OPTIMALISASI TERMINAL PARINGIN (TIPE C) DI KABUPATEN BALANGAN

KERTAS KERJA WAJIB

Diajukan Oleh :

IQBAL PUTRA YOSEFA

NOTAR : 18.02.198

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA-STTD

PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN

BEKASI

2021

OPTIMALISASI TERMINAL PARINGIN (TIPE C) DI KABUPATEN BALANGAN

KERTAS KERJA WAJIB

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian Program Studi
Diploma III
Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya Transportasi

PTDI – STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

Diajukan Oleh :

IQBAL PUTRA YOSEFA

NOTAR : 18.02.198

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA-STTD

PROGRAM STUDI DIPLOMA III

BEKASI

2021

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Kertas Kerja Wajib (KKW) ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama	**: Iqbal Putra Yosefa**
Notar	**: 18.02.198**
Tanda Tangan	**:**
Tanggal	**:**

KERTAS KERJA WAJIB

OPTIMALISASI TERMINAL PARINGIN (TIPE C) DI KABUPATEN BALANGAN

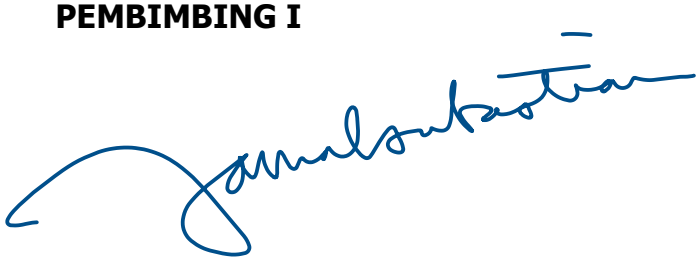
Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh

IQBAL PUTRA YOSEFA

Nomor Taruna : 18.02.198

Telah di Setujui oleh :

PEMBIMBING I



Ir. DJAMAL SUBASTIAN, M.Sc Tanggal : 12/8-2021

NIP. 195903101991031004

PEMBIMBING II

ARI ANANDA PUTRI, MT Tanggal : 12 Agustus 2021

NIP. 198812202010122007

KERTAS KERJA WAJIB

OPTIMALISASI TERMINAL PARINGIN (TIPE C) DI KABUPATEN BALANGAN

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Kelulusan

Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan

Oleh:

IQBAL PUTRA YOSEFA

Nomor Taruna : 18.02.198

TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI

PADA TANGGAL 13 AGUSTUS 2021

DAN DI NYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT

PEMBIMBING

Ir. DJAMAL SUBASTIAN, M.Sc Tanggal :

NIP. 195903101991031004

PEMBIMBING

ARI ANANDA PUTRI, MT Tanggal :

NIP. 198812202010122007

KERTAS KERJA WAJIB

OPTIMALISASI TERMINAL PARINGIN (TIPE C) DI KABUPATEN BALANGAN

Yang dipersiapkan dan disusun oleh :

IQBAL PUTRA YOSEFA

Nomor Taruna : 18.02.198

TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 13 AGUSTUS 2021

DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT
DEWAN PENGUJI

Penguji **Dr. Gloriani Novita C, MT** **NIP. 197311041997032001**	**Penguji** **Evi Faddila, MM** **NIP. 197909102010122001**
Penguji **Ir. Hardjana, M.S.Tr** **NIP. 196309141993031003**	**Penguji** **Sugita, SE.,MM** **NIP. 195912241982031002**

Penguji

Yuanda Patria Tama, MT
NIP. 198711032010121005

MENGETAHUI, **KETUA PROGRAM**

STUDI MANAJEMEN TRANSPORTASI

JALAN

RACHMAT SADILI, S.SiT, MT

NIP. 19840208 200604 1 00

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat- Nya, saya dapat menyelesaikan Laporan Tugas Akhir ini. Penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Ahli Muda pada program studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan Kertas Kerja Wajib ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan Kertas Kerja Wajib ini. Oleh karena itu, saya ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Orang tua dan Keluarga yang selalu ada untuk mendukung
2. Bapak Hindro Surahmat, A.TD, M.Si selaku ketua Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD beserta Staf
3. Bapak Rachmat Sadili, ATD, MT selaku ketua Jurusan D-III Manajemen Transportasi Jalan beserta Dosen-dosen, yang telah memberikan bimbingan selama pendidikan.
4. Bapak Ir. Djamal Subastian, M.Sc dan Ibu Ari Ananda Putri, MT, sebagai dosen pembimbing yang telah memberi bimbingan dan arahan langsung terhadap penulisan skripsi ini.
5. Rekan Taruna Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Angkatan XL

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa Kertas Kerja Wajib ini masih jauh dari sempurna, oleh karna itu diharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk dapat menjadi perbaikan. Semoga laporan Tugas Akhir ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya.

Bekasi, Agustus 2021

Penulis,

IQBAL PUTRA YOSEFA

18.02.198

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Iqbal Putra Yosefa

Notar : 18.02.198

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Jalan

Jenis Karya : Tugas Akhir

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD. **Hak Bebas Royalti Non Eksklusif (Non-exclusive Royalty-Free Right)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

OPTIMALISASI TERMINAL PARINGIN (TIPE C) DI KABUPATEN BALANGAN

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non eksklusif ini Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan mempublikasikan Tugas Akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Solok

Pada tanggal : Agustus 2021

Yang menyatakan

(Iqbal Putra Yosefa)

DARTAR ISI

KATA PENGANTAR vi

DARTAR ISI viii

DAFTAR TABEL x

DAFTAR GAMBAR xi

BAB I PENDAHULUAN 1

1.1 Latar Belakang 1

1.2 Identifikasi Masalah 3

1.3 Rumusan Masalah 3

1.4 Maksud Dan Tujuan 3

1.5 Batasan Masalah 4

1.6 Referensi Penelitian 5

BAB II GAMBARAN UMUM 6

2.1 Kondisi Transportasi 6

2.1.1 Kondisi Jaringan Jalan 6

2.1.2 Kondisi Sarana 7

2.1.3 Kondisi Prasarana 7

2.2 Kondisi Wilayah Kajian 7

2.2.1 Lokasi Wilayah Penelitian 7

2.2.2 Kondisi Terminal Eksisting 9

BAB III KAJIAN PUSTAKA 14

3.1 Terminal Penumpang 14

3.1.1 Pengertian Terminal 14

3.1.2 Fungsi Terminal 14

3.1.3 Tipe Terminal 14

3.1.4 Penetapan Lokasi Terminal 14

3.1.5 Kriteria Perencanaan Terminal 15

3.1.6 Penetapan Terminal Penumpang (PM No. 132 Tahun 2015) 16

3.2 Standar Pelayanan Minimal Terminal Penumpang 16
3.2.1 Kebutuhan Fasilitas Utama dan Penunjang 16
3.2.2 Fasilitas Terminal 18
3.3 Tata Letak dan Layout Sirkulasi Terminal 20
BAB IV METODE PENELITIAN 26
4.1 Alur pikir 26
4.2 Bagan Alir Penelitian 27
4.3 Teknik Pengumpulan Data 28
4.4 Teknik Analisis Data 29
4.4.1 Analisis kondisi fasilitas eksisting Terminal Paringin 29
4.4.2 Analisis penataan fasilitas bedasarkan SPM 29
4.5 Analisis sirkulasi Terminal Paringin 32
BAB V ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH 34
5.1 Analisis Kondisi Eksisting Terminal Paringin 34
5.2 Analisa Penataan Berdasarkan SPM Terminal 39
5.2.1 Jumlah Rencana Angkutan Perdesaan 39
5.3 Usulan Sirkulasi dan Layout Terminal 54
5.3.1 Sirkulasi Terminal 54
5.3.2 Usulan *Lay Out* Terminal Paringin 56
BAB VI PENUTUP 60
6.1 Kesimpulan 60
6.2 Saran 62
DAFTAR PUSTAKA 63

DAFTAR TABEL

Tabel I.1 Referensi Penelitian 5
Tabel III.1 Ukuran Kantor Sesuai Kriterianya.....22
Tabel III.2 : Kriteria Panjang Parkir Pengantar di Terminal.....23
Tabel III.3 Kebutuhan Luas Musholla Berdasarkan Jalur Keberangkatan.....23
Tabel III.4 Luas Terminal Berdasarkan Tipe.....25
Tabel IV.1 Teknik Pengumpulan Data Primer.....28
Tabel IV.2 Teknik Pengumpilan Data Sekunder 28
Tabel IV.3 Ukuran Kantor Sesuai dengan Kriterianya 30
Tabel IV.4 Kriteria Panjang Parkir Kendaraan Pribadi 30
Tabel IV.5 Kriteria Panjang Parkir Kendaraan Pribadi 31
Tabel V.1 Kondisi Eksisting Fasilitas Utama Terminal Paringin.....34
Tabel V.2 Kondisi Eksisting Fasilitas Penunjang Terminal Paringin 36
Tabel V.3 Kondisi Eksisting Fasilitas Penunjang Terminal Paringin 37
Tabel V.4 Kondisi Eksisting Fasilitas Penunjang Terminal Paringin 39
Tabel V.5 Perbandingan Ketersediaan Fasilitas Eksisting Terminal Paringin dengan Fasilitas Berdasarkan PM 132 Tahun 2015.....39
Tabel V.6 Perbandingan Ketersediaan Fasilitas Eksisting Terminal Paringin dengan Fasilitas Berdasarkan PM 132 Tahun 2015.....42
Tabel V.7 Rencana Kebutuhan Jalur 49
Tabel V.8 Rencana Kebutuhan Jalur 50
Tabel V.9 Luasan Kantor Terminal.....50
Tabel V.10 Perhitungan Banyaknya Ruang Parkir Kendaraan Pribadi 51
Tabel V.11 Perhitungan Banyaknya Ruang Parkir Kendaraan Pribadi 51

DAFTAR GAMBAR

Gambar II.1 Peta Jaringan Jalan Kabupaten Balangan 6
Gambar II.2 Terminal Paringin 8
Gambar II.3 Peta Lokasi Terminal Paringin 8
Gambar II.4 Peta Titik Lokasi Terminal Kabupaten Balangan 9
Gambar II.5 Lay Out Eksisting Terminal Paringin 11
Gambar II.6 Jalur Kedatangan 11
Gambar II.7 Jalur Keberangkatan 12
Gambar II.8 Tempat Tunggu 12
Gambar II.9 Kamar kecil/toilet 12
Gambar II.10 Musholla 13
Gambar II.11 Kios/kantin 13
Gambar IV.1 Alur Pikir Penelitian 26
Gambar IV.2 Bagan Alir Penelitian 27
Gambar IV.3 Srkulasi Terminal Tipe 33
Gambar V.1 Jalur Keberangkatan 35
Gambar V.2 Jalur Keberangkatan 35
Gambar V.3 Ruang Tunggu Penumpang 36
Gambar V.4 Musholla 37
Gambar V.5 Toilet/WC 38
Gambar V.6 Kios/Kantin 38
Gambar V.7 Hubungan macam dan urutan kegiatan penumpang dengan ruang yang dibutuhkan 46
Gambar V.8 Hubungan macam dan urutan kegiatan awak kendaraan dengan ruang yang dibutuhkan 47
Gambar V.9 Hubungan macam dan urutan kegiatan awak kendaraan dengan ruang yang dibutuhkan 48
Gambar V.10 Layout Eksisting dan Layout Usulan Terminal Paringin 58
Gambar V.11 Sirkulasi Terminal Paringin 59

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan suatu daerah dapat diukur dari kemajuan transportasi yang ada di daerah tersebut. Penyelengaraan transportasi jalan bertujuan untuk mewujudkan pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, tertib, selamat, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional. Saat ini, kota-kota besar di Indonesia menjadikan transpotasi sebagai salah satu aspek penting penggerak kegiatan masyarkat. Dengan semakin berkembangnya kegiatan kota yang diakibatkan oleh beberapa faktor, seperti pertumbuhan jumlah penduduk, kemajuan teknologi dan daya beli masyarakat maka kebutuhan akan transportasi bertambah pula.

