

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **1.1 Pengertian Judul Proyek**

##### **Revitalisasi Terminal Tamanan Tipe A di Kota Kediri**

Merevitalisasi ulang kawasan terminal Tamanan Kediri yang kondisinya sudah tidak layak dan cenderung sepi, dan dari beberapa fasilitasnya yang mengurangi segi keamanan dan segi kenyamanan, juga demikian terminal Tamanan ini fasilitasnya masih banyak yang tidak sesuai acuan standar terminal tipe A dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

##### **a. Revitalisasi :**

- Revitalisasi adalah upaya untuk memvitalkan kembali suatu kawasan atau bagian kota yang dulunya pernah vital/hidup, akan tetapi kemudian mengalami kemunduran/degradasi. Skala revitalisasi ada tingkatan makro dan mikro. Proses revitalisasi sebuah kawasan mencakup perbaikan aspek fisik, aspek ekonomi dan aspek sosial. Pendekatan revitalisasi harus mampu mengenali dan memanfaatkan potensi lingkungan (sejarah, makna, keunikan lokasi dan citra tempat) (Danisworo, 2002).
- Revitalisasi sendiri bukan sesuatu yang hanya berorientasi pada penyelesaian keindahan fisik saja, tapi juga harus dilengkapi dengan peningkatan ekonomi masyarakatnya serta pengenalan budaya yang ada. Untuk melaksanakan revitalisasi perlu adanya keterlibatan masyarakat. Keterlibatan yang dimaksud bukan sekedar ikut serta untuk mendukung aspek formalitas yang memerlukan adanya partisipasi masyarakat, selain itu masyarakat yang terlibat tidak hanya masyarakat di lingkungan tersebut saja, tapi masyarakat dalam arti luas (Laretna, 2002).
- Sebagai sebuah kegiatan yang sangat kompleks, revitalisasi terjadi melalui beberapa tahapan dan membutuhkan kurun waktu tertentu serta meliputi hal-hal sebagai berikut:

- Intervensi fisik Intervensi fisik mengawali kegiatan fisik revitalisasi dan dilakukan secara bertahap, meliputi perbaikan dan peningkatan kualitas dan kondisi fisik bangunan, tata hijau, sistem penghubung, sistem tanda/reklame dan ruang terbuka kawasan (urban realm). Mengingat citra kawasan sangat erat kaitannya dengan kondisi visual kawasan, khususnya dalam menarik kegiatan dan pengunjung, intervensi fisik ini perlu dilakukan. Isu lingkungan (environmental sustainability) pun menjadi penting, sehingga intervensi fisik pun sudah semestinya memperhatikan konteks lingkungan. Perencanaan fisik tetap harus dilandasi pemikiran jangka panjang.
- Rehabilitasi ekonomi Revitalisasi yang diawali dengan proses peremajaan artefak urban harus mendukung proses rehabilitasi kegiatan ekonomi. Perbaikan fisik kawasan yang bersifat jangka pendek, diharapkan bisa mengakomodasi kegiatan ekonomi informal dan formal (local economic development), sehingga mampu memberikan nilai tambah bagi kawasan kota (P. Hall/U. Pfeiffer, 2001). Dalam konteks revitalisasi perlu dikembangkan fungsi campuran yang bisa mendorong terjadinya aktivitas ekonomi dan sosial (vitalitas baru).
- Revitalisasi sosial/institusional Keberhasilan revitalisasi sebuah kawasan akan terukur bila mampu menciptakan lingkungan yang menarik (interesting), jadi bukan sekedar membuat beautiful place. Maksudnya, kegiatan tersebut harus berdampak positif serta dapat meningkatkan dinamika dan kehidupan sosial masyarakat/warga (public realms). Sudah menjadi sebuah tuntutan yang logis, bahwa kegiatan perancangan dan pembangunan kota untuk menciptakan lingkungan sosial yang berjati diri (place making) dan hal ini pun selanjutnya perlu didukung oleh suatu pengembangan institusi yang baik

**b. Terminal :** Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995, 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.

- c. **Tamanan** : sebuah kelurahan di wilayah Kecamatan Mojoroto, Kota Kediri, Provinsi Jawa Timur.  
[https://id.wikipedia.org/wiki/Tamanan,\\_Mojoroto,\\_Kediri](https://id.wikipedia.org/wiki/Tamanan,_Mojoroto,_Kediri)
- d. **Terminal Tipe A** : Terminal yang sudah memberikan pelayanan AKAP dan AKDP dengan luas area 5 Ha, dan fasilitas yang sudah lengkap sesuai standar
- e. **Kota Kediri** : Kota yang masuk dalam provinsi Jawa Timur dan termasuk kota PKW skala Regional yang menghubungkan Tulungagung, nganjuk, blitar, malang

## 1.2 Studi pustaka / literatur

### 2.2.1. Pengertian Terminal :

- 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.  
(Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995)
- Terminal adalah suatu fasilitas yang sangat kompleks. Banyak kegiatan tertentu yang dilakukan disana, terkadang secara bersamaan dan terkadang secara paralel dan sering terjadi kemacetan yang stokastik, ia tidak dapat diselesaikan tanpa mengkaitkan berbagai variasi dalam volume kedatangan atau waktu yang dibutuhkan untuk memproses kendaraan, penumpang, dan barang. (Edward K. Morlok, 1991)
- Terminal adalah tempat pengendalian unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan kota.  
(Abu Bakar Iskandar dkk, 1995)

### 2.2.2. Tipe dan fungsi terminal :

- Terminal penumpang tipe A sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.

- Terminal penumpang tipe B sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan.
  - Terminal penumpang tipe C sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.
- (Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995)

Sebuah terminal mempunyai empat fungsi pokok, yaitu :

- Menyediakan akses bagi kendaraan yang bergerak pada jalur khusus.
  - Menyediakan tempat dan kemudahan perpindahan (pergantian) moda
  - angkutan dari kendaraan yang bergerak pada jalur khusus ke moda angkutan lain.
  - Menyediakan sarana simpul lalu lintas.
  - Menyediakan tempat untuk menyimpan kendaraan
- (S. Warpani, 1990)

Berdasarkan fungsi sebagai terminal transportasi, terminal mempunyai beberapa fungsi sebagai berikut :

- Memuat penumpang atau barang ke atas kendaraan transpor (atau pitatranspor, rangkaian pipa, dan sebagainya) serta membongkar atau menurunkannya.
- Memindahkan dari satu kendaraan ke kendaraan lain.
- Mengumpulkan penumpang dan barang di dalam grup -grup berukuran ekonomis untuk diangkut (misalnya untuk memenuhi kereta api atau pesawat udara) dan menurunkan mereka sesudah tiba di tempat tujuan (Edwark K. Morlok, 1991).
- sebagai fasilitas pangkalan.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, dalam buku Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib ( edisi yang disempurnakan ) pada Bab IX tentang transportasi jalan hal 93, menyebutkan : Fungsi Terminal Transportasi Jalan dapat ditinjau dari tiga unsur, adalah sebagai berikut :

- **Fungsi terminal bagi penumpang.**  
Adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari suatu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan lain,

tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas parkir kendaraan pribadi.

- **Fungsi Terminal bagi pemerintah.**

Adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu lintas dan angkutan, serta menghindari dari kemacetan, sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali kendaraan angkutan umum.

- **Fungsi terminal bagi operator atau pengusaha.**

Adalah untuk pengaturan operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan

### 2.2.3. Perencanaan Terminal

Menurut Iskandar Abubakar,dkk (1995) kriteria perencanaan terminal, meliputi:

a. Siklus Lalu Lintas

- Jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar dan mudah dalam bergerak.
- Jalan masuk dan keluar kendaraan harus terpisah dengan jalan keluar masuk calon penumpang
- Kendaraan di dalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu.

b. Sistem sirkulasi kendaraan dalam terminal ditentukan berdasarkan :

- Jumlah arah perjalanan
- Frekuensi perjalanan
- Waktu yang diperlukan untuk turun atau naik penumpang.

Sistem sirkulasi ini juga harus ditata dengan memisahkan jalur bus atau kendaraan dalam kota dengan jalur bus angkutan antar kota.

c. Fasilitas utama terminal terdiri dari :

- Jalur pemberangkatan kendaraan umum yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menaikkan dan memulai perjalanan.
- Jalur kedatangan kendaraan umum yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menurunkan penumpang.
- Tempat tunggu kendaraan umum, yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk beristirahat dan siap menuju jalur pemberangkatan.

