



Perancangan Terminal dalam Kawasan Pembangunan Berorientasi Transit: Studi Kasus Terminal Pinang Baris Medan

Taufiq Ismail Hutasuhut^{a,*}

^a*Mahasiswa, Program Studi Magister Teknik Arsitektur, Universitas Sumatera Utara, Medan, Indonesia*

Abstrak

Kota Medan sebagai ibukota Sumatera Utara terletak pada posisi yang strategis karena merupakan wilayah transit yang dilalui oleh jalur strategis jalan lintas Sumatera. Struktur kota menyebabkan persebaran fungsi-fungsi kegiatan akan terbentuk dan diikuti dengan sistem transportasi yang ada. Penempatan lokasi terminal ini juga perlu diikuti dengan pembangunan sarana dan prasarana penunjang yang lain sehingga perubahan lokasi menjadi berhasil.

Pengembangan kawasan Stasiun Pinang Baris Medan melalui prinsip-prinsip pengembangan berorientasi transit (*transit oriented development*) yang disesuaikan dengan karakter kawasan, dapat mengoptimalkan potensi sebagai kawasan transit yang prospektif. Perancangan terminal bertujuan memperbaiki kualitas fisik terminal Pinang Baris Kota Medan agar dapat berfungsi sebagai pusat terminal yang terintegrasi pada kawasan perkotaan. Untuk efisiensi penggunaan dana pembangunan sub terminal, maka penentuan prioritas dan tahapan pembangunan perlu dilakukan.

Kata kunci: Terminal Pinang Baris; kawasan transit; pengembangan berorientasi transit.

1. Pendahuluan

Di dalam proses perkembangan kota, pusat-pusat kegiatan ekonomi perkotaan seperti pasar, terminal, pertokoan atau perdagangan merupakan embrio pembentuk struktur ruang kota yang amat penting. Struktur kota menyebabkan persebaran fungsi-fungsi kegiatan akan terbentuk dan diikuti dengan sistem transportasi yang ada (Zahnd, 1999). Penempatan terminal sebagai tempat pelayanan kegiatan pergerakan dan ekonomi kota akan mempengaruhi fungsi lahan di sekitarnya. Penempatan lokasi terminal ini juga perlu diikuti dengan pembangunan sarana dan prasarana penunjang yang lain sehingga perubahan lokasi menjadi berhasil.

Kota Medan sebagai ibukota Sumatera Utara terletak pada posisi yang strategis karena merupakan wilayah transit yang dilalui oleh jalur strategis jalan lintas Sumatera. Layaknya daerah yang sedang berkembang lainnya, maka fungsi pemerintah Kota Medan dalam pelaksanaan pembangunan memiliki porsi peran yang relatif lebih besar dibandingkan peran swasta. Melalui penerapan prinsip-prinsip pengembangan kawasan berorientasi transit (*transit oriented development*). Pengembangan kawasan

* *Alamat email:* metaljaya87@gmail.com.

Stasiun Pinang Baris Medan melalui prinsip-prinsip pengembangan berorientasi transit (*transit oriented development*) yang disesuaikan dengan karakter kawasan, dapat mengoptimalkan potensi sebagai kawasan transit yang prospektif. Hal tersebut juga telah ditegaskan dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, perlu membentuk Peraturan Daerah tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Medan Tahun 2011-2031. Dalam pelaksanaan revitalisasi terminal di Kota Medan yakni Terminal Pinang Baris, Dinas Perhubungan (Dishub) Medan akan membuat terminal bus dan angkutan kota.

Terminal Terpadu Pinang Baris (TTPB) adalah salah satu dari 2 terminal terpadu perhubungan darat di Kota Medan. Terminal ini khusus menampung bus-bus antar provinsi dan dalam provinsi yang masuk ke Kota Medan dari sebelah barat dalam hal ini terutama bus-bus dari Aceh.

2. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang dan isu yang diangkat, maka dapat dirumuskan permasalahan, sebagai berikut:

1. Bagaimana bangunan terminal dapat mencitrakan identitas kawasan Kota Medan, sebagai gerbang masuk menuju Aceh, serta memanfaatkan potensi-potensi yang akan ada di terminal.
2. Bagaimana suatu sistem pada bangunan terminal penumpang ini tidak saling tumpang tindih dan saling terganggu oleh masing-masing kepentingan dalam sebuah kawasan, serta memiliki hubungan aktivitas dengan bangunan yang berada pada kawasan perancangan.
3. Bagaimana perencanaan sirkulasi dalam bangunan dengan memberikan informasi maupun arah yang jelas bagi pengguna agar mudah mencapai ruang yang dituju, serta arah yang jelas sehingga memberikan rasa aman dan nyaman bagi pengelola maupun pengunjung.