Kabupaten Balangan merupakan salah satu kabupaten di Provinsi Kalimantan Selatan dengan luas wilayah 1.878,3 km^2. Ibukota Kabupaten Balangan adalah Paringin. Kabupaten Balangan merupakan wilayah dengan penduduk berjumlah 132.103 jiwa dan memiliki karakteristik tata guna lahannya yang sebagian besar masih berupa hutan dan perkebunan. Kabupaten Balangan dikenal dengan hasil tambang berupa batubara dan perkebunan karet, sehingga kedua sumber daya alam tersebut memberikan dampak kemajuan yaitu pembangkit ekonomi di kabupaten tersebut.

Seiring dengan perkembangan jaman, aktivitas masyarakat juga mengalami peningkatan intensitas. Kegiatan masyarakat tersebut harus didukung dengan sarana dan prasarana transportasi khususnya transportasi jalan. Salah satunya yaitu terminal penumpang yang didukung dengan fasilitas yang layak dan memadai.

Kabupaten Balangan hanya memiliki 1 (satu) terminal, terminal tersebut ialah Terminal Paringin. Terminal Paringin merupakan salah satu terminal tipe C yang ada di Kabupaten Balangan dengan luas 6.240 m^2 dan tepatnya berada di Kecamatan Paringin yang merupakan pusat kegiatan atau *Central Business Distric* (CBD) Kabupaten Balangan. Kawasan CBD Kabupaten Balangan terdiri dari pusat perdagangan dan pusat kegiatan sosial

Pusat perdagangan tersebut ialah Pasar Paringin yang lokasinya berdekatan dengan Terminal Paringin dan pusat kegiatan sosial yaitu kawasan tugu Kabupaten Balangan.

Berdasarkan PM No.132 Tahun 2015, Terminal tipe C merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan. Tetapi, kondisi di lapangan, Kabupaten Balangan belum tersedia angkutan perdesaan. Angkutan yang ada di Kabupaten Balangan adalah angkutan penumpang dengan moda pick up yang dimodifikasi dengan penutup atap dan tempat duduk, dimana angkutan ini disebut Pick Up Bakubung oleh masyarakat Kabupaten Balangan. Pick Up Bakubung bukan angkutan yang memiliki SK atau tidak dikelola oleh pihak terkait apapun, melainkan milik perorangan dan Pick Up Bakubung ini tidak memiliki trayek yang tetap. Tetapi, diperoleh informasi dari pihak terkait yaitu Dinas Perhubungan Kabupaten Balangan dan berdasarkan Kajian Angkutan Massal Kabupaten Balangan tahun 2020 bahwa direncanakan akan beroperasinya angkutan perdesaan di Kabupaten Balangan pada tahun 2022 dengan usulan sebanyak 4 trayek dan kendaraan yang memungkinkan untuk dioperasikan ada dua jenis yaitu mobil penumpang umum (setara elf) dengan kapasitas 16 orang dan mobil penumpang umum kapasitas 11 orang.

Permasalahan yang terjadi di Terminal Paringin saat ini yaitu kondisi eksisting Terminal Paringin berdasarkan data hasil survei inventarisasi terminal diperoleh hasil, bahwa sesuai dengan standar pelayanan terminal tipe C ternyata masih banyak fasilitas terminal yang belum tersedia dan fasilitas yang sudah ada di Terminal Paringin dalam kondisi tidak terawat dan tidak terpakai serta penataan letak fasilitas terminal yang sudah tersedia belum tertata dengan baik. Permasalahan lainnya yang terjadi yaitu belum adanya pengaturan jalur sirkulasi di Terminal Paringin. Sedangkan, sudah direncanakan beroperasinya angkutan perdesaan, maka diperlukannya rencana pengaturan jalur sirkulasi di Terminal Paringin, agar Terminal Paringin dapat berfungsi secara optimal.

Maka dari itu, berdasarkan uraian permasalahan di atas, bahwa Terminal Paringin perlu dilakukan pengoptimalisasian fasilitas terminal dan pembenahaan tata letak fasilitas serta, rencana pengaturan jalur sirkulasi di Terminal Paringin, sehingga penulis mengambil judul **"OPTIMALISASI TERMINAL PARINGIN (TIPE C) DI KABUPATEN BALANGAN".**

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka diperoleh identifikasi permasalahan yang terjadi di Terminal Paringin yaitu sebagai berikut :

1. Masih banyak fasilitas Terminal Paringin baik fasilitas utama maupun penunjang yang belum tersedia di Terminal Paringin.
2. Kondisi sebagian besar fasilitas Terminal Paringin yang sudah tersedia yaitu dalam kondisi tidak terawat dan tidak terpakai. Serta, penataan letak fasilitas yang sudah tersedia belum tertata dengan baik.
3. Belum adanya pengaturan jalur sirkulasi di Terminal Paringin.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan yang akan dikaji penulis dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) dengan judul Optimalisasi Terminal Paringin (Tipe C) di Kabupaten Balangan yaitu sebagai berikut :

1. Bagaimana kondisi eksisting fasilitas Terminal Paringin di Kabupaten Balangan?
2. Bagaimana pengoptimalan penataan fasilitas Terminal Paringin tipe C di Kabupaten Balangan?
3. Bagaimana rencana pengaturan sirkulasi Terminal Paringin di Kabupaten Balangan?

1.4 Maksud Dan Tujuan

Maksud dari penilitian ini yaitu melakukan pengoptimalan terhadap fasilitas yang sudah tersedia dan melakukan penataan yang tepat terhadap tata letak fasilitas utama dan penunjang yang sudah tersedia di terminal serta melakukan rencana pengaturan jalur sirkulasi di Terminal Paringin.

Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu:

1. Mengidentifikasi kondisi eksisting Terminal Paringin di Kabupaten Balangan.
2. Melakukan pembenahan atau penataan dalam hal fasilitas utama dan penunjang sesuai dengan standar pelayanan minimal.
3. Merancang desain *lay out* terminal dan usulan sirkulasi Terminal Paringin.

1.5 Batasan Masalah

Batasan pembahasan dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini dilakukan untuk memudahkan dalam pengumpulan data, analisis data dan pengolahan data lebih lanjut. Adapun pembatasan masalah dalam penulisan ini yaitu :

1. Batasan Wilayah

   Penelitian ini hanya dilakukan di lingkungan kerja Terminal Paringin Kabupaten Balangan.

2. Batasan Subtansi

   Analisis pada penelitian ini hanya membahas mengenai pengoptimalan fasilitas terminal dan pembenahaan tata letak fasilitas terminal serta pengaturan jalur sirkulasi di Terminal Paringin Kabupaten Balangan. Pada penelitian ini juga tidak membahas terkait perubahan kinerja lalu lintas dengan adanya pengoptimalan fasilitas terminal.

3. Batasan Waktu

   Pengumpulan data dalam penelitian ini dilaksanakan pada tanggal 10 – 12 Maret tahun 2021 yaitu pada pukul 06.00 WITA – selesai.

1.6 Referensi Penelitian

Tabel I.1 Referensi Penelitian

VARIABEL	PENULIS									
	Muhammad Iqbal Shafaruddin	Nita Adelia	Ferry Agus Saputra	Rizki Muhammad Sapari	Helly Devani Krista Monita	Riyan Efendi	Tio Nardi Septian	Restu Jatmiko Pribadi	Erick Setiawan	Abang Syakreza
JUDUL	"Evaluasi Lokasi dan Fungsi Terminal di Kecamatan Bantarujeg Kabupaten Majalengka"	"Kajian Optimalisasi Fungsi Pelayanan Terminal Kertawangunan Kecamatan Sindangagung Kabupaten Kuningan"	"Perencanaan Pengembangan Terminal Penumpang Bangsri Kecamatan Bangsri Kabupaten Jepara"	"Evaluasi Fungsi Terminal Tipe C di Kecamatan Cikajang Kabupaten Garut"	"Optimalisasi Terminal Tipe C di Kabupaten Tangerang"	""Evaluasi Pelayanan Penumpang di Terminal Gayatri Tipe A Tulungagung" (Studi Kasus di Terminal Kabupaten Tulungagung Jawa Timur)	"Optimalisasi Fungsi Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Oleh Pemerintah Kota Pekanbaru"	"Studi Evaluasi Terminal Seloaji Ponorog"	"Evaluasi Kesesuaian Terminal Penumpang Berdasarkan Kriteria Lokasi dan Standar Pelayanan" (Studi Kasus : Terminal Dara Kota Bima)	"Optimalisasi Terminal Tamansari (Tipe C) Kota Salatiga"
TAHUN	2019	2019	2008	2019	2019	2021	2012	2016	2020	2017
TEKNIK PENGUNGUMPULAN DATA	Data Primer : Observasi di Lapangan, Wawancara, Traffic Counting. Data Sekunder: Studi literatur dan data pihak terkait	Data Primer : Observasi di Lapangan, wawancara, Kuisioner. Data Sekunder : Data dari pihak terkait (Bappeda dan Dishub Kabupaten Kuningan.	Data Primer : Observasi di Lapangan. Data Sekunder : Data dari pihak terkait	Data Primer : Observasi di Lapangan, Wawancara. Data Sekunder : Data dari pihak terkait.	Data Primer : Survei di Wilayah Kajian. Data Sekunder : Data dari pihak terkat.	Data Primer : Observasi di Lapangan, Wawancara. Data Primer :Data dari pihak terkait.	Data Primer : Observasi di Lapangan, Wawancara. Data Sekunder : Data dari pihak terkait.	Data Primer : Observasi di Lapangan, Wawancara, Kuisioner. Data Sekunder : Data dari pihak terkait.	Data Primer : Pengamatan langsung pada objek penelitian di Lapangan. Data Sekunder : Data dari pihak terkait.	Data Primer : Survei di Wilayah Kajian. Data Sekunder : Data dari pihak terkait.
METODE ANALISIS	1. Menganalisis Lokasi Terminal; 2. Menganalisis Kondisi Eksisting; 3. Analisis standar penyelenggaraan terminal	1. Optimalisasi Kinerja Pelayanan Terminal Kertawangunan	1. Penambahan Fasilitas Sarana-Prasarana Terminal; 2.Pengembangan Terminal	1. Menganalisis Kondisi Terminal Eksisting. 2. Menganalisis Kesesuaian Lokasi. 3. Menganalisis Kebutuhan Fasilitas Terminal.	1. Penilaian terhadap tata letak dan pemanfaatan fungsi fasilitas yang ada di Terminal. 2. Mengusulkan desain Lay Out terminal.	1. Analisis Kondisi Eksisting Terminal. 2. Analisis Fasilitas Terminal. 3. Analisis Karakteristik Responden.	1. Mengadaka Sosialisasi Terminal Bandar Raya Payung Sekaki selama tiga bulan; 2. Optimalisasi Fungsi Terminal	1. Perhitungan Tingkat Pelayanan. 2, Analisis Evaluasi Fasilitas Utama dan Fasilitas Penunjang di Terminal.	1. Evaluasi Kesesuaian Terminal Dara Kota Bima Berdasarkan Persyaratan Teknis Kriteria Lokasi dan Standar Pelayanan Terminal.	1. Evaluasi terhadap fasilitas kinerja dan sirkulasi terhadap kondisi eksisting Terminal. 2. Usulan Lay Out Terminal.
KETERANGAN	Skripsi	Skiripsi	Skripsi	Skripsi	Kertas Kerja Wajib	Skripsi	Jurnal Penelitian	Skripsi	Skripsi	Kertas Kerja Wajib

