

# PTIMALISASI ZONASI PENGEMBANGAN TERMINAL TIPE A RAJABASA LAMPUNG

*by* Herawati Zetha Rahman

---

**Submission date:** 09-Oct-2020 03:37PM (UTC+0700)

**Submission ID:** 1409979742

**File name:** ALISASI\_ZONASI\_PENGEMBANGAN\_TERMINAL\_TIPE\_A\_RAJABASA\_LAMPUNG.pdf (411.44K)

**Word count:** 3274

**Character count:** 20912

## **OPTIMALISASI ZONASI PENGEMBANGAN TERMINAL TIPE A RAJABASA LAMPUNG**

**Herawati Zetha Rahman**  
Teknik Sipil/Fakultas Teknik  
Universitas Pancasila  
Jl.Srengseng Sawah, RT.1/RW.3,  
Jagakarsa, Jakarta Selatan, 12640  
[zetha.hera@univpancasila.ac.id](mailto:zetha.hera@univpancasila.ac.id)

**Azaria Andreas**  
Teknik Sipil/Fakultas Teknik  
Universitas Pancasila  
Jl.Srengseng Sawah, RT.1/RW.3,  
Jagakarsa, Jakarta Selatan, 12640  
[azaria.andrea@univpancasila.ac.id](mailto:azaria.andrea@univpancasila.ac.id)

**Akhmad Dofir**  
Teknik Sipil/Fakultas Teknik  
Universitas Pancasila  
Jl.Srengseng Sawah, RT.1/RW.3,  
Jagakarsa, Jakarta Selatan, 12640  
[dofir7560@yahoo.com](mailto:dofir7560@yahoo.com)

**Dian Perwitasari**  
Teknik Sipil/Fakultas Teknik  
Universitas Pancasila  
Jl.Srengseng Sawah, RT.1/RW.3,  
Jagakarsa, Jakarta Selatan, 12640  
[dian\\_perwitasari@univpancasila.ac.id](mailto:dian_perwitasari@univpancasila.ac.id)

**Imam Hagni Puspito**  
Teknik Sipil/Fakultas Teknik  
Universitas Pancasila  
Jl.Srengseng Sawah, RT.1/RW.3,  
Jagakarsa, Jakarta Selatan, 12640  
[puspito.imamhagni@gmail.com](mailto:puspito.imamhagni@gmail.com)

### **Abstract**

The bus terminal has an important role as part of the domestic and inter-city transportation system in Indonesia, considering that road transportation modes are used by more than 75% of people. Currently there are 143 type A terminals throughout Indonesia built in big cities, one of which is Rajabasa Lampung Terminal. 2014-2019 Lampung Provincial Transportation Agency Strategic Plan noted several things to improve Rajabasa terminal services, including optimization of terminal functions in terms of operational and security because the terminal flow system has not met the space requirements according to the type A terminal engineering requirements. Therefore an input is needed to optimize development zoning A Rajabasa type terminal in the future will be in accordance with the Type A terminal standard. This study uses a combination of participatory and technical approaches based on quantitative and qualitative methods through questionnaire surveys and Focus Group Discussion. The results of the study are expected to produce policy formulation related to the development of type A terminals to improve land transportation services in Lampung Province.

**Keywords:** Terminal Type A, Sumatera, Evaluation, Development

### **Abstrak**

Terminal bus mempunyai peranan penting sebagai bagian dari sistem perhubungan dalam dan antar kota di Indonesia, mengingat moda angkutan jalan raya digunakan oleh lebih dari 75 % orang. Saat ini terdapat 143 terminal tipe A diseluruh Indonesia yang dibangun di kota-kota besar, salah satunya adalah Terminal Rajabasa Lampung. Renstra Dishub Provinsi Lampung 2014-2019 mencatat beberapa hal untuk peningkatan layanan terminal Rajabasa, diantaranya optimalisasi fungsi terminal dari sisi operasional maupun keamanan karena tata alir terminal belum memenuhi kebutuhan ruang sesuai persyaratan teknik terminal tipe A. Oleh karena itu diperlukan suatu masukan untuk mengoptimalkan zonasi pengembangan terminal tipe A Rajabasa di masa yang akan datang sesuai standar terminal Tipe A. Kajian ini menggunakan kombinasi pendekatan partisipatif dan teknis dengan berbasis metode kuantitatif dan kualitatif melalui survey kuesioner dan Focus Group Discussion. Hasil kajian diharapkan menghasilkan rumusan kebijakan terkait dengan pengembangan terminal tipe A guna meningkatkan layanan jasa transportasi darat di Provinsi Lampung.

