

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1 TERMINAL

3.1.1 DEFINISI TERMINAL

Terminal merupakan suatu tempat untuk menyediakan fasilitas masuk dan keluar bagi orang dan atau barang sebagai objek yang akan diangkut (Morlok, 1991).

Menurut Peraturan Menteri Nomor 24 Tahun 2021 pasal 1 ayat (4) Terminal adalah salah satu tempat yang digunakan untuk menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta sebagai tempat perpindahan moda.

3.1.2 FUNGSI TERMINAL

Menurut Morlok E.K (2005), fungsi lain dari terminal antara lain:

1. Menaikkan dan menurunkan orang atau barang,
2. Moda yang digunakan untuk perpindahan orang atau barang dari satu kendaraan ke kendaraan lain.
3. Menampung orang atau barang dari waktu tiba sampai Berangkat.
4. Penyimpanan kendaraan, pemeliharaan dan penentuan tugas selanjutnya,
5. Memberikan kenyamanan untuk penumpang,
6. Penjualan tiket penumpang, memeriksa pesanan tempat.

Menurut Peraturan Menteri Nomor 24 Tahun 2021 Pasal 24 ayat (4) Terminal Penumpang tipe B merupakan Terminal yang fungsi utamanya melayani kendaraan bermotor umum untuk angkutan antarkota dalam provinsi.

3.1.3 STANDAR PELAYANAN PENYELENGGARA TERMINAL PENUMPANG

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2021, setiap penyelenggaraan terminal wajib menyediakan fasilitas Terminal yaitu memenuhi persyaratan keselamatan, kenyamanan dan keamanan. Fasilitas Terminal meliputi fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Berdasarkan PM 24 Tahun 2021 pasal 39 – 44 bahwa Terminal harus dilengkapi oleh fasilitas sebagai berikut:

1. Fasilitas Utama

- a. Jalur keberangkatan;
- b. Jalur kedatangan;
- c. Ruang tunggu penumpang, pengantar, dan/atau penjemput;
- d. Tempat naik turun penumpang;
- e. Tempat parkir kendaraan;
- f. Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup;
- g. Perlengkapan jalan;
- h. Media informasi;
- i. Kantor penyelenggara terminal; dan
- j. Loker penjualan tiket.

Loker penjualan tiket sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf j dapat dikecualikan apabila telah tersedia pelayanan tiket secara elektronik. Selain fasilitas utama sebagaimana dimaksud dalam pasal 39, Terminal penumpang dilengkapi dengan fasilitas berupa:

- a. Pelayanan pengguna Terminal dari pengusaha bus (customer service);
- b. Outlet pembelian tiket secara online;
- c. Jalur pejalan kaki ramah terhadap orang dengan kebutuhan khusus; dan
- d. Tempat berkumpul darurat.

Fasilitas utama berupa jalur keberangkatan, jalur kedatangan, tempat parkir kendaraan, jalur pejalan kaki, dan tempat berkumpul darurat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 39 huruf a, huruf b, dan huruf e, serta Pasal 40 huruf c dan huruf d dapat ditempatkan dalam satu area. Terhadap luasan, desain, dan jumlah fasilitas utama pada penempatan dalam satu area sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib mempertimbangkan:

- a. Kebutuhan pelayanan angkutan orang;
- b. Karakteristik pelayanan;
- c. Pengaturan waktu tunggu kendaraan;
- d. Pengaturan pola parkir;
- e. Dimensi kendaraan.

2. Fasilitas Penunjang

Fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (2) huruf b merupakan fasilitas yang disediakan di Terminal sebagai penunjang kegiatan pokok Terminal. Fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:

- a. Fasilitas penyandang disabilitas dan ibu hamil atau menyusui;
- b. Pos kesehatan;
- c. Fasilitas kesehatan;
- d. Fasilitas peribadatan;
- e. Pos polisi;
- f. Alat pemadam kebakaran; dan
- g. Fasilitas umum.