BAB II
GAMBARAN UMUM

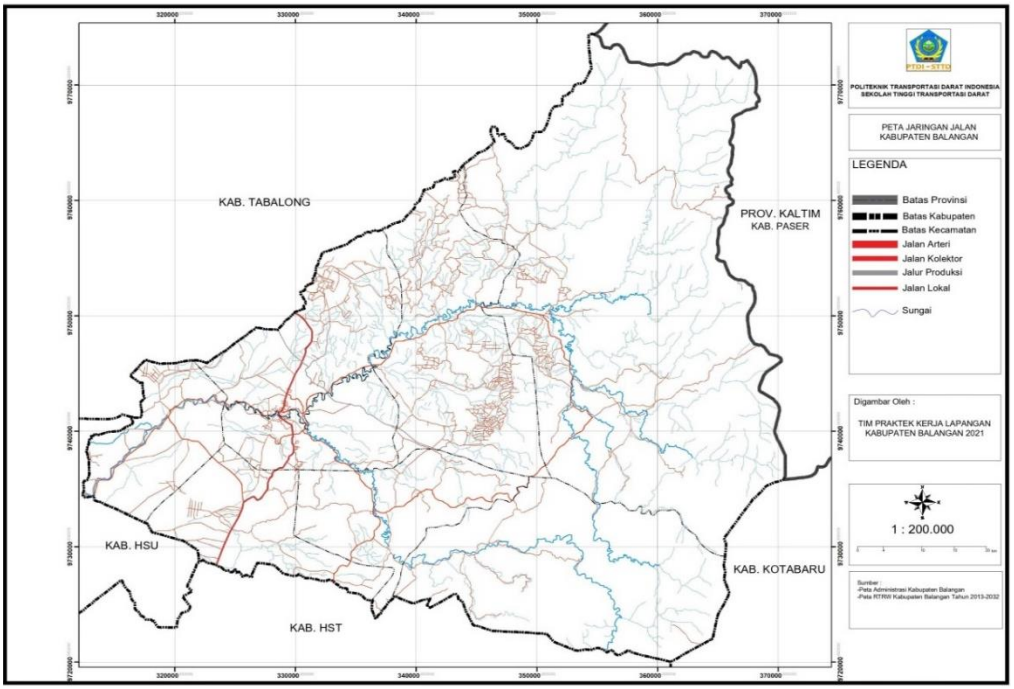
2.1 Kondisi Transportasi

Berikut ini merupakan kondisi transportasi di Kabupaten Balangan yaitu:

2.1.1 Kondisi Jaringan Jalan

Berdasarkan status jalannya, Kabupaten Balangan memiliki panjang jalan nasional sebesar 27,1 km, panjang jalan provinsi sebesar 94,81 km serta panjang jalan kabupaten sebesar 672,253 km.

Wilayah Kabupaten Balangan dilintasi oleh sistem jaringan jalan Trans Kalimantan yang menghubungkan wilayah Kalimantan Timur dengan Kalimantan Selatan hingga ke Kalimantan Tengah, yang menjadikan wilayah ini memiliki lokasi strategis dengan aksesibilitas yang tinggi. Dari panjang jalan kabupaten, sekitar 42% merupakan jalan aspal, 43% jalan kerikil dan 15% jalan tanah. Secara umum pola jaringan jalan di Kabupaten Balangan membentuk pola linear.



Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Balangan 2021

Gambar II.1 Peta Jaringan Jalan Kabupaten Balangan

2.1.2 Kondisi Sarana

Sarana transportasi darat yang melayani pergerakan penduduk Kabupaten Balangan dilayani oleh sistem angkutan regional dan angkutan lokal. Lokasi strategis Kabupaten Balangan yang terletak pada perlintasan jalan Trans Kalimantan menjadikan wilayah ini terlayani oleh sistem angkutan umum antar kota antar provinsi (AKAP), yaitu rute Palangkaraya-Banjarmasin-Paringin-Balikpapan-Samarinda.

Sedangkan, angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP) dengan rute Paringin-Barabai, Tanjung-Barabai, Banjarmasin-Paringin-Tanjung dan Paringin-Amuntai. Pola pergerakan masyarakat secara internal belum difasilitasi oleh angkutan umum, sehingga di Kabupaten Balangan belum tersedia angkutan umum, yang ada hanyalah angkutan paratransit yaitu pick up yang dimodifikasi dengan penutup dan tempat duduk.

2.1.3 Kondisi Prasarana

Prasarana di Kabupaten Balangan antara lain:

1. Halte

   Kabupaten Balangan memiliki 16 halte yang sebagaian besar dalam kondisi cukup baik. Namun, di Kabupaten Balangan belum tersedia angkutan umum, sehingga hal tersebut mengakibatkan halte yang sudah ada tidak berfungsi sebagaimana mestinya.

2. Terminal

   Kabupaten Balangan memiliki 1 (satu) terminal, yaitu Terminal Paringin. Terminal tersebut merupakan terminal tipe C. Terminal ini terletak di Kecamatan Paringin yang merupakan kawasan pusat kegiatan.

2.2 Kondisi Wilayah Kajian

2.2.1 Lokasi Wilayah Penelitian

Lokasi penelitian yang dilakukan oleh penulis yaitu di terminal penumpang yang ada di Kabupaten Balangan. Kabupaten Balangan hanya memiliki 1 (satu) terminal penumpang, yaitu Terminal Paringin. Terminal Paringin ini terletak di Kecamatan Paringin yang merupakan kawasan pusat kegiatan. Terminal Paringin memiliki luas 6.240 m^2.Terminal Paringin merupakan terminal tipe C, dimana terminal tipe C merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan

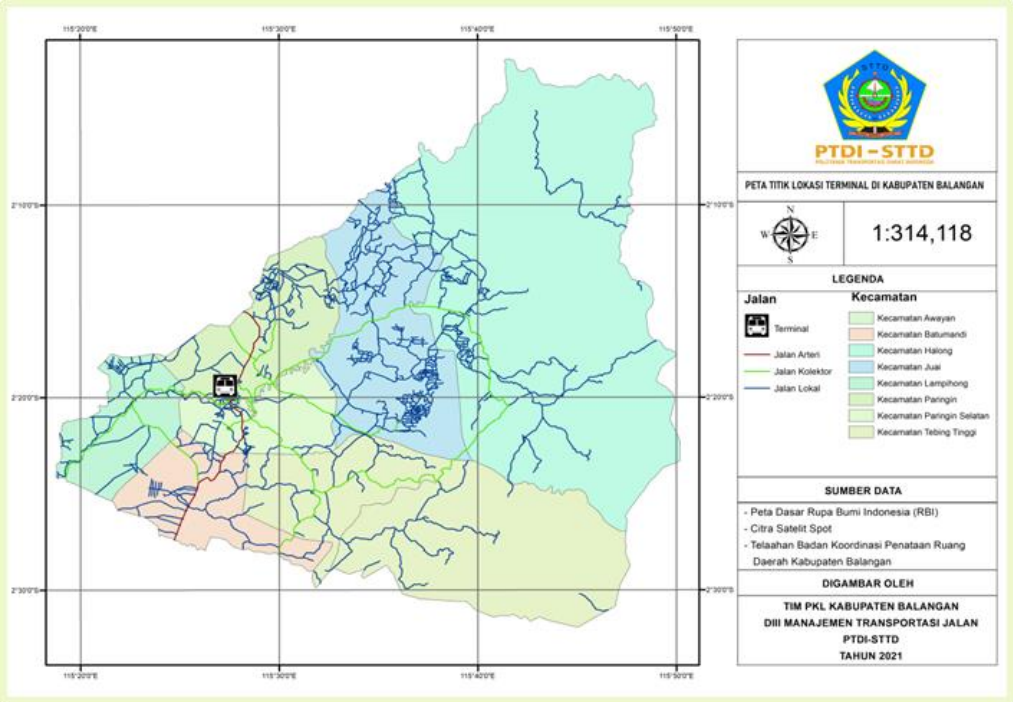
umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan (PM No. 132, 2015). Berikut ini visualisasi Terminal Paringin yaitu sebagai berikut :

Sumber: Hasil Pengamatan Tahun 2021

Gambar II.2 Terminal Paringin

Sumber: Google Satelit

Gambar II.3 Peta Lokasi Terminal Paringin



Sumber: Hasil Analisis TIM PKL Kabupaten Balangan 2021

Gambar II.4 Peta Titik Lokasi Terminal Kabupaten Balangan

2.2.2 Kondisi Terminal Eksisting

Terminal Paringin merupakan terminal tipe C. Berdasarkan PM No.132 Tahun 2015, terminal tipe C merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan Namun, di Kabupaten Balangan belum tersedia angkutan perdesaan. Angkutan yang ada di Kabupaten Balangan adalah angkutan penumpang dengan moda pick up yang dimodifikasi dengan penutup atap dan tempat duduk, dimana angkutan ini disebut Pick Up Bakubung oleh masyarakat Kabupaten Balangan.

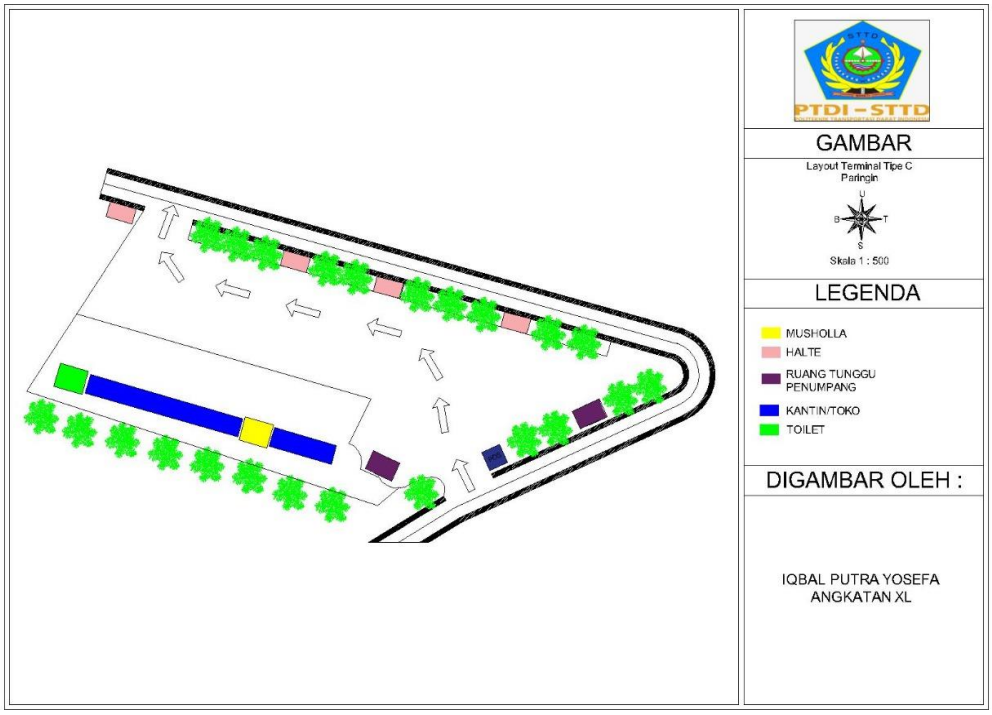
Pick Up Bakubung merupakan angkutan yang tidak memiliki SK atau tidak dikelola oleh pihak terkait apapun, melainkan milik perorangan dan Pick Up Bakubung ini tidak memiliki trayek yang tetap. Keberadaan Terminal Paringin berdekatan dengan Pasar Paringin maka, Terminal Paringin sering digunakan Pick Up Bakubung untuk menurunkan penumpang sekaligus sebagai tempat parkir selama menunggu penumpang tersebut selesai berbelanja.

