



**PAPER – OPEN ACCESS**

## Perancangan Terminal Bus di Kota Tebing Tinggi dengan Penerapan Tema Arstektur Hybrid

Author : Femmy Anggilia Saputri Lubis, dan Nurlisa Ginting  
DOI : 10.32734/ee.v5i1.1489  
Electronic ISSN : 2654-704X  
Print ISSN : 2654-7031

*Volume 5 Issue 1 – 2022 TALENTA Conference Series: Energy & Engineering (EE)*



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).  
Published under licence by TALENTA Publisher, Universitas Sumatera Utara



# Perancangan Terminal Bus di Kota Tebing Tinggi dengan Penerapan Tema Arsitektur Hybrid

Femmy Anggilia Saputri Lubis, Nurlisa Ginting

*Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Sumatera Utara  
Jl. Dr. T. Mansur No. 9, Padang Bulan, Medan, Sumatera Utra, Indonesia*

Femmylubis05@gmail.com, nurlisa@usu.ac.id

## Abstrak

Transportasi memiliki peranan penting dalam pembangunan dan perencanaan suatu kota, karena pada faktanya, transportasi merupakan permasalahan yang sering terjadi di kawasan perkotaan, salah satu permasalahan yang sering terjadi dalam transportasi yaitu tidak adanya prasarana umum yang dapat mendorong mobilitas atau pergerakan arus manusia, termasuk produk barang dan jasa. Untuk itu perlu adanya prasarana dari transportasi yang dapat menampung kegiatan mobilitas pergerakan arus manusia sekaligus produk barang dan jasa, dalam hal ini terminal merupakan prasarana pelayanan publik yang memiliki peranan penting dalam mendorong keberhasilan transportasi dikarenakan terminal mampu menampung kegiatan dalam transportasi dan menjadi simpul transportasi perkotaan. Untuk memaksimalkan fungsi terminal ini perlu adanya sebuah perencanaan yang dapat menunjang operasional terminal baik dari fasilitas dan massa bangunan yang dapat menggabungkan keseimbangan antara keindahan, kekuatan dan kegunaan. Maka dipilihlah pendekatan arsitektur hybrid yang merupakan pendekatan dengan menggabungkan dua unsur perencanaan dan perancangan bangunan atau lebih yang berbeda fungsi ataupun jenis sehingga menjadi satu kesatuan yang memiliki keindahan, keseimbangan dan kekuatan.

Kata kunci: *Perencanaan Kota, Transportasi, Terminal, Hybrid*

## 1. Pendahuluan

Berkembangnya kawasan perkotaan sejalan dengan berkembangnya transportasi yang dapat menjadi masalah bagi suatu kota jika tidak dipersiapkan dengan baik [1]. Seiring adanya pertumbuhan dan perkembangan kegiatan pada perkotaan, keadaan ini tidak akan pernah terlepas dari sector transportasi yang mendukung pergerakan barang dan orang, sehingga kebutuhan transportasi semakin meningkat. Sistem transportasi terdiri dari beberapa sistem yaitu sistem jaringan, kegiatan dan pergerakan. Masing-masing sistem ini memiliki fungsi masing-masing. Sistem jaringan berhubungan dengan prasarana transportasi yang dibutuhkan untuk melakukan perpindahan. Sistem kegiatan berhubungan dengan pola ruang atau tata guna lahan dimana manusia melakukan kegiatannya. Sistem pergerakan berkaitan dengan arus dan pola pergerakan lalu lintas yang merupakan hasil dari sistem aktivitas dan jaringan[2].

Sebagai penunjang mobilitas masyarakat, keberadaan transportasi akan berdampak positif dalam mendorong pembangunan perkotaan. Namun yang harus diingat bahwa selama ini perkembangan transportasi bukan selalu memberikan dampak positif, tetapi juga dampak negatif, seperti kemacetan lalu lintas. Dampak negatif ini disebabkan oleh meningkatnya pertumbuhan penduduk yang berdampak pada meningkatnya kebutuhan sarana dan prasarana transportasi.

