

**PENGEMBANGAN TERMINAL REGIONAL
KABUPATEN BUOL SULAWESI TENGAH**

***THE DEVELOPMENT OF REGIONAL TERMINAL
OF BUOL REGENCY CENTRAL SULAWESI***

ABD.HARIS B.SAMAH



**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2008

**PENGEMBANGAN TERMINAL REGIONAL
KABUPATEN BUOL SULAWESI TENGAH**

Tesis

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar Magister

Program Studi
Teknik Transportasi

Disusun dan diajukan oleh

ABD.HARIS B.SAMAH

Kepada

**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2008

TESIS**PENGEMBANGAN TERMINAL REGIONAL KABUPATEN BUOL
SULAWESI TENGAH**

Disusun dan diajukan oleh :

ABD.HARIS B.SAMAH

Nomor Pokok P2900206514

telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Tesis

pada tanggal 20 Februari 2008

dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Menyetujui

Komisi Penasihat,

Prof.Dr. Ir. Shirly Wunas, DEA

Ketua

Ketua Program Studi

Teknik Perencanaan Transportasi,

Prof.Dr.Ir.H.M.Ramli Rahim,M.Eng

Anggota

Direktur Program Pascasarjana

Universitas Hasanuddin,

Prof. Dr-Ing.M.Yamin Jinca,M.STr

Prof.Dr.dr.Abdul Razak Thaha,M.Sc

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena atas berkat dan karuniaNya sehingga tesis ini dapat diselesaikan. Hal ini merupakan salah satu syarat penyelesaian pendidikan pada Program Pasca Sarjana Universitas Hasanuddin Makassar.

Gagasan yang melatari topik permasalahan ini timbul dari hasil pengamatan penulis terhadap kegiatan operasional terminal yang berada di kawasan pemukiman penduduk dan kawasan perdagangan dengan menggunakan lokasi yang sempit dimana sebelumnya adalah terminal kecamatan yang berubah fungsi menjadi terminal kabupaten setelah pemekaran Kabupaten Buol.

Banyak kendala yang dihadapi penulis dalam rangka penyusunan tesis ini, berkat bantuan dari berbagai pihak maka tesis ini dapat selesai pada waktunya. Melalui kesempatan ini penulis dengan tulus menyampaikan terima kasih kepada:

1. Prof.Dr.Ir. Shirly Wunas, DEA sebagai Ketua Komisi Penasihat dan Prof.Dr.Ir.H.M.Ramli Ramli Rahim,M.Eng sebagai Anggota Komisi Penasihat atas bantuan dan bimbingan yang diberikan mulai dari pengembangan minat terhadap permasalahan penelitian, pelaksanaan penelitian sampai penyusunan tesis.
2. DR.Ir.H.Nana Rukmana D.W.,M.A. selaku Kepala Pusat Pembinaan Keahlian dan Teknik Konstruksi BPK-SDM Dep.Pekerjaan Umum RI, yang telah

memberikan kesempatan untuk mendapatkan beasiswa pendidikan program kerjasama Universitas Hasanuddin Makassar dengan Pusbiktekk BPK-SDM Dep.Pekerjaan Umum RI.

3. Prof.Dr-Ing. M. Yamin Jinca,M.STr. selaku Ketua Program Studi Teknik Transportasi kerjasama Universitas Hasanuddin Makassar dengan Pusbiktekk BPK-SDM Dep.Pekerjaan Umum RI, yang telah memberikan bimbingan selama pelaksanaan perkuliahan dan seluruh staf pengelola program yang telah memberikan bantuan selama masa perkuliahan
4. Bupati Buol dan Kepala Dinas Kimpraswil Kabupaten Buol, yang telah memberikan izin/tugas belajar untuk mengikuti proses perkuliahan.
5. Kepala Bappeda, Kepala Dinas Perhubungan, Kepala Dinas Tata Kota Kabupaten Buol beserta staf yang telah membantu dalam pengambilan data.
6. Bapak B.Samah (alm) dan Ibu H.A. Machmud (alm) selaku orang tua serta kakak dan adik semuanya yang telah memberikan dorongan dan bantuan moril maupun materil sampai penyelesaian perkuliahan.
7. Rina Jusuf,ST dan Ika Yuanita Fitria Prihartini selaku isteri dan anak yang dengan penuh kesabaran memberikan motivasi dalam menjalani perkuliahan hingga selesai.
8. Teman-teman karyasiswa teknik transportasi serta semua pihak yang turut membantu penulis dalam menyelesaikan tesis ini.

Makassar, Februari 2008.

ABD.HARIS B. SAMAH

ABSTRAK

ABD.HARIS B.SAMAH. Pengembangan Terminal Regional Kabupaten Buol Sulawesi Tengah (dibimbing oleh Shirly Wunas dan H.M.Ramli Rahim).

Penelitian ini bertujuan (1) menganalisis permintaan penumpang terhadap angkutan regional Kabupaten Buol; (2) menganalisis kebutuhan lahan terminal regional Kabupaten Buol; (3) mengevaluasi rencana lokasi terminal regional Kabupaten Buol yang saat ini telah disediakan oleh Pemerintah Kabupaten Buol.

Pengambilan data dilakukan dengan survey lokasi untuk mengetahui kondisi lahan terminal dan pengumpulan data-data sekunder yang berkaitan dengan materi penelitian serta wawancara dengan informan dari berbagai instansi yang terkait kebutuhan penelitian. Data dianalisis secara deskriptif kuantitatif dengan pendekatan analisis metode Ekstrapolasi untuk mengetahui pertumbuhan penumpang angkutan umum.

Permintaan angkutan penumpang di Kabupaten Buol masih rendah, dan didominasi oleh penumpang angkutan pedesaan yang melayani seluruh trayek dalam wilayah kabupaten dengan pola pergerakan menuju pusat kegiatan, baik ke ibu kota kecamatan maupun menuju ke ibu kota kabupaten. Berdasarkan hasil analisis terminal yang digunakan saat ini tidak sesuai dengan fungsi lahan. Untuk memenuhi kebutuhan terminal yang akan datang dapat diarahkan sesuai rencana tata ruang kota yang berada Kelurahan Kampung Bugis dengan luas 2.170,8m² untuk fasilitas utama dan 1.875m² untuk fasilitas penunjang. Perkembangan kota tidak mengganggu lokasi terminal yang telah ditetapkan berada dikawasan tepi kota dan telah memenuhi standar perencanaan terminal, terletak dalam jaringan trayek antar kota dalam propinsi, terletak di jalan arteri, tersedia lahan 2ha dan mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar terminal.

ABSTRACT

ABD.HARIS B.SAMAH. *The Development of Regional Terminal of Buol Regency, Central Sulawesi* (supervised by Shirly Wunas and H.M.Ramli Rahim)

This research aims to (1) analyze passengers demand on regional transportation of Buol Regency; (2) analyze the need of regional terminal land of Buol Regency.; (3) evaluate the plan of regional terminal location of Buol Regency which has been provided by the government of Buol Regency.

The data were obtained through survey and interview to informants from different institutions related to research need. The data were analyzed using descriptive quantitative analysis by means of exploration approach.

The results show that the demand of transportation in Buol Regency is still low. It is dominated by rural transportation which serves all regency areas in which all movements are directed to the centre of activities either to the capital of districts or to the capital of regency. Based on the analysis, the terminal used nowadays is not in line with land function. To fulfill the need of terminal in the future, it should be directed based on town planning which is located in Kampung Bugis Village with the width of 2.170,8 m² for main facility and 1.875 m² for supporting facility. The development of town does not disturb terminal location that has been appointed since it is located at the side of the town; it has fulfilled the standard of terminal planning; it is located in intercity route in province; it is located in artery passage; it is provided with 2 ha land; and it has a terminal loophole and entrance access.

DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Lembar Pengesahan	ii
Kata Pengantar	iii
Abstrak	v
Abstract	vi
Daftar Isi	vii
Daftar Tabel	ix
Daftar Gambar	x
Daftar Lampiran	xi

B A B I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
E. Ruang Lingkup Penelitian	5
F. Sistematika Penulisan	6

B A B II TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Terminal	7
B. Fasilitas dan Kebutuhan Lahan Terminal	9
C. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Lokasi terminal	15

D. Rencana Tata Ruang Wilayah	25
E. Kerangka Konsep Penelitian	30
B A B III METODOLOGI PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	33
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	33
C. Unit Analisis	33
D. Metode Analisis Data	34
E. Definisi Operasional	38
B A B IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum Daerah Penelitian	40
B. Analisis Permintaan Penumpang	47
C. Analisis Kebutuhan Lahan Terminal	62
D. Evaluasi Rencana Lokasi Terminal	66
B A B V KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	79
B. Saran – saran	80
Daftar Pustaka	81
Lampiran	

DAFTAR TABEL

Tabel 1	Kebutuhan ruang untuk bangunan terminal	14
Tabel 2	Kriteria keputusan untuk lokasi terminal	16
Tabel 3	Kapasitas kendaraan	21
Tabel 4	Jumlah penumpang minimal sesuai jenis kendaraan	24
Tabel 5	Luas wilayah, jumlah penduduk,kepadatan penduduk dansex ratio Kabupaten Buol tahun 2006.	43
Tabel 6	Jumlah Penduduk Kabupaten Buol tahun 2003-2006	43
Tabel 7	Jumlah Penumpang Naik Turun Kendaraan di Terminal Buol Tahun 2006	53
Tabel 8	Proyeksi Jumlah penumpang naik turun kendaraan menurut trayek perjalanan	55
Tabel 9	Jumlah Kendaraan menurut Trayek tahun 2006	57
Tabel 10	Kapasitas kendaraan per hari pada tahun 2006	58
Tabel 11	Jumlah Kendaraan Keluar Masuk Terminal Buol Tahun 2006	59
Tabel 12	Jumlah kebutuhan kendaraan dan waktu antar bus.	62
Tabel 13	Kebutuhan lahan untuk fasilitas penunjang terminal	65
Tabel 14	Kebutuhan Lahan Terminal Buol tahun 2026	66
Tabel 15	Jumlah rumah dan jarak pelayanan dari lokasi terminal	69

DAFTAR GAMBAR

Gambar	1	Kerangka konsep penelitian	32
Gambar	2	Peta Pulau Sulawesi	41
Gambar	3	Peta Propinsi Sulawesi Tengah	41
Gambar	4	Prosentasi kontribusi PDRB Kabupaten Buol	44
Gambar	5	Prosentasi ruas jalan di Kabupaten Buol	47
Gambar	6	Peta jalan nasional dan jalan propinsi	50
Gambar	7	Peta asal tujuan perjalanan angkutan pedesaan	51
Gambar	8	Peta asal tujuan perjalanan angkutan antar kota	52
Gambar	9	Prosentasi Jenis kendaraan angkutan penumpang	57
Gambar	10	Pergerakan Kendaraan keluar masuk dalam terminal	59

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Peta Kabupaten Buol	83
Lampiran 2. Peta Jaringan Jalan Dalam Kota Buol	84
Lampiran 3. Peta Guna Lahan Dalam Kota Buol	85
Lampiran 4. Penggunaan Lahan Dalam Kota Buol	86
Lampiran 5. Peta Lokasi Terminal	89

B A B I

PENDAHULUAN

B. Latar Belakang Masalah

Sebagai ibu kota dari sebuah kabupaten yang baru terbentuk berdasarkan Undang-undang RI Nomor 51 tahun 1999, Kota Buol menghadapi lonjakan kegiatan dari segala aktifitas yang berhubungan dengan keberadaan kota itu sendiri maupun dengan kota lain karena banyak aktifitas yang timbul dari dan ke daerah – daerah sekitar.

Salah satu aktifitas yang menonjol adalah terjadinya arus transportasi yang semakin hari semakin bertambah karena adanya pusat pemerintahan di daerah ini. Selain itu pula arus transportasi semakin meningkat juga dipengaruhi oleh adanya penambahan penduduk, penambahan produksi sumber daya alam, penambahan pendapatan, perkembangan wilayah, pertumbuhan pusat–pusat kegiatan serta penambahan keinginan melakukan perjalanan.

Untuk mengantisipasi terjadinya arus transportasi yang semakin tinggi, perlu adanya prasarana transportasi jalan yaitu terminal penumpang bagi angkutan umum untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta tempat pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

Fasilitas perpindahan penumpang angkutan umum adalah suatu tempat dimana terdapat fasilitas bagi penumpang agar dapat naik ke atau turun dari angkutan umum. Fasilitas perpindahan penumpang merupakan bagian dari sistem penyediaan angkutan umum, sehingga eksistensi dan pengoperasian

fasilitas perpindahan penumpang harus pula ditujukan mempercepat proses transfer, memberikan kenyamanan dan keamanan saat menunggu, memberikan informasi yang diperlukan, tidak mengganggu kelancaran dan tidak membahayakan arus lalu lintas serta tidak mengganggu aktifitas disekitar kawasan.

Pentingnya sebuah terminal bagi masyarakat merupakan prasarana bagi kegiatan ekonomi mengharuskan Pemerintah Kabupaten Buol untuk meningkatkan pelayanan terminal di Kota Buol yang menjadi kewenangannya. Oleh karena itu terminal di Kota Buol harus ditingkatkan dan dikembangkan agar dapat berfungsi dengan baik demi pelayanan terhadap masyarakat.

Keadaan umum yang terjadi di Indonesia, dimana sebuah kabupaten yang baru dimekarkan masih banyak fasilitas umum yang harus disediakan. Demikian pula yang terjadi di Kabupaten Buol. Dari beberapa kekurangan fasilitas umum, terminal penumpang sangat mendesak untuk ditingkatkan pelayanannya.

Seiring dengan peningkatan aktifitas, khususnya pelayanan transportasi, jumlah angkutan umum dari waktu ke waktu terus bertambah guna mendukung aktifitas masyarakat kota yang terus berkembang.

Kemacetan lalu lintas di dalam maupun di luar terminal terjadi setiap hari, terutama pada jam–jam sibuk. Hal ini disebabkan karena sulitnya pengaturan kendaraan di pintu masuk maupun di pintu keluar sehingga kendaraan menjadi antri. Sementara di dalam terminal terlihat kesemrawutan kendaraan, parkir kendaraan yang tidak teratur, dan penumpang lebih memilih menunggu kendaraan di tepi jalan, di depan pertokoan dan di depan Pasar Sentral yang

berhadapan langsung dengan terminal, ditambah lagi penjual hasil bumi yang berjualan disepanjang tepi jalan di depan terminal makin menambah kesemrawutan kendaraan.

Para sopir angkutan umum tidak berkeinginan lagi untuk masuk terminal, pejalan kaki yang terganggu akibat banyaknya kendaraan yang parkir dan bercampur baurnya kendaraan umum dan kendaraan pribadi di jalan maupun di depan pasar sentral, lingkungan yang tidak enak lagi akibat polusi udara dan kebisingan yang tinggi, retribusi yang tidak maksimal karena sebagian angkutan umum tidak masuk dalam terminal. Ketidaknyamanan dan rasa aman yang tidak terjamin telah menambah permasalahan bagi pengguna di Terminal Buol akibat berbenturannya berbagai kepentingan masyarakat.

