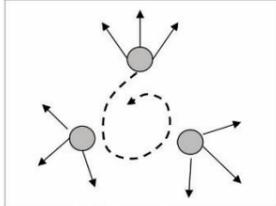


Evaluasi Kondisi Eksisting Terminal Bunder dengan Hasil Penelitian Sebelumnya

Evaluasi pada bangunan eksisting merupakan langkah untuk mengidentifikasi permasalahan yang ada. Dalam hal ini, digunakan penelitian mengenai studi evaluasi Terminal Bunder yang telah dilakukan sebelumnya oleh Diyan Fatimah pada tahun 2005 sebagai parameter untuk disesuaikan terhadap kondisi eksisting saat ini dalam beberapa aspek arsitektural yaitu spasial, aktivitas terminal, sirkulasi dan pergerakan terminal dan aspek fasilitas didalam terminal. Evaluasi ini dilakukan untuk mengetahui keberadaan kondisi eksisting saat ini apakah masih sesuai dengan hasil penelitian yang telah dilakukan sebelumnya.

- Evaluasi aspek spasial

		Studi Evaluasi Operasional Terminal Bunder (Fatimah, 2005)	Konfirmasi Kondisi Saat Ini			
Aspek	Parameter	Hasil Evaluasi	sesuai	tidak sesuai	Ket. Eksisting	Gambar
spasial	Secara umum ada dua model yang diacu dalam menentukan lokasi terminal (Departemen Perhubungan, 1993 p. 94) yaitu: a. Model nearside terminating b. Model central terminating <i>Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1994:94</i>	Lokasi terminal termasuk dalam Model Nearside Terminating, dimana model ini mengembangkan sejumlah terminal tepi kota. Jika dibandingkan dengan model central terminating, model ini kurang menguntungkan dalam mengoptimalkan fungsi terminal bagi masyarakat dikarenakan terminal model ini jauh dari keramaian pusat kota.	×			
	Penetapan lokasi terminal penumpang tipe B selain harus memperhatikan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10, harus memenuhi persyaratan: • terletak dalam jaringan trayek antar kota dalam propinsi; • terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIB; • c. jarak antara dua terminal penumpang tipe B atau dengan terminal penumpang tipe A, sekurang-kurangnya 15 km di Pulau Jawa dan 30 km di Pulau lainnya; • tersedia lahan sekurang-kurangnya 3 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 2 ha untuk terminal di pulau lainnya; • mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 50 m di Pulau Jawa dan 30 m di pulau lainnya, dihitung dari jalan ke pintu keluar atau masuk terminal.	Berdasarkan aspek-aspek yang ditetapkan Kep. Menhub No.31 th 1995 mengenai aspek-aspek lokasi terminal, lokasi Terminal Bunder sudah sesuai, namun syarat khusus yang belum terpenuhi ialah tentang batasan minimal luas lahan terminal tipe B. Luas lahan Terminal Bunder hanya 1,5 Ha	×		Berdasarkan pengamatan penulis, luas lahan lokasi Terminal Bunder sebesar ± 4 Ha. Itu berarti secara pemenuhan aspek mengenai penentuan dan syarat khusus lokasi terminal sudah sesuai.	
	Secara umum ada dua model yang diacu dalam menentukan lokasi terminal yaitu: a. Model nearside terminating b. Model central terminating <i>Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1994:94</i>	Penggunaan lahan dan pemenuhan fasilitas primer di sekitar terminal kurang mendukung dalam keberlangsungan terminal. Padahal selain lokasi dan aksesibilitas yang memenuhi, elemen-elemen perkotaan pendukung juga dibutuhkan sebagai penarik pergerakan masyarakat dan mendorong pengembangan wilayah.	×			
Kesimpulan : secara spasial, lokasi Terminal Bunder sudah sesuai dengan standar terminal yang sudah ditentukan, namun dinilai kurang menguntungkan dalam pengoptimalan fungsi terminal. Model nearside terminating bisa diatasi dengan penyediaan fasilitas pendukung yang dapat menjadi penarik pergerakan masyarakat.						

