

Manajemen Terminal Penumpang Angkutan Jalan di Indonesia

Dr. Bambang Istianto, M.Si
Yok Suprobo, ST., M.Sc
Emi Septiana, ST., M.Sc



Pusat Penelitian dan Pengembangan
Perhubungan Darat dan Perkeretaapian



MANAJEMEN TERMINAL PENUMPANG ANGKUTAN JALAN DI INDONESIA

Dr. Bambang Istianto, M.Si

Yok Suprobo, ST., M.Sc

Emi Septiana, ST., M.Sc



Edisi Asli

Hak Cipta © 2015, Puslitbang Transportasi Jalan & Perkeretaapian

Telp. : (021) 824-31931

Faks. : (021) 824-31931

Website : <http://www.mitrawacanamedia.com>

E-mail : mitrawacanamedia@gmail.com

Hak cipta dilindungi undang-undang. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini dalam bentuk apa pun, baik secara elektronik maupun mekanik, termasuk memfotokopi, merekam, atau dengan menggunakan sistem penyimpanan lainnya, tanpa izin tertulis dari Penerbit.

UNDANG-UNDANG NOMOR 19 Tahun 2002 TENTANG HAK CIPTA

1. Barang siapa dengan sengaja dan tanpa hak mengumumkan atau memperbanyak suatu ciptaan atau memberi izin untuk itu, dipidana dengan pidana penjara paling lama 7 (**tujuh tahun**) dan/atau denda paling banyak **Rp. 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah)**.
2. Barang siapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu ciptaan atau barang hasil pelanggaran Hak Cipta atau Hak Terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (**lima tahun**) dan/atau denda paling banyak **Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)**.

Istianto, Bambang
Suprobo, Yok
Septiana, Emi

Manajemen Terminal Penumpang Angkutan Jalan Di Indonesia/
Bambang Istianto, Yok Suprobo, Emi Septiana

—**Jakarta: Mitra Wacana Media, 2015**

1 jil., 17 x 24 cm, 158hal.

ISBN: 978-602-318-076-9

1. Manajemen 2. Manajemen Terminal Penumpang Angkutan Jalan di Indonesia
I. Judul II.

Kata Pengantar

Pertama-tama kami panjatkan puji syukur ke hadirat Tuhan yang maha kuasa atas terbitnya buku “Manajemen Terminal Penumpang Angkutan Jalan di Indonesia”. Buku yang disusun secara ilmiah dimaksudkan agar menjadi sumber informasi juga sebagai bahan kajian di lembaga pendidikan. Kami menyadari bahwa isi buku ini tidak terlepas dari peraturan perundangan yang menjadi landasan normatif dalam penyelenggaraan terminal penumpang sebagai bagian dari transportasi umum. Mengingat ada perguruan tinggi yang melakukan studi tentang transportasi darat maka akan menjadi sumbangan yang berharga jika “buku Manajemen Terminal Penumpang Angkutan Jalan di Indonesia” dapat disajikan dalam bentuk *teks book*. Transportasi darat sebagai ilmu terapan sudah barang tentu berkembang secara dinamis mengikuti kebutuhan masyarakat yang juga berubah dengan cepat. Kami menyambut gembira dimulainya penyusunan buku tentang terminal penumpang sebagai bahan informasi bagi semua elemen masyarakat yang memiliki perhatian terhadap bidang transportasi umum khususnya terminal penumpang. Menyadari kompleksitas permasalahan mengenai terminal penumpang sehingga sampai saat ini belum

bisa memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat. oleh sebab itu kebijakan pemerintah pada masa yang akan datang akan melakukan penataan kembali secara lebih serius dan proporsional antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah. Kondisi terminal penumpang dewasa ini yang terkesan semrawut, kumuh, tempat berdagang yang lebih dominan, sarang preman dan calo. Penataan terminal penumpang dengan konsep modern akan terintegrasi dengan fasilitas bisnis seperti terminal Pulo Gebang Jakarta Timur diharapkan lebih menjamin pelayanan yang memuaskan masyarakat. Dengan terbitnya buku ini dapat menjadi media diskusi mendalam tentang terminal pada gilirannya akan muncul ide cerdas guna mengatasi permasalahan yang dihadapi.

Akhir kata, *tiada gading yang tak retak*, buku ini masih jauh dari sempurna, oleh karena kritik dan saran konstruktif, penulis harapkan dari berbagai pihak.

Jakarta, November 2015

Kepala Badan Litbang Perhubungan

Dr. Elly Sinaga, Msc.

Daftar Isi

Kata Pengantar	iii
Daftar Isi	v
BAB 1 Pendahuluan	1
A. Latar Belakang	1
B. Definisi Terminal Penumpang, Transportasi Jalan dan Standar Pelayanan Terminal.	4
C. Permasalahan Terminal Penumpang Angkutan Jalan	8
D. Konsep Dan Teori Transportasi Jalan	18
E. Dasar Hukum	30
BAB 2 Perancangan Area Terminal Tipe A, B Dan C	33
BAB 3 Dasar Dasar Perencanaan Bangunan Terminal Penumpang	37
A. Jenis fasilitas di terminal penumpang tipe A, B dan C.....	38
B. Aksesibilitas Lokasi Terminal Penumpang Tipe A,B dan C	40
C. Persyaratan Umum Kinerja Fasilitas Terminal Penumpang Tipe A,B dan C.....	41
BAB 4 Sirkulasi Penumpang.....	47
A. Sirkulasi penumpang berangkat.....	48
B. Sirkulasi penumpang datang	51

BAB 5 Standar Luas Terminal Penumpang.....	55
BAB 6 Kelengkapan Ruang dan Fasilitas Terminal Tipe A, B dan C	59
BAB 7 Contoh Ilustrasi Denah Terminal Penumpang Tipe A, B dan C.....	81
BAB 8 Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang	87
A. Ruang Lingkup	89
B. Kewajiban Penyelenggara Terminal Angkutan Jalan	92
C. Pembinaan	94
D. Sanksi	94
E. Matrik Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.	95
BAB 9 Gambaran Umum Penyelenggaraan Terminal Penumpang Di Beberapa Daerah.....	111
A. Daerah Khusus Ibukota Jakarta	111
B. Gambaran Penyelenggaraan Terminal Penumpang di Yogyakarta	122
C. Gambaran Penyelenggaraan Terminal Penumpang Kota Padang Sumatera Barat	124
D. Gambaran Penyelenggaraan Terminal Transportasi di Kota Pontianak Kalimantan Barat	127
E. Gambaran Penyelenggaraan Terminal Penumpang Kota Surabaya Jawa Timur	128
F. Gambaran Umum Penyelenggaraan Terminal Penumpang di Purwokerto	133
G. Gambaran Umum Penyelenggaraan Terminal Penumpang di Kota Bekasi	141
BAB 10 Standar Kompetensi SDM Pengelola Terminal Penumpang.....	153
A. Dasar Hukum	154
B. Tugas-tugas.....	154
C. Standar Kompetensi	157
BAB 11 Penutup.....	159
Daftar Pustaka.....	161

Pendahuluan

A. LATAR BELAKANG

Sebagaimana diketahui bersama bahwa permasalahan transportasi umum di Indonesia tidak pernah habis di bicarakan oleh berbagai kalangan baik para akademisi, praktisi, pemerintah maupun masyarakat umum. Sampai saat ini fungsi transportasi umum sebagai wahana mobilitas manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain belum berjalan efektif. Padahal sebagaimana dikatakan Siregar (2012) “pada tahap awal pembangunan ekonomi, transportasi berfungsi untuk menggerakkan dan merangsang pembangunan. Transportasi melaksanakan fungsi promosi (*the promoting function*) dan menjadi bagian dari pembangunan itu sendiri. Di tahap berikutnya transportasi berfungsi sebagai yang melayani (*the servicing function*) dan tetap sebagai bagian dan salah satu unsur dari kegiatan ekonomi yang sudah berkembang”. Namun dalam perkembangannya apa yang dikatakan Siregar fungsi promosi dan servis semakin melemah bahkan tumpul. Kondisi tersebut pada kenyataannya menimbulkan banyak kerugian yang sangat besar bagi masyarakat luas. Pelayanan Transportasi umum yang masih buruk mengakibatkan peningkatan yang luar biasa

terhadap penggunaan kendaraan pribadi baik roda empat maupun roda dua. Dampak ikutannya adalah menimbulkan kemacetan yang semakin parah terutama di kota besar seperti Jabodetabek. Bahkan pusat pertumbuhan kota besar dan sedang di Indonesia seperti Surabaya, Makasar, Medan dan daerah penyangganya juga menghadapi kondisi yang sama. Fenomena kemacetan lalu lintas pada umumnya menunjukkan belum efisien dan efektif peran transportasi umum (*Public Transport*). Sebagaimana dikatakan oleh Yuan dan Lu (2002) bahwa terdapat hubungan antara efisiensi sistem transportasi dengan peningkatan ekonomi nasional atau dengan kata lain sistem transportasi nasional yang efisien dapat meningkatkan mobilitas transportasi dan meningkatkan ekonomi nasional. Seiring dengan pendapat di atas dipertegas oleh Istianto (2009) bahwa perlu menjadi catatan penting bagi para “*Policy Maker*” dibidang Transportasi bahwa usaha usaha menuju pada pengelolaan transportasi umum yang efisien dan efektif mutlak menjadi prioritas terhadap seluruh kebijakan yang terkait dengan transportasi secara terintegrasi.

Oleh sebab itu jika pengelolaan transportasi umum dapat dikendalikan dengan baik oleh pemerintah dan peran *stake holder* yang lain mendukung maka dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Dengan demikian berkurangnya kemacetan lalu lintas akan dicapai sesuai dengan yang diharapkan. Pada gilirannya biaya Transportasi yang efisien dapat dicapai pada angka yang ideal yaitu 10 persen maka biaya logistik nasional juga akan lebih murah. Dengan demikian pengaruhnya terhadap barang barang kebutuhan masyarakat akan terdistribusikan secara merata dan lebih cepat. Bahkan sangat diharapkan perbedaan harga antar daerah tidak terlalu besar.

Pembahasan tentang transportasi umum tidak bisa dipisahkan dengan peran penting dan strategis yaitu “Terminal Penumpang”. Sebagaimana diketahui peran dan fungsi terminal penumpang sebagai salah satu subsistem dari sistem

transportasi umum (*public transport*) yaitu tempat pergantian antar Moda dan Intermoda. Dalam perkembangannya fenomena yang muncul tentang terminal penumpang di beberapa Negara yang sudah maju memiliki pengalaman yang sama dengan di Indonesia yaitu menghadapi berbagai persoalan yang kompleks. Contoh di Korea Selatan terutama di Kota Seoul sebelum tahun 2004, pengelolaan transportasi umum dan Terminal penumpang yang tidak efisien dan efektif menumbuhkan dampak terhadap kemacetan lalu lintas dan polusi udara.

Seperti telah disebutkan di atas fenomena dalam Manajemen Terminal Penumpang di Indonesia dewasa ini menghadapi permasalahan misalnya kurang berfungsinya “Terminal penumpang yakni terminal menjadi tempat parkir kendaraan, terminal menjadi terkesan hanya tempat untuk berdagang atau berjualan, bahkan muncul Fenomena banyaknya terminal bayangan. Fenomena tersebut tidak terlepas dari pengawasan pemerintah yang lemah baik terhadap operasional terminal penumpang, tersedianya fasilitas utama dan penunjang, pengawasan terhadap pengemudi, kendaraan, penjadwalan dan lain-lain.

Permasalahan yang lain misalnya belum mantapnya pembagian kewenangan antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah juga berdampak terhadap lemahnya koordinasi dan dukungan publik terhadap keberadaan terminal penumpang sebagai pergantian antar dan intermoda. Oleh sebab itu penataan dan pengelolaan terminal penumpang angkutan jalan yang lebih komprehensif mutlak menjadi agenda pemerintah yang bersifat mendesak. Dewasa ini memang sedang dilakukan penataan terminal penumpang dengan perubahan regulasi yang lebih proporsional. Dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, diatur kembali penataan kewenangan sektor transportasi darat antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Penataan kewenangan tersebut antara lain mengenai terminal penumpang, jembatan timbang dan

pengujian kendaraan bermotor. Tujuan penataan ketiga aspek tersebut antara kewenangan pemerintah pusat dan daerah adalah untuk lebih dapat meningkatkan pelayanan transportasi umum yang lebih efisien dan efektif.

Regulasi mengenai terminal penumpang telah terbit Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015, tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Dalam peraturan tersebut dilakukan penataan terminal penumpang melalui pendelegasian kewenangan antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah sesuai dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang pemerintah daerah, bahwa tipe terminal penumpang tipe A.....pengelolaan dilakukan oleh Kementerian Perhubungan. Untuk itu Peraturan Menteri di atas membagi kewenangan pengelolaan terminal penumpang menjadi 3 (tiga) kelas. Terminal penumpang tipe A pengelolaannya oleh pemerintah pusat. Sedangkan terminal penumpang tipe B oleh pemerintah provinsi, sedangkan terminal penumpang tipe C pengelolaannya diserahkan kepada pemerintah kabupaten/kota

B. DIFINISI TERMINAL PENUMPANG, TRANSPORTASI JALAN DAN STANDAR PELAYANAN TERMINAL.

Penjelasan di bawah ini mengenai beberapa terminologi yang terkait dengan transportasi jalan, terminal penumpang dengan maksud untuk memberikan pengetahuan dan wawasan mengenai transportasi darat. Demikian pula dengan diuraikan banyak istilah dan terminologi bertujuan membangun persepsi yang sama dengan perkembangan ilmu pengetahuan tentang transportasi darat. Dengan persepsi yang sama terhadap beberapa istilah dan terminologi tersebut maka akan mengurangi perdebatan dan juga kebingungan atau konfius. Oleh karena sifat definisi adalah pembatasan terhadap suatu objek pengetahuan agar supaya pemahamannya menjadi lebih jelas, singkat dan

logis serta mudah dimengerti oleh pembacanya. Di bawah ini diuraikan beberapa definisi tersebut yaitu sebagai berikut;

1. Terminal penumpang

Prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang perpindahan moda dan/ atau moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum. Terminal penumpang terdapat tiga jenis yaitu terminal tipe A,B dan C. Ketiga jenis tersebut pada prinsipnya memiliki peran dan fungsi yang sama yaitu melayani kendaraan umum dan tempat pengaturan pemberangkatan dan kedatangan penumpang. Perbedaannya hanya pada pembagian kewenangan dalam batasan wilayah nasional, provinsi, kabupaten dan pedesaan serta perbedaan penyediaan fasilitas utama dan fasilitas penunjang.

2. Jalur Pemberangkatan Kendaraan Umum

Peralatan di dalam terminal penumpang yang disediakan bagi kendaraan umum untuk menurunkan penumpang

3. Jalur Kedatangan Kendaraan Umum

Peralatan di dalam terminal penumpang yang disediakan bagi kendaraan umum untuk menurunkan penumpang.

4. Tempat Tunggu Kendaraan Umum

Pelataran di dalam terminal penumpang yang disediakan bagi kendaraan umum untuk menunggu dan siap menuju jalur pemberangkatan

5. Tempat Istirahat Kendaraan

Pelataran di dalam terminal yang disediakan bagi mobil bus dan mobil barang untuk beristirahat sementara dan membersihkan kendaraan sebelum melakukan perjalanan

6. Tempat tunggu penumpang

Bangunan berupa ruang tunggu di dalam terminal penumpang yang disediakan bagi penumpang yang akan melakukan perjalanan.

7. Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

Pelayanan Publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan perundang-undangan bagi setiap warga administrasi yang disediakan oleh penyelenggaraan pelayanan publik. Untuk lebih mendalami detail terkait dengan pelayanan transportasi publik di bawah ini sebagai berikut;

- a. Penyelenggara Pelayanan Publik yang selanjutnya disebut penyelenggara adalah setiap institusi negara, korporasi, lembaga idenpenden yang dibentuk berdasarkan undang-undang untuk kegiatan publik dan badan hukum lain yang dibentuk semata-mata untuk kegiatan pelayanan publik.
- b. Pelaksana pelayanan Publik yang selanjutnya disebut pelaksana adalah pejabat, pegawai, petugas dan setiap orang yang bekerja di dalam organisasi penyelenggara yang bertugas melaksanakan tindakan atau serangkaian tindakan pelayanan publik.
- c. Jaringan lalu lintas dan angkutan jalan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling berhubungan untuk penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.
- d. Ruang lalu lintas adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.
- e. Simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermoda berupa terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau banda udara.
- f. Simpul terminal penumpang adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antar moda yaitu wilayah administrasi kabupaten/kota yang menjadi

lokasi umum untuk angkutan lintas batas Negara dan/ atau angkutan antar kota antar provinsi, angkutan perkotaan, angkutan perdesaan dan/atau angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek.

- g. Lokasi terminal penumpang adalah letak bangunan terminal pada simpul jaringan lalu lintas dan angkutan jalan yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan/atau intermoda pada suatu wilayah tertentu yang dinotasikan dengan titik koordinat.
- h. Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
- i. Penyelenggara terminal adalah unit pelaksana teknis dari Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah.
- j. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
- k. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
- l. Standar pelayanan adalah tolok ukur yang dipergunakan sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan dan acuan penilaian kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyelenggara kepada masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau dan terukur.

Uraian definisi di atas menunjukkan banyak sekali terminologi yang terkait dengan “transportasi jalan” dan pelayanan publik. Serangkaian pembatasan istilah tersebut manakala dalam pembahasan mengenai “transportasi jalan dan terminal penumpang” mencakup aspek yang lebih luas. Dengan

demikian terminologi di atas dapat menjadi referensi baku untuk memudahkan pengertian terhadap suatu objek kajian dan sekaligus mengurangi multi tafsir.

C. PERMASALAHAN TERMINAL PENUMPANG ANGKUTAN JALAN

Sebagaimana diketahui bersama bahwa terminal penumpang juga menghadapi permasalahan yang cukup kompleks. Sesungguhnya peran dan fungsi terminal penumpang sangat strategis dalam mengatur perjalanan transportasi umum dari daerah menuju kedaerah lainya baik jarak tempuh yang jauh maupun dalam jarak tempuh yang pendek. Mengatur keluar masuk kendaraan umum yang jumlahnya tidak sedikit terminal penumpang merupakan pengedali lintasan perjalanan transportasi umum secara terintegrasi memberikan kontribusi terhadap pengaturan kemacetan lalu lintas di dalam kota dan pinggiran kota. Melajunya transportasi umum melewati jalan nasional. Provinsi dan kabupaten/kota dalam suatu kota jika tidak dikendalikan dengan baik melalui terminal penumpang maka menimbulkan penumpukan berbagai rute kendaraan umum pada lintasan tertentu serta munculnya terminal bayangan, sudah dipastikan menambah kemacetan arus lalu lintas. Di bawah ini diuraikan identifikasi masalah secara detail dimaksudkan memberikan pemahaman dan pengetahuan bahwa permasalahan yang dihadapi di terminal penumpang sangat kompleks. Mulai dari suatu terminal tidak berfungsi, terminal sebagai tempat berjualan, terminal menjadi sarang preman dan tempat kejahatan, terminal menjadi sumber kemacetan lalu lintas dan lain-lain. Dengan menyadari peran dan fungsi terminal penumpang tersebut maka akan menumbuhkan partisipasi masyarakat luas untuk ikut secara proporsional membantu mengatasinya sesuai peran masing-masing anggota masyarakat tersebut.

1. Fakta Empiris

a. Pengawasan

1) Operasional Terminal (Layak/Tidak layak)

Penetapan terminal sejak ditentukan dari awal penentuan terminal, tidak pernah memiliki *tools* untuk evaluasi apakah dari sejak penetapan hingga pada saat pengoperasian terminal tersebut masih memiliki kelayakan fungsi sebagai terminal yang direncanakan, baik dari segi fungsi maupun pelayanan, sehingga banyak terdapat saat ini setelah pengoperasian terminal, beberapa terminal tidak berfungsi lagi berdasarkan typenya atau bahkan terminal hanya menjadi tempat parkir kendaraan (tidak lagi berfungsi sebagai tempat pergantian antarmoda dan intermoda)

2) Kendaraan

a) Pengawasan pemberangkatan kendaraan saat ini dilakukan dengan penerbitan KPS (Kartu Pengawasan) namun dalam penyelenggaraannya PO bus AKAP yang mempunyai kantor-kantor agen pemberangkatan, sehingga penumpang tidak masuk ke terminal. Dengan demikian pengawasan terhadap Kartu Pengawasan (KPS) tidak bisa dilaksanakan oleh petugas terminal.

b) Pemberangkatan kendaraan dari terminal tidak pernah dilakukan pengecekan kelaikan kendaraan sehingga kendaraan berangkat dari terminal tidak ada jaminan bahwa kendaraan tersebut aman untuk dioperasikan. Uji kelaikan hanya mengandalkan sistem pengujian berkala yang dilakukan pada 6 bulan sekali.

3) Pengemudi

a) Keselamatan dalam perjalanan angkutan

umum biasanya selain tergantung pada kondisi kendaraan juga bergantung kepada pengemudi, sehingga dalam operasionalnya kondisi kesehatan si pengemudi seperti apakah keadaannya prima atau tidak, apakah sedang dalam pengaruh obat-obatan atau alkohol, apakah memiliki waktu jam tidur yang cukup sebelum pengemudi mengoperasikan kendaraan. Fungsi ini tidak pernah dilakukan di terminal.

- b) *Driver behavior* (kebiasaan pengemudi) pada saat mengoperasikan kendaraan disepanjang rute menjadi hal yang juga merupakan hal yang penting, karena perilaku buruk berpotensi menyebabkan kecelakaan. Misalnya kondisi yang terjadi saat ini khususnya angkutan umum AKAP tidak jarang terjadi kecelakaan karena ugal-ugalan seperti yang umumnya dilakukan oleh angkutan umum di Sumatera.
 - c) Jam kerja pengemudi juga menjadi isu yang sangat penting, karena pada operasionalnya untuk menghemat biaya operasional perusahaan untuk gaji pegawai biasanya tidak memperhatikan jam kerja pengemudi. Kondisi ini masih banyak ditemui dilapangan, tidak jarang terjadi kecelakaan angkutan umum dengan faktor kelelahan pengemudi.
- 4) PO (Tarif, Pool, Penjadwalan)
- a) Tarif
Tarif angkutan umum pada operasionalnya ditetapkan oleh pemerintah, penetapan ini biasanya dituangkan dalam bentuk batas atas dan batas bawah tarif angkutan umum. Meskipun ada ketetapan mengenai batas atas maupun batas bawah tarif angkutan umum masih

terdapat juga pelanggaran terhadap ketentuan ini. Sistem *ticketing* yang masih manual dan masih menggunakan uang *cash* menimbulkan kesulitan pengawasan pemerintah terhadap pemberlakuan tarif yang dikenakan kepada pengguna jasa angkutan umum. Pengawasan pemberlakuan tarif biasanya hanya diadakan secara regular pada saat penyelenggaraan angkutan lebaran berlangsung. Pelanggaran tarif yang berlangsung di luar penyelenggaraan angkutan lebaran sangat sulit diidentifikasi.

b) Pol

Menurunnya fungsi terminal sebagai produksi penumpang untuk angkutan membuat keengganan sebagian besar bus untuk memasuki terminal, yang akhirnya menimbulkan terminal bayangan. Tumbuhnya terminal bayangan disepanjang rute pemberangkatan di luar terminal ini di dukung oleh pengusaha PO yang lebih memilih untuk melakukannya di agen penjualan tiket masing-masing. Pada dasarnya ada beberapa alasan yang digunakan oleh penumpang maupun pengemudi mengapa menaik-turunkan penumpang di luar terminal atau ditempat yang disebut dengan terminal bayangan dan agen-agen perusahaan PO yang antara lain tentang masih banyaknya calo angkutan umum yang beroperasi didalam terminal, fleksibilitas dan efektivitas apabila naik angkutan di agen penjualan tiket atau bahkan di terminal bayangan karena dirasakan bagi pengemudi dan penumpang lebih cepat dan bebas dari berbagai macam biaya tambahan. Beberapa pengusaha PO bahkan

mangklaim bahwa agen penjualan tiket (yang selalu diklaim sebagai pol) lebih nyaman bagi penumpang daripada harus ke terminal. Namun bagaimanapun hal ini tetap menimbulkan masalah seperti kesulitan pengawasan terhadap pola pelayanan dan penyelenggaraan angkutan umum juga menyebabkan kemacetan lalu lintas di sepanjang wilayah tempat tumbuhnya terminal bayangan dan agen-agen perusahaan PO.

c) Penjadwalan

Dalam penyelenggaraannya penjadwalan pemberangkatan, pemerintah hanya memiliki *tools* yang disebut dengan kartu pengawasan. Sistem ini masih terlalu lemah untuk digunakan sebagai *tools* pengawasan jadwal keberangkatan maupun jadwal tiba ditempat tujuan. Pertumbuhan volume lalu lintas hampir di seluruh wilayah Indonesia sedikit banyak mempengaruhi indikator kecepatan pada ruas-ruas jalan baik ruas jalan mayor maupun ruas jalan minor. Penurunan indikator ruas jalan ini akan berdampak terhadap waktu tempuh angkutan umum dalam memenuhi jadwal yang tercantum di kartu pengawasan kendaraan. Sehingga pada pelaksanaannya untuk memenuhi waktu tempuh yang telah ditetapkan dalam kartu pengawasan tersebut tidak jarang pengemudi mengemudikan kendaraan pada kecepatan tinggi sehingga hal ini akan berpotensi terhadap timbulnya kecelakaan. Sebaiknya pemerintah mempunyai *tools* untuk mengevaluasi sistem penjadwalan yang telah ditetapkan karena waktu tempuh dipengaruhi oleh kecepatan pada ruas jalan di sepanjang rute.

d) Jumlah kendaraan yang beroperasi

Fungsi pemerintah sebagai regulator yakni yang memberikan izin trayek serta jumlah kendaraan yang beroperasi juga seharusnya memiliki *tools* yang dapat mengawasi jumlah kendaraan yang telah ditetapkan untuk dioperasikan pada rute trayek yang diberikan izin. Namun pada kenyataannya pelayanan jumlah kendaraan yang beroperasi tidak pernah diawasi, apakah pada trayek tersebut sudah memenuhi kewajibannya untuk mengoperasikan sejumlah kendaraan yang diajukan untuk melayani trayek yang diberi izin. Hal ini biasanya akan berdampak kepada perubahan *schedule* pemberangkatan angkutan umum.

e) *Ramp Check*

Sejak Kementerian Perhubungan melalui Ditjen Perhubungan Darat akan melakukan inspeksi bidang keselamatan angkutan umum atau "*ramp check*" untuk memastikan angkutan massal memenuhi standar pelayanan minimal bidang keselamatan akan terdapat inspeksi terhadap sistem penerangan, komponen pendukung (pengukur kecepatan, kaca spion, *wiper*, klakson), perlengkapan kendaraan bermotor, bagian badan kendaraan, tanggap darurat, sistem penerus daya, rem, alat kemudi, dan ban. Inspeksi tersebut, katanya, akan dilakukan oleh tim yang terdiri dari satu orang koordinator (eselon 3), dua orang penguji yang memahami bidang otomotif, satu orang Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), satu orang pemeriksa administrasi, dan satu orang petugas kesehatan. Untuk mengantisipasi kegiatan baru ini perlu

pengawasan terhadap tim yang melakukan inspeksi tersebut.