3. Tujuan Penelitian

Untuk mencapai tujuan dari perumusan masalah tersebut, maka sasaran studi yang harus dicapai antara lain adalah:

1. Mengidentifikasi aktivitas penggunaan lahan pada terminal, keterkaitannya dengan fasilitas dan manajemen serta pemanfaatan terminal dalam potensi sebagai faktor pergerakan angkutan dan penumpang.
2. Mengidentifikasi dan menganalisa kebutuhan pengguna angkutan dan penumpang serta fasilitas yang mendukung dalam perancangan terminal berorientasi transit.
3. Mengidentifikasi, menganalisa dan mengeluarkan model perancangan untuk tingkat pelayanan, keamanan dan kenyamanan yang diakibatkan oleh aktivitas penggunaan lahan pada terminal berorientasi transit dan kawasan pendukungnya.

4. Pengertian Terminal

Terminal merupakan salah satu fasilitas yang menunjang pergerakan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Sebagai fasilitas umum, terminal harus dapat memberikan pelayanan kepada masyarakat dengan sebaik-baiknya.

Terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antarmoda transportasi serta mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum. Fungsi terminal menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1995) dapat ditinjau dari 3 (tiga) unsur yaitu: penumpang, pemerintah, dan operator bus. Fungsi terminal bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan yang satu ke moda atau kendaraan yang lain, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi (peralatan, teluk, ruang tunggu, papan informasi, toilet, toko, loket, dll), serta fasilitas parkir bagi kendaraan pribadi. Fungsi terminal bagi pemerintah antara lain adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pemungutan retribusi dan sebagai

pengendali arus kendaraan umum. Fungsi terminal bagi operator bus adalah untuk pengaturan pelayanan operator bus, penyediaan fasilitas istirahat, informasi arah bus, dan fasilitas pangkalan.

Menurut Ditjen Perhubungan Darat (1995) terminal angkutan penumpang merupakan salah satu bagian dari sistem transportasi, tempat kendaraan umum mengambil dan menurunkan penumpang dari satu moda ke moda transportasi lainnya, juga merupakan prasarana angkutan penumpang dan menjadi unsur ruang yang mempunyai peran penting bagi efisiensi kehidupan wilayah. Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 tentang Prasarana Lalulintas Jalan mengatakan bahwa terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar-moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan penumpang umum. Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 dan Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 menyatakan bahwa penentuan lokasi terminal penumpang dan barang dilakukan dengan mempertimbangkan rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari rencana umum tata ruang, kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan di sekitar terminal, keterpaduan moda transportasi baik intra maupun antar-moda, kondisi topografi lokasi terminal, dan kelestarian lingkungan (Oktara, 2008).

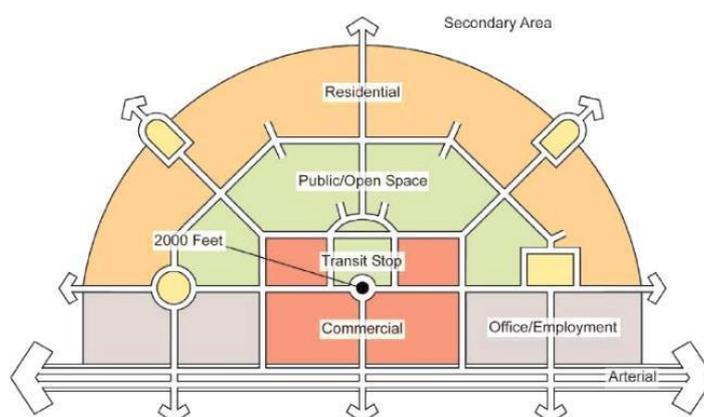
5. Transit Oriented Development (TOD)

Transit Oriented Development merupakan restruktur konsep pembangunan yang berpusat pada fasilitas transit, yang sebenarnya telah dikenal sejak awal abad ke-20 berupa konsep pengembangan terpadu pada stasiun kereta api dan *Bus Rapid Transit* sebagai fasilitas publik transportasi massal yang kemudian coba direkonstruksi menjadi sebuah teori oleh Calthrope (1993).

Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada akhir 1980-an, dan sementara yang lain telah mempromosikan konsep serupa dan berkontribusi pada konsep desain, TOD menjadi bagian dari perencanaan modern ketika buku "*The Next American Metropolis*" diterbitkan oleh Peter Calthrope pada tahun 1993. TOD telah didefinisikan secara umum sebagai "komunitas *mixed use* yang mendorong orang untuk tinggal dekat layanan transit dan untuk mengurangi ketergantungan mereka mengemudi." *Calthrope* melihatnya sebagai neo-panduan tradisional desain masyarakat yang berkelanjutan. Diluar definisi bentuk yang dibangun, itu juga teori desain sebuah komunitas yang menjanjikan untuk mengatasi berbagai masalah sosial.

Konsep TOD mengintegrasikan jaringan transportasi dengan pusat-pusat aktivitas masyarakat perkotaan sehingga lebih mudah terjangkau dan mengurangi penggunaan kendaraan bermotor pribadi. Percampuran fungsi ini dikombinasikan dengan keseluruhan ruang-ruang publik seperti plaza, berbentuk seperti sebuah kompleks kawasan yang *compact*, dimana warganya dapat hidup, bekerja, dan bersantai pada ruang-ruang pedestrian dan menawarkan variasi pilihan aktivitas dengan akses yang nyaman.

Konsep TOD berfokus pada percampuran fungsi pada lahan, seperti hunian, perkantoran, perdagangan, fasilitas publik dan hiburan dengan jarak-jarak yang nyaman untuk berjalan (tidak lebih dari 600 meter atau 5-10 menit berjalan) yang terintegrasi dengan titik transit, misalnya stasiun kereta api atau stasiun bus (Calthrope, 1993) (Gambar 1).



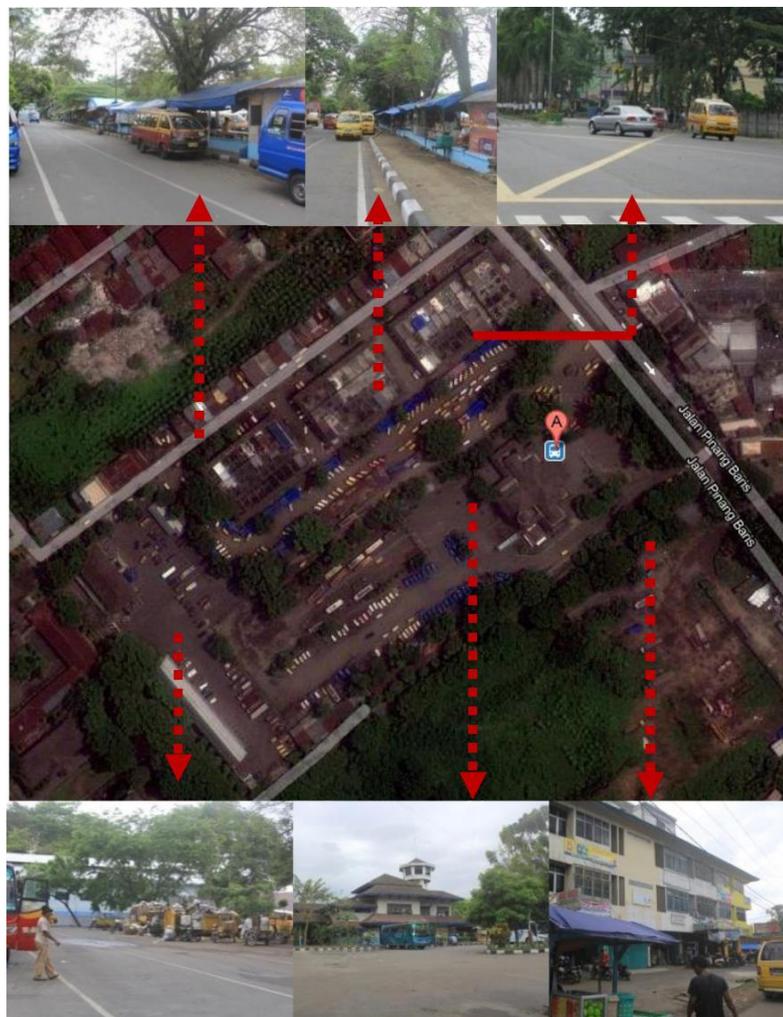
Gambar 1. Ilustrasi konsep dasar pengembangan berorientasi transit (TOD)
Sumber: Calthrope (1993)