Salah satu elemen dalam sistem transportasi yang terkait dengan ilmu perencanaan wilayah dan kota adalah terminal [3]. Terminal bus merupakan fungsi prasarana pelayanan publik yang memiliki peranan penting dalam menunjang keberhasilan transportasi umum karena terminal merupakan salah satu infrastruktur yang dapat dijadikan sebagai solusi dalam memecah permasalahan kemacetan, aksesibilitas angkutan umum yang rendah, hingga tingkat pelayanan dalam angkutan umum [4]. Oleh karena itu dengan mengetahui pentingnya terminal dalam menunjang tersedianya transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan, maka perlu adanya perencanaan yang baik terhadap terminal, agar mengoptimalkan kinerja dari terminal. Pada sebuah terminal memerlukan penyediaan fasilitas yang disesuaikan dengan karakteristik pengguna terminal seperti, penumpang, penyedia jasa pada terminal seperti operator atau pengusaha serta penyedia jasa angkutan. Semua pengguna yang ada pada terminal harus disesuaikan fungsi dan kegiatannya sehingga dapat terbentuk terminal yang mampu mendorong kegiatan transportasi dalam suatu kota sehingga dapat mengurangi permasalahan transportasi yang ada pada kota.

Kota Tebing Tinggi merupakan kota yang berada pada provinsi Sumatera Utara, laju pertumbuhan kendaraan di Kota Tebing Tinggi saat ini semakin meningkat dikarenakan adanya jalur tol Tebing Tinggi-Medan, meningkatnya pertumbuhan kendaraan di Kota Tebing Tinggi tidak sebanding dengan adanya prasarana yang mampu menampung kegiatan transportasi sehingga dapat menimbulkan kemacetan pada perbatasan jalur tol Tebing Tinggi. Lebih kompleks lagi, munculnya permasalahan transportasi adalah ketidakseimbangan antara penawaran dan permintaan transportasi, serta tata ruang.

## 2. Tinjauan Pustaka

Kota Tebing Tinggi merupakan kota yang berada pada provinsi Sumatera Utara, laju pertumbuhan kendaraan di Kota Tebing Tinggi saat ini semakin meningkat dikarenakan adanya jalur tol Tebing Tinggi-Medan, meningkatnya pertumbuhan kendaraan di Kota Tebing Tinggi tidak sebanding dengan adanya prasarana yang mampu menampung kegiatan transportasi sehingga dapat menimbulkan kemacetan pada perbatasan jalur tol Tebing Tinggi. Lebih kompleks lagi, munculnya permasalahan transportasi adalah ketidakseimbangan antara penawaran dan permintaan transportasi, serta tata ruang. (3) terminal (angkutan kota) dan (4) muatan (penumpang) [6]. Salah satu unsur utama transportasi adalah gedung terminal, dimana terminal merupakan simpul dari sebuah kendaraan (moda), berfungsi sebagai titik perpindahan penumpang dari satu kendaraan ke kendaraan lainnya, dan digunakan sebagai tempat untuk mengatur bagaimana pergerakan kendaraan dan penumpang yang akan dibawa sebagai permulaan titik keberangkatan atau ketibaan [7]. Oleh karena itu terminal bus merupakan bagian penting dari jaringan transportasi dan memegang peranan penting, karena kelancaran pengoperasian terminal akan mempengaruhi efisiensi dan efektifitas sistem angkutan umum secara keseluruhan [8]. Berdasarkan dari pengertian tersebut, terminal merupakan fasilitas yang sangat kompleks kegiatannya, banyak kegiatan yang dilakukan pada terminal. Kegiatan tersebut terkadang dilakukan secara bersamaan dan terkadang dilakukan secara parallel, sehingga untuk mencapai keberhasilan transportasi salah satunya diperlukan untuk merancang sebuah terminal dengan perencanaan yang baik.