- Jalur lintasan yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum yang akan langsung melanjutkan perjalanan setelah menurunkan/menaikkan penumpang.
  - Bangunan kantor terminal yaitu sebuah bangunan yang biasanya berada di dalam wilayah terminal yang biasanya digabung dengan menara pengawas yang berfungsi sebagai tempat untuk memantau pergerakan kendaraan dan penumpang dari atas menara.
  - Pos pemeriksaan TPR yaitu pos yang biasanya berlokasi di pintu masuk dari terminal yang berfungsi memeriksa terhadap masing-masing kartu perjalanan yang dimiliki oleh masing-masing bus yang memasuki terminal.
  - Tempat tunggu penumpang yaitu pelataran tempat menunggu yang disediakan bagi orang yang akan melakukan perjalanan dengan kendaraan angkutan umum.
  - Loket penjualan karcis/loket yaitu suatu ruangan yang dipergunakan oleh masing-masing perusahaan untuk keperluan penjualan tiket bus yang melayani perjalanan dari terminal yang bersangkutan. Loket ini biasanya tersedia hanya di terminal tipe A dan B.
  - Rampbu-rampbu dan papan informasi yang memuat petunjuk jurusan, tarip dan jadwal perjalanan, hal ini harus tersedia karena sangat penting untuk memberikan informasi bagi para penumpang baik yang akan meninggalkan maupun baru tiba di terminal yang bersangkutan sehingga tidak tersesat dan terkesan teratur.
  - Pelataran parkir kendaraan pengantar dan taksi.
- d. Fasilitas penunjang sebagai fasilitas pelengkap dalam pengoperasian terminal adalah :
- Kamar kecil/toilet
  - Mushola
  - Kios/kantin
  - Ruang pengobatan
  - Ruang informasi
  - Telepon umum
  - Tempat penitipan barang
  - Taman

- e. Turun naik penumpang dan parkir bus harus tidak mengganggu kelancaran sirkulasi bus dan dengan memperhatikan keamanan penumpang.
- f. Luas bangunan ditentukan menurut kebutuhan pada jam puncak berdasarkan kegiatan adalah :
  - Kegiatan sirkulasi penumpang, pengantar, penjemput, sirkulasi barang dan pengelola terminal.
  - Macam tujuan dan jumlah trayek, motivasi perjalanan, kebiasaan penumpang dan fasilitas penunjang.
- g. Tata ruang dalam dan luar bangunan terminal harus memberikan kesan yang nyaman dan akrab. Luas pelataran terminal tersebut di atas ditentukan berdasarkan kebutuhan pada jam puncak berdasarkan:
  - Frekwensi keluar masuk kendaraan.
  - Kecepatan waktu naik/turun penumpang.
  - Kecepatan waktu bongkar/muat barang.
  - Banyaknya jurusan yang perlu ditampung di dalam sistem jalur.
- h. Sistem parkir kendaraan di dalam terminal harus ditata sedemikian rupa sehingga rasa aman, mudah dicapai, lancar dan tertib.

#### **2.2.4. Persyaratan pembangunan terminal tipe- A :**

Penetapan lokasi terminal penumpang tipe A selain harus memperhatikan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam pasal 10, harus memenuhi persyaratan:

- a. Terletak dalam jaringan trayek antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lalu lintas batas negara;
- b. Terletak di jalan arteri dengan kelas 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;
- d. Lluas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 3 ha di pulau lainnya;
- e. Mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 100 m di Pulau Jawa dan 50 m di pulau lainnya, dihitung dari jalan ke pintu keluar atau masuk terminal.

### 2.2.5. Elemen terminal bus

Menurut jurnal (Gatot Nursetyo, kajian manajemen sirkulasi terminal bus), Terminal bus dapat kita amati sebagai suatu sistem. Di dalamnya terdapat sekumpulan komponen yang saling berinteraksi satu dengan lainnya. Komponen tersebut meliputi : pihak pengelola terminal, pihak operator moda transportasi ( bus ), penumpang, calon penumpang yang diantar ( *kiss and ride* ), calon penumpang yang membawa kendaraan sendiri dan memarkir kendaraannya ( *park and ride* ) serta pejalan kaki.

#### a. Bus

Bus datang di terminal sesuai dengan rutenya, kemudian menurunkan penumpang. Setelah menunggu sesuai jadwal, selanjutnya bus menaikkan penumpang dan melanjutkan rute perjalanannya sesuai dengan rutenya. Terkadang dengan alasan tertentu, bus melakukan perawatan kecil di dalam terminal. Sehingga, fungsi terminal bagi pihak bus adalah tempat berhenti, tempat menurunkan penumpang, tempat menaikkan penumpang, dan tempat melakukan perawatan ringan.

#### b. Penumpang

Kegiatan untuk penumpang di dalam terminal dimulai dengan datangnya penumpang. Baik menggunakan bus atau moda transportasi lainnya. Jika sudah sampai terminal, maka penumpang turun dari bus. Jika ingin meneruskan perjalanannya, maka penumpang tersebut harus berganti bus dengan lintasan rute yang sesuai dengan arah perjalanannya. Sedangkan jika ingin mengakhiri perjalanannya dengan berjalan kaki atau kendaraan lain, maka penumpang keluar dari terminal. Jika ingin berpindah pada lintasan rute lainnya, dia harus membeli tiket dan menunggu kedatangan bus yang diperlukan. Setelah itu penumpang naik bus sesuai dengan tujuan rute bus. Maka bagi penumpang fungsi terminal bus adalah tempat penumpang turun dan mengakhiri perjalanannya dengan bus, tempat bus penumpang dapat berganti lintasan rute ( *transfer* ); tempat penumpang menunggu bus yang akan dinaiki; tempat penumpang naik bus; tempat penumpang berganti dengan moda transportasi lainnya ( becak, mobil, atau berjalan kaki ) menuju tujuan akhir perjalanannya.

#### c. *Kiss and ride* ( calon penumpang yang diantar )



Bagi penumpang yang diantar dengan kendaraan oleh orang lain, maka ketika sampai di terminal, penumpang dapat turun guna membeli tiket sesuai dengan lintasan, rute dan arah yang dituju.

Selanjutnya penumpang menuju ke *platform* dimana bus yang dimaksud berada. Selanjutnya penumpang naik bus dan meninggalkan terminal. Sehingga, fungsi terminal bagi calon penumpang tipe *kiss and ride* adalah tempat penumpang turun dari kendaraan pengantar; tempat kendaraan pengantar datang dan langsung pergi; tempat membeli tiket; tempat penumpang menunggu; dan tempat penumpang naik bus serta memulai perjalanannya.

**d. *Park and ride***

Untuk calon penumpang yang menggunakan kendaraan pribadi ke terminal, maka pada saat di terminal, penumpang tersebut memarkir kendaraannya dan masuk ke dalam terminal untuk mencari bus sesuai dengan lintasan rute dan tujuannya. Selanjutnya penumpang menuju *platform* dimana bus tersebut berada. Akhirnya penumpang masuk ke dalam bus dan meninggalkan terminal. Fungsi terminal bagi tipe *park and ride* adalah tempat kendaraannya dapat diparkir selama dia melakukan perjalanannya; tempat membeli tiket; tempat penumpang menunggu bus; tempat penumpang naik bus dan memulai perjalanannya dan tempat dia mengakhiri perjalanannya dengan bus untuk kemudian menggunakan kendaraan yang diparkir untuk menuju tujuan perjalanan.

**e. *Pejalan kaki***

Bagi calon penumpang tipe pejalan kaki, berarti penumpang tersebut menuju terminal dengan berjalan kaki. Sesampai di terminal, penumpang dapat menuju ke *platform* dimana bus yang dimaksud

berada. Setelah naik bus, maka penumpang dan bus dapat meninggalkan terminal. Sehingga fungsi terminal bagi calon penumpang tipe pejalan kaki adalah tempat penumpang menunggu bus; tempat penumpang naik bus dan memulai perjalanannya; tempat penumpang mengakhiri perjalanannya dengan

**2.2.6. Fasilitas & standar pelayanan terminal tipe- A :**

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

**Keselamatan di terminal penumpang angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, meliputi :**

- Lajur pejalan kaki;
- Fasilitas keselamatan jalan;
- Jalur evakuasi;
- Alat pemadam kebakaran;
  - Pos, fasilitas dan petugas kesehatan;
  - Pos, fasilitas dan petugas pemeriksa kelayakan kendaraan umum;
  - Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum;
  - Informasi fasilitas keselamatan;
  - Informasi fasilitas kesehatan;
  - Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan bermotor.

**Keamanan di terminal penumpang angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, meliputi :**

- Fasilitas keamanan;
- Media pengaduan gangguan keamanan;
- Petugas keamanan.

**Kenyamanan di terminal penumpang angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d, meliputi :**

- Ruang tunggu;
- Toilet;
- Fasilitas peribadatan/mushola;
- Ruang terbuka hijau;
- Rumah makan;
- Fasilitas dan petugas kebersihan;
- Tempat istirahat awak kendaraan;
- Area merokok (smoking area);
- Drainase;
- Area yang tersedia jaringan internet (hotspot area);
- Ruang baca (reading corner);
- Lampu penerangan ruangan.

**Kesetaraan di terminal penumpang angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf f, meliputi :**

- Fasilitas penyandang cacat (difable);
- Ruang ibu menyusui.

### 2.2.7. Kriteria perencanaan terminal

Menurut Abu Bakar, 1997 kriteria perencanaan terminal adalah sebagai berikut :

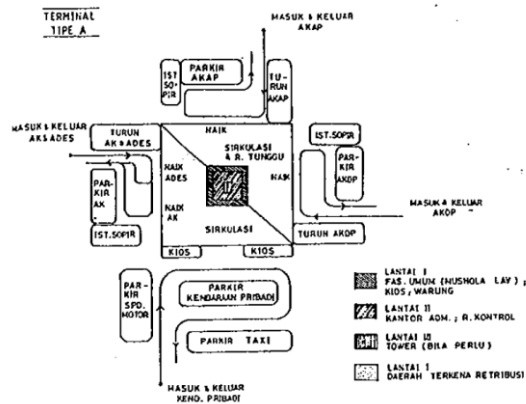
#### 1. Sirkulasi lalu - lintas

- jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar, dan dapat bergerak dengan mudah
- Jalan masuk dan keluar calon penumpang, kendaraan umum harus terpisah dengan keluar masuk kendaraan.
- Kendaraan di dalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu.

