

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Hasil Penelitian Terdahulu

Berikut beberapa penelitian terdahulu yang dapat dijadikan acuan dan perbandingan dengan penelitian ini:

Pertama, penelitian yang dilakukan oleh Pandey (2016) berjudul “Pentingnya Master Plan dalam Proses Pembangunan Terminal Angkutan Jalan (Studi Kasus: Master Plan terminal Ulu di Kabupaten Kepulauan Sitaro)”. Tujuan dilakukan penelitian tersebut adalah untuk mendeskripsikan betapa pentingnya master plan dalam proses pembangunan terminal Ulu di Kabupaten Kepulauan Sitaro. Analisis data dilakukan dengan analisis site lokasi terminal, analisis estimasi lalu lintas sebagai demand terminal, analisis simpul dan kebutuhan terminal, analisis rancang bangun terminal, analisis manajemen terminal dan analisis dampak pembangunan terminal. Hasil penelitian menunjukkan bahwa rencana pembangunan terminal Ulu Siau sudah sesuai dengan RTRW Kabupaten Kepulauan Siau Tagulandang Biaro, 2011-2031. Rencana Induk dibangun dengan memperhatikan keindahan dari segi arsitektur. Kemudahan pergerakan kendaraan didalam dan diluar terminal dengan memperhatikan kelestarian lingkungan hidup sekitar lokasi terminal.

Kedua, penelitian yang dilakukan oleh Lansart, Manoppo dan Jansen (2015) berjudul “Perencanaan Terminal Sasaran Sebagai Pengembangan Terminal Tondano di Kabupaten Minahasa”. Tujuan dilakukan penelitian tersebut adalah untuk mendeskripsikan tentang perencanaan terminal sasaran sebagai pengembangan terminal Tondano di Kabupaten Minahasa. Analisis data dilakukan dengan analisis regresi linier. Hasil penelitian menunjukkan bahwa: a) direncanakan terminal baru yang berlokasi di Sasaran Tondano; b) pemarkiran kendaraan pada terminal yang direncanakan menggunakan model parkir sejajar 180° untuk areal kedatangan dan untuk areal pemberangkatan menggunakan model parkir bersudut 90° ; c) untuk menampung semua kendaraan yang ada saat ini dibutuhkan lahan dengan luas areal $20806,5 \text{ m}^2$; d) sesuai dengan syarat terminal penumpang tipe b, diambil luas terminal $3,5 \text{ ha}$; dan e) tahun pelayanan terminal sasaran sampai dengan tahun 2022.

Ketiga, penelitian yang dilakukan oleh Sushernawan, Sulistyowati dan Fitriyah (2014) berjudul “Sistem Pengelolaan Terminal Mangkang Kota Semarang”. Tujuan dilakukan penelitian tersebut adalah untuk mengetahui pola sistem pengelolaan yang ada pada terminal Mangkang Kota Semarang. Analisis data dilakukan dengan teknik deskriptif analitis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dalam hal pengelolaan Terminal Mangkang Kota Semarang, Dishubkominfo memaparkan bahwa masih banyak kekurangan baik dari sisi pelayanan maupun kenyamanan di dalam Terminal Mangkang sehingga terkesan sepi sehingga perlu ada peningkatan pelayanan.

Keempat, penelitian yang dilakukan oleh Hanafi (2012) berjudul “Kajian Kelembagaan Pengelolaan dan Sistem Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru”. Tujuan dilakukan penelitian tersebut adalah untuk mengkaji tentang pelaksanaan tugas dan fungsi Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika (Dishubkominfo) Kota Pekanbaru dalam mengelola Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru. Analisis data dilakukan dengan analisis kelembagaan pengelola terminal, analisis pengelolaan terminal, dan analisis sistem terminal. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kualitas sumber daya manusia merupakan faktor utama penyebab rendahnya kinerja Dishubkominfo dalam mengelola Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru. Hal tersebut berpengaruh dalam perumusan dan implementasi kebijakan pengelolannya, komitmen dan konsistensi aparat, serta pengawasan dan penindakan terhadap pelanggaran. Buruknya ketersambungan dengan sistem angkutan umum dan rendahnya aksesibilitas menjadi permasalahan utama yang menyebabkan rendahnya kinerja Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru.