Pada beberapa lokasi, jarak berjalan yang nyaman ini dipengaruhi sekali oleh topografi, iklim, dan kondisi-kondisi fisik alam lainnya. Untuk itu, ukuran kawasan TOD ini menjadi sangat relatif, bisa lebih besar ataupun lebih kecil tergantung kondisi di lingkungan sekitarnya. Konsep TOD dapat diterapkan pada wilayah metropolitan kota yang sudah berkembang maupun daerah pinggiran kota, khususnya daerah yang belum dikembangkan (*undeveloped*), maupun daerah yang potensial untuk dikembangkan kembali (*redevelopment*). Pemilihan dan penempatan fungsi-fungsinya harus memperhatikan kesesuaian dengan lingkungan di sekitar kawasan.

6. Lokasi Penelitian

Site yang dipilih adalah terminal Pinang Baris Medan (Gambar 2) dengan luas *site* 10,7 Ha dan batas-batas *site* sebagai berikut:

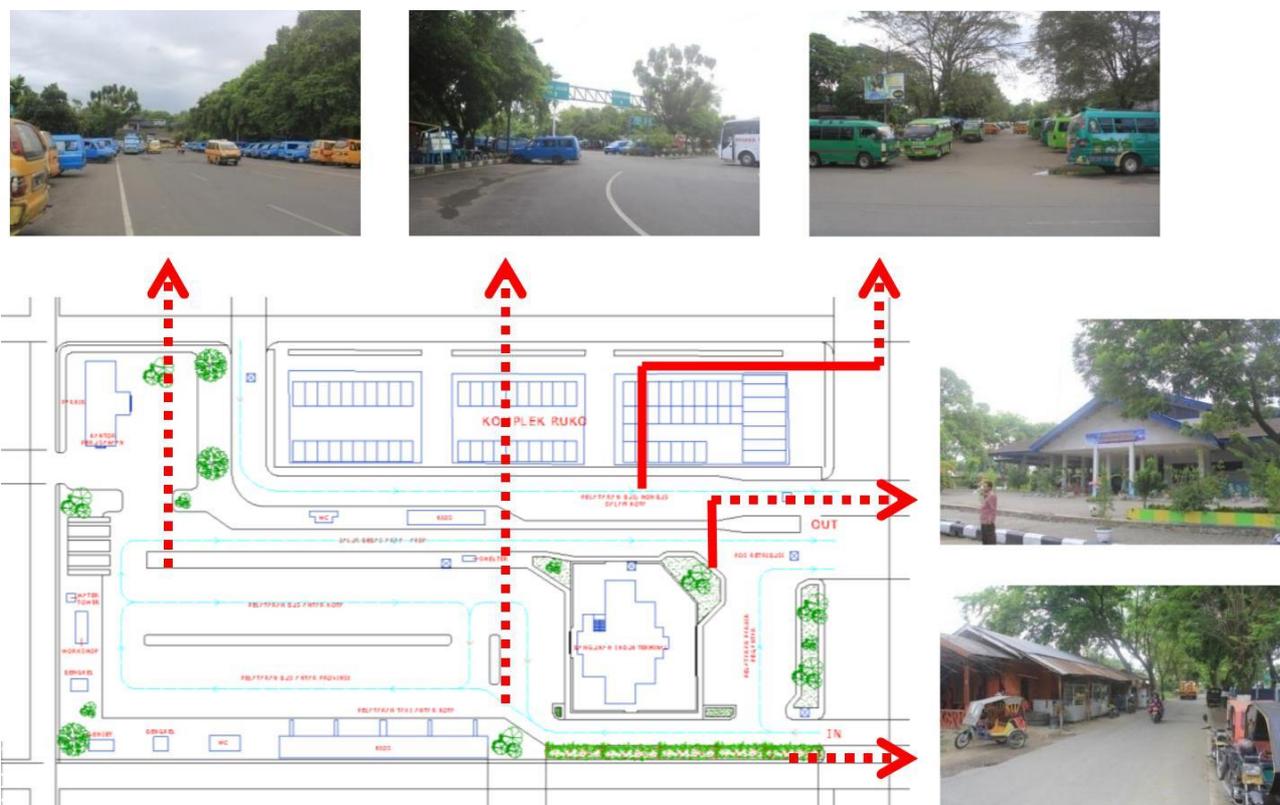
Kondisi eksisting pada kawasan terminal Pinang Baris Medan. Terdapat gedung kantor terminal, area parkir untuk kendaraan umum dan pribadi serta pusat jajanan di sepanjang jalan pada terminal. Kondisi eksisting dijelaskan pada Gambar 2.