Sistem sirkulasi kendaraan di terminal ditentukan berdasarkan

- Jumlah arah perjalanan
- Frekuensi perjalanan
- Waktu yang diperlukan untuk menurunkan penumpang

Sistem sirkulasi ini juga harus ditata dengan memisahkan jalur bus/kendaraan dalam kota dengan jalur bus angkutan antar kota



Gambar 2.1 Gagasan pengendalian sirkulasi dalam terminal tipe A Sisi kiri kendaraan menyinggung emplasemen.

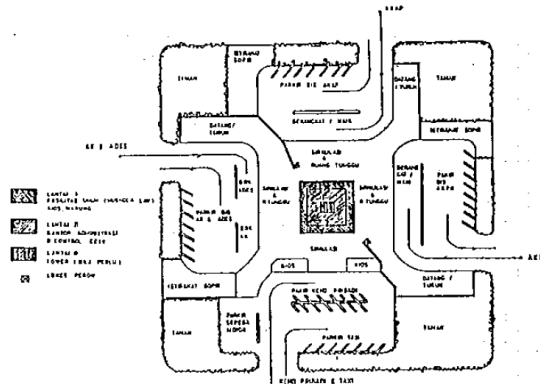
Sumber : SPM terminal angkutan umum 2012

#### 2. Fasilitas utama terminal

- jalur pemberangkatan kendaraan umum

- jalur kedatangan kendaraan umum
  - tempat tunggu kendaraan umum
  - tempat istirahat sementara kendaraan umum
  - bangunan kantor terminal
  - tempat tunggu penumpang dan/ataupengantar
  - menara pengawas
  - loket penjualan karcis
  - loket penjualan karcis
  - rampbu-rampbu dan papan informasi, yangmemuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan.
  - pelataran parkir kendaraan pengantar dan taksi.
3. Fasilitas penunjang terminal
- pengobatan
  - ruang informasi dan pengaduan
  - telpon umum
  - kamar kecil/ltoilet
  - musholla
  - kios
  - kantin
  - tempat penitipan barang
  - taman
4. Turun naik penumpang dan parkir bus harus tidak mengganggu sirkulasi bus dan dengan memperhatikan keamanan penumpang
5. Luas Bangunan ditentukan menurut kebutuhan pada jam puncak berdasarkan kegiatan adalah :
- Kegiatan sirkulasi penumpang, pengantar, penjemput, sirkulasi barang dan pengelola terminal.
  - Macam tujuan dan jumlah trayek, motivasi perjalanan, kebiasaan penumpang dan fasilitas penunjang.
6. Tata ruang dalam dan luar bangunan terminal harus memberikan kesan yang nyaman dan akrab.  
Luas pelataran terminal tersebut di atas ditentukan berdasarkan kebutuhan pada jam puncak berdasarkan :

- Frekwensi keluar masuk kendaraan
- Kecepatan waktu naik/turun penumpang
- Kecepatan waktu bongkar/muat barang
- Banyaknya jurusan yang perlu di tarpung dalam sistim jalur.



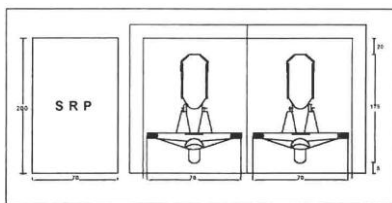
Gambar 2.2 pengelompokan ruang vertikal terminal tipe A, pencapaian fasilitas umum mudah dan merata

7. Sistem parkir kendaraan di data terminal harus ditata sedemikian rupa sehingga rasa aman, mudah dicapai, lancar dan tertib. Ada beberapa jenis sistem tipe dasar pengatur, platform, teluk dan parkir adalah :
  - Membujur, Dengan platform yang membujur bus memasuki teluk pada ujung yang satu dan berangkat pada ujung yang lain. Ada tiga jenis yang dapat digunakan dalam pengaturan membujur yaitu satu jalur, dua jalur dan shallow saw tooth.
  - Tegak lurus, teluk tegak lurus bus-bus diparkir dengan muka menghadap ke platform, bus memasuki teluk dan berbalik keluar. Ada beberapa jenis teluk legak lurus ini yaitu tegak lurus terhadap platform dan membentuk sudut dengan platform.

### 2.2.8. Satuan Ruang Parkir

Satuan ruang parkir dari standar Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah sebagai berikut :

1. Sepeda Motor

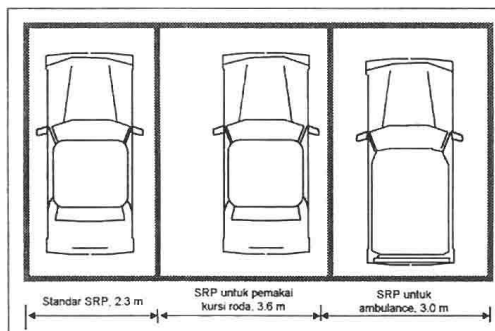


Gambar 2.3 Satuan ruang parkir untuk sepeda motor

2. Mobil

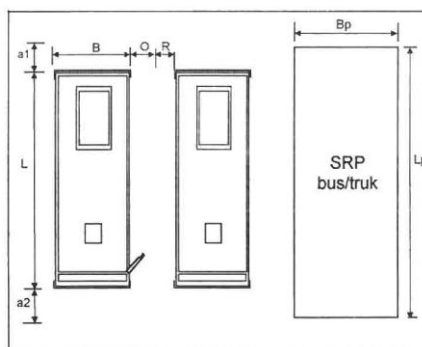


Gol I	: B = 170	a1 = 10	Bp = 230 = B + O + R
	O = 55	L = 470	Lp = 500 = L + a1 + a2
	R = 5	a2 = 20	
Gol II	: B = 170	a1 = 10	Bp = 250 = B + O + R
	O = 75	L = 470	Lp = 500 = L + a1 + a2
	R = 5	a2 = 20	



Gambar 2.4 Satuan ruang parkir untuk mobil, penderita cacat dan ambulance

3. Bus dan Truk



Bus/ Truk kecil	B = 170 O = 80 R = 30	a1 = 10 L = 470 a2 = 20	Bp = 300 = B + O + R Lp = 500 = L + a1 + a2
Bus/ Truk sedang	B = 200 O = 80 R = 40	a1 = 20 L = 800 a2 = 20	Bp = 320 = B + O + R Lp = 500 = L + a1 + a2
Bus/ Truk besar	B = 250 O = 80 R = 50	a1 = 30 L = 1200 a2 = 20	Bp = 380 = B + O + R Lp = 1250 = L + a1 + a2

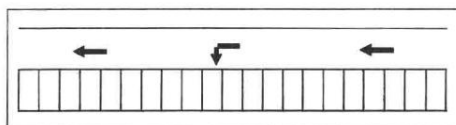
Gambar 2.5 Satuan ruang parkir untuk bus dan truk

### 2.2.9. Pola Parkir Kendaraan

#### 1. Mobil Penumpang

Berikut adalah jenis pola parkir mobil penumpang menurut standar Direktorat Jenderal Perhubungan Darat :

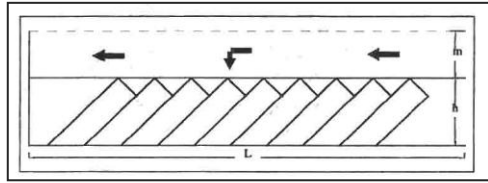
##### a. Parkir kendaraan satu sisi membentuk sudut 90°



Gambar 2.6 pola parkir tegak lurus

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel, tetapi kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar parkir lebih sedikit jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut yang lebih kecil dari 90°.

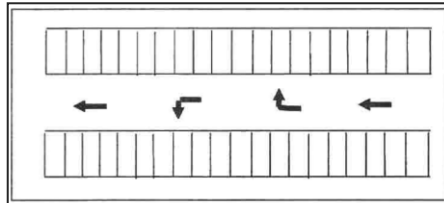
##### b. Parkir kendaraan satu sisi membentuk sudut 30°, 45°, 60°



Gambar 2.7 pola parkir sudut

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel, dan kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih besar jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut  $90^\circ$ .

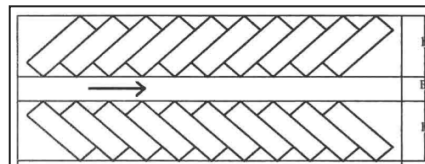
- c. Parkir kendaraan sudut  $90^\circ$  dua sisi



Gambar 2.8 Pola parkir tegak lurus berhadapan

Dengan pola parkir ini arah lalu lintas kendaraan bisa satu arah atau dua arah.