5) Kelengkapan administrasi

a) Izin Trayek

Permasalahan izin trayek yang sering terjadi dilapangan merupakan keterlambatan izin trayek, karena sistem pemberian izin trayek biasanya dikeluarkan oleh pemerintah pusat, sehingga untuk wilayah yang jauh jangkauannya dengan pemerintah pusat maka akan mengalami kesulitan untuk memperpanjang izin trayeknya. Disamping itu terdapat kasus-kasus seperti kendaraan yang tidak seharusnya berada pada lintasan trayek yang telah ditentukan atau yang disebut pelanggaran rute trayek.

b) Kartu Pengawasan

Permasalahan kartu pengawasan juga demikian, tantangan yang dihadapi berupa perpanjangan kartu pengawasan yang terpusat (ditjen darat) sehingga perusahaan enggan untuk memperpanjang masa berlakunya.

c) Buku Pengujian

Untuk permasalahan pengujian, angkutan umum diwajibkan untuk melakukan pengujian ke tempat dimana kendaraan tersebut mendapatkan penerbitan buku uji kendaraannya. Misalnya saja kendaraan yang memiliki izin penerbitan buku pengujian dari wilayah A harus melakukan pengujian di wilayah A tersebut meskipun kendaraan sedang melakukan pelayanan ke wilayah B, sehingga hal-hal seperti ini menjadi alasan dari pengusaha untuk terlambat melakukan pengujian kendaraannya.

b. Pembiayaan Operasional

Berdasarkan kondisi terminal saat ini pada umumnya permasalahan pembiayaan terdapat pada hal-hal sebagai berikut:

1) Bahan Habis

Dalam operasional terminal diperlukan biaya untuk bahan habis seperti kertas dan tinta untuk karcis, alat-alat kebersihan, dan sebagainya, serta biaya listrik dan air bersih.

2) Biaya Pemeliharaan

Biaya pemeliharaan antara lain untuk biaya pembersihan terminal, pengecatan dinding, perawatan fasilitas, taman, dan infrastruktur, serta biaya pemeliharaan lainnya.

3) Biaya Rehabilitasi

Biaya rehabilitasi adalah biaya penggantian seperti penggantian mesin pompa air, genset, AC, serta peralatan-peralatan lainnya.

4) Biaya Keamanan

Biaya keamanan berupa biaya yang disediakan untuk pengawasan keamanan penumpang selama berada di dalam terminal.

2. Fakta Yuridis

a. Tidak jelasnya pembagian terminal secara fungsi

Belum adanya peraturan perundangan yang menjelaskan mengenai fungsi terminal seperti halnya fungsi yang terdapat di jalan, misalnya saja untuk jalan nasional memiliki persyaratan ataupun kriteria. Demikian untuk terminal sebaiknya terlebih dahulu berbicara fungsi sebelum berbicara mengenai pelayanan (type terminal). Secara umum fungsi ini dapat diturunkan berdasarkan kriteria seperti letak (apakah terdapat di PKN, PKW,

PKL), jumlah pemberangkatan kendaraan/hari, jumlah penumpang yang melakukan transfer, frekuensi angkutan umum serta rute yang dilayani. Seluruh kriteria ini nantinya akan diklasifikasikan berdasarkan masing-masing fungsi terminal.

b. Tidak adanya rencana induk terminal

Pada dasarnya perencanaan merupakan dokumen yang menjadi kesepakatan operasional pembangunan maupun pengembangan infrastruktur. Di sektor laut kita mengenal rencana induk pengembangan pelabuhan, di RIPNas juga terdapat rencana pengembangan stasiun dan jaringan pelayanannya. Khusus untuk jalan raya sendiri, untuk jaringan jalan sudah dilakukan oleh Kementerian PU akan tetapi untuk transportasi jalan raya, baik *master plan* pengembangan angkutan dan *master plan* pengembangan terminal maupun *shelter* tidak ada.

Master plan mengenai angkutan yang tidak memiliki acuan menyebabkan banyaknya pengajuan rute-rute yang tidak tertata. Misalnya saja sebuah perusahaan mengajukan permohonan untuk mengisi rute dari Jakarta-Surabaya disetujui oleh pemerintah pusat, kemudian perusahaan ke-2 mengajukan permohonan izin rute Jakarta-Semarang, kemudian perusahaan ke-3 mengajukan permohonan izin rute Jakarta-Tegal dan seluruh permohonan tersebut disetujui karena telah memenuhi syarat pengajuan permohonan izin trayek yang terdapat di Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No 22 Tahun 2009 dan turunannya. Timbulnya rute-rute baru tersebut yang merupakan klasifikasi rute pelayanan terminal type A (yakni menjawab tujuan akhir yang ditimbulkan oleh pelayanan tersebut, misalnya Jakarta-Tegal) akhirnya masing-masing wilayah yang menjadi tujuan akhir

tumbuhnya rute-rute baru tersebut mendorong daerah untuk membangun terminal type A, meskipun hanya 1 trayek yang akan masuk kedalam terminal tersebut. Sehingga pada dasarnya pertumbuhan terminal type A ini disebabkan oleh beberapa kebijakan yang tidak memiliki arahan. Untuk ini diharapkan adanya perbaikan kebijakan baik dalam rencana pengembangan angkutan (rute) nasional dan rencana pengembangan terminal.

Dengan uraian di atas yang menjelaskan permasalahan diseperti terminal baik yang berkaitan dengan masalah teknis maupun non teknis pada prinsipnya keberadaan terminal penumpang memerlukan penanganan yang serius dari pemerintah. Membiarkan keberadaan terminal penumpang seperti saat ini sama saja dengan membiarkan kondisi transportasi umum tidak lagi sebagai fungsi utama pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Artinya transportasi umum di Indonesia secara empiristik sudah merupakan faktor penghambat laju pembangunan dan semakin menjauhkan dengan fungsi meningkatkan kesejahteraan rakyat. Pernyataan tersebut ada relevansinya dengan keluhan para pengusaha bahwa biaya logistik nasional sangat tinggi. Fenomena terjadinya *dwelling time* di “Pelabuhan Tanjung Priok” tidak terlepas dari belum efisien dan efektifnya sistem bongkar muat dan sistem transportasi di Indonesia.

Penataan kembali fungsi terminal dengan upaya memperbaiki regulasi secara lebih proporsional merupakan langkah positif. Walaupun sudah cukup terlambat membiarkan pemerintah daerah mengelola terminal penumpang sesuai dengan persepsi kepentingan daerah secara sempit tanpa tindakan pemerintah pusat secara agresif menyebabkan permasalahan di atas menjadi dilema dari mana mulai mengurainya. Pendelegasian kewenangan yang selama ini dilakukan

tidak diikuti dengan dukungan anggaran yang cukup, sumberdaya manusia yang terampil, bimbingan teknis yang berkesinambungan, pengawasan yang lemah, merupakan tindakan pemerintah yang cukup fatal. Sebagaimana dikatakan oleh Rian Nugraha (2006) “suatu kebijakan adalah dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah”. Dengan demikian secara hakiki proses pembiaran tersebut di atas selama beberapa dasawarsa merupakan kebijakan pemerintah pula. Walaupun demikian upaya penataan kembali kewenangan fungsi terminal penumpang tetap harus diapresiasi positif sebagai bentuk keseriusan pemerintah.

D. KONSEP DAN TEORI TRANSPORTASI JALAN

Para Ahli Transportasi sering mengatakan bahwa kehidupan tanpa transportasi maka kehidupan itu tidak ada atau mati. Oleh sebab itu transportasi merupakan urat nadi kehidupan. Jika transportasi berkembang dengan baik maka kehidupan yang lain akan tumbuh dengan cepat dan mendorong perkembangan sektor industri, perdagangan dan sektor jasa lainnya.

Seiring dengan akselerasi pembangunan nasional yang sudah berjalan selama lima (I) dasawarsa di Indonesia seiring pula dengan pertumbuhan kota-kota besar dan sedang di hampir seluruh wilayah Indonesia. Perkembangan dan pertumbuhan kota-kota tersebut pada umumnya persoalan yang timbul yaitu transportasi menjadi persoalan yang kompleks yaitu kemacetan lalu lintas dan polusi udara. Disamping itu persoalan lainnya yang dapat diidentifikasi terhadap masalah transportasi di Indonesia antara lain: Pengelolaan transportasi umum (*Public Transport*) yang belum efisien efektif, kebutuhan transportasi umum yang efektif semakin tinggi, penggunaan mobil dan motor pribadi yang tidak terkendali serta beralih fungsi sepeda motor menjadi alat transportasi. dan pencemaran polusi udara dari

asap kendaraan bermotor meningkat. Berdasarkan uraian di atas menunjukkan bahwa persoalan transportasi di Indonesia seolah sudah menjadi seperti benang kusut. Seperti dikatakan oleh Istianto (2010) padahal mereka para “*Policy Maker*” di bidang Transportasi sudah mengerahkan seluruh kemampuan konsep dan teori yang dikuasai tentang transportasi, ketika sudah berupa kebijakan umum, maupun kebijakan teknis, namun kandas pada tingkat-tingkat mengimplementasikan kebijakan. Sudah barang tentu fenomena tersebut perlu di kaji lebih mendalam dimana letak masalah bias dan *error*-nya berbagai kebijakan transportasi yang dilaksanakan selama ini. Senada dengan pernyataan di atas, Paul Mees yang dikutip Sumabrata dalam Istianto (2009) menyatakan bahwa “Kebijakan Transportasi bukan sekedar masalah pemindahan barang dan manusia. Transportasi sangat berpengaruh dalam pembentukan kota di samping itu, transportasi juga berperan sebagai akses bagi semua penduduk karena masih banyak orang yang tidak memiliki kendaraan pribadi, namun pembangunan yang dilakukan untuk memperlancar mobilitas transportasi perkotaan cuma pelebaran jalan, komputerisasi lampu lalu lintas sampai jembatan layang atau *Fly Over*.”

Selanjutnya dikatakan “ Peran Pemerintah hanyalah mengeluarkan ijin trayek Kendaraan umum, melakukan pengecekan (KIR) kondisi kendaraan apakah layak atau pun tidak layak, sedangkan pelaksanaan pelayanan transportasi umum dilaksanakan oleh pihak swasta dengan mekanisme pasar. Pemerintah seolah lepas tanggung jawab atas mutu pelayanan transportasi umum, karena seluruh tanggung jawab sudah diserahkan kepada swasta melalui mekanisme pasar. Masyarakat telah membayar sewa atau ongkos pelayanan tidak menjamin masyarakat akan menerima pelayanan yang bermutu dari pihak swasta, karena semangat kompetisi untuk meningkatkan pelayanan dari swasta telah lumpuh.

Kemudian terkait dengan kebijakan transport (*Transport policy*), menurut Peter White (1995) mengatakan bahwa kebijakan transportasi umum (*regulation public transport*) didasarkan pula dua aspek, yaitu aspek kualitas dan kuantitas. Pendekatan Kuantitas adalah pemberian berdasarkan kepadatan penumpang (*Load Factor*), sedangkan pendekatan kualitas lebih berdasarkan pada sistem dan kenyamanan pada transportasi. Selanjutnya Istianto (2009) menjelaskan bahwa pendekatan pemerintah dalam kebijakan transportasi umum di Indonesia, umumnya melakukan pendekatan kuantitas, sebagai contoh, pada moda transportasi jalan darat, trayek yang dikeluarkan pihak Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota (Antar Kota dan Provinsi/AKDP) dan Ditjen Perhubungan Darat Kemenhub (Antar Kota Antar Provinsi/AKAP) melakukan pendekatan kuantitas yakni menghitung jumlah armada namun kewenangan daerah dalam mengeluarkan izin trayek angkutan umum, seringkali menimbulkan permasalahan yaitu jumlah angkutan umum tidak sebanding dengan jumlah pengguna jalan, akibatnya menimbulkan kemacetan yang luar biasa seperti di Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Jabotabek).

Kompleksitas kemacetan lalu lintas terutama di Jabotabek tersebut terkait pula kurangnya efektivitas fungsi terminal penumpang dalam mengurangi arus lalu lintas dalam kota dan pinggiran kota sebagai daerah penyangganya. Seharusnya efektivitas fungsi terminal penumpang mampu menjadi pengendali arus lalu lintas yang terkoneksi antar dan inter moda sampai dalam kota dengan daerah atau kota sekitarnya. Oleh sebab itu untuk melengkapi pembahasan konsep dan teori mengenai Transportasi Angkutan Jalan akan diuraikan tentang contoh konsep, teori dan model serta relasi antara terminal penumpang dengan kemacetan lalu lintas. Jika penyelenggaraan transportasi umum (*public transport*) dengan didukung keberadaan terminal penumpang yang efisien dan efektif maka akan meningkat minat masyarakat terhadap penggunaan transportasi umum. Dengan demikian pada

gilirannya penggunaan kendaraan pribadi semakin berkurang maka kemacetan lalu lintas juga akan semakin menurun.

Sesungguhnya efisiensi dan efektivitas transportasi jalan peran terminal penumpang harus bersimbiosis dengan peran “pengujian kendaraan bermotor dan peran “jembatan timbang”. Jika tiga pilar transportasi jalan ini bisa dikendalikan dengan baik oleh pemerintah maka eksistensi transportasi jalan sebagai *leading* sektor akan menguat. Pada gilirannya mampu mendinamisir moda transportasi udara, laut dan perkeretaapian menuju terwujudnya sistem transportasi nasional yang handal. Pelabuhan laut, Bandar udara dan stasiun kereta api sebagai simpul jika berkoneksitas secara terstruktur dengan transportasi jalan maka simpul-simpul tersebut akan terintegrasi dengan apa yang disebut sistem multi moda. Walaupun pernyataan tersebut sangat utopis dan idealistik untuk ukuran di Indonesia akan tetapi jika para ahli transport dan praktisi transportasi bersimbiose secara multi disipliner tidak mustahil bisa terwujud. Pendekatan terhadap ilmu transportasi sudah seharusnya tidak lagi pendekatan teknik dan ekonomi tetapi variabel ilmu sosial yang lain saatnya dilakukan penetrasi sebagai pendekatan multi disipliner. Pernyataan di atas seiring dengan yang dikeluhkan Susantono (2014) yang mengatakan “ sayangnya hingga saat ini transportasi masih dianggap sebagai bidang yang sangat teknis, sehingga pendekatan dan perencanaannya dilakukan secara teknokratik. Sehingga masyarakat masih dianggap menjadi objek, bukannya subjek dari rencana dan rancang tindak yang akan dihasilkan”. Sebenarnya tanpa disadari menempatkan masyarakat sebagai subjek telah dilakukan melalui pendekatan seperti “politik transportasi, hukum transportasi, sosiologi transportasi” namun belum dilakukan secara *scientific*. Kegagalan implementasi kebijakan transportasi berdampak terjadinya fenomena “involusi transportasi” sehingga menyebabkan inefisiensi ekonomi nasional. Contoh kemacetan lalu lintas menuju “Bandar udara dan stasiun kereta api, terutama di

Jakarta dan mungkin di kota besar lainnya merugikan para pengguna jasa transportasi tersebut sudah sering terjadi. Oleh sebab itu kegagalan pada tahapan formulasi dan implementasi kebijakan dikarenakan pada tahap “INPUT” dan “PROCESS” dan “OUTPUT” dalam model “*formulation policy*” (David Easton, 1965), persoalan “politik transportasi, hukum transportasi dan sosiologi transportasi belum tuntas diselesaikan.

Beberapa pengalaman negara-negara maju dalam pengelolaan transportasi umum dan terminal penumpang akan disajikan pada penjelasan selanjutnya. Pengalaman di negara maju sebenarnya sudah sangat familiar bagi para ahli dan praktisi transportasi yang sudah melanglang buana ke manca negara di dunia. Akan tetapi ilmu dan pengalaman mendunia tidak mampu diterapkan pada tingkat formulasi dan implementasi kebijakan transportasi karena kurangnya perhatian terhadap pengetahuan “politik transportasi dan sosiologi transportasi serta politik hukum transportasi seperti yang diutarakan di atas. Terlepas kondisi tersebut di atas menyajikan kebijakan transportasi negara yang sudah mampu menyelesaikan problem transportasi di negaranya sebagai bahan perbandingan yang terdokumentasikan dalam *teks book* transportasi.

1. Transportasi Umum dan Terminal Penumpang di Kota Seoul Korea Selatan.

Pengalaman Pemerintah Kota Seoul Korea Selatan dalam mengelola transportasi kota dapat menjadi acuan atau referensi dalam membuat dan melaksanakan kebijakan transportasinya. Negara Korea Selatan mulai melaksanakan pembangunan hampir bersamaan dengan Indonesia yaitu sekitar tahun 1967 an. Namun Korea Selatan sukses dalam membangun negerinya bahkan saat ini pendapatan perkapita masyarakat sudah mencapai 10.000 Dolar Amerika Serikat.

Seiring dengan meningkatnya kemakmuran masyarakat maka seiring pula peningkatan kepemilikan mobil pribadi

sehingga pada tahun 2000 an Korea Selatan menghadapi persoalan Klasik yaitu kemacetan lalu lintas dan polusi udara. Upaya mengatasi kemacetan lalu lintas dan polusi udara serta mengurangi penggunaan mobil pribadi maka Pemerintah Kota Seoul menjalankan kebijakan secara komprehensif mengenai transportasi umum yaitu “Perbaikan Peningkatan Pelayanan bus”. Sebagaimana di Indonesia pemerintahan kota metropolitan Seoul sebelum tahun 2004 menghadapi situasi kemacetan lalu lintas yang akut yaitu pengaturan jaringan transportasi yang semrawut. Misalnya rute bus yang tumpang tindih, perjalanan waktu yang panjang dan memutar. Pada tahun 2004 Pemerintah Kota Metropolitan Seoul membuat Kebijakan yang komprehensif tentang transportasi umum yaitu:

Pertama; Melakukan rasionalisasi rute bus.

Kedua; Peningkatan Perbaikan infrastruktur fasilitas transportasi dan sistem manajemen.

Ketiga; Penetapan tarif berdasarkan jarak tempuh. Adapun langkah-langkah pelaksanaan kebijaksanaan ketiga paket di atas yaitu “Rasionalisasi” rute bus. Pertama melakukan *redesign* jaringan rute bus Kota dengan mengintegrasikan 400 lebih rute bus yang berbeda. Kedua, pelayanan rute bus dikelompokkan menjadi empat jenis yang rute bus di bedakan dengan kode warna bus yang berbeda-beda, kode bus warna biru merupakan rute bus jarak jauh dengan bus cepat yang menghubungkan pinggiran kota terpencil satu sama lain dengan pusat kota (*City Center*). Kode bus warna merah menunjukkan bus cepat tingkat jarak jauh yang menghubungkan Kota Satelit dengan pusat kota. Sedangkan kode bus warna hijau menunjukkan rute bus ke seluruh wilayah Metropolitan untuk menyediakan layanan yang menghubungkan atau menyediakan layanan yang menghubungkan atau koneksi ke stasiun kereta bawah tanah. Selanjutnya kode bus warna kuning menunjukkan

rute atau jaringan tengah yang meliputi lingkaran pusat kota dan berhenti di terminal atau stasiun bus biru dan stasiun kereta api utama serta area bisnis, wisata dan pusat perbelanjaan. Kebijakan *redesign* rute bus tersebut dapat berfungsi mengurangi tumpang-tindih rute bus, meningkatkan efisiensi, operasional bus dan mengurangi waktu perjalanan yang panjang.

Langkah-langkah kebijakan yang kedua yaitu Perbaikan peningkatan infrastruktur fasilitas transportasi sistem manajemen dan peningkatan penggunaan angkutan dalam rangka peningkatan efisiensi penggunaan bus untuk mengurangi kebutuhan rute bus jarak jauh dari point ke point pemerintah kota metropolitan Seoul melakukan mengatasi peningkatan fasilitas terminal yang lebih nyaman seluruh armada angkutan dengan bus yang ber ac di wilayah komersil dan perdagangan ritel dengan investasi tersebut membuat perjalanan merasa nyaman ketika berbelanja dengan melakukan pertukaran antar armada angkutan umum. Demikian pula fasilitas bagi masyarakat yang naik sepeda dan sepeda motor sudah di sediakan tempat dan memudahkan jika kembali kerumah.

Dalam upaya membentuk pelayanan bus yang lebih baik diperkenalkan melalui jalur bus eksklusif dengan jalur khusus tersebut maka laju kendaraan bus tersebut bisa lebih cepat ketepatan waktu bisa di jamin serta efisiensi operasional layanan bus. Jalur bus eksklusif di bangun di tengah tengah pusat keramaian. Dalam upaya mengubungkan kota Seoul dengan kota-kota di sekelilingnya dengan bus eksklusif yang memiliki jalur khusus maka koreksitas antara kota Seoul dengan sekitarnya dapat ditempuh dengan hambatan yang lebih kecil langkah selanjunya dalam rangka mengkoordinasikan layanan bus yang lebih komprehensif dan tepat waktu maka pemerintah kota metropolitan Seoul membentuk *bus Management System*

(BMS) serta penggunaan teknologi yang canggih yaitu *Global Positioning System* (GPS). Dengan penggunaan GPS maka kantor terminal penumpang bisa monitor melakukan sistem kontrak yang tepat sehingga *real time* dapat diketahui, pemanfaatan yang berfungsi melakukan komunikasi dengan sopir bus untuk diketahui posisinya, memberikan informasi *Real Time* bagi penumpang sehingga, dapat dikehatui Pasti kapan menunggu bus, secara lebih tepat waktu.

Selanjutnya pemerintah metropolitan Seoul membangun sebuah sistem yang disebut "*Transportation Operational Information Service*" (TOPIS) sistem ini merupakan sistem untuk memonitor kondisi *real time* lalu lintas jalan alteri dan persimpangan, mekanisme kerja sitim TOPIS melalui jaringan komunikasi nirkabel mengumpulkan Informasi dari GPS yang dipasang di bus-bus dan dikendalikan secara sentral dari terminal penumpang, adapun data yang dikumpulkan yaitu: rute bus, jumlah penumpang, volume lalu lintas dan kemacetan lalu lintas di daerah. TOPIS juga menyediakan informasi *real time* untuk penumpang, sopir, perusahaan bus dan organisasi terkait lainnya. Dengan sistem TOPIS ini maka memudahkan bagi penumpang kapan harus menunggu bus, sesuai dengan yang diinginkan, demikian pula dengan Topis ini secara *real time* dapat diketahui Posisi masing-masing bus yang sedang dalam perjalanan melalui sistem Topis juga mampu mengelola internal antara bus-bus secara tepat waktu serta indikator yang cepat jika terjadi kecelakaan.

Kemudian mengurangi program lainnya pasca tahun 2004 sebagai era reformasi di bidang transportasi umum di pemerintahan metropolitan Seoul yaitu yang disebut *bus signal priority* (BSP) sistem ini sudah banyak dipakai di negara-negara didunia sistem BSP merupakan strategi peningkatan signal lalu lintas, dengan BSP usaha signal di dunia, lalu lintas dengan BSP maka melalui signal mampu memfasilitasi pengerahan bus secara efisien, di setiap fasilitas

pergerakan bus secara efisien di setiap persimpangan yang memungkinkan bus memiliki *priority* menggunakan kapasitas simpang terbatas terhadap kendaraan lain ketika memasuki persimpangan.

Selanjutnya layanan bus yang lain yaitu mengenai penggunaan tarif terpadu yaitu penetapan tarif yang berdasarkan pada perhitungan jarak tempuh bepergian yang disebut sistem kartu pintar *TMoney* yang di perkenalkan untuk memfasilitasi penumpang antar kota terintergasi antara bus dengan kereta api. Berdasarkan program program kebijakan pelayanan transportasi umum yang diperkenalkan sejak tahun 2004 Pemerintah Metropolitan Kota Seoul telah mendapatkan manfaat yaitu sebagai berikut:

- a. Kecepatan bus meningkat dari 11 km per jam menjadi kecepatan bertambah 22 km per jam
- b. Jumlah penumpang meningkat 6 (enam) kali
- c. Kemudahan pelayanan bus meningkat 5 (lima) kali
- d. Ketepatan waktu meningkat dalam pelayanan bus di medan jalur bus eksekutif dengan menggunakan sistem TOPIS.

Berdasarkan uraian di atas menunjukkan bahwa dengan paket kebijakan transportasi umum dan sekaligus dengan pengelolaan terminal penumpang pemerintahan Kota Seoul telah berhasil mengurai kemacetan dan polusi udara serta mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Pelayanan transportasi umum dan terminal penumpang yang sudah tertata dengan baik mampu memberikan dorongan kepada masyarakat untuk lebih tertarik menggunakan transportasi umum daripada kendaraan pribadi. Paket kebijakan transportasi umum yang komprehensif antara pengaturan rute trayek bus dan perbaikan infrastruktur transportasi serta peningkatan kapasitas sarana transportasi dapat menjadi contoh atau rujukan bagi perbaikan transportasi

umum di Indonesia.

2. Penyelenggaraan Transportasi Umum di Singapura

Negara Singapura seluas DKI Jakarta sebagai bagian yang paling subjek dalam mengatasi problem transportasi dari kemacetan lalu lintas dan polusi udara kendaraan bermotor. Dalam mengelola transportasi umum menggunakan atau menerapkan kebijakan model *mass rapid transite* (MRT) yang institusinya disebut *land transport authority* (LTA) kemudian Lembaga Otoritas Transportasi Darat (LTA) berfungsi menyusun perkenalan jaringan layanan bus secara terpadu, efisien, sistem layanan bus yang berkelanjutan. Adapun tujuan dan fokus pada peningkatan kualitas perjalanan adalah untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi. Paket kebijakan transportasi umum (*public transport*) secara konprehensif tersebut yang telah dilaksanakan bertahun-tahun dalam rangka untuk meningkatkan pelayanan transportasi menggunakan bus atau jaringan yang lebih efisien. Adapun paket kebijakan transportasi tersebut yaitu sebagai berikut;

- a. Rasionalisasi rute bus
- b. Pendanaan dari pemerintah untuk pembelian sejumlah bus untuk meningkatkan frekuensi pelayanan kemudahan dan tingkat keamanan.
- c. Layanan transportasi bus secara ter integrasi
- d. Langkah langkah prioritas penggunaan bus
- e. Informasi *real time* bagi penumpang

Paket kebijaksanaan transportasi umum (*public transport*) di atas akan diuraikan masing-masing secara singkat yaitu sebagai berikut:

A. Rasionlisasi atau restrukturisasi rute bus.

Pada tahun 2010 Otoritas Transportasi Darat (LTA) mengambil alih kewenangan dalam hal perencanaan

bus dari operator dengan tujuan meningkatkan efisiensi jaringan dan menyediakan layanan bus yang berkualitas. LTA menyusun dan menerbitkan rencana induk rute bus, sebagai bahan induk berisikan konsentrasi pelayanan transportasi publik. Dalam perencanaan spesifikasi layanan, fasilitas infrastruktur untuk jaringan bus selama 3 (tiga) sampai 5 (lima) tahun kedepan. Dalam rencana induk rute bus, LTA mengadopsi tiga prinsip utama dalam penentuan Rute bus yaitu: **Pertama;** Meningkatkan Kualitas perjalanan, kenyamanan serta keamanan yang lebih baik termasuk mengupayakan waktu perjalanan bisa lebih mudah **Kedua;** Melakukan Integrasi yang lebih baik antara bus dan Kereta api dengan bus melalui jaringan MRT agar lebih cepat dan efektif hubungan antar kota tersebut. **Ketiga;** Peningkatan kinerja keduanya secara menyeluruh pada setiap sistem dengan bus. Dalam melayani *control public*, LTA melakukan audensi dengan masyarakat untuk menampung aspirasi warga dalam rangka efisiensi jaringan bus. Salah satu umpan lebih dari masyarakat yaitu bahwa layanan jarak tempuh yang panjang sudah tidak dapat diandalkan. Oleh sebab itu LTA mengusulkan saling konglepelementer dengan membagi antar rute bus yang panjang dengan rute yang pendek dengan *trade off* sesuai kebutuhan komuter komuter yang digunakan dalam perjalanan antar kota.