**Kata Kunci:** Terminal Tipe A, Konseptual Desain, Zonasi

## **PENDAHULUAN**

Terminal bus mempunyai peranan penting sebagai bagian dari sistem perhubungan dalam kota dan antar kota di Indonesia, mengingat moda angkutan jalan raya digunakan oleh lebih dari 75 % orang bepergian (BPS, 2006). Selain merupakan tempat pemberhentian dan pemberangkatan kendaraan umum, terminal ternyata juga memegang peranan penting sebagai pengatur arah sirkulasi dan hierarki jalan. Berdasarkan fungsi pelayanannya, terminal terbagi atas 3 klasifikasi, yaitu (a). terminal tipe A, yang melayani kendaraan umum untuk angkutan antarkota antarpropinsi, dan atau angkutan lintas batas negara negara, angkutan antarkota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan; (b) terminal tipe B, yang melayani kendaraan umum untuk angkutan antarkota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan dan (c). terminal tipe C, melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

Saat ini terdapat 143 terminal tipe A diseluruh Indonesia yang dibangun di kota-kota besar (Dephub,2017). Namun sangat disayangkan karena pengembangan terminal tipe A tidak dimanfaatkan secara optimal oleh daerah. Hal ini dikarenakan beberapa faktor seperti lokasi dan letak terminal yang terlalu jauh. Tata letak dan tata alir terminal juga menjadi perhatian dalam upaya mengoptimalkan fungsi terminal. Oleh karena itu diperlukan evaluasi rencana pengembangan terminal tipe A sebagai masukan untuk pengambil keputusan. Salah satunya adalah Terminal Rajabasa, Lampung. Renstra Dishub Provinsi Lampung 2014-2019 mencatat beberapa hal untuk peningkatan layanan terminal Rajabasa, diantaranya belum optimalnya fungsi terminal dari sisi operasional dan keamanan karena tata alir belum memenuhi kebutuhan ruang sesuai persyaratan teknik terminal tipe A.

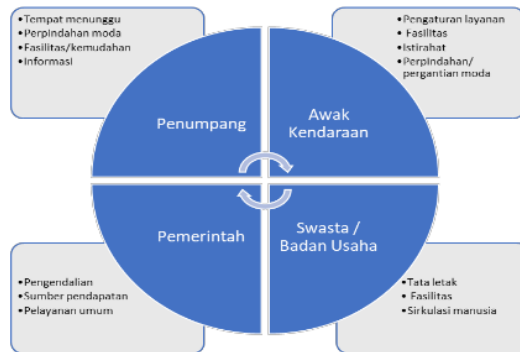
Oleh karena itu diperlukan suatu masukan untuk mengoptimalkan zonasi pengembangan terminal tipe A Rajabasa di masa yang akan datang. Desain zonasi terminal Rajabasa yang representatif dari sisi pemenuhan kebutuhan ruang beserta persyaratan teknik lainnya sesuai dengan standar terminal Tipe A diharapkan menjadi luaran dari kajian ini.

## **STUDI LITERATUR**

### **Pengertian Terminal**

PM 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan menyatakan bahwa terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Sebuah terminal memiliki fungsi pokok untuk (1). menyediakan akses ke kendaraan yang bergerak pada jalur khusus, (2). menyediakan tempat dan kemudahan perpindahan/pergantian moda angkutan dari kendaraan yang bergerak di jalur khusus ke moda angkutan lain, (3). menyediakan sarana simpul lalu lintas, tempat konsolidasi lalu lintas dan (4). menyediakan tempat untuk menyimpan kendaraan.