- Evaluasi aspek aktivitas terminal

Studi Evaluasi Terminal Bunder Tahun 2005

Konfirmasi Kondisi Saat Ini

Aspek	Parameter	Hasil Evaluasi	sesuai	tidak sesuai	Ket. Eksisting	Gambar
Aktivitas Terminal	<p>3 fungsi dasar sebuah terminal (Edwards, 1992) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • memasuki atau keluar dari satu moda (transportasi) • pindah ke satu moda (transportasi) yang sama • pindah ke satu moda (transportasi) yang beda <p>4 fungsi tambahan yang dapat dikembangkan di terminal (Wright et al, 1989)</p> <ul style="list-style-type: none"> • pengisian bahan bakar • pembersihan • pengecekan dan pengujian kondisi kendaraan • perbaikan kendaraan 	<p>Pada operasional Terminal Bunder, aktivitas utama ialah melayani angkutan kota dalam dan antar propinsi. Namun Terminal bunder belum memenuhi aktivitas tambahan bagi pelaku utama dalam terminal karena belum terlengkapinya fasilitas pendukung berupa bengkel kendaraan dalam melakukan dan perawatan armada bus.</p>	×		Keberadaan fasilitas bengkel kendaraan tidak terwadahi. Armada bus kerap kali melakukan perawatan di tempat parkir bus.	

Kesimpulan : pemenuhan aktivitas penunjang masih belum terwadahi, berupa fasilitas bengkel untuk perbaikan armada bus. Sehingga perlu adanya pemenuhan aktivitas penunjang untuk perencanaan pengembangan terminal selanjutnya.

Sumber : Hasil analisa

- Evaluasi aspek sirkulasi dan pergerakan terminal

Studi Evaluasi Terminal Bunder Tahun 2005

Konfirmasi Kondisi Saat Ini

Aspek	Parameter	Hasil Evaluasi	sesuai	tidak sesuai	Ket. Eksisting	Gambar
Sirkulasi dan pergerakan terminal	<p>Rancangan Pedoman Teknis Pembangunan dan Penyelenggaraan Terminal Angkutan Penumpang dan Barang, Departemen Pekerjaan Umum, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta (1994 : 94)</p> <p>*terlampir</p>	<p>Sirkulasi didalam terminal sudah terbagi antar moda kendaraan dan penumpang. Sirkulasi terbagi antara bus, angkutan kota, mobil, dan pejalan kaki. Akan tetapi masalah yang sering terjadi dan menjadi halangan dalam kelancaran sirkulasi di landasan bus yaitu dijumpainya kendaraan pribadi, yang melintas untuk memotong jalan dan parkir di landasan bus dan adanya bus yang tidak berada di jalur yang sesuai dengan jurusannya. Sehingga menghambat sirkulasi dalam terminal dan penumpang mengalami kesusahan dalam mendapatkan bus.</p>	×		<p>Pola sirkulasi Terminal Bunder berpola sirkulasi linier dan platform landasan bus parallel antar jurusan dengan lebar 4 meter. Jalan masuk dan keluar bus sudah terpisah namun kendaraan pribadi kerap parkir dan keluar masuk melalui jalur bus. Hal ini disebabkan jalur masuk pengguna kendaraan pribadi letaknya tidak efektif dikarenakan pengguna kendaraan pribadi harus memutar terlebih dahulu untuk masuk ke jalurnya.</p>	 

Bus dari arah barat pun kerap tidak masuk terminal dikarenakan peletakan jalur masuk bus membuat bus harus masuk melalui tikungan yang tajam.



Jalur pejalan kaki untuk masuk ke terminal melalui gateway angkutan kota. Jalur pejalan kaki saat ini belum terdapat selasar peneduh sepanjang jalur masuk penumpang untuk terlindung dari hujan dan sinar matahari.



Kesimpulan : Tatanan sirkulasi Terminal Bunder saat ini masih kerap menimbulkan beberapa permasalahan dan halangan untuk kelancaran pergerakan dalam terminal. Sehingga perlu adanya perubahan tatanan sirkulasi beserta penambahan fasilitas sirkulasi sebagai alternatif untuk memperkecil permasalahan yang saat ini muncul untuk ada lagi dalam perencanaan selanjutnya.