Fasilitas umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf g meliputi:

- a. Toilet;
- b. Rumah makan;
- c. Fasilitas telekomunikasi;
- d. Tempat istirahat awak kendaraan;

- e. Fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan;
- f. Fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang;
- g. Fasilitas kebersihan;
- h. Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum;
- i. Fasilitas perdagangan, pertokoan; dan/atau fasilitas penginapan

Selain fasilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (3), fasilitas umum juga dapat berupa:

- a. Area merokok;
- b. Fasilitas anjungan tunai mandiri (ATM);
- c. Fasilitas pengantar barang (trolley dan tenaga angkut);
- d. Fasilitas telekomunikasi dan/atau area dengan jaringan internet;
- e. Ruang anak-anak;
- f. Media pengaduan layanan; dan fasilitas umum lainnya sesuai kebutuhan.

Jumlah dan jenis fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disesuaikan dengan tipe dan klasifikasi Terminal. Penyediaan dan pengelolaan fasilitas penunjang berupa fasilitas umum sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat dikerjasamakan dengan pihak ketiga sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam penyediaan fasilitas bagi Penumpang penyandang disabilitas dan ibu hamil atau menyusui sebagaimana dimaksud dalam Pasal 42 ayat (2) huruf a, luasan dan jenisnya disesuaikan dengan kebutuhan.

(2) Fasilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilengkapi dengan rambu dan/atau media informasi. Ketentuan mengenai luas, desain, dan jumlah fasilitas utama, fasilitas penunjang, dan fasilitas keselamatan dan keamanan untuk masing-masing tipe dan kelas Terminal Penumpang ditetapkan oleh Direktur Jenderal.

3.1.4 AKSES TERMINAL

Berdasarkan area pelayanannya, maka disarankan terminal tipe B mempunyai jalan akses ke jalan arteri dan kolektor. Adapun persyaratan-persyaratan tentang lokasi terminal menurut Suryadharma, Hendra dan Susanto B., (1999):

1. Mempunyai jalan akses masuk atau jalan keluar kendaraan dari terminal sekurang-kurangnya 50 m di Pulau Jawa dan 30 m di pulau lainnya.

3.1.5 KLASIFIKASI TERMINAL

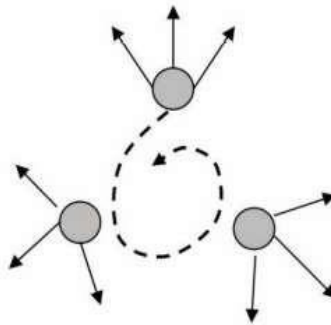
Adapun klasifikasi terminal menurut beberapa kriteria berdasarkan Departemen Perhubungan (1996), yaitu berupa:

1. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Tingkat Pelayanan
 - a. Terminal cabang yaitu <25 kendaraan/jam.
2. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Ruang Terminal
 - a. Terminal cabang yaitu sesuai dengan kebutuhan.

Secara umum ada dua model yang diacu dalam menentukan lokasi terminal (Departemen Perhubungan, 1993), yaitu:

1. *Model Nearside Terminating*

Model nearside terminating, yaitu mengembangkan sejumlah terminal di pinggiran kota. Angkutan antar kota berakhir di terminal-terminal di pinggiran kota, sedangkan pergerakan didalam kota dilayani dengan angkutan kota yang berasal dan berakhir di terminal-terminal yang ada.