B. Penyediaan Banyak Pilihan Bagi Pengguna Bus

Di samping itu LTA juga mengenalkan program bus premium sebagai upaya meningkatkan mutu pelayanan. Walaupun bus premium dikenakan lebih biaya tinggi namun akan mendapatkan layanan yang lebih baik dan lebih nyaman. Dengan kata lain tujuan utama program bus premium adalah untuk memicu dan mendorong masyarakat yang terbiasa mendapatkan layanan pribadi

misalnya mobil pribadi dan taksi dalam melakukan aktivitas sehari-hari, sehingga secara bertahap penggunaan kendaraan pribadi berkurang. Selanjutnya dengan pelayanan yang fleksibel tersebut disamping untuk menghindari kemacetan lalu lintas juga akan memberikan layanan yang lebih cepat. Demikian pula untuk mendorong para investor sebagai operator bus swasta maka peraturan dibuat lebih longgar misalnya mengenai pengaturan rute bus, tarif frekuensi layanan, berhenti lebih sedikit dan rute yang fleksibel agar menghindari kemacetan lalu lintas. Dengan kelancaran perjalanan bus dapat menghemat 20% waktu perjalanan dari mulai pagi sampai malam.

C. *Bus Service Enhancement Program (BSEP)*

Pada tahun 2013 pemerintah Singapura melalui LTA meluncurkan program layanan bus *enhancement* untuk mengatasi masalah komuter terutama frekuensi bus yang menumpuk dengan menyiapkan anggaran total sebesar 11.000.000.000 dolar Singapura untuk pembelian 1000 bus guna melayani 80 rute baru dalam program 2012 sampai dengan 2017. Dengan program tersebut mampu meningkatkan koneksitas dan meningkatkan pelayanan bus tingkat.

Penjelasan contoh ke dua negara mengenai paket kebijakan transportasi angkutan jalan di Kota Seoul Korea Selatan dan Singapura dapat disimpulkan bahwa upaya mengatasi kemacetan lalu lintas dan polusi udara dengan melalui program restrukturisasi rute bus, perbaikan infrastruktur fasilitas transportasi dan kebijakan tarif serta permukaan layanan bus menentukan ketersediaan mekanikal penumpang yang mampu mengkoordinasi kebutuhan paket kebijakan tersebut baik dari aspek lokasi, prasarana dan fasilitas terminal penumpang yang lebih tepat.

E. Dasar Hukum

Sebagai organisasi publik setiap tindakan pemerintah harus dipayungi landasan hukum sebagai acuan normatif guna memperkuat legitimasi pemerintah. Sebab manakala legitimasi pemerintah kuat sudah barang tentu kepercayaan masyarakat semakin besar. Oleh sebab itu setiap tindakan pemerintah sebagai suatu kebijakan harus mendapat dukungan publik. Semakin besar dukungan publik terhadap setiap kebijakan pemerintah maka akan semakin kuat posisi pemerintah. Menurut Fukuyama (1995) jika kepercayaan (*trust*) masyarakat rendah dan cenderung semakin menurun menunjukkan signal pemerintah lemah dan tinggal menunggu saat kehancurannya. Oleh sebab itu kebijakan pemerintah terkait dengan transportasi umum khususnya mengenai “terminal penumpang” juga memiliki landasan hukum yang kuat dan *legitimate*. Walaupun dalam kurun waktu perjalanannya aturan hukum terus berubah harus dimaknai bahwa setiap perubahan dan dinamika dalam masyarakat dituntut regulasi yang tepat dan benar. Di bawah ini merupakan kumpulan peraturan perundangan sebagai acuan normatif bagi tindakan pemerintah di bidang “Terminal penumpang”. Regulasi mengenai pelaksanaan operasional “terminal penumpang” sebenarnya sudah cukup kuat sebagai dasar hukumnya. Secara sistematis dan hierarki regulasi tersebut telah memberikan legitimasi kebijakan pemerintah dibidang transportasi jalan. Mulai dari undang undang, peraturan pemerintah dan peraturan menteri serta peraturan daerah. Adapun peraturan perundangan yang mengatur mengenai “terminal penumpang angkutan jalan” berdasarkan tata urutan hierarki yaitu sebagai berikut:

1. UU 23/2014 Pemerintah Daerah Lampiran O:
Pengelolaan Terminal Penumpang Tipe A
dilakukan Oleh Pemerintah Pusat

2. UU 22/2009 LLAJ Penjelasan Pasal 39; Penyelenggara Terminal = Unit Pelaksana Teknis dari Pemerintahan Daerah (Gugur Menurut) Pasal 408 UU 23/2014
3. PP 79/2013 Angkutan Jalan Pasal 1: Penyelenggara Terminal Adalah unit Pelaksana Teknis dari Pemerintah Daerah (Gugur Menurut) Pasal 408 UU 23/2014)
4. PP 43/1993 tentang Lalu lintas Angkutan Jalan
5. KEPMENDAGRI No.72/199 Pedoman Pengelolaan Terminal Angkutan Barang Kewajiban Pengenaan Retribusi Terminal Kepada Kendaraan Umum oleh kepala sekolah
6. KM 31/1995 Terminal Transportasi Jalan Wewenang Penyelenggaraan Terminal Berada pada Kepala Daerah (Pasal 39)
7. PERMEN No.132 TH 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan

Pada kesempatan ini sudah barang tentu tidak akan dibahas regulasi tersebut di atas secara lebih detail. Sesuai tata urutan peraturan perundangan di atas sebenarnya sudah cukup kuat dalam mengatur pembagian kewenangan antara pemerintah pusat dan daerah dibidang terminal penumpang. Sejak diterbitkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, penyelenggaraan terminal penumpang masih berdasarkan peraturan menteri KM 31 Tahun 1995 sebagai petunjuk pelaksanaan teknisnya. Selanjutnya sesuai dengan PP 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai turunan dari Undang-Undang No 22 Tahun 2009 mengatur mengenai fasilitas dalam terminal, rencana induk terminal dan klasifikasi terminal. Selanjutnya sebagaimana disebutkan di

atas bahwa dengan terbitnya Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagai penyempurnaan Undang-Undang No. 32 Tahun 2004. Peraturan perundangan yang baru tersebut mengatur kembali kewenangan tentang terminal penumpang yaitu antara lain kewenangan perencanaan, pembangunan dan pengelolaan terminal dikembalikan kepada pemerintah pusat. Untuk itu langkah yang diambil oleh pemerintah pusat yaitu Kementrian telah melakukan keputusan melalui peraturan menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2012 tentang penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

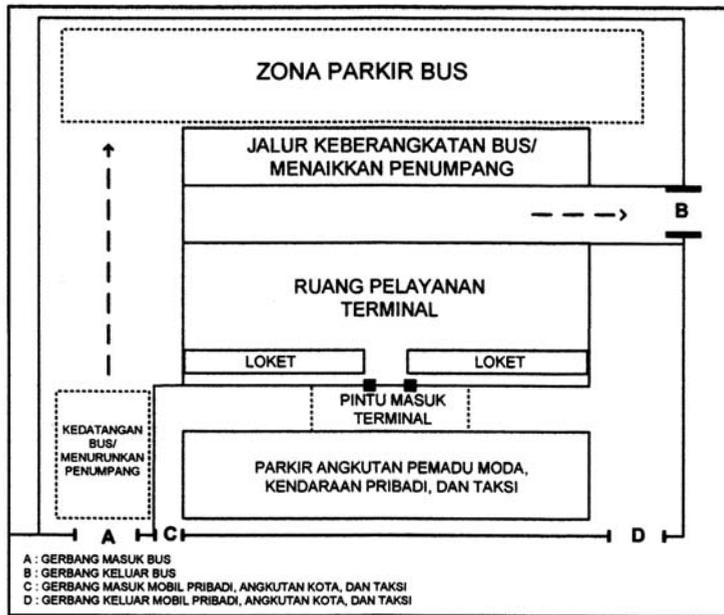
Dalam peraturan menteri tersebut dikatakan pengelolaan terminal penumpang berdasarkan klasifikasi antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Terminal penumpang tipe A pembinaan dan pengelolaan oleh pemerintah pusat. Terminal penumpang tipe B pengelolaan oleh pemerintah provinsi. Terminal penumpang tipe C pengelolaan oleh bupati/walikota.

Perancangan Area Terminal Tipe A, B Dan C

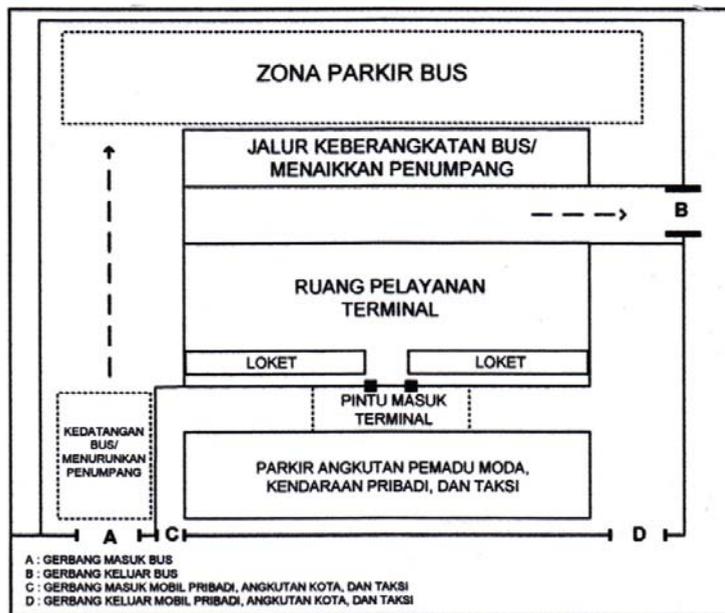
Bentuk *zoning* dasar dan fasilitas pada area terminal secara umum direkomendasikan sebagaimana pada gambar-gambar berikut, Gambar 1,2 dan 3. Tata letak terminal tipe A,B, dan C sebagaimana disampaikan pada Gambar 1,2 dan 3 setiap lokasi dapat disesuaikan dengan kondisi aksesibilitas maupun penggunaan ruang yang ada. Sebagai panduan sebelum menyusun tata letak ini perlu didesain terlebih dahulu pengaturan sirkulasi. Arus (*flow-sistem*) dari kendaraan bus, penumpang, dan juga kendaraan pengantar. Berdasarkan sistem sirkulasi tersebut dapat ditetapkan mengenai tata letak fasilitas yang tepat di mana keterkaitan antar sistem sirkulasi dapat dirangcang secara terpadu dan tidak saling mengganggu.

Adapun peta gambar area terminal Type A,B dan C sebagaimana digambarkan di bawah ini.

Gambar 1. Tata Letak Terminal Penumpang Tipe A

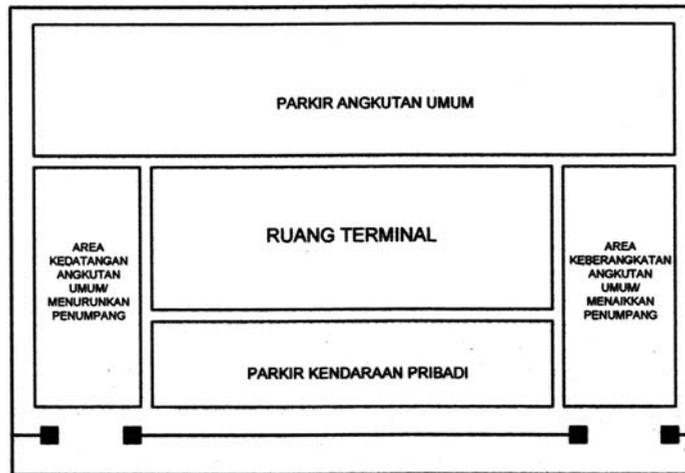


Tata letak terminal pada dasarnya tergantung jumlah dan jenis layanan untuk terminal yang memiliki jumlah layanan bus dalam frekuensi waktu tertentu hendaknya menyediakan sistem sirkulasi yang memadai. Demikian pula dengan jenis layanan yang terdapat di dalam terminal layanan jarak jauh, jarak menengah dan komuter. Ketiga jenis tersebut juga merupakan desain tata letak terminal. Untuk jenis tipe A tentunya akan melayani perjalanan jarak jauh, sehingga angkutan lanjutan dan demikian juga layanan terhadap fasilitas terminal hendaknya disesuaikan. Selanjutnya di bawah ini akan dijelaskan mengenai Tata Letak Terminal Tipe B.

Gambar 2. Tata Letak Terminal Penumpang Tipe B

Tata letak terminal tipe B pada umumnya terdapat kesamaan atau perbedaannya hanya sedikit dengan terminal tipe A. Karakteristik yang berbeda kemungkinan hanya pada fasilitas parkir kendaraan saja. Untuk kendaraan jarak menengah kebutuhan parkir kendaraan tidak menjadi pertimbangan besar karena mobilitas kendaraan tidak seperti mobilitas kendaraan untuk jarak jauh seperti “terminal tipe A “ yang wajib diikuti. Adapun yang harus diperhatikan adalah bagaimana sirkulasi kendaraan ketika menurunkan penumpang. Kemudian masuk ke pelataran parkir. Untuk pengecekan kondisi kendaraan. Kemudian siap memasuki memasuki lajur pemberangkatan. Kemudian di bawah ini akan disajikan Tata Letak Terminal Penumpang tipe C.

Gambar 3. Tata Letak Terminal Penumpang Tipe C



Terminal tipe C identik dengan terminal angkutan perkotaan/ pedesaan yang merupakan pertukaran penumpang jarak pendek. Layout terminal tipe C sebaiknya di desain sesederhana mungkin karena mobilitas yang lebih cepat. Terminal tipe C tidak memerlukan fasilitas parkir sehingga luasan terminal tidak menjadi patokan pembagunan terminal. Sebagaimana diatur dalam KM 31 Tahun 1995 tentang Terminal, yang mengatur mobilitas dengan fasilitas jarak. Dengan demikian pada dasarnya lebih fokus terhadap sirkulasi kendaraan. Dalam perkembangannya dewasa ini konsep terminal yang melayani jarak pendek sudah mulai terintegrasi dengan Mall dan Apartemen, sehingga di masa depan konsep terminal tidak lagi mengutamakan luas sebagai salah satu persyaratan.

Dasar Dasar Perencanaan Bangunan Terminal Penumpang

Perencanaan secara umum berkenaan dengan proses kegiatan yang diinginkan, waktu kegiatan, anggaran yang dibutuhkan, tujuan yang diharapkan serta perkiraan yang akan terjadi pada masa yang akan datang. Untuk itu perencanaan merupakan kegiatan peramalan berdasarkan perkiraan waktu, pembiayaan atau anggaran dan target atau sasaran yang akan dicapai. Demikian pula terkait dengan “perencanaan bangunan terminal penumpang” tidak terlepas dengan penjelasan di atas. Dalam konteks perencanaan bangunan terminal penumpang akan berkaitan dengan jenis kegiatan yang dibutuhkan terminal penumpang, target apa yang diperlukan serta penentuan lokasi terminal yang feasibel. Penjelasan selanjutnya mengenai jenis kegiatan yang terkait dengan dasar perencanaan terminal penumpang yaitu antara lain jenis jenis fasilitas yang dibutuhkan terminal penumpang, aksesibilitas lokasi terminal serta menetapkan target dan perkiraan kinerja fasilitas terminal penumpang. Adapun kebutuhan dasar perencanaan bangunan terminal penumpang yaitu sebagai berikut;

A. JENIS FASILITAS DI TERMINAL PENUMPANG TIPE A, B DAN C

Jenis fasilitas pokok dan fasilitas penunjang yang harus di sediakan di terminal penumpang tipe A,B dan C sebagaimana tercantum dalam **Tabel 1,2 dan 3** Fasilitas utama wajib disediakan di setiap terminal penumpang tipe A,B dan C sedangkan fasilitas penunjang disediakan sesuai kebutuhan (Lihat Tabel 1,2,3)

Tabel 1. Jenis Fasilitas Pokok dan Fasilitas Penunjang di Terminal Penumpang Type A

Fasilitas Utama Terminal Tipe A	Fasilitas Penunjang Terminal Tipe A
<ol style="list-style-type: none"> 1. Jalur pemberangkatan kendaraan umum 2. Jalur kedatangan kendaraan umum 3. Tempat parkir kendaraan umum 4. Bangunan kantor terminal 5. Tempat tunggu penumpang dan/ atau pengantar 6. Menara pengawas 7. Loker penjualan karcis 8. Rambu-rambu dan papan informasi 9. Tarif dan jadwal perjalanan 10. Peralatan parkir kendaraan pengantar 11. Tempat naik turun penumpang 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kamar kecil/toilet 2. Ruang ibadah 3. Kios/kantin 4. Ruang pengobatan 5. Ruang informasi dan pengaduan 6. Telepon umum 7. Tempat penitipan barang 8. Alat pemadam kebakaran 9. Ruang menyusui 10. Fasilitas penyandang cacat 11. Taman

Tabel 2. Jenis Fasilitas Pokok dan Fasilitas Penunjang di Terminal Penumpang Type B

Fasilitas Utama Terminal Tipe B	Fasilitas Penunjang Terminal Tipe B
<ol style="list-style-type: none"> 1. Jalur pemberangkatan kendaraan umum 2. Jalur kedatangan kendaraan umum 3. Tempat parkir kendaraan umum 4. Bangunan kantor terminal 5. Tempat tunggu penumpang dan/ atau pengantar 6. Menara pengawas 7. Loket penjualan karcis 8. Rambu-rambu dan papan informasi 9. Tarif dan jadwal perjalanan 10. Peralatan parkir kendaraan pengantar 11. Tempat naik turun penumpang 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kamar kecil/toilet 2. Ruang ibadah 3. Kios/kantin 4. Ruang pengobatan 5. Ruang informasi dan pengaduan 6. Telepon umum 7. Tempat penitipan barang 8. Alat pemadam kebakaran 9. Ruang menyusui 10. Fasilitas penyandang cacat 11. Taman

Tabel 3. Jenis Fasilitas Pokok dan Fasilitas Penunjang di Terminal Penumpang Type C

Fasilitas Utama Terminal Tipe C	Fasilitas Penunjang Terminal Tipe C
<ol style="list-style-type: none"> 1. Jalur pemberangkatan kendaraan umum 2. Jalur kedatangan kendaraan umum 3. Tempat parkir kendaraan umum 4. Bangunan kantor terminal 5. Tempat tunggu penumpang dan/ atau pengantar 6. Menara pengawas 7. Loket penjualan karcis 8. Rambu-rambu dan papan informasi 9. Tarif dan jadwal perjalanan 10. Peralatan parkir kendaraan pengantar 11. Tempat naik turun penumpang 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kamar kecil/toilet 2. Ruang ibadah 3. Kios/kantin 4. Ruang pengobatan 5. Ruang informasi dan pengaduan 6. Telepon umum 7. Tempat penitipan barang 8. Alat pemadam kebakaran 9. Ruang menyusui 10. Fasilitas penyandang cacat 11. Taman

Dalam Tabel 1,2,3, di atas yang berisikan mengenai jenis fasilitas utama dan penunjang sebagai salah satu dasar perencanaan bangunan terminal tipe A, B dan C dalam perkembangan saat ini sudah harus disesuaikan dengan keadaan yang sudah mulai berubah. Contohnya fasilitas utama mengenai “menara pengawas”, dengan kemajuan teknologi seperti di bidang “informasi dan teknologi maka segala sesuatu yang berkembang disajikan dalam bentuk informasi yang berbasis IT. Menara pengawas bias digantikan dengan CCTV untuk mengawasi mobilitas seluruh penumpang diarea terminal penumpang.

B. AKSESIBILITAS LOKASI TERMINAL PENUMPANG TIPE A,B DAN C

1. Terminal Tipe A harus memenuhi kriteria aksesibilitas lokasi terminal sebagai berikut:
 - a. Harus mengakses langsung ke jalan arteri primer dengan kelas jalan minimum IIIA;
 - b. Jarak terjauh dari pusat kota yang dilayani adalah 3 kilometer;
 - c. Harus tersedia trayek pelayanan angkutan perkotaan dan/atau angkutan perdesaan menuju wilayah perkotaan yang dilayani dengan waktu operasional setiap hari minimal 18 jam;
2. Terminal Tipe B
Terminal Tipe B harus memenuhi kriteria aksesibilitas lokasi terminal sebagai berikut:
 - a. Harus mengakses langsung ke jalan arteri atau kolektor dengan kelas jam minimum III B;
 - b. Jarak terjauh dari pusat kota yang dilayani adalah 1 kilometer;
 - c. Harus tersedia trayek pelayanan angkutan perkotaan

dan/atau angkutan perdesaan menuju wilayah perkotaan yang dilayani dengan waktu operasional setiap hari minimal 15 jam;

3. Terminal Type C

Terminal tipe C memenuhi kriteria aksesibilitas lokasi terminal sebagai berikut:

- a. Harus mengakses langsung ke jalan kolektor atau lokal dengan kelas jalan paling tinggi kelas III A;
- b. Harus tersedia trayek angkutan perkotaan dan/atau angkutan perdesaan menuju wilayah perkotaan yang dilayani dengan waktu operasional setiap hari minimal 12 jam;

C. PERSYARATAN UMUM KINERJA FASILITAS TERMINAL PENUMPANG TIPE A,B DAN C

Setiap jenis fasilitas pada terminal A,B dan C dirancang untuk dapat mendukung kinerja terminal pada kondisi maksimum (*ultimate*) dengan ketentuan bahwa:

1. Terminal Tipe A

Setiap jenis fasilitas pada terminal tipe A harus dirancang dapat mendukung kinerja terminal pada kondisi maksimum (*ultimate*) dengan ketentuan bahwa:

- a) Terminal Tipe A berdasarkan kelas pelayanannya terbagi kedalam kelas terminal tipe A1, tipe A2, dan Tipe 3. Klasifikasi terminal tipe A didasarkan pada penilaian atas kinerja tingkat permintaan angkutan, keterpaduan pelayanan angkutan, jenis pelayanan angkutan, dan fasilitas utama serta fasilitas penunjang terminal.
- b) Terminal Tipe A minimal harus melayani jenis trayek angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan dapat melayani jenis trayek angkutan antar negara,

trayek angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), trayek perkotaan, maupun trayek perdesaan dengan menyediakan jalur pemberangkatan/jalur kedatangan pada lokasi yang terpisah:

- c) Dapat menyediakan kapasitas pemberangkatan/jalur kedatangan serta ruang tunggu penumpang dalam kondisi lalu lintas kendaraan bus atau penumpang yang tertinggi tanpa mengurangi standar keselamatan dan kenyamanan;
- d) Dapat memberikan kenyamanan dalam hal ini jumlah dan kondisi fasilitas penunjang yang memudahkan pengguna untuk kegiatan/kebutuhan pribadinya selama di dalam area terminal;
- e) Memungkinkan bagi petugas terminal untuk melakukan penjadwalan dan pengaturan keberangkatan kendaraan bus rangka manajemen penyelenggaraan pelayanan bus;serta
- f). Menyediakan pelayanan terminal sepanjang waktu operasional yang ditetapkan di mana setiap fasilitas terminal tetap tersedia dan beroperasi sebagai mana mestinya.
- g). Berdasarkan ketersediaan fasilitasnya baik fasilitas utama lengkap adalah terminal penumpang tipe A yang memiliki ketersediaan fasilitas secara minimal maupun ketersediaan fasilitas secara lengkap.
- h). Terminal penumpang tipe A yang memiliki fasilitas utama lengkap adalah terminal penumpang tipe A yang menyediakan seluruh fasilitas sebagaimana disebutkan pada Tabel 1.
- i). Terminal Penumpang Tipe A memiliki fasilitas utama secara minimal terdiri dari:
 - 1. Jalur keberangkatan kendaraan umum
 - 2. Jalur kedatangan turun penumpang

3. Tempat naik turun penumpang
 4. Tempat parkir kendaraan
 5. Papan informasi
 6. Bangunan kantor terminal
 7. Loket penjualan karcis
- j). Terminal Penumpang Tipe A memiliki fasilitas penunjang secara minimal terdiri dari:
1. Fasilitas penyandang cacat
 2. Ruang menyusui
 3. Toilet/kamar kecil
 4. Fasilitas kesehatan
 5. Fasilitas ibadah
 6. Alat pemadam kebakaran

2. Terminal Type B

- a. Terminal Tipe B berdasarkan kelas pelayanan terbagi ke dalam kelas terminal tipe B1, B2 dan B3. Klasifikasi terminal tipe B didasarkan pada penilaian atas kriteria tingkat permintaan angkutan, keterpaduan pelayanan angkutan, jenis pelayanan angkutan, dan fasilitas utama serta fasilitas penunjang terminal.
- b. Terminal Type B minimal harus melayani jenis trayek angkutan AKDP, dan dapat melayani trayek, maupun trayek perdesaan dengan menyediakan jalur pemberangkatan/jalur kedatangan pada lokasi yang terpisah:
- c. Dapat menyediakan kapasitas pemberangkatan/jalur kedatangan serta ruang tunggu penumpang dalam kondisi lalu lintas kendaraan bus atau penumpang yang tertinggi tanpa mengurangi standar keselamatan dan kenyamanan;

- d. Dapat memberikan kenyamanan dalam hal ini jumlah dan kondisi fasilitas penunjang yang memudahkan pengguna untuk melakukan kegiatan/kebutuhan pribadinya selama di dalam area terminal;
- e. Memungkinkan bagi petugas terminal untuk melakukan penjadwalan dan pengaturan keberangkatan kendaraan bus rangka manajemen penyelenggaraan pelayanan bus;
- f. Menyediakan pelayanan terminal sepanjang waktu operasional yang ditetapkan di mana setiap fasilitas terminal tetap tersedia dan beroperasi sebagaimana mestinya;
- g. Berdasarkan ketersediaan fasilitasnya baik fasilitas utama maupun fasilitas penunjang, ketersediaan fasilitas secara lengkap;
- h. Terminal Penumpang tipe B yang memiliki fasilitas utama lengkap adalah terminal penumpang tipe B yang menyediakan seluruh fasilitas sebagaimana disebutkan pada Tabel 1
- i. Terminal Penumpang Tipe B memiliki fasilitas utama secara minimal terdiri dari
 1. Jalur keberangkatan kendaraan umum
 2. Jalur kedatangan kendaraan umum
 3. Tempat naik turun penumpang
 4. Tempat parkir kendaraan
 5. Papan informasi
 6. Bangunan kantor terminal
 7. Loker penjualan karcis
- j. Terminal Penumpang Tipe B memiliki fasilitas penunjang secara minimal terdiri dari
 1. Fasilitas penyandang cacat
 2. Ruang menyusui

3. Toilet/kamar kecil
4. Fasilitas kesehatan
5. Alat pemadam kebakaran

Uraian secara detail dan rinci fasilitas utama dan penunjang terminal tipe A, B dan C baik persyaratan yang maksimal dan minimal merupakan standarisasi pelayanan dasar terminal penumpang. Namun penyediaan fasilitas utama harus lengkap dan tidak boleh dikurangi minimal ada 7 (tujuh) fasilitas misalnya pada terminal tipe B yaitu;

- a) jalur keberangkatan,
- b) jalur kedatangan,
- c) tempat naik turun penumpang,
- d) tempat parkir,
- e) papan informasi,
- f) kantor terminal dan
- g) loket penjualan tiket.

Sedangkan fasilitas penunjang minimal harus ada yaitu; ruang menyusui, toilet, fasilitas disabel, fasilitas kesehatan dan alat pemadam kebakaran. Berdasarkan hasil survei pada daerah daerah seperti yang disebutkan di atas informasi lengkap mengenai fasilitas utama dan penunjang hanya di terminal penumpang Purabaya Kota Surabaya. Sesuai catatan hasil survei fasilitas penunjang yang belum tercatat atau belum tersedia yaitu fasilitas disabel dan alat pemadam kebakaran.



Sirkulasi Penumpang

Terminal penumpang merupakan simpul bagi kendaraan umum yang datang dan meninggalkan terminal sesuai dengan waktu yang telah di jadwalkan. Dengan demikian terminal akan dipenuhi oleh banyak orang mulai dari jumlah puluhan

Agar supaya tidak terjadi penumpukan orang-orang dan barang di terminal maka perlu diatur sirkulasi penumpang. Secara umum siklus penumpang yaitu pengaturan secara tertib dan teratur. Perputaran orang-orang yang datang dan berangkat menggunakan kendaraan umum di terminal. Seperti dikatakan di atas hilir-mudik kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum yang membawa penumpang sudah dipastikan terminal akan dipenuhi banyak orang. Untuk sirkulasi penumpang antara keberangkatan dan kedatangan mutlak diatur dengan baik. Pengaturan sirkulasi penumpang dapat divisualisasikan dalam gambar denah, dalam suatu area terminal. Dengan demikian pengaturan sirkulasi dibagi menjadi dua yaitu; sirkulasi penumpang berangkat dan sirkulasi penumpang datang.