Perluasan areal terminal adalah suatu hal yang sudah sangat sulit, karena luas lahan yang terbatas, juga disebabkan kondisi sekitar terminal sebagai pusat perdagangan tidak sesuai lagi jika dilihat dari segi pertumbuhan kota dan kesesuaian tata guna lahan. Lokasi pengembangan terminal seharusnya sesuai dengan Rencana Tata Ruang Kota (RTRK) yang merupakan Rencana Detail Tata Ruang Wilayah Kabupaten dengan mempertimbangkan beberapa hal untuk lokasi terminal antara lain (*RTRW Kab Buol,2005*) :

1. Aksesibilitas yang terkait dengan biaya transportasi yang relatif terjangkau
2. Aktifitas ekonomi bisa berkembang
3. Tersedia lahan yang cukup, relatif datar dan murah
4. Tersedianya akses ke terminal.

Transportasi perkotaan masa depan adalah transportasi yang handal dalam mendukung fungsi dan peranan kota sebagai pusat perdagangan, jasa,

pemerintahan dan permukiman. Secara nyata transportasi perkotaan menunjukkan ciri-ciri sebagai berikut (*Tatralok.Kab.Buol,2006*) :

1. Sarana dan prasarana transportasi yang mendukung kelancaran pergerakan penumpang dan barang dalam lokasi perkotaan.
2. Jaringan pelayanan terhubung ke seluruh simpul pelayanan transportasi dalam kota dan kemudahan perjalanan dari luar wilayah perkotaan menuju pusat kota.
3. Transportasi yang efektif dan efisien.

Perubahan status kota kecamatan menjadi kota kabupaten mengakibatkan peningkatan pertumbuhan jumlah penduduk karena adanya urbanisasi, dan hal ini diiringi pula pertumbuhan kendaraan umum yang terus bertambah sementara lahan terminal tidak mampu lagi menampung karena terminal yang ada sekarang adalah terminal kecamatan yang berubah menjadi terminal kabupaten dan lahan terminal tidak dapat dikembangkan lagi.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan gambaran pada latar belakang masalah yang telah disebutkan di atas, penulis merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana permintaan penumpang terhadap angkutan umum regional di Kota Buol ?.
2. Bagaimanakah kebutuhan lahan untuk pengembangan terminal regional di Kota Buol ?.
3. Bagaimana rencana lokasi penempatan terminal yang ada ditinjau terhadap standard perencanaan terminal?

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian adalah :

1. Menganalisis permintaan penumpang terhadap angkutan regional Kota Buol.
2. Menganalisis kebutuhan luas lahan terminal di Kota Buol.
3. Mengevaluasi rencana lokasi terminal di Kota Buol.

D. Manfaat Penelitian

Dengan penelitian ini, manfaat yang dapat diambil antara lain yaitu :

1. Merupakan usaha untuk meningkatkan fungsi pelayanan terminal sebagai titik henti dan titik simpul pergerakan arus transportasi.
2. Sebagai suatu pemikiran alternatif pengembangan terminal Kabupaten Buol.
3. Sebagai bahan masukan bagi Pemerintah Daerah Kabupaten Buol dalam hal peningkatan pelayanan terminal.
4. Sebagai bahan informasi bagi penelitian tentang Terminal Buol selanjutnya di masa yang akan datang.

E. Ruang Lingkup Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis membatasi lingkup penelitian sebagai berikut :

1. Wilayah yang akan di teliti adalah hanya di dalam wilayah Kabupaten Buol.
2. Hal – hal yang menjadi pokok pembahasan hanyalah aspek yang terkait dengan permintaan penumpang serta kebutuhan lahan Terminal Angkutan Regional Buol.

F. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penyusunan tesis ini adalah sebagai berikut

BAB I PENDAHULUAN

Pada bagian pendahuluan memaparkan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini menuliskan berbagai teori yang berkaitan dengan pokok pembahasan yaitu pengertian terminal, fasilitas dan kebutuhan lahan terminal, faktor-faktor yang mempengaruhi penentuan lokasi terminal, rencana tata ruang wilayah kabupaten buol dan kerangka konsep penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bagian ini dijelaskan metode penelitian yang akan dilakukan antara lain menuliskan tentang jenis penelitian, lokasi dan waktu penelitian, unit analisis, metode analisis data dan definisi operasional.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini akan dipaparkan tentang gambaran umum lokasi studi, analisis permintaan penumpang, analisis kebutuhan lahan terminal serta evaluasi rencana lokasi terminal.

BAB V PENUTUP

Pada bab penutup mengemukakan kesimpulan penelitian serta rekomendasi terhadap hasil penelitian.

B A B II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Terminal

Terminal menurut Morlok, EK (1991;269) adalah titik di mana penumpang dan barang masuk dan keluar dari system dan merupakan komponen penting dalam sistem transport. Fungsi utama dari terminal adalah untuk penyediaan fasilitas masuk dan keluar obyek-obyek yang akan diangkut, penumpang atau barang, menuju dan dari sistem.

Selain itu terminal adalah suatu fasilitas yang sangat kompleks. Banyak kegiatan tertentu yang dilakukan di sana, terkadang secara bersamaan, dan terkadang secara paralel, dan sering terjadi kemacetan yang cukup mengganggu.

Pada sistem transport kendaraan, tujuan utama dari terminal adalah untuk membongkar dan memuat kendaraan atau peti kemas. Pada sistem arus menerus, dimana ruas dan persimpangan, sejalan dengan lalu lintas penumpang atau barang, dapat menghasilkan mobilitas dan lokomosi secara langsung tanpa memerlukan kendaraan, terminal ditempatkan pada lokasi di mana lalu lintas memasuki dan meninggalkan sistem ruas dan persimpangan.

Selanjutnya Morlok mengemukakan beberapa fungsi terminal sebagai berikut :

1. Memuat penumpang atau barang ke atas kendaraan serta membongkar/ menurunkan
2. Memindahkan dari satu kendaraan ke kendaraan lain

3. Menampung penumpang atau barang dari waktu tiba sampai waktu berangkat
4. Kemungkinan untuk memproses barang, membungkus untuk diangkut
5. Menyediakan kenyamanan penumpang (pelayanan makan, dsb.)
6. Menyiapkan dokumentasi perjalanan
7. Menimbang muatan, menyiapkan rekening, memilih rute
8. Menjual tiket penumpang, memeriksa pesanan tempat
9. Menyiapkan kendaraan (dan komponen lainnya), memelihara, dan menentukan tugas selanjutnya
10. Mengumpulkan penumpang dan barang di dalam grup-grup berukuran ekonomis untuk diangkut (misalnya untuk memenuhi kereta api atau pesawat udara) dan menurunkan mereka sesudah tiba di tempat tujuan.

Dalam Undang-Undang RI No.14 tahun 1992, terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang, barang, serta mengatur kedatangan dan keberangkatan angkutan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No.31 tahun 1995, terminal diartikan sebagai :

- a. Titik simpul dari jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum.
- b. Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan, dan pengoperasian lalu lintas.
- c. Prasarana angkutan yang merupakan bagian dari system transportasi untuk melancarkan arus angkutan dan barang.

- d. Unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan kota.