Kelima, penelitian yang dilakukan oleh Prastya (2016) berjudul “Efektivitas Pengelolaan Terminal Kertonegoro di Kabupaten Ngawi (Studi Kasus: Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Terminal Kertonegoro Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Ngawi)”. Tujuan dilakukan penelitian tersebut adalah untuk mengetahui tentang efektivitas pengelolaan pada Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Terminal Kertonegoro Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Ngawi. Analisis data dilakukan dengan model interaktif yang terdiri dari pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, penarikan kesimpulan dan verifikasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengelolaan Terminal Kertonegoro di Kabupaten Ngawi dari segi waktu dan biaya belum efisien. Selain itu prosedur pengelolaan Terminal Kertonegoro hanya diatur dengan 1 (satu) regulasi yaitu perda ngawi no 5 tahun 2011 tentang retribusi terminal dan tidak adanya SOP pengelolaan terminal. Dalam pengelolaan Terminal Kertonegoro, koordinasi atasan dan bawahan berjalan dengan baik dan harmonis dengan adanya

kejelasan tupoksi, komunikasi dan motivasi. Sedangkan, responsivitas pegawai diwujudkan dengan daya tanggap dalam menghadapi kendala yang ditemukan dilapangan dan pegawai melaporkan secara langsung kepada kepala UPT. Terminal Kertonegoro sebenarnya memiliki sarana dan prasarana yang memadai namun terdapat beberapa fasilitas umum yang kondisinya kurang baik dan tidak maksimal serta diperlukan fasilitas penunjang agar tercipta kenyamanan aktivitas didalamnya.

Tabel 2.1 Hasil Penelitian Terdahulu

No	Nama (tahun)	Judul	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1	Pandey (2016)	Pentingnya Master Plan dalam Proses Pembangunan Terminal Angkutan Jalan (Studi Kasus: Master Plan terminal Ulu di Kabupaten Kepulauan Sitaro)	Untuk mendeskripsikan betapa pentingnya master plan dalam proses pembangunan terminal Ulu di Kabupaten Kepulauan Sitaro	Analisis site lokasi terminal, analisis estimasi lalu lintas sebagai demand terminal, analisis simpul dan kebutuhan terminal, analisis rancang bangun terminal, analisis manajemen terminal dan analisis dampak pembangunan terminal	Rencana pembangunan terminal Ulu Siau sudah sesuai dengan RTRW Kabupaten Kepulauan Siau Tagulandang Biaro, 2011-2031. Rencana Induk dibangun dengan memperhatikan keindahan dari segi arsitektur. Kemudahan pergerakan kendaraan didalam dan diluar terminal dengan memperhatikan kelestarian lingkungan hidup sekitar lokasi terminal
2	Lansart, Manoppo dan Jansen (2015)	Perencanaan Terminal Sasaran Sebagai Pengembang	Untuk mendeskripsikan tentang perencanaan terminal sasaran	Analisis regresi linier	a) direncanakan terminal baru yang berlokasi di Sasaran Tondano; b) pemarkiran

No	Nama (tahun)	Judul	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
		n Terminal Tondano di Kabupaten Minahasa	sebagai pengembangan terminal Tondano di Kabupaten Minahasa		kendaraan pada terminal yang direncanakan menggunakan model parkir sejajar 180° untuk areal kedatangan dan untuk areal pemberangkatan menggunakan model parkir bersudut 90°; c) untuk menampung semua kendaraan yang ada saat ini dibutuhkan lahan dengan luas areal 20806,5 m ² ; d) sesuai dengan syarat terminal penumpang tipe b, diambil luas terminal 3,5 ha; dan e) tahun pelayanan terminal sasaran sampai dengan tahun 2022
3	Sushernawan, Sulistyowati dan Fitriyah (2014)	Sistem Pengelolaan Terminal Mangkang Kota Semarang	Untuk mengetahui pola sistem pengelolaan yang ada pada terminal Mangkang Kota Semarang	Deskriptif analitis	Dalam hal pengelolaan Terminal Mangkang Kota Semarang, Dishubkominfo memaparkan bahwa masih banyak kekurangan baik