A. SIRKULASI PENUMPANG BERANGKAT

Sirkulasi penumpang berangkat dan pergerakan bus mengikuti arah seperti yang dijelaskan dalam Gambar 4.1, dengan ketentuan pergerakan antara penumpang dan bus tidak saling mengganggu, pengaturan sirkulasi penumpang berangkat perlu diatur dengan benar dan tepat. Pembuatan jalur-jalur keberangkatan bus antar kota dan dalam kota pada umumnya terpisah baik pada saat keluar dan masuk terminal. Terminal penumpang yang paling banyak dipenuhi penumpang seperti di Kampung Rambutan atau Pulogadung. Sirkulasi penumpang berangkat perlu diatur dengan jalur-jalur sesuai kapasitas dan jumlah trayek yang telah ditetapkan. pada Gambar 4.1 pada terminal tipe A di bawah ini.

1. Terminal Type A



Gambar 4.1 Arah Pergerakan Bus

Dalam gambar di atas tampak jelas denah di area terminal penumpang angkutan jalan. Jalur pergerakan bus dibuat jalur searung dan disamping jalur penumpang berangkat. Ditengah gambar denah ruang terminal yang didalamnya terdapat ruang tunggu penumpang yang akan berangkat menuju perjalanan trayek tertentu

Area parkir kendaraan umum angkutan pemandu moda setelah menurunkan penumpang yang akan melanjutkan perjalanann ke luar kota dengan berpindah ke kendaraan umum yang lain yang sudah tersedia pada jalur keberangkatan bus. Gambar denah di bawah yaitu denah area terminal yang menunjukkan pengaturan sirkulasi penumpang berangkat.

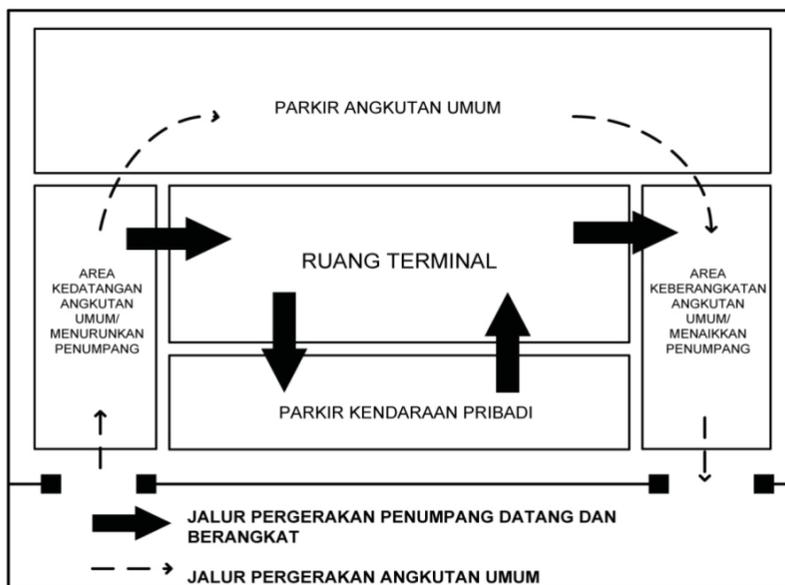
2. Terminal Type B



Gambar 4.2 Arah Pergerakan Bus

Dalam denah terminal tipe B, prinsip pengaturan sirkulasi penumpang berangkat sama dengan terminal penumpang tipe A. Adapun yang membedakan luas jalur atau jumlah jalur untuk keberangkatan bus ke luar kota maupun kendaraan umum dalam kota. Untuk selanjutnya di bawah ini pengaturan sirkulasi penumpang berangkat untuk terminal penumpang tipe C di tingkat kabupaten/kota

3. Terminal Type C



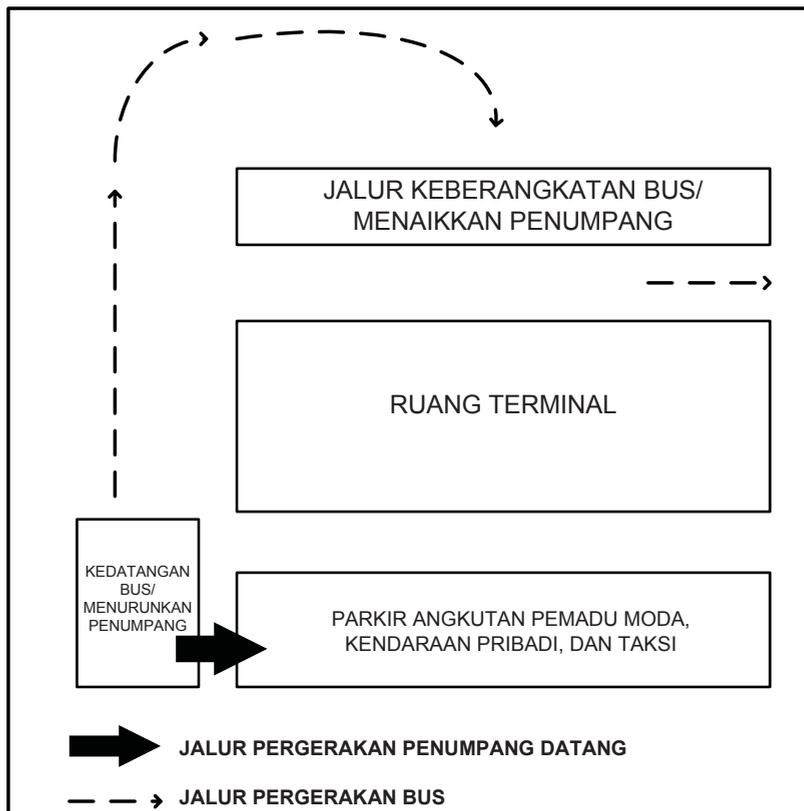
Gambar 4.3 Arah Pergerakan Bus

Berdasarkan peta gambar pergerakan penumpang berangkat antara terminal tipe A dan tipe B secara umum tidak ada perbedaan. Sedangkan pada gambar terminal tipe C terlihat berbeda terutama pada fungsi “ruang terminal”. Mengingat terminal tipe C luas tidak seperti terminal tipe A dan B maka pergerakan penumpang mulai dari kedatangan menuju ruang terminal akan terbagi apakah langsung menuju pada kendaraan pribadi pada parkir yang telah tersedia atau penumpang langsung menuju pada kendaraan keberangkatan. Pengaturan sirkulasi penumpang keberangkatan antara tipe A, B dengan tipe C dalam denah tampak berbeda.

B. SIRKULASI PENUMPANG DATANG

Sirkulasi penumpang datang dan pergerakan bus mengikuti arah seperti yang dijelaskan dalam gambar 3 dengan ketentuan pergerakan antara penumpang dan bus tidak saling mengganggu. Pengaturan sirkulasi kedatangan bus agar supaya tidak saling mengganggu maka pemberhentian bus yang akan menurunkan penumpang diharuskan berhenti pada jalur dan tempat yang sudah disediakan. Kedatangan penumpang pada umumnya pada tempat yang memudahkan diakses menuju parkir kendaraan pribadi bagi yang dijemput dan kendaraan taksi bagi yang akan melanjutkan perjalanan berikutnya. Gambar denah dibawah ini menunjukkan siklus penumpang datang.

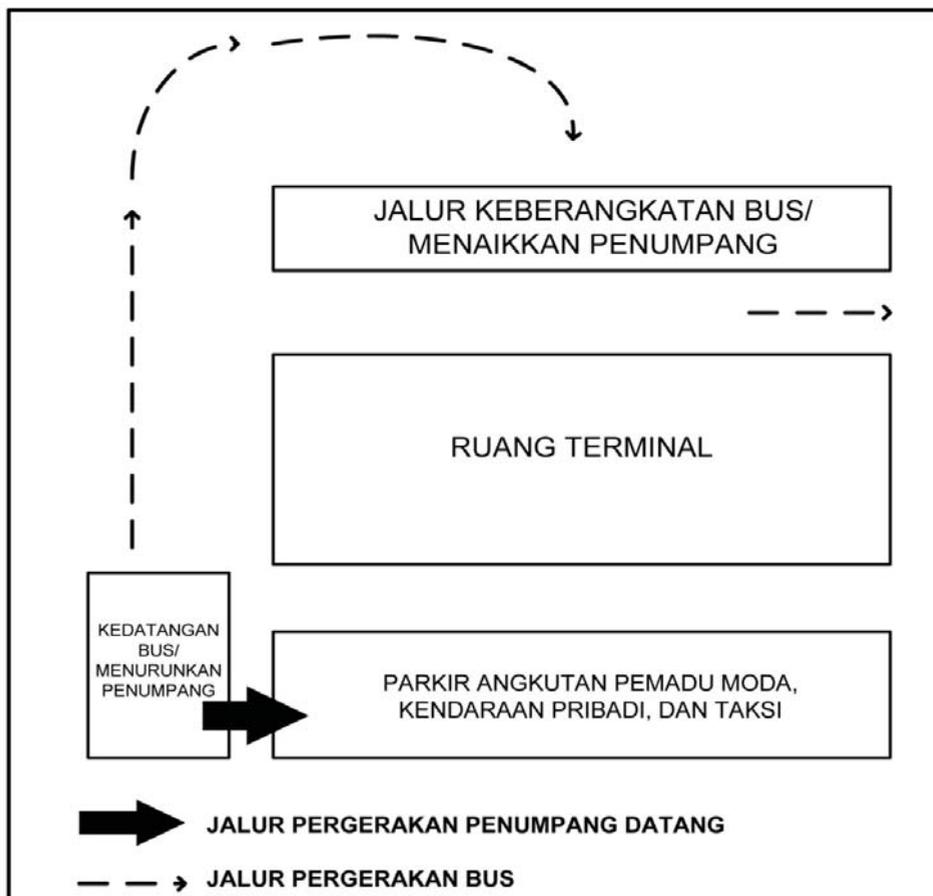
1. Terminal Type A



Gambar 4.4 Sirkulasi Penumpang Datang

Pada Gambar 4.4 di atas tampak anak panah jalur pergerakan penumpang datang dan anak panah turunnya penumpang menuju area parkir untuk memudahkan bagi penumpang yang akan melanjutkan perjalanan berikutnya, baik melalui kendaraan pribadi maupun kendaraan taksi atau yang lainnya. Di bawah ini gambar untuk terminal penumpang tipe B

2. Terminal Type B



Gambar 4.5 Sirkulasi Penumpang Datang

Berdasarkan sirkulasi penumpang datang pada terminal tipe A dan B terlihat pada gambar kedua jenis terminal di atas tidak ada perbedaan. Sedangkan pada jenis terminal tipe C tidak dibuat gambar situasi pada sirkulasi penumpang datang. Oleh

karena luas terminal tipe C tidak seluas terminal tipe A dan B maka tidak secara khusus dibuat untuk sirkulasi penumpang datang. Bahkan di masa depan terminal tipe C yang sifatnya memberikan layanan penumpang jarak dekat kecenderungannya akan terintegrasi dengan pusat perdagangan seperti Mall dan apartemen.



Standar Luas Terminal Penumpang

Pada bab V akan diuraikan mengenai standar luas kawasan terminal penumpang sesuai dengan peraturan perundangan yang saat ini masih berlaku. Berdasarkan hasil survey di beberapa daerah seperti DKI Jakarta, Kota Yogyakarta, Kota Padang, Kota Pontianak serta Kota Surabaya yang dapat meliputi di beberapa terminal tipe A,B dan C menunjukkan bahwa hampir secara keseluruhan terminal tidak sesuai dengan standar luas terminal penumpang seperti yang diatur dalam tabel 1,2 dan 3. Sebagian besar luasnya kurang dari standar yang di persyaratkan kecuali terminal tipe A Purabaya di kota Surabaya justru luas melebihi yang dipersyaratkan yaitu seluas 130.000 M². Walaupun secara empiristik sulit menyeragamkan luas terminal sesuai dengan aturan akan tetapi luas terminal sudah sepatutnya disesuaikan dengan kebutuhan kondisi transportasi umum yang ada serta besarnya jumlah penumpang yang berada di terminal tersebut. Dengan melihat kenyataan tersebut di masa depan persyaratan luas terminal hendaknya diatur secara lebih fleksibel dan tidak perlu pendekatan yang bersifat angka mutlak. Bahkan mungkin soal luas terminal tidak perlu diatur secara rinci. Berdasarkan pemikiran tersebut bukan berarti ketentuan luas terminal tidak

perlu dicantumkan dalam buku ini. Akan tetapi agar tetap memiliki konteks historis jika peraturan yang akan datang tidak mengatur rinci persyaratan luas terminal setidaknya pada buku ini tetap meletakkan standar luas terminal sebagai catatan yang bersifat historis dan kronologis. Oleh sebab itu di bawah ini dapat dilihat standar luas bangunan terminal tipe A,B dan C pada Tabel 5.1,5.2 dan 5.3. Adapun Luas bangunan terminal penumpang didasarkan pada jumlah pelayanan penumpang per hari dan detailnya dapat dilihat pada Tabel 5.1,5.2 dan 5.3 sebagai berikut di bawah ini;

Tabel 5.1 Standar Luas terminal tipe A

No	Jumlah Penumpang/hari	Standar luas minimum (m ²)
1	> 20.000	25.000
2	10.001 – 20.000	15.000
3	0 – 10.000	7.500

Luas bangunan terminal penumpang didasarkan pada jumlah pelayanan penumpang per hari dan detailnya dapat dilihat pada Tabel 2 berikut ini;

Tabel 5.2 Standar Luas terminal tipe B

No	Jumlah Penumpang/hari	Standar luas minimum (m ²)
1	> 15.000	15.000
2	7.501 – 15.000	10.000
3	0 – 7.500	7.500

Luas bangunan terminal penumpang didasarkan pada jumlah pelayanan penumpang per tahun dan detailnya dapat dilihat pada Tabel 5.3 berikut ini;

Tabel 5.3 Standar Luas terminal tipe C

No	Jumlah Penumpang/tahun	Standar luas minimum (m ²)
1	> 1.000	3.500
2	501 – 1.000	2.000
3	0 – 500	1.000

Sebagaimana telah dijelaskan di atas jika luas terminal menjadi persyaratan mutlak dari beberapa kota yang di survei yang memenuhi syarat hanya di kota besar baik terminal tipe A maupun B seperti di Purabaya Surabaya tipe A luas terminal mencapai 115 ribu M² dan Terminal Lebak Bulus Jakarta mencapai 200 ribu M², Terminal Giwangan kota Yogyakarta seluas 50 ribu M². Sedangkan terminal di Kota Padang terminal tipe A Andalas seluas 6. 200 M² dan di Kota Pontianak Terminal Pontianak tipe A hanya seluas 2.400 M² dan Terminal Batu Layang tipe B seluas 3.500 M². Luas terminal yang kurang boleh jadi harga tanah di kota atau di lokasi strategis harganya semakin mahal dan pembebasan lahan juga sulit. Untuk itu pada masa yang akan datang persyaratan luas terminal penumpang agar lebih fleksibel pengaturannya.



Kelengkapan Ruang dan Fasilitas Terminal Tipe A, B dan C

Pada bab ini membahas mengenai fasilitas terminal penumpang baik yang utama atau wajib maupun penunjang. Fasilitas yang ditetapkan merupakan standar yang diberlakukan secara nasional melalui ketetapan peraturan perundangan. Fungsi fasilitas merupakan bagian integral dari pelayanan jasa transportasi umum. Tujuan diberlakukan standar fasilitas baik utama maupun penunjang agar para pengguna jasa transportasi umum merasa lebih nyaman dan aman. Apabila para pengguna transportasi umum merasa terlayani dengan baik dan mencapai tingkat kepuasan yang optimal maka akan mendorong penggunaan kendaraan pribadi berkurang. Apabila masyarakat sudah semakin menyenangi atau lebih merasa nyaman dan aman menggunakan transportasi umum pada gilirannya dengan berkurangnya penggunaan kendaraan pribadi sudah dipastikan akan berdampak pada berkurangnya kemacetan lalu lintas. Oleh sebab itu upaya pemerintah melakukan penataan terminal penumpang dengan membagi pengelolaan antara terminal penumpang tipe A oleh pemerintah pusat, tipe B oleh pemerinthan provinsi dan tipe C oleh pemerintahan kabupaten/ kota patut diapresiasi dengan baik. Penataan pengelolaan

tersebut yang diamanatkan melalui peraturan perundangan pemerintah daerah bertujuan agar pengelolaan terminal penumpang dilakukan secara proporsional. Tanggung jawab bersama pemerintah dalam mengelola terminal penumpang merupakan jawaban persoalan yang cukup kompleks yang dihadapi dalam mengelola terminal penumpang. Sebagaimana telah diuraikan pada bab I di atas. Sebab kemampuan daerah dan ditambah dengan persepsi yang berbeda antar pemerintah menyebabkan keberadaan terminal penumpang sebagaimana kondisi terminal penumpang di Indonesia. Kondisi tersebut dalam terlihat pada bab gambaran umum penyelenggaraan terminal penumpang di beberapa daerah pada bab IX. Deregulasi mengenai pengelolaan terminal penumpang tipe A ,B dan C diharapkan mampu mendorong efisiensi dan efektivitas fungsi terminal sebagai pusat pengaturan sirkulasi kendaraan transportasi umum yang melaju di jalan. Keteraturan lintasan kendaraan transportasi umum seperti bus, metro mini dan Mikrolet serta jenis lainnya jika bias dikendalikan melalui fungsi terminal penumpang dengan baik akan mengurangi tumpang tindih trayek. Berkurangnya *over lapping* trayek pada lintasan tertentu akan mengurangi kemacetan lalu lintas sehingga pada gilirannya akan menambah kecepatan laju kendaraan transportasi umum dan ketepatan serta kepastian waktu tiba dapat terpenuhi. Bertambahnya kecepatan waktu tempuh kendaraan transportasi umum maka akan meningkatkan mutu pelayanan yaitu nyaman, aman dan tepat waktu.

Selanjutnya pembahasan akan lebih bersifat teknis dan detail yaitu yang meliputi Jenis, luas, jumlah, dan kelengkapan dari bangunan terminal penumpang disesuaikan dengan kelas pelayanan terminal penumpang yang terbagi ke dalam 2 (dua) jenis pelayanan fasilitas yaitu fasilitas utama dan fasilitas penunjang.

1. Ketentuan Teknis Fasilitas Utama Terminal Penumpang Tipe A

Pada **Tabel 6.1** disampaikan ketentuan teknis untuk setiap jenis fasilitas utama yang akandisediakan oleh tiap-tiap pengelola terminal yang bersangkutan di terminal tipe A sesuai dengan kebutuhan pelayanan terminal tipe A.

Tabel 6.1 Ketentuan Teknis Fasilitas Utama Terminal Tipe A

No	Jenis Fasilitas Utama	Ketentuan Teknis
1	jalur pemberangkatan kendaraan umum	<ul style="list-style-type: none"> a. Disediakan minimal 1 jalur pemberangkatan per 100 kendaraan umum per hari untuk setiap jenis pelayanan angkutan (AKAP, AKDP, Perkotaan/Perdesaan) b. Lebar jalur pemberangkatan kendaraan umum minimal 4,5 meter dihitung dari kerb/peninggian untuk peron/ruang tunggu penumpang atau dari kerb/peninggian untuk jalur lainnya.
2	jalur kedatangan kendaraan umum	<ul style="list-style-type: none"> a. Disediakan minimal 1 jalur kedatangan per 450 kendaraan umum per hari untuk setiap jenis pelayanan angkutan (AKAP, AKDP, Perkotaan/Perdesaan) b. Lebar jalur kedatangan kendaraan umum minimal 4,5 meter dihitung dari kerb/peninggian untuk peron/ruang tunggu penumpang atau dari kerb/peninggian untuk jalur lainnya.
3	tempat parkir kendaraan umum	<ul style="list-style-type: none"> a. Tempat parkir kendaraan umum diperlukan bagi terminal tipe A yang melayani lebih dari 100 kendaraan umum per hari atau hanya disediakan apabila diperlukan b. Lokasi tempat parkir kendaraan umum berdekatan dengan jalur kedatangan/keberangkatan kendaraan umum c. Jumlah tempat parkir kendaraan umum yang disediakan minimal sebanyak 1 petak parkir untuk setiap 10 kendaraan umum yang dilayani d. Luas setiap petak parkir kendaraan umum yang disediakan minimal 42,5 m² per SRP bus

No	Jenis Fasilitas Utama	Ketentuan Teknis
4	bangunan kantor terminal	<ul style="list-style-type: none"> a. Bangunan kantor terminal digunakan untuk aktivitas petugas terminal dalam melakukan administrasi dan pengawasan operasional terminal b. Lokasi bangunan kantor terminal sebaiknya diletakkan sedekat mungkin dengan dan/ atau diantara pintu masuk/pintu keluar kendaraan bus dari terminal c. Luas bangunan kantor terminal tipe A minimal 40 m² atau 4m² per petugas yang mencakup ruang kepala terminal, ruang staf, ruang rapat, ruang tunggu/display, serta toilet
5	tempat tunggu penumpang dan/atau pengantar	<ul style="list-style-type: none"> a. Tempat tunggu penumpang/pengantar digunakan untuk menunggu kedatangan atau keberangkatan kendaraan umum b. Lokasi tempat tunggu penumpang/pengantar sebaiknya di sebelah kanan/ kiri dari jalur kedatangan/keberangkatan kendaraan umum c. Luas lokasi tempat tunggu penumpang/pengantar minimal disediakan sebanyak 1m² untuk setiap 100 kedatangan/keberangkatan penumpang per hari
6	menara pengawas	<ul style="list-style-type: none"> a. Menara pengawas digunakan untuk petugas melakukan pengawasan terhadap kelancaran, keselamatan, dan keamanan operasional terminal b. Lokasi menara pengawas sebaiknya berada di pojok kiri depan dan/atau kanan depan dari lokasi terminal yang memiliki area pandangan minimal 180 derajat tanpa adanya halangan c. Ketinggian menara pengawas terminal penumpang tipe A diperhitungkan dari luas terminal dengan perhitungan adalah (jarak terjauh dari titik tengah terminal)/(15 meter)

No	Jenis Fasilitas Utama	Ketentuan Teknis
7	loket penjualan karcis	<ul style="list-style-type: none"> a. Loket penjualan karcis digunakan bagi petugas/agen bus untuk melakukan penjualan dan pemesanan karcis/tiket bus b. Lokasi loket penjualan karcis sebaiknya berada di dekat dengan jalur pejalan kaki/ jalur penumpang keluar/masuk lokasi terminal c. Jumlah loket penjualan karcis minimal 1 loket untuk setiap kedatangan/keberangkatan 600 penumpang/hari d. Luas minimal setiap loket penjualan karcis adalah 2 m²
8	rambu-rambu dan papan informasi	<ul style="list-style-type: none"> a. Rambu-rambu dan papan informasi harus disediakan di lokasi terminal untuk mengatur pergerakan kendaraan dan lalu lintas penumpang serta memberikan informasi pelayanan kepada para penumpang b. Jenis rambu dan papan informasi yang disediakan serta penempatan lokasinya tergantung dari tata letak terminal c. Ketentuan mengenai ukuran, warna, dan simbol yang digunakan dalam perambuan mengikuti ketentuan dalam peraturan menteri perhubungan tentang rambu dan marka jalan
9	tarif dan jadwal perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> a. Informasi mengenai tarif dan jadwal perjalanan wajib disediakan untuk memberikan informasi yang jelas dan transparan kepada calon penumpang mengenai pelayanan bus yang disediakan b. Tabel tarif dan jadwal perjalanan minimal harus disediakan di ruang tunggu penumpang dan kantor terminal c. Ukuran papan informasi tarif dan jadwal perjalanan minimal adalah 1,5 x 2,5 meter

No	Jenis Fasilitas Utama	Ketentuan Teknis
10	pelataran parkir kendaraan pengantar	<ul style="list-style-type: none"> a. Pelataran parkir kendaraan pengantar digunakan untuk pergerakan serta parkir bagi kendaraan para pengantar/penjemput dan jika diperlukan untuk parkir inap/harian dari pengguna terminal b. Lokasi pelataran parkir kendaraan pengantar sebaiknya dibagian depan dari kawasan terminal dan dipisahkan dengan bagian sirkulasi kendaraan umum c. Luas lokasi pelataran parkir yang disediakan minimal 1 satuan ruang parkir (SRP) untuk 100 orang penumpang yang dilayani d. Luas petak parkir/satuan ruang parkir kendaraan mobil penumpang adalah 2,5 x 5 meter dan 0,75 x 2 meter untuk sepeda motor

Ketentuan Teknis Fasilitas Penunjang Terminal Penumpang Tipe A

Pada **Tabel 6.2** disampaikan ketentuan teknis untuk setiap jenis fasilitas penunjang yang akan disediakan oleh tiap-tiap pengelola terminal yang bersangkutan di terminal tipe A sesuai kebutuhan pelayanan terminal tipe A.

Tabel 6.2 Ketentuan teknis fasilitas penunjang terminal tipe A

No	Jenis Fasilitas Penunjang	Ketentuan Teknis
1	kamar kecil/toilet	<ul style="list-style-type: none"> a. Kamar kecil digunakan untuk penumpang, petugas terminal, awak kendaraan, serta pihak lain yang menggunakan terminal b. Lokasi kamar kecil sebaiknya berada di dekat ruang tunggu penumpang/penjemput c. Jumlah kamar kecil yang disediakan minimal 1 buah (2 m²) untuk sebanyak 500 penumpang/hari

No	Jenis Fasilitas Penunjang	Ketentuan Teknis
2	Musholla	<ol style="list-style-type: none">a. Musholla disediakan untuk tempat ibadah umat agama Islam yang harus melakukan sholat selama di dalam lokasi terminalb. Lokasi musholla sebaiknya berada di dekat ruang tunggu penumpang/penjemputc. Luas musholla minimal disediakan 2 m² untuk setiap 1.250 penumpang/hari
3	kios/kantin	<ol style="list-style-type: none">a. Kios/kantin digunakan disediakan bagi pengguna terminal untuk membutuhkan pelayanan makanan, minuman, obat-obatan, dan barang keperluan lainnyab. Lokasi kios/kantin sebaiknya berada di dekat ruang tunggu penumpang/penjemputc. Jumlah dan luasan kios/kantin yang disediakan minimal 4 m² untuk setiap 750 penumpang/hari
4	ruang pengobatan	<ol style="list-style-type: none">a. Ruang pengobatan disediakan bagi pengguna terminal yang membutuhkan perawatan/pengobatanb. Lokasi ruang pengobatan sebaiknya berada di dekat ruang tunggu penumpang/penjemputc. Untuk setiap terminal minimal disediakan 4 m² untuk setiap 10.000 penumpang/hari
5	ruang informasi dan pengaduan	<ol style="list-style-type: none">a. Ruang informasi dan pengaduan disediakan untuk melayani pengaduan dan menyediakan informasi bagi pengguna terminalb. Lokasi ruang informasi dan pengaduan sebaiknya disatukan dengan bangunan kantor terminalc. Luas ruang informasi dan pengaduan yang disediakan minimal 4 m² untuk setiap 750 penumpang/hari

No	Jenis Fasilitas Penunjang	Ketentuan Teknis
6	telepon umum	<ul style="list-style-type: none"> a. Telepon umum disediakan bagi pengguna terminal yang membutuhkan jalur komunikasi umum b. Telepon umum sebaiknya ditempatkan di dekat ruang tunggu penumpang/penjemput c. Jumlah telepon umum yang disediakan minimal 1 telepon umum per 2.000 penumpang/hari
7	tempat penitipan barang	<ul style="list-style-type: none"> a. Tempat penitipan barang disediakan bagi pengguna terminal yang membutuhkan jasa penitipan barang b. Lokasi tempat penitipan barang sebaiknya ditempatkan di dekat ruang tunggu penumpang/penjemput c. Luas tempat penitipan barang minimal 1 tempat penitipan untuk setiap 100.000 penumpang/hari yang dilengkapi dengan loket dan ruang tertutup untuk penyimpanan barang
8	Taman	<ul style="list-style-type: none"> a. Taman disediakan sebagai ruang terbuka hijau di dalam kawasan terminal b. Lokasi taman dapat ditempatkan secara tersebar atau terkumpul sesuai dengan tata letak dan ketersediaan lahan c. Luas taman minimal 30% dari total luas areal terminal
9	ruang menyusui	<ul style="list-style-type: none"> a. Ruang menyusui disediakan bagi ibu-ibu untuk menyusui anaknya b. Lokasi ruang menyusui berada di kawasan ruang tunggu penumpang c. Ruang menyusui berukuran minimal 4 m² untuk setiap 750 penumpang/hari dengan dinding tertutup dan menggunakan pintu

No	Jenis Fasilitas Penunjang	Ketentuan Teknis
10	fasilitas penyandang cacat	<ul style="list-style-type: none"> a. Fasilitas penyandang cacat disediakan pengguna terminal penumpang dengan kebutuhan khusus b. Fasilitas penyandang cacat minimal disediakan kursi roda, toilet khusus, tangga khusus, lift khusus, ruang tunggu khusus, jalur khusus, dan fasilitas khusus untuk naik turun kendaraan c. Fasilitas bagi penyandang cacat dapat diberikan dengan tambahan bantuan petugas pelayanan khusus d. Fasilitas penyandang cacat tambahan dapat disesuaikan dengan kebutuhan

2. Jenis Fasilitas Utama dan Penunjang Terminal Tipe B

Pada **Tabel 6.3** disampaikan ketentuan teknis untuk setiap jenis fasilitas utama yang akan disediakan oleh tiap-tiap pengelola terminal yang bersangkutan di terminal tipe B sesuai dengan kebutuhan pelayanan terminal tipe B.