## 3. Metodologi

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi unsur-unsur penting dalam perancangan terminal dengan pendekatan arsitektur hybrid. Analisis dimulai dengan mengumpulkan data dari bangunan-bangunan yang memiliki fungsi dan tema yang sejenis. Kemudian, melakukan studi banding sebagai rujukan kondisi kawasan yang nantinya dibangun. Setelah data terkumpul, selanjutnya memilih lokasi eksisting yang sesuai dengan fungsi. Topik utama studi pustaka dalam penelitian ini adalah Terminal dan Hybrid. Pada penelitian ini, menggunakan metode pendekatan deskriptif : yaitu mengumpulkan data, lalu memaparkan, menguraikan, menjelaskan data yang telah ada berdasarkan fakta yang jelas, kemudian data tersebut dianalisis untuk menghasilkan suatu kesimpulan, yaitu konsep perancangan.

Perancangan terminal dengan pendekatan hybrid memiliki ikatan yang kuat dengan transportasi. Berdasarkan interpretasi tinjauan pustaka maka akan dilakukan analisis untuk mengetahui hubungan antara terminal dengan keberhasilan sektor transportasi dalam suatu perencanaan kota. Penelitian literatur keberhasilan sektor transportasi dalam perencanaan kota melalui perancangan terminal dengan pendekatan hybrid menunjukkan tiga unsur utama, yaitu (1) Kemacetan; (2) Aksesibilitas; dan (3) Pelayanan.

### 3.1. Kemacetan

Kemacetan ditimbulkan akibat keadaan lalu lintas di jalan raya menjadi tidak stabil, karena adanya kendala, maka kebebasan bergerak relatif kecil[9]. Kemacetan merupakan masalah yang cukup signifikan di sektor transportasi. Lalu lintas ditentukan dengan kapasitas jalan yaitu jumlah kendaraan yang bergerak, namun jika kapasitas jalan tidak dapat menampungnya maka akan menyebabkan terhambatnya lalu lintas[10]. Kota Tebing Tinggi merupakan salah satu kota yang memiliki intensitas lalu lintas cukup tinggi di Sumatera Utara. Hal tersebut disebabkan karena Kota Tebing Tinggi merupakan jalan yang menghubungkan Kota Medan menuju Kota Siantar. Kota Tebing Tinggi juga merupakan penghubung jalan trans Sumatera sehingga aspek kemacetan merupakan hal yang paling mungkin terjadi.

Salah satu permasalahan yang dihadapi kota-kota besar di Indonesia adalah peningkatan jumlah kendaraan dari tahun ke tahun rata-rata lebih dari 3%. Di sisi lain, pembangunan infrastruktur atau penambahan jumlah dan lebar jalan kecil, kurang dari 1% per tahun. Kemacetan jalan sangat penting untuk mengatasi masalah ini karena sangat merugikan dan berdampak negative yang besar bagi aktivitas kehidupan masyarakat luas. Ini termasuk pemborosan waktu karena perjalanan lalu lintas yang terhalang, pemborosan energy/bahan bakar, kerusakan lebih cepat pada kendaraan karena mesin yang terlalu panas, dan peningkatan polusi udara [11]. Ketidakseimbangan antara volume lalu lintas dan infrastruktur jalan dapat menyebabkan kemacetan perkotaan. Ada beberapa cara untuk meminimalkan kemacetan kendaraan yaitu lebar jalan, jumlah kendaraan dan infrastruktur [12].

Tabel 1. Aspek dan Indikator Penanggulangan Kemacetan

Aspek	Indikator
Lebar Jalan Raya	- Menambah lebar jalan dalam pembangunan infrastruktur sehingga volume kendaraan yang dapat ditampung bertambah.
Volum Kendaraan	- Mengurangi volume kendaraan pribadi dengan membangun kebiasaan menggunakan transportasi umum.
Prasarana	- Memaksimalkan penggunaan terminal dalam menampung kegiatan transportasi kendaraan umum yang telah membagi trayek kendaraan sehingga tidak menimbulkan kemacetan.