No	Nama (tahun)	Judul	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
					dari sisi pelayanan maupun kenyamanan di dalam Terminal Mangkang sehingga terkesan sepi sehingga perlu ada peningkatan pelayanan
4	Hanafi (2012)	Kajian Kelembagaan Pengelolaan dan Sistem Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru	Untuk mengkaji tentang pelaksanaan tugas dan fungsi Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru dalam mengelola Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru	Analisis kelembagaan pengelola terminal, analisis pengelolaan terminal, dan analisis sistem terminal	Kualitas sumber daya manusia merupakan faktor utama penyebab rendahnya kinerja Dishubkominfo dalam mengelola Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru. Hal tersebut berpengaruh dalam perumusan dan implementasi kebijakan pengelolannya, komitmen dan konsistensi aparat, serta pengawasan dan penindakan terhadap pelanggaran. Buruknya ketersambungan dengan sistem angkutan umum

No	Nama (tahun)	Judul	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
					dan rendahnya aksesibilitas menjadi permasalahan utama yang menyebabkan rendahnya kinerja Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru
5	Prastya (2016)	Efektivitas Pengelolaan Terminal Kertonegoro di Kabupaten Ngawi (Studi Kasus: Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Terminal Kertonegoro Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Ngawi)	Untuk mengetahui tentang efektivitas pengelolaan pada Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Terminal Kertonegoro Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Ngawi	Model interaktif yang terdiri dari pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, penarikan kesimpulan dan verifikasi	Pengelolaan Terminal Kertonegoro di Kabupaten Ngawi dari segi waktu dan biaya belum efisien

Sumber: Jurnal penelitian terdahulu

2.2 Landasan Teori

2.2.1 Sistem Pengelolaan Terminal

Sushernawan, Sulistyowati, & Fitriyah (2014) menunjukkan bahwa sistem pengelolaan atau manajemen terminal dapat dilakukan dengan empat kegiatan

utama, yaitu *planning* atau perencanaan, *organizing* atau pengorganisasian, *actuating* atau penggerakan dan *controlling* atau pengendalian.

1. *Planning* atau perencanaan
Menunjukkan tentang penetapan standar tujuan, penentuan aturan dan prosedur, pembuatan rencana serta rencana yang akan dilakukan di masa mendatang.
2. *Organizing* atau pengorganisasian
Menunjukkan tentang adanya pemberian tugas secara terpisah kepada masing-masing pihak yang berkepentingan, membentuk bagian, mendelegasikan dan menetapkan sistem komunikasi serta mengkoordinir kerja setiap pegawai dalam satu tim yang solid dan terorganisir.
3. *Actuating* atau penggerakan
Menunjukkan tentang upaya untuk menggerakkan tiap-tiap anggota atau pegawai di bawahnya untuk mencapai sasaran sesuai dengan perencanaan manajerial dan usaha-usaha instansi.
4. *Controlling* atau pengendalian
Menunjukkan tentang persiapan standar kualitas dan kuantitas hasil kerja dalam upaya pencapaian tujuan, produktivitas dan terciptanya citra yang positif.

Sushernawan, Sulistyowati, & Fitriyah (2014) juga menunjukkan bahwa manajemen atau pengelolaan terminal yang terdiri dari kegiatan *planning* atau perencanaan, *organizing* atau pengorganisasian, *actuating* atau penggerakan dan *controlling* atau pengendalian sangat memberikan dampak pada operasionalisasi terminal seperti: terdapat kejelasan pembagian tugas dan kewenangan antar bagian, meningkatnya pelayanan terhadap penumpang dan awak angkutan umum, tata tertib terminal menjadi lebih memperoleh pengawasan, adanya transparansi manajemen keuangan terminal serta terpeliharanya sarana dan prasarana yang ada di terminal. Beberapa hal yang menjadi tolak ukur dalam pengelolaan terminal antara lain Sushernawan, Sulistyowati, & Fitriyah (2014):

1. *Planning* atau perencanaan; dimulai dengan proses rekrutmen pegawai, prosedur atau tata tertib bagi pegawai, serta visi dan misi.
2. *Organizing* atau pengorganisasian; dilakukan dengan pemberian tugas dan tanggungjawab sesuai dengan *standart operation procedure* (SOP) yang berlaku.
3. *Actuating* atau penggerakan; dilakukan dengan upaya memaksimalkan pemberian pelayanan kepada penumpang dan awak angkutan umum serta menggerakkan pihak-pihak terkait untuk pemberdayaan lingkungan terminal.
4. *Controlling* atau pengendalian; dilakukan dengan melakukan pengawasan terhadap peraturan dan tata tertib terminal, pengawasan terhadap manajemen

keuangan terminal, memberikan perhatian lebih pada perawatan fisik sarana dan prasarana serta utilitas terminal.