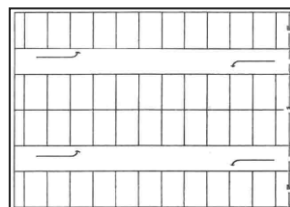
- d. Parkir kendaraan sudut  $30^\circ, 45^\circ, 60^\circ$



Gambar 2.9 Pola parkir sudut berhadapan

Dengan pola parkir ini arah lalu lintas kendaraan hanya bisa satu arah

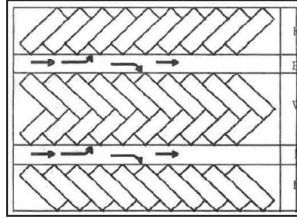
- e. Pola parkir pulau membentuk sudut  $90^\circ$





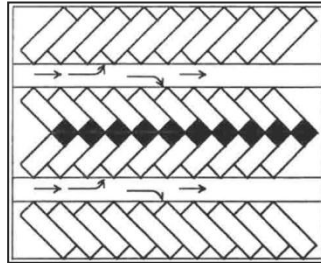
Gambar 2.10 Taman parkir tegak lurus dengan 2 gang

- f. Pola parkir pula membentuk sudut  $45^\circ$  tipe A



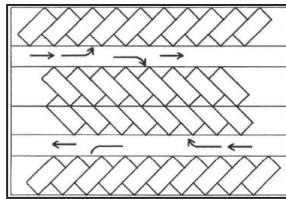
Gambar 2.11 Taman parkir sudut dengan 2 gang tipe A

- g. Pola parkir pula membentuk sudut  $45^\circ$  tipe B



Gambar 2.12 Taman parkir sudut dengan 2 gang tipe B

- h. Pola parkir pula membentuk sudut  $45^\circ$  tipe C



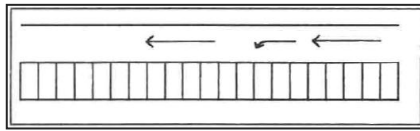
Gambar 2.13 Taman parkir sudut dengan 2 gang tipe C

## 2. Bus dan Truk

Berikut adalah jenis pola parkir bus dan truk menurut standar Direktorat Jenderal Perhubungan Darat :

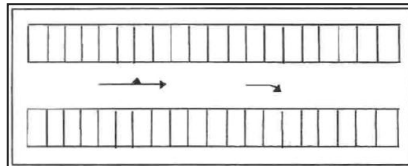
Posisi kendaraan bisa dibuat menyudut  $60^\circ$  ataupun  $90^\circ$  tergantung dari luas area parkir, dari segi efektifitas ruang posisi sudut  $90^\circ$  lebih menguntungkan

- a. Pola parkir satu sisi



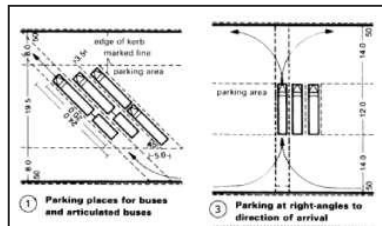
Gambar 2.14 Pola parkir satu sisi

b. Pola parkir dua sisi



Gambar 2.15 Pola parkir dua sisi

c. Pola parkir 45° dan tegak lurus

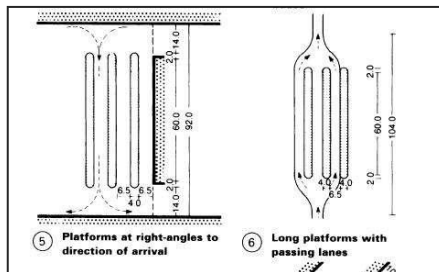


Gambar 2.16 Pola parkir 45° dan tegak lurus

Sumber: *Data Arsitek*

**2.2.10. Pola area kedatangan dan keberangkatan**

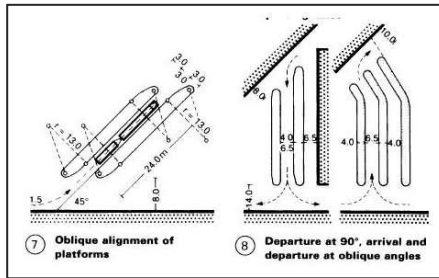
1. Pola platform tegak lurus



Gambar 2.17 Pola platform area kedatangan dan keberangkatan tegak lurus

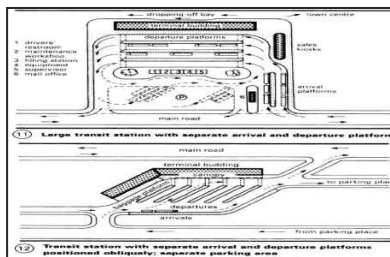
Sumber: *Data Arsitek*

2. Pola platform miring 45°



Gambar 2.18 Pola platform area kedatangan dan Keberangkatan miring 45°  
*Sumber: Data Arsitek*

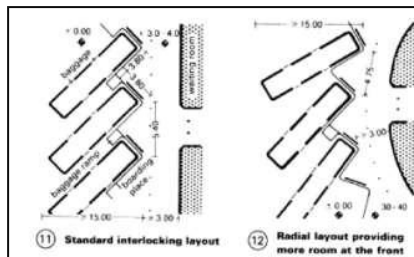
3. Penerapan pola platform tegak lurus dan miring



Gambar 2.19 Pola platform area kedatangan dan Keberangkatan  
*Sumber: Data Arsitek*

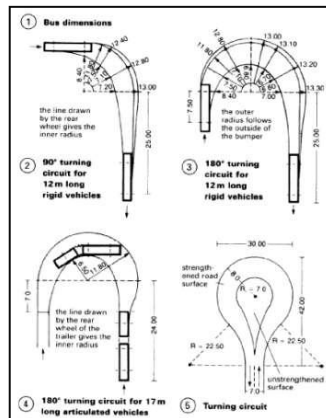
2.2.11. Standar parkir dan putaran bus

1. Parkir miring



Gambar 2.20 Parkir bus miring  
*Sumber: Data Arsitek*

2. Perputaran bus 90° dan 180°



Gambar 2.21 Perputaran bus 90° dan 180°

Sumber: Data Arsitek

## 2.2.12. Jalur Pedestrian

### 1. Esensi

Jalur yang digunakan untuk berjalan kaki atau berkursi roda bagi penyandang cacat, yang dirancang berdasarkan kebutuhan orang untuk bergerak aman, nyaman dan tak terhalang.

### 2. Esensi

- Permukaan

Permukaan jalan harus stabil, kuat, tahan cuaca, bertekstur halus tetapi tidak licin. Hindari sambungan atau gundukan pada permukaan, walaupun terpaksa ada, tingginya harus tidak lebih dari 1,25 cm. Apabila menggunakan karpet, maka ujungnya harus kencang dan mempunyai trim yang permanen.

- Kemiringan

Kemiringan maksimum 7° dan pada setiap jarak 9 m disarankan terdapat pemberhentian untuk istirahat.

- Area istirahat

Terutama digunakan untuk membantu pengguna jalan penyandang cacat.

- Pencahayaan

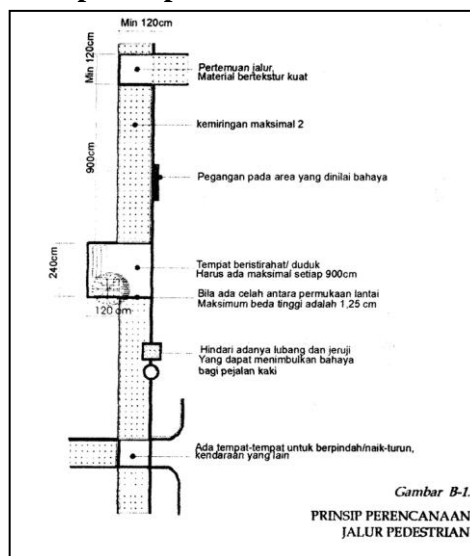
Berkisar antara 50-150 lux tergantung pada intensitas pemakaian, tingkat bahaya dan kebutuhan keamanan.

- Perawatan

Dibutuhkan untuk mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan.

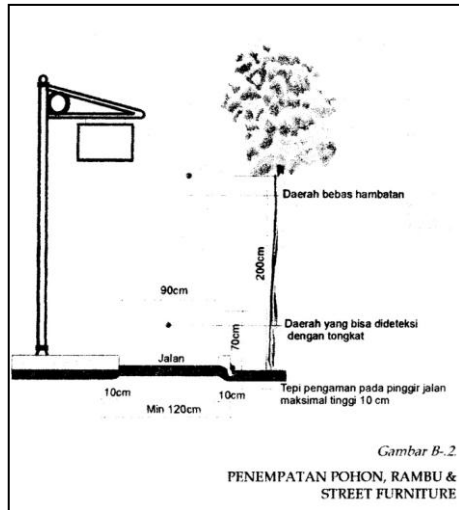
- Drainase  
Dibuat tegak lurus dengan arah jalur dengan kedalaman maksimal 1,5 cm, mudah dibersihkan dan perletakan lubang dijauhkan dari tepi ramp.
- Ukuran  
Lebar minimum jalur pedestrian adalah 120 cm untuk jalur searah dan 160 cm untuk dua arah. Jalur pedestrian harus bebas dari pohon, tiang rampbu-rampbu dan benda-benda pelengkap jalan yang menghalang.
- Tepi pengaman  
Penting bagi penghentian roda kendaraan dan tongkat tuna netra ke arah area yang berbahaya. Tepi pengaman dibuat setinggi minimum 10 cm dan lebar 15 cm sepanjang jalur pedestrian.