Tabel 6.3 Ketentuan Teknis Fasilitas Utama Terminal Tipe B

No	Jenis fasilitas utama	Ketentuan teknis
1	jalur pemberangkatan kendaraan umum	<ul style="list-style-type: none"> c. Disediakan minimal 1 jalur pemberangkatan per 100 kendaraan umum per hari untuk setiap jenis pelayanan angkutan (AKDP, Perkotaan/Perdesaan) d. Lebar jalur pemberangkatan kendaraan umum minimal 4,5 meter dihitung dari kerb/peninggian untuk peron/ruang tunggu penumpang atau dari kerb/peninggian untuk jalur lainnya.

No	Jenis fasilitas utama	Ketentuan teknis
2	jalur kedatangan kendaraan umum	<ul style="list-style-type: none"> c. Disediakan minimal 1 jalur kedatangan per 450 kendaraan umum per hari untuk setiap jenis pelayanan angkutan (AKDP, Perkotaan/Perdesaan) d. Lebar jalur kedatangan kendaraan umum minimal 4,5 meter dihitung dari kerb/peninggian untuk peron/ruang tunggu penumpang atau dari kerb/peninggian untuk jalur lainnya.
3	tempat parkir kendaraan umum	<ul style="list-style-type: none"> e. Tempat parkir kendaraan umum diperlukan bagi terminal tipe B yang melayani lebih dari 100 kendaraan umum per hari atau hanya disediakan apabila diperlukan f. Lokasi tempat parkir kendaraan umum sebaiknya berdekatan dengan jalur kedatangan/keberangkatan kendaraan umum g. Jumlah tempat parkir kendaraan umum yang disediakan minimal sebanyak 1 petak parkir untuk setiap 7 kendaraan umum yang dilayani h. Luas setiap petak parkir kendaraan umum yang disediakan minimal 42,5 m² per SRP bus
4	bangunan kantor terminal	<ul style="list-style-type: none"> d. Bangunan kantor terminal digunakan untuk aktivitas petugas terminal dalam melakukan administrasi dan pengawasan operasional terminal e. Lokasi bangunan kantor terminal sebaiknya diletakkan sedekat mungkin dengan dan/atau diantara pintu masuk/pintu keluar kendaraan bus dari terminal f. Luas bangunan kantor terminal tipe B minimal 32 m² yang mencakup ruang kepala terminal, ruang staf, ruang rapat, ruang tunggu/display, serta toilet, atau 4m² per petugas

No	Jenis fasilitas utama	Ketentuan teknis
5	tempat tunggu penumpang dan/atau pengantar	<ul style="list-style-type: none"> d. Tempat tunggu penumpang/pengantar digunakan untuk menunggu kedatangan atau keberangkatan kendaraan umum e. Lokasi tempat tunggu penumpang/pengantar sebaiknya di sebelah kanan/kiri dari jalur kedatangan/keberangkatan kendaraan umum f. Luas lokasi tempat tunggu penumpang/pengantar minimal disediakan 1m² untuk setiap 100 kedatangan/keberangkatan penumpang per hari
6	menara pengawas	<ul style="list-style-type: none"> d. Menara pengawas digunakan untuk petugas melakukan pengawasan terhadap kelancaran, keselamatan, dan keamanan operasional terminal e. Lokasi menara pengawas sebaiknya berada di pojok kiri depan dan/atau kanan depan dari lokasi terminal yang memiliki area pandangan minimal 180 derajat tanpa adanya halangan f. Ketinggian menara pengawas terminal penumpang tipe B diperhitungkan dari luas terminal dengan perhitungan adalah (jarak terjauh dari titik tengah terminal)/(15 meter)
7	loket penjualan karcis	<ul style="list-style-type: none"> e. Loker penjualan karcis digunakan bagi petugas/agen bus untuk melakukan penjualan dan pemesanan karcis/tiket bus f. Lokasi loker penjualan karcis sebaiknya berada di dekat dengan jalur pejalan kaki/jalur penumpang keluar/masuk lokasi terminal g. Jumlah loker penjualan karcis minimal 1 loker untuk setiap kedatangan/keberangkatan 600 penumpang h. Luas minimal setiap loker penjualan karcis adalah 2 m²

No	Jenis fasilitas utama	Ketentuan teknis
8	rambu-rambu dan papan informasi	<ul style="list-style-type: none"> d. Rambu-rambu dan papan informasi harus disediakan di lokasi terminal untuk mengatur pergerakan kendaraan dan lalu lintas penumpang serta memberikan informasi pelayanan kepada para penumpang e. Jenis rambu dan papan informasi yang disediakan serta penempatan lokasinya tergantung dari tata letak terminal f. Ketentuan mengenai ukuran, warna, dan simbol yang digunakan dalam perambuan mengikuti ketentuan dalam peraturan menteri perhubungan tentang rambu dan marka jalan
9	tarif dan jadwal perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> d. Informasi mengenai tarif dan jadwal perjalanan wajib disediakan untuk memberikan informasi yang jelas dan transparan kepada calon penumpang mengenai pelayanan bus yang disediakan e. Tabel tarif dan jadwal perjalanan minimal harus disediakan di ruang tunggu penumpang dan kantor terminal f. Ukuran papan informasi tarif dan jadwal perjalanan minimal adalah 1 x 2 meter
10	pelataran parkir kendaraan pengantar	<ul style="list-style-type: none"> e. Pelataran parkir kendaraan pengantar digunakan untuk pergerakan serta parkir bagi kendaraan para pengantar/penjemput dan jika diperlukan untuk parkir inap/harian dari pengguna terminal f. Lokasi pelataran parkir kendaraan pengantar sebaiknya dibagian depan dari kawasan terminal dan dipisahkan dengan bagian sirkulasi kendaraan umum g. Luas lokasi pelataran parkir yang disediakan minimal 1 satuan ruang parkir (SRP) untuk 100 orang penumpang yang dilayani h. Luas petak parkir/satuan ruang parkir kendaraan mobil penumpang adalah 2,5 x 5 meter dan 0,75 x 2 meter untuk sepeda motor

No	Jenis fasilitas utama	Ketentuan teknis
11	Tempat naik turun penumpang	<ul style="list-style-type: none"> a. Tempat naik/turun penumpang disediakan masing-masing di setiap lokasi keberangkatan dan kedatangan bus b. Tempat naik/turun penumpang disediakan tangga naik/turun penumpang bus dengan jumlah minimal 2 (dua) anak tangga dengan tinggi tiap anak tangga 20 cm.

Ketentuan teknis fasilitas penunjang terminal penumpang tipe B

Pada **Tabel 6.4** disampaikan ketentuan teknis untuk setiap jenis fasilitas penunjang yang akandisediakan oleh tiap-tiap pengelola terminal yang bersangkutan di terminal tipe B sesuai kebutuhan pelayanan terminal tipe B.

Tabel 6.4 Ketentuan teknis fasilitas penunjang terminal tipe B

No	Jenis Fasilitas Penunjang	Ketentuan Teknis
1	kamar kecil/toilet	<ul style="list-style-type: none"> d. Kamar kecil digunakan untuk penumpang, petugas terminal, awak kendaraan, serta pihak lain yang menggunakan terminal e. Lokasi kamar kecil sebaiknya berada di dekat ruang tunggu penumpang/penjemput f. Jumlah kamar kecil yang disediakan minimal 1 buah (2 m²) untuk sebanyak 500penumpang/hari
2	Ruang ibadah	<ul style="list-style-type: none"> d. Ruang ibadah disediakan untuk tempat ibadah selama di dalam lokasi terminal e. Lokasi musholla sebaiknya berada di dekat ruang tunggu penumpang/penjemput f. Luas musholla minimal disediakan 2 m² untuk setiap 1.250 penumpang/hari

No	Jenis Fasilitas Penunjang	Ketentuan Teknis
3	kios/kantin	<ul style="list-style-type: none"> d. Kios/kantin digunakan disediakan bagi pengguna terminal untuk membutuhkan pelayanan makanan, minuman, obat-obatan, dan barang keperluan lainnya e. Lokasi kios/kantin sebaiknya berada di dekat ruang tunggu penumpang/penjemput f. Jumlah dan luasan kios/kantin yang disediakan minimal 4 m² untuk setiap 750 penumpang/hari
4	ruang pengobatan	<ul style="list-style-type: none"> d. Ruang pengobatan disediakan bagi pengguna terminal yang membutuhkan perawatan/pengobatan e. Lokasi ruang pengobatan sebaiknya berada di dekat ruang tunggu penumpang/penjemput f. Untuk setiap terminal minimal disediakan 4 m² untuk setiap 10.000 penumpang/hari
5	ruang informasi dan pengaduan	<ul style="list-style-type: none"> d. Ruang informasi dan pengaduan disediakan untuk melayani pengaduan dan menyediakan informasi bagi pengguna terminal e. Lokasi ruang informasi dan pengaduan sebaiknya disatukan dengan bangunan kantor terminal f. Luas ruang informasi dan pengaduan yang disediakan minimal 4 m² untuk setiap 750 penumpang/hari
6	telepon umum	<ul style="list-style-type: none"> d. Telepon umum disediakan bagi pengguna terminal yang membutuhkan jalur komunikasi umum e. Telepon umum sebaiknya ditempatkan di dekat ruang tunggu penumpang/penjemput f. Jumlah telepon umum yang disediakan minimal 1 telepon umum per 2.000 penumpang/hari

No	Jenis Fasilitas Penunjang	Ketentuan Teknis
7	tempat penitipan barang	<ul style="list-style-type: none"> d. Tempat penitipan barang disediakan bagi pengguna terminal yang membutuhkan jasa penitipan barang e. Lokasi tempat penitipan barang sebaiknya ditempatkan di dekat ruang tunggu penumpang/penjemput f. Luas tempat penitipan barang minimal 1 tempat penitipan untuk setiap 100.000 penumpang/hari yang dilengkapi dengan loket dan ruang tertutup untuk penyimpanan barang
8	Taman	<ul style="list-style-type: none"> d. Taman disediakan sebagai ruang terbuka hijau di dalam kawasan terminal e. Lokasi taman dapat ditempatkan secara tersebar atau terkumpul sesuai dengan tata letak dan ketersediaan lahan f. Luas taman minimal 30% dari total luas areal terminal
9	ruang menyusui	<ul style="list-style-type: none"> d. Ruang menyusui disediakan bagi ibu-ibu untuk menyusui anaknya e. Lokasi ruang menyusui berada di kawasan ruang tunggu penumpang f. Ruang menyusui berukuran minimal 4 m² untuk setiap 750 penumpang/hari dengan dinding tertutup dan menggunakan pintu
10	fasilitas penyandang cacat	<ul style="list-style-type: none"> e. Fasilitas penyandang cacat disediakan pengguna terminal penumpang dengan kebutuhan khusus f. Fasilitas penyandang cacat minimal disediakan kursi roda, toilet khusus, tangga khusus, lift khusus, ruang tunggu khusus, jalur khusus, dan fasilitas khusus untuk naik turun kendaraan g. Fasilitas bagi penyandang cacat dapat diberikan dengan tambahan bantuan petugas pelayanan khusus h. Fasilitas penyandang cacat tambahan dapat disesuaikan dengan kebutuhan

3. Ketentuan Teknis Fasilitas Utama Terminal Penumpang Tipe C

Pada **Tabel 6.5** disampaikan ketentuan teknis untuk setiap jenis fasilitas utama yang akandisediakan oleh tiap-tiap pengelola terminal yang bersangkutan di terminal tipe C sesuai dengan kebutuhan pelayanan terminal tipe C.

Tabel 6.5 Ketentuan Teknis Fasilitas Utama Terminal Tipe C

No	Jenis Fasilitas Utama	Ketentuan Teknis
1	jalur pemberangkatan kendaraan umum	<ul style="list-style-type: none"> e. Disediakan minimal 1 jalur pemberangkatan per 100 kendaraan umum per hari untuk setiap jenis trayek (angkutan perkotaan/perdesaan) f. Lebar jalur pemberangkatan kendaraan umum minimal 3,5 meter dihitung dari kerb/peninggian untuk peron/ruang tunggu penumpang atau dari kerb/peninggian untuk jalur lainnya.
2	jalur kedatangan kendaraan umum	<ul style="list-style-type: none"> e. Disediakan minimal 1 jalur kedatangan kendaraan umum untuk setiap jenis trayek (angkutan perkotaan/perdesaan) f. Lebar jalur kedatangan kendaraan umum minimal 3,5 meter dihitung dari kerb/peninggian untuk peron/ruang tunggu penumpang atau dari kerb/peninggian untuk jalur lainnya.
4	bangunan kantor terminal	<ul style="list-style-type: none"> g. Bangunan kantor terminal digunakan untuk aktivitas petugas terminal dalam melakukan administrasi dan pengawasan operasional terminal h. Lokasi bangunan kantor terminal sebaiknya diletakkan sedekat mungkin dengan dan/atau diantara pintu masuk/pintu keluar kendaraan dari terminal i. Luas bangunan kantor terminal tipe C minimal 24 m² atau 4m² per petugas yang mencakup ruang kepala terminal, ruang staf, ruang rapat, ruang tunggu/display, serta toilet

No	Jenis Fasilitas Utama	Ketentuan Teknis
5	tempat tunggu penumpang dan/atau pengantar	<ul style="list-style-type: none"> g. Tempat tunggu penumpang/pengantar digunakan untuk menunggu kedatangan atau keberangkatan kendaraan umum h. Lokasi tempat tunggu penumpang/pengantar sebaiknya di sebelah kanan/kiri dari jalur kedatangan/keberangkatan kendaraan umum i. Luas lokasi tempat tunggu penumpang/pengantar minimal disediakan sebanyak 1m² untuk setiap 100 kedatangan/keberangkatan penumpang per hari
6	rambu-rambu dan papan informasi	<ul style="list-style-type: none"> g. Rambu-rambu dan papan informasi harus disediakan di lokasi terminal untuk mengatur pergerakan kendaraan dan lalu lintas penumpang serta memberikan informasi pelayanan kepada para penumpang h. Jenis rambu dan papan informasi yang disediakan serta penempatan lokasinya tergantung dari tata letak terminal i. Ketentuan mengenai ukuran, warna, dan simbol yang digunakan dalam perambuan mengikuti ketentuan dalam peraturan menteri perhubungan tentang rambu dan marka jalan
7	tarif dan jadwal perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> g. Informasi mengenai tarif dan jadwal perjalanan wajib disediakan untuk memberikan informasi yang jelas dan transparan kepada calon penumpang mengenai pelayanan bus yang disediakan h. Tabel tarif dan jadwal perjalanan minimal harus disediakan di ruang tunggu penumpang dan kantor terminal i. Ukuran papan informasi tarif dan jadwal perjalanan minimal adalah 1 x 1 meter

No	Jenis Fasilitas Utama	Ketentuan Teknis
8	Tempat naik turun penumpang	<ul style="list-style-type: none"> c. Tempat naik/turun penumpang disediakan masing-masing di setiap lokasi keberangkatan dan kedatangan bus d. Tempat naik/turun penumpang disediakan tangga naik/turun penumpang bus dengan jumlah minimal 2 (dua) anak tangga dengan tinggi tiap anak tangga 20 cm.

Ketentuan Teknis Fasilitas Penunjang Terminal Penumpang Tipe C

Pada **Tabel 6.6** disampaikan ketentuan teknis untuk setiap jenis fasilitas penunjang yang akandisediakan oleh tiap-tiap pengelola terminal yang bersangkutan di terminal tipe C sesuai kebutuhan pelayanan terminal tipe C.

Tabel 6.6 Ketentuan teknis fasilitas penunjang terminal tipe C

No	Jenis Fasilitas Penunjang	Ketentuan Teknis
1	kamar kecil/toilet	<ul style="list-style-type: none"> g. Kamar kecil digunakan untuk penumpang, petugas terminal, awak kendaraan, serta pihak lain yang menggunakan terminal h. Lokasi kamar kecil sebaiknya berada di dekat ruang tunggu penumpang/penjemput i. Jumlah kamar kecil yang disediakan minimal 1 buah (2 m²) untuk sebanyak 500 penumpang/hari
2	Ruang ibadah	<ul style="list-style-type: none"> g. Ruang ibadah disediakan untuk tempat ibadah selama di dalam lokasi terminal h. Lokasi musholla sebaiknya berada di dekat ruang tunggu penumpang/penjemput i. Luas musholla minimal disediakan 2 m² untuk setiap 1.250 penumpang/hari

No	Jenis Fasilitas Penunjang	Ketentuan Teknis
3	kios/kantin	<ul style="list-style-type: none"> g. Kios/kantin digunakan disediakan bagi pengguna terminal untuk membutuhkan pelayanan makanan, minuman, obat-obatan, dan barang keperluan lainnya h. Lokasi kios/kantin sebaiknya berada di dekat ruang tunggu penumpang/penjemput i. Jumlah dan luasan kios/kantin yang disediakan minimal 4 m² untuk setiap 750 penumpang/hari
4	ruang pengobatan	<ul style="list-style-type: none"> g. Ruang pengobatan disediakan bagi pengguna terminal yang membutuhkan perawatan/pengobatan h. Lokasi ruang pengobatan sebaiknya berada di dekat ruang tunggu penumpang/penjemput i. Untuk setiap terminal minimal disediakan 4 m² untuk setiap 10.000 penumpang/hari
5	ruang informasi dan pengaduan	<ul style="list-style-type: none"> g. Ruang informasi dan pengaduan disediakan untuk melayani pengaduan dan menyediakan informasi bagi pengguna terminal h. Lokasi ruang informasi dan pengaduan sebaiknya disatukan dengan bangunan kantor terminal i. Luas ruang informasi dan pengaduan yang disediakan minimal 4 m² untuk setiap 750 penumpang/hari
6	telepon umum	<ul style="list-style-type: none"> g. Telepon umum disediakan bagi pengguna terminal yang membutuhkan jalur komunikasi umum h. Telepon umum sebaiknya ditempatkan di dekat ruang tunggu penumpang/penjemput i. Jumlah telepon umum yang disediakan minimal 1 telepon umum per 2.000 penumpang/hari

No	Jenis Fasilitas Penunjang	Ketentuan Teknis
7	tempat penitipan barang	<ul style="list-style-type: none"> g. Tempat penitipan barang disediakan bagi pengguna terminal yang membutuhkan jasa penitipan barang h. Lokasi tempat penitipan barang sebaiknya ditempatkan di dekat ruang tunggu penumpang/penjemput i. Luas tempat penitipan barang minimal 1 tempat penitipan untuk setiap 100.000 penumpang/hari yang dilengkapi dengan loket dan ruang tertutup untuk penyimpanan barang
8	Taman	<ul style="list-style-type: none"> g. Taman disediakan sebagai ruang terbuka hijau di dalam kawasan terminal h. Lokasi taman dapat ditempatkan secara tersebar atau terkumpul sesuai dengan tata letak dan ketersediaan lahan i. Luas taman minimal 30% dari total luas areal terminal
9	ruang menyusui	<ul style="list-style-type: none"> g. Ruang menyusui disediakan bagi ibu-ibu untuk menyusui anaknya h. Lokasi ruang menyusui berada di kawasan ruang tunggu penumpang i. Ruang menyusui berukuran minimal 2 m² untuk setiap 250 penumpang/hari dengan dinding tertutup dan menggunakan pintu
10	fasilitas penyandang cacat	<ul style="list-style-type: none"> i. Fasilitas penyandang cacat disediakan pengguna terminal penumpang dengan kebutuhan khusus j. Fasilitas penyandang cacat minimal disediakan kursi roda, toilet khusus, tangga khusus, , jalur khusus, dan fasilitas khusus untuk naik turun kendaraan k. Fasilitas bagi penyandang cacat dapat diberikan dengan tambahan bantuan petugas pelayanan khusus l. Fasilitas penyandang cacat tambahan dapat disesuaikan dengan kebutuhan

Berdasarkan uraian penjelasan mengenai jenis fasilitas utama dan penunjang terminal penumpang tipe A,B dan C di atas sesuai dengan ketentuan peraturan yang berlaku pada prinsipnya sudah sangat ideal dalam rangka memenuhi tuntutan pelayanan publik di bidang transportasi jalan. Apabila dilihat secara empiristik dilapangan sesuai dengan hasil survei di beberapa kota seperti DKI Jakarta, Kota Yogyakarta, Kota Pontianak, Kota Padang dan Kota Surabaya, Purwokerto dan Kota Bekasi baik terhadap terminal tipe A, B dan C sebagian besar keadaan fasilitas terminal penumpang memiliki persyaratan sesuai ketentuan yang berlaku. Namun berdasarkan beberapa catatan ditemukan bahwa sebagian besar terminal penumpang yang di survei fasilitas yang belum tersedia yaitu “fasilitas penitipan barang yang permanen dan fasilitas penyandang cacat atau disabel. Dengan demikian fasilitas rata rata yang tersedia di beberapa terminal tersebut sudah cukup lengkap walaupun keadaan dan kondisinya masing masing terminal berbeda. Artinya kondisi fasilitas utama dan penunjang ada yang terpelihara dengan baik dan rutin namun ada fasilitas yang masih sederhana atau seadanya. Fasilitas yang rata rat kurang terawatt kebersihannya yaitu toilet, tempat ibadah, ruang tunggu penumpang, papan pengumuman, loket tiket dan tempat sampah.

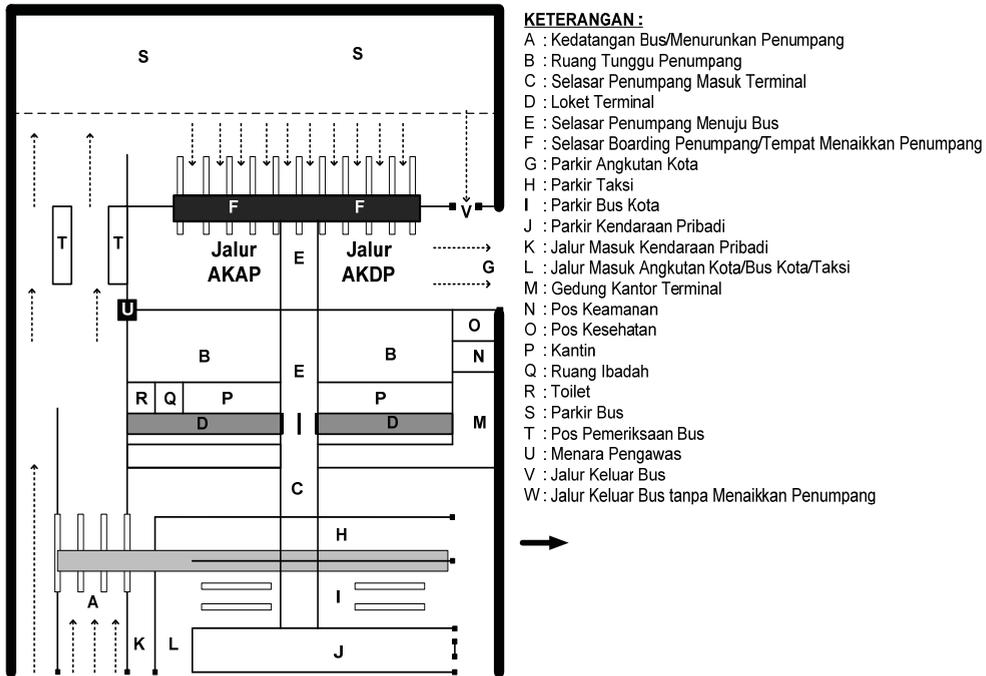
Berdasarkan penjelasan di atas menunjukkan bahwa standar fasilitas terminal penumpang baik utama dan penunjang di setiap terminal eksisting di beberapa daerah yang disurvei keadaan masing masing fasilitas saling berbeda. Pada umumnya fasilitas terminal penumpang kurang terpelihara dengan baik. Dengan keadaan terminal tipe A di beberapa daerah sering dijumpai mengalami kesulitan minimnya anggaran pemeliharaan terhadap jumlah fasilitas yang ada di terminal penumpang. Anggaran pemeliharaan yang kurang menyebabkan di beberapa terminal penumpang keadaannya terlihat kumuh baik pada terminal tipe A,B dan C.



Contoh Ilustrasi Denah Terminal Penumpang Tipe A, B dan C

Denah pada umumnya merupakan representasi gambaran mini dari suatu bangunan dan lingkungannya. Pembuatan denah dimaksudkan sebagai informasi tentang keadaan suatu bangunan dan lingkungannya untuk diketahui dengan mudah bagi yang berkepentingan. Dengan demikian keberadaan denah menjadi penting dan secara empiristik hampir di gedung yang besar tersedia denah. Terkait dengan terminal penumpang bagi bangunan terminal penumpang tipe A yang memiliki bangunan luas dan lingkungan yang juga luas sudah barang tentu memiliki denah yang diletakkan pada tempat yang strategis. Di bawah ini beberapa contoh denah pada terminal tipe A, B dan C. Contoh ilustrasi denah terminal penumpang tipe A terdiri dari contoh ilustrasi untuk terminal penumpang tipe A dengan fasilitas lengkap, dan terminal penumpang tipe A dengan fasilitas minimum.