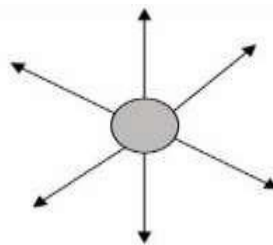


Sumber: Pedoman Teknis Pembangunan dan Penyelenggaraan Terminal Angkutan Penumpang dan Barang Departemen Pekerjaan Umum Djend Perhubungan Darat, 1993

Gambar III. 1 Model Lokasi Terminal Nearside Terminating

2. Model Centar Terminating

Model central terminating, yaitu mengembangkan satu terminal terpadu di tengah kota yang melayani semua jenis angkutan di kota tersebut. Model ini lebih menguntungkan dari pada model pertama karena akan memberikan aksesibilitas yang baik seperti; dekat dengan berbagai aktifitas, kemudahan pencapaian oleh calon penumpang, dan mengurangi transfer. Model ini disarankan untuk dikembangkan pada kota-kota baru yang banyak berkembang akhir- akhir ini, terutama di kota-kota besar.



Sumber: Pedoman Teknis Pembangunan dan Penyelenggaraan Terminal Angkutan Penumpang dan Barang Departemen Pekerjaan Umum Djend Perhubungan Darat, 1993

Gambar III. 2 Model Lokasi Terminal Central Terminating

3.2 KRITERIA PEMILIHAN LOKASI

Warpani (1990), menjelaskan bahwa penentuan lokasi terminal harus mempertimbangkan lintas kendaraan. Karena pada hakekatnya terminal merupakan pertemuan berbagai lintasan kendaraan dari berbagai wilayah dan berbagai moda angkutan. Disamping itu juga sebagai cara untuk mendekatkan konsumen dengan tempat perbelanjaan, maka lokasi terminal sering digabung atau didekatkan dengan pusat perdagangan.

Dalam Pedoman teknis pembangunan dan penyelenggaraan terminal angkutan penumpang dan barang (Departemen Perhubungan, 1993) menjelaskan faktor yang perlu dipertimbangkan di dalam memilih lokasi terminal penumpang diantaranya adalah:

- a. Aksesibilitas, yaitu tingkat kemudahan untuk pencapaian yang dapat dinyatakan dengan jarak fisik, waktu tempuh atau biaya angkutan.
- b. Rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari Rencana Umum Tata Ruang. Penentuan lokasi ini harus mempedomani struktur tata ruang wilayah.
- c. Lalu lintas, terminal merupakan sumber pembangkit angkutan dengan demikian merupakan pembangkit lalulintas. Penentuan lokasi terminal harus tidak boleh menimbulkan permasalahan lalulintas, tetapi justru harus dapat mengurangi permasalahan lalulintas.
- d. Ongkos konsumen, penentuan lokasi terminal perlu memperhatikan ongkos angkutan konsumen, dalam arti mempertimbangkan besarnya ongkos yang harus dikeluarkan oleh konsumen untuk mencapai tempat tujuan tertentu dengan menggunakan kendaraan umum secara cepat, aman dan murah.

Dalam pembangunan terminal yang direncanakan maka untuk menentukan lokasi terminal dapat mempertimbangkan seperti yang dijabarkan dalam PM No.24 Tahun 2021 pasal 13, antara lain:

- a. Tingkat aksesibilitas pengguna jasa angkutan;

- b. Kesesuaian lahan dengan rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota;
- c. Kinerja jaringan jalan dan jaringan trayek;
- d. Kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau pusat kegiatan;
- e. Keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain;
- f. Permintaan angkutan;
- g. Kelayakan;
- h. Keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan; dan
- i. Kelestarian fungsi lingkungan hidup.

Penetapan lokasi terminal penumpang tipe B selain harus memperhatikan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 huruf b, harus memenuhi persyaratan:

- a. terhubung dengan rencana pembangunan jaringan jalan dengan kapasitas yang dibutuhkan; dan
- b. terletak dalam jaringan trayek antarkota dalam provinsi.

Teori lokasi adalah ilmu yang menyelidiki tata ruang (*spatial order*) kegiatan ekonomi, atau ilmu yang menyelidiki alokasi geografis dari sumber-sumber yang potensial, serta hubungannya dengan atau pengaruhnya terhadap keberadaan berbagai macam usaha atau kegiatan lain baik ekonomi maupun sosial (Tarigan, 2006).