Menurut Idwan Santoso (1996), terminal adalah tempat dimana sekumpulan bus mengawali lintasan operasionalnya. Dengan mengacu pada definisi tersebut, maka pada bangunan terminal penumpang dapat mengakhiri perjalanannya, atau memulai perjalanannya atau juga dapat menyambung perjalanannya dengan mengganti (transfer) lintasan bus lainnya. Di lain pihak, bagi pengemudi bus, maka bangunan terminal adalah tempat untuk memulai perjalanannya, mengakhiri perjalanan dan juga sebagai tempat dimana kendaraan dapat beristirahat sejenak, yang selanjutnya dapat digunakan juga kesempatan tersebut untuk perawatan ringan ataupun pengecekan mesin.

Menurut Adisasmita (2007;151), terminal merupakan titik simpul yang melayani berbagai sarana (moda) angkutan dan berfungsi sebagai titik perpindahan penumpang dari satu sarana angkutan ke sarana angkutan lainnya dan sebagai tempat pengaturan, pergerakan kendaraan maupun penumpang, dan merupakan titik awal maupun titik akhir perjalanan orang untuk melakukan perjalanan. Disamping itu, terminal merupakan prasarana angkutan jalan dan sebagai sumber pembangkit dan penarik angkutan (bangkitan lalu lintas).

B. Fasilitas dan Kebutuhan Lahan Terminal

1. Fasilitas Terminal

Terminal sebagai titik simpul berbagai moda angkutan, titik perpindahan penumpang antar moda, titik tujuan atau akhir perjalanan sebelum mencapai tujuan perjalanan sesuai maksud dari perjalanan yang dilakukan (Syukri Muhammad,2005).

Permasalahan terminal biasanya berkaitan dengan kapasitas terminal dan waktu yang digunakan kendaraan dalam terminal, jalan masuk dan keluar yang langsung berhubungan dengan jalan arteri, aksesibilitas dan kemudahan lain bagi pengguna jasa terminal.

Manfaat keberadaan terminal yang menjadi kebutuhan kendaraan umum dan penumpang adalah sebagai berikut :

- a. Tempat Informasi penumpang untuk jenis angkutan umum.
- b. Tempat yang mudah untuk perpindahan moda.
- c. Tempat bertemu banyak jenis angkutan umum
- d. Tempat pengendalian operasional angkutan umum.
- e. Tempat menunggu penumpang.

Menurut Idwan Santoso(1996), dalam perencanaan suatu terminal terdapat beberapa kriteria umum yang perlu ditetapkan, adalah sebagai berikut :

- a. Terminal hendaknya dapat mengantisipasi pergerakan pejalan kaki (pedestrian), yaitu mudah dicapai dari daerah sekitarnya.
- b. Terminal hendaknya dapat mengantisipasi sirkulasi pergerakan bus secara efektif dan efisien.
- c. Terminal hendaknya dapat mengantisipasi kebutuhan transfer sepat dan mudah.
- d. Terminal hendaknya mampu mengatasi pergerakan Kiss and Ride secara cepat dan mudah.
- e. Terminal hendaknya membuat penumpang merasa nyaman dan aman, baik untuk kegiatan naik turun dari bus maupun transfer antar lintasan bus.

- f. Terminal hendaknya memungkinkan bus dapat menaik-turunkan penumpang secara mudah dan cepat.
- g. Terminal hendaknya sekecil mungkin mempengaruhi kondisi lalu lintas pada jaringan jalan sekitarnya.

Menurut Pedoman Teknis Pembangunan Terminal Angkutan Jalan Raya Dalam Kota dan Antar Kota Dirjen Perhubungan Darat RI, fasilitas utama terminal adalah sebagai berikut :

a. Fasilitas Utama.

- 1) Areal keberangkatan, adalah pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan umum untuk menaikkan penumpang dan untuk memulai perjalanan.
- 2) Areal kedatangan, adalah pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan umum untuk menurunkan penumpang yang dapat pula merupakan akhir perjalanan.
- 3) Areal menunggu bus, adalah pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk beristirahat dan siap menuju jalur pemberangkatan.
- 4) Areal lintas, adalah pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang untuk beristirahat sementara dan menaikkan / menurunkan penumpang.
- 5) Areal tunggu penumpang, adalah pelataran menunggu yang disediakan bagi orang yang akan melakukan perjalanan dengan kendaraan angkutan penumpang umum.

b. Fasilitas Pendukung.

- 1) Kantor operasional terminal luasnya 54 m²

- 2) Kios/kantin, luasnya ditetapkan sebesar 60% dari luas areal tunggu penumpang.
- 3) Loket penjualan tiket, luasnya ditetapkan dengan panjang 2 meter dan lebar 1,5 meter.
- 4) Tower/menara pengawas lengkap dengan pengeras suara, dengan ukuran panjang 3 meter dan lebar 2 meter, terletak di atas kantor terminal atau berdiri sendiri dengan syarat dapat memantau jalur kedatangan dan keberangkatan.
- 5) Peron, panjang 2 meter dan lebar 2 meter.
- 6) Pos pemeriksaan Tempat Pemungutan Retribusi (TPR), panjang 3 meter dan lebar 2 meter.
- 7) Taman, ditetapkan luasnya adalah 30% dari luas lahan terminal keseluruhan.
- 8) Mushollah, luasnya ditetapkan menurut ketentuan jumlah jalur yang terbesar dengan kriteria :
 - a) Jumlah jalur 1–5, luas yang diperlukan 17,5 m².
 - b) Jumlah jalur 6–10, luas yang diperlukan 35 m².
 - c) Jumlah jalur 11–15, luas yang diperlukan 52,5 m².
 - d) Jumlah jalur 16–20, luas yang diperlukan 70 m².
 - e) Jumlah jalur >20, luas yang diperlukan 87,5 m².
- 9) WC umum / kamar mandi, luasnya di tetapkan 80% dari luas mushollah.
- 10) Tempat parkir, lebar 8 meter, sedangkan panjangnya diatur menurut jalur yang terbesar dengan ketentuan :
 - a) <10 jalur, panjangnya 15 meter
 - b) 10-20 jalur, panjangnya 20 meter
 - c) > 20 jalur, panjangnya 30 meter.

11) Papan pengumuman mengenai petunjuk jurusan, jadwal perjalanan, tarif, dan lain sebagainya.

2. Klasifikasi Terminal.

Berkaitan dengan hal tersebut di atas, perencanaan terminal diklasifikasikan berdasarkan fungsinya, terdiri dari :

- a) Terminal utama, yaitu terminal yang berfungsi melayani arus penumpang angkutan jarak jauh dengan volume tinggi, jumlah arus kendaraan suatu persatuan waktu, 50 s/d 100 kendaraan / jam dengan kebutuhan ruang 10 Ha.
- b) Terminal Madya, yaitu terminal yang berfungsi melayani arus angkutan jarak sedang dengan volume sedang, jumlah arus kendaraan satu persatuan waktu 25 s/d 50 kendaraan / jam dengan kebutuhan ruang 5 Ha.
- c) Terminal cabang, yaitu terminal yang berfungsi melayani arus penumpang jarak pendek, dengan volume kecil, jumlah arus kendaraan satu per satuan waktu kurang dari 25 kendaraan/jam dengan kebutuhan ruang 2,5 Ha.