Unsur stakeholder terminal terdiri dari berbagai pihak yang memiliki kepentingan dan kebutuhan berbeda dalam fungsi dari terminal penumpang. Dimulai dari pengguna yakni penumpang yang menggunakan terminal sebagai area menunggu kendaraan, berpindah moda, yang keduanya membutuhkan fasilitas dan kemudahan serta pelayanan berupa informasi. Sementara dari sisi operator pada tataran awak kendaraan, terminal dipandang sebagai tempat pengaturan layanan, fasilitas, tempat beristirahat dan perpindahan moda. Dari sisi swasta/badan usaha sebagai pengelola baik operator sarana maupun prasarana, terminal menjadi penting terhadap sisi letak dan fasilitas yang diberikan, sirkulasi di dalam terminal dapat memudahkan operator dalam pelaksanaan tugasnya. Dari segi pemerintah, terminal dipandang sebagai prasarana pengendalian lalu lintas, sumber pendapatan serta perwujudan pelayanan terhadap kebutuhan mobilitas masyarakat. Unsur stakeholder di terminal dikelompokkan menurut berbagai aktifitas sebagaimana dalam gambar berikut ini.



Gambar 1. Stakeholder Terminal Penumpang

### Perencanaan Terminal Tipe A

Menurut PM 132 Tahun 2015, ada 3 hal utama dalam perencanaan terminal tipe A, yaitu fasilitas terminal, sirkulasi lalu lintas dan penentuan lokasi.

#### a. Fasilitas Terminal

Setiap Penyelenggara Terminal penumpang wajib menyediakan fasilitas terminal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan. Fasilitas terminal penumpang terdiri atas fasilitas utama, fasilitas penunjang dan fasilitas umum.

#### b. Sirkulasi Lalu Lintas

<sup>2</sup> Sistem sirkulasi kendaraan di dalam terminal ditentukan berdasarkan jumlah arah perjalanan, frekuensi perjalanan dan waktu yang diperlukan untuk turun/naik penumpang. Sistem sirkulasi ini juga harus ditata dengan memisahkan jalur bus/kendaraan dalam kota dengan jalur bus angkutan antarkota. Jalan masuk dan keluar kendaraan dari dan ke terminal <sup>2</sup> harus lancar, dan dapat memungkinkan pergerakan terjadi dengan leluasa. Jalan masuk dan keluar calon penumpang kendaraan umum harus terpisah dengan keluar masuk kendaraan. Kendaraan di dalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan.

#### <sup>3</sup> c. Lokasi Terminal

Terminal tipe A terletak di Ibukota Provinsi, Kotamadya/ Kabupaten dalam jaringan trayek antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lintas batas negara. Terminal ini harus terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya

kelas IIIA. Jarak antara dua terminal penumpang Tipe A sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa, 30 km di Pulau Sumatera dan 50 km di pulau lainnya dimana luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 3 ha di pulau lainnya. Jalan akses masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal tipe A setidaknya berjarak 100 meter di Pulau Jawa dan 50 meter di pulau lainnya. Penentuan lokasi terminal juga harus mempertimbangkan lintas kendaraan (Warpani, 1990). Karena pada hakekatnya terminal merupakan pertemuan berbagai lintasan kendaran dari berbagai wilayah dan berbagai moda angkutan. Disamping itu untuk mendekatkan konsumen dengan tempat perbelanjaan, maka lokasi terminal sering digabung atau didekatkan dengan pusat perdagangan. Dengan demikian jumlah perjalanan dapat dikurangi dengan adanya pemusatan kegiatan (Daldjoeni, 1997, p. 99).

### **Optimalisasi Aspek Fungsi Bangunan dan Fungsi Terminal Tipe A dengan Pendekatan *Transit Oriented Development (TOD)***

Optimalisasi aspek fungsi bangunan terminal dengan pendekatan TOD memanfaatkan peran terminal sebagai tempat transit dan pergantian moda dengan keterkaitan zona terminal dan fasilitas utama lain melalui peluang pengembangan kegiatan di dalam maupun luar terminal, bisnis non-Angkutan Umum, pergantian moda dan waktu tunggu, serta jalur penghubung moda. Optimalisasi fungsi mengelompokkan peluang pengembangan Kawasan dan pengembangan Bisnis terminal ke dalam zona-zona optimalisasi yang dapat diaplikasikan dalam layer zoning dalam terminal. Adapun zonasi terminal terbagi atas 1 zona diluar terminal dan 3 zona didalam terminal sebagai berikut;