Berdasarkan Tabel 1 dapat dilihat bahwa aspek penanggulangan kemacetan memiliki indikator yang harus dicapai. Indikator tersebut menjadi acuan dalam penanggulangan kemacetan yang terjadi sehingga tingkat kemacetan dapat diminimalisir.

### 3.2. Aksesibilitas

Direktur Jenderal Perhubungan Darat (1993) [13] menyatakan terminal angkutan umum merupakan titik simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan. Terminal adalah pelayanan publik yang difungsikan sebagai tempat kendaraan umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang dan sebagai tempat perpindahan penumpang antar moda transportasi yang terjadi akibat adanya arus pergerakan manusia dan barang untuk efisiensi transportasi. Untuk memperlancar kegiatan yang dilakukan di dalam terminal ini perlu adanya perencanaan aksesibilitas agar tidak terjadi penumpukan kegiatan di satu titik. Jika terjadi penumpukan kendaraan atau kegiatan disatu titik dapat menimbulkan terhambatnya proses kegiatan yang dilakukan di terminal sehingga akan berpengaruh pada sistem transportasi pada sebuah kota. Pentingnya aksesibilitas merupakan hal yang tidak dapat dipisahkan dalam sebuah bangunan, karena sangat menentukan kenyamanan mobilitas pengguna akhir.

Tabel 2. Kriteria dan Indikator Aspek Kemudahan dan Kenyamanan Sirkulasi

Aspek	Kriteria	Indikator
Kemudahan	Semua kendaraan umum dapat dengan mudah masuk dan keluar dari area terminal Dirjen Perhubungan Darat (1994: 94)	Tidak ada halangan saat memasuki terminal. Terbagi atas berbagai trayek Jenis platform parallel, tengah, atau keliling Untuk jalur bus yang berada di area anjungan bongkar muat, sebaiknya diatur lebar jalur bus agar bias menampung dua bus.
Kenyamanan	Penataan platform parkir Dan termpat parkir membuat orang merasa mudah diakses, stabil dan teratur. Dirjen Perhubungan Darat (1994: 94) Wilayah kedatangan dan keberangkatan harus dibedakan. Keputusan Menteri Perhubungan No.31 (1994: pasal 4) Jalur masuk dan jalur keluar kendaraan umum harus tetap lancar pada Dirjen Perhubungan Darat (1994:94) Prosedur parkir kendaraan umum tidak mempengaruhi kelancaran pada sirkulasi kendaraan dan keselamatan penumpang Dirjen Perhubungan Darat (1994: 94) Jalur masuk angkutan umum berbeda dengan jalur untuk penumpang yang akan masuk. Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)	Setiap jalur untuk kendaraan umum memiliki prasarana atau tempat yang digunakan sebagai keberangkatan dan kedatangan. Menyesuaikan dengan ukuran faktor kendaraan. Mobil dan angkutan 6 meter, dan bus 11.2 meter (Neufert, 1984) Menerapkan parkir 90°, 45° atau 65° serta parallel (Neufert, 1984) Trottoar, viaduk dan jembatan bawah tanah dipisahkan oleh tiga jenis jalur lalu lintas, untuk trottoar perbedaan ketinggian jalur pajalan kaki minimal 20cm

Berdasarkan Tabel 2. Maka untuk mencapai kemudahan dalam terminal jika pada terminal tidak ada terjadinyakemacetan ataupun penumpukan kendaraan, perlu adanya penataan parkir yang berbeda berdasarkan fungsi kendaraannya, dikarenakan ini juga menentukan kemudahan pergerakan kendaraan sehingga dapat mengurangi resiko sirkulasi silang. Untuk memperoleh kenyamanan di terminal, syarat kenyamanan ukuran yang harus dipenuhi adalah bagain dalam dan luar, setiap jalur harus sesuai dengan ukuran standar masing-masing kendaraan, yaitu lebar dan panjang kendaraan serta kemampuan berputarnya suatu kendaraan.