Menurut Morlok (1991), kebutuhan fasilitas parkir adalah sebagai berikut :

- 1) Apakah parkir disediakan di jalan atau diluar jalan - tempat Tertentu
- 2) Apakah parkir dilakukan sendiri pengemudi atau petugas parkir
- 3) Fasilitas parkir berlantai tunggal atau berlantai banyak.
- 4) Lebar dan Panjang Kendaraan Yang dipertimbangkan, adalah lebar 8 ft = 2,4384 m, panjang 22 ft = 6,7056 m) – 1 ft = 0.30480 m.
- 5) Dianjurkan sebuah lajur dengan lebar 10 ft = 3,0480 m untuk menggerakkan kendaraan kedalam dan keluar tempat parkir.
- 6) Selain ruang parkir perlu juga disediakan gang-gang untuk mencapai ruang parkir. Pada umumnya ruang yang disediakan untuk masing-masing ukuran

kendaraan ialah, lebar 8,2 – 8,5 ft (2,49936 – 2,5908 m), panjang 18 – 20 ft (5.4864 – 6.096 m).

- 7) Perlu disediakan ruang untuk mengambil karcis di pintu masuk dan ruang untuk membayar di pintu keluar
- 8) Bila parkir dilakukan oleh petugas parkir, harus disediakan ruang untuk kedatangan kendaraan-kendaraan dan ruang di dekat tempat keluar.
- 9) Penentuan Ukuran gerbang masuk dan keluar

Selanjutnya Morlok (1991) mengemukakan bahwa kebutuhan ruang untuk bangunan terminal (contoh terminal pelabuhan udara) adalah sebagai berikut :

Tabel 1. Kebutuhan ruang untuk bangunan terminal

Fasilitas	Ruang Yang Dibutuhkan, Dalam 100 Ft2 atau 100 m2, Untuk Setiap 100 Penumpang Jam Puncak
1. Tempat penjualan karcis	1,0
2. Tempat pengambilan bagasi	1,0
3. Tempat menunggu	2,0
4. Ruang tunggu pengunjung	1,5
5. Imigrasi	1,0
6. Bea cukai	3,0
7. Tambahan-tambahan (termasuk fasilitas untuk makan)	2,0
8. Operasi perusahaan-perusahaan penerbangan	5,0
9. Luas total (Domestik)	25,0
10. Luas total (Internasional)	30,0

Sumber : Morlok, EK (1991)

C. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penentuan Lokasi Terminal.

Menurut Morlok (1991) bahwa dalam perencanaan sebuah terminal ada beberapa variabel yang mempengaruhi antara lain :

1. Moda Transportasi Utama
 - a. (udara, laut, kereta api, bus, mobil dan kendaraan jalan lain)

2. Fungsi terminal
3. Beban lalu lintas yang berbeda
 - a. (Perkiraan volume dari berbagai jenis lalu lintas yang harus ditampung oleh terminal)
4. Standar Pelayanan Minimal dan Prosedur untuk pengoperasian
5. Waktu proses di terminal – Tempat tunggu : areal tempat tunggu atau tempat penyimpanan.
6. Adanya karakteristik proses lalu lintas yang tidak teratur – Terkait dengan kapasitas terminal
7. Fasilitas Parkir

Selanjutnya menurut Morlok beberapa pertimbangan khusus yang perlu diperhatikan adalah :

1. Dalam desain sebagian besar terminal penghasilan-penghasilan yang didapatkan dari toko-toko, fasilitas parkir, atau kantor-kantor dimana keuntungan yang didapat dari kegiatan tersebut dapat mengganti dalam jumlah yang berarti biaya total pengadaan terminal.
2. Batasan-batasan lingkungan seperti pengaturan zona dan perlunya terminal tersebut untuk disesuaikan dengan lingkungannya secara estetis juga merupakan pertimbangan-pertimbangan yang penting.
3. Pertimbangan yang penting untuk setiap fasilitas ialah dipenuhinya syarat-syarat desain yang bebas dari hambatan-hambatan fisik seseorang – diarahkan pada penyandang cacat. Desain yang sederhana adalah :
 - a) Pintu yang lebih lebar
 - b) Ramp yang sejajar dengan tangga

c) Penggunaan lift bila selisih ketinggian yang besar

Ada beberapa kriteria yang harus dipertimbangkan dalam pengambilan keputusan untuk lokasi fasilitas (Morlok,1991) sebagai berikut :

Tabel 2. Kriteria keputusan untuk lokasi terminal

KRITERIA	FAKTOR-FAKTOR PENGARUH
Biaya Konstruksi	Jenis Desain Fasilitas Topografi & Kondisi Tanah Pemakaian Tanah Pada Saat Ini
Biaya Pemakai	Pemakaian Fasilitas (dan Fasilitas ² Alternatif) Hal ² Mengenai Desain Fasilitas (Misalnya Kelandaian Pada Suatu Jalan, Kemudahan Akses keterminal) Rencana-Rencana Operasi Kemudahan Pengembangan dan Perubahan Di Masa Depan
Dampak Terhadap Lingkungan Alam	Dekatnya Dengan Daerah Atau Kegiatan Yang Peka Hal ² Mengenai Desain Fasilitas (Misalnya Penghalang Kebisingan)
Dampak Terhadap Kegiatan Manusia	Terciptanya Batas-batas Disekeliling Lingkungan Atau Terpisahnya Suatu Lingkungan Estetika Desain Diperkuatnya Pola Perkembangan Yg Diinginkan
Penerimaan Oleh Kelompok ² Yang Berkepentingan	Perusahaan ² Swasta Atau Badan ² Pemerintah (Pemilik atau Pendukung Finansial) Pemerintah Daerah Yang Terpengaruh Dukungan Masyarakat Umum

Sumber : Morlok,EK (1991)

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 menyatakan bahwa Penentuan lokasi terminal penumpang dilakukan dengan memperhatikan rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari rencana umum jaringan transportasi jalan.

Lokasi terminal penumpang tipe A, tipe B dan tipe C, ditetapkan dengan memperhatikan:

- a. rencana umum tata ruang;
- b. kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan di sekitar terminal;
- c. keterpaduan moda transportasi baik intra maupun antar moda;

- d. kondisi topografi lokasi terminal;
- e. kelestarian lingkungan.

Penetapan lokasi terminal penumpang harus memenuhi persyaratan:

- a. terletak dalam jaringan trayek antar kota dalam propinsi;
- b. terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIB;
- c. jarak antara dua terminal penumpang tipe B atau dengan terminal penumpang tipe A, sekurang-kurangnya 15 km di Pulau Jawa dan 30 km di Pulau lainnya;
- d. tersedia lahan sekurang-kurangnya 3 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 2 ha untuk terminal di pulau lainnya;
- e. mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 50 m di Pulau Jawa dan 30 m di pulau lainnya, dihitung dari jalan ke pintu keluar atau masuk terminal.

Menurut Idwan Santoso (1996), penentuan lokasi terminal merupakan tahanan yang cukup penting dalam perencanaan terminal, karena terminal yang baik adalah terminal yang secara system jaringan mampu berperan dalam melancarkan pergerakan system transportasi secara keseluruhan. Dengan demikian, maka letak terminal sangatlah berperan, terutama dalam kaitannya dengan peran yang disandang oleh terminal yang bersangkutan dalam system jaringan rute ataupun keberadaan terminal tersebut dalam system prasarana jaringan jalan. Dalam penentuan lokasi terminal, aspek-aspek yang perlu mendapat perhatian adalah :

- a. Tipe terminal yang akan dibangun
- b. Komponen pergerakan yang akan dilayani
- c. Tipe lintasan yang akan dilayani
- d. Jumlah lintasan yang akan dilayani
- e. Kondisi dan karakteristik tata guna tanah pada daerah sekitar terminal
- f. Kondisi dan karakteristik prasarana jaringan jalan
- g. Kondisi dan karakteristik lalu lintas pada jaringan jalan di lokasi terminal.