Sumber : Hasil analisa

- Evaluasi aspek fasilitas terminal

Studi Evaluasi Terminal Bunder Tahun 2005				Konfirmasi Kondisi Saat Ini		
Aspek	Parameter	Hasil Evaluasi	sesuai	tidak sesuai	Ket. Eksisting	Gambar
Fasilitas utama	Fasilitas utama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, terdiri dari: a. jalur pemberangkatan kendaraan umum; b. jalur kedatangan kendaraan umum; c. tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkatan, termasuk di dalamnya tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum; d. bangunan kantor terminal; e. tempat tunggu penumpang dan/atau pengantar; f. menara pengawas; g. loket penjualan karcis; h. rambu-rambu dan papan informasi, yang sekurang-kurangnya memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan; i. pelataran parkir kendaraan pengantar dan/atau taksi.	Landasan Bus Landasan terminal memiliki jalur sebanyak 7 jalur lintasan dan dilengkapi dengan atap yang berfungsi sebagai peneduh serta menaungi bus dan penumpang dari panas dan hujan. Tiap jalur memiliki lebar 4 m. kelengkapan fasilitas pelengkap landasan bus dalam penyediaan lampu dan rambu-rambu petunjuk perlu dilengkapi dimana beberapa nyala lampu tidak berfungsi dengan baik. Tidak adanya pemisahan lintasan untuk jalur kedatangan menurunkan penumpang dan jalur pemberangkatan untuk menaikkan penumpang.	×		Tidak ada perubahan yang terjadi dalam fasilitas ini.	
	Fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, dapat berupa: a. kamar kecil/toilet; b. musholla; c. kiosk/kantin; d. ruang pengobatan; e. ruang informasi dan pengaduan; f. telepon umum; g. tempat penitipan barang; h. taman.	Kantor pengelola terminal Terminal Bunder dibawah pengelolaan oleh Dinas Perhubungan. Kantor terminal ini berfungsi sebagai Kantor Dinas Perhubungan ini memiliki luasan 1240 m ² yang terdiri dari 3 lantai. Dimana menara pengawas berada di lantai ketiga. Luasan kantor telah memenuhi persyaratan luasan minimal kantor terminal.	×		Tidak ada perubahan yang terjadi dalam fasilitas ini.	
	Standar teknis fasilitas terminal : <ul style="list-style-type: none"> • luas kios ditetapkan = 60% x luas areal tunggu penumpang • luas loket ditetapkan dengan panjang 2 m dan lebarnya 1,5 m (50% x n) • Tower/ menara pengawas, dengan panjang 3 m dan lebar 2 m, letaknya diatas kantor terminal • Peron panjang 2 m dan lebarnya 2 m • Pos pemeriksaan KPS/TPR panjang 3 m dan lebarnya 2 m • Taman ditetapkan luasnya 30% dari luas lahan terminal keseluruhan • Musholla, luasnya ditetapkan menurut ketentuan jalur yang terbesar dengan kriteria : <ul style="list-style-type: none"> ✓ jumlah jalur 1-5 » luas 17,5 m² ✓ jumlah jalur 6-10 » luas 35 m² ✓ jumlah jalur 11-15 » luas 52,5 m² 	Ruang tunggu penumpang dan pengantar (lobby) Ruang tunggu terminal bunder memiliki luas sekitar 246 m ² . keberadaan ruang tunggu Terminal Bunder, masih belum terawat terlihat dari kondisi fisiknya. Hal ini terlihat dari beberapa plafon yang rusak dan lubang, kursi yang sudah mengelupas catnya, lampu penerangan yang mati dan penyediaan tong sampah untuk menjaga kebersihan terminal serta tidak adanya petugas keamanan di ruang tunggu.	×		Tidak ada perubahan yang terjadi dalam fasilitas ini. Keberadaan ruang tunggu secara fisik semakin terlihat kumuh.	 

- ✓ jumlah jalur 16-20 » luas 70 m²
 - ✓ jumlah jalur >10 » luas 67,5 m²
 - WC umum luasnya ditetapkan 80 % dari luas musholla
 - Tempat parkir, lebar 8 m sedangkan panjangnya diatur menurut jalur yang terbesar dengan ketentuan
 - ✓ <10 panjangnya 15 m
 - ✓ 10-20 panjangnya 20 m
 - ✓ >20 panjangnya 30 m
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995: pasal 4, pasal 5
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1994:100