### 3.3. Pelayanan

Layanan adalah rangkaian kegiatan yang tidak terlihat dengan mata telanjang akibat interaksi antara konsumen dan karyawan atau hak lain yang diberikan oleh penyedia layanan untuk menyelesaikan masalah konsumen atau pelanggan. [14]

Standar layanan terminal adalah pedoman bagi operator terminal transportasi untuk memberikan layanan kepada pengguna layanan terminal. UU No. 22/2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan mengatur standar pelayanan terminal penumpang yang ada, yang mengatur hal-hal yang berkaitan dengan standar pelayanan minimum. Menetapkan standar pelayanan minimum sebagai alat bagi pemerintah dan daera untuk memastikan kesetaraan peluang dan kualitas layanan dasar yang diberikan kepada masyarakat [15].

Sementara itu, sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015, indicator standar pelayanan minimal terminal meliputi keselamatan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan. Indikator standar pelayanan yang ada pada terminal masing-masing memiliki batasan indikator yang dicapai yang dijelaskan pada Tabel 3.

Indeks standar layanan terminal merupakan tolak ukur yang digunakan untuk mendiskripsikan besaran target yang ingin dicapai oleh suatu layanan tertentu dalam bentuk input, proses, hasil atau pendapatan layanan yang telah diberikan. Obyek indikator dari pelayanan terminal ini dibagi atas 3 yaitu pelayanan penumpang, pelayanan operator dan regulator. Pelayanan penumpang yaitu standar pelayanan dengan sasaran kepuasan dan pemenuhan kebutuhan pengguna angkutan umum, pelayanan operator yaitu aktivitas pemenuhan pelayanan angkutan oleh operator dengan segala sarana dan prasarana yang telah disediakan sedangkan pelayanan regulator adalah standar kebijakan dan peraturan yang mendukung pelayanan penumpang dan operator [16].

Tabel 3. Indikator dan Batasan standar pelayanan terminal

Indikator	Batasan Standar Pelayanan Terminal
Keamanan	Memastikan bahwa setiap orang bebas dari gangguan perilaku illegal atau takut menggunakan transportasi umum.
Keselamatan	Memastikan Setiap orang yang menggunakan transportasi umum tidak terpapar factor manusia dan risiko kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan.
Kenyamanan	Memastikan pengguna angkutan umum merasakan kebersihan, estetika, suhu udara dan tidak merasa sesak.
Keterjangkauan	Memenuhi kebutuhan untuk mencegah pengguna menghindari penggunaan transportasi umum
Kesetaraan	Memastikan untuk memberikan kemudahan bagi penyandang cacat, ibu hamil, lansia, anak-anak, perempuan dan pasien.
Keteraturan	Memastikan ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan penumpang angkutan umum dan ketersediaan fasilitas informasi perjalanan yang terbaru.

### 3.4. Elaborasi Tema

Tema yang digunakan dalam perancangan terminal ini adalah arsitektur hybrid. Arsitektur hybrid merupakan penggabungan teori yang menyajikan dua atau lebih teori, fungsi, dan bentuk (pencampuran adaptif) teori yang berbeda untuk membentuk fungsi dan bentuk baru [17].

Hybrid juga merupakan penerimaan penggunaan referensi majemuk (plural references) melalui lintas budaya dan sejarah melalui tahap manipulasi dan memadukan atau menggabungkan desain-desain referensi yang telah dimanipulasi tersebut dalam satu bangunan [18].

Sehingga dapat disimpulkan hybrid merupakan penggabungan hal yang berbeda seperti fungsi bangunan, bentuk bangunan/fasad bangunan ataupun konsep bangunan sehingga menghasilkan sesuatu yang baru di dalam satu rancangan. Dalam melakukan pendekatan dengan arsitektur hybrid harus melalui beberapa tahapan yaitu quotation atau elektik, manipulasi dan penggabungan [19]. Dalam penerapan arsitektur hybrid pada bangunan ada tiga konsep bentuk yang dapat dipilih untuk diterapkan yaitu *Fabric hybrid*, *Graft hybrid*, *Monolith hybrid* [20].