#### **1. Zona A Optimalisasi (Optimalisasi di Luar Terminal Penumpang)**

Zona A terletak pada area di luar bangunan terminal yang dapat diakses oleh publik. Optimalisasi kawasan dan bisnis pada zona ini dapat dilakukan pada *Access Interchange Area*. Peluang pengembangan kawasan dan bisnis pada Zona A Optimalisasi bersifat sangat fleksibel dan luas, hal ini dikarenakan ketersediaan lahan yang masih banyak dan tangkapan potensi konsumennya tidak saja mengandalkan penumpang Angkutan Umum namun juga dapat menjangkau konsumen non-penumpang/masyarakat sekitar Terminal

Penumpang Tipe A. Zona A optimalisasi memanfaatkan kecenderungan kegiatan penumpang untuk pergantian antar moda atau menunggu jemputan, kegiatan non-penumpang mengantar atau menjemput.

**2. Zona B Optimalisasi (Optimalisasi di dalam Bangunan Terminal Penumpang)**

Zona B Optimalisasi berada di dalam bangunan terminal Tipe A yang dapat diakses oleh publik. Optimalisasi kawasan dan bisnis pada zona ini dapat dilakukan pada *Access Interchange Area*, *Core Area*, dan *Transition Area*. Pengembangan kawasan dan bisnis pada Zona ini menangkap peluang konsumen dari penumpang dan pengantar/penjemput penumpang dengan memanfaatkan kecenderungan kegiatan penumpang bertiket, penumpang check-in dan kegiatan non-penumpang mengantar atau menjemput.

**3. Zona C Optimalisasi (Optimalisasi di dalam Bangunan Terminal Penumpang)**

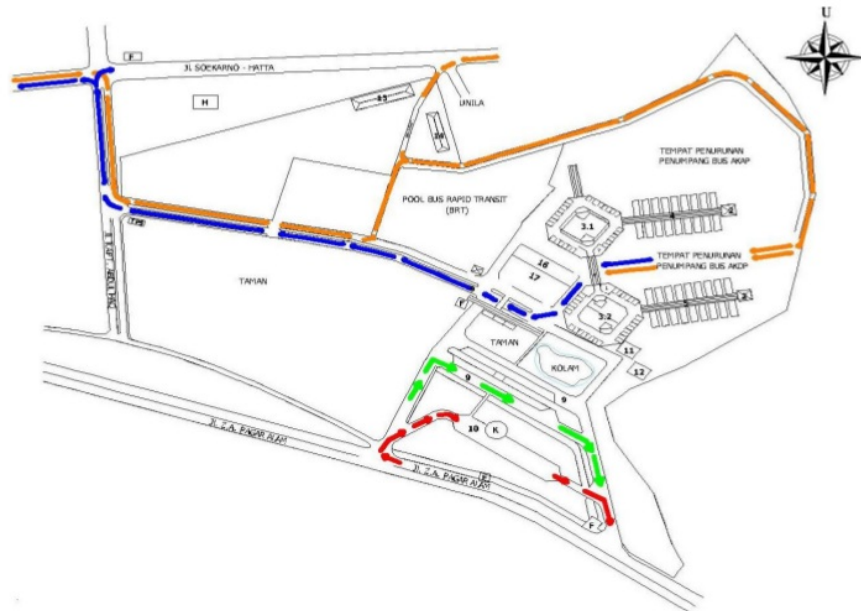
Zona C Optimalisasi yaitu area di dalam bangunan terminal yang hanya dapat diakses oleh penumpang bertiket melalui *boarding gate*. Optimalisasi bisnis pada zona ini dapat dilakukan pada *Transition Area*. Pengembangan bisnis menangkap peluang konsumen dari penumpang bertiket yang telah melakukan cek-in/menunggu. Jeda waktu menunggu keberangkatan kereta kurang lebih satu jam menjadi peluang bisnis bagi unit usaha.

**4. Zona D Optimalisasi (Optimalisasi di dalam Bangunan Terminal Penumpang)**

Zona D Optimalisasi adalah optimalisasi pada *Peripheral Area* yang hanya dapat diakses oleh penumpang bertiket yang akan menaiki atau turun dari Angkutan umum. Pengembangan bisnis pada zona ini menangkap peluang konsumen dari penumpang yang akan naik ke Angkutan umum, berganti angkutan (intra atau antar moda) atau baru saja turun dari angkutan umum, karena sifat dari penumpang yang terburu-buru dan keterbatasan lahan maka pilihan jenis pengembangan bisnis lebih ditekankan pada unit usaha yang ringkas dengan kebutuhan ruang yang kecil, dapat dioperasikan secara mandiri dan tidak mengganggu aktivitas operasional Angkutan Umum Jalan.