Gambar 2. Kondisi eksisting terminal Pinang Baris Medan

Sebelum dilakukan analisis yang mempengaruhi terhadap fungsi terminal terlebih dahulu dilakukan orientasi lapangan untuk mendapatkan informasi, sedangkan informasi diperoleh dengan melakukan peninjauan lapangan (kondisi terminal, *pool* angkutan, dan kondisi lalu lintas disekitar terminal), wawancara dengan pihak pemerintah/*regulator*, wawancara dengan pengusaha angkutan sebagai operator (pengusaha/pengemudi) dan wawancara dengan pengguna (penumpang dan calon penumpang) di lokasi

pool, kantor perusahaan yang berfungsi sebagai tempat menaikkan dan menurunkan penumpang. Kondisi eksisting kawasan terminal berdasarkan dokumentasi yang dilakukan peneliti (gambar 3).



Gambar 3. Kondisi eksisting terminal terpadu Pinang Baris

Berdasarkan kriteria TOD optimalisasi sirkulasi, maka terdapat persyaratan-persyaratan yang dapat dipertemukan dengan permasalahan dan potensi kawasan sebagai berikut:

1. Densitas fungsi

Dalam hal densitas terdapat beberapa prinsip dalam TOD yang dapat dipertemukan dengan permasalahan dan potensi kawasan (Tabel 1).

Tabel 1. Indikator perancangan pada densitas TOD

Prinsip Rancangan	Indikator	Permasalahan dan Potensi Kawasan
Densitas TOD antara <i>land use</i> komersial: hunian: publik maksimal= 70:20:10	Kepadatan hunian pada <i>Urban TOD</i> sebaiknya minimal 12 unit/acre (30 unit/ha) dan rata-rata 15 unit/acre (37,5 unit/ha). Dan pada <i>urban downtown</i> rata-rata 60 unit/acre. yang harus dihubungkan dengan peraturan setempat	Kawasan eksisting memiliki kepadatan penduduk pada bagian utara, sedangkan sekitar terminal masih banyak area kosong yang dapat dikembangkan Dengan pengembangan superblok maka pengalihan KLB dan intervensi <i>land use</i> diperbolehkan. KDB dan KLB yang digunakan dapat dirata-ratakan.

Berdasarkan indikator perancangan pada densitas TOD, dapat disimpulkan bahwa dalam pengembangan kawasan terminal Pinang Baris menggunakan konsep *neighborhood TOD*. Dimana *neighborhood TOD* harus berada pada lingkungan hunian dengan densitas menengah, fasilitas umum, servis, retail dan rekreasi. Hunian dan pertokoan lokal harus disesuaikan dengan konteks lingkungan dan tingkat pelayanan transit. Konsep *neighborhood TOD* ini juga membantu pengembangan hunian bagi masyarakat menengah kebawah, dengan dimungkinkannya pencampuran variasi hunian.

2. Jenis *land use*

Jenis *land use* terdapat beberapa prinsip dalam TOD yang dapat dipertemukan dengan permasalahan dan potensi kawasan (Tabel 2).