Kondisi saat ini di Terminal Paringin berdasarkan data hasil survei inventarisasi terminal diperoleh hasil, bahwa masih banyak fasilitas terminal yang belum tersedia dan fasilitas yang sudah ada di Terminal Paringin dalam kondisi tidak terawat dan tidak terpakai serta penataan letak fasilitas terminal yang sudah

tersedia belum tertata dengan baik. Ada Pick Up Bakubung yang menggunakan terminal tersebut untuk menurunkan penumpang yang berasal dari setiap kelurahan yang ingin berbelanja ke pasar yang berada di dekat terminal tersebut.

Selain itu, berdasarkan informasi dari pihak terkait yaitu Dinas Perhubungan Kabupaten Balangan dan berdasarkan Kajian Angkutan Massal Kabupaten Balangan tahun 2020 bahwa direncanakan akan beroperasinya angkutan perdesaan di Kabupaten Balangan pada tahun 2022 dengan usulan sebanyak 4 (empat) trayek yaitu Terminal Paringin – Kantor Kec. Halong (27 km), Terminal Paringin – Kantor Kec. Tebing Tinggi (30,4 km), Terminal Paringin – Kantor Kec. Lampihong (12 km), dan Kec. Batu Mandi – Terminal Paringin – Paringin (25 km). Akan tetapi untuk tahun 2022 yang akan rencana beroperasi hanya 2 trayek yaitu trayek Terminal – Kantor Kec. Tebing Tinggi dan trayek Terminal – Kantor Kec. Halong. Kendaraan yang memungkinkan untuk dioperasikan ada dua jenis yaitu mobil penumpang umum (setara elf) dengan kapasitas 16 (enam belas) orang dan mobil penumpang umum kapasitas 11 orang. Kendaraan mobil penumpang umum (setara elf) lantai tunggal dengan kapasitas 16 (enam belas penumpang) untuk rute-rute angkutan yang berada pada jalan utama atau jalan yang memiliki kapasitas yang besar dan kendaraan mobil penumpang umum tunggal dengan kapasitas 11 (sebelas penumpang) untuk rute-rute angkutan pada jalan dengan kapasitas yang kecil. Kebutuhan armada untuk rute Terminal Kota – Kec. Halong yaitu sebanyak 48 unit mobil kapasitas 11 orang dan 33 unit mobil kapasitas 16 orang, untuk rute Terminal Kota – Kec. Tebing Tinggi sebanyak 18 unit mobil kapasitas 11 orang dan 13 unit mobil kapasitas 16 orang, untuk rute Terminal – Kantor Kec. Lampihong sebanyak 62 unit mobil kapasitas 11 orang dan 46 unit mobil kapasitas 16 orang dan untuk rute Kec. Batu Mandi – Terminal – Paringin sebanyak 50 unit mobil kapasitas 11 orang dan 34 unit mobil kapasitas 16 orang.

Oleh karena itu, berdasakan kondisi eksisting Terminal Paringin dan perencanaan beroperasinnya angkutan perdesaan pada tahun 2022, maka Terminal Paringin perlu dilakukan pengoptimalisasian fasilitas terminal dan pembenahaan tata letak fasilitas serta, rencana pengaturan jalur sirkulasi di Terminal Paringin. Berikut ini merupakan *lay out* eksisting Terminal Paringin:



Sumber: Hasil Analisis

Gambar II.5 Lay Out Eksisting Terminal Paringin

Berikut ini merupakan visualisasi fasilitas yang ada di Terminal Paringin:

Sumber : Hasil Pengamatan Tahun 2021

Gambar II.6 Jalur Kedatangan

Sumber : Hasil Pengamatan Tahun 2021

Gambar II.7 Jalur Keberangkatan

Sumber : Hasil Pengamatan Tahun 2021

Gambar II.8 Tempat Tunggu

Sumber : Hasil Pengamatan Tahun 2021

Gambar II.9 Kamar kecil/toilet

Sumber : Hasil Pengamatan Tahun 2021

Gambar II.10 Musholla

Sumber : Hasil Pengamatan Tahun 2021

Gambar II.11 Kios/kantin

BAB III
KAJIAN PUSTAKA

3.1 Terminal Penumpang

3.1.1 Pengertian Terminal

Terminal adalah sebagai alat proses dari sistem transportasi dan merupakan titik dimana penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem dan merupakan komponen yang sangat penting dalam sistem transportasi yang memerlukan biaya yang besar dan sering menimbulkan kongesti (kemacetan). (Sakti Adji Adisasmita, 2011)

3.1.2 Fungsi Terminal

Fungsi dari Terminal (Sakti Adji Adisasmita, 2011) adalah sebagai berikut:

a. Fungsi Terminal bagi penumpang : adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan moda (kendaraan) ke moda (kendaraan) lainnya, tempat fasilitas–fasilitas informasi dan fasilitas parkir kendaraan pribadi.
b. Fungsi terminal bagi pemerintah : adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu lintas dan angkutan sefta menghindari dari kemacetan, sumber pungutan retribusi dan sebagai pengendalian kendaraan umum.
c. Fungsi terminal bagi operator/pengusaha : adalah untuk mengatur operasi bus, fasilitas istirahat dan informasi dan sebagai fasilitas pangkalan.

3.1.3 Tipe Terminal

Terminal Penumpang menurut pelayanannya dikelompokkan dalam tipe A, tipe B dan tipe C.Setiap tipe dibagi dalam beberapa kelas berdasarkan intensitas Kendaraan yang dilayani. (UU No. 22 Tahun 2009/ Pasal 34)

3.1.4 Penetapan Lokasi Terminal

Penentuan lokasi Terminal dilakukan dengan memperhatikan rencana kebutuhan Terminal yang merupakan bagian dari Rencana Induk Jaringan Lalu

Lintas dan Angkutan Jalan. (UU No. 22 Tahun 2009/ Pasal 37(1)). Penetapan lokasi Terminal dilakukan dengan memperhatikan (UU No.22 Tahun 2009/ Pasal 37(2)):

1) Tingkat aksesibilitas pengguna jasa angkutan;
2) Kesesuaian lahan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota;
3) Kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau kinerja jaringan jalan, jaringan trayek, dan jaringan lintas;
4) Kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau pusat kegiatan;
5) Keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain;
6) Permintaan angkutan;
7) Kelayakan teknis, finansial dan ekonomi;
8) Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan;
9) Kelestarian lingkungan hidup.

3.1.5 Kriteria Perencanaan Terminal

Sirkulasi Lalu lintas (Iskandar Abubakar, 1995)

1. Jalan masuk dan keluar kendaraan lancar, dan dapat bergerak dengan mudah
2. Jalan masuk dan keluar calon penumpang kendaran umum harus terpisah dengan keluar masuk kendaraan
3. Kendaraan didalam Terminal harus dapat bergerak tanpa halangan.

   Sistem sirkulasi kendaraan di Terminal ditentukan berdasarkan:

   a. Jumlah arah perjalanan
   b. Frekuensi perjalanan
   c. Waktu yang diperlukan untuk naik/turun penumpang
4. Pemungutan retribusi Terminal harus tidak menimbulkan kemacetan atau menghalangi sirkulasi lalu lintas
5. Turun naik penumpang dan parkir bus tidak mengganggu kelancaran sirkulasi bus dengan memperhatikan keamanan penumpang.
6. Luas bangun ditentukan menurut kebutuhan pada jam puncak.
7. Tata ruang dalam dan luar bangunan Terminal harus memberikan kesan nyaman dan akrab

8. Luas pelataran Terminal ditentukan berdasarkan kebutuhan pada jam puncak, yang meliputi :
    a) Frekuensi keluar masuk kendaraan
    b) Kecepatan waktuk naik/turun penumpang
    c) Kecepatan waktu bongkar/muat barang
    d) Banyaknya jurusan yang perlu ditampung dalam sistem jalur
9. Sistem parkir kendaraan di dalam Terminal harus ditata sedemikian rupa sehingga rasa aman, mudah dicapai, nyaman dan tertib

3.1.6 Penetapan Terminal Penumpang (PM No. 132 Tahun 2015)

1) Menteri dengan memperhatikan masukan Gubernur, untuk Terminal penumpang tipe A;
2) Gubernur dengan memperhatikan masukan Bupati / Walikota, untuk Terminal penumpang tipe B;
3) Bupati / Walikota dengan memperhatikan usulan / masukan dari SKPD yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, untuk Terminal tipe C; dan
4) Gubernur DKI Jakarta dengan memperhatikan usulan/masukan dari SKPD yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.Untuk Terminal tipe B dan C di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

3.2 Standar Pelayanan Minimal Terminal Penumpang

Setiap penyelenggaraan Terminal wajib menyediakan fasilitas Terminal yaitu memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan. Fasilitas Terminal meliputi fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Jumlah dan jenis fasilitas penunjang disesuaikan dengan tipe dan klasifikasi Terminal. (UU No.22 Tahun 2009/ Pasal 38(1))

3.2.1 Kebutuhan Fasilitas Utama dan Penunjang

Kebutuhan fasilitas utama dan fasilitas penunjang sangat penting dalam kinerja suatu Terminal karena fasilitas ini berhubungan langsung dengan pengguna seperti keamanan dan kenyamanan didalam Terminal. Untuk penataan desain Terminal dibutuhkan fasilitas – fasilitas Terminal sebagai berikut: (Iskandar Abubakar, 1995)

3.2.1.1 Fasilitas Utama Terminal

1. Jalur Kedatangan Angkutan perkotaan

   Jalur kedatangan angkutan perkotaan adalah area pelataran yang disediakan bagi angkutan perkotaan untuk menurunkan penumpang yang dapat merupakan akhir perjalanan.

2. Jalur Pemberangkatan Angkutan perkotaan

   Jalur pemberangkatan adalah pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menaikkan atau memulai perjalanan

3. Jalur Tunggu Angkutan perkotaan

   Jalur tunggu angkutan perkotaan adalah areal pelataran yang disediakan bagi angkutan perkotaan untuk beristirahat dan siap menuju lajur pemberangkatan.Perhitungan luas areal yang dibutuhkan dapat menggunakan pendekatan yang sama dengan perhitungan luas areal pemberangkatan.

4. Ruang Tunggu Penumpang

   Ruang tunggu penumpang adalah areal pelataran yang disediakan bagi orang yang akan melakukan perjalanan dengan kendaraan angkutan umum.

5. Bangunan Kantor Terminal

   Bangunan kantor Terminal adalah sebuah bangunan yang digunakan untuk kegiatan pengaturan administrasi dan operasional Terminal.

6. Pos Pemungutan Retribusi

   Pos pemungutan retribusi adalah pos yang digunakan untuk melaksanakan pemngutan retribusi pada setiap angkutan perkotaan yang masuk ke dalam Terminal.Pos ini berada pada pintu masuk dan keluarTerminal

7. Rambu – rambu dan Papan Informasi

   Rambu – rambu dan papan informasi yang dimaksud memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan.Hal ini diperlukan untuk memudahkan para penumpang yang akan menggunakan pelayanan Terminal tersebut.