### Gambaran Umum Wilayah Studi : Terminal Tipe A Rajabasa Lampung

Terminal Rajabasa merupakan terminal tipe A yang terletak di Jl. ZA. Pagar Alam, Rajabasa Bandar Lampung dengan luas lahan  $\pm 12$  Ha dan memiliki kapasitas kendaraan  $\pm 500$  kendaraan. Terminal ini terletak di Ibukota Provinsi dengan Luas  $\pm 12$  Ha yang berjarak  $\pm 80$  km dari pelabuhan Bakauheni dan dilintasi oleh 2 akses jalan nasional.



Gambar 2. Layout Terminal Rajabasa

Jenis pelayanan angkutan umum Kota Bandar Lampung meliputi 404 armada Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), 1067 armada Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), 37 armada Angkutan Antar Jemput Antar Provinsi (AJAP), 37 armada Angkutan Antar Jemput Dalam Provinsi (AJDP), angkutan kota (Angkot), angkutan perbatasan, trans Lampung, angkutan tidak dalam trayek seperti angkutan sewa, pariwisata, dan taksi. Sistem transportasi untuk kawasan aglomerasi Bandar Lampung dan sekitarnya harus mempertimbangkan beberapa hal, seperti permasalahan transportasi eksisting dan sejumlah perhitungan proyeksi. Dengan menggunakan asumsi pertumbuhan penduduk linear, Kota Bandar Lampung memiliki penduduk di atas 1 juta pada tahun 2039, sehingga



memerlukan sarana dan prasarana transportasi yang memadai, termasuk tersedianya terminal.

Tabel 1. Proyeksi Penduduk

Wilayah	2019	2029	2039	2049	2059
<b>Perencanaan</b>					
Bandar Lampung	900,745	981,638	1,062,531	1,143,424	1,224,316
Lampung Selatan	1,842,592	2,290,059	2,737,526	3,184,993	3,632,460
Pesawaran	82,235	92,597	102,959	123,683	134,045
Pringsewu	88,395	100,800	113,205	125,610	138,015
Metro	160,999	186,861	212,723	238,585	264,447
<b>JUMLAH</b>	<b>3,074,966</b>	<b>3,651,955</b>	<b>4,228,944</b>	<b>4,816,925</b>	<b>5,393,283</b>

Sumber: Litbangdar, 2017

Ditinjau dari segi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015 bahwa kriteria penilaian yang dipersyaratkan dalam peraturan tersebut untuk terminal Rajabasa sebagian besar sudah memenuhi kriteria, namun masih terdapat kekurangan yaitu Terminal Rajabasa belum mempunyai Dokumen Rencana induk Terminal Rajabasa. Untuk itu Terminal Rajabasa memerlukan konsep perencanaan pengembangan terminal tersebut.

## METODOLOGI

Kajian ini menggunakan 2 pendekatan yaitu pendekatan partisipatif dengan melibatkan *stakeholder* terkait dengan pengembangan konsep dan pembangunan terminal tipe A, termasuk kunjungan daerah studi kasus dan pendekatan teknis melalui *mixed method*, yaitu penggabungan metode kualitatif dan kuantitatif guna memperoleh target luaran yang diharapkan. Pengumpulan data pada pendekatan kuantitatif menggunakan kuesioner dengan menggunakan perhitungan statistik dan analisis numerik untuk proses data (Teddlie dan Tashakkori, 2009), sedangkan pada metode kualitatif adalah metode yang digunakan untuk mengeksplorasi pemahaman dan menghasilkan data yang bersifat non-numerik.