Sistem pengelolaan terminal yang ditunjukkan oleh Sushernawan, Sulistyowati, & Fitriyah (2014) tersebut diterapkan pada salah satu terminal di Semarang. Pada penelitian ini, peneliti melakukan penelitian tentang sistem pengelolaan terminal dengan fokus pada Terminal Purabaya Surabaya. Sistem pengelolaan terminal yang diterapkan di terminal Semarang tidak jauh berbeda dengan sistem pengelolaan terminal yang ada di Terminal Purabaya Surabaya. Hal ini dikarenakan pada sistem pengelolaan terminal di Terminal Purabaya Surabaya juga terdapat penetapan tugas dan tanggungjawab petugas sesuai dengan SOP yang berlaku serta pengawasan terhadap pemeliharaan sarana dan prasarana penunjang bagi kelancaran kegiatan operasional terminal.

Terminal harus terletak pada lokasi yang dapat dicapai dengan cepat dari jalan arteri atau jalan utama kota. Hal ini dikarenakan alat angkutan antar kota harus dapat mencapai kota terminal secara langsung dengan aman, cepat dan murah. Lokasi terminal yang baik apabila seluruh persyaratan yang ada terpenuhi. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 menunjukkan bahwa persyaratan lokasi terminal penumpang terdiri dari (Azis & Asrul, 2014:205):

1. Rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari rencana umum jaringan transportasi jalan.
2. Rencana umum tata ruang
3. Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan di sekitar terminal.
4. Keterpaduan moda transportasi baik intra maupun antar moda.
5. Kondisi topografi, lokasi terminal
6. Kelestarian lingkungan.

Rancangan Peraturan Pemerintah tahun 2010 yang mengatur tentang lalu lintas dan angkutan menunjukkan bahwa terminal penumpang di Indonesia diklasifikasikan menjadi tiga tipe yaitu tipe A, B dan C. Masing-masing tipe terminal penumpang dapat dibagi dalam beberapa klasifikasi yaitu kelas 1 (satu), kelas 2 (dua), dan kelas 3 (tiga) berdasarkan intensitas kendaraan yang meliputi hal-hal berikut:

1. Tingkat permintaan dan jenis pelayanan angkutan
2. Keterpaduan pelayanan angkutan
3. Karakteristik pelayanan angkutan
4. Jumlah dan kapasitas sarana pelayanan angkutan umum
5. Fasilitas prasarana terminal; yaitu fasilitas utama dan fasilitas penunjang.

Lebih lanjut berikut beberapa persyaratan yang harus dipenuhi oleh terminal berdasarkan jenis-jenisnya (Azis & Asrul, 2014:205).

1. Terminal type A

Terminal type A merupakan terminal yang melayani angkutan antar Negara maupun antar provinsi dalam suatu negara atau antara kabupaten dalam suatu provinsi. Berikut beberapa persyaratan lokasi terminal type A:

- a. Terletak di ibukota provinsi, kota atau kabupaten dalam jaringan trayek antar kota antar provinsi dan atau angkutan lintas batas negara.
- b. Terletak di jalan arteri dengan jelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIA.
- c. Jarak antara dua terminal penumpang tipe A sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa, 30 km di Pulau Sumatera dan 50 km di pulau lainnya. Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera dan 3 ha di pulau lainnya.
- d. Memiliki akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal sekurang-kurangnya berjarak 100 meter di Pulau Jawa dan 50 meter di pulau lainnya.

2. Terminal type B

Terminal type B merupakan terminal yang melayani angkutan antar kabupaten dalam suatu provinsi atau angkutan antar kota dalam satu provinsi. Terminal type B merupakan terminal yang dipersyaratkan bagi kabupaten atau kota. Persyaratan lokasi terminal type B terdiri dari:

- a. Terletak di kota atau kabupaten dan dalam jaringan trayek angkutan kota dalam provinsi.
- b. Terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIB.
- c. Jarak antara dua terminal penumpang tipe B dengan terminal tipe A sekurang-kurangnya 15km di Pulau Jawa dan 30 km di pulau lainnya.
- d. Tersedia luas lahan sekurang-kurangnya 3 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, 2 ha di Pulau lainnya.