### 3. Ukuran dan detail penerapan standar

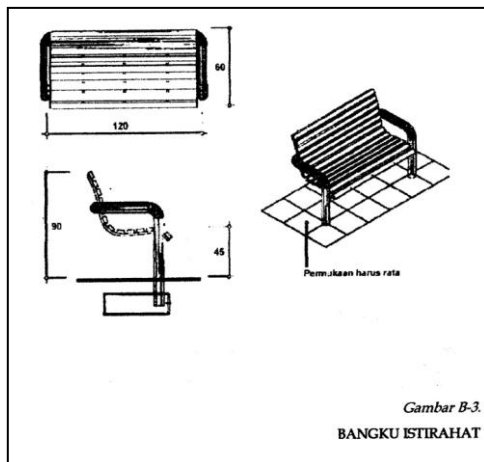


Gambar 2.22 Prinsip perencanaan jalur pedestrian

Sumber: Keputusan Menteri pekerjaan umum Republik Indonesia



Gambar 2.23 Penempatan pohon, rambu & street furniture  
 Sumber: Keputusan Menteri pekerjaan umum Republik  
 Indonesia



Gambar 2.24 Bangku istirahat  
 Sumber: Keputusan Menteri pekerjaan umum Republik  
 Indonesia

### 2.2.13. Jalur Pemandu

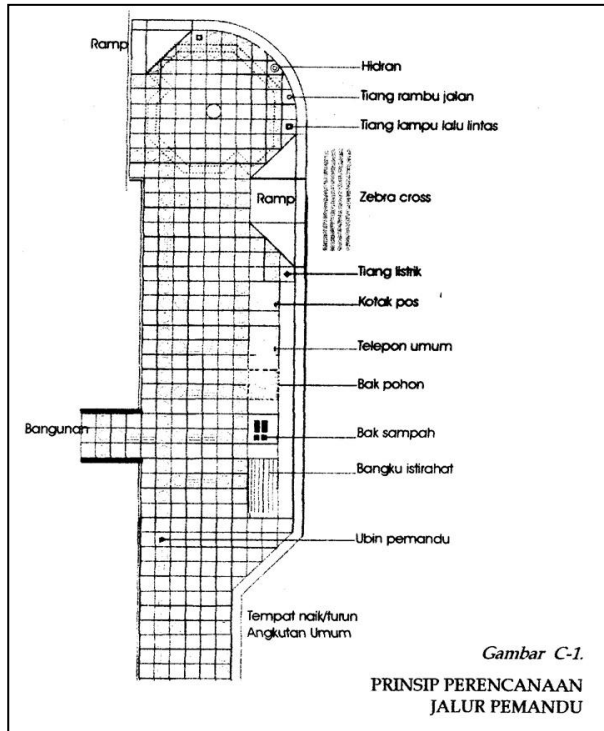
#### 1 Esensi

Jalur yang memandu penyandang cacat untuk berjalan dengan memanfaatkan tekstur ubin pengarah dan ubin peringatan.

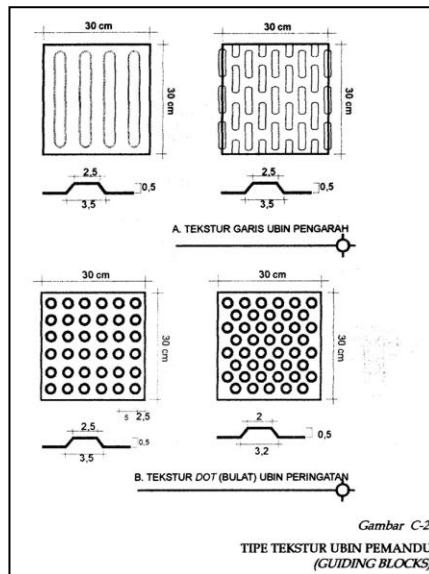
#### 2 Persyaratan

- Tekstur ubin pengarah bermotif garis-garis menunjukkan arah perjalanan.
- Tekstur ubin peringatan (bulat) memberi peringatan terhadap adanya perubahan situasi di sekitarnya.
- Daerah-daerah yang harus menggunakan ubin tekstur pemandu (guiding blocks):
  - Di depan jalur lalu-lintas kendaraan.
  - Di depan pintu masuk/keluar dari dan ke tangga atau fasilitas persilangan dengan perbedaan ketinggian lantai.
  - Di pintu masuk/keluar pada terminal transportasi umum atau area penumpang.
  - Pada pedestrian yang menghubungkan antara jalan dan bangunan.
  - Pada pemandu arah dari fasilitas umum ke stasiun transportasi umum terdekat. ( Contoh penerapan lihat gambar C.1)
- Pemasangan ubin tekstur untuk jalur pemandu pada pedestrian yang telah ada perlu memperhatikan tekstur dari ubin eksisting, sedemikian sehingga tidak terjadi kebingungan dalam membedakan tekstur ubin pengarah dan tekstur ubin peringatan.
- Untuk memberikan perbedaan warna antara ubin pemandu dengan ubin lainnya, maka pada ubin pemandu dapat diberi warna kuning atau jingga.

### **3 Ukuran dan detail penerapan standar**

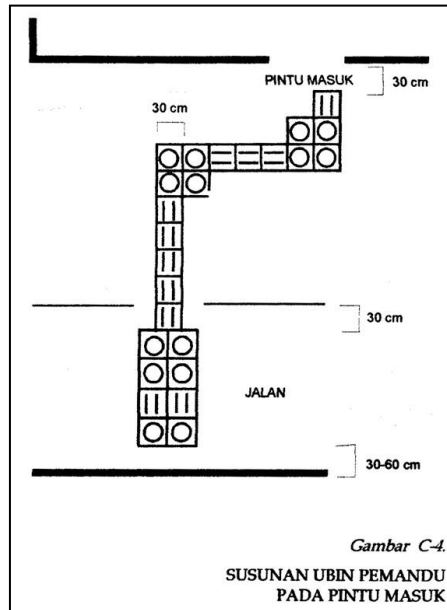


Gambar 2.25 Prinsip perencanaan jalur pemandu  
 Sumber: Keputusan Menteri pekerjaan umum Republik Indonesia

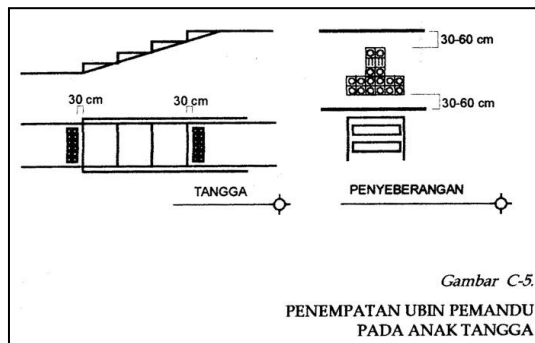




Gambar 2.26 Susunan ubin pemandu pada belokan  
 Sumber: Keputusan Menteri pekerjaan umum Republik  
 Indonesia



Gambar 2.27 Susunan ubin pemandu pada jalan masuk  
 Sumber: Keputusan Menteri pekerjaan umum Republik  
 Indonesia



Gambar 2.28 Penempatan ubin pada anak tangga  
 Sumber: Keputusan Menteri pekerjaan umum Republik  
 Indonesia

#### 2.2.14. Area Parkir

## 1 Esensi

Area parkir adalah tempat parkir kendaraan yang dikendarai oleh penyandang cacat, sehingga diperlukan tempat yang lebih luas untuk naik turun kursi roda, daripada tempat parkir yang biasa. Sedangkan daerah untuk menaik-turunkan penumpang (Passenger Loading Zones) adalah tempat bagi semua penumpang, termasuk penyandang cacat, untuk naik atau turun dari kendaraan.

## 2 Persyaratan

A. Fasilitas parkir kendaraan:

- Tempat parkir penyandang cacat terletak pada rute terdekat menuju bangunan/ fasilitas yang dituju, dengan jarak maksimum 60 meter.
- Jika tempat parkir tidak berhubungan langsung dengan bangunan, misalnya pada parkir taman dan tempat terbuka lainnya, maka tempat parkir harus diletakkan sedekat mungkin dengan pintu gerbang masuk dan jalur pedestrian.
- Area parkir harus cukup mempunyai ruang bebas di sekitarnya sehingga pengguna berkursi roda dapat dengan mudah masuk dan keluar dari kendaraannya.
- Area parkir khusus penyandang cacat ditandai dengan simbol tanda parkir penyandang cacat yang berlaku.
- Pada lot parkir penyandang cacat disediakan rampp trotoir di kedua sisi kendaraan.
- Ruang parkir mempunyai lebar 370 cm untuk parkir tunggal atau 620 cm untuk parkir ganda dan sudah dihubungkan dengan rampp dan jalan menuju fasilitas-fasilitas lainnya.

B. Daerah menaik turunkan penumpang :

- Kedalaman minimal dari daerah naik turun penumpang dari jalan atau jalur lalu-lintas sibuk adalah 360 cm dan dengan panjang minimal 600 cm.
- Dilengkapi dengan fasilitas rampp, jalur pedestrian dan ramppu penyandang cacat.
- Kemiringan maksimal  $5^{\circ}$  dengan permukaan yang rata di semua bagian.
- Diberi ramppu penyandang cacat yang biasa digunakan untuk mempermudah dan membedakan dengan fasilitas serupa bagi umum.