Perencanaan pembangunan suatu terminal harus memperhatikan persyaratan penentuan lokasi terminal penumpang yang utama (*Adisasmita,2007*), adalah sebagai berikut :

1. Rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari rencana umum jaringan transportasi jalan.
2. Rencana Umum Tata Ruang (RUTR)
3. Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan di sekitar terminal
4. Keterpaduan moda transportasi, baik intra dan antar moda.
5. Kelestarian Lingkungan.

Faktor – faktor yang mempengaruhi lokasi perencanaan terminal dapat dikemukakan sebagai berikut :

1. Aksesibilitas, yaitu tingkat pencapaian kemudahan dan dapat dinyatakan dengan jarak fisik, waktu atau biaya angkutan.
2. Struktur wilayah kota guna mencapai efisiensi maupun efektifitas pelayanan terminal terhadap elemen – elemen perkotaan yang mempunyai fungsi primer dan sekunder.

3. Lokasi lintas, terminal merupakan pembangkit lalu lintas, sehingga lokasi terminal hendaknya tidak menimbulkan permasalahan– permasalahan lalu lintas.
4. Biaya, memperhatikan biaya yang dikeluarkan oleh pemakai jasa, agar pengguna angkutan umum dapat diselenggarakan secara aman dan murah.

Menurut PP No.43 tahun 1993, berdasarkan wilayah pelayanannya terminal dikelompokkan ke dalam beberapa tipe sebagai berikut :

1. Tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas Negara, angkutan antar kota antar propinsi, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
2. Tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
3. Tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

Di samping itu, terminal dibedakan berdasarkan jenis angkutan menjadi :

1. Terminal penumpang, merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum.
2. Terminal barang, merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan/atau antarmoda transportasi.

Menurut Warpani (2002), berdasarkan fungsinya pelayanan terminal dikelompokkan dalam :

1. Terminal utama, adalah terminal yang melayani angkutan utama, angkutan pengumpul/penyebaran antar pusat kegiatan nasional, dari pusat kegiatan wilayah ke pusat kegiatan nasional serta perpindahan antar moda khususnya moda angkutan laut dan udara. Terminal utama dapat dilengkapi dengan fungsi sekunder, yakni pelayanan angkutan lokal sebagai mata rantai akhir sistem perangkutan.
2. Terminal pengumpan, adalah yang melayani angkutan pengumpul/penyebar antar pusat kegiatan wilayah, dari pusat kegiatan lokal ke pusat kegiatan wilayah. Terminal jenis ini dapat dilengkapi dengan pelayanan angkutan setempat.
3. Terminal lokal, melayani penyebaran antar pusat kegiatan lokal.

Menentukan luas lahan terminal juga dipengaruhi oleh beberapa hal yang perlu diperhatikan antara lain adalah kapasitas kendaraan yang keluar masuk di terminal, jumlah kendaraan, jadwal kendaraan yang tiba maupun berangkat dan sistem parkir di dalam terminal.

1 Kapasitas Kendaraan.

Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur yang dikeluarkan sesuai Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DR/2002 menyatakan bahwa : Kapasitas kendaraan adalah daya muat penumpang pada setiap kendaraan angkutan umum. Kendaraan angkutan umum dibedakan pada ukuran besar kecilnya kendaraan tersebut.

- a) Mobil Penumpang, adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya delapan tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.
- b) Mobil bus kecil, adalah mobil bus yang dilengkapi sekurang-kurangnya sembilan sampai sembilan belas tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi.
- c) Mobil bus sedang, adalah mobil bus yang mempunyai kapasitas sampai dengan tiga puluh orang termasuk yang duduk dan berdiri, tidak termasuk tempat duduk pengemudi.
- d) Mobil bus besar, adalah mobil bus yang mempunyai kapasitas tujuh puluh Sembilan orang termasuk yang duduk maupun berdiri, tidak termasuk tempat duduk pengemudi.

Untuk mengetahui daya muat kendaraan dapat dilihat pada tabel berikut yaitu kapasitas kendaraan sesuai besar kecilnya kendaraan:

Tabel 3. Kapasitas kendaraan

Jenis Angkutan	Kapasitas Kendaraan			Kapasitas Penumpang Perhari/kendaraan
	Duduk	Berdiri	Total	
Mobil Penumpang Umum	8	-	8	250-300
Bus Kecil	19	-	19	300-400
Bus Sedang	20	10	30	500-600
Bus Besar lantai tunggal	49	30	79	1000-1200
Bus Besar lantai ganda	85	35	120	1500-1800

Sumber : Kep. Dirjen Hub. Dar. Nomor : SK.687/AJ.206/DR/2002

2. Kebutuhan Jumlah Kendaraan

Penentuan kebutuhan jumlah kendaraan disesuaikan dengan jaringan trayek yang telah ditetapkan. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor : KM.35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum menyatakan bahwa tahapan kegiatan yang dilaksanakan untuk penetapan jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan sekurang-kurangnya meliputi :

- a. Melakukan penelitian asal dan tujuan perjalanan orang menurut zona jenis pelayanan angkutan
- b. Menentukan variable yang berpengaruh terhadap bangkitan dan tarikan perjalanan.
- c. Menghitung bangkitan dan tarikan perjalanan untuk kondisi sekarang dan tahun perencanaan.
- d. Menentukan model perhitungan distribusi perjalanan.
- e. Menghitung distribusi perjalanan untuk kondisi sekarang dan tahun perencanaan.
- f. Menentukan model perhitungan pembebanan perjalanan/jalan-jalan yang dilalui.
- g. Mengkonversi jumlah perjalanan orang menjadi jumlah kendaraan, dengan mempertimbangkan :
 - 1) Jumlah frekwensi
 - 2) Faktor muatan (%)
 - 3) Kapasitas kendaraan yang akan melayani.

Untuk mengantisipasi keseimbangan pelayanan angkutan, menantisipasi pertumbuhan penduduk dan perkembangan wilayah, dilakukan evaluasi kebutuhan penambahan kendaraan pada tiap-tiap trayek. Evaluasi kebutuhan penambahan kendaraan merupakan kegiatan untuk menentukan jumlah kendaraan pada setiap trayek dengan mempertimbangkan :

- a. Jumlah perjalanan pergi-pulang perhari rata-rata dan tertinggi.
- b. Jumlah rata-rata tempat duduk kendaraan
- c. Laporan realisasi factor muatan
- d. Faktor muatan (%)
- e. Tersedianya fasilitas terminal yang sesuai
- f. Tingkat pelayanan jalan.

3. Penumpang

Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur yang dikeluarkan sesuai Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DR/2002 menyatakan bahwa : Jumlah permintaan angkutan umum penumpang adalah suatu faktor besarnya jumlah penduduk potensial melakukan pergerakan yang membutuhkan pelayanan angkutan umum penumpang. Faktor ini tergantung pada kondisi/tipe kota, dengan anggapan bahwa setiap penduduk potensial melakukan pergerakan yang membutuhkan pelayanan angkutan umum penumpang untuk perjalanan pergi-pulang setiap hari.