1. Terminal Tipe A



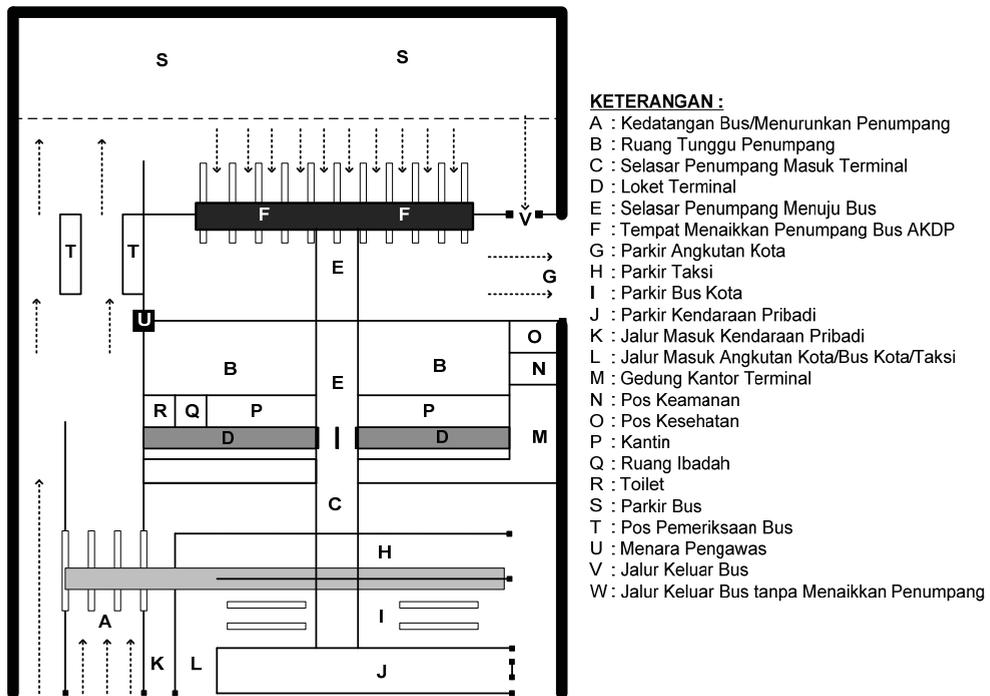
Gambar 7.1 Ilustrasi Terminal Penumpang Tipe A dengan ketersediaan fasilitas minimum

Berdasarkan contoh denah terminal tipe A, membandingkan yang lengkap dan yang minimal dimaksudkan sebagai pilihan alternatif ketika pemerintah daerah membangun terminal tipe A. Disamping itu fungsi denah juga sebagai tempat informasi guna memberikan pengetahuan mengenai keadaan lingkungan dalam dan luar terminal. Dengan melihat denah tersebut maka para penumpang angkutan umum tidak akan tersesat atau merasa bingung ketika membutuhkan fasilitas yang tersedia di terminal tipe A baik yang lengkap maupun dengan kapasitas yang tidak lengkap. Pada saat ini eksisting hampir seluruh terminal penumpang tipe A di bangun dan di kelola oleh pemerintah daerah. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015 maka saat ini terminal penumpang tipe A

akan di kelola oleh pemerintah pusat melalui kementerian Perhubungan. Pada saat ini pengalihan kewenangan pengelolaan terminal tersebut sudah dipastikan dalam jangka panjang pemerintah pusat akan melakukan persiapan dengan baik agar dalam pengalihan tersebut tidak terjadi stagnasi.

2. Contoh Ilustrasi Denah Terminal Penumpang Tipe B

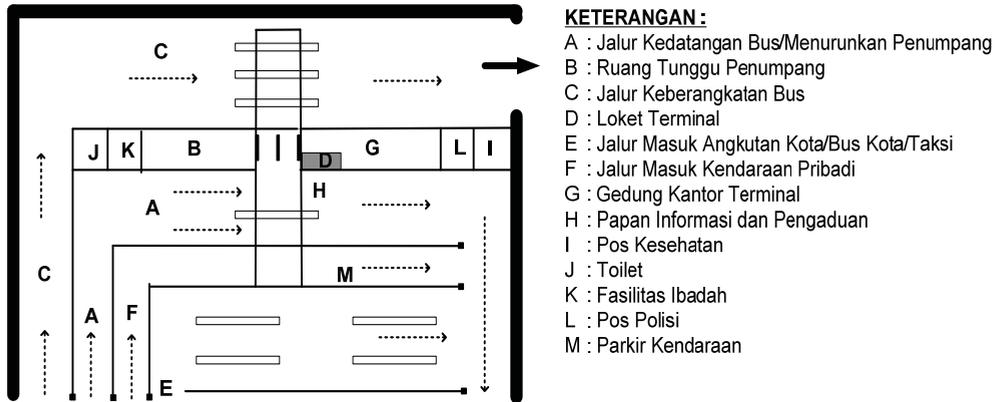
Contoh ilustrasi denah terminal penumpang Tipe B terdiri dari contoh ilustrasi untuk terminal penumpang tipe B dengan fasilitas lengkap, dan terminal penumpang tipe B dengan fasilitas minimum.



Gambar 7.2 Ilustrasi Terminal Penumpang Tipe B dengan ketersediaan fasilitas lengkap

Gambar 7.2 tampak denah area terminal penumpang dengan ketersediaan fasilitas utama penumpang yang lengkap. Sama halnya dengan terminal penumpang tipe A. Pada terminal tipe

B kondisi eksisting keberadaannya yang ada yang di wilayah kabupaten/kota. Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan di atas terminal penumpang tipe B pengelolaanya oleh pemerintah provinsi.

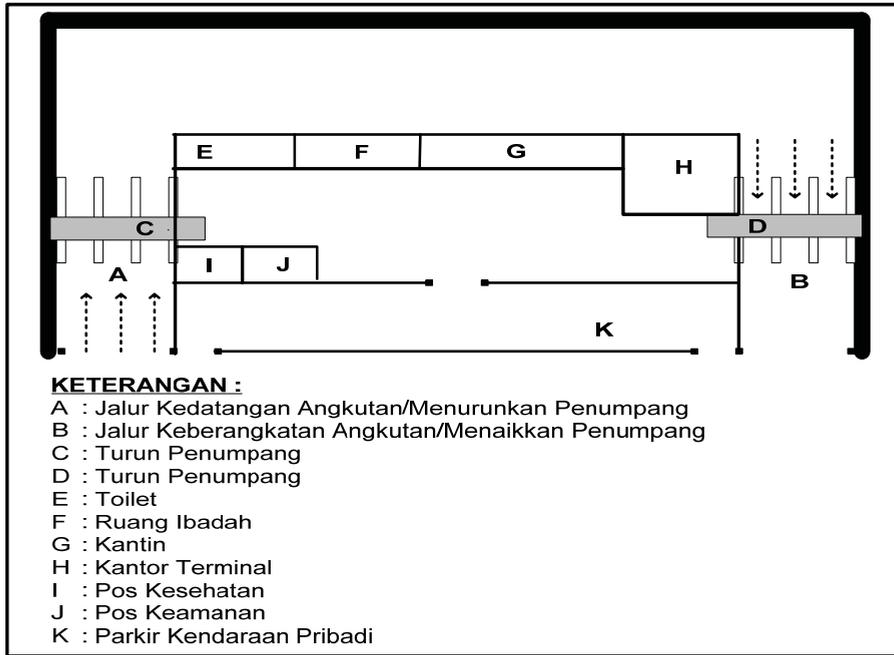


Gambar 7.3 Ilustrasi Terminal Penumpang Tipe B dengan ketersediaan fasilitas minimum

Seperti terminal tipe A di atas bahwa dalam terminal tipe B menunjukkan bahwa fasilitas yang dimiliki keadaannya yaitu fasilitas yang lengkap dan yang tidak lengkap. Dengan petunjuk denah maka bagi pengunjung di arena bidang transportasi memiliki informasi yang cukup ketika mereka membutuhkan.

3. Contoh Ilustrasi Denah Terminal Penumpang Tipe C

Contoh ilustrasi denah terminal penumpang tipe C terdiri dari contoh ilustrasi untuk terminal penumpang tipe C dengan fasilitas lengkap, dan terminal penumpang tipe C dengan fasilitas minimum. Seperti di ketahui bersama bahwa terminal tipe C dikelola oleh bupati/walikota. Bagi wilayah kabupaten/kota yang memiliki lingkungan dan kawasan perkotaan yang padat dan ramai sudah barang tentu pada masa yang akan datang keadaan terminal tipe C ini akan disesuaikan dengan kebutuhan masyarakat yang terus meningkat.+



Gambar 7.4 Ilustrasi Terminal Penumpang Tipe C dengan ketersediaan fasilitas minimum

Sesuai dengan uraian penjelasan mengenai contoh ilustrasi denah terminal tipe A,B dan C pada prinsipnya pada setiap bangunan terminal yang besar seperti terminal tipe A dan B merupakan bagian integral dalam fungsi terminal. Semakin besar tipe terminal sudah dipastikan menuntut fasilitas utama dan penunjang yang mencukupi kebutuhan masyarakat.

ketika Peraturan Menteri Perhubungan mengenai penataan terminal tipe A, B dan C. Sudah barang tentu pemerintah pusat dan pemerintah daerah sedang melakukan persiapan pengelolaan terminal secara efisien dan efektif. Secara empiristik pada setiap terminal tipe A,B dan C di Indonesia kondisinya berbeda. Pada kasus tertentu terdapat terminal penumpang yang sepi dan jarang dikunjungi oleh kendaraan bus karena lokasi terminal yang memang tidak tepat. Sehingga secara faktual kendaraan bus sulit di kendalikan pemanfaatan terminal secara efektif



Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang

Pembahasan mengenai standar pelayanan tidak terlepas pemahaman tentang pelayanan itu sendiri. Secara umum pelayanan merupakan bentuk jasa yang disediakan oleh pihak penyelenggara dengan maksud akan terjadi timbal balik atau disebut kontraprestasi. Artinya bagi pihak penyedia maupun yang memanfaatkannya akan saling menentukan berapa jumlah yang didapatkan bagi penyedia dan berapa jumlah yang harus diberikan bagi yang memanfaatkan. Pada umumnya dalam konteks pelayanan terdapat dua jenis barang yaitu barang publik (*public good*) dan barang private (*private good*). Penyelenggara bagi barang publik yaitu pemerintah yang berada di organisasi publik sedang untuk barang privat disediakan atau diselenggarakan orang badan swasta atau organisasi bisnis. Kedua badan tersebut memiliki peran dan fungsi yang saling berbeda satu sama lain. Perbedaan tersebut sangat fundamental baik dari dasar filosofi, norma dan proses serta tujuan. Contoh dari aspek tujuan organisasi publik mempunyai tujuan sosial dan organisasi bisnis memiliki tujuan mencari keuntungan atau profit. Perbedaan tujuan memberikan karakteristik yang berbeda pula misalnya pemerintah atau organisasi publik mendapatkan uang dari “pajak” sedang organisasi bisnis mendapatkan uang

dari para “pelanggan”. Oleh karena itu penyediaan barang publik disebut sebagai pelayanan publik. Menurut Roth (1987) mengatakan bahwa “*any service available to the public whether provided publicly (as is a museum) or privately (as is restaurant meal)*”. Mengutip pendapat Roth dalam memberikan pengertian mengenai pelayanan publik harus dibedakan antara barang publik seperti museum dan barang private seperti restaurant makanan. Dengan demikian pelayanan yang terkait dengan museum disediakan oleh pemerintah sedang pelayanan mengenai restaurant makanan disediakan oleh sektor swasta atau organisasi bisnis. Penyediaan dan penyelenggaraan pelayanan publik jauh lebih rumit dan kompleks dibandingkan dengan barang privat (*private good*). Sebagaimana dikatakan oleh Schedler & Felix (2000) bahwa “secara umum penyelenggaraan kegiatan pelayanan publik mencakup lingkup pelaksanaan yang luas dan kompleks, rumit serta dalam prosesnya mengandung kegiatan yang saling berkaitan dengan kegiatan atau tugas dan antara unit atau instansi yang satu dengan lainnya”. Pendapat pakar di atas jika menjadi referensi dalam membahas tentang terminal penumpang angkutan jalan dikategorikan sebagai barang publik yang diselenggarakan oleh pemerintah. Penyediaan dan penyelenggaraan barang publik mencakup dimensi yang luas, rumit dan kompleks sebagaimana mengurus dan mengelola terminal penumpang. Kerumitan dan kompleksitas mengelola terminal penumpang secara empiristik digambarkan dengan tepat oleh Schedler dan Felix (2000). Permasalahan yang diuraikan pada bab I mengenai terminal penumpang di atas menunjukkan bahwa pelayanan publik memerlukan penanganan yang serius, cermat dan tekun serta kesabaran yang tinggi bagi para aparatur sebagai pelaksana operasi on dilapangan. Sebagaimana dijelaskan dalam permasalahan pada bab I terminal penumpang identik dengan dunia preman dan tempat berdagang serta para calo yang sulit dikendalikan. Dengan demikian pemerintah pusat dan daerah menghadapi permasalahan yang kompleks dalam rangka penyediaan

dan penyelenggaraan pelayanan publik transportasi umum. Sebenarnya jika tiga aspek pokok dalam mengelola transportasi angkutan jalan yaitu; pengujian kendaraan bermotor, jembatan timbang dan terminal penumpang dapat dikendalikan dengan baik sudah dipastikan wibawa dan trust pemerintah dalam mengurus “transportasi” akan meningkat. Penataan kembali dalam mengurus terminal penumpang dengan melibatkan peran pemerintah pusat yang lebih tinggi porsinya merupakan embrio bahwa transportasi jalan memerlukan penanganan yang sinergitas dengan unit atau instansi terkait lainnya. Untuk lebih memahami detail pelayanan publik terminal penumpang di bawah ini akan iuraikan mengenai ruang lingkup, jenis jenis pelayanan yang diwajibkan bagi setiap terminal dan kewajiban bagi penyelenggara terminal penumpang.

A. RUANG LINGKUP

1. Standar Pelayanan Terminal Penumpang merupakan pedoman bagi penyelenggara terminal angkutan jalan dalam memberikan pelayanan jasa kepada seluruh pengguna terminal.
2. Standar Pelayanan Terminal Penumpang paling sedikit pelayanan fasilitas utama dan fasilitas penunjang sesuai dengan tipe dan kelas terminal.
3. Standar pelayanan terminal penumpang di luar ditambah aspek untuk mencapai optimalisasi penyelenggaraan terminal yang optimal.

a. Pelayanan Wajib Dalam Terminal Penumpang Angkutan Jalan

Standar pelayanan terminal penumpang di terminal penumpang angkutan jalan, wajib disediakan dan dilaksanakan oleh penyelenggara terminal penumpang angkutan jalan yang mencakup:

1. Pelayanan keselamatan;
 2. Pelayanan keamanan;
 3. Pelayanan kehandalan/keteraturan;
 4. Pelayanan kenyamanan;
 5. Pelayanan kemudahan/keterjangkauan;
 6. Pelayanan kesetaraan;
- 1.1. Keselamatan di terminal penumpang angkutan jalan
 - 1.1.1. Lajur pejalan kaki;
 - 1.1.2. Fasilitas keselamatan jalan;
 - 1.1.3. Jalur evakuasi;
 - 1.1.4. Alat pemadam kebakaran;
 - 1.1.5. Pos, fasilitas dan petugas kesehatan;
 - 1.1.6. Pos, fasilitas dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum;
 - 1.1.7. Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum;
 - 1.1.8. Informasi fasilitas keselamatan;
 - 1.1.9. Informasi fasilitas kesehatan;
 - 1.1.10. Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan bermotor.
 - 2.2.Keamanan di terminal penumpang angkutan jalan meliputi;
 - 2.1.1 Fasilitas keamanan;
 - 2.1.2 Media pengaduan gangguan keamanan;
 - 2.1.3 Petugas keamanan.
 - 3.1.Kehendalan/keteraturan di terminal penumpang angkutan jalan, meliputi:
 - 3.2.1 Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan serta besaran tarif kendaraan

- bermotor umum beserta realisasi jadwal secara tertulis;
 - 3.2.2 Jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan dan kendaraan umum tidak dalam trayek lanjutan beserta realisasi jadwal secara tertulis;
 - 3.2.3 Loket penjualan tiket;
 - 3.2.4 Kantor penyelenggara terminal, ruang kendali dan manajemen sistem informasi terminal;
 - 3.2.5 Petugas Operasional terminal;
- 1.4. Kenyamanan di terminal penumpang angkutan jalan meliputi:
- 1.4.1. Ruang tunggu;
 - 1.4.2. Toilet;
 - 1.4.3. Fasilitas peribadatan/mushola;
 - 1.4.4. Ruang terbuka hijau
 - 1.4.5. Rumah makan;
 - 1.4.6. Fasilitas dan petugas kebersihan;
 - 1.4.7. Tempat istirahat awak kendaraan;
 - 1.4.8. Area merokok (*smoking area*);
 - 1.4.9. Drainase;
 - 1.4.10. Area yang tersedia jaringan internet (*hotspot area*);
 - 1.4.11. Ruang baca (*reading corner*);
 - 1.4.12. Lampu penerangan ruangan.
- 5.5. Kemudahan/keterjangkauan di terminal penumpang angkutan jalan, meliputi:
- 5.5.1. Letak jalur pemberangkatan;
 - 5.5.2. Letak jalur kedatangan;
 - 5.5.3. Informasi angkutan lanjutan;

- 5.5.4. Informasi pelayanan;
 - 5.5.5. Informasi gangguan perjalanan kendaraan angkutan umum;
 - 5.5.6. Tempat penitipan barang;
 - 5.5.7. Fasilitas pengisian baterai (*charger cornder*);
 - 5.5.8. Tempat naik dan turun penumpang;
 - 5.5.9. Tempat parkir umum dan kendaraan pribadi.
- 7.7. Kesetaraan di terminal penumpang angkutan jalan, meliputi:
- 7.7.1 Fasilitas penyandang cacat (*difable*);
 - 7.7.2 Ruang ibu menyusui
- 7.8. Standar pelayanan terminal penumpang angkutan jalan sebagaimana tercantum dalam lampiran ini merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.
- Standar pelayanan wajib yaitu yang terkait dengan fasilitas umum dimaksudkan agar pengaturan di terminal bisa lebih tertib dan teratur. Pengaturan fasilitas utama harus dengan SOP yang jelas. Sebab dalam keteraturan dalam penyelenggaraan terminal penumpang merupakan ujung tombak dan pelayanan publik jasa transportasi umum. Oleh sebab itu semakin tersedia secara lengkap fasilitas utama dan penumpang di setiap terminal maka akan tinggi dan berkualitas terhadap pelayanan masyarakat

B. KEWAJIBAN PENYELENGGARA TERMINAL ANGKUTAN JALAN

1. Apabila terjadi keterlambatan keberangkatan kendaraan umum, penyelenggara terminal wajib mengumumkan alasan

keterlambatan keberangkatan kepada calon penumpang secara langsung atau melalui media informasi selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) menit sebelumnya atau sejak pertama diketahui adanya keterlambatan.

2. Dalam hal terjadi keterlambatan keberangkatan angkutan umum berjadwal, penyelenggara terminal wajib memberikan sanksi kepada perusahaan angkutan umum yang bersangkutan dengan ketentuan sebagai berikut:
3. Keterlambatan keberangkatan bus kurang dari 2 (dua) jam, perusahaan angkutan umum diwajibkan memberikan kompensasi berupa makanan dan minuman.
4. Keterlambatan keberangkatan bus lebih 6 (enam) jam, perusahaan angkutan umum diwajibkan menyediakan kendaraan umum pengganti yang memiliki kelas setara dengan yang digantikan.
5. Apabila perusahaan angkutan umum tidak mematuhi ketentuan, maka penyelenggara terminal angkutan penumpang melaporkan kepada pemberi ijin untuk dilakukan pencabutan ijin trayek.
6. Dalam hal terjadi keterlambatan keberangkatan perjalanan bagi kendaraan umum berjadwal yang diakibatkan oleh *forcemajor* penyelenggara terminal dapat membebaskan kewajiban kepada perusahaan angkutan umum sebagaimana dimaksud ayat (2).

Pada saat ini terminal penumpang angkutan jalan masih murni diselenggarakan oleh pemerintah baik pusat maupun daerah. Sebagai perbandingan untuk terminal pelabuhan laut, udara dan stasiun kereta api suda hampir seluruhnya dikelola oleh BUMN. Oelh sebab itu keadaan penyelenggaraan terminal angkutan udara, laut dan kereta api keadaanya jauh lebih tertib dan teratur. Namun demikian bukan berarti terminal penumpang angkuatan jalan tidak lebih baik. Contoh terminal Giwangan Yogyakarta da Terminal

Bulupitu Purwokerto penyelenggaraan terminal sudah sangat baik. Artinya dibanding dengan terminal penumpang lainnya penyelenggaraannya sudah jauh lebih baik.

C. PEMBINAAN

Direktur Jenderal dalam hal ini Direktur Jenderal Perhubungan Darat melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap penerapan keseluruhan standar pelayanan terminal penumpang angkutan jalan sesuai kewenangan sebagaimana diatur dalam peraturan perundangan-undangan.

Pembinaan dan pengawasan pada kenyataannya belum bisa berjalan efektif. Jika secara eksplisit melihat hasil survei kondisi rata-rata terminal penumpang pada umumnya masih belum berjalan dengan baik. Terminal penumpang angkutan jalan di Indonesia masih cukup memprihatinkan keadaannya.

D. SANKSI

Penyelenggara terminal penumpang angkutan jalan yang tidak memenuhi kewajiban sebagaimana dalam Peraturan Menteri ini dikenakan sanksi berupa;

1. Peringatan tertulis;
2. Pencabutan izin penyelenggaraan terminal penumpang
3. Denda administratif;
4. Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku

Sebagaimana diketahui bahwa penyelenggaraan terminal penumpang dilaksanakan oleh pemerintah oleh sebab itu para penyelenggara terminal statusnya masih PNS. Dengan demikian apabila dalam penyelenggaraan terminal penumpang melakukan pelanggaran terhadap peraturan perundangan sudah barang tentu akan dikenakan sanksi sesuai peraturan disiplin PNS

E. MATRIK STANDAR PELAYANAN PENYELENGGARAAN TERMINAL PENUMPANG ANGUTAN JALAN.

Berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku telah ditetapkan melalui peraturan menteri perhubungan mengenai standar pelayanan terminal angkutan jalan memuat kriteria kinerja pelayanan terminal penumpang. Penentuan kriteria kinerja dibuat dalam bentuk matrik yang isinya mengenai; jenis pelayanan, uraian jenis pelayanan, indikator dan tolok ukur indikator. Tujuan dibuat matrik untuk mempermudah penjabaran dalam setiap item jenis pelayanan berdasarkan fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Matrik standar pelayanan penyelenggaraan terminal penumpang disajikan secara lengkap dimaksudkan sebagai bahan informasi yang bias digunakan dalam melakukan evaluasi kinerja terminal penumpang. Melalui konsep pengukuran kinerja yang baku dan terukur baik secara kualitatif maupun kuantitatif dapat menjadi pedoman dalam menilai kinerja terminal penumpang baik Tipe A,B dan C di seluruh Indonesia. Adapun tabel matrik dapat dilihat pada lembar halaman tersendiri yang tertuang dalam program Microsoft excel.

I. Matrik Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur Indikator			Keterangan
				Terminal Tipe A	Terminal Tipe B	Terminal Tipe C	
1.	Keselamatan						
	a. Lajur Pejalan Kaki	Lajur Pejalan Kaki yang meminimalkan crossing dengan kendaraan bermotor	Ketersediaan	Tersedia lajur Pejalan Kaki yang meminimalkan crossing dengan kendaraan bermotor	Tersedia lajur Pejalan Kaki yang meminimalkan crossing dengan kendaraan bermotor	Tersedia lajur Pejalan Kaki yang meminimalkan crossing dengan kendaraan bermotor	
	b. Fasilitas Keselamatan Jalan	Fasilitas Keselamatan Jalan (rambu, marka, penerangan jalan, pagar)	Ketersediaan	Tersedia fasilitas Keselamatan Jalan (rambu, marka, penerangan jalan, pagar)	Tersedia fasilitas Keselamatan Jalan (rambu, marka, penerangan jalan, pagar)	Tersedia fasilitas Keselamatan Jalan (rambu, marka, penerangan jalan, pagar)	
	c. Jalur Evakuasi	Jalur evakuasi	Ketersediaan	Tersedia jalur evakuasi	Tersedia jalur evakuasi	Tersedia jalur evakuasi	
	d. Alat Pemadam Kebakaran	Alat pemadam kebakaran	Ketersediaan	tersedia alat pemadam kebakaran	tersedia alat pemadam kebakaran	tersedia alat pemadam kebakaran	
	e. Pos, fasilitas dan petugas kesehatan	Pos, fasilitas dan petugas kesehatan	Ketersediaan	tersedia pos, fasilitas dan petugas kesehatan	tersedia pos, fasilitas dan petugas kesehatan	tersedia fasilitas dan petugas kesehatan	

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur Indikator			Keterangan
				Terminal Tipe A	Terminal Tipe B	Terminal Tipe C	
	f. Pos, fasilitas dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum	Pos, fasilitas dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum	Ketersediaan	tersedia pos, fasilitas dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum	tersedia pos, fasilitas dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum	tersedia pos, fasilitas dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum	
	g. Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum	fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum	Ketersediaan	tersedia fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum	tersedia fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum		
	h. Informasi fasilitas keselamatan	Informasi Ketersediaan peralatan penyelamatan darurat dalam bahaya (kebakaran, bencana alam dan kecelakaan)	Ketersediaan	Tersedia informasi fasilitas keselamatan, petunjukjalur evakuasi dan titik kumpul yang mudah terlihat dengan jelas	Tersedia informasi fasilitas keselamatan, petunjukjalur evakuasi dan titik kumpul yang mudah terlihat dengan jelas	Tersedia informasi fasilitas keselamatan, petunjukjalur evakuasi dan titik kumpul yang mudah terlihat dengan jelas	
	i. Informasi fasilitas Kesehatan	Informasi Ketersediaan fasilitas untuk penanganan darurat	Ketersediaan	Tersedia informasi fasilitas kesehatan yang mudah terlihat dengan jelas	Tersedia informasi fasilitas kesehatan yang mudah terlihat dengan jelas	Tersedia informasi fasilitas kesehatan yang mudah terlihat dengan jelas	

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur Indikator			Keterangan
				Terminal Tipe A	Terminal Tipe B	Terminal Tipe C	
	j. Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan bermotor	Informasi ketersediaan fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan bermotor	Ketersediaan	Tersedia informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan bermotor yang mudah terlihat dengan jelas	Tersedia informasi fasilitas pemeriksaan kendaraan bermotor yang mudah terlihat dengan jelas	Tersedia informasi fasilitas pemeriksaan kendaraan bermotor yang mudah terlihat dengan jelas	
2.	Keamanan						
	a. Fasilitas Keamanan	Fasilitas pencegah tindak kriminal	Ketersediaan	Tersedia pos keamanan, kamera pengawas, dan titik pengamanan tertentu	Tersedia pos keamanan, kamera pengawas, dan titik pengamanan tertentu	Tersedia pos keamanan	
	b. Media gangguan keamanan	Informasi yang disampaikan penggunajasa apabila mendapat gangguan keamanan berupa stiker berisi nomor telepon dan/atau SMS pengaduan ditempel pada tempat yang strategis dan mudah dilihat	Ketersediaan	Tersedia stiker pada tempat yang strategis, mudah terlihat dan jelas terbaca	Tersedia stiker pada tempat yang strategis, mudah terlihat dan jelas terbaca	Tersedia stiker pada tempat yang strategis, mudah terlihat dan jelas terbaca	

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur Indikator		
				Terminal Tipe A	Terminal Tipe B	Terminal Tipe C
	c. Petugas Keamanan	Orang yang menjaga ketertiban dan keamanan bagi penumpang	Ketersediaan petugas	Minimal 2 (dua) petugas berseragam dan mudah terlihat	Minimal 1 (satu) petugas berseragam dan mudah terlihat	Minimal 1 (satu) petugas berseragam dan mudah terlihat
3.	Kehandalan /Keteraturan					
	a. Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan serta besaran tarif kendaraan bermotor umum beserta realisasi jadwal secara tertulis	Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan serta besaran tarif kendaraan bermotor umum beserta realisasi jadwal secara tertulis	- Ketersediaan - Keteraturan	Tersedianya Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan serta besaran tarif kendaraan bermotor umum secara tertulis beserta realisasi jadwal secara tertulis	Tersedianya Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan serta besaran tarif kendaraan bermotor umum secara tertulis beserta realisasi jadwal secara tertulis	Tersedianya Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan serta besaran tarif kendaraan bermotor umum secara tertulis beserta realisasi jadwal secara tertulis
	b. Jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan dan kendaraan umum tidak dalam trayek lanjutan beserta realisasi jadwal secara tertulis	Jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan dan kendaraan umum tidak dalam trayek lanjutan beserta realisasi jadwal secara tertulis	- Ketersediaan - Keteraturan	Tersedianya jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan dan kendaraan umum tidak dalam trayek lanjutan beserta realisasi jadwal secara tertulis	Tersedianya jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan dan kendaraan umum tidak dalam trayek lanjutan beserta realisasi jadwal secara tertulis	Tersedianya jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan dan kendaraan umum tidak dalam trayek lanjutan beserta realisasi jadwal secara tertulis *