<p>Parkir tempat istirahat bus Parkir tempat istirahat bus menjadi satu dengan landasan bus dan tidak memiliki pagar pembatas dengan landasan bus. Hanya saja lokasinya seperti teluk. Parkir tempat istirahat bus terdiri dari 6 jalur dengan panjang 21 m dan lebar 11,5 m. tidak adanya pagar pembatas yang jelas untuk memisahkan kedua area dengan fungsi yang berbeda tersebut dapat menimbulkan kurang berfungsi optimalnya dalam pengoprasian Terminal Bunder.</p>	×	Tidak ada perubahan yang terjadi dalam fasilitas ini.
<p>Menara Pengawas Luas menara pengawas sebesar 24m² terletak di lantai 3 kantor pengelola terminal. luas tersebut sudah sesuai standart yang ada. Namun keberadaan menara pengawas tersebut tidak fungsional lagi.</p>	×	Tidak ada perubahan yang terjadi dalam fasilitas ini.
<p>Rambu dan papan informasi Rambu-rambu dan papan informasi di Terminal Bunder masih sangat minim dan lokasi rambu-rambu atau papan informasi yang ada beberapa masih sulit dilihat dengan mudah. Papan informasi trayek bus dan tarif bus belum tersedia</p>	×	Tidak ada perubahan yang terjadi dalam fasilitas ini.
<p>Pelataran parkir kendaraan pribadi dan atau taksi Pelataran parkir kendaraan pribadi dan taksi menjadi satu dengan luas 1125 m². kondisi pelataran parkir terlihat kosong dan lebih sering digunakan oleh pegawai Dinas Perhubungan saja.</p>	×	Tidak ada perubahan yang terjadi dalam fasilitas ini.
<p>Toilet Luas toilet sudah sesuai namun perawatan toilet masih kurang dan pertimbangan akses untuk difabel tidak terpenuhi</p>	×	Tidak ada perubahan yang terjadi dalam fasilitas ini.
<p>Musholla Kondisi fisik musholla dalam keadaan baik dan luasannya memenuhi standart luasan yang ada. Masalah : keberadaan musholla tidak fungsional, kondisi ini disebabkan tidak adanya petugas musholla dan lokasi musholla yang berada di lokasi kios dan parkir kendaraan yang tidak efektif dalam operasionalnyam sedangkan aktivitas terminal mengumpul di area landasan bus dan ruang tunggu.</p>	×	Tidak ada perubahan yang terjadi dalam fasilitas ini.



Fasilitas penunjang

<p>Kios Jumlah kios yang ada sebanyak 81 kios. Lokasinya berdekatan dengan tempat parkir kendaraan umum dan taksi dengan luas masing masing kios 16 m². permasalahan yang ada yaitu 65 persen kios tersebut tutup. Lokasi kios yang jauh dari ruang tunggu menjadi sebab dari tidak berfungsinya fasilitas ini.</p>	<p>×</p>	<p>Tidak ada perubahan yang terjadi dalam fasilitas ini.</p>
<p>Pos Petugas Pos petugas yang ada di Terminal Bunder berjumlah 6 buah dengan luasan masing-masing pos 6 m². luasan pos petugas yang ada sudah memenuhi standart yang ada.</p>	<p>×</p>	<p>Tidak ada perubahan yang terjadi dalam fasilitas ini.</p>
<p>Telepon Umum Fasilitas ini berada di pintu masuk kantor Dinas Perhubungan tetapi telepon umum yang berjumlah 8 buah tersebut tidak berfungsi semua.</p>	<p>×</p>	<p>Keberadaan telepon umum tidak ada lagi di Terminal Bunder.</p>
<p>Taman Taman di Terminal Bunder terkesan tidak terawat dan menarik. Tanaman yang menghiasi juga kurang dapat difungsikan untuk mengurangi hawa panas dan terik matahari yang menyengat Kota Gresik. Taman ini berupa lahan kosong yang ditanami dengan tanaman pisang dan rumput liar.</p>	<p>×</p>	<p>Saat ini taman yang ada di terminal sudah terawat dengan baik. Pohon peneduh sudah terdapat di fasilitas ini.</p>
<p>Gudang Tempat ini berfungsi sebagai tempat menyimpan barang barang yang berhubungan dengan kegiatan yang dilakukan di terminal dan barang-barang yang sudah tidak diperukan lagi di terminal.</p>	<p>×</p>	<p>Keberadaan telepon umum tidak ada lagi di Terminal Bunder</p>



Kesimpulan : terdapat beberapa fasilitas yang belum terpenuhi dalam terminal (menara pengawas, telepon umum), dan terdapat fasilitas yang sudah terpenuhi namun keberadaannya kurang optimal (kios, pelataran parkir, papan informasi, landasan bus). Sehingga, diperlukan perbaikan dan penataan ulang untuk fasilitas yang keberadaannya kurang optimal.