Analisis keruangan adalah analisis lokasi yang menitik beratkan pada tiga unsur jarak (*distance*), kaitan (*interaction*), dan gerakan (*movement*). Tujuan dari analisis keruangan adalah untuk mengukur apakah kondisi yang ada sesuai dengan struktur keruangan dan menganalisa interaksi antar unit keruangan yaitu hubungan antara ekonomi dan interaksi keruangan, aksesibilitas antara pusat dan perhentian suatu wilayah dan hambatan interaksi. Hal ini didasarkan oleh adanya tempat-tempat (kota) yang menjadi pusat kegiatan, serta adanya hirarki. Salah satu model yang dapat digunakan adalah Model gravitasi yang merupakan model yang paling banyak digunakan untuk melihat besarnya daya tarik dari suatu

potensi yang berada pada suatu lokasi. Model ini sering digunakan untuk melihat kaitan potensi suatu lokasi dan besarnya wilayah pengaruh dari potensi tersebut. Model ini dapat digunakan untuk menentukan lokasi yang optimal.

3.3 METODE PENETAPAN KEPUTUSAN BERBASIS INDEKS KINERJA *COMPOSITE PERFORMANCE INDEX (CPI)*

Merupakan indeks gabungan (*compositie index*) yang digunakan untuk menentukan penilaian atau peringkat dari berbagai alternatif (i) berdasarkan beberapa kriteria (j). Metode ini dapat menyelesaikan masalah pengambilan keputusan dengan banyak analisa kriteria dimana arah, rentang dan besaran untuk masing-masing kriteria tidak sama. Sehingga metode pengambilan keputusan dengan efektif atas dasar persoalan dengan menyederhanakan dan mempercepat proses pengambilan keputusan dengan memecahkan persoalan tersebut dengan bagian-bagiannya dan juga metode ini dengan menggabungkan nilai transformasi dari nilai pembobotan dalam satu cara yang logis. Kelebihan dari metode ini mampu mentransformasikan nilai skala yang berbeda menjadi nilai yang seragam sehingga diperoleh nilai alternatif. Alternatif yang sudah terurut berdasarkan nilai tersebut akan membantu dalam pengambilan keputusan sehingga memiliki penilaian yang sama terhadap satu alternatif.

1. Prosedur Penyelesaian CPI

- a. Identifikasi kriteria tren positif (semakin tinggi nilainya semakin baik) dan tren negatif (semakin rendah nilainya semakin baik).
- b. Untuk kriteria tren positif, nilai minimum pada setiap kriteria ditransformasi ke seratus, sedangkan nilai lainnya ditransformasi secara proporsional lebih tinggi.
- c. Untuk kriteria tren negatif, nilai minimum pada setiap kriteria ditransformasi ke seratus, sedangkan nilai lainnya ditransformasi secara proporsional lebih rendah. Perhitungan selanjutnya mengikuti prosedur Bayes yakni dengan menjumlahkan hasil kali bobot dengan nilai semua kriteria pada setiap alternatif.

- d. Tren (+) nilai terkecil dijadikan sebagai penyebut supaya nilai yang lebih besar akan tetap lebih besar.
- e. Tren (-) nilai terkecil dijadikan sebagai pembilang supaya nilai yang lebih besar akan relatif lebih kecil dari nilai terkecil.