Tabel 4. Konsep bentuk *hybrid*

Indikator	Penerapan
Fabric Hybrid	Penggunaan lapisan/kulit luar pada fasad untuk menutupi penggabungan unsur-unsur pada bangunan sehingga terlihat menyatu
Graft Hybrid	Memberikan elemen tambahan agar dapat menggabungkan fungsi bangunan yang berbeda dan melakukan repitisi bentuk agar bangunan menyatu
Monolith Hybrid	Menggabungkan bangunan menjadi single building block

### 3.5. Studi Banding Proyek Sejenis

Terminal Arjosari berlokasi di Jl. Terusan Raden Intan No.1, Arjosari Blimbing, Kota Malang. Terminal Arjosari merupakan terminal tipe A yang berada di kota Malang dengan pelayanan AKAP, AKDP, angkutan kota dan angkutan desa. Terminal ini memiliki luas lahan  $\pm 5,6$  Ha yang terdapat 15 jalur kendaraan untuk pelayanan AKAP dan AKDP. Dalam sehari terminal ini mampu melayani  $\pm 10.000$  penumpang.



Gambar 1. Terminal Arjosari

Terminal Arjosari juga sudah menetapkan beberapa sistem pada bagian manajemen yang berbasis teknologi yaitu, adanya media informasi digital untuk pemberitahuan keberangkatan, trayek dan harga tiket. Untuk fasilitas yang disediakan pada Terminal Arjosari dibagi berdasarkan fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Fasilitas yang disediakan pada terminal Arjosari sudah sesuai dengan standard untuk terminal type A. Penggunaan teknologi pada papan informasi sudah mulai diterapkan untuk mempermudah pengguna terminal memantau jadwal keberangkatan. Pada sirkulasi terminal arjosari memisahkan jalur keluar-masuk kendaraan sehingga memudahkan sirkulasi pengendara untuk keluar dan masuk sehingga tidak menimbulkan kemacetan. Selain itu jalur kedatangan dan keberangkatan penumpang juga dipisah agar tidak menimbulkan penumpukan kendaraan pada terminal.

### 3.6. Studi Banding Tema Sejenis





Gambar 2. Linked Hybrid

Linked Hybrid dibangun diatas tanah berukuran 220.000-meter persegi, berdeaktan dengan peninggalan tembok kota tua Beijing dan dideikasikan untuk pejalan kaki yang tepatnya berada pada Andingmen E St, Dongcheng, Tiongkok, 100001. Pemilik dari Linked Hybrid adalah Modern Green Development Co, Ltd. Beijing. Penekanan metode hybrid pada Linked Hybrid menggunakan *monolith hybrid*, dimana dapat dilihat pada fungsi skywalk yang berperan sebagai penghubung setiap tower berdasarkan fungsinya, tower juga berdiri sendiri tanpa mendominasi satu sama lain.

## 4. Kesimpulan

Dalam menata sistem transportasi di perkotaan ada beberapa hal yang menjadi prasarana yang digunakan untuk mencapai keberhasilan salah satunya adalah membangun sebuah terminal bus. Terminal merupakan prasarana umum yang dapat mendorong mobilitas atau pergerakan arus manusia, termasuk produk barang dan jasa. Terminal bus tidak hanya harus memperhatikan faktor sirkulasi yang ada dalam bangunan, tetapi sirkulasi di luar bangunan untuk kendaraan bus dan non bus serta pejalan kaki. Hal ini perlu diterapkan dengan mempertimbangkan bagaimana pelayanan yang disediakan pada terminal sehingga dapat mencapai kenyamanan, keamanan, kemudahan, keselamatan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan. Selain itu dalam membangun sebuah terminal dengan menyatukan fungsi dari kegiatan yang berbeda dapat menggunakan pendekatan hybrid yang dalam penerapannya ada tiga konsep bentuk yang dapat digunakan yaitu fabric hybrid, graft hybrid, dan monolith hybrid.