Sumber : Hasil analisa

Dari hasil evaluasi terlihat bahwa 85% keberadaan terminal dan permasalahannya dari tahun 2005 saat ini masih sama dengan keberadaan terminal saat ini. Dari berbagai aspek yang telah dievaluasi, permasalahan aspek sirkulasi dan pergerakan terminal yang terjadi saat ini semakin berkembang sejak tahun 2005.

Evaluasi Kondisi Eksisting Terminal Bunder dengan Kriteria Kenyamanan dan Kemudahan Pergerakan Pelaku

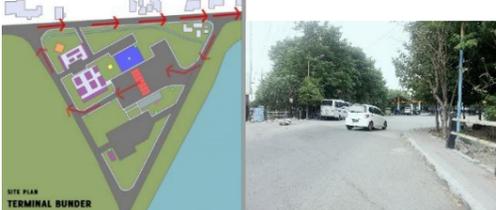
Evaluasi kondisi eksisting Terminal Bunder berdasarkan kriteria kenyamanan dan kemudahan pergerakan pelaku bertujuan untuk mengetahui apakah pergerakan yang diciptakan dari Terminal Bunder saat ini sudah termasuk dalam aspek kemudahan dan kenyamanan. Hasil dari evaluasi ini dijadikan bahan pembelajaran ataupun bahan komparasi untuk perancangan Terminal Duduk Sampeyan.

- Evaluasi berdasarkan fokus kajian (pergerakan pelaku)

Aspek	Kriteria	Indikator	Sesuai	Tidak Sesuai	Keterangan	Gambar
Kemudahan	Jalur penumpang harus menerus dari titik satu ke titik lainnya Peraturan Menteri PU No.3 (2014 : 6)	Terhubung oleh jalur sirkulasi		×	Terdapat beberapa titik area yang tidak memiliki jalur pejalan kaki	
	Penumpang dapat menemukan informasi dengan mudah Peraturan Menteri PU No.3 (2014 : 42)	Rambu-rambu dan papan informasi, yang sekurang-kurangnya memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan		×	Tidak terdapat papan informasi maupun rambu jalur penumpang didalam terminal. Adapun beberapa papan informasi namun letaknya tidak mudah untuk dilihat	
Kenyamanan	Semua jalur penumpang di dalam terminal tidak mengakibatkan penumpang berdesak-desakan Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)	<ul style="list-style-type: none"> Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimal 2 meter Peraturan Menteri PU No.3 (2014 : 42)		×	Lebar jalur pejalan kaki didalam terminal selebar 2 meter, namun tidak terbagi antara jalur berangkat dan datang	
	Semua jalur penumpang di dalam terminal mempertimbangkan aksesibilitas difabel Keputusan Menteri Perhubungan No.31 (1995 : pasal 6)	Terbagi sesuai dengan motif penumpang (berangkat dan datang) Terdapat fasilitas sbb : 1) ramp 2) jalur difabel 3) pemandu atau tanda-tanda bagi pejalan kaki Peraturan Menteri PU No.3 (2014 : 42)		×	Tidak terdapat ramp dan marka ataupun penanda khusus untuk kaum difabel	
	Penumpang dapat memasuki terminal bus tanpa beralan jauh Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)	Jarak maksimal 400 meter (jarak kemampuan orang berjalan kaki)		×	Jarak masuk penumpang dari gateway menuju ruang tunggu sejauh 10 meter	
	Jalur penumpang terpisah dengan jalur kendaraan Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)	Pemisahan berupa jalur <i>sidewalk</i> , <i>elevated bridge</i> , atau <i>underground bridge</i> Apabila terdapat pagar keamanan tinggi maksimal 0,9 meter Peraturan Menteri PU No.3 (2014 : 42)		×	Sudah terdapat perbedaan ketinggian antara pejalan kaki dengan jalur kendaraan, namun tidak memiliki pagar pengaman di titik-titik tertentu	

Kesimpulan : sirkulasi penumpang Terminal Bunder tidak dapat memenuhi kriteria kemudahan sirkulasi penumpang, dan kenyamanan bagi semua jenis penumpang tidak dapat terpenuhi karena jalur penumpang sama sekali tidak mempertimbangkan akses kaum difabel. Sehingga pada perancangan terminal selanjutnya diperlukan analisa sirkulasi penumpang yang mampu mencapai aspek kenyamanan, kelancaran dan kemudahan.