## **ANALISA DAN PEMBAHASAN**

### **1. Hasil Survey Fasilitas Terminal Tipe A Rajabasa**

#### **- Fasilitas Utama**

Fasilitas Utama merupakan fasilitas yang paling esensial untuk mendukung fungsi dari terminal. Dari 23 fasilitas utama yang tertera pada kuesioner, hasil survey menyatakan mayoritas fasilitas umum dianggap cukup performanya oleh para pengguna, lima fasilitas yang dianggap baik dan lima fasilitas lain dianggap kurang. Fasilitas-fasilitas yang dianggap baik oleh pengguna merupakan fasilitas paling dasar yang dibutuhkan oleh terminal seperti jalur keberangkatan dan kedatangan kendaraan dan penumpang, serta papan pengumuman. Fasilitas-fasilitas yang dianggap kurang oleh pengguna merupakan fasilitas seperti media informasi, penanganan pengemudi, tempat berkumpul darurat, maupun jalur evakuasi. Fasilitas tersebut pada dasarnya sangat esensial, tetapi seringkali dilupakan oleh pengelola karena bersifat kontingensi.

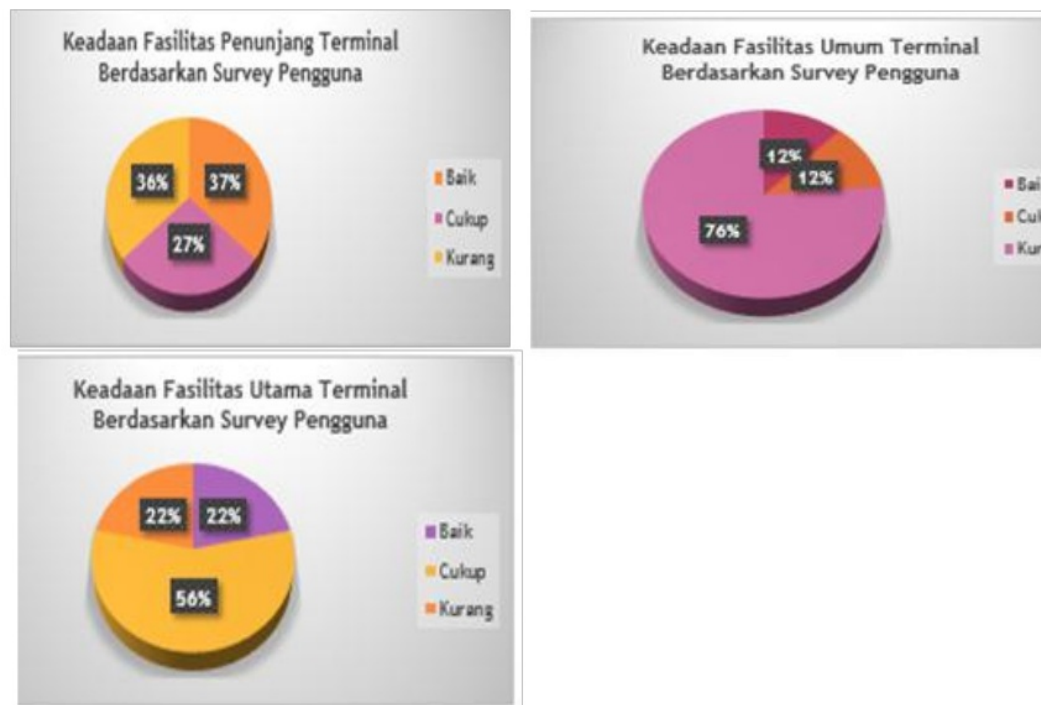
#### **- Fasilitas Penunjang**

Fasilitas penunjang merupakan fasilitas yang diciptakan untuk mendukung fasilitas utama. Terdapat 11 fasilitas penunjang yang ada pada kuesioner. Dari 11 fasilitas yang dinilai oleh pengguna, 4 fasilitas diantaranya dinilai baik, 4 fasilitas dinilai kurang, dan hanya 3 fasilitas dinilai cukup. Fasilitas yang menunjang keamanan seperti metal detector atau CCTV sudah dinilai baik oleh pengguna. Sedangkan fasilitas untuk mengantisipasi adanya musibah masih dinilai kurang seperti alat pemadam kebakaran. Hasil ini tidak jauh berbeda dengan hasil yang didapat pada fasilitas utama dimana fasilitas untuk mengantisipasi adanya musibah dinilai masih kurang.