8. Ruang Parkir Kendaraan Pribadi

3.2.1.2 Fasilitas Penunjang Terminal

1. Musholla
2. Kamar Kecil/ toilet
3. Kios / Kantin
4. Menara Pengawas
5. Taman

3.2.2 Fasilitas Terminal

3.2.2.1 Fasilitas Terminal menurut PM No.132 2015 meliputi fasilitas utama dan fasilitas penunjang, yaitu :

a. Fasilitas utama yang dimaksud terdiri atas :
    1. Jalur keberangkatan kendaraan;
    2. Jalur kedatangan kendaraan;
    3. Ruang tunggu penumpang, pengantar, dan/atau penjemput;
    4. Tempat parkir kendaraan;
    5. Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup (*waste management*);
    6. Perlengkapan jalan;
    7. Fasilitas penggunaan teknologi;
    8. Media informasi;
    9. Penanganan pengemudi;
    10. Pelayanan pengguna Terminal dari perusahaan bus (*costumer service*);
    11. Fasilitas pengawasan keselamatan;
    12. Jalur kedatangan penumpang;
    13. Ruang tunggu keberangkatan (*boarding*);
    14. Ruang pembelian tiket;
    15. Ruang pembelian tiket untuk bersama;
    16. Outlet pembelian tiket secara online (*single outlet ticketing online*);
    17. Pusat informasi (*information center*);
    18. Papan perambuan dalam Terminal (*signage*);
    19. Papan pengumuman;
    20. Layanan bagasi (*lost and found);*
    21. Ruang penitipan barang (*lockers*);

22. Tempat berkumpul darurat (*assembly point*); dan
23. Jalur evakuasi bencana dalam Terminal.

Fasilitas utama sebagaimana dimaksud yang berupa jalur keberangkatan, jalur kedatangan, jalur pejalan kaki, tempat berkumpul darurat, dan tempat parkir kendaraan dapat ditempatkan dalam satu area. Jalur keberangkatan disesuaikan dengan jumlah kendaraan, dan waktu pemberangkatan dengan tetap Mengutamakan aspek pelayanan dan keselamatan. Fasiltas pengawasan keselamatan sebagaimana dimaksud adalah berupa fasilitas pengujian fisik kendaraan bermotor dan fasilitas pengujian fisik dan kesehatan awak kendaraan. Luasan, desain dan jumlah fasilitas utama yang ditempatkan dalam satu area wajib mempertimbangkan;

1. Kebutuhan pelayanan angkutan orang;
2. Karakteristik pelayanan;
3. Pengaturan waktu tunggu kendaraan;
4. Pengaturan pola parkir;
5. Dimensi kendaraan.

Fasilitas penunjang merupakan fasilitas yang disediakan di Terminal sebagai penunjang kegiatan pokok Terminal. Fasilitas penunjang dapat berupa:

1. Fasilitas penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui;
2. Fasilitas keamanan(*checking point/metal detector/CCTV*);
3. Fasilitas pelayanan keamanan;
4. Fasilitas pelayanan awak kendaraan;
5. Fasilitas *ramp check*;
6. Fasilitas pengendapan kendaraan;
7. Fasilitas bengkel yang diperuntukkan bagi operasional bus;
8. Fasilitas kesehatan;
9. Fasilitas peribadatan;
10. Tempat kesehatan;
11. Alat pemadam kebakaran; dan
12. Fasilitas umum.

Fasilitas umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf e meliputi:

1. Toilet;
2. Fasilitas *park and ride*;
3. Tempat istirahat awak kendaraan;
4. Fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan;
5. Tempat pemantau kualitas udara dan kebisingan;
6. Tempat kebersihan, perawatan Terminal, dan *janitor*;
7. Fasiitas perbaikan ringan angkutan perkotaan;
8. Fasilitas perdagangan, perkantoran, kantin pengemudi;
9. Area merokok;
10. Fasilitas restoran;
11. Fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM);
12. Fasilitas pengantar barang (trolley dan tenaga angkut);
13. Fasilitas telekomunikasi dan area dengan jaringan internet;
14. Fasilitas penginapan;
15. Fasilitas keamanan;
16. Ruang anak-anak;
17. Media pengaduan layanan; dan/atau
18. Fasilitas umum lainnya sesuai kebutuhan.

3.3 Tata Letak dan Layout Sirkulasi Terminal

3.3.1 Tata Letak (Lay Out) Terminal

Terminal memiliki fasilitas yang mendukung kegitan terminal dan terletak dilingkungan terminal. Sirkulasi di dalam terminal juga harus diperhatikan. Dengan demikian maka dalam pembangunan terminal lay out atau desain terminal yang baik dengan memperhatikan kelengkapan fasilitas, sirkulasi baik angkutan, orang maupun kendaraan pribadi sangat diperlukan agar menciptakan pergerakan di dalam terminal lancar dan terkendali.(PM 132 Tahun 2015)

3.3.2. Pintu Masuk dan Keluar Terminal

Pintu masuk dan pintu keluar merupakan salah satu aspek penting dari suatu terminal sehingga perlu adanya pembatasan yang jelas mengenai pintu keluar dan pintu masuk. Hal ini agar tidak terjadi pergerakan kendaraan yang dapat mengganggu kendaraan lainnya (terjadi

konflik/persilangan). Oleh karena itu pintu masuk dan pintu keluar harus memperhatikan hal-hal sebagi berikut:

a. Pintu terminal harus terpisah secara jelas dan tegas dengan menggunakan pulau atau melalui jarak
b. Jarak pintu keluar dan masuk terminal diusahakan memiliki jarak yang cukup jauh agar apabila terjadi antrian tidak menimbulkan gangguan arus lalulintas di terminal
c. Kemacetan di persimpangan harus dihindari juga pada jalan penghubung ke terminal maka diupayakan untuk tidak terjadi persilangan kendaraan.

3.3.3. Peninjauan Kebutuhan Terminal

Suatu terminal harus memiliki fasilitas utama, dan fasilitas penunjang sangat penting dalam kinerja suatu terminal karena fasilitas ni berhubungan langsung dengan pengguna seperti keselamatan, keamanan, kehandalan, atau keteraturan, kenyamanan, kemudahan, atau keterjangkauan dan kesetaraan di dalam terminal. (PM 40 Tahun 2015)

Perhitungan luas fasilitas adalah sebagai berikut:

1) Jalur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum

Berdasarkan PM 40 Tahun 2015 letak jalur pemberangkatan dan letak jalur kedatangan merupakan jenis pelayanan kemudahan/keterjangkauan. Pada terminal tipe C yang menjadi tolak ukur indikatornya adalah letak jalur pemberangkatan dan jalur kedatangan kendaraan tetap dan teratur. Panjang lintasan jalur jaraknya dari pintuk masuk sampai dengan titik naik dan turun penumpang. Sedangkan, untuk lebar jalur kedatangan dan keberangkatan merupakan jumlah dari lebar dimensi jenis kendaraan dan nilai manuver kendaraan tersebut. Berdasarkan pendekatan asumsi penulis dengan menggunakan indikator panjang lintasan, dimensi dan ruang manuver kendaraan. Selanjutnya, luas jalur kedatangan dan keberangkatan didapatkan dari hasil panjang lintasan jalur dikalikan lebar total dari dimensi kendaraan dan manuver kendaraan tersebut.

2) Ruang tunggu penumpang

Untuk mengukur kebutuhan ruang tunggu bagi calon penumpang yang menunggu ataupun turun dari angkutan digunakan pendekatan teori sebegai berikut:

a) Ruang tunggu terdiri atas ruang untuk berdiri, duduk dan berjalan pada jalur keberangkatan

b) Kebutuhan ruang tungggu di Terminal yang di gunakan pada jalur keberangkatan dapat di rumuskan sebagai berikut:

1,2 x (0,75 x 70% x n x 50)

Keterangan: n = Jumlah Jalur

Pendekatan dari dardela yasa guna (1996) yaitu dengan melihat kebutuhan:

(1) Orang berdiri memerlukan ruang 0,5m^2/orang

(2) Duduk di butuhkan ruang 0,65m^2/orang

(3) Sirkulasi orang 15% dari total kebutuhan ruang tunggu penumpang.

3) Bangunan kantor terminal

Kebutuhan akan ruang kantor hendaknya disesuaikan dengan banyaknya personil (pegawai) tersebut baik dari LLAJ, Polisi, Dinas Terminal dan lainnya.

Adapun ukuran yang digunakan adalah:

Tabel III.1 Ukuran Kantor Sesuai Kriterianya

No	Kriteria	Luasan Kantor (m^2)
1	Terminal Utama	216
2	Terminal Madya	54
3	Terminal Cabang	36

Sumber : (Iskandar Abubakar 1996)

4) Parkir kendaraan pribadi

Parkir kendaran pribadi memiliki lebar sebesar 8 meter, dengan panjang parkir ditentukan berdasarkan jumlah jalur yang dibutuhkan.

Tabel III.2 : Kriteria Panjang Parkir Pengantar di Terminal

No	Kriteria Terminal	Panjang (m)
1	Jumlah Jalur < 10	15
2	Jumlah Jalur 10 – 20	20
3	Jumlah Jalur > 20	30

Sumber : (Sakti Adji Adisasmita, 2011)

Maka, diperoleh banyaknya ruang parkir berdasarkan perhitungan luas lahan parkir dibagikan dengan satuan ruang parkir per jenis kendaraan. Satuan ruang parkir per jenis kendaraan dapat dilihat pada **Tabel III.5**.

5) Tempat Parkir Angkutan Perdesaan

Luas tempat parkir angkutan perdesaan yaitu sebesar 900 m^2 sesuai **Tabel III. 4**. Dan diperoleh banyaknya ruang parkir berdasarkan perhitungan luas lahan parkir dibagikan dengan satuan ruang parkir per jenis kendaraan. Satuan ruang parkir per jenis kendaraan dapat dilihat pada **Tabel III.5**.

6) Ruang istirahat sopir

Ruang istirahat sopir yaitu sebesar 30 m^2 sesuai **tabel III.4**

7) Pos pemungutan retribusi

Pos pemungutan retribusi adalah pos yang digunakan untuk melaksanakan pemngutan retribusi pada setiap angkutan perkotaan yang masuk ke dalam Terminal.Pos ini berada pada pintu masuk dan keluar Terminal , luas minimal dari bangunan ini yaitu seluas 6 m^2.

a. Analisis kebutuhan fasilitas Penunjang

1) Musholla

Kebutuhan luas mushola adalah ditentukan dari jumlah fasilitas jalur keberangkatan (N) yang ada yaitu:

Tabel III.3 Kebutuhan Luas Musholla Berdasarkan Jalur Keberangkatan

NO	JUMLAH JALUR	KEBUTUHAN LUAS LAHAN
1	Jumlah Jalur 1-5	17,5 m^2
2	Jumlah Jalur 6-10	35 m^2
3	Jumlah Jalur 11-15	52,5 m^2
4	Jumlah Jalur 16-20	70 m^2
5	Jumlah Jalur >20	87,5 m^2

Sumber : Sakti Adji Adisasmita, 2011

2) Kamar kecil / toilet

Kebutuhan luas fasilitas tersebut adalah 80% dari luas mushola dengan persyaratan:

Luas = 80% x Luas Musholla

Sumber: (Sakti Adji Adisasmita, 2011) Kios / kantin

Kios adalah sarana penunjang yang berkaitan erat dengan ruang tunggu penumpang sehingga biasanya letak kios dirancang berdekatan dengan ruang tunggu.