Tabel 2. Indikator perancangan pada *land use*

Prinsip Perancangan	Indikator	Permasalahan dan Potensi Kawasan
Memaksimalkan fungsi terminal berdasarkan aktivitas pagi hingga malam hari dan meningkatkan keamanan dan kenyamanan penggunaannya	<i>Mixed use</i> pada setiap area pembangunan dengan jenis fungsi berdasarkan analisa pasar	<p>a. Kawasan eksisting belum memiliki fasilitas yang memadai seperti fasilitas untuk fungsi transit maupun fungsi pendukung lainnya.</p> <p>b. Keberadaan mall, hunian serta perkantoran pada kawasan pengaruh menggambarkan tingkat ekonomi masyarakat sekitar dengan jumlah tingkat kepadatan penduduk sedang.</p> <p>c. Berdasarkan analisa pasar yang disarankan antara fungsi komersial, hunian dan publik dengan menerapkan tema pembangunan berorientasi transit diharapkan kawasan ini menjadi lebih hidup.</p>

Berdasarkan tabel jenis fungsi pada kawasan eksisting belum terintegrasi dengan fasilitas transit. Keragaman fungsi komersial di sekitar kawasan dapat ditambah dengan jenis-jenis fungsi baru yang lebih prospektif, menjangkau kebutuhan pasar yang lebih luas, dan dapat mendukung fasilitas transit. Seperti yang telah diarahkan dalam analisis pasar, bahwa pada kawasan perancangan dapat dikembangkan jenis-jenis fungsi yang bersifat tematik sebagai berikut:

- a. *Transit center* (eksisting)
- b. *Transit mall*
- c. Hotel transit

3. Letak dan konfigurasi *land use*

Dalam perletakan dan konfigurasi *land use* terdapat beberapa prinsip dalam TOD yang dapat dipertemukan dengan permasalahan dan potensi kawasan (Tabel 3).

Tabel 3. Indikator perancangan pada letak dan konfigurasi *land use* TOD

Prinsip Perancangan	Indikator	Permasalahan dan Potensi Kawasan
Dapat menempatkan fungsi-fungsi prospektif (Komersial, permukiman dan publik) dalam jangkauan transit dan pejalan kaki	Area komersil pusat dan publik berjarak maksimal 5 menit berjalan kaki (380m)	Kawasan merupakan fungsi terminal yang ingin dikembangkan dengan pengembangan berorientasi transit sehingga pemanfaatan lahan kosong yang berada di samping terminal akan dimanfaatkan semaksimal mungkin
Melibatkan orientasi pejalan kaki pada area komersil, sekunder dan area publik pada jarak 10 menit waktu perjalanan	Area permukiman dan area sekunder berjarak maksimal 10 menit berjalan kaki (760m)	Perancangan kawasan dilakukan dengan perubahan total dari terminal eksisting, mengingat fungsi terminal eksisting tidak efektif lagi dan harus dilakukan perencanaan ulang
Mengintegrasikan peruntukan secara mutual dan mendukung satu sama lain	Bangunan institusional dan bangunan komunitas lingkungan harus diletakkan di tempat yang mudah dilihat berdekatan dengan perhentian transit	Dengan demikian diperoleh area-area konsentrasi dan dapat diketahui potensi pembagian area berdasarkan TOD
	Konfigurasi <i>land use</i> sesuai dengan kompetensi kawasan yang ditentukan dan potensi yang telah ada berdasarkan analisa pasar	

Melalui tabel tersebut dapat disimpulkan bahwa diperlukan intervensi desain yang dapat menghubungkan pusat transit dengan *core area*. Penempatan *core area* harus disesuaikan dengan kondisi dan potensi tapak.

4. Perletakan magnet aktifitas

Berdasarkan kriteria, prinsip dan indikator pada aktivitas yang telah ditetapkan, maka akan diketahui permasalahan dan potensi pembentukan magnet aktivitas (Tabel 4).

Tabel 4. Indikator perancangan perletakan pusat aktifitas TOD

Prinsip Perancangan	Indikator	Permasalahan dan Potensi Kawasan
Memberi orientasi yang jelas pada area transit	Magnet aktifitas pada titik terdekat dari titik transit dan titik-titik terjauh pada jalur sirkulasi dan area komersial pusat, sementara toko-toko yang lebih kecil akan berorientasi pada jalur pejalan kaki utama atau plaza	Letak titik transit berada sepanjang jalan TB Simatupang sehingga terjadi kemacetan di sepanjang jalan pada jam-jam tertentu, titik transit yang menyebar tersebut yang pada akhirnya mendukung terciptanya pembentukan pusat kegiatan Dengan adanya pembangunan berorientasi transit diharapkan orientasi terhadap fungsi transit dapat terlihat dengan jelas dan menjadi pusat transit yang aman dan nyaman

Dengan demikian, diperlukan adanya magnet kegiatan *anchor point* misalnya *anchor store* untuk memperoleh pusat-pusat kegiatan dan fungsi sebagai elemen penarik pergerakan area transit dan komersial sebagaimana kriteria yang telah ditetapkan sebelumnya.

