

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

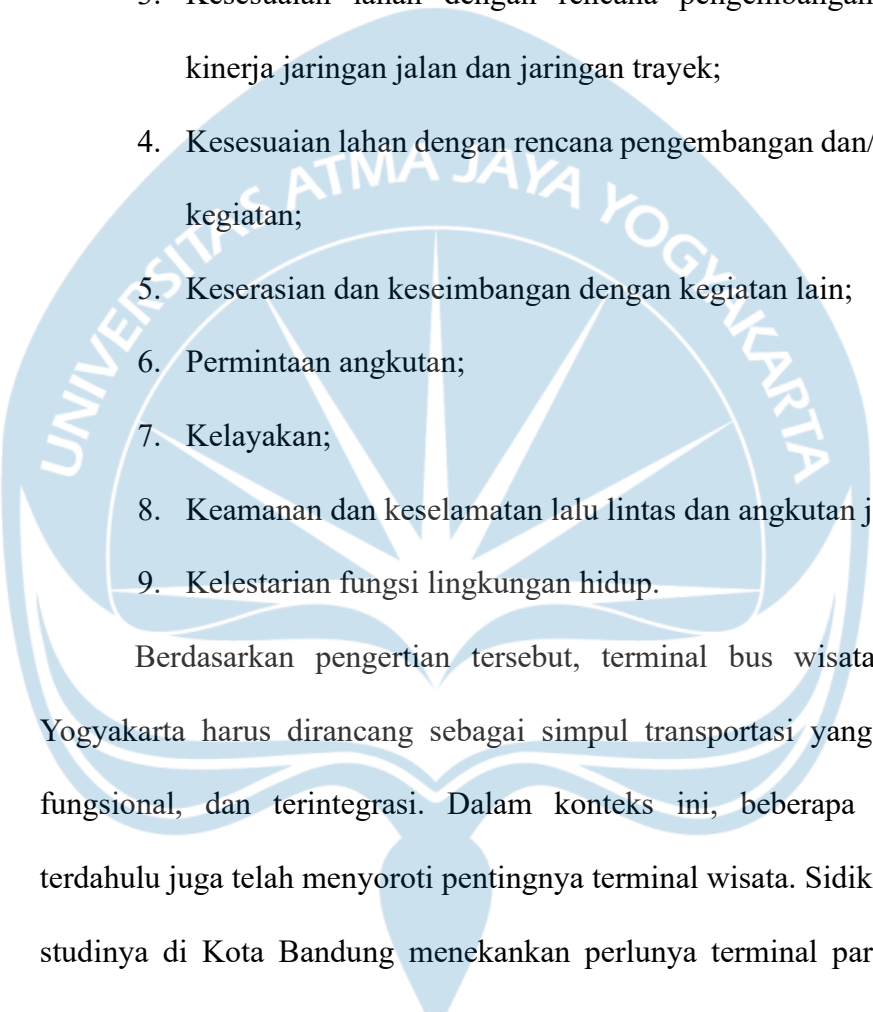
A. Pengertian Terminal

Menurut Abubakar I, dkk [2] pengertian terminal merupakan titik simpul dalam jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum, tempat pengendalian pengawasan pengaturan serta pengoperasian lalu lintas. Terminal merupakan prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi yang memfasilitasi arus penumpang dan barang, serta merupakan unsur tata ruang kota yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan kota.

[3] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan mendefinisikan 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.

Sementara itu, dalam Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 [4] tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan dan diperkuat dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 [5] tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan menjelaskan bahwa penentuan lokasi terminal perlu memperhatikan beberapa aspek penting, yaitu :

1. Tingkat aksesibilitas pengguna jasa angkutan;

- 
2. Kesesuaian lahan dengan rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota;
 3. Kesesuaian lahan dengan rencana pengembangan dan/atau kinerja jaringan jalan dan jaringan trayek;
 4. Kesesuaian lahan dengan rencana pengembangan dan/atau pusat kegiatan;
 5. Keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain;
 6. Permintaan angkutan;
 7. Kelayakan;
 8. Keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan; dan
 9. Kelestarian fungsi lingkungan hidup.

Berdasarkan pengertian tersebut, terminal bus wisata di Kota Yogyakarta harus dirancang sebagai simpul transportasi yang strategis, fungsional, dan terintegrasi. Dalam konteks ini, beberapa penelitian terdahulu juga telah menyoroti pentingnya terminal wisata. Sidik [6] dalam studinya di Kota Bandung menekankan perlunya terminal pariwisata di pinggiran kota yang terkoneksi dengan angkutan umum. Sementara itu, Arciany dan Kurniawan [7] meneliti persepsi wisatawan terhadap terminal di Bali dan menekankan pentingnya fasilitas seperti toilet, tempat tunggu, dan pusat informasi.