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur Indikator			Keterangan
				Terminal Tipe A	Terminal Tipe B	Terminal Tipe C	
	c. Loket penjualan tiket	Loket Tempat calon penumpang membeli tiket	- Ketersediaan - Keteraturan	Loket penjualan tiket tetap dan teratur	Loket penjualan tiket tetap dan teratur		
	d. Kantor Penyelenggara terminal, ruang kendali dan manajemen sistem informasi terminal	Kantor yang terdapat didalam terminal yang berfungsi sebagai tempat pengaturan dan operasional terminal serta ruang kontrol dan SIM terminal	- Ketersediaan - luas	- Tersedia kantor penyelenggara terminal, control room dan SIM terminal - Luas disesuaikan dengan kebutuhan dan ketersediaan pegawai	- Tersedia kantor penyelenggara terminal, control room dan SIM terminal - Luas disesuaikan dengan kebutuhan dan ketersediaan pegawai	- Tersedia kantor penyelenggara terminal - Luas disesuaikan dengan kebutuhan dan ketersediaan pegawai	
	e. Petugas Operasional Terminal	Petugas Operasional Terminal yang mengatur operasional terminal	Ketersediaan dan Keteraturan	tersedia petugas Operasional Terminal yang mengatur operasional terminal	tersedia petugas Operasional Terminal yang mengatur operasional terminal	tersedia petugas Operasional Terminal yang mengatur operasional terminal	

No.	Jenis Pelayanan	TJraian	Indikator	Toiok Ukur Indikator			Keterangan
				Terminal Tipe A	Terminal Tipe B	Terminal Tipe C	
4.	Kenyamanan a. Ruang tunggu	Ruangan / tempat yang disediakan untuk penumpang dan calon penumpang sebelum naik bus (ruangan tertutup dan/atau ruangan terbuka)	- Ketersediaan - Kondisi - - Keteraturan	- Tersedia tempat duduk - Areabersih 100%, sejuk dan tidak berbau yang berasal dari area terminal dilakukan kanalisasi penumpang, dan diklasifikasikan berdasarkan zona	- Tersedia tempat duduk - Area bersih 100%, sejuk dan tidak berbau yang berasal dari area terminal dilakukan kanalisasi penumpang		
	b. Toilet	Tersedianya Toilet	- Jumlah - Kondisi	Pria (4 Urinoir, 3 WC, 1 WC penyandang disabilitas, 2 wastafel) Wanita (6 WC, 1 WC penyandang disabilitas, 2 wastafel) Area bersih 100% dan tidak berbau yang berasal dari dalam area terminal	Pria (2 Urinoir, 2 WC, 1 WC penyandang disabilitas, 2 wastafel) Wanita (4 WC, 1 WC penyandang disabilitas, 1 wastafel) Area bersih 100% dan tidak berbau yang berasal dari dalam area terminal	Pria (1 Urinoir, 1 WC, 1 WC penyandang disabilitas, 2 wastafel) Wanita (1 WC, 1 WC penyandang disabilitas, 1 wastafel) Area bersih 100% dan tidak berbau yang berasal dari dalam area terminal	

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur Indikator			Keterangan
				Terminal Tipe A	Terminal Tipe B	Terminal Tipe C	
	c. Fasilitas peribadatan / mushola	Fasilitas untuk melakukan ibadah	- Luas - Kondisi	Pria (11 normal dan 2 penyandang disabilitas) Wanita (9 normal dan 2 penyandang disabilitas) Area bersi 100% dan tidak berbau yang berasal dari dalam area terminal	Pria 7 orang Wanita 5 orang Area bersi 100% dan tidak berbau yang berasal dari dalam area terminal	3 orang (laki-laki atau perempuan) Area bersi 100% dan tidak berbau yang berasal dari dalam area terminal	
	d. Ruang terbuka hijau	Ruang terbuka hijau disediakan untuk area penghijauan	ketersediaan Luas Kondisi	Tersedia ruang terbuka hyau minimum 30% luas lahan Terdapat alat-alat kebersihan, penyiraman taman Tempat sampah yang terpisah antara sampah kering dan basah	Tersedia ruang terbuka hijau minimum 30% luas lahan Terdapat alat-alat kebersihan, penyiraman taman Tempat sampah yang terpisah antara sampah kering dan basah	Tersedia ruang terbuka hijau Tersedia Tempat Sampah	
	e. Rumah makan	Rumah makan	- Ketersediaan	tersedia fasilitas rumah makan sesuai kebutuhan	tersedia fasilitas rumah makan sesuai kebutuhan	tersedia fasilitas rumah makan sesuai kebutuhan	

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur Indikator			Keterangan
				Terminal Tipe A	Terminal Tipe B	Terminal Tipe C	
	f. Fasilitas dan Petugas Kebersihan	Fasilitas dan Petugas Kebersihan	- Ketersediaan	tersedia fasilitas dan Petugas Kebersihan	tersedia fasilitas dan Petugas Kebersihan	tersedia fasilitas dan Petugas Kebersihan	
	g. Tempat istirahat awak kendaraan	Tempat istirahat awak kendaraan	- Ketersediaan	Tempat istirahat awak kendaraan	Tempat istirahat awak kendaraan	Tempat istirahat awak kendaraan	
	h. Area merokok (smoking area)	tempat khusus untuk merokok	- Ketersediaan	tersedia smoking area	tersedia smoking area	tersedia smoking area	
	i. Drainase	drainase yang memadai	- Ketersediaan	tersedia drainase yang memadai	tersedia drainase yang memadai	tersedia drainase yang memadai	
	j. Area dengan jaringan internet (hot spot area)	area yang tersedia jaringan internet (hot spot area)	- Ketersediaan	tersedia hot spot area			
	k. Ruang baca (reading corner)	ruang baca (reading corner)	- Ketersediaan	tersedia ruang baca (reading corner)			
	1. Lampu penerangan ruangan	lampu penerangan ruangan	- ketersediaan	tersedia lampu penerangan ruangan dengan intensitas cahaya 300 lux per 100 meter persegi	tersedia lampu penerangan ruangan dengan intensitas cahaya 300 lux per 100 meter persegi	tersedia lampu penerangan ruangan dengan intensitas cahaya 300 lux per 100 meter persegi	

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur Indikator			Keterangan
				Terminal Tipe A	Terminal Tipe B	Terminal Tipe C	
5.	Kemudahan /Keterjangkauan a. Letak jalur pemberangkatan kendaraan	Kapasitas letak jalur pemberangkatan kendaraan	keteraturan	- Letak jalur pemberangkatan kendaraan tetap dan teratur - Terpisah dengan jalur penurunan penumpang - Tidak boleh terdapat crossing dengan kendaraan lain	- Letak jalur pemberangkatan kendaraan tetap dan teratur - Terpisah dengan jalur penurunan penumpang - Tidak boleh terdapat crossing dengan kendaraan lain	Letak jalur pemberangkatan kendaraan tetap & teratur	
	b. Letak jalur kedatangan kendaraan	Kepastian letak kedatangan kendaraan	keteraturan	- Letak jalur kedatangan kendaraan tetap dan teratur - Terpisah dengan jalur penurunan penumpang - Tidak boleh terdapat crossing dengan kendaraan lain	- Letak jalur kedatangan kendaraan tetap dan teratur - Terpisah dengan jalur penurunan penumpang - Tidak boleh terdapat crossing dengan kendaraan lain	Letak jalur kedatangan kendaraan tetap 8s teratur	

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur Indikator			Keterangan
				Terminal Tipe A	Terminal Tipe B	Terminal Tipe C	
	c. Informasi Pelayanan	Visual: • Denah/ layout terminal • Nomor trayek, Nama PO dan Kelas Pelayanannya • Nama terminal Keberangkatan • Jadwal • Tarif • Peta Jaringan Audio: • Informasi pelayanan (disebutkan apa saja) • Kejadian khusus dan gangguan	Tempat/Ruang	Diletakkan di tempat yang strategis antara lain dekat loket, di pintu masuk dan di ruang tunggu umum, mudah dilihat dan jelas terbaca	Diletakkan di tempat yang strategis antara lain dekat loket, di pintu masuk dan di ruang tunggu umum, mudah dilihat dan jelas terbaca	Diletakkan di tempat yang strategis antara lain dekat loket, di pintu masuk dan di ruang tunggu umum, mudah dilihat dan jelas terbaca	
			• Tempat • Intensitas cahaya	Diletakkan ditempat yang mudah didengar oleh penumpang dengan intensitas suara 20 dB lebih besar dari kebisingan yang ada	Diletakkan ditempat yang mudah didengar oleh penumpang dengan intensitas suara 20 dB lebih besar dari kebisingan yang ada	Diletakkan ditempat yang mudah didengar oleh penumpang dengan intensitas suara 20 dB lebih besar dari kebisingan yang ada	

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur Indikator			iveterangaii
				Terminal Tipe A	Terminal Tipe B	Terminal Tipe C	
	d. Informasi angkutan lanjutan	informasi yang disampaikan dalam terminal kepada pengguna jasa sekurang-kurangnya memuat - Jenis angkutan - Lokasi angkutan lanjutan - jam pelayanan angkutan lanjutan - Jurusan/rute - Tarif	• Tempat • Kondisi	Penempatan mudah terlihat dan jelas terbaca	Penempatan mudah terlihat dan jelas terbaca	Penempatan mudah terlihat dan jelas terbaca	
	e. Informasi gangguan perjalanan mobil bus	Fasilitas dalam terminal yang memberikan informasi penyebab keterlambatan jadwal perjalanan mobil bus seperti gangguan keamanan, operasional, dan keselamatan.	Intensitas Suara	informasi diumumkan maksimal 10 menit setelah terjadi gangguan dan jelas terdengar dengan intensitas suara 20 dB lebih besar dari kebisingan yang ada	informasi diumumkan maksimal 10 menit setelah terjadi gangguan dan jelas terdengar dengan intensitas suara 20 dB lebih besar dari kebisingan yang ada	informasi diumumkan maksimal 10 menit setelah terjadi gangguan dan jelas terdengar dengan intensitas suara 20 dB lebih besar dari kebisingan yang ada	

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur Indikator			Keterangan
				Terminal Tipe A	Terminal Tipe B	Terminal Tipe C	
	f. Tempat penitipan barang	Tempat penitipan barang	ketersediaan	tersedia tempat penitipan barang sesuai kebutuhan	tersedia tempat penitipan barang sesuai kebutuhan		
	g. Fasilitas pengisian baterai (charging corner)	Fasilitas pengisian baterai (charging corner)	ketersediaan	Fasilitas pengisian baterai (charging corner)	Fasilitas pengisian baterai (charging corner)		
	h. Tempat naik/turun penumpang	Memberikan kemudahan penumpang untuk naik ke bus atau turun dari bus	Aksesibilitas	Tinggi platform sama dengan tinggi lantai bus	Tinggi platform sama dengan tinggi lantai bus	Tinggi platform sama dengan tinggi lantai bus	
	i. Tempat Parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi	Tempat parkir untuk kendaraan baik roda 4 (empat) dan roda 2 (dua)	Ketersediaan	Tersedia tempat parkir dengan luas disesuaikan dengan lahan yang tersedia	Tersedia tempat parkir dengan luas disesuaikan dengan lahan yang tersedia	Tersedia tempat parkir dengan luas disesuaikan dengan lahan yang tersedia	

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur Indikator			Keterangan
				Terminal Tipe A	Terminal Tipe B	Terminal Tipe C	
6.	Kesetaraan						
	a. Fasilitas penyandang cacat (difabel)	Fasilitas yang disediakan untuk penggunajasa difabel	Aksesibilitas	Terdapat ramp portable atau ramp permanen dengan kemiringan maksimum 20s untuk penyambung dari platform ke kendaraan Toilet pengguna difable Kursi roda difable	Terdapat ramp portable atau ramp permanen dengan kemiringan maksimum 20° untuk penyambung dari platform ke kendaraan Toilet pengguna difable Kursi roda difable		
	b. Ruang ibu menyusui	Ruangan/tempat yang disediakan khusus bagi ibu menyusui dan bayi	Ketersediaan	Tersedia ruang tertutup khusus beserta fasilitas lengkap untuk ibu menyusui dan bayi	Tersedia ruang tertutup khusus beserta fasilitas lengkap untuk ibu menyusui dan bayi	Tersedia ruang tertutup khusus beserta fasilitas lengkap untuk ibu menyusui dan bayi	

No.	Jenis Pelayanan	Uraian	Indikator	Tolok Ukur Indikator			Keterangan
				Terminal Tipe A	Terminal Tipe B	Terminal Tipe C	
6.	Kesetaraan a. Fasilitas penyandang cacat (difabel)	Fasilitas yang disediakan untuk pengunjaja difabel	Aksesibilitas	Terdapat ramp portable atau ramp permanen dengan kemiringan maksimum 20s untuk penyambung dari platform ke kendaraan Toilet pengguna difable Kursi roda difable	Terdapat ramp portable atau ramp permanen dengan kemiringan maksimum 20° untuk penyambung dari platform ke kendaraan Toilet pengguna difable Kursi roda difable	Terdapat ramp portable atau ramp permanen dengan kemiringan maksimum 20° untuk penyambung dari platform ke kendaraan Toilet pengguna difable Kursi roda difable	
				Terdapat ruang tertutup khusus beserta fasilitas lengkap untuk ibu menyusui dan bayi	Terdapat ruang tertutup khusus beserta fasilitas lengkap untuk ibu menyusui dan bayi	Terdapat ruang tertutup khusus beserta fasilitas lengkap untuk ibu menyusui dan bayi	Tersedia ruang tertutup khusus beserta fasilitas lengkap untuk ibu menyusui dan bayi
	b. Ruang ibu menyusui	Ruangan/tempat yang disediakan khusus bagi ibu menyusui dan bayi	Ketersediaan	Terdapat ruang tertutup khusus beserta fasilitas lengkap untuk ibu menyusui dan bayi	Terdapat ruang tertutup khusus beserta fasilitas lengkap untuk ibu menyusui dan bayi	Terdapat ruang tertutup khusus beserta fasilitas lengkap untuk ibu menyusui dan bayi	

Standar pelayanan yang telah diuraikan secara detail dalam materi di atas merupakan pedoman teknis dalam penilaian pelayanan penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan. Indikator dan tolok ukur indikator yang disusun dalam jenis pelayanan yang tersedia pada fasilitas utama dan penunjang memudahkan dalam pemberian penilaian terhadap kinerja pelayanan.

Kriteria standar pelayanan penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan sangat diperlukan bagi para penyelenggara terminal, baik terminal tipe A, B dan C. Dengan pedoman materi standar pelayanan penyelenggaraan akan lebih terkontrol dalam melaksanakan tugasnya. Demikian pula terget hasil dan kinerja pelayanan akan lebih fokus.

Gambaran Umum Penyelenggaraan Terminal Penumpang Di Beberapa Daerah

Terminal bagi simpul transportasi umum di Indonesia merupakan prasarana yang sangat vital bagi masyarakat pengguna jasa transportasi. Terminal sebagai koneksitas utama daerah yang satu dengan yang lain memerlukan berbagai fasilitas yang harus disediakan. Fasilitas yang lengkap dan dalam kondisi prima akan memberikan pelayanan yang lebih nyaman, aman dan memuaskan masyarakat pada bab ini akan di sajikan semua visual yang menggambarkan fasilitas fasilitas yang tersedia di terminal penumpang beberapa terminal tipe A, B dan C di daerah Kota Besar, sedang dan kecil sebagai berikut.

A. DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA

Pelayanan Transportasi Umum yang disediakan oleh Pemerintah DKI Jakarta terdapat terminal penumpang di 5 wilayah administratif kota sebanyak 11 (sebelas) terminal. Adapun data terminal tersebut baik tentang keadaan terminal maupun armada angkutan umum.

Tabel 9.1. Terminal di DKI Jakarta

No	Kota	Nama Terminal	Tipe	Luas (m2)
1	Jakarta Selatan	Lebak Bulus	A	6.150
2	Jakarta Barat	Kalideres	A	4.300
3	Jakarta Timur	Rawamangun	A	2.300
4	Jakarta Timur	Kampung Rambutan	A	4.500
5	Jakarta Timur	Pulo Gadung	A	5.450
6	Jakarta Selatan	Blok M	B	2.100
7	Jakarta Selatan	Pasar Minggu	B	1.750
8	Jakarta Timur	Cililitan	B	750
9	Jakarta Timur	Kampung Melayu	B	1.500
10	Jakarta Pusat	Senen	B	2.100
11	Jakarta Utara	Tanjung Priok	B	2.750

Sumber: *Profil dan Kinerja Transportasi Darat DKI Jakarta 2011*.

Dari tabel di atas terlihat bahwa Terminal Lebak Bulus merupakan terminal tipe A dengan luas terminal terbesar dan disusul kemudian dengan Terminal Kampung Rambutan. Kedua terminal ini khususnya Terminal Kampung Rambutan, melayani perjalanan Bus Antar Kota Antar Provinsi yang menuju arah timur maupun selatan dari DKI Jakarta.

Sebagai Ibukota Negara, dengan jumlah penduduk cukup besar, keberadaan terminal sebagai salah satu simpul transportasi umum di Provinsi DKI Jakarta tentulah sangat vital. Jumlah armada angkutan umum yang melayani masyarakat melalui simpul terminal di provinsi ini pun cukup besar, sebagai gambaran, jumlah armada angkutan umum yang melayani DKI Jakarta melalui simpul-simpul terminal yang ada dapat dilihat dalam Tabel 9.2

Tabel 9.2 Jumlah Armada Angkutan Umum di Provinsi DKI Jakarta

Jenis Angkutan	Tahun – Jumlah PO dan Armada					
	2009		2010		2011	
	PO	Armada	PO	Armada	PO	Armada
AKAP	71	3.449	69	3.669	67	3.704
AKDP	-	91.082	-	92.113	-	92.241
Taksi	-	24.324	-	24.541	-	25.312
Jumlah	71	118.855	69	120.323	67	121.257

Sumber: Profil dan Kinerja Transportasi Darat DKI Jakarta, 2011.

Salah satu terminal tipe A yang cukup besar di DKI Jakarta yaitu Terminal Lebak Bulus merupakan terminal yang melayani keberangkatan dan kedatangan angkutan penumpang Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Trayek DKI, dan Trayek non DKI. Secara rinci, data pelayanan Terminal Lebak Bulus dapat dilihat dalam Tabel 9.3 berikut,

Tabel 9.3 Data Terminal Lebak Bulus

No	Deskripsi	Penjelasan
1	Jumlah bus yang melayani	1.024 kendaraan/hari
	Bus AKAP	206 kendaraan/hari
	Trayek DKI	565 kendaraan/hari
	Trayek Non DKI	253 kendaraan/hari
2	Jumlah RIT Operasi/hari	3.703 RIT
	Jumlah RIT AKAP/hari	206 RIT
3	Jumlah Penumpang/hari	Masuk = 24.639 orang
		Keluar = 41.607 orang
	Jumlah Penumpang AKAP	Berangkat = 2.500 orang
		Tiba = 1.522 orang
4	Jumlah Perusahaan bus	66 PO
5	Jumlah Trayek	
	AKAP	44 trayek
	Trayek DKI	16 trayek
	Trayek non DKI	6 trayek

Sumber: Profil Terminal Lebak Bulus, 2012



Gambar. 9.1 Terminal Lebak Bulus, DKI Jakarta

Dalam melayani calon penumpang yang datang maupun berangkat dari Terminal Lebak Bulus, terminal ini dilengkapi dengan 78 loket penjualan tiket dan fasilitas penunjang lainnya yang mendukung kelancaran pelayanan terminal terhadap penumpangnya. Gambaran pelayanan fasilitas Terminal Lebak Bulus dapat dilihat dalam tabel berikut,

Tabel 9.4 Fasilitas Terminal Lebak Bulus

No	Fasilitas	Penjelasan
1	Luas Terminal	2 Hektare
2	Luas EmplACEMENT Terminal	24.070 m ²
3	Ruang Tunggu/Kios	510 m ²
4	Kantor	1.540 m ²
5	Taman	1.839 m ²



Gambar 9.2 Fasilitas Terminal Lebak Bulus

Gambar 9.3 Situasi di terminal penumpang Pulo Gadung Jakarta Timur



Gambar 9.3a



Gambar 9.3b



Gambar 9. 3c



Gambar 9. 3d



Gambar 9. 3e



Gambar 9. 3f



Gambar 9.3g

Pada gambar 9.3 secara keseluruhan mencerminkan keadaan terminal penumpang di Pulo Gadung Jakarta Timur. Secara umum keadaan Terminal Pulo Gadung terlihat masih semrawut dan kurang teratur. Pada jalur kedatangan bus dari luar kota, dalam kota dan kendaraan pribadi bercampur dalam satu jalur sehingga ketika tiba bersamaan terlihat hiruk pikuk tidak teratur. Keadaan fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang sudah kurang terawat dengan baik menimbulkan kesan kumuh. Kondisi tersebut dibiarkan oleh Pemda DKI boleh jadi karena fungsi Terminal Pulo Gadung akan dipindahkan ke Terminal yang baru yaitu Pulogebang

Gambar 9.4 Situasi di Terminal Rawamangun Jakarta



Gambar 9.4a



Gambar 9.4b



Gambar 9.4c



Gambar 9.4d

Berdasarkan gambaran umum penyelenggaraan terminal penumpang di DKI Jakarta sesuai dengan gambar beberapa spot yang diambil di Terminal Pulo Gadung, Lebak Bulus dan Rawamangun menunjukkan fasilitas utama dan penunjang sudah mulai uzur dan rusak tanpa dilakukan perawatan yang rutin dan cukup anggaran. Terutama di Pulo Gadung terminal tertua keadaanya seperti dibiarkan apa adanya. Demikian pula keadaan yang tidak jauh berbeda di Lebak Bulus kurang terawat. Walaupun saat ini terminal Lebak Bulus dan sekitarnya terkena pembangunan MRT mulai dari Lebak bulus sampai Bundaran HI pada tahap pertama. Adapun Terminal Ramangun dengan bangunan baru dan sebagai terminal modern akan tetapi menghadapi masalah desain pembangunan yang salah pada jalur pintu masuk melintasi depan terminal untuk angkutan kota. Kesalahan desain menyebabkan setiap kendaraan yang mau masuk dan melintas harus tiga kali manuver baru bisa melintas. Sedangkan pembangunan terminal penumpang super modern di Indonesia merupakan terminal penumpang yang terintegrasi dengan Mall dan fasilitas modern lainnya. Terminal penumpang tersebut terletak di Pulo Gebang namun sampai saat ini belum mulai berfungsi. Operasional terminal Pulo

Gebang masih menunggu ijin dari Kementerian Perhubungan Cq Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Pada Gambar 9.4 sampai dengan Gambar 9.4d tampak terminal Rawamangun yang megah akan tetapi seperti utarakan di atas ada kesalahan desain pada pintu masuk depan terminal untuk menuju kendaraan sulit menyebabkan optimalisasi penataan fasilitas utama rendah.

B. GAMBARAN PENYELENGGARAAN TERMINAL PENUMPANG DI YOGYAKARTA

Untuk melayani kebutuhan mobilitas masyarakat Kota Yogyakarta khususnya bagi masyarakat pengguna angkutan umum, di Kota Yogyakarta terdapat beberapa terminal sebagai simpul transportasi angkutan umum. Terminal terbesar di Kota Yogyakarta adalah terminal Giwangan yang berlokasi di Pusat Kota Yogyakarta menggantikan Terminal Umbulharjo yang saat ini dipersiapkan untuk melayani angkutan dalam Kota. Secara umum di wilayah Provinsi DI. Yogyakarta terdapat 5 (lima) terminal, satu terminal tipe A, tiga terminal tipe B, dan satu terminal tipe C. Data terkait terminal di Provinsi DI Yogyakarta dapat dilihat dalam Tabel 9.4 berikut,

Tabel 9.4 Terminal Penumpang di DI. Yogyakarta

No	Nama Terminal	Tipe	Luas	Lokasi
1	Giwangan	A	50.000	Kota Yogyakarta
2	Wates	B	450	Kab. Kulon Progo
3	Wonosari	B	400	Kab. Sleman
4	Pasar Klopo	C	300	Kab. Sleman

Sumber: Perhubungan Dalam Angka 2011

Terminal yang berada di Kota Yogyakarta adalah Terminal Giwangan yang merupakan terminal tipe A yang melayani kedatangan dan keberangkatan bus AKAP, AKDB, bus perkotaan, dan angkutan kota. Detail data Terminal Giwangan di Kota Yogyakarta dapat dilihat dalam tabel berikut,

Tabel 9.5 Data Terminal Giwangan

No	Deskripsi	Penjelasan
1	Lalu Lintas Orang	2.658.359 org/tahun
2	Lalu Lintas Kendaraan	810.639 kend/tahun
3	Tipe Terminal	A
4	Luas Terminal	58.850 m ²

Sumber: Perhubungan Dalam Angka 2011



Aktivitas Naik Turun Penumpang Terminal Giwangan



Akses Masuk Terminal Giwangan

Gambar 9.5 Terminal Giwangan, Yogyakarta

Untuk melayani penumpang, Terminal Giwangan memiliki bangunan gedung terminal yang cukup representatif. Ruang tunggu yang cukup nyaman, papan informasi keberangkatan, serta keberadaan petugas terminal cukup membantu dan memberikan kenyamanan bagi calon penumpang yang akan bepergian maupun datang dari Terminal Giwangan ini. Pada tabel berikut dapat dilihat beberapa fasilitas yang dimiliki oleh Terminal Giwangan Kota Yogyakarta,

Tabel 9.6. Fasilitas Terminal Giwangan

No	Deskripsi	Penjelasan
1	Luas Ruang Tunggu Terminal	920,80 m ²
	Kapasitas Ruang Tunggu Terminal	600 orang
2	Fasilitas Parkir Kendaraan	
	bus AKAP	116
	bus AKDP	25
	bus Perkotaan	50
	Taksi	70
	Kendaraan Pribadi Roda 2	240
	Kendaraan Prabadi Roda 4	125
3	Fasilitas Penunjang	
	Wartel	12 unit
	ATM	2 unit
	Loker	1 unit
	Tempat Ibadah	1 Mesjid, 2 Mushola
	Toilet	16 buah

Sumber: Perhubungan Dalam Angka, 2011

C. GAMBARAN PENYELENGGARAAN TERMINAL PENUMPANG KOTA PADANG SUMATERA BARAT

Terminal yang ada di Kota Padang berdasarkan Perhubungan Darat Dalam Angka tahun 2010 adalah sebagai berikut:

Tabel 9.7 Terminal Penumpang di Kota Padang

No	Nama Terminal	Tipe	Luas(m ²)	Lokasi
1	Andalas	A	6.200	Kota Padang
2	Jl. Pemuda	B	16.650	Kota Padang
3	Pasar Goan Hoat	C	7.200	Kota Padang

Sumber: Perhubungan Darat Dalam Angka, 2011

Namun pada kenyataannya terminal Andalas saat ini sudah tidak ada dan berubah fungsi menjadi Plaza Andalas. Saat ini terminal bus yang ada di Kota Padang dan berfungsi melayani kendaraan umum antar kota antar provinsi (AKAP) dan antar kota dalam provinsi (AKDP) adalah Terminal Bingkuang Air Pacah dan saat ini pun terminal tersebut sudah tidak beroperasi lagi.