- Evaluasi berdasarkan kriteria sirkulasi kendaraan umum

Aspek	Kriteria	Indikator	Sesuai	Tidak Sesuai	Keterangan	Gambar	
Kemudahan	Semua kendaraan umum dapat memasuki-keluar area terminal dengan mudah Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)	Tidak ada halangan saat memasuki terminal		×	Kendaraan pribadi ataupun penumpang kerap kali keluar masuk ataupun parkir di area landasan bus.		
	Parkir platform dan teluk ditata sedemikian rupa sehingga memberi rasa mudah dicapai, lancar dan tertib Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)	<ul style="list-style-type: none"> • Terbagi atas berbagai trayek • Jenis platform berupa parallel, tengah, atau keliling • Untuk lajur bus yang terletak di daerah unloading platform, lebar lajur bis dibuat untuk cukup menampung dua bus 			×	Terbagi atas 9 trayek berpola parallel namun satu lajur trayek dalam landasan bus hanya cukup untuk satu bus sehingga bus kerap menunggu bus yang didepannya kosong untuk segera pergi dari area kedatangan bus	
Kenyamanan	Area kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum terpisah Keputusan Menteri Perhubungan No.31 (1994 : pasal 4)	Masing-masing jalur kendaraan umum terdapat fasilitas peron keberangkatan dan peron kedatangan		×	Jalur kedatangan dan keberangkatan bus dijadikan satu dalam satu peron bus		
	Jalan masuk dan jalan keluar kendaraan umum harus lancar Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)	Disesuaikan dengan dimensi manuver kendaraan. Mobil dan angkutan 6 meter, dan bus 11.2 meter (Neufert)			×	. Bus dari arah barat kerap tidak masuk terminal dikarenakan peletakan jalur masuk bus membuat bus harus masuk melalui tikungan yang tajam. Keberadaan jalur masuk kendaraan pribadi yang terlalu jauh untuk dijangkau menyebabkan kendaraan pribadi kerap masuk ke melalui jalur landasan bus..	
	Tata cara parkir kendaraan umum tidak mengganggu kelancaran sirkulasi kendaraan umum dan keamanan penumpang Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)	Jenis parkir berupa parkir 90°, 45°/65°, atau parallel Neufert			×	Parkir angkutan menggunakan parkir tipe 45° sedangkan kendaraan pribadi 90°. Parkir bus tipe 90°.	
	Jalur masuk kendaraan umum terbedakan dengan jalur masuk penumpang. Dirjen Perhubungan Darat (1994 : 94)	Pemisahan berupa jalur sidewalk, elevated bridge, atau underground bridge Peraturan Menteri PU No.3 (2014 : 42)			×	Sudah terbagi jalur masuk antar moda kendaraan dan penumpang. jalur penumpang yang digunakan adalah tipe sidewalk	

Kesimpulan : permasalahan yang menjadi sangat vital di sirkulasi kendaraan umum adalah dalam pemenuhan kelancaran dan kemudahan sirkulasi dan pencapaian bus. Sehingga perlu menjadi bahan evaluasi untuk perencanaan terminal selanjutnya agar semua akses kendaraan dapat mudah dicapai sehingga tidak mengganggu jalur yang sudah ditentukan untuk masing-masing moda kendaraan.

Dari hasil evaluasi yang telah dilakukan dapat dilihat bahwa 66 % dari keberadaan sirkulasi bagi penumpang dan kendaraan tidak dapat memenuhi kriteria kenyamanan dan kemudahan bagi pengguna sirkulasi terminal. Sehingga dapat disimpulkan bahwa ketidaksesuaian kondisi yang ada di Terminal Bunder saat ini dengan kriteria kenyamanan dan kemudahan harus dapat dihindari dalam perancangan Terminal Duduk Sampeyan.