C. Daerah menaik turunkan penumpang :

Tabel 2.1 Jumlah tempat parkir aksesibel yang disediakan di parkir umum

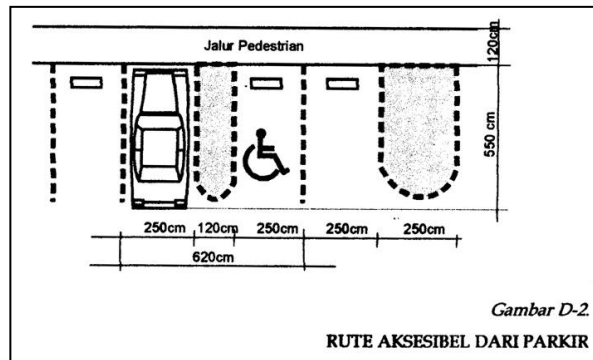
JUMLAH TEMPAT PARKIR YANG TERSEDIA	JUMLAH TEMPAT PARKIR YANG AKSESIBEL
1-25	1
26-50	2
51-75	3
76-100	4
101-150	5
151-200	6
201-300	7
301-400	8
401-500	9
501-1000	2% dari total
1001-dst	20,1+1 untuk setiap ratusan

3 Ukuran dan detail penerapan standar



Gambar 2.29 Jarak ke area parkir

Sumber: Keputusan Menteri pekerjaan umum Republik Indonesia



Gambar 2.30 Rute aksesibel dari parkir

Sumber: Keputusan Menteri pekerjaan umum Republik Indonesia

**2.2.15. Jenis Pola Sirkulasi**

Bentuk pola sirkulasi, menurut D. K Ching terdiri dari :

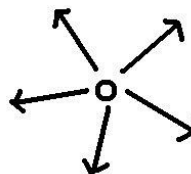
**1. Pola Sirkulasi Linier**



Gambar 2.31 Pola sirkulasi linear

Pola sirkulasi linear dapat dilihat dengan ciri sebagai berikut : Pola sirkulasi dapat berupa satu atau dua arah, polanya sangat sederhana, pencapaian mudah dan statis terhadap tapak. Jalur ini dapat berbentuk kurva linear atau terpotong-potong, bersimpangan dengan jalur lain atau bercabang.

**2. Pola Sirkulasi Radial**

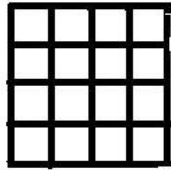


Gambar 2.32 Pola sirkulasi radial

Pola sirkulasi radial dapat dilihat dengan ciri sebagai berikut : Memiliki pusat ruang, berkembang ke seluruh arah, sirkulasi tidak terlalu panjang, membutuhkan luasan tapak yang besar, hubungan antar ruang begitu erat. Pola radial memiliki jalur-jalur linier yang

memanjang dari atau berakhir di sebuah titik pusat bersama, seperti menyebar dari satu titik atau memusat ke satu titik.

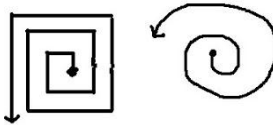
### 3. Pola Sirkulasi Grid



Gambar 2.33 Pola sirkulasi Grid

Pola sirkulasi grid dapat dilihat dengan ciri sebagai berikut Berkembang ke segala arah,tidak memiliki pusat ruang,tidak dapat dibentuk suatu pengakhiran, pola grid terdiri atas dua jalur sejajar yang berpotongan pada interval-interval reguler dan menciptakan area ruang berbentuk bujur sangkar atau persegi panjang.

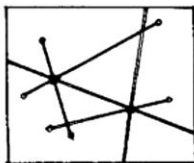
### 4. Pola Sirkulasi Spiral



Gambar 2.34 Pola sirkulasi spiral

Pola sirkulasi spiral dapat dilihat dengan ciri sebagai berikut : Suatu jalan tunggal menerus yang berasal dan titik pusat, mengelilingi pusatnya dengan jarak yang berubah, jalur tunggal yang dimiliki menerus berawal dari sebuah titik pusat, bergerak melingkar atau berputar mengelilingi titik pusat tersebut , dan semakin lama semakin jauh dari titik pusat tersebut..

### 5. Pola Sirkulasi Network



Gambar 2.35 Pola sirkulasi network

Pola sirkulasi network dapat dilihat dengan ciri sebagai berikut : berkembang ke segala arah,dapat menyesuaikan dengan kondisi

tapak, mengarah pada ruang yang dominan, tidak memiliki titik pusat ruang, tidak dapat dibentuk suatu pengakhiran, network terdiri dari jalurjalur yang menghubungkan titik-titik yang terbentuk di dalam ruang.

#### **2.2.16. Teknologi Informasi dan Komunikasi**

1. Haag & Keen (1996) teknologi informasi adalah seperangkat alat yang membantu pekerjaan dengan informasi serta melakukan tugas-tugas yang berhubungan dengan pemrosesan informasi.
2. Martin (1999) teknologi informasi tidak hanya terbatas pada TI (Hardware dan Software) yang digunakan untuk memproses dan menyimpan informasi, serta juga mencakup teknologi komunikasi yang mengirimkan sebuah informasi.
3. Williams dan Sawyer (2003) TI adalah teknologi yang menggabungkan Komputer dengan jalur komunikasi yang berkecepatan tinggi yang dapat membawa data, suara dan video.
4. Lucas (2000) Teknologi Informasi adalah segala bentuk teknologi yang diterapkan untuk memproses dan mengirimkan informasi dalam bentuk elektronis
5. Kamus Oxford( 1995) Teknologi Informasi adalah studi atau peralatan elektronika, terutama komputer, Untuk menyimpan, menganalisa, dan mendistribusikan informasi, termasuk kata-kata, bilangan, dan gambar

#### ***ITS, TIS dan NATIONAL ITS ARCHITECTURE***

*Intelligent Transportation System* dalam bahasa Indonesia berarti sistem transportasi cerdas. Sistem ini mempunyai tujuan dasar untuk membuat sistem transportasi yang mempunyai kecerdasan, sehingga dapat membantu pemakai transportasi dan pengguna transportasi untuk:

- Mendapatkan informasi.
- Mempermudah transaksi.
- Meningkatkan kapasitas prasarana dan sarana transportasi.
- Mengurangi kemacetan atau antrian.
- Meningkatkan keamanan dan kenyamanan.
- Mengurangi polusi lingkungan.
- Mengefisiensikan pengelolaan transportasi.

#### **Ruang Lingkup ITS**

**Advanced Traveller Information System**

Sistem ini secara prinsip adalah sistem informasi yang menjadi panduan kendaraan untuk mendapatkan rute jalan yang optimal.

**Advanced Traffic Management System**

Advanced Traffic Management System digunakan oleh pengelola jalan untuk memantau lalu lintas dan memberikan informasi *real time* kepada pengguna jalan.

**Incident Management System.**

Incident Management System adalah sistem informasi yang Digunakan untuk berbagai kejadian darurat, misalkan kecelakaan, longsor atau bencana lainnya.

**Electronic Toll Collection System**

Persoalan klasik pada jalan tol adalah lama waktu yang diperlukan untuk transaksi pelanggan di gerbang tol.

**Assistance For Safe Driving**

Assistance for Safe Driving adalah bentuk dari ITS yang sangat maju. Kendaraan dilengkapi dengan sejumlah sensor yang dapat mengarahkan pengemudi unuk berkendara dengan aman.

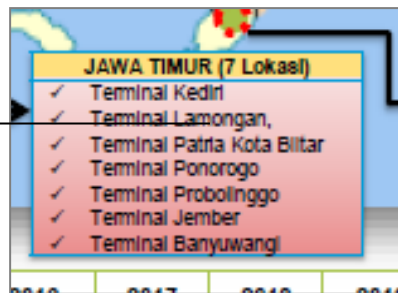
**Support for Public Transportation**

ITS jenis ini diterapkan pada moda transportasi umum, misalnya: bus/truk, kapal laut, ferri danpesawat terbang.

**1.3 Pemahaman**

**1.3.1 Aspek Legal**

- 1. Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015 –2019 (KP. 430 TAHUN 2015)



Gambar 2.19 Peta lokasi pembangunan terminal angkutan jalan tipe A

12. Pembangunan Terminal Tipe A (Baru) yang tersebar di 34 Provinsi pada lokasi Ponorogo (Jawa Timur), Padang (Sumbar), Aruk (Kalbar), Entikong (Kalbar), Motoain (NTT), Motomasin (NTT), Wini (NTT), Skouw (Papua), Badau (Kalbar), Lamongan (Jatim), Pondok Cabe (Banten), Magelang (Jawa Tengah), Jember (Jawa Timur), Probolinggo (Jawa Timur), Lamandau (Kalimantan Tengah), Jombor (Yogyakarta), Bobot Sari (Jawa Tengah), Singkawang (Kalbar), Daya (Makassar, Sulsel), Kendari (Sulsel), Dumai (Riau), Entrop (Jayapura, Papua), Asahan (Sumut), Demak (Jawa Tengah), Blitar (Jawa Timur), Kediri (Jawa Timur), Banyuwangi (Jawa Timur), Purwokerto (Jawa Tengah), Rajabasa (Lampung), Bekasi (Jawa Barat), Giilimanuk (Bali), Amurang (Sulut), Tanjung Selor (Kalimantan Utara), Manokwari (Papua Barat), Brebes (Jawa Tengah), Sofifi (Maluku Utara), Polewali (Sulawesi Barat), Batam (Kepri), Musi Banyuasin (Sumsel), Kawarang (Jawa Barat)

Gambar 2.36 Data lokasi pembangunan terminal angkutan jalan tipe A  
(Sumber : Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015 –2019  
(KP. 430 TAHUN 2015))

Dari peta lokasi menurut Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015 –2019 (KP. 430 TAHUN 2015) bahwa di kota Kota kediri akan diadakan pengembangan terminal tipe A

2. Peraturan Daerah Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah pasal 66 ayat (3) Pengembangan terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi:
  - a. pengembangan terminal type A di Terminal Tamanan Kelurahan Tamanan;
  - b.
3. RPJMD kota Kediri 2005 - 2025

**BAB III Analisis Isu-isu Strategis**  
 Bab ini menguraikan tentang permasalahan pembangunan daerah dan isu strategis pembangunan jangka panjang yakni: Globalisasi dan perdagangan bebas; kualitas SDM yang kompetitif di era global; tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*); pemanasan global dan perubahan iklim; efisiensi dan tata kelola kelembagaan ekonomi; kemiskinan, kesenjangan, dan pengangguran; pengelolaan lingkungan hidup dan sumber daya alam; stabilitas keamanan dan ketertiban masyarakat serta pengembangan prasarana transportasi wilayah.