Memiliki jalan akses masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal sekurang-kurangnya berjarak 50 meter di Pulau Jawa dan 30 meter di pulau lainnya.

3. Terminal type C

Terminal type C merupakan terminal yang berfungsi untuk melayani kendaraan untuk angkutan pedesaan. Persyaratan lokasi terminal type C terdiri dari:

- a. Terletak di jalan kolektor atau lokal dengan kelas jalan paling tinggi kelas IIIA.
- b. Tersedia lahan sesuai dengan permintaan angkutan
- c. Memiliki akses jalan masuk atau keluar ke dan dari terminal, sesuai kebutuhan untuk kelancaran lalu lintas di sekitar terminal.

Selain itu terdapat beberapa fasilitas yang harus terdapat dalam terminal, antara lain (Sedayu, Sulitio, Soehardjono, & Wicaksono, 2014:59):

1. Fasilitas-fasilitas prasarana terminal penumpang sekurang-kurangnya terdapat:
 - a. Pemeliharaan dan pengelolaan fasilitas utama
 - b. Pemeliharaan dan pengelolaan fasilitas penunjang
 - c. Fasilitas penyandang cacat
 - d. Fasilitas kesehatan
 - e. Fasilitas peribadatan
 - f. Fasilitas keamanan
 - g. Fasilitas umum seperti: kamar kecil atau toilet, kios atau kantin, fasilitas komunikasi, tempat istirahat, peron, ruang penitipan barang dan alat pemadam kebakaran.
2. Pengoperasian terminal penumpang meliputi kegiatan:
 - a. Perencanaan
Kegiatan perencanaan operasional terminal penumpang terdiri dari:
 - 1) Penataan fasilitas utama terminal
 - 2) Penataan fasilitas penunjang terminal
 - 3) Penataan arus lalu lintas di daerah lingkungan kerja terminal
 - 4) Penyajian daftar rute perjalanan dan tarif angkutan
 - 5) Penyusunan jadwal perjalanan berdasarkan kartu pengawasan
 - 6) Pengaturan jadwal petugas di terminal
 - 7) Evaluasi sistem pengoperasian terminal
 - b. Pelaksanaan
Kegiatan pelaksanaan operasional terminal penumpang terdiri dari:
 - 1) Pengaturan tempat tunggu dan sirkulasi penumpang dan kendaraan umum di dalam terminal
 - 2) Pemeriksaan kartu pengawasan dan buku uji kendaraan
 - 3) Pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan menurut jadwal yang telah ditetapkan
 - 4) Pemungutan jasa pelayanan terminal penumpang
 - 5) Pemberitahuan tentang pemberangkatan kendaraan umum kepada penumpang
 - 6) Pengaturan arus lalu lintas di daerah lingkungan kerja terminal
 - 7) Pencatatan dan pelaporan pelanggaran
 - 8) Pencatatan jumlah kendaraan dan penumpang yang datang dan berangkat
 - c. Pengawasan operasional terminal
Kegiatan pengawasan operasional terminal terdiri dari:
 - 1) Tarif angkutan
 - 2) Kelaikan jalan kendaraan bermotor yang dioperasikan
 - 3) Perizinan angkutan umum