#### **- Fasilitas Umum**

Fasilitas umum akan menunjang kenyamanan penumpang pada saat berada di terminal. Toilet, produksi pencemaran udara, parkir, ATM, kebersihan, area merokok, merupakan contoh-contoh fasilitas dasar penunjang kenyamanan penumpang. Kondisi fasilitas umum terminal menurut para pengguna terbilang cukup memperhatikan. Dari 17 fasilitas yang terdapat pada kuesioner, 13 diantaranya dinilai dalam keadaan kurang. Hanya dua fasilitas yang dinilai baik

oleh penumpang. Dua fasilitas ini pun tidak mendapatkan penilaian baik yang cukup signifikan. Fasilitas keamanan mendapatkan penilaian baik oleh pengguna, hasil yang berkorelasi dengan fasilitas umum dan penunjang. Sedangkan terdapat dua fasilitas yang dinilai cukup. Dua fasilitas tersebut adalah pertokoan dan restoran. Kondisi ini memperlihatkan bahwa kenyamanan penumpang saat berada di stasiun akan kurang.



Gambar 3. Grafik Hasil Survey Pengguna Terminal Rajabasa

### Evaluasi Terminal Rajabasa

Dari hasil survey yang dilakukan didapatkan salah satu hal yang menjadi permasalahan terminal Rajabasa adalah tata letak gedung bangunan terminal. Dengan tata letak bangunan eksisting, sirkulasi bus menjadi kurang teratur sehingga perlu dilakukan tata ulang bangunan terminal. Untuk itu perlu dilakukan konsep desain pengembangan terminal Rajabasa dengan memperbaiki kinerja sirkulasi terminal. Zonasi perlu dilakukan dengan sesedikit mungkin melakukan

pembongkaran bangunan dengan mengutamakan keamanan dan kenyamanan calon penumpang

### **Optimalisasi Zonasi Terminal Rajabasa**

Dalam konteks pengembangan terminal berorientasi pada *Transit Oriented Development* (TOD) dan Berbasis bisnis, aliran pergerakan penumpang di dalam bangunan terminal memiliki peran penting dalam menentukan nilai jual suatu unit usaha bisnis dan komersil. Jika ruang unit usaha berada pada jalur akses utama penumpang ataupun penunjang terminal Rajabasa, maka akan semakin besar nilai jual usaha tersebut. Dalam layout bangunan terminal rajabasa sudah memiliki ruang-ruang yang memang diperuntukkan untuk fungsi komersial. Ruang-ruang ini adalah ruang yang dianggap memiliki nilai jual tinggi karena berada pada jalur utama pergerakan penumpang.

Konseptual desain zonasi dalam terminal Rajabasa dapat dilihat pada gambar berikut.



Tabel 2. Peluang Pengembangan Kawasan berbasis TOD & Bisnis Zona A

Optimalisasi

Zona	Kecenderungan Kegiatan Penumpang	Peluang Pengembangan Bisnis	
		Tipe	Jenis
A	1. Pergantian Antar Moda 2. Menunggu Jemputan 3. Mengantar 4. Menjemput	<b>Kuliner</b>	Kios Makanan (food hall), Restoran
		<b>Self Service</b>	ATM, Vending Machine
		<b>Iklan</b>	Papan Iklan, Iklan Digital
		<b>Pertokoan</b>	Minimarket, Kios Majalah dan koran, Kios pos dan telekomunikasi, Stasionary dan fotocopy, Apotik
		<b>Jasa</b>	Parkir Kendaraan, Pengemudi Barang, Konter reservasi taksi/ shuttle bus, Agen Perjalanan/ wisata, Money Changer, Bank

Tabel 3. Peluang Pengembangan Kawasan berbasis TOD & Bisnis Zona B

Optimalisasi

Zona	Kecenderungan Kegiatan Penumpang	Peluang Pengembangan Bisnis	
		Tipe	Jenis
B	1. Pendekatan Tiket 2. Check in 3. Mengantar 4. Menjemput	<b>Kuliner</b>	Kios Makanan (food hall), Restoran
		<b>Self Service</b>	ATM, Vending Machine
		<b>Iklan</b>	Papan Iklan, Iklan Digital
		<b>Pertokoan</b>	Minimarket, Kios Majalah dan koran, Kios pos dan telekomunikasi, Stasionary dan fotocopy, Apotik
		<b>Jasa</b>	Agen Perjalanan/ wisata, Money Changer, Bank, Penitipan barang (loker).