Gambar 2.37 Isu dari RPJMD tentang pengembangan prasarana transportasi



Visi	Misi
Kota Kediri sebagai kota yang "AMAN"	Mewujudkan Kota Kediri yang aman, tertib, tentram, damai dan bersatu
Kota Kediri sebagai kota yang "SEJAHTERA dan BERDAYA SAING"	Mewujudkan Kota Kediri menjadi pusat pendidikan yang berkualitas.
	Mewujudkan Kota Kediri sebagai pusat industri, jasa, perdagangan, dan pariwisata yang unggul dan berdaya saing.
	Mewujudkan sarana dan prasarana umum, ruang publik yang berkualitas, berkeadilan dan berwawasan lingkungan.

Gambar 2.38 Misi tentang mewujudkan prasarana umum yang berwawasan lingkungan

(Sumber : RPJMD kota Kediri)

### 1.3.2 Isu – isu dan berita

#### 2. Sumber dari Republika.co.id

REPUBLIKA.CO.ID, KEDIRI -- Kementerian Perhubungan (Kemenhub) akan merombak total Terminal Kediri, Jawa Timur, dengan harapan bisa memberikan fasilitas serta pelayanan yang lebih baik pada calon penumpang. "Tahun 2019 kami punya rencana, Terminal Kediri akan kami rombak total. Mudah-mudahan ada alokasi anggaran bisa ke sini (Terminal Kediri)," kata Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Budi Setiyadi saat meninjau Terminal Kediri, Sabtu (20/1).

**Foto Kediri** – Kementerian Perhubungan (Kemenhub) RI memilih terminal tipe A Tamanan di Kota Kediri sebagai salah satu infrastruktur yang akan direnovasi ulang pada tahun 2019. (Baca: [Terminal Kediri Bakal Dirombak Total dan Pakai Tiket Elektronik](#))

Gambar 2.39 Isu atau berita Republika.co.id

(Sumber : [republika.co.id](#))

#### 2. Sumber dari realita.co

Dalam keterangannya Budi mengatakan , jika kedatangannya ke terminal Tamanan untuk berikan motivasi pada petugas terminal. "Kita ingin merubah mainsead rakyat saat memakai transportasi darat khususnya bis," ungkap Budi.

Lebih lanjut Budi menjelaskan jika saat ini hingga 2019 pihak dirjen perhubungan darat sudah mempunyai blue print untuk merombak terminal dalam pelayanannya, dari bangunan serta pelayanannya.

Dan ke depan dimungkinkan untuk merubah mindset masyarakat dalam pelayanan tiket, pihak kementrian perhubungan darat akan menggunakan e-ticketing. Hal itu agar mengubah pandangan masyarakat yang dulu terminal dipandang tempat calo, preman kotor dan kumuh.

"Jadi pengguna transportasi darat bis cukup membeli secara online dan keberangkatan akan diberi tempat yang layak," kata Budi.

Demi mewujudkan hal tersebut perlu dilakukan renovasi untuk terminal tipe A seperti yang ada dikota Kediri . Kita sudah anggarkan untuk renovasi per terminal 2,5 milyar " terminalnya kan banyak jadi kita bertahap " pungkas Budi.

Perlu diketahui pada saat ini terminal Tamanan kota Kediri sudah menerima bantuan berupa pembangunan toilet yang lebih layak bagi pengguna transportasi darat khususnya Bis. Kedepan terminal bus akan dimodel layaknya stasiun KA maupun bandara Udara ,dengan pemesanan tiket melalui e- ticketing dan tempat tunggu penumpang yang lebih nyaman dan hal tersebut akan direalisasikan 2018 ini.

Sumber : [realita.co](http://realita.co)

Gambar 2.40 Isu atau berita [realita.co.id](http://realita.co.id)  
(Sumber : [realita.co.id](http://realita.co.id))

Diatas adalah gambaran isu – isu yang sedang hangat beredar di masyarakat lewat via online. Di situ di isukan bahwa terminal Tamanan Kediri akan segera dilakukan perombakan ulang ataupun perancangan kembali guna menunjang kemajuan pelayanan yang lebih baik lagi. Agar daya tarik masyarakat terhadap terminal juga semakin bertambah. Maka dari itu pemerintah harus segera merealisasikan perombakan ulang terminal Tamanan di kota Kediri.

## 1.4 Studi Banding

## Terminal Purabaya



Gambar 2.41 Ruang tunggu AKAP terminal Purabaya

sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

Terminal Purabaya, atau lebih populer dengan nama Terminal Bungurasih merupakan terminal bus tersibuk di Indonesia (dengan jumlah penumpang hingga 120.000 per hari), dan terminal bus terbesar di Asia Tenggara. Terminal ini berada di luar perbatasan Kota Surabaya tepatnya berada di Desa Bungurasih, Kecamatan Waru, Sidoarjo. Terminal ini melayani angkutan kota antar provinsi (AKAP) dan angkutan kota dalam provinsi (AKDP.) Di Terminal Purabaya ini juga tersedia Shelter Bus Bandara Juanda, kosep dari Terminal Purabaya ini mengacu pada konsep bandara yaitu *Convenience and Care Terminal (C2 Terminal)*. Dimana :

- a. Convenience yang meliputi kenyamanan, aman, bersih, asri rekreatif, hiburan, dan teknologi
  - Ruang tunggu keberangkatan di lantai 2 , hall, Lobby yang luas, selasar penghubung, bridge connection Ventilasi alam dan Mekanis
  - Satuan Pengamanan Terminal, fasilitas keselamatan penumpang
  - Taman, Kolam, air mancur, art sculpture
  - Art building and landscape, stand commercial, souvenir
  - Panggung hiburan (stage)
  - Eskalator/travelator, Terminal Information Display & Board
- b. Care meliputi :
  - Penumpang, Pengantar/penjemput, Penyandang Cacat/lansia, Ibu dan Bayi, Perokok, Businessman, Karyawan, Awak Bus, Lingkungan
  - Selasar kanopi, jalur pejalan kaki, rest room, mushola, locker , medical care, guide signage, trolley
  - Car drop off, parkir gedung untuk mobil + roda dua
  - Rampp, unable/handycapesd toilet
  - Playground & Laktasi

- Smoking Area
  - Bussiness Centre : ATM, Warpostel, Mini office, Book store, Wifi area
  - AC ruang kantor, Parkir karyawan, ruang monitor, relaksasi
  - Asrampa awak bus/angkutan umum, kantin, tempat cuci bis, bengkel
  - Closed /transparant wall Main Building, IPAL
- sumber : [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)

Gambaran kondisi eksisting Terminal Purabaya :

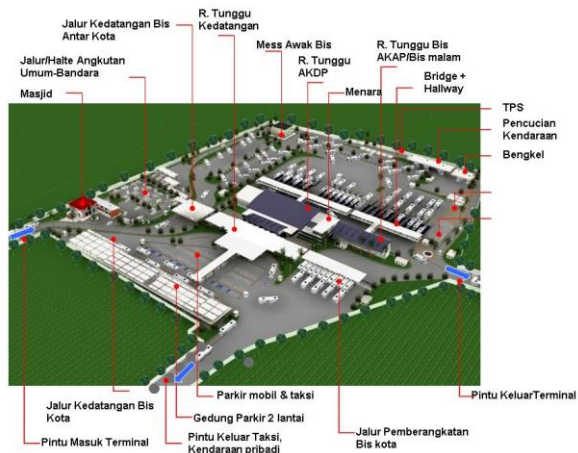
Tabel 2.2 Kondisi eksisting terminal Purabaya

Area	Foto	Keterangan
Pintu masuk		Keadaan pintu masuk di terminal bungurasih
Pintu keluar		Keadaan pintu masuk di terminal bungurasih
Area kedatangan		Suasana area kedatangan di terminal bungurasih
ATM center		Keadaan pintu masuk di terminal bus Bungurasih
Kios Pedagang		Salah satu kios di

		terminal bus Bungurasih
Toilet		Salah satu fasilitas toilet yang ada di bus Bungurasih
Selasar		Keadaan selasar dengan lantai keramik yang menambah kesan mewah
R. Kerja Dinas		Suasana di dalam ruang kantor di terminal bus Bungurasih
R. Tunggu		Suasana ruang tunggu yang begitu megah
Area Keberangkatan		Suasana are keberangkatan terminal bus Bungurasih
Area parkir bus		Suasana area parkir

AKAP		bus AKAP
Area parkir bus AKDP		Suasana area parkir bus AKDP

Dari kondisi terminal Purabaya dengan kelengkapan fasilitas - fasilitas yang sudah sesuai standar ditambah dengan desain arsitektur yang megah seperti bandara dengan menggunakan konsep *Convenience and Care*.



gambar 2.42 Layout terminal Purabaya

Sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

Dari layout terminal bus diatas bisa kita lihat sudah terkonsepnya penzoningan area yang memudahkan bagi para pengunjung juga bagi awak kendaraan, fasilitas - fasilitas yang memadai telah di sediakan demi kenyamanan para pengguna terminal bus.

