

Kriteria Desain Kemudahan dan Kenyamanan Pergerakan Pelaku pada Perancangan Terminal Penumpang

Mohammad Firdaus, Chairil Budiarto Amiuza, & Triandriani Mustikawati

*Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya
firdaus271@gmail.com*

ABSTRAK

Peningkatan aksesibilitas menjadi poin penting bagi kelayakan sebuah terminal. Kajian ini bertujuan untuk menghasilkan kriteria desain bagi rancangan terminal penumpang yang memberikan kemudahan dan kenyamanan pergerakan penumpang dan kendaraan umum terhadap area terminal. Kriteria desain didapat dari studi literatur yang dilakukan. Literatur terbagi menjadi dua jenis, yaitu literatur yang memuat regulasi umum dan literatur yang memuat hal teknis dan khusus mengenai perancangan dan komponen terminal penumpang. Salah satu hal kriteria kenyamanan dan kemudahan bagi kendaraan dan penumpang adalah tidak terjadinya sirkulasi silang antar kedua pelaku.

Kata kunci: terminal penumpang, pergerakan, kenyamanan, kemudahan.

ABSTRACT

Increasing accessibility becomes an important thing which the passengers station can be considered feasible. This study aims to obtain the design criteria of passenger station which provides the easiness and comfort subject movements on the area of the station. Design criteria is conducted from literature study. Literatures divided into two types, literature which contain the general regulation and literature which contain something specific about the design and component of passengers station. One of the criteria of easiness and comfort movement for each subjects is how to make zero cross circulation between two subjects or intermodal transport.

Keywords: passengers station, movement, comfort, easiness.

1. Pendahuluan

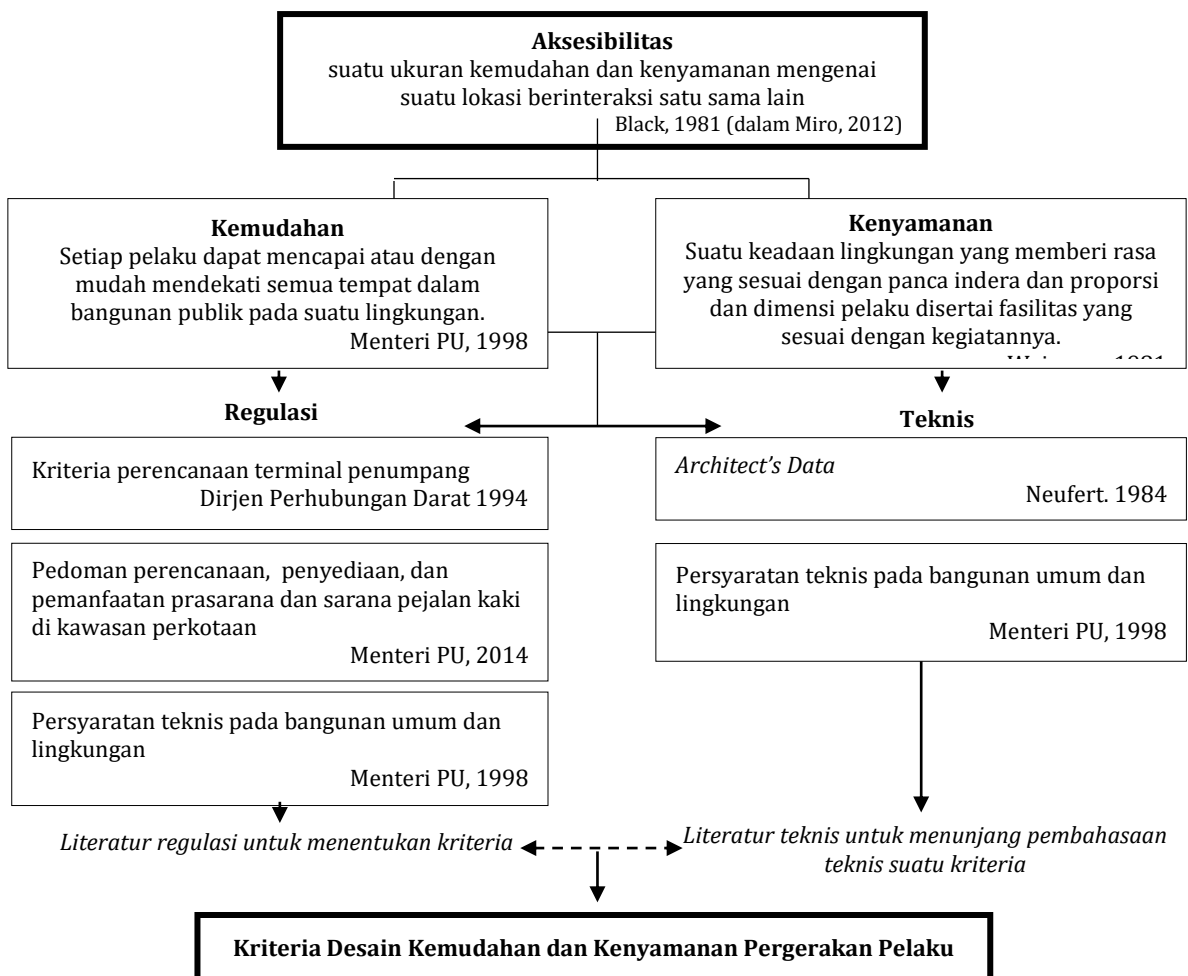
Kelayakan sebuah terminal yang terangkum dalam “*key success factors*” (*Surface Transportation* dalam Menteri Pekerjaan Umum, 2010) disebutkan bahwa meningkatkan aksesibilitas dan mendukung pencapaian/ konektivitas (*accessability and connectivity*) area merupakan hal penting dari keberadaan sebuah terminal. Sedangkan definisi aksesibilitas merupakan suatu ukuran kemudahan dan kenyamanan mengenai suatu lokasi berinteraksi satu sama lain (Black 1981 dalam Miro, 2012). Dengan kata lain, untuk meningkatkan aksesibilitas di dalam terminal penumpang adalah dengan mengukur pergerakan pelaku untuk mencapai suatu lokasi dengan aspek kemudahan dan kenyamanan.

Oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk memperoleh kriteria desain terminal penumpang yang mampu memberikan kemudahan dan kenyamanan pergerakan bagi pelaku terhadap area di dalam terminal sebagai bentuk upaya peningkatan aksesibilitas terminal penumpang. Pelaku yang dimaksud adalah penumpang dan kendaraan umum.

2. Bahan dan Metode

Langkah pertama dalam menentukan kriteria desain adalah mengumpulkan data yang diperoleh dari literatur yang meliputi teori-teori yang berkaitan dengan penjelasan dan solusi permasalahan berupa perancangan terminal. Setelah literatur terkumpul, langkah selanjutnya adalah menelusuri literatur yang sudah didapat untuk dikembangkan menjadi sebuah kriteria desain pergerakan pelaku pada terminal penumpang.

Literatur yang digunakan meliputi teori yang menunjukkan tentang fungsi dan syarat terminal penumpang berupa Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 tentang Transportasi Jalan untuk mendapatkan jenis pelaku yang ada di dalam terminal penumpang. Setelah didapatkan jenis pelaku yang ada di terminal penumpang, maka langkah selanjutnya adalah mendefinisikan kemudahan dan kenyamanan untuk dijadikan acuan dalam menentukan kriteria desain. Kriteria dikutip dari beberapa kajian regulasi terbitan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Kementerian Pekerjaan Umum. Sedangkan indikator diambil dari beberapa kajian literatur yang sifatnya teknis dan khusus seperti *Architect's Data* dan Persyaratan Teknis pada Bangunan Umum dan Lingkungan.



Gambar1. Skema Penentuan Kriteria Desain Pergerakan Pelaku

(Sumber: Hasil analisis, 2015)

Studi literatur sangat menentukan kriteria desain pergerakan pelaku yang didapat untuk perancangan terminal penumpang. Secara umum literatur regulasi digunakan untuk menentukan kriteria kenyamanan dan kemudahan pergerakan pelaku. Sedangkan standar teknis digunakan dalam membantu menjabarkan kriteria dalam koridor dimensional maupun visual.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Kriteria Desain Pergerakan Penumpang

Penumpang memiliki peran penting di dalam fungsi terminal. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 tentang Terminal Transportasi Jalan disebutkan bahwa penumpang menjadi pelaku utama untuk terjadinya perpindahan moda transportasi di dalam terminal. Terdapat dua jenis penumpang, yaitu penumpang datang dan penumpang yang berangkat. Maka dari itu, diperlukan aspek kemudahan dan kenyamanan pergerakan bagi penumpang untuk dapat meningkatkan aksesibilitas terminal. Berikut merupakan hasil kriteria desain yang didapat dari studi literatur yang sudah dilakukan.