2. Formula yang digunakan dalam teknik CPI adalah:

Formula dalam pemecahan masalah dengan metode pengambilan keputusan *Composite Performance Index* (CPI) adalah adanya pembobotan dari setiap kriteria dengan nilai alternatif yang ada dengan mendapatkan hasil perangkingan dari kriteria yang ada. Berikut ini merupakan formula dari *Composite Performance Index* (CPI):

$$A_{ij} = \frac{X_{ij}(\min)}{X_{ij}(\min)} \times 100$$

$$A_{(i+1,j)} = \frac{X_{(i+1,j)}}{X_{ij}(\min)} \times 100$$

$$I_{ij} = A_{ij} \times P_j$$

$$I_i = \sum_{j=1}^n I_{ij}$$

Rumus 1 *Composite Performance Index* (CPI)

Keterangan:

A_{ij} = nilai alternatif ke-i pada kriteria ke-j

$X_{ij}(\min)$ = nilai alternatif ke-i pada kriteria awal minimum ke-j

$A_{(i+1,j)}$ = nilai alternatif ke-i+1 pada kriteria ke-j

$X_{(i+1,j)}$ = nilai alternatif ke-i+1 pada kriteria awal ke-j

P = bobot kepentingan kriteria ke-j

I_{ij} = indeks alternatif ke-i

I_i = indeks gabungan kriteria pada alternatif ke-i

i = 1, 2, 3, ..., n

j = 1, 2, 3, ..., m

3.4 KEBUTUHAN FASILITAS TERMIAL

3.4.1 Fasilitas Terminal

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2021, setiap penyelenggaraan terminal wajib menyediakan fasilitas Terminal yaitu memenuhi persyaratan keselamatan, kenyamanan dan keamanan. Sirkulasi didalam terminal juga harus diperhatikan. Dengan demikian maka dalam perencanaan layout terminal atau desain terminal yang baik adalah dengan memperhatikan kelengkapan fasilitas, sirkulasi baik angkutan, orang maupun kendaraan pribadi karena sangat diperlukan agar menciptakan pergerakan didalam terminal yang lancar dan terkendali. Untuk penataan desain terminal dibutuhkan fasilitas-fasilitas terminal yang sesuai dengan PM 24 Tahun 2021, sebagai berikut:

1. Fasilitas Utama Terminal

- a. Jalur keberangkatan;
- b. Jalur kedatangan;
- c. Ruang tunggu penumpang, pengantar, dan/atau penjemput;
- d. Tempat naik turun penumpang;
- e. Tempat parkir kendaraan;
- f. Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup;
- g. Perlengkapan jalan;
- h. Media informasi;
- i. Kantor penyelenggara terminal; dan
- j. Loker penjualan tiket

2. Fasilitas Penunjang Terminal

- a. Fasilitas penyandang disabilitas dan ibu hamil atau menyusui;
- b. Pos kesehatan;
- c. Fasilitas kesehatan;
- d. Fasilitas peribadatan;
- e. Pos polisi;
- f. Alat pemadam kebakaran; dan

g. Fasilitas umum.

3.4.2 Analisis Kebutuhan Fasilitas Terminal

1. Fasilitas Utama Terminal

a. Jalur Keberangkatan

Yaitu Untuk penentuan areal pelataran pemberangkatan ini dapat dihitung sebagai berikut:

- 1) Model parkir dengan posisi tegak lurus 90° dihitung dengan rumus:

$$\text{Luas} = \text{Panjang} \times \text{Lebar}$$

Rumus 2 Jalur Keberangkatan Model Parkir Posisi 90°

Dimana:

$$\text{Panjang} = D + M$$

$$D + (E-D)$$

$$\text{Lebar} = (D + B) + (4 \times (N-1))$$

Keterangan:

A: Lebar Ruang Parkir

B: Lebar Kaki Ruang Parkir

C: Selisih Panjang Ruang Parkir

D: Ruang Parkir Efektif

M: Ruang Manuver (E – D)

E: Ruang Parkir Efektif ditambah Ruang Manuver(D+M)

Tabel III. 1 Keterangan Sudut 90°

Jenis Kendaraan	A	B	C	D	E
Golongan I (12 seat)	2,3	2,3		5,4	11,2
Golongan III (16 seat)	3	3		5,4	11,2
Bus Sedang	3,2	3,2		8,8	14,6
Bus Besar	3,4	3,4		12,9	11,2