Jumlah penumpang minimal untuk kendaraan angkutan umum penumpang dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4. Jumlah penumpang minimal sesuai jenis kendaraan

No	Jenis Kendaraan	Jumlah Penumpang Minimal Perhari Bus (P Min)
1	Bus Lantai Ganda	1.500
2	Bus Lantai Tunggal	1.000
3	Bus Patas Lantai Tunggal	625
4	Bus Sedang	500
5	Bus Kecil	400
6	Mobil Penumpang Umum	50

Sumber : Kep. Dirjen Hub. Dar. Nomor : SK.687/AJ.206/DR/2002

4. Jadwal

Dasar penentuan jadwal pada angkutan penumpang adalah :

- a) Waktu antara (headway)
- b) Jumlah armada
- c) Jam perjalanan dari/ke asal/tujuan serta waktu singgah pada tempat-tempat perhentian.

Dalam jadwal tersebut memuat jam tiba dan jam berangkat di tempat asal, jam di tempat perhentian (halte) serta jam tiba dan jam berangkat di tempat tujuan.

5.Sistem Parkir

Menurut Warpani (2002),Perparkiran berkaitan erat dengan kebutuhan ruang, sedangkan sediaan ruang terutama di daerah perkotaan sangat terbatas bergantung pada luas wilayah kota, tata guna lahan, dan dibagian wilayah kota yang mana. Setiap pelaku lalu lintas mempunyai kepentingan yang berbeda dan

menginginkan fasilitas parker sesuai dengan kepentingannya. Selain itu, lokasi tempat parkir dengan tempat yang dituju harus berada dalam jarak yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki, karena kebutuhan tempat parkir adalah fungsi dari dari kegiatan.

Dalam Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,(Dit.BSLLAK Dirjen Perhubungan Darat,1998) menyatakan bahwa parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara, sedang berhenti adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraannya.

D. Rencana Tata Ruang Wilayah

1. Tata Ruang Wilayah

Menurut Robinson Tarigan(2006), yang dimaksud dengan ruang wilayah adalah ruang pada permukaan bumi dimana manusia dan mahluk lainnya dapat hidup dan beraktivitas. Ruang adalah wadah pada lapisan atas permukaan bumi termasuk apa yang ada di atasnya dan yang ada di bawahnya sepanjang manusia masih dapat menjangkaunya. Dengan demikian ruang adalah lapisan atas permukaan bumi yang berfungsi menopang kehidupan manusia dan mahluk lainnya, baik melalui memodifikasi atau sekedar langsung menikmatinya. Dalam hal ini kata ruang selalu terkait dengan wilayah, sedangkan kata wilayah setidaknya memiliki unsur: lokasi, bentuk, luas dan fungsi.

Direktorat Bina Tata Perkotaan dan Pedesaan Ditjen Cipta Karya Dep.Pekerjaan Umum(1996) dalam Tarigan (2006) memberikan definisi bahwa ruang adalah wadah yang meliputi ruang daratan, ruang lautan, dan ruang udara, termasuk di dalamnya lahan atau tanah, air, udara, dan benda lainnya

serta daya dan keadaan, sebagai satu kesatuan wilayah tempat manusia dan makhluk lainnya hidup dan melakukan kegiatan serta memelihara kelangsungan hidupnya.

Perencanaan ruang wilayah adalah perencanaan penggunaan/pemanfaatan ruang wilayah, yang intinya adalah perencanaan penggunaan lahan (land use planning) dan perencanaan pergerakan pada ruang tersebut. Perencanaan ruang wilayah pada dasarnya adalah menetapkan bagian-bagian wilayah yang dengan tegas diatur penggunaannya atau jelas peruntukannya.

Tujuan penataan ruang adalah menciptakan hubungan yang serasi antara berbagai kegiatan di berbagai subwilayah agar tercipta hubungan yang harmonis dan serasi. Dengan demikian, hal itu mempercepat proses tercapainya kemakmuran dan terjaminnya kelestarian lingkungan hidup.

Struktur ruang menggambarkan pola pemanfaatan ruang dan kaitan antara berbagai ruang berdasarkan pemanfaatannya serta hirarki dari pusat pemukiman dan pusat pelayanan. Pola pemanfaatan ruang adalah tergambarkannya pemanfaatan ruang secara menyeluruh. Pola pengendalian pemanfaatan ruang adalah kebijakan dan strategi yang perlu ditempuh agar rencana pemanfaatan ruang dapat dikendalikan menuju sasaran yang diinginkan.

2. Teori Lokasi

Robinson Tarigan(2006),mengemukakan bahwa studi tentang lokasi adalah melihat kedekatan (atau jauhnya) satu kegiatan dengan kegiatan lain dan

apa dampaknya atas kegiatan masing-masing karena lokasi yang berdekatan/berjauhan tersebut.

Salah satu unsur ruang adalah jarak. Makin jauh jarak yang ditempuh, makin menurun minat orang untuk bepergian. Terkait dengan lokasi maka salah satu faktor yang menentukan apakah suatu lokasi menarik minat untuk dikunjungi atau tidak adalah tingkat aksesibilitas.

Tingkat aksesibilitas adalah kemudahan untuk mencapai suatu lokasi ditinjau dari lokasi lain di sekitarnya. Tingkat aksesibilitas antara lain dipengaruhi oleh jarak, kondisi prasarana perhubungan, ketersediaan berbagai sarana penghubung termasuk frekuensinya dan tingkat keamanan serta kenyamanan untuk melalui jalur tersebut.

Di lain sisi, berbagai hal yang disebutkan di atas sangat terkait dengan aktifitas ekonomi yang terjalin antara dua lokasi. Artinya, frekuensi perhubungan sangat terkait dengan potensi ekonomi dari dua lokasi yang dihubungkannya. Dengan demikian, potensi mempengaruhi aksesibilitas, tetapi pada sisi lain, aksesibilitas juga menaikkan potensi suatu wilayah.

3. Rencana tata ruang wilayah Kabupaten Buol

Arah kebijakan pengembangan struktur tata ruang Kabupaten Buol adalah sebagai berikut (*RTRW Kab.Buol,2005*) :

a. Merangsang perkembangan kearah bagian barat, selatan dan timur dengan pengembangan jaringan transportasi (jalan raya) yang akan menghubungkan simpul-simpul atau pusat-pusat di bagian wilayah, dalam hal ini sumbu wilayah/koridor perkembangan yang ada sekarang dengan simpul-simpul wilayah.

b. Memanfaatkan perkembangan yang telah ada sebelumnya, dengan pemanfaatan fungsi kota-kota yang menjadi pusat pelayanannya. Atas dasar arahan penyebarannya secara spasial, maka kota-kota yang akan menjadi simpul atau pusat berkaitan dengan pengembangan jaringan transportasi (jalan raya), secara eksternal adalah :

- 1) Trans Sulawesi yang menghubungkan Kota Gorontalo melalui Kecamatan Lipunoto, Bokat, Bunobogu dan Paleleh, dan Kota Palu melalui Kecamatan Lipunoto, Tolitoli, dan Donggala (melalui pantai barat), Parigi Moutong (melalui pantai timur).
- 2) Rencana jalan yang menghubungkan Kabupaten Buol dengan Kabupaten Parigi Moutong (kearah selatan) dengan saling menghubungkan simpul atau pusat tersebut secara konseptual akan membentuk kerangka dasar wilayah yang akan memberikan pelayanan seefektif mungkin, sejak dari simpul atau pusat hirarki tertinggi sampai ke hirarki terendah dengan tujuan untuk merangsang/mendorong perkembangan kawasan-kawasan produksi yang dihubungkan/dilalui oleh jaringan jalan darat.