7. Konsep Dasar Pengembangan Kawasan

Untuk memperkuat konsep dasar pengembangan kawasan, dibuat perencanaan sehingga memberikan batasan-batasan yang dapat digunakan dalam konsep perancangan kawasan. Prinsip-prinsip *new urbanism* yang dapat diterapkan pada konsep perancangan kawasan ini, seperti: a. *Walkability* dan konektivitas

Prinsip *new urbanism* yang menciptakan lingkungan yang "walkable" (dapat dilalui dengan berjalan kaki). Sebuah permukiman seharusnya memiliki akses ke taman, pusat bisnis, fasilitas publik dengan melalui berbagai jenis koridor pedestrian.

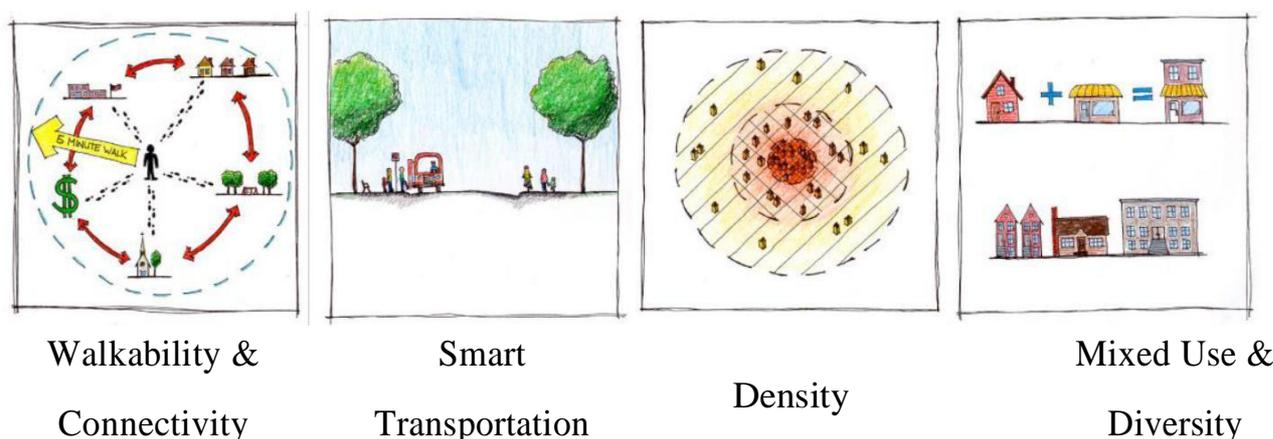
b. Smart transportation

Dengan berbagai macam jenis transportasi, seperti jalur sepeda, jalur untuk pejalan kaki, dan transportasi publik, sehingga ketergantungan kepada kendaraan pribadi dapat dikurangi.

c. Kepadatan
Lingkungan yang melayani segala kebutuhan dari setiap kelompok usia dengan menerapkan tingkat kepadatan perumahan dan kawasan komersial yang berbeda, kebutuhan yang lebih luas dapat terakomodasi.

d. Bangunan multifungsi dan beraneka ragam

Permukiman yang luas seharusnya dapat mengakomodasi semua kalangan muda dan tua, *single* dan berkeluarga, miskin dan kaya dapat menemukan tempat untuk hidup (Gambar 4).



Gambar 4. Konsep yang dapat diterapkan pada perancangan kawasan

8. Evaluasi

Lahirnya konsep TOD tidak dapat dipisahkan dari konteks historis perkembangan pola metropolitan yang menyangkut didalamnya kota, *suburban* dan lingkungan ekologis sekitarnya dalam kaitannya dengan trend moda transportasi. Dialektika antara dinamika kota modern berbasis mobil, dan kendaraan publik di berbagai belahan dunia dan dalam berbagai periode memunculkan paradigma yang berbeda pula dalam memandang hubungan kota dengan kegiatan transit. Pada dekade setelahnya, konsep TOD banyak diaplikasikan. Namun, seiring dengan makin banyaknya bentuk aplikasi TOD pada proyek-proyek rancang kota, berbagai kritik muncul berkaitan dengan kurang optimalnya penerapan konsep TOD sehingga tampak tidak memberi pengaruh apa-apa dalam mencapai apa yang dicita-citakannya.