Luas = 60% x Luas ruang Tunggu

Sumber: (Sakti Adji Adisasmita, 2011)

3) Menara pengawas dan pos keamanan

Dari tabel III.9, dapat dilihat untuk luas dari ruang pengawas dan pos keamanan yakni 16 m^2

5) Taman

Luas = 30% luas total Terminal

Sumber; (Sakti Adji Adisasmita, 2011)

Tabel III.4 Luas Terminal Berdasarkan Tipe

A. KENDARAAN	TIPE A	TIPE B	TIPE C
Parkir AKAP	1.12	-	-
Parkir AKDP	540	540	-
Parkir Angkutan Kota	800	800	800
Parkir Angkutan Pedesaan	900	900	900
Parkir Pribadi	600	500	200
Ruang Service	500	500	-
Pompa Bensin	500	-	-
Sirkulasi Kendaraan	3.96	2.74	1.1
Bengkel	150	100	-
Ruang Istirahat	50	40	30
Gudang	25	20	-
Ruang Parkir Cadangan	1.98	1.37	550
B. PEMAKAI JASA	**TIPE A**	**TIPE B**	**TIPE C**
Ruang Tunggu	2.625	2.25	480
Sirkulasi Orang	1.05	900	192
Kamar Mandi	72	60	40
Kios	1.572	900	192
Mushola	72	60	4
C. OPERASIONAL	**TIPE A**	**TIPE B**	**TIPE C**
Ruang Administrasi	78	59	39
Ruang Pengawasan	23	23	16
Loket	3	3	3
Peron	4	4	3
Retribusi	6	6	6
Ruang Informasi	12	10	8
Ruang P3K	45	30	15
Ruang Perkantoran	150	100	-
Luas Total (A+B+C+D)	23.494	17.255	5.463
Cadangan Pengembangan	23.494	17.255	5.463
Kebutuhan Lahan (A s/d E)	46.988	34.51	10.926
Kebutuhan Lahan untuk desain (Ha)	4,7	3,5	1.1

Sumber: Hasil Analisis studi Ditjendat

Tabel III.5 Penentuan Satuan Ruang Parkir

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m^2)
1. a. Mobil penumpang untuk golongan I	2,30 x 5,00
b. Mobil penumpang untuk golongan II	2,50 x 5,00
c. Mobil penumpang untuk golongan III	3,00 x 5,00
2. Bus/truk	3,40 x 12,50
3. Sepeda motor	0,75 x 2,00

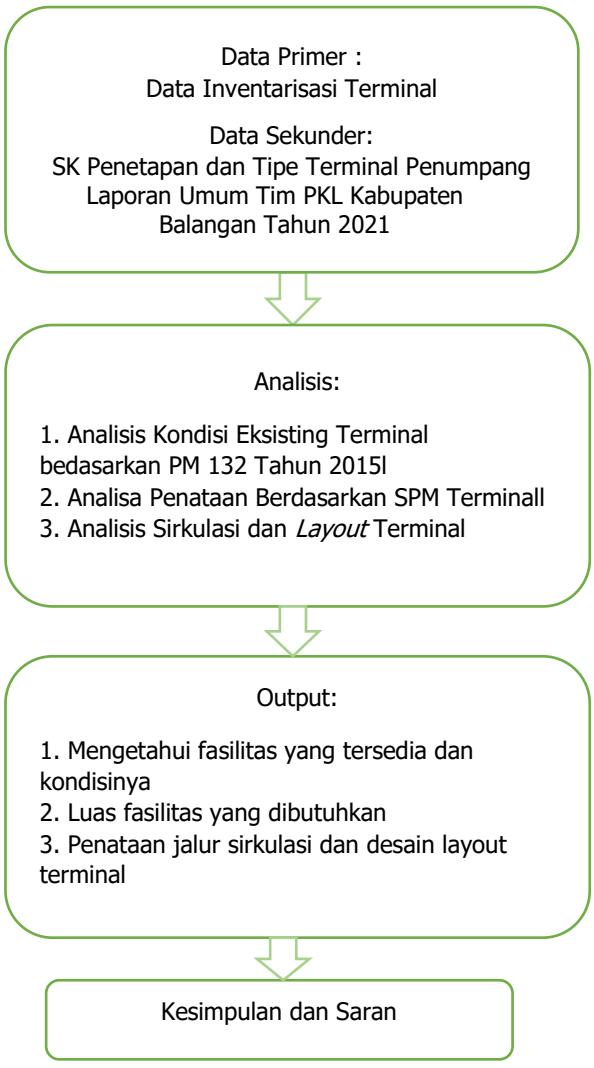
Sumber : Pedoman Penyelenggaraan Fasilitas Parkir

BAB IV

METODE PENELITIAN

4.1 Alur pikir

Berikut ini merupakan alur pikir yang digunakan dalam penelitian:

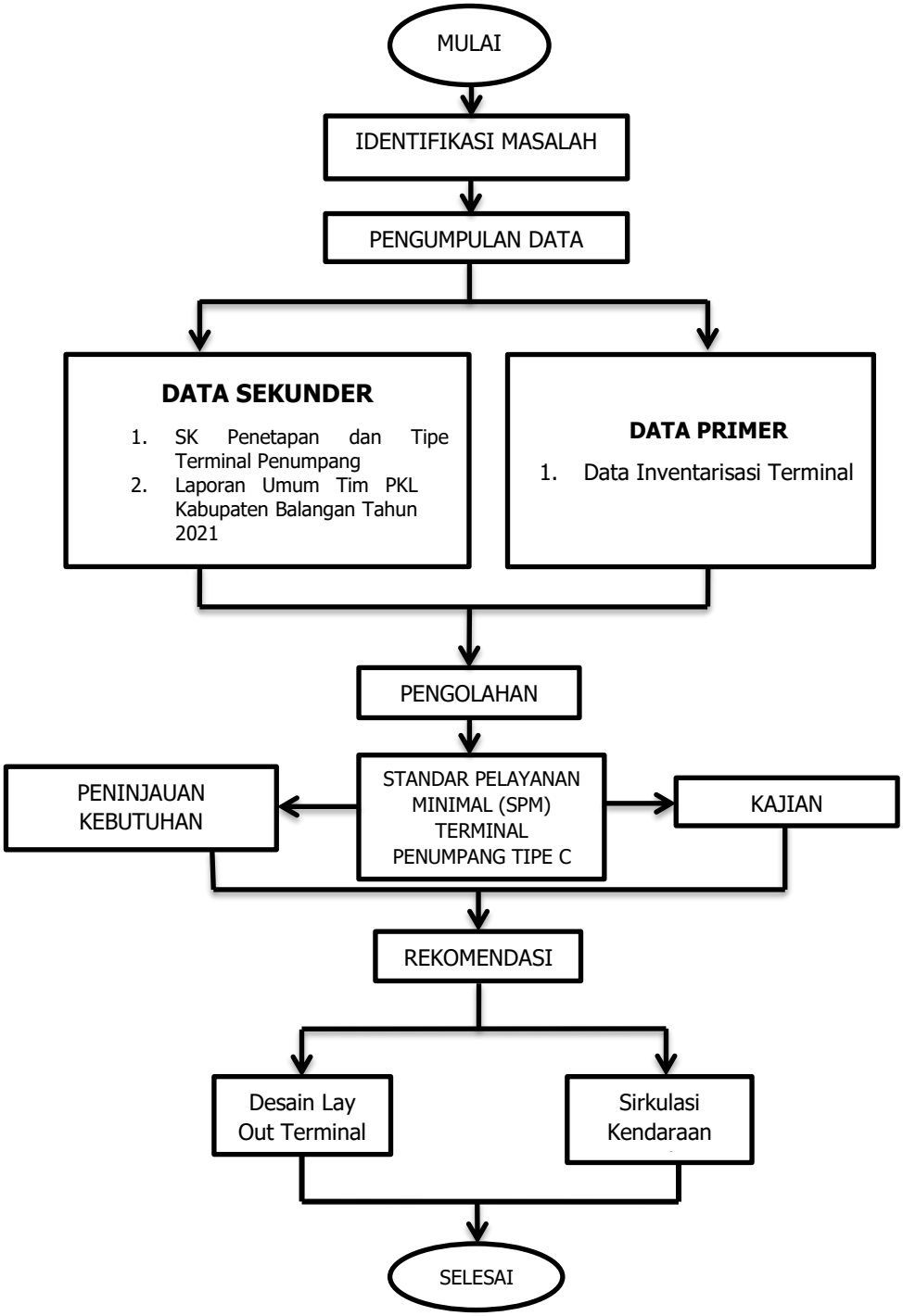


Sumber: Hasil Analisis

Gambar IV.1 Alur Pikir Penelitian

4.2 Bagan Alir Penelitian

Dalam Penyusunan kertas kerja wajib ini dapat ditampilkan bagan alir yang merupakan tahapan dan urutan proses penyusunan, sebagai berikut:



Gambar

Gambar IV.2 Bagan Alir Penelitian

4.3 Teknik Pengumpulan Data

Berikut ini merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dalam penyusunan kertas kerja wajib, sebegai berikut

Tabel IV.1 Teknik Pengumpulan Data Primer

NO	INDIKATOR PENELITIAN			
	DATA YANG DIBUTUHKAN	SUMBER DATA	CARA MEMPEROLEH DATA	JENIS DATA
1	Data Inventarisasi Terminal	Survei di Lapangan	**Survei inventarisasi terminal** Survei yang dilakukan untuk mengetahui kondisi eksisting suatu terminal, meliputi kondisi fasilitas serta sarana dan prasarana terminal. Survei ini dilakukan pada jam (08.00 WITA – selesai). Dalam melakukan survei inventarisasi terminal, hal-hal yang perlu dipersiapkan terkait perlengkapan dan peralatan survei yaitu, Clip board, Alat tulis, Walking measure, dan Meteran. Serta, tenaga pelaksana survei inventarisasi yaitu anggota Tim PKL Kabupaten Balangan.	Data Primer

Tabel IV.2 Teknik Pengumpilan Data Sekunder

NO	INDIKATOR PENELITIAN			
	DATA YANG DIBUTUHKAN	SUMBER DATA	CARA MEMPEROLEH DATA	JENIS DATA
1	Data desain *Lay Out* Terminal Paringin	Laporan Umum TIM PKL Kabupaten Balangan tahun 2021	Hasil analisis TIM PKL Kabupaten Balangan	Data Sekunder
2	Surat keterangan keputusan tentang penetapan lokasi dan tipe terminal penumpang	Dinas Perhubungan Kabupaten Balangan	Meminta data secara langsung ke pihak terkait	Data Sekunder
3	Jumlah Rencana Armada Angkutan Perdesaan	Kajian angkutan massal Kabupaten Balangan	Meminta data secara langsung ke pihak terkait	Data Sekunder

4.4 Teknik Analisis Data

4.4.1 Analisis kondisi fasilitas eksisting Terminal Paringin

Analisis kondisi fasilitas eksisting Terminal Paringin diperoleh data – data wilayah studi terkait dengan kondisi prasarana terminal, data tersebut akan dibandingkan dan disesuaikan dengan Standar Pelayanan Minimum (SPM) Terminal. Standar yang digunakan untuk pengoptimalan menggunakan Peraturan Menteri No 132 Tahun 2015 dan Peraturan Menteri No 40 Tahun 2015.

Berdasarkan PM No.132 Tahun 2015 tentang penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan, terminal penumpang wajib mempunyai fasilitas utama, fasilitas penunjang, dan fasilitas umum, sedangakan PM No.40 Tahun 2015, standar pelayanan penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan, terminal penumpang wajib disediakan dan dilaksanakan oleh penyelenggara terminal penumpang angkutan jalan yang mencakup pelayanan keselamatan, pelayanan keamanan, pelayanan kehandalan/ keteraturan, pelayanan kenyamanan, pelayanan kemudahan/ keterjangkauan, dan pelayanan kesetaraan.

Dengan demikian maka dalam pembangunan *lay out* terminal atau desain terminal yang baik dengan memperhatikan kelengkapan fasilitas, sirkulasi baik angkutan, orang maupun kendaraan pribadi sangat diperlukan agar menciptakan pergerakan di dalam terminal lancar dan terkendali.

