut terjadi pada jalur sirkulasi/peron keliling yang menerus pada terminal bis Yogyakarta, karena peron tersebut bersifat multifungsi, yaitu sebagai wadah bagi kegiatan sirkulasi untuk mencapai alat angkut, untuk mencapai ruang-ruang penunjang maupun untuk istirahat sementara dan menunggu.

Dengan bercampurnya proses yang panjang (trayek jauh) dengan proses pendek (trayek dekat, transit dan penumpang estafet) dalam wadah sirkulasi yang sama, maka suatu proses pendek yang relatif cepat akan tergantung oleh proses panjang, baik akibat kelambanan gerak maupun oleh banyaknya penumpang yang berhenti dalam masa tunggu. Karena proses yang panjang cenderung mempunyai masa tunggu yang panjang, dan kegiatan penunjang yang bervariasi. Dengan kata lain suatu fase dari suatu

proses terganggu dengan suatu fase proses lain yang sangat berbeda karakter gerakannya, misalnya fase menunggu istirahat dengan fase menuju atau meninggalkan bis.

Selain kemungkinan bertemunya fase-fase yang mempunyai karakter yang berlawanan tersebut, bercampurnya proses panjang dan proses pendek, trayek padat dan sepi, dalam "media" yang sama letak, dimensi maupun jarak pencapaian (dalam hal ini peron), akan sulit mendapatkan kelancaran proses-proses tersebut, terutama proses untuk trayek padat yang mempunyai kemungkinan paling tinggi dalam menyebabkan kepadatan.

Sesuai dengan tuntutan kelancaran proses-proses tersebut, maka proses pendek pada trayek padat dan jumlah rit yang tinggi haruslah lebih dekat. Sedang proses yang panjang pada trayek-trayek sepi, tidak perlu terlalu dekat dengan entrance, hall dan sebagainya.

Masalah lain yang berkaitan dengan bercampurnya berbagai jenis proses tersebut adalah kurang/tidak adanya fasilitas ruang yang mewadahi suatu fase yang bisa menimbulkan gangguan pada fase lain, misalnya fase untuk istirahat dan menunggu. Karena fasilitas yang seharusnya berfungsi untuk "menghisap" penumpang yang mempunyai karakter lamban (bahkan diam) tersebut hanyalah kantin sepanjang peron, sehingga calon penumpang harus masuk kantin/makan minum selama masa tunggu. Hal

ini tentu tidak sesuai dengan atau bagi penumpang proses pendek yang lebih mengutamakan waktu yang merupakan mayoritas (penumpang trayek dekat, transit dan estafet).

Tampak pada jam-jam padat, jumlah calon penumpang dalam peron tinggi, sedang yang masuk kedalam kantin sedikit (lebih kurang 4 orang perkantin), sehingga terjadi ketidak efisienan penggunaan ruang penunjang. Akibatnya jumlah penumpang dalam peron sangat tinggi, maka kecenderungan terjadinya "tumbukan" antara penumpang yang menunggu dengan yang melakukan sirkulasi juga tinggi. Keadaan ini ditambah lagi akibat tidak adanya pemisahan bagi fase-fase kegiatan.

Hal-hal diatas akan menjadi lain apabila fasilitas ruang penunjang peron tidak hanya kantin, tetapi juga ruang-ruang lain yang dapat "menghisap" penumpang pada fase kegiatan lainnya, misalkan ruang untuk menunggu.