Tabel 5. Penerapan Hybrid

Indikator	Penerapan
Monolith Hybrid	Monolith hybrid yang digunakan pada bangunan Linked Hybrid ini adalah menggabungkan semua fungsi bangunan yang berbeda menjadi satu bangunan yaitu single building block. 
Elektik Linked Hybrid	Penerapan elektik pada Linked Hybrid yaitu adanya penggunaan warna polikromatik Tiongkok pada jendela-jendela bangunan. 

## Referensi

- [1] Wibawa, Arie Bayu. 1996. Tata Guna Lahan Dan Transportasi Dalam Pembangunan Berkelanjutan. Semarang: Universitas Diponegoro.
- [2] Adisasmita, Adji Sakti. (2011). Transportasi dan Pengembangan Wilayah. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- [3] Fitriana, N. L., Yudana, G., & Astuti, W. (2017). Kinerja Fungsi Terminal Giri Adipura Dalam Sistem Transportasi di Kabupaten Wonogiri. *ARSITEKTURA*, 15(1), 92-98.
- [4] Sedayu, A. (2014). Standar Pelayanan Minimal Terminal Bus Tipe A. Universitas Brawijaya Press.
- [5] Nasution M.Nur .2004.Manajemen Transportasi.Jakarta:Ghalia Indonesia
- [6] Arifiyananta, R. D., Ilmu, S., Negara, A., & Dendyydenoygmailcom, U. (2015). Strategi dinas perhubungan kota surabaya untuk mengurangi kemacetan jalan raya kota surabaya. *Surabaya: UNESA*.
- [7] Untu, V. M. G., Sendow, T. K., & Manoppo, M. R. (2018). Perencanaan Terminal Angkutan Darat di Kecamatan Ratahan. *Jurnal Sipi Statik*, 6(1).
- [8] Nursetyo, G. (2016). KAJIAN MANAJEMEN SIRKULASI TERMINAL BUS (Studi Kasus: Terminal Bus Tirtonadi Surakarta). *Jurnal Teknik Sipil dan Arsitektur*, 18(22).
- [9] Sumadi, 2006, Kemacetan Lalu Lintas pada Ruas Jalan Veteran Kota Brebes, Tesis, Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro, Semarang
- [10] Sinulingga, B.D., 1999, Pembangunan Kota-Tinjauan Regional dan Lokal, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta.
- [11] Harahap, E., Suryadi, A., Ridwan, R., Darmawan, D., & Ceha, R. (2017). Efektifitas load balancing dalam mengatasi kemacetan lalu lintas. *Matematika*, 16(2).
- [12] "Pembatasan Kendaraan, Efektifkah atasi kemacetan?", Agustus 2011. [Online]. Available: <http://ylki.or.id>. [Accessed 17 Januari 2021].
- [13] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- [14] Suminar, R., & Aprilawati, M. (2018). Pelayanan Prima Pada Orang Tua Siswa Di Sempoa Sip Tc Paramount Summarecon. *Jurnal Sekretari Universitas Pamulang*, 4(2), 25.
- [15] Adnan, M. F. (2013). Reformasi Birokrasi Pemerintahan Daerah Dalam Upaya Peningkatan Pelayanan Publik. *Humanus*, 12(2), 196-203.
- [16] Peraturan Pemerintah Nomor.56 Tahun 2005
- [17] Pujantara, R. (2015, July). Karakteristik Ruang pada Rancangan Arsitektur Dengan Konsep Superimposisi dan Hibrid Dalam Teori Function Follow Form. In *Forum Bangunan* (Vol. 12, No. 1, pp. 18-25). State University of Makassar.
- [18] Wibowo, J. P. A., & Saidi, A. W. (2019). Penerapan Tema Arsitektur Hibrid Pada Fasad Hotel The Stones, Kuta, Kabupaten Badung. *Jurnal Teknik Gradien*, 11(1), 64-75.
- [19] Ikhwanuddin (2005). Menggali Pemikiran Posmodernisme Dalam Arsitektur. (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press).
- [20] Fenton, Joseph. (1985). Phamflet Architecture No.11: Hybrid Building. New York