4.4.2 Analisis penataan fasilitas bedasarkan SPM

Dalam melakukan analisis kebutuhan fasilitas Terminal Paringin disesuaikan dengan macam kegiatan yang dilakukan oleh pengguna jasa Terminal, baik penumpang, awak kendaraan, dan pengelola Terminal. Selanjutnya data-data fasilitas yang dibutuhkan akan dihitung luasnya berdasarkan perhitungan yang terdapat di buku Jaringan Transportasi Teori dan Analisis yang dibuat oleh Ir. Sakti Adji Adisasmita, M.Si (2011). Untuk perhitungan luas fasilitas adalah sebagai berikut:

a. Jalur kedatangan dan keberangkatan

   Menggunakan model parkir

   1) Model Parkir sejajar 0^o

      Rumus:

      Luas = 7 x (20 x n)

      Sumber: Iskandar Abubakar, 1995

2) Model Parkir 90°

Rumus:

Luas = 9,5 x (18 x n)

Sumber: Iskandar Abubakar, 1995

b. Kebutuhan Ruang Tunggu Penumpang

Rumus:

Luas = 1,2 x (0,75 x 70% x n x 50)

Sumber: Iskandar Abubakar, 1995

c. Kantor

Kebutuhan akan ruang kantor hendaknya disesuaikan dengan banyaknya personil (Pegawai) tersebut baik dari Dinas Perhubungan, Polisi, dan lainnya.

Adapun ukuran yang digunakan adalah:

Tabel IV.3 Ukuran Kantor Sesuai dengan Kriterianya

No	Kriteria	Luasan Kantor (m^2)
1	Terminal Utama	216
2	Terminal Madya	54
3	Terminal Cabang	36

Sumber: Iskandar Abubakar, 1995

d. Parkir kendaraan pribadi

Parkir kendaraan pribadi memiliki lebar sebesar 8 meter, dengan panjang parkir ditentukan berdasarkan jumlah lajur yang dibutuhkan.

Adapun ukuran yang digunakan adalah:

Tabel IV.4 Kriteria Panjang Parkir Kendaraan Pribadi

No	Kriteria Terminal	Panjang (m)
1	Jumlah Jalur < 10	15
2	Jumlah Jalur 10 – 20	20
3	Jumlah Jalur > 20	30

Sumber: Sakti Adji Adisasmita, 2011

e. Ruang istirahat sopir

Ruang istirahat sopir untuk Terminal tipe C yaitu sebesar 30 m^2. *Sumber: Iskandar Abubakar, 1995*

f. Mushola

Kebutuhan luas mushola adalah ditentukan dari jumlah fasilitas jalur keberangkatan (n) yang ada yaitu:

Tabel IV.5 Kriteria Panjang Parkir Kendaraan Pribadi

NO	JUMLAH JALUR	KEBUTUHAN LUAS LAHAN
1	Jumlah Jalur 1-5	17,5 m^2
2	Jumlah Jalur 6-10	35 m^2
3	Jumlah Jalur 11-15	52,5 m^2
4	Jumlah Jalur 16-20	70 m^2
5	Jumlah Jalur >20	87,5 m^2

Sumber: Sakti Adji Adisasmita, 2011

g. Kamar Kecil atau Toilet

Kebutuhan luas fasilitas kamar kecil atau toilet bisa menggunakan rumus berikut:

Luas = 80% x Luas Mushola

Sumber: Sakti Adji Adisasmita, 2011

h. Kios atau Kantin

Kios merupakan fasilitas yang erat kaitannya dengan ruang tunggu penumpang sehingga biasanya letak kios dirancang berdekatan dengan ruang tunggu. Luas kios dapat dihitung menggunakan rumus berikut:

Luas = 60% x Luas Ruang Tunggu

Sumber: Sakti Adji Adisasmita, 2011

i. Menara Pengawas

Luas dari menara pengawas untuk terminal Tipe C yaitu 16 m^2.

Sumber: Iskandar Abubakar, 1995

j. Taman

Luas taman dapat dihitung menggunakan rumus berikut:

Luas = 30% Luas total Terminal

Sumber: Sakti Adji Adisasmita, 2011

4.5 Analisis sirkulasi Terminal Paringin

Pada analisis sirkulasi ini akan membahas keadaan sirkulasi Terminal Paringin saat ini dan memberikan usulan desain sirkulasi baru dengan memisahkan sirkulasi kendaraan pribadi, angkutan umum dan sirkulasi pergerakan agar sirkulasi terminal dapat teratur. Dengan kondisi wilayah eksisiting yang kurang memadai, maka diperlukannya suatu sistem yang mengatur sirkulasi tersebut.

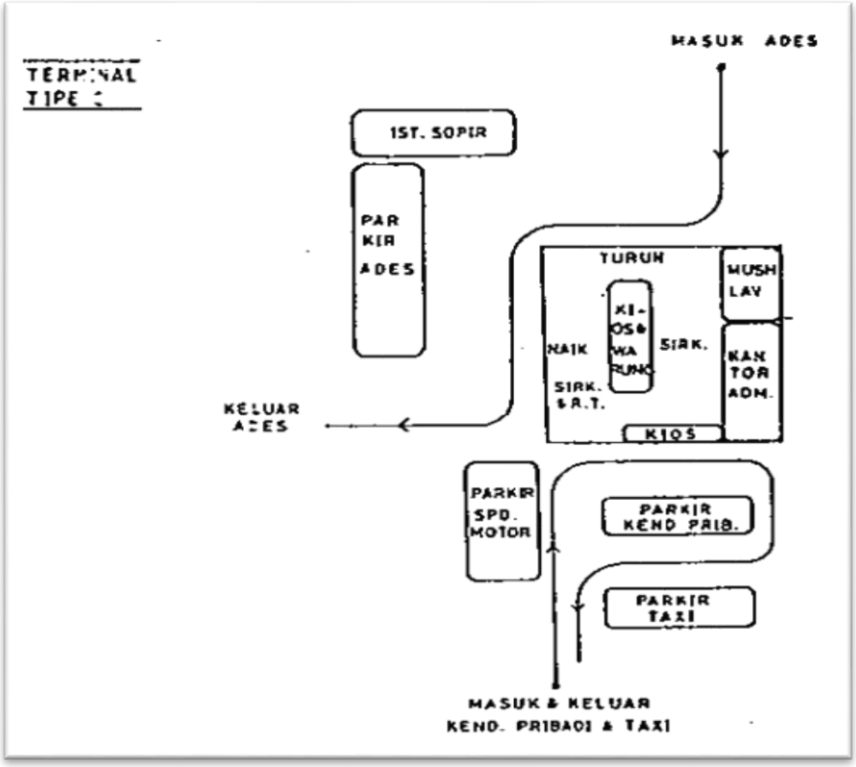
Arus sirkulasi pergerakan adalah pola pergerakan yang terjadi dengan lintasan- lintasan tertentu dimulai ketika objek memasuki terminal, pergerakan didalam terminal dan diakhiri pada saat objek keluar terminal.

Arus sirkulasi pergerakan meliputi arus sirkulasi pergerakan kendaraan umum, arus pergerakan kendaraan pribadi dan arus pergerakan pejalan kaki. Pola arus sirkulasi pergerakan didapat dari hasil observasi langsung di terminal serta membandingkan dengan ketentuan peraturan yang telah ditetapkan.

Sirkulasi Lalu Lintas di dalam terminal harus diperhatikan sesuai Kriteria Perencanaan Terminal.(Iskandar Abubakar, 1995)

1) Jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar, dan dapat bergerak dengan mudah
2) Jalan masuk dan keluar calon penumpang kendaraan umum harus terpisah dengan keluar masuk kendaraan
3) Kendaraan didalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu

Berikut ini merupakan gambaran sirkulasi di dalam Terminal Tipe C yang menjadi pedoman dalam mengatur sirkulasi I dalam terminal:



Sumber: Iskandar Abubakar, 1995

Gambar IV.3 Srkulasi Terminal Tipe

BAB V
ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Analisis Kondisi Eksisting Terminal Paringin

Kabupaten Balangan memiliki 1 (satu) terminal yaitu Terminal Paringin. Terminal Paringin merupakan terminal tipe C dengan luas 6.240 m². Terminal Paringin terletak di Kelurahan Paringin Kota, Kecamatan Paringin, Kabupaten Balangan.

Kondisi saat ini, lahan Terminal Paringin dipergunakan untuk kegiatan perdagangan dan juga digunakan Pick Up Bakubung untuk menurunkan penumpang yang berasal dari setiap kelurahan yang ingin berbelanja ke pasar yang berada di dekat terminal tersebut, serta sebagai tempat parkir pick up bakubung saat hari Pasar Paringin.

Identifikasi fasilitas terminal dinilai dari ketersediaan fasilitas, kondisi fasilitas, dan pemanfaatan fasilitasnya. Terminal Paringin memiliki macam fasilitas untuk menunjang operasional terminal, fasilitas itu terbagi menjadi 3 golongan meliputi:

a. Fasilitas Utama

Berdasarkan hasil dari identifikasi yang dilakukan di Terminal Paringin mengenai ketersediaan fasilitas Terminal Paringin pada bagian fasilitas utama terdapat 3 fasilitas yang tersedia. Berikut fasilitas utama yang terdapat di Terminal Paringin:

Tabel V.1 Kondisi Eksisting Fasilitas Utama Terminal Paringin

No	Fasilitas Utama	Kondisi		Pemanfaatan	
		Baik	Tidak Baik	Sesuai	Tidak Sesuai
1	Jalur keberangkatan	V			V
2	Jalur kedatangan	V			V
3	Ruang tunggu penumpang		V		V

Sumber : Hasil Inventarisasi

1. Jalur Keberangkatan

Jalur keberangkatan kendaraan umum di Terminal Paringin terdapat 1 lajur dengan kondisi baik namun, pemanfaatan fasilitasnya tidak sesuai dengan fungsinya.

Gambar V.1 Jalur Keberangkatan

2. Jalur Kedatangan

Jalur kedatangan kendaraan umum di Terminal Paringin terdapat 1 lajur dengan kondisi baik namun, pemanfaatan fasilitasnya tidak sesuai dengan fungsinya.

Gambar V.2 Jalur Keberangkatan

3. Ruang Tunggu Penumpang

Terdapat 1 ruang tunggu di Terminal Paringin yang tersedia namun dalam kondisi tidak baik dan pemanfaatannya tidak sesuai dengan fungsinya.

Gambar V.3 Ruang Tunggu Penumpang

b. Fasilitas Penunjang

Berdasarkan hasil dari identifikasi yang dilakukan di Terminal Paringin mengenai ketersediaan fasilitas Terminal Paringin pada bagian fasilitas penunjang terdapat 3 fasilitas yang tersedia. Berikut fasilitas penunjang yang terdapat di Terminal Paringin:

Tabel V.2 Kondisi Eksisting Fasilitas Penunjang Terminal Paringin

No	Fasilitas Penunjang	Kondisi		Pemanfaatan	
		Baik	Tidak Baik	Sesuai	Tidak Sesuai
1	Musholla		V		V

Sumber: Hasil Inventarisasi

1. Musholla

Terminal Paringin memiliki satu mushola sebagai tempat peribadatan dengan kondisi tidak baik, sehingga sangat jarang untuk digunakan.