Namun demikian, kedua penelitian tersebut belum mempertimbangkan karakteristik kawasan *heritage* seperti Kota Yogyakarta

yang memiliki keterbatasan lahan dan tekanan lalu lintas tinggi. Oleh karena itu, terminal bus wisata perlu dirancang tidak hanya sebagai titik pemberhentian kendaraan, melainkan juga sebagai simpul strategis dalam sistem transportasi pariwisata yang berkelanjutan.

B. Manajemen Rekayasa Lalu Lintas

Manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan upaya strategis untuk mewujudkan sistem transportasi yang aman, lancar, tertib, dan efisien, terutama di kawasan perkotaan dengan tingkat kepadatan tinggi. Dalam konteks peraturan di Indonesia, Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan [8], serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 [9] tentang Pedoman Pelaksanaan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas, mengatur bahwa kegiatan manajemen lalu lintas mencakup perencanaan, pengaturan, perekayasaan, pemberdayaan, dan pengawasan dalam penyelenggaraan lalu lintas jalan.

Beberapa penelitian menunjukkan bahwa kawasan wisata seperti Malioboro dan sekitarnya mengalami beban lalu lintas yang tinggi akibat tidak tertatanya pergerakan kendaraan wisata, termasuk bus pariwisata. Studi oleh Yuliana [10] menemukan bahwa tanpa pengelolaan rute yang tepat, kedatangan bus wisata secara masif dapat mengganggu arus lalu lintas lokal, menyebabkan kemacetan, serta menurunkan kenyamanan pengunjung dan warga. Penelitian lain oleh Hardi Suntoyo [11] juga menyoroti bahwa penerapan rekayasa lalu lintas seperti pengalihan arus, zona larangan parkir,

dan pembatasan kendaraan besar di pusat kota dapat meningkatkan kelancaran sirkulasi kendaraan secara signifikan.

Dengan demikian, pengelolaan rekayasa lalu lintas perlu didukung dengan penyediaan terminal bus wisata yang terletak di luar kawasan heritage, namun tetap memiliki aksesibilitas tinggi melalui sistem *feeder*.

C. Transformasi Infrastruktur Transportasi terhadap Pariwisata

Transformasi infrastruktur transportasi memainkan peran penting dalam mendukung perkembangan pariwisata dengan meningkatkan aksesibilitas, mengurangi hambatan perjalanan, dan memperkuat daya tarik destinasi wisata. Studi menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur seperti jalan raya, bandara, dan fasilitas transportasi multimodal mendorong pertumbuhan ekonomi pariwisata melalui peningkatan jumlah wisatawan dan aktivitas ekonomi lokal [12]. Misalnya, pembangunan Bandara Timna di Eilat, Israel, tidak hanya meningkatkan kapasitas wisatawan internasional tetapi juga merangsang investasi di sektor perhotelan dan properti komersial [13]. Di Indonesia transformasi infrastruktur transportasi telah mendorong aksesibilitas kawasan pariwisata seperti Mandalika, Borobudur, dan Yogyakarta. Di sisi lain, di kawasan Belt and Road Initiative (BRI), pengembangan transportasi udara dan kereta api menunjukkan hubungan positif jangka panjang dengan peningkatan wisatawan domestik maupun internasional, serta integrasi perdagangan antar wilayah [13].

Namun, transformasi infrastruktur transportasi juga menghadirkan tantangan, terutama dalam mengatasi dampak lingkungan dan sosial. Studi di kawasan fjord Geiranger, Norwegia, menunjukkan bahwa peningkatan transportasi wisata berbasis laut dan darat dapat memperburuk polusi udara serta kemacetan jika tidak dikelola secara holistic [13]. Selain itu, penelitian tentang jalan raya CPEC di Pakistan menunjukkan bahwa manfaatnya lebih besar jika didukung oleh keterlibatan komunitas lokal dalam perencanaan, sehingga meningkatkan persepsi positif terhadap pariwisata [13]. Oleh karena itu, pendekatan yang lebih inklusif dan berkelanjutan diperlukan untuk memastikan dampak ekonomi, sosial, dan lingkungan yang seimbang di semua wilayah.

Dalam konteks Yogyakarta sebagai kota budaya dan tujuan wisata, transformasi infrastruktur seperti terminal wisata perlu diarahkan untuk tidak hanya memfasilitasi pergerakan wisatawan, tetapi juga memperkuat keterpaduan antarmoda, meminimalkan tekanan lalu lintas pusat kota, serta mendukung pariwisata berkelanjutan.