- 4) Kapasitas muatan yang diizinkan
 - 5) Pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa angkutan
 - 6) Pemanfaatan fasilitas utama dan penunjang sesuai dengan peruntukannya
3. Penetapan lokasi terminal
- a. Penetapan lokasi terminal penumpang ditetapkan dengan memperhatikan:
 - 1) Tingkat aksesibilitas pengguna jasa angkutan
 - 2) Kesesuaian dengan rencana Induk Jaringan LLAJ
 - 3) Kesesuaian lahan dengan rencana detail tata ruang
 - 4) Kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau kinerja jaringan jalan, jaringan trayek dan jaringan lintas
 - 5) Kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau pusat kegiatan
 - 6) Keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain
 - 7) Permintaan angkutan
 - 8) Kelayakan teknis, finansial dan ekonomi
 - 9) Keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan
 - 10) Kelestarian lingkungan
 - b. Penetapan lokasi terminal penumpang tipe A juga harus memenuhi persyaratan yang terdiri dari:
 - 1) Terletak pada pusat kota lokasi kegiatan jasa dan/atau fasilitas umum yang membangkitkan perjalanan
 - 2) Terletak dalam jaringan trayek lintas batas negara dan/atau trayek antar kota antar provinsi
 - 3) Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III
 - 4) Luas lahan yang tersedia disesuaikan dengan perkiraan kebutuhan penyelenggara terminal yang akan datang berdasarkan studi kelayakan
 - 5) Lokasi memiliki kemudahan aksesibilitas untuk seluruh pengguna jasa terminal
 - 6) Kelayakan teknis, finansial dan ekonomi
 - 7) Keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan
 - 8) Kelestarian lingkungan
 - c. Penetapan lokasi terminal penumpang tipe B juga harus memenuhi persyaratan yang terdiri dari:
 - 1) Terletak pada pusat lokasi kegiatan jasa dan/atau fasilitas umum yang merupakan bangkitan perjalanan
 - 2) Terletak dalam jaringan trayek antar kota dalam provinsi
 - 3) Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III
 - 4) Luas lahan yang tersedia disesuaikan dengan perkiraan kebutuhan penyelenggaraan

- 5) Terminal yang akan datang berdasarkan studi kelayakan
 - 6) Lokasi memiliki kemudahan aksesibilitas untuk seluruh pengguna jasa terminal
 - 7) Kelayakan teknis, finansial dan ekonomi
 - 8) Keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan
 - 9) Kelestarian lingkungan
- d. Penetapan lokasi terminal penumpang tipe C juga harus memenuhi persyaratan yang terdiri dari:
- 1) Terletak pada pusat lokasi kegiatan jasa dan/atau fasilitas umum yang merupakan bangkitan perjalanan
 - 2) Terletak dalam jaringan trayek angkutan kota, pedesaan, perdesaan/perkotaan
 - 3) Terletak di jalan arteri, kolektor dan lokal dengan kelas jalan paling tinggi kelas III
 - 4) Luas lahan yang tersedia disesuaikan dengan perkiraan kebutuhan penyelenggara terminal yang akan datang berdasarkan studi kelayakan
 - 5) Lokasi memiliki kemudahan aksesibilitas untuk seluruh pengguna jasa terminal
 - 6) Kelayakan teknis, finansial dan ekonomi
 - 7) Keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan
 - 8) Kelestarian lingkungan
4. Untuk fasilitas memiliki ketentuan yang sama dengan PP 43 tahun 1993, di mana fasilitas terminal minimal didukung oleh fasilitas utama dan fasilitas penunjang.
 5. Pelayanan terminal dapat dipungut jasa pelayanan yang terdiri atas:
 - a. Jasa penggunaan tempat tunggu dan istirahat kendaraan umum
 - b. Jasa penggunaan fasilitas parkir kendaraan pengantar dan/atau taksi
 - c. Jasa penggunaan tempat tunggu penumpang (peron)
 6. Pemeliharaan terminal, terdiri dari:
 - a. Terminal penumpang harus dipelihara untuk menjamin agar terminal dapat berfungsi sesuai dengan fungsi pokoknya.
 - b. Pemeliharaan terminal penumpang sebagaimana dimaksud terdiri dari beberapa kegiatan, yaitu:
 - 1) Menjaga keutuhan dan kebersihan terminal
 - 2) Menjaga keutuhan dan kebersihan pelataran terminal serta perawatan rambu
 - 3) Marka dan papan informasi
 - 4) Merawat saluran-saluran air

- 5) Merawat instalasi listrik dan lampu penerangan
 - 6) Merawat alat komunikasi
 - 7) Merawat sistem *hydrant* dan alat pemadam kebakaran
7. Setiap penyelenggaraan terminal penumpang wajib memberikan pelayanan jasa terminal sesuai dengan standar pelayanan. Standar pelayanan terminal penumpang meliputi hal-hal berikut:
- a. Penyelenggaraan terminal penumpang harus memenuhi fasilitas utama dan penunjang
 - b. Memiliki Standar Operasi dan Prosedur (SOP) pelayanan untuk pengguna jasa, operator dan petugas operasional
 - c. Sumber daya manusia yang memenuhi kualifikasi tentang manajemen operasional terminal penumpang, penyidik pegawai sipil dan pengujian kendaraan bermotor

2.2.2 Terminal

Terminal adalah tempat pergantian moda angkutan dalam pelayanan pengangkutan barang dan manusia. Terminal memiliki fungsi utama yaitu untuk menyediakan fasilitas keluar masuk dari objek objek yang akan diangkut, baik penumpang maupun barang (Musdalifah, Isya, & Saleh, 2015). Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa fungsi terminal adalah untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intramodal dan antarmoda di tempat tertentu.