Dengan dasar pola pemanfaatan ruang yang ada, karakteristik fisik geografis serta tujuan dan kebijaksanaan pengembangan wilayah. Bagian wilayah sebelah selatan, dengan dominasi fungsi lindung, merupakan wilayah yang berbatasan dengan Kabupaten Parigi Moutong dan Propinsi Gorontalo. Dalam bagian wilayah ini masih dimungkinkan adanya fungsi budidaya, namun dibatasi agar dominasi fungsi lindung dapat dipertahankan dan dimantapkan. Pengembangan prasarana wilayah, yaitu jalan raya yang menghubungkan antara Kabupaten Buol dan Kabupaten Parigi Moutong diharapkan langsung

berfungsi ganda, yaitu internal dan eksternal. Hal ini dimaksudkan agar tidak merangsang perkembangan (fungsi budidaya) kebagian wilayah ini.

Untuk bagian wilayah barat dan utara pengembangan wilayahnya diarahkan untuk peningkatan pengembangan atau intensifikasi kawasan budidaya. Bagian wilayah timur dan selatan merupakan wilayah dengan potensi pengembangan yang cukup besar, tetapi dengan tetap memperhatikan perlindungan terhadap kawasan konservasi yang ada, hal ini mengingat bahwa Kabupaten Buol sebagian besar wilayahnya merupakan kawasan konservasi, disamping itu karena adanya arahan untuk mengembangkan kegiatan budidaya kearah timur selatan.

Oleh karena itu pengembangan dimasa yang akan datang sifatnya adalah peningkatan secara umum yang bersifat intensifikasi. Pada bagian wilayah ini terletak sebagian besar pusat-pusat atau kota-kota yang akan memberikan pelayanan kepada wilayah secara keseluruhan, serta mendukung langsung kegiatan produksi utama wilayah, yaitu perkebunan, pertanian tanaman pangan dan perikanan serta industri pengolahan.

Pengembangan prasarana diarahkan pada pengembangan prasarana perkotaan dan prasarana wilayah berupa jaringan jalan, lebih banyak bersifat peningkatan dan untuk mendukung pelayanan lokal, yaitu dari pusat-pusat produksi ke simpul-simpul atau kota terdekat. Dengan kata lain bahwa pengembangan prasarana lebih bersifat mendukung dalam upaya peningkatan/intensifikasi pengembangan wilayah.

Dari arahan tersebut di atas, maka secara umum pengembangan bagian wilayah selatan, utara-barat dan timur termasuk dalam peningkatan pengembangan wilayah untuk masa yang akan datang.

E. Kerangka Konsep Penelitian

Pembangunan infrastruktur merupakan aspek penting untuk mendukung pembangunan suatu daerah. Dengan infrastruktur yang memadai di suatu daerah, maka akan memudahkan penduduknya untuk melakukan aktifitas. Terminal adalah salah satu infrastruktur pada system transportasi dalam menunjang kegiatan sehari-hari warga atau penduduk perkotaan.

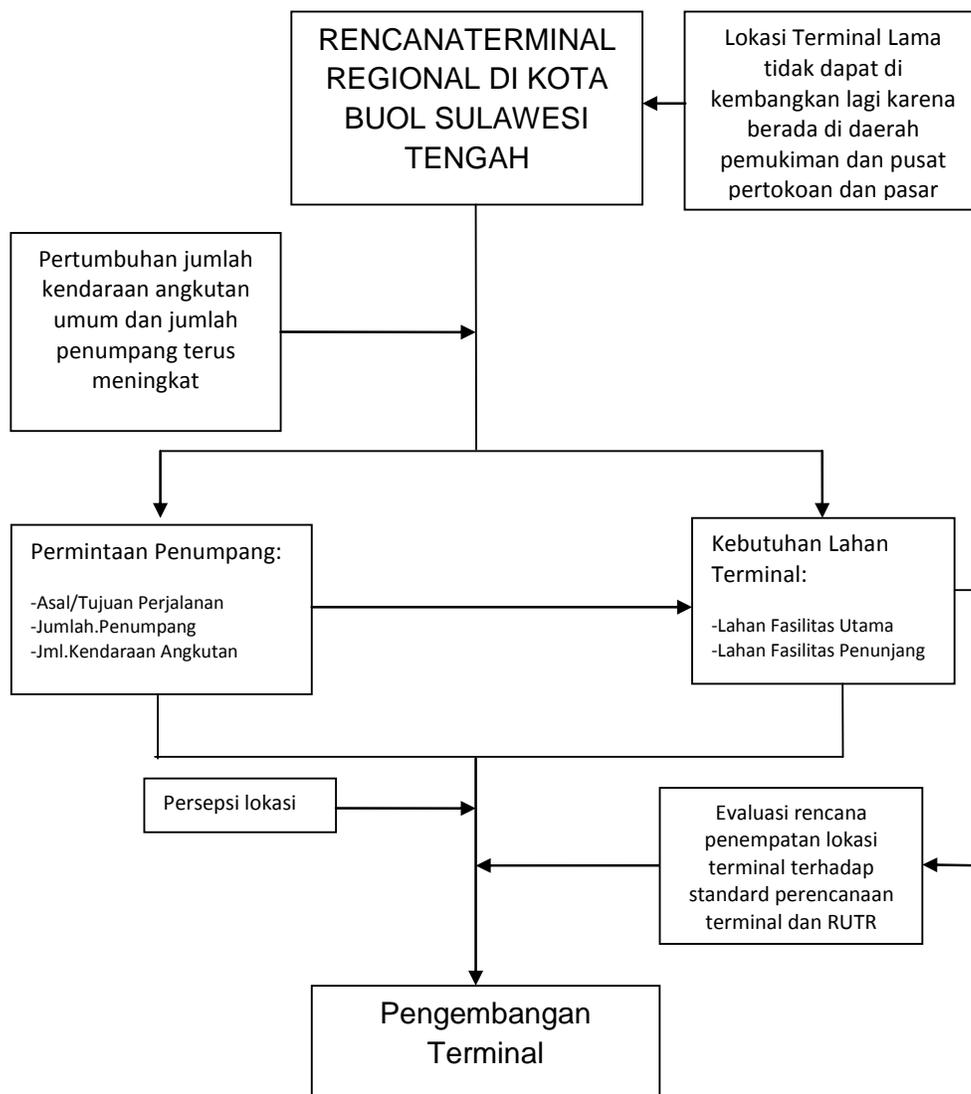
Dengan dimekarkannya Kabupaten Buol, dimana sebelumnya bergabung dengan Kabupaten Tolitoli, dan Kota Buol sebagai ibu kota kabupaten, maka hal ini mempengaruhi kinerja pemerintah maupun masyarakat setempat, juga berpengaruh terhadap pola pembangunan infrastruktur baik prasarana maupun sarana pendukung lainnya.

Perubahan fungsi dan status jalan pada beberapa ruas jalan yaitu jalan propinsi menjadi jalan nasional serta perubahan ruas jalan desa menjadi ruas jalan kabupaten. Dengan adanya pemekaran kabupaten menyebabkan terjadinya peningkatan aktifitas pemerintah, swasta maupun aktifitas masyarakat.

Adanya perubahan-perubahan tersebut diatas, maka salah satu aspek yang perlu mendapat perhatian dalam proses pelaksanaan pembangunan infrastruktur adalah terminal guna mendukung keterpaduan intra dan antar moda, secara lancar dan tertib untuk penumpang dan barang yang masuk dan keluar guna menunjang perekonomian masyarakat.

Kerangka konsep penelitian merupakan alur pikir dalam penulisan, sehingga dengan mudah dapat dilihat keterkaitan masing-masing pembahasan.

Kerangka konsep penelitian dapat lihat dalam gambar sebagai berikut:



Gambar 1. Kerangka Konsep Penelitian