Melalui beberapa teori dan studi banding kasus, bisa didapatkan kriteria, prinsip dan karakter sebuah kawasan TOD. Namun tidak semua karakter, kriteria dan prinsip yang tertuang dalam teori tersebut dapat ditemui dalam studi banding kasus. Salah satu karakter penting dan selalu hadir dalam sebuah kawasan TOD adalah karakter kawasan yang berorientasi pada jalur pejalan kaki (*pedestrian oriented*).

9. Rekomendasi

Untuk merealisasikan perancangan terminal yang berorientasi transit, dibutuhkan kerjasama antara pihak terkait, seperti pemerintah dan pengelola kawasan. Berdasarkan pada kajian teori TOD dan studi banding terkait pada kawasan transit, pengembangan kawasan terminal Pinang Baris Medan ini dapat terwujud sebagai sebuah kawasan TOD yang baik jika melakukan langkah-langkah berikut:

- a. TOD harus diikuti dengan pengendalian pemanfaatan ruang yang konsiten dengan perencanaan (rencana tata ruang).
- b. Terminal pada kawasan hendaknya sekecil mungkin mempengaruhi kondisi lalu lintas pada jaringan jalan di sekitarnya. Pengaturan angkutan masuk dan keluar diatur sesuai jadwal agar tidak terjadi penumpukan kendaraan pada satu titik.
- c. Fasilitas yang tersedia hendaknya sesuai dengan kebutuhan pihak pemerintah/*regulator*, pihak pengusaha angkutan sebagai *operator* (pengusaha/pengemudi) dan pihak pengguna (penumpang dan calon penumpang) agar semua fasilitas dapat terintegrasi dengan baik serta dapat dimanfaatkan oleh berbagai pihak yang membutuhkannya.
- d. Kawasan yang dimaksud hendaknya dapat mengantisipasi pergerakan pejalan kaki (*pedestrian*), yaitu mudah dicapai dari daerah sekitarnya, seperti studi kasus pada Roppongi Hills yang pengutamakan area khusus pejalan kaki pada kawasan pembangunan.
- e. Terminal pada kawasan hendaknya dapat mengantisipasi sirkulasi pergerakan bis dan angkutan umum secara efektif dan efisien. Sirkulasi yang terjadi diharapkan tidak mengganggu pengguna jalan yang lain. Sehingga pengendara yang masuk pada kawasan tidak terganggu oleh pergerakan bis dan angkutan umum.
- f. Terminal pada kawasan hendaknya dapat mengantisipasi kebutuhan transfer secara cepat dan mudah. Terminal pada kawasan hendaknya membuat penumpang merasa nyaman dan aman, baik untuk kegiatan naik ke bis, turun dari bis maupun transfer antar lintasan bis, serta menyediakan fasilitas-fasilitas yang memadai bagi calon penumpang, seperti tempat menunggu yang nyaman, tempat berbelanja, kamar mandi yang bersih, tempat beribadah, dan lain-lain.

Kepustakaan

- Ardiansyah, Ferry Wisnu, 2005. "Pengaruh Terminal Batay Kota Lahat Terhadap Aktivitas Pemanfaatan Lahan di Kawasan Sekitarnya" Tesis, Magister Pembangunan Kota,UNDIP, Semarang.
- Aprianto, totok, 2006. "Kerangka evaluasi pengembangan terminal bus antar kota", Jurnal Teknik Sipil, Undaris Ungaran.
- Caltrope, Peter 1993. *The Next American Metropolis*. New York : Princenton Architectural Press, Inc.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan. Jakarta.
- Oktara, Tetriana Vivi. 2008. *Kualitas Ruang Publik Kota pada Kawasan TOD*, Skripsi, Departemen Arsitektur.
- Suwantoro, Hajar, 2009 "Pengembangan Berorientasi Transit pada Kawasan Stasiun Kereta Api Medan", Tesis, Magister Rancang Kota Arsitektur, ITB, Bandung.

Trancik, Roger, 1986. *Finding Lost Space*, Van Nostrand Reinhold company, Inc, New York. Waspada Online, Terminal Amplas akan jadi pusat kuliner, 2 February 2013 Zahnd, Markus, 1999, *Perancangan Kota Secara Terpadu*, Kanisius, Yogyakarta