Tabel 4. Peluang Pengembangan Kawasan berbasis TOD & Bisnis Zona C Optimalisasi

Zona	Kecenderungan Kegiatan Penumpang	Peluang Pengembangan Bisnis	
		Tipe	Jenis
C	1. Boarding 2. Menunggu Angkutan Umum Jalan	<b>Kuliner</b>	Kios Makanan, Restoran
		<b>Self Service</b>	ATM, Vending Machine
		<b>Iklan</b>	Papan Iklan, Iklan Digital
		<b>Pertokoan</b>	Minimarket, Kios Majalah dan koran, Kios pos dan telekomunikasi, Apotik
		<b>Jasa</b>	Kesehatan, loker

Tabel 5. Peluang Pengembangan Kawasan berbasis TOD & Bisnis Zona C Optimalisasi

Zona	Kecenderungan Kegiatan Penumpang	Kegiatan	Peluang Pengembangan Bisnis	
			Tipe	Jenis
D	1. Menaiki Angkutan Umum Jalan 2. Berganti Angkutan Umum 3. Turun dari Angkutan Umum Jalan		<b>Kuliner</b>	Kios Makanan (food stall)
			<b>Self Service</b>	ATM, Vending Machine
			<b>Iklan</b>	Papan Iklan, Iklan Digital

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil evaluasi terhadap terminal tipe A Rajabasa, maka rekomendasi yang dapat diambil adalah revitalisasi terminal. Revitalisasi dapat berupa pembenahan sistem dan jaringan angkutan umum bus, peningkatan kapasitas jalan, reformasi total sistem dan fisik angkutan umum eksisting, pengembangan *feeder system*, pengembangan fasilitas penunjang dan fasilitas umum, serta pengembangan tata ruang.

Layout bangunan terminal rajabasa sudah memiliki ruang-ruang yang memang diperuntukkan untuk fungsi komersial. Peluang bisnis dan TOD kemudian disesuaikan dengan masing-masing zonasi. Pada zonasi A, B dan C desain optimalisasi pengembangan bisnis dapat diarahkan kepada tipe kuliner, *self service*, iklan, pertokoan dan jasa. Sedangkan pada zonasi D karena sifat dari

penumpang yang terburu-buru dan keterbatasan lahan maka pilihan jenis pengembangan bisnis lebih ditekankan pada unit usaha yang ringkas dengan kebutuhan ruang yang kecil dengan tipe kuliner, *self service* dan iklan.

4

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Altoon, Ronald. A., James C.A. 2011. *Urban Transformation Transit Oriented Development and Sustainable City*, Australia: The Images Publishing.
- Calthorpe, Peter, 1990. *Transit-Oriented Development Design Guidelines*. USA: Calthorpe Associates in Association with Mintier & Associates.
- Cervero, Robert. 2004. *Transit-Oriented Development in The United States: Experiences, Challenges, and Prospects*. TCRP Report 102. Washington: Transportation Research Board.
- Dittmar, H., dan G. Ohland. 2004. *The New Transit Town Best Practice in Transit- Oriented Development*. Wasingthon, DC: Island Press. Institute for Transportation & Development Policy, TOD Standard, New York.
- ITDP. (2014). *TOD Standard v2.1*. New York: Despacio
- Hobbs, F. D. 1995. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Morlock, Edward K. 1991. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Oppenlander, J.C. and Box, P.C. 1976. *Manual of Traffic Engineering Studies*, 4th Edition, Washington DC: Institute of Transportation Engineering.
- Peraturan Menteri PM. No. 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.
- Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB, Indonesia.
- Warpani, Suwardjoko. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Penerbit ITB



# PTIMALISASI ZONASI PENGEMBANGAN TERMINAL TIPE A RAJABASA LAMPUNG

## ORIGINALITY REPORT

13%

SIMILARITY INDEX

14%

INTERNET SOURCES

7%

PUBLICATIONS

6%

STUDENT PAPERS

## PRIMARY SOURCES

1

[pt.scribd.com](https://pt.scribd.com)

Internet Source

4%

2

[es.scribd.com](https://es.scribd.com)

Internet Source

3%

3

[docslide.net](https://docslide.net)

Internet Source

3%

4

[jurnal.umj.ac.id](https://jurnal.umj.ac.id)

Internet Source

3%

Exclude quotes Off

Exclude matches < 3%

Exclude bibliography On