Tabel 2.3 Tabel kekurangan & kelebihan terminal bus Purabaya

<b>Terminal Bus Purabaya</b>		
Aspek	Kelebihan	Kekurangan
Kenyamanan	Sudah di sediakan tempat duduk di beberapa tempat	Tidak disediakannya pangkalan ojek ataupun

	<p>terutama ruang tunggu, sudah di sediakan ruangan merokok, sudah ada ramp bagi difabel, dari sisi penghawaan di ruang tunggu juga sangat baik karena tingginya plafon jadi terasa dingin walaupun tidak ada AC</p>	<p>tempat untuk kendaraan komersil yang terwadahi, kebanyakan menawarkan diri di jalur jalur sirkulasi</p>
Keamanan	<p>Dibeberapa tempat sudah di tempatkan CCTV dan sudah ada rampbu - rampbu juga di beberapa tempat. Untuk petugas - petugas terminal sudah di sebar di beberapa area terminal purabaya. Untuk <i>pedestrian</i> sudah di berikan pagar pembatas.</p>	<p>Masih ada juga area - area sepi terutama di area parkir bis. Terkadang juga masih banyak pengguna kendaraan umum yang tidak sesuai jalur dan malah membahayakan dirinya dan orang lain.</p>
Fasilitas	<p>Sudah sesuai dengan standar pemerintah, dan peletakan fasilitas juga jelas tidak membingungkan para pengunjung</p>	<p>Terkadang ada beberapa fasilitas yang kurang terawat seperti contoh kamar mandi yang ada di area parkir kendaraan.</p>
Kebersihan dan keindahan	<p>Sudah disediakannya ruang terbuka hijau, penghijauan di terminal juga sudah maksimal berit perawatannya, untuk bangunan juga sudah lumayan teratata rapi. Di area area juga sudah di sediakan tempat sampah.</p>	<p>Terlihat masih ada beberapa sampah - sampah yang tidak sesuai tempatnya</p>

### Terminal Pulo Gebang



Gambar 2.43 Eksterior Terminal Pulo Gebang

Sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

Terminal Pulo Gebang atau dikenal juga dengan nama Terminal Bus Terpadu Sentra Timur Pulo Gebang adalah salah satu terminal bus tipe A yang terletak di Cakung, Jakarta Timur dan diresmikan pada 28 Desember 2016. Terminal ini dirancang oleh arsitek Paul Tanjung Tan pada 2001, namun baru mulai dibangun pada 2009 dan merupakan terminal bus terbesar se-Asia Tenggara . Proyek ini diprakarsai oleh Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta dan menghabiskan dana sebesar 450 miliar rupiah. Terminal ini dibangun untuk menggantikan fungsi Terminal Pulo Gadung yang sudah tidak layak serta menghilangkan terminal bayangan di Jakarta yang selama ini menjadi penyebab kemacetan, serta menyediakan fasilitas transportasi yang nyaman, aman, dan aksesibel.

Fasilitas - fasilitas yang disediakan meliputi :

#### **Lantai Mezzanine**

Tempat loket tiket bus AKAP, bus Transjakarta, ruang pengumuman, dan fasilitas umum lainnya.

#### **Lantai 1**

Terdapat area parkir pool bus AKAP, area parkir kendaraan pribadi, parkir motor, parkir taksi, masjid, ruang informasi, kantin dan SPBG mobile serta SPBU.

#### **Lantai 2**

Ruang tunggu penumpang dengan fasilitas posko terminal, posko kesehatan, dan ruang laktasi (ibu menyusui) serta fasilitas mengisi ulang daya ponsel.

#### **Lantai 3**



Digunakan sebagai pusat jajanan serba ada (*Pujasera/Foodcourt*) dan tempat untuk 54 kios, ruangan toilet, dan lainnya

#### Lantai 4

Ruang perkantoran dari pihak pengelola, ruang perwakilan perusahaan otobus (PO) serta kontrol room.







#### Fasilitas penunjang lain yaitu:


- Fasilitas kesehatan siaga 24 jam
- Ruang istirahat bagi awak bus selama 24 jam
- Tersedia alat pemadam kebakaran di setiap ruangan
- Toilet gratis
- Masjid dengan kapasitas sekitar 700 orang Area parkir motor atau mobil pribadi luas di pelataran terminal
- Total ada 62 CCTV di area terminal
- Pos keamanan bersama polisi, Garnisun TNI, dan Satpol PP di setiap sisi terminal

Gambaran kondisi eksisting Terminal Pulo Gebang :

Tabel 2.4 Kondisi eksisting terminal Pulo Gebang

Area	Foto	Keterangan
Pintu masuk		Keadaan pintu masuk di terminal Pulogebang
Pintu keluar		Keadaan pintu keluar di terminal Pulogebang
Area kedatangan		Suasana area

		kedatangan di terminal Pulogebang
ATM center		Keadaan pintu masuk di terminal bus Pulogebang
Kios Pedagang		Salah satu kios di Terminal Pulogebang
Toilet		Salah satu fasilitas toilet yang ada di Terminal Pulogebang
Selasar		Keadaan selasar dengan lantai keramik yang menambah kesan mewah
R. Kerja Dinas		Suasana di dalam ruang kantor di terminal bus Pulogebang
R. Tunggu		Suasana ruang

		tinggu yang begitu megah
Area Keberangkatan		Suasana are keberangkatan terminal bus Pulogebang
Area parkir bus AKAP		Suasana area parkir bus AKAP
Area parkir bus AKDP		Suasana area parkir bus AKDP

Tabel 2.5 Kekurangan dan kelebihan terminal bus Pulo Gebang :

<b>Terminal Bus Pulogebang</b>		
Aspek	Kelebihan	Kekurangan
Kenyamanan	Sudah di sediakan tempat duduk di beberapa tempat terutama ruang tunggu, sudah di sediakan ruangan merokok, sudah ada ramp bagi difabel, dari sisi penghawaan di ruang tunggu juga sangat baik karena tingginya plafon jadi terasa dingin walaupun tidak ada AC	Tidak disediakannya pangkalan ojek ataupun tempat untuk kendaraan komersil yang terwadahi, kebanyakan menawarkan diri di jalur jalur sirkulasi
Keamanan	Dibeberapa tempat sudah di tempatkan CCTV dan sudah	Masih ada juga area - area sepi terutama di

	ada rampbu - rampbu juga di beberapa tempat. Untuk petuugas - petugas terminal sudah di sebarakan di beberapa area terminal purabaya. Untuk <i>pedestrian</i> sudah di berikan pagar pembatas.	area parkir bis. Terkadang juga masih banyak pengguna kendaraan umum yang tidak sesuai jalur dan malah membahayakan dirinya dan orang lain.
Fasilitas	Sudah sesuai dengan standar pemerintah, dan peletakan fasilitas juga jelas tidak membingungkan para pengunjung	Terkadang ada beberapa fasilitas yang kurang terawat seperti contoh kamar mandi yang ada di area parkir kendaraan.
Kebersihan dan keindahan	Sudah disediakannya ruang terbuka hijau, penghijauan di terminal juga sudah maksimal berit ut perawatannya, untuk bangunan juga sudah lumayan teratata rapi. Di area area juga sudah di sediakan tempat sampah.	Terlihat masih ada beberapa sampah - sampah yang tidak sesuai tempatnya

### 1.5 Karakter Objek

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995, 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. Tidak hanya sebagai prasarana transportasi terminal juga seharusnya bisa menjafi fasilitas umum dan bisa mengangkat citra terminal tersebut supaya tidak hanya sebgai menjadi suatu prasarana transportasi saja. Sebagai contoh bisa jadi tambahan pusat perbelanjaan, wahana rekreasi masyarakat, dan juga sebagai sarana menunjang kepedulian terhadap masyarakat kota kediri dan masyarakat laiinya. Jadi berikut karakter terminal yang harusnya bisa membangun kemajuan terminal tersebut :

Transit adalah tempat pemberhentian, pertukaran, pergantian ataupun persinggahan unit untuk sementara waktu yang akan dilanjutkan ke tempat tujuan yang telah ditentukan. Dengan mengacu pada definisi tersebut, maka pada bangunan terminal penumpang dapat mengakhiri perjalanannya atau memulai perjalanannya atau juga dapat menyambung perjalannya dengan mengganti (transit) ke bis lainnya.