D. Angkutan Wisata

Angkutan wisata merupakan jenis angkutan orang yang disediakan secara khusus untuk melayani kegiatan perjalanan wisata. Berdasarkan Pasal 151 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan orang untuk keperluan pariwisata termasuk dalam kategori angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek

seperti halnya taksi. Pengertian Angkutan Pariwisata adalah angkutan dengan menggunakan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain diluar pelayanan angkutan dalam trayek, seperti untuk keperluan keluarga dan sosial lainnya.

UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan salah satu tujuan diselenggarakannya lalu lintas dan angkutan jalan, yaitu untuk mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Angkutan wisata merupakan angkutan umum yang bertujuan khusus untuk mengangkut wisatawan tidak dalam trayek. Pelayanan angkutan pariwisata diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut:

1. Mengangkut wisatawan atau rombongan secara khusus;
2. Melayani perjalanan dari dan ke daerah tujuan wisata;
3. Dilakukan menggunakan bus pariwisata dengan tanda khusus;
4. Tidak masuk terminal umum, melainkan berhenti di lokasi tujuan atau titik yang disepakati.

Dalam implementasinya di lapangan, keberadaan angkutan wisata terutama bus pariwisata seringkali menimbulkan masalah lalu lintas di kawasan pusat kota, terutama jika tidak tersedia terminal atau tempat khusus

parkir. Di Kota Yogyakarta, hal ini menjadi persoalan yang menonjol di kawasan heritage seperti Tugu, Malioboro, dan Kraton.

Beberapa penelitian sebelumnya menyoroti pentingnya pengelolaan angkutan wisata secara terpusat. Wibawa [14] meneliti pengaturan bus pariwisata di kawasan Borobudur dan merekomendasikan pembangunan zona drop-off di luar kawasan inti cagar budaya. Sementara itu, Fadhilah [15] menyarankan pengembangan sistem shuttle dari lokasi parkir ke kawasan wisata utama guna mengurangi beban kendaraan besar.

Dalam konteks Yogyakarta, keberadaan terminal wisata yang terintegrasi dengan sistem angkutan pariwisata menjadi krusial dalam mendukung kenyamanan wisatawan sekaligus menjaga ketertiban lalu lintas.

E. Standar Tempat Khusus Parkir

Parkir merupakan bagian penting dalam sistem transportasi perkotaan, terutama di kawasan wisata yang memiliki arus kunjungan tinggi. Menurut Tamin [16], fasilitas parkir adalah elemen vital dalam mendukung efisiensi pergerakan kendaraan, baik di dalam maupun di luar badan jalan. Dalam konteks ini, perencanaan tempat khusus parkir (TKP) menjadi strategi utama untuk menata pergerakan kendaraan wisata agar tidak mengganggu lalu lintas umum.

Kebutuhan dan standar fasilitas parkir sangat bergantung pada fungsi bangunan, tarif parkir, tingkat kepemilikan kendaraan, serta volume

pengunjung. Departemen Perhubungan dalam pedoman teknisnya mengklasifikasikan kebutuhan parkir menjadi dua:

1. Kegiatan parkir tetap, seperti di pusat perbelanjaan, kantor, hotel, rumah sakit.
2. Kegiatan parkir sementara, seperti di tempat ibadah, tempat hiburan, acara temporer.

Beberapa penelitian menunjukkan bahwa ketiadaan fasilitas parkir yang layak dapat menimbulkan dampak kemacetan signifikan di kawasan wisata. Novier [17] mencatat bahwa tidak tersedianya lahan parkir khusus untuk bus pariwisata di kawasan Malioboro menyebabkan parkir liar di tepi jalan dan penurunan kualitas tata ruang kawasan heritage.

Sejalan dengan Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 4 tahun 2024 [18], beberapa TKP di Kota Yogyakarta mengalami perubahan seperti TKP Senopati hanya menerima parkir kendaraan roda empat sedangkan TKP ABA (Malioboro 1) berubah peruntukannya menjadi Ruang Terbuka Hijau (RTH).

Standar teknis penyediaan TKP bagi bus pariwisata perlu mempertimbangkan kapasitas harian kendaraan wisata, sirkulasi masuk-keluar yang aman, serta integrasi dengan moda pengumpan seperti shuttle.

Berdasarkan tinjauan pustaka di atas, dapat disimpulkan bahwa penentuan lokasi terminal bus wisata di kawasan heritage seperti Kota Yogyakarta membutuhkan pendekatan yang mempertimbangkan aspek spasial, integrasi antarmoda, keberlanjutan lingkungan, dan kebutuhan

khusus wisatawan. Oleh karena itu, penelitian ini akan memadukan pendekatan teoritis dan kebijakan aktual untuk menghasilkan rekomendasi lokal terminal yang ideal bagi pengembangan transportasi pariwisata di Kota Yogyakarta.