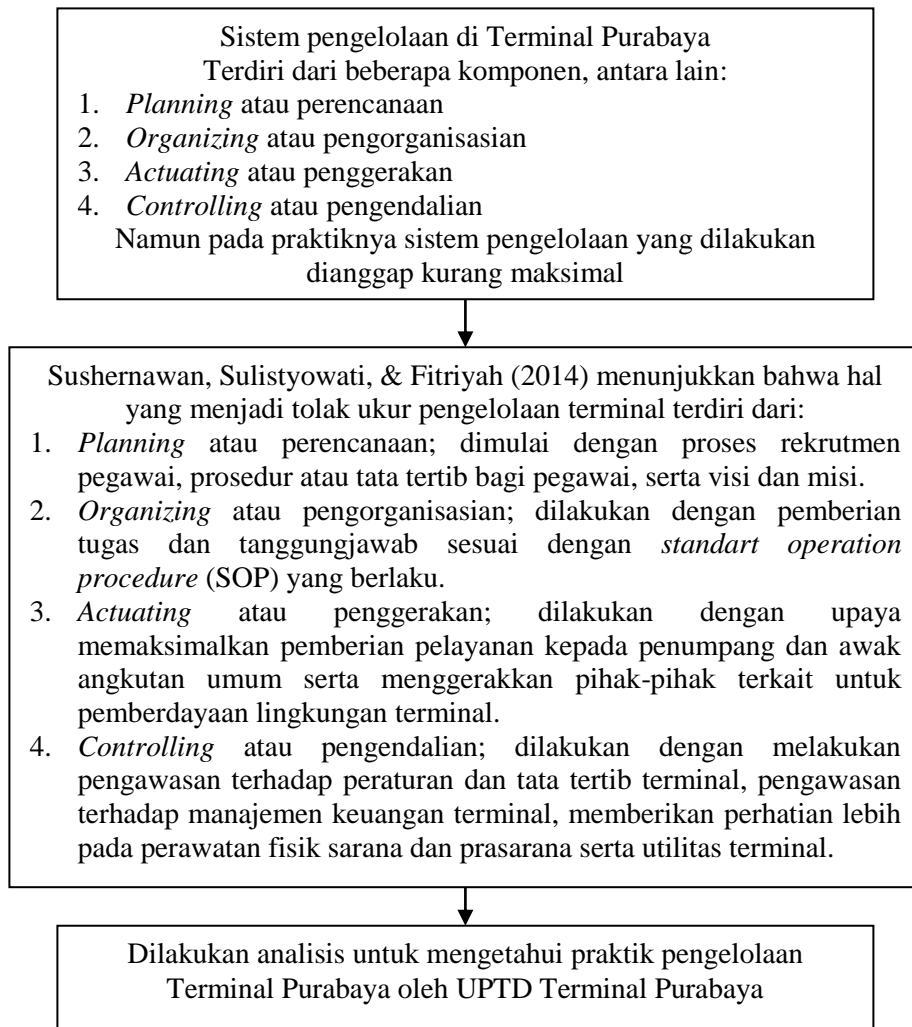
Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan menyebutkan bahwa terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum. Terminal penumpang selanjutnya dibedakan menjadi tiga, yaitu:

1. Terminal penumpang tipe A
Merupakan terminal yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi, dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
2. Terminal penumpang tipe B
Merupakan terminal yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota, dan/atau angkutan pedesaan.
3. Terminal penumpang tipe C
Merupakan terminal yang melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

2.3 Kerangka Dasar Pemikiran

Berikut kerangka dasar pemikiran dalam penelitian ini:

Gambar 2.1 Kerangka Dasar Pemikiran



Gambar 2.1
Kerangka Dasar Pemikiran

Sumber: Diolah peneliti