Tabel1. Kriteria Desain Pergerakan Penumpang

Aspek	Kriteria	Indikator
Kemudahan	Jalur penumpang harus menerus dari titik satu ke titik lainnya	Terhubung oleh jalur sirkulasi
	Peraturan Menteri PU No.3 (2014 : 6)	
	Penumpang dapat menemukan informasi dengan mudah	Rambu-rambu dan papan informasi, yang sekurang-kurangnya memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan
	Peraturan Menteri PU No.3 (2014 : 42)	
Kenyamanan	Semua jalur penumpang di dalam terminal tidak mengakibatkan penumpang berdesak-desakan	<ul style="list-style-type: none"> Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimal 2 meter
	Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)	Peraturan Menteri PU No.3 (2014 : 42)
	Semua jalur penumpang di dalam terminal mempertimbangkan aksesibilitas difabel	<ul style="list-style-type: none"> Terdapat fasilitas sbb : <ol style="list-style-type: none"> 1) ramp 2) jalur difabel 3) pemandu atau tanda-tanda bagi pejalan kaki
	Keputusan Menteri Perhubungan No.31 (1995: pasal 6)	Peraturan Menteri PU No.3 (2014 : 42)
	Penumpang dapat memasuki terminal bus tanpa beralan jauh	Jarak maksimal 400 meter (jarak kemampuan manusia berjalan kaki)
	Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)	
	Jalur penumpang terpisah dengan jalur kendaraan	Terdapat 3 jenis pemisahan jalur, yaitu <i>sidewalk</i> , <i>elevated bridge</i> , dan <i>underground bridge</i>
	Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)	Untuk Jenis <i>sidewalk</i> , perbedaan tinggi jalur pejalan kaki-bermotor minimal 20 cm Apabila terdapat pagar keamanan tinggi maksimal 0,9 meter Peraturan Menteri PU No.3 (2014 : 42)

(Sumber: Hasil analisis, 2015)

Untuk memudahkan penumpang melakukan perjalanan sesuai motif, maka terminal penumpang harus menghubungkan semua ruang di terminal dengan jalur sirkulasi khusus penumpang dan meletakkan informasi berupa petunjuk jalan, dan informasi mengenai keberangkatan-kedatangan kendaraan umum.

Untuk memenuhi kenyamanan pergerakan penumpang, terdapat dua faktor yang harus dipenuhi yaitu faktor kenyamanan dimensional dan kelengkapan fasilitas bagi aktivitas penumpang. Faktor kenyamanan dimensional yang harus dilengkapi terminal adalah membuat jalur sesuai dengan motif penumpang, yaitu penumpang berangkat dan penumpang datang. Hal ini disebabkan kedua jenis penumpang memungkinkan untuk memiliki intensitas kedatangan yang sama tinggi sehingga membutuhkan ruang dan dimensi yang berbeda. Selain itu, jalur penumpang yang tersedia memiliki panjang jalur untuk sampai di titik akhir perjalanan motif penumpang kurang dari 400 meter agar penumpang mampu menempuh perjalanan di dalam terminal tanpa beristirahat. Kelengkapan fasilitas yang harus dilengkapi terminal adalah menyediakan jalur bagi penumpang berkebutuhan khusus dengan menyediakan fasilitas berupa *ramp*, ataupun jalur pemandu pejalan kaki. Untuk menghindari terjadinya sirkulasi silang dengan kendaraan, maka terminal penumpang harus menyediakan jalur penumpang berupa *sidewalk*, *elevated bridge*, atau *underground bridge*.

3.2 Kriteria Desain Pergerakan Kendaraan

Terminal penumpang memiliki fungsi melakukan perpindahan moda transportasi, kendaraan umum merupakan pelaku utama yang menjalankan fungsi tersebut. Kendaraan umum terbagi menjadi dua jenis yaitu bus dan angkutan. Bus memiliki fungsi mengantarkan penumpang melakukan perjalanan antar kota sedangkan angkutan memiliki fungsi melakukan perjalanan dalam kota. Bus dan angkutan memiliki dimensi yang berbeda dan besar, maka dari itu diperlukan kemudahan dan kenyamanan dalam melakukan pergerakan di dalam terminal. Berikut merupakan hasil kriteria desain yang didapat dari studi literatur yang sudah dilakukan.

Tabel2. Kriteria Desain Pergerakan Kendaraan Umum

Aspek	Kriteria	Indikator
Kemudahan	Semua kendaraan umum dapat memasuki-keluar area terminal dengan mudah	Tidak ada halangan saat memasuki terminal
	Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)	
	Parkir <i>platform</i> dan teluk ditata sedemikian rupa sehingga memberi rasa mudah dicapai, lancar dan tertib	<ul style="list-style-type: none"> • Terbagi atas berbagai trayek • Jenis <i>platform</i> berupa parallel, tengah, atau keliling • Untuk lajur bus yang terletak di daerah unloading <i>platform</i>, lebar lajur bis dibuat untuk cukup menampung dua bus
Kenyamanan	Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)	
	Area kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum terpisah	Masing-masing jalur kendaraan umum terdapat fasilitas peron keberangkatan dan peron kedatangan
	Keputusan Menteri Perhubungan No.31 (1994: pasal 4)	
	Jalan masuk dan jalan keluar kendaraan umum harus lancar	Disesuaikan dengan dimensi manuver kendaraan. Mobil dan angkutan 6 meter, dan bus 11.2 meter (Neufert, 1984)
	Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)	
	Tata cara parkir kendaraan umum tidak mengganggu kelancaran sirkulasi kendaraan umum dan keamanan penumpang	Jenis parkir berupa parkir 90°, 45°/65°, atau parallel (Neufert, 1984)

	Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)	
	Jalur masuk kendaraan umum terbedakan dengan jalur masuk penumpang.	Tedapat 3 jenis pemisahan jalur bagi penumpang, yaitu <i>sidewalk</i> , <i>elevated bridge</i> , dan <i>underground bridge</i>
	Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)	Untuk Jenis <i>sidewalk</i> , perbedaan tinggi jalur pejalan kaki-bermotor minimal 20 cm

(Sumber: Hasil analisis, 2015)

Tidak terdapatnya halangan berupa kemacetan ataupun penumpukan kendaraan menjadi salah satu faktor kemudahan pergerakan kendaraan umum. Selain itu, penataan parkir *platform*-pun menentukan kemudahan pergerakan kendaraan umum dikarenakan fasilitas ini bersatu dengan peron penumpang sehingga resiko sirkulasi silang dapat menjadi halangan kendaraan umum untuk masuk ke area *platform*.

Sama halnya dengan kenyamanan pergerakan penumpang, untuk memenuhi kenyamanan pergerakan kendaraan umum, terdapat dua faktor yang harus dipenuhi yaitu faktor kenyamanan dimensional dan kelengkapan fasilitas bagi aktivitas kendaraan umum. Komponen kenyamanan dimensional yang harus terpenuhi adalah setiap jalur kendaraan umum baik keluar ataupun masuk harus disesuaikan dengan standar dimensi masing-masing kendaraan umum. Standar dimensi terbagi menjadi dua yaitu lebar dan panjang kendaraan dan juga manuver kendaraan, Selain itu tata cara parkir juga merupakan komponen kenyamanan dimensional, dikarenakan untuk masing-masing jenis parkir yang ada memiliki standar dimensi sirkulasi yang menentukan kenyamanan pergerakan manuver kendaraan. Untuk komponen kelengkapan fasilitas bagi kenyamanan pergerakan adalah terbaginya zona landasan keberangkatan dan kedatangan kendaraan umum.

4. Kesimpulan

Faktor yang menentukan kemudahan pergerakan bagi penumpang dan kendaraan umum adalah faktor tertib dan mudah dalam jangkauan fisik maupun visual pelaku dalam melakukan aktivitas masing-masing. Sedangkan faktor yang menentukan kenyamanan pergerakan bagi penumpang dan kendaraan umum adalah faktor kenyamanan dimensional dan kelengkapan fasilitas bagi aktivitas pelaku.

Kriteria desain kemudahan dan kenyamanan pergerakan bagi penumpang berbeda dengan kendaraan umum. Hal ini disebabkan masing-masing pelaku memiliki fungsi tersendiri di dalam terminal penumpang. Meskipun begitu, terdapat terdapat satu kriteria desain yang sama yaitu jalur masing-masing pelaku terbedakan satu sama lain. Hal ini untuk menghindari sirkulasi silang yang mungkin terjadi pada terminal penumpang.

Kriteria desain yang dihasilkan pada kajian ini dapat dijadikan acuan untuk perancangan terminal penumpang yang menunjang kemudahan dan kenyamanan pergerakan pelaku.

Daftar Pustaka

- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 1994. *Rancangan Pedoman Teknis Pembangunan dan Penyelenggaraan Terminal Angkutan Penumpang dan Barang*. Jakarta: Departemen Perhubungan
- Menteri Pekerjaan Umum. 1998. *Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor: 468/ KPTS/ 1998 Persyaratan Teknis Aksesibilitas pada Bangunan Umum dan Lingkungan*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum.

- , 2010. *Pedoman Pengelolaan Terminal di Kabupaten/Kota Peserta USDRP*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum.
- , 2014. *Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum.
- Menteri Perhubungan. 1995. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan*. Jakarta: Kementrian Perhubungan.
- , 2003. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang Terminal Transportasi Jalan*. Jakarta: Kementrian Perhubungan.
- Miro, Fidel. 2012. *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Neufert, Ernst. 1984. *Architect's Data*. London: Blackwell Science.