Bangunan Depan Terminal Bingkuang Air Pacah



Bagian dalam Terminal Bingkuang Air Pacah



Aktivitas dalam Terminal Bingkuang Air Pacah Tahun 2008

Gambar 9.5 Eks Terminal Bingkuang Air Pacah Kota Padang

D. GAMBARAN PENYELENGGARAAN TERMINAL TRANSPORTASI DI KOTA PONTIANAK KALIMANTAN BARAT

Sistem transportasi darat Kota Pontianak dilayani oleh minibus, angkutan kota yang biasa disebut dengan oplet, taksi dan bus melayani beberapa trayek lainnya. Sebagian besar rute dalam kota yang dilayani oleh oplet dapat menghubungkan antara beberapa terminal yang ada di Kota Pontianak.

Pontianak merupakan kota yang dekat dengan perbatasan anantara Indonesia dengan Malaysia. Melalui jalan darat dari Kota Pontianak tersedia bus yang dapat menghubungkan antara Indonesia dengan Malaysia yaitu ke Kota Kuching dan Serawak. bus yang digunakan untuk lintas negara ini disediakan oleh berbagai penyedia layanan termasuk Perum DAMRI, perusahaan swasta Indonesia, dan perusahaan swasta Malaysia.

Terdapat 2 terminal di Kota Pontianak yang digunakan untuk melayani penumpang dengan trayek dalam kota dan antar kota seperti Tabel berikut.

Tabel 9.8 Terminal Penumpang di Kota Pontianak

No	Nama Terminal	Tipe	Luas (m ²)	Lokasi
1	Pontianak	A	240	Kota Pontianak
2	Batu Layang	B	3.500	Kota Pontianak

Sumber: Perhubungan Darat Dalam Angka, 2010

Saat ini terminal terbesar di Kota Pontianak yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Pontianak melalui UPTD Terminal adalah Terminal Batulayang. Namun kondisi pelayanan terminal Batulayang saat ini sangat memprihatinkan, jumlah penumpang semakin menurun, dan fasilitas terminal pun tidak terawat. Keberadaan angkutan travel, dan lokasi terminal yang cukup

jauh dari pusat kota menjadi salah satu penyebab menurunnya tingkat pelayanan Terminal Batulayang ini.



Kantor Terminal Batu Layang

E. GAMBARAN PENYELENGGARAAN TERMINAL PENUMPANG KOTA SURABAYA JAWA TIMUR

Kota Surabaya memiliki terminal yang cukup representatif, dan merupakan salah satu terminal yang cukup baik di Indonesia, yaitu terminal Purabaya yang merupakan terminal tipe A. Terminal ini terdapat di kecamatan Bungurasih Kota Surabaya, dan melayani keberangkatan serta kedatangan bus AKAP, AKDP, maupun angkutan perkotaan. Selain terminal Purabaya yang merupakan terminal tipe A, Kota Surabaya juga terdapat 1 (satu) terminal tipe B, dan 8 (delapan) terminal tipe C yang melayani angkutan perkotaan dan angkutan regional jarak dekat. Terminal di kota Surabaya dapat dilihat dalam tabel berikut,

Tabel 9.9 Terminal di Kota Surabaya

No	Nama Terminal	Kelas	Pelayanan Angkutan	Luas
1	Purabaya	A	AKAP, AKDP, Angkutan Kota	115.000 m ²
2	Tambak Oso Wilangun	B	AKDP, Angkutan Kota	30.000 m ²
3	Bratang	C	Angkutan Kota	2.760 m ²
4	Benowo	C	Angkutan Kota	2.886 m ²
5	Dukuh Kupang	C	Angkutan Kota	2.974 m ²
6	Kalimas Barat	C	Angkutan Kota	1.845 m ²
7	Menanggal	C	Angkutan Kota	2.072 m ²
8	Balong Sari	C	Angkutan Kota	1.578 m ²
9	Kedungcowek	C	Angkutan Kota	7.000 m ²
10	Manukan	C	Angkutan Kota	4.485 m ²

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2012

Terminal Purabaya merupakan pengembangan dari Terminal Joyoboyo yang kapasitasnya sudah tidak memadai serta berada dipusat kota yang tidak memungkinkan dilakukan pengembangan. Pembangunan terminal tipe A Purabaya sudah direncanakan sejak tahun 1982 berdasarkan surat Persetujuan Gubernur Jawa Timur namun baru dapat dilaksanakan pembangunan pada 1989 serta diresmikan pengoperasiannya oleh Menteri Perhubungan RI pada tahun 1991.

Lokasi pembangunan Terminal Purabaya berada di Desa Bungurasih Kecamatan Waru Kabupaten Sidoarjo dengan luas \pm 12 Ha. Dipilihnya lokasi tersebut karena mempunyai akses yang sangat baik dan strategis sebagai pintu masuk ke kota Surabaya serta berada pada jalur keluar kota Surabaya arah timur selatan dan barat. Walaupun lokasi Terminal Purabaya berada di Kabupaten Sidoarjo namun pengelolaan terminal dilakukan oleh Pemerintah Kota Surabaya. Hal tersebut berdasarkan perjanjian kerjasama (MOU) antara Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dengan Pemerintah Kota Surabaya.

Terminal Purabaya, yang merupakan terminal tipe A di Kota Surabaya, terhitung memiliki fasilitas yang cukup lengkap.

Dengan luas keseluruhan yang mencapai 12 hektare, terminal ini selalu terjaga keamanan dan kebersihannya. Saat ini terminal Purabaya Surabaya sedang dilakukan peningkatan terminal, dengan dilakukannya pembangunan gedung terminal baru dengan sistem selasar yang langsung dapat mengakses parkir bus untuk tiap-tiap jurusan. Fasilitas yang terdapat di terminal bus Purabaya baik fasilitas utama maupun fasilitas penunjang, antara lain adalah sebagai berikut,

Tabel 9.10 Fasilitas Terminal bus Purabaya

No	Fasilitas Utama	No	Fasilitas Penunjang
1	Ruang Tunggu Penumpang	1	Toilet
2	Selasar Kedatangan AKAP/AKDP	2	Kantin
3	Pos Kedatangan bus	3	Wartel
4	Pos Keberangkatan bus	4	Ruang Ibu Menyusui
5	Parkir bus Kota	5	Bank
6	Parkir bus Patas	6	Pos Kesehatan
7	Jalur Pemberangkatan AKAP & AKDP	7	Pos Informasi
8	Tempat Parkir bus Malam	8	Pos Polisi
9	Pintu Masuk Terminal	9	Ruang Tunggu Penumpang
10	Pintu Keluar Terminal	10	Pos Ruang Tunggu
11	Bus DAMRI Bandara Juanda	11	Tempat Parkir MAT
12	Peron		
13	Gedung Kantor Terminal		

Sumber: Profil Terminal bus Purabaya Surabaya, 2012

Beberapa gambaran terkait dengan penyelenggaraan terminal bus Purabaya Surabaya, yang mencakup kegiatan pelayanan terminal baik pelayanan fasilitas utama dan penunjang, dapat dilihat dalam gambar-gambar berikut,



Pos Kedatangan bus



Kedatangan bus



Ruang Tunggu Penumpang



Ruang Merokok



Ruang Ibu Menyusui



Pos Informasi

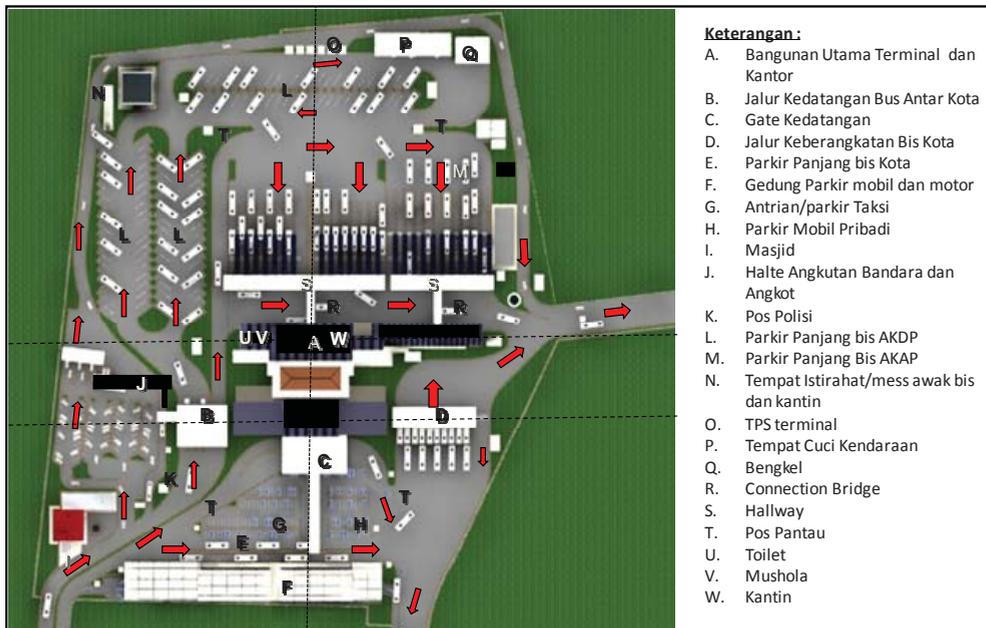


Pos Kesehatan



Pos Polisi

Gambar. 9.6 Fasilitas Pelayanan Terminal bus Purabaya, Surabaya



Gambar. 9.7 Denah Terminal Purabaya, Surabaya

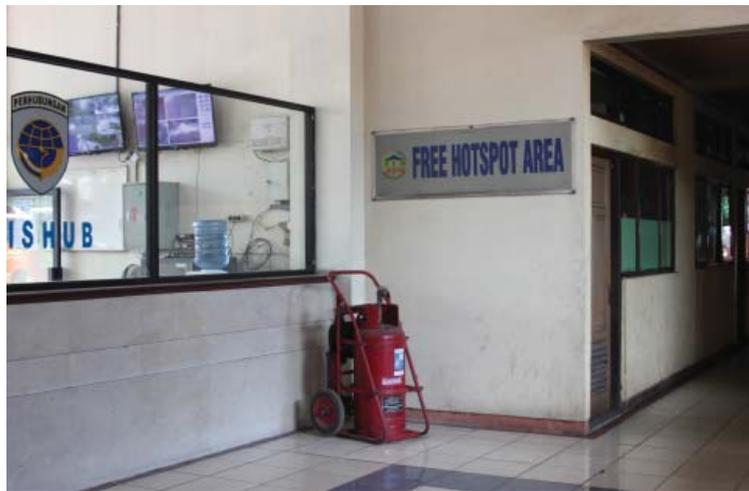
Penjelasan mengenai terminal penumpang Purbaya cukup lengkap memberikan gambaran bahwa tidak seluruh penyelenggaraan terminal penumpang memiliki kinerja pelayanan yang lebih baik. Di Terminal Purbaya dari aspek *hinterland* area terminal memang tidak mengganggu kemacetan pada persinggungan jalur keluar dan masuk terminal sebagaimana

pada umumnya terminal penumpang di Indonesia. Akan tetapi dari aspek operasional Terminal Purbaya masih belum tertib dan terkesan agak semrawut

F. GAMBARAN UMUM PENYELENGGARAAN TERMINAL PENUMPANG DI PURWOKERTO

















Berdasarkan gambar atau visualisasi keadaan dan kondisi terminal penumpang di Purwokerto yang diberi nama “terminal penumpang Bulu Pitu” termasuk terminal tipe A. Sebagai terminal tipe A dilihat dari bentuk bangunan dan desain terminal merupakan terminal yang ideal dengan luas yang sangat memadai. Hampir seluruh fasilitas utama dan penunjang sudah lengkap dimiliki kecuali fasilitas penitipan barang yang permanen. Taman bermain dan rekreasi sangat luas dan terpelihara dengan baik serta mencerminkan keindahan dan keasrian lingkungan yang dipersiapkan secara apik. Keadaan fasilitas masih berfungsi baik meskipun semakin tua dan perlu peningkatan perawatan dan renovasi yang memadai sesuai dengan eksistensi sebagai terminal modern. Letak terminal yang tidak berdekatan dengan jalur lalu lintas jalan nasional dan provinsi merupakan terminal yang jauh dari kemacetan lalu lintas disekitarnya. Keluar masuk BUS dan Angkutan Kota sangat teratur dan tidak menimbulkan kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas disekitar sebagaimana pada umumnya terminal penumpang di kota-kota besar dan sedang. Terminal penumpang “Bulu Pitu” Purwokerto patut menjadi percontohan nasional dan sebenarnya keberhasilan pembangunan tersebut

tidak terlepas dari keseriusan para pemimpin pemerintahan baik tingkat nasional, provinsi dan kabupaten/kota membenahi transportasi.

G. GAMABARAN UMUM PENYELENGGARAAN TERMINAL PENUMPANG DI KOTA BEKASI





BAB 9 – Gambaran Umum Penyelenggaraan Terminal Penumpang Di Beberapa Daerah





BAB 9 – Gambaran Umum Penyelenggaraan Terminal Penumpang Di Beberapa Daerah













Berdasarkan gambar gambar penyelenggaraan terminal penumpang tipe A di Kota Bekasi di atas bahwa letak terminal berada di pusat kota Bekasi dan di depan pasar Baru. Keadaan dan kondisi sangat ramai dan semrawut di luar areal terminal. Arus lalu lintas di depan terminal walaupun satu jalur tetapi terlihat semrawut tumpang tindih dengan keluarnya bus dan angkutan kota dari termnal. Penataan parkir bus terlihat cukup teratur dan rapih.Tempat naik dan turun penumpang masih belum tertata dengan baik dikarenakan space yang terbatas. Fasilitas utama dan penunjang cukup lengkap akan tetapi kondisinya terkesan kumuh. Adapun fasilitas utama yang belum ada hanya “tempat naik turun penumpang”, sedang fasilitas penunjang yang belum ada yaitu; telepon umum, tempat penitipan barang, alat pemadam kebakaran, ruang menyusui dan fasilitas pecandang cacat. Ruang kantor tertata dengan lay out seadanya dan sebagai ruang kantor kurang representative. Dibawah ruang kantor untuk beberapa ruang tidur istirahat para crew atau penumpang. Toilet dan berhimpitan dengan mushola kecil terpelihara dengan baik dan cukup bersih, sedang Masjid

besar terletak di belakang terminal. Terminal penumpang Kota Bekasi sudah berusia puluhan tahun dan letaknya ditengah perkotaan sudah tidak layak. Sebenarnya perluasan terminal dengan penambahan sekitar 2,5 hektar dapat dipertahankan letak terminal ditengah kota tersebut. Tetapi harus direnovasi secara total dengan konsep terminal modern yang terintegrasi Mall dan fasilitas bisnis lainnya. Sudah bertahun tahun telah diupayakan menuju terminal modern akan tetapi tidak ada keseriusan dari para pemimpin pemerintahan daerah baik eksekutif maupun legeslatif. Sehingga sampai saat ini sudah beberapa kali ganti pemimpin keadaan dan kondisi terminal tipe A berjalan seadanya dan sudah kurang layak. Kota Bekasi sebagai daerah penyangga ibukota dan menuju kota modern sudah selayaknya menjadi perhatian serius para pemimpin pemerintahan baik pusat dan terutama daerah. Pelaksanaan otonomi daerah yang setengah hati menyebabkan kerugian yang besar bagi masyarakat luas terutama hak warga negara mendapatkan pelayanan jasa transportasi umum secara layak.

Komitmen dan keseriusan para pemimpin daerah mutlak diperlukan jika pemimpin berorientasi kepada kepentingan publik. Akan tetapi sayang para elite politik yang menjadi pejabat publik didaerah lebih banyak berorientasi pada kepentingan pribadi dan partai politiknya. Peran partai politik menyiapkan para pemimpin yang negarawan sudah hilang dan digantikan dengan lahirnya para pemimpin pemerintahan yang berbisnis atau setidaknya berpikir untung rugi bagi dirinya. Kepentingan publik terabaikan dan lebih mementingkan kepentingan pribadi dan kelompoknya dengan hanya sekedar berebut komisi dari para pebisnis. Jika idealisme para pemimpin pemerintahan dari pusat sampai daerah telah luntur maka tinggal menunggu kebangkrutan negara seperti negara Yunani.



Standar Kompetensi SDM Pengelola Terminal Penumpang

Pada bab X sebagai bab terakhir membahas mengenai sumber daya manusia (SDM) pengelola terminal penumpang transportasi angkutan jalan. Semua kalangan akan mengatakan bahwa SDM merupakan faktor kunci keberhasilan dalam suatu aktivitas. Korea Selatan, Tiongkok dan Malaysia serta Singapura ekonominya maju dan pengaturan transportasi sudah baik, karena SDM nya berkualitas. Kata kunci SDM yang berkualitas adalah profesional dan kompeten dalam penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi. Negara negara yang disebutkan di atas yang memiliki *income* per kapita sekitar 10 ribu dolar AS karena program perencanaan dan pengembangan SDM di lakukan secara komprehensif dan sistematis dan berkelanjutan. Kompetensi merupakan gabungan dari tiga aspek yaitu memiliki pengetahuan, kete rampilan dan sikap serta tingkah laku. Dengan demikian kompetensi seseorang adalah kemampuan seseorang berdasarkan pengetahuan yang dimiliki, keterampilan dan sikap perilaku mencerminkan pengetahuan dan keterampilan yang dimiliki. Demikian pula dalam mengelola terminal penumpang memerlukan pengetahuan teknis dan sikap perilaku yang dipersyaratkan dalam melayani penggunaan jasa transportasi

umum. Pada kesempatan ini akan dibahas mengenai standar kompetensi bagi SDM pengelola terminal penumpang sebagai berikut;

A. DASAR HUKUM

Ketentuan yang dapat dijadikan landasan berpijak untuk menyusun standar kompetensi pengelola terminal penumpang dikembangkan dari ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

- (1) UU No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan Pasal 33 ayat (1) ditegaskan bahwa untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan antara intermoda dan antarmoda
- (2) Berdasarkan Pasal 39;
 - a) Lingkungan kerja Terminal merupakan daerah yang diperuntukkan bagi fasilitas Terminal.
 - b) Lingkungan kerja Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikelola oleh penyelenggara Terminal dan digunakan untuk pelaksanaan pembangunan, pengembangan, dan pengoperasian fasilitas Terminal.
 - c) Lingkungan kerja Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan peraturan daerah kabupaten/kota, khusus Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta ditetapkan dengan Peraturan Daerah Provinsi.

Bertitik tolak dari ketentuan tersebut di atas berikut akan diuraikan dijadikan landasan berpijak untuk merumuskan tugas-tugas pengelola terminal.

B. TUGAS-TUGAS

Tugas pengelola terminal penumpang pada dasarnya adalah mengoperasikan terminal penumpang yang dilaksanakan oleh Pemerintah Kabupaten/Kota, dan khusus untuk DKI Jakarta oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

Pengoperasian terminal dimaksud meliputi kegiatan:

- 1) Perencanaan, meliputi penyusunan rencana:
 - a) Pemanfaatan fasilitas utama dan fasilitas penunjang;
 - b) Pengaturan kedatangan dan pemberangkatan angkutan umum yang masuk terminal;
 - c) Pengaturan lalu lintas di area terminal;
 - d) Pengaturan parkir di area terminal;
 - e) Pengaturan petugas terminal
- 2) Pelaksanaan, meliputi:
 - a) Mencatat kedatangan kendaraan angkutan umum yang masuk terminal;
 - b) Mengatur antrian tunggu dan keberangkatan;
 - c) Mengatur lalu lintas kendaraan angkutan umum di lingkungan kerja terminal
 - d) Mengatur keberangkatan;
 - e) pemberitahuan waktu pemberangkatan kendaraan umum kepada penumpang dan informasi lainnya;
 - f) Memerintahkan keberangkatan setelah dipastikan kendaraan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta perijinan;
 - g) Mencatat waktu keberangkatan dan faktor muat setiap kendaraan
 - h) Penyusunan laporan kinerja terminal, meliputi:
 - jumlah kendaraan dan penumpang yang datang dan berangkat, setiap trayek
 - pencatatan jumlah pelanggaran;
 - mutu pelayanan terminal, meliputi:
 - pelayanan keberangkatan dan keberangkatan;
 - pelayanan parkir;
 - pelayanan terhadap pengunjung;
 - pelayanan kepada penumpang.
 - pencatatan faktor muat
 - i) pemungutan jasa pelayanan terminal penumpang;

- 3) Pengawasan operasional terminal, meliputi:
- a) pemeriksaan terhadap kelengkapan administrasi kendaraan, meliputi antara lain:
 - dokumen perizinan angkutan umum;
 - keabsahan kartu pengawasan;
 - masa berlaku dokumen perjalanan;
 - dokumen perizinan kendaraan yang digantikan jika kendaraan cadangan;
 - keabsahan dan masa berlaku buku uji.
 - b) pemeriksaan fisik kendaraan bermotor, yang meliputi:
 - persyaratan teknis dan laik jalan;
 - fasilitas tanggap darurat kendaraan bermotor umum;
 - fasilitas penyandang cacat, usia lanjut, anak-anak dan wanita hamil;
 - identitas kendaraan yang meliputi antara lain; nama perusahaan, papan trayek dan jenis pelayanan.
 - c) pemeriksaan awak kendaraan bermotor umum yang meliputi antara lain:
 - pemeriksaan tanda pengenal dan seragam;
 - pemeriksaan kondisi kesehatan dan fisik.
 - d) pengawasan ketertiban terminal yang meliputi:
 - pemanfaatan fasilitas utama terminal;
 - pemanfaatan fasilitas penunjang terminal;
 - ketertiban dan kebersihan fasilitas umum;
 - keamanan di dalam terminal.

Mecermati tugas dan fungsi penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan yang bersifat operasional teknis memerlukan seorang manajerial yang handa. Menghadapi banyak manusia yang berada di terminal baik staf staf petugas terminal maupun para pengguna transportasi dan orang-orang

yang berkepentingan hidup di terminal menunjukkan keadaan terminal penumpang cukup kompleks.

C. STANDAR KOMPETENSI

Pengoperasian terminal penumpang dilakukan oleh pengelola terminal yang terdiri dari:

- 1) Kepala Terminal, selaku pimpinan, dipersyaratkan memiliki kompetensi:
 - a) manajemen pengelolaan terminal melalui pendidikan di bidang terminal; dan
 - b) manajemen angkutan melalui pendidikan di bidang angkutan;
 - c) berpangkat paling rendah Penata Muda Tingkat / golongan III/b;
 - d) pengalaman bertugas di bidang lalu lintas dan angkutan jalanpaling sedikit 3 (tiga) tahun.
- 2) Petugas Administratif, selaku pembantu Kepala terminal, untuk menangani tugas-tugas adminitrasi terminal (termasuk memungut jasa terminal), dipersyaratkan memiliki kompetensi:
 - a) manajemen perkantoran
 - b) sistem informasi manajemen;
 - c) berpangkat paling rendah Pengatur Muda Tingkat I / golongan II/b;
- 3) Petugas Operasional, selaku pembantu Kepala Terminal, untuk menangani tugas-tugas operasional di lapangan , dipersyaratkan meiliki kompetensi:
 - a) manajemen pengelolaan terminal melalui pendidikan di bidang terminal; dan
 - b) manajemen dan rekayasa lalu lintas melalui pendidikan di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas

- c) berpangkat paling rendah Pe3ngatur Muda Tingkat I / golongan II/b;
- 4) PPNS dibidang LLAJ, selaku pembantu Kepala Terminal dan dibantu oleh PPNS dibidang LLAJ untuk menangani tugas penyidikan pelanggaran di bidang LLAJ dipersyaratkan memiliki kompetensi selaku PPNS di bidang LLAJ.

Mengingat secara perkembangan, terminal penumpang angkutan jalan merupakan unit kerja pemerintahan maka para penyelenggara terminal merupakan aparatur sipil negara (ASN). Adapun standar kompetensi yang melaksanakan tugas dan fungsi terminal penumpang yaitu kepala terminal (manajerial teknis) dan petugas administrasi serta petugas operasinal. ketiga Kompetensi penyelenggara terminal harus memiliki sumber daya manusia (SDM) yang tepat dan di tempatkan pada posisi yang tepat. Sedangkan jabatan kepala terminal di persyaratkan bagi yang memiliki persyaratan kepemimpinan yang kuat.

Penutup

Terminal penumpang angkutan jalan merupakan area yang menjadi tempat pergerakan kendaraan umum dari dan ke suatu tempat beserta penumpang dan barang yang dibawanya. Oleh karena itu fungsi terminal menjadi sangat strategis. Terminal penumpang dapat juga berfungsi melakukan mobilitas manusia secara massal dari tempat yang satu ke satu tempat yang lain. Demikian pula terminal dapat berfungsi sebagai pengatur dan pengendali pergerakan kendaraan umum melalui rute dan trayek tertentu sesuai dengan waktu yang ditetapkan. Untuk itu penyelenggaraan terminal penumpang membutuhkan banyak persyaratan yang harus disiapkan.

Sebagaimana telah diuraikan mulai dari Bab 2 sampai dengan Bab 10 merupakan persyaratan yang wajib ada. Mulai dari ketersediaan lahan, pemilihan lokasi yang tepat, perencanaan area, perencanaan bangunan terminal, pengaturan sirkulasi penumpang, standar luas terminal, fasilitas terminal, standar pelayanan penyelenggaraan terminal dan standar kompetensi SDM pengelola terminal penumpang. Seluruh persyaratan di atas kondisi dan keadaan disesuaikan dengan tipe kelas masing-masing. Sesuai dengan ketentuan yang berlaku kelas terminal

penumpang dibagi tiga yaitu tipe A, B dan C. Standar baku yang telah ditetapkan sesuai ketentuan berlaku akan menjadi acuan atau pedoman dalam penyelenggaraan terminal penumpang di Indonesia. standardisasi tersebut di gunakan bagi terminal tipe A, B dan C.

Pada bab terakhir dalam buku ini disajikan potret gambaran umum penyelenggaraan terminal penumpang di berbagai daerah di Indonesia dengan maksud yaitu melengkapi dalam pembahasan terminal penumpang secara lebih komprehensif. Dengan dukungan gambar dan foto otentik penyelenggaraan terminal penumpang dapat menjadi pembandingan antara perencanaan dan standar fasilitas operasional dengan fakta yang ada. Jika ditemukan perbedaan yang jauh antara standar baku terminal penumpang maka dapat disimpulkan bahwa penyelenggaraan terminal penumpang belum berjalan optimal demikian pula sebaliknya.

Daftar Pustaka

- Easton, David, (1965), A Frame Work For Political Analysis, Prentice –Hall, New Jersey
- Fukuyama, Francis, (1995), Trust, The Social Virtues and the creation of property, Printed in the
- Hong,Yuan& Lu Huapu, (2002), Evaluation and Analysis of Urban Transportation Efficiency In Cina, Institut of Transportation Engineering, Thianghua University.
- Istianto, Bambang, (2011), Manajemen Pemerintahan Dalam Perspektif Pelayanan Publik
- In Economic Development, Published for The World Bank, Oxford UniVersity Perss.
- Roth, Gabriel, (1987), The Private Provision Service in Developing Countries, EDI, Series
- Siregar, Muchtarudin, (2012), Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen TRANSPORTASI, Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia,
- Susantono, Bambang, (2014) Revolusi Transportasi, Penerbit, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

Transportasi bus Way, Penerbit Mitra Wacana Media, Jakarta.

United State of America, The Free Press.

White, Peter, (1995), Public Transport In Planning, Managament and Operation, UCL,Press London.

DAFTAR PUSTAKA PERATURAN PERUNDANGAN

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, “**Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**”**Kementerian Hukum** dan Hak Asasi Manusia, tahun 2009

Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004, “**Jalan**”**Kementerian Hukum** dan Hak Asasi Manusia, tahun 2004

Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 “ **Prasarana dan Lalu Lintas Jalan**”.

Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia, tahun 1993

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995, “**Terminal Transportasi Jalan**” direktorat Jenderal Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum, Tahun 1997.

Pedoman Jalan Nomor 038/TBM/1997 “**Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota**” Direktorat Jenderal Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum, Tahun 1997.

Peraturan Menteri Perhubungan R.I. Nomor PM. 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.