Sumber: Menuju Lalu Lintas dan Angkutan jalan Yang Tertib, 1996

- 2) Model Parkir dengan posisi tegak lurus 60° dihitung dengan rumus:

$$\text{Luas} = \text{Panjang} \times \text{Lebar}$$

Rumus 3 Jalur Keberangkatan Model Parkir 60°

Dimana:

$$\text{Panjang} = D + M$$

$$D + (E-D)$$

$$\text{Lebar} = (D + B) + (4 \times (N-1))$$

Keterangan:

A: Lebar Ruang Parkir

B: Lebar Kaki Ruang Parkir

C: Selisih Panjang Ruang Parkir

D: Ruang Parkir Efektif

M: Ruang Manuver (E – D)

E: Ruang Parkir Efektif ditambah Ruang Manuver (D+M)

Tabel III. 2 Keterangan Sudut 60°

Jenis Kendaraan	A	B	C	D	E
Golongan I (12 seat)	2,3	2,9	1,45	5,95	10,55
Golongan III (16 seat)	3	3,7	1,85	6	10,6
Bus Sedang	3,2	3,7	1,8	7,26	11,86
Bus Besar	3,4	3,9	1,9	10,8	15,4

Sumber: Menuju Lalu Lintas dan Angkutan jalan Yang Tertib, 1996

- 3) Model Parkir dengan posisi tegak lurus 45° dihitung dengan rumus:

$$\text{Luas} = \text{Panjang} \times \text{Lebar}$$

Rumus 4 Jalur Keberangkatan Model Parkir 45°

Dimana:

$$\text{Panjang} = D + M$$

$$D + (E-D)$$

$$\text{Lebar} = (D + B) + (4 \times (N-1))$$

Keterangan:

A: Lebar Ruang Parkir

B: Lebar Kaki Ruang Parkir

C: Selisih Panjang Ruang Parkir

D: Ruang Parkir Efektif

M: Ruang Manuver ($E - D$)

E: Ruang Parkir Efektif ditambah Ruang Manuver ($D+M$)

Tabel III. 3 Keterangan Sudut 45°

Jenis Kendaraan	A	B	C	D	E
Golongan I (12 seat)	2,3	3,5	2,5	5,6	9,3
Golongan III (16 seat)	3	4,5	3,2	5,75	9,45
Bus Sedang	3,2	4,4	3,02	6,08	9,78
Bus Besar	3,4	4,8	3,6	8,7	12,4

Sumber : Menuju Lalu Lintas dan Angkutan jalan Yang Tertib, 1996

b. Jalur Kedatangan

Yaitu pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menurunkan penumpang yang dapat pula merupakan akhir perjalanan. Untuk menentukan luas areal pelataran kedatangan dapat digunakan rumus yang sama seperti pada areal pemberangkatan.

c. Jalur tunggu kendaraan

Yaitu pelataran yang digunakan untuk menunggu dan beristirahat sementara bagi kendaraan yang akan melanjutkan perjalanan melalui jalur keberangkatan. Perhitungan luas areal yang dibutuhkan untuk menunggu digunakan pendekatan yang sama dengan pendekatan areal keberangkatan.

d. Areal ruang tunggu penumpang

Yaitu pelataran tempat menunggu yang disediakan bagi orang yang akan melakukan perjalanan dengan kendaraan angkutan umum penumpang. Pendekatan yang dapat digunakan untuk menghitung luas areal ini adalah:

- 1) Ruang tunggu terdiri atas ruang untuk berdiri, duduk dan berjalan pada jalur keberangkatan. Rumus yang bisa digunakan sebagai berikut:

$$1,2 \times (0,75\% \times n \times A_i) \text{ m}^2$$

Rumus 5 Area Tunggu Penumpang

Dimana,

n = jumlah jalur yang dibutuhkan

A_i = Kapasitas kendaraan.

2. Fasilitas Penunjang Terminal

a. Musholla

- b. Kebutuhan luas musholla dapat ditentukan dari jumlah fasilitas jalur keberangkatan yang dibutuhkan (n) yang ada, yaitu:

Tabel III. 4 Kebutuhan Luas Lahan Peribadatan

No	Jumlah Jalur	Kebutuhan Luas Lahan (m ²)
1	Jumlah Jalur 1-5	17,5
2	Jumlah Jalur 6-10	35
3	Jumlah Jalur 11-15	52,5
4	Jumlah Jalur 16-20	70
5	Jumlah Jalur >20	87,5

Sumber: Menuju Lalu Lintas dan Angkutan jalan Yang Tertib, 1996

c. Kamar Mandi / Toilet

Kebutuhan luas fasilitas toilet adalah 80% dari luas musholla dengan persyaratan:

- 1) Tanpa urinoir per-unit 1,275 m²
- 2) Dengan urinoir per-unit 2,75 m²

d. Pos Pengawas

Pos pengawas dapat disatukan dengan kantor penyelenggara terminal dan luasannya disesuaikan dengan lahan yang dibutuhkan sesuai dengan analisis kebutuhan kantor penyelenggara terminal. Berdasarkan "Direktorat Jendral

Perhubungan Darat dalam buku Menuju Lalu Lintas Yang Tertib”.

e. Kantin atau Kios

Kebutuhan luas kios/kantin berdasarkan “Direktorat Jendral Perhubungan Darat dalam buku Menuju Lalu Lintas Yang Tertib”.

f. Taman

g. Luas = 30% dari luas total Terminal.

Tabel III. 5 Kebutuhan Fasilitas Berdasarkan Tipe Terminal

No	A. KENDARAAN	TIPE A	TIPE B	TIPE C	Satuan
1	Ruang Parkir AKAP	1120			m2
2	Ruang Parkir AKDP	540	540		
3	Parkir Angkutan Kota	800	800	800	
4	Parkir Angkutan Pedesaan	900	900	900	
5	Parkir Pribadi	600	500	200	
6	Ruang Service	500	500		
7	Pompa Bensin	500			
8	Sirkulasi Kendaraan	3960	2740	1100	
9	Bengkel	150	100		
10	Ruang Istirahat	50	40	30	
11	Gudang	25	20		
12	Ruang Parkir Kendaraan	1980	1370	550	
	B. PENGGUNA JASA				
1	Ruang Tunggu	2625	2250	480	m2
2	Sirkulasi Orang	1050	900	192	
3	Kamar Mandi	72	60	40	
4	Kios	1575	1350	30	
5	Peribadatan	72	60	30	
	C. OPERASIONAL				
1	Ruang Administrasi	78	59	39	m2
2	Ruang Pengawas	23	23	16	
3	Loket	3	3	3	
4	Peron	4	4	3	
5	Retribusi	6	6	6	
6	Ruang Informasi	12	10	8	
7	Ruang P3K	45	30	15	
	Kebutuhan Lahan	4,7	3,5	1,1	ha

Sumber: Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1996

3.5 LAYOUT TERMINAL

Dalam pembangunan terminal layout atau desain terminal yang baik dengan memperhatikan kelengkapan fasilitas, sirkulasi baik angkutan, orang maupun kendaraan pribadi sangat diperlukan agar pergerakan dalam terminal lancar. Sesuai dengan PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan bahwa terminal memiliki fasilitas yang mendukung kegiatan terminal dan terletak di lingkungan terminal.

3.6 KEASLIAN TERMINAL

Penelitian yang dilakukan sekarang ini belum pernah dilakukan pada wilayah studi Kabupaten Cilacap, namun terdapat beberapa kajian yang dilakukan pada daerah lain sehingga dapat dijadikan literatur. Penelitian ini pun dilakukan dengan meninjau dan merujuk penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya sebagai literatur dan bahan pembelajaran serta untuk mengetahui persamaan maupun perbedaan tiap penelitian.