Gambar V.4 Musholla

c. Fasilitas Umum

Berdasarkan hasil dari identifikasi yang dilakukan di Terminal Paringin mengenai ketersediaan fasilitas Terminal Paringin pada bagian fasilitas umum terdapat 2 fasilitas yang tersedia. Berikut fasilitas umum yang terdapat di Terminal Paringin:

Tabel V.3 Kondisi Eksisting Fasilitas Penunjang Terminal Paringin

No	Fasilitas Umum	Kondisi		Pemanfaatan	
		Baik	Tidak Baik	Sesuai	Tidak Sesuai
1	Toilet/WC	V		V	
2	Kios/Kantin	V		V	

Sumber: Hasil Inventarisasi

1. Toilet/WC

Terdapat 1 toilet atau wc umum yang ada di Terminal Paringin sebagai fasilitas umum dengan kondisi yang baik yaitu, kebersihan dari toilet ini terjaga dan untuk pemanfaatan fasilitasnya adalah sesuai dengan fungsinya.

Gambar V.5 Toilet/WC

2. Kios/Kantin

Terdapat fasilitas perdagangan berupa kios dan kantin yang ada di Terminal Paringin dengan kondisi baik dan pemanfaatan fasilitas nya sesuai dengan fungsinya.

Gambar V.6 Kios/Kantin

5.2 Analisa Penataan Berdasarkan SPM Terminal

5.2.1 Jumlah Rencana Angkutan Perdesaan

Jumlah rencana angkutan perdesaan di Kabupaten Balangan dapat diketahui dari hasil analisis sebagai berikut:

Tabel V.4 Kondisi Eksisting Fasilitas Penunjang Terminal Paringin

No	Rute Trayek	Tipe Armada	kapasitas	demand pnp	jumlah rencana armada(unit)	headway	frekuensi rata-rata	Cycle time (jam)	Jam operasional (jam)	Rit	load factor	jmlh pnp/kend	jmlh pnp/jam	jmlh pnp/hari
1	Terminal Paringin - Kantor Kec. Halong	Mpu	11	528	48	3	20	2.6	10	4	70%	8	154	1540
		Elf	16	528	33	5	12	2.6	10	4	70%	11	134	1344
2	Terminal Paringin - Kantor Kec. Tebing	Mpu	11	198	18	9	7	2.6	10	4	70%	8	51	513
		Elf	16	208	13	12	5	2.6	10	4	70%	11	56	560

Sumber : Hasil Analisis 2021

5.2.2 Analisis Fasilitas Utama dan Penunjang Terminal Paringinbh

5.2.2.1 Ketersedian Fasilitas Utama dan Penunjang

Berdasarkan hasil perbandingan fasilitas eksisting di Terminal Paringin dengan ketentuan berdasarkan PM 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan dan PM 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan maka dapat diketahui ketersediaan fasilitas di Terminal Paringin. Hasil perbandingan ketersediaan fasilitas eksisting Terminal Paringin dengan PM 132 Tahun 2015 dan PM 40 Tahun 2015 dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel V.5 Perbandingan Ketersediaan Fasilitas Eksisting Terminal Paringin dengan Fasilitas Berdasarkan PM 132 Tahun 2015

NO	Fasilitas Berdasarkan PM 132 TAHUN 2015	Fasilitas Eksisting Terminal Paringin
	Fasilitas Utama	
1	Jalur keberangkatan	V
2	Jalur kedatangan	V
3	Ruang tunggu penumpang	V
4	Tempat parkir kendaraan	-
5	Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup	-
6	Perlengkapan jalan	-
7	Fasilitas pengguna teknologi	-

NO	Fasilitas Berdasarkan PM 132 TAHUN 2015	Fasilitas Eksisting Terminal Paringin
	Fasilitas Utama	
8	Media informasi	-
9	Penanganan pengemudi	-
10	Pelayanan pengguna terminal dari perusahaan bus (cs)	-
11	Fasilitas pengawasan keselamatan	-
12	Jalur kedatangan penumpang	-
13	Ruang tunggu keberangkatan (boarding)	-
14	Ruang pembelian tiket	-
15	Ruang pembelian tiket untuk bersama	-
16	Outlet pembelian tiket secara online	-
17	Pusat informasi (Information center)	-
18	Papan perambuan dalam terminal (signage)	-
19	Papan pengumuman	-
20	Layanan bagasi (lost and found)	-
21	Ruang penitipan barang (lockers)	-
22	Tempat berkumpul darurat (assembly point)	-
23	Jalur evakuasi bencana dalam terminal	-

NO	Fasilitas Berdasarkan PM 132 TAHUN 2015	Fasilitas Eksisting Terminal Paringin
	Fasilitas Penunjang	
1	Fasilitas penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui	-
2	Fasilitas keamanan (checking point/metal detector/CCTV)	-
3	Fasilitas pelayanan keamanan	-
4	Fasilitas istirahat awak kendaraan	-
5	Fasilitas *ramp check*	-
6	Fasilitas pengendapan kendaraan	-
7	Fasilitas bengkel	-
8	Fasilitas kesehatan	-
9	Fasilitas peribadatan	V
10	Tempat transit penumpang (hall)	-
11	Alat pemadam kebakaran	-
12	Fasilitas Umum	-

NO	Fasilitas Berdasarkan PM 132 TAHUN 2015	Fasilitas Eksisting Terminal Paringin
	Fasilitas Umum	
1	Toilet	V
2	Fasilitas *park and ride*	-
3	Tempat istirahat awak kendaraan	-
4	Fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan	-
5	Fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang	-
6	Fasilitas kebersihan, perawatan terminal, dan *janitor*	-
7	Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum	-
8	Fasilitas perdagangan, pertokoan , kantin pengemudi	V
9	Area merokok	-
10	Fasilitas restoran	-
11	Fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM)	-
12	Fasilitas pengantar barang (*trolley* dan tenaga angkut)	-
13	Fasilitas telekomunikasi dan area dengan jaringan internet	-
14	Fasilitas penginapan	-
15	Fasilitas keamanan	-
16	Ruang anak-anak	-
17	Media pengaduan layanan	-
18	Fasilitas umum lainnya sesuai kebutuhan	-

Keterangan : V = Tersedia

Sumber : Hasil Analisis 2021

Berdasarkan tabel V.4 dapat dilihat fasilitas di Terminal Paringin yang sesuai dengan PM 132 Tahun 2015 yaitu ada 6 fasilitas yang sesuai, sedangkan untuk fasilitas yang belum sesuai dengan PM 132 Tahun 2015 yaitu ada 47 fasilitas.

Tabel V.6 Perbandingan Ketersediaan Fasilitas Eksisting Terminal Paringin dengan Fasilitas Berdasarkan PM 132 Tahun 2015

NO	SPM Terminal Tipe C Berdasarkan PM 40 Tahun 2015	Fasilitas Eksisting Terminal Paringin
	Keselamatan	
1	Lajur pejalan kaki	-
2	Fasilitas Keselamatan jalan	-
3	Jalur evakuasi	-
4	Alat pemadam kebakaran	-
5	Pos, fasilitas dan petugas kesehatan	-
6	Pos, fasilitas dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum	-
7	Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum	-
8	Informasi fasilitas keselamatan	-
9	Informasi fasilitas kesehatan	-
10	Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan bermotor	-
NO	**SPM Terminal Tipe C Berdasarkan PM 40 Tahun 2015**	**Fasilitas Eksisting Terminal Paringin**
	Keamanan	
1	Fasilitas keamanan	-
2	Media pengaduan gangguan keamanan	-
3	Petugas keamanan	-
NO	**SPM Terminal Tipe C Berdasarkan PM 40 Tahun 2015**	**Fasilitas Eksisting Terminal Paringin**
	Kehandalan/Keteraturan	
1	Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan serta besaran tarif kendaraan bermotor umum beserta realisasi jadwal secara tertulis	-
2	Jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutandan kendaraan umum tidak dalam trayek lanjutan beserta ralisasi jadwal secara tertulis	-
3	Loket penjualan tiket	-
4	Kantor penyelenggara terminal ruang kendali dan manajemen sistem informasi terminal	-
5	Petugas operasional terminal	-

NO	SPM Terminal Tipe C Berdasarkan PM 40 Tahun 2015	Fasilitas Eksisting Terminal Paringin
	Kenyamanan	
1	Ruang tunggu	V
2	Toilet	V
3	Fasilitas peribadatan/musholla	V
4	Ruang terbuka hijau	-
5	Rumah makan	V
6	Fasilitas dan petugas kebersihan	-
7	Tempat istirahat awak kendaraan	-
8	Area merokok (smoking area)	-
9	Drainase	-
10	Area yang tersedia jaringan internet (hotspot area)	-
11	Ruang baca (reading corner)	-
12	Lampu penerangan ruangan	-
NO	**SPM Terminal Tipe C Berdasarkan PM 40 Tahun 2015**	**Fasilitas Eksisting Terminal Paringin**
	Kemudahan/Keterjangkauan	
1	Letak jalur pemberangkatan	V
2	Letak jalur kedatangan	V
3	Informasi pelayanan	-
4	Informasi angkutan lanjutan	-
5	Informasi gangguan perjalanan kendaraan angkutan umum	-
6	Tempat penitipan barang	-
7	Fasilitas pengisian baterai (charger corner)	-
8	Tempat naik dan turun penumpang	-
9	Tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi	-
NO	**SPM Terminal Tipe C Berdasarkan PM 40 Tahun 2015**	**Fasilitas Eksisting Terminal Paringin**
	Kesetaraan	
1	Fasilitas penyandang cacat	-
2	Ruang ibu menyusui	-

Keterangan : V= Tersedia

Sumber : Hasil Analisis 2021

Berdasarkan tabel perbandingan ketersediaan fasilitas eksisting Terminal Paringin dengan fasilitas berdasarkan PM No. 40 Tahun 2015 maka dapat dilihat fasilitas yang sesuai yaitu 6 fasilitas, sedangkan untuk fasilitas yang belum sesuai ada 35 fasilitas.

5.2.3.2 Kebutuhan Fasilitas Utama dan Fasilitas Penunjang

Berdasarkan PM 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan dan PM 40 Tahun 2015 tentang Standar Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan terdapat fasilitas yang tidak ada di Terminal Paringin Kabupaten Balangan. Maka dari itu perlu adanya penambahan dan pengoptimalan fasilitas yang ada di terminal tersebut.

Fasilitas yang tersedia di Terminal Paringin dapat dikategorikan masih kurang dari ketentuan fasilitas utama dan fasilitas penunjang dalam perencanaan pembangunan atau penyelenggaraan terminal. Sehingga, perlu dilakukan penambahan fasilitas utama maupun fasilitas penunjang di Terminal Paringin. Fasilitas yang dibutuhkan di terminal dalam hal ini disesuaikan dengan kebutuhan fasilitas yang paling dominan dan juga disesuaikan dengan luasan lahannya serta disesuaikan dengan macam kegiatan yang dilakukan oleh pengguna jasa terminal, baik penumpang, awak kendaraan maupun yang dilakukan oleh pengelola Terminal.

Berikut ini, dalam perencanaan pembangunan terminal, fasilitas yang paling dominan dan merupakan fasilitas utama adalah sebagai berikut: (Sakti Adji Adisasmita, 2011)

1. Areal keberangkatan; yaitu areal pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menaikkan penumpang dan untuk memulai perjalanan;
2. Areal kedatangan; adalah pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menurunkan penumpang sebagai akhir perjalanan;
3. Areal menunggu bagi kendaraan; yaitu areal pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk istirahat dan siap menuju jalur pemberangkatan;
4. Areal lintas; yaitu areal pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum sementara dan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
5. Areal tunggu penumpang; adalah areal pelataran yang disediakan untuk menunggu yang disediakan bagi orang yang akan nrelakukan perjalanan dengan kendaraan angkutan penumpang.

Sedangkan, fasilitas pendukung sebagai berikut :

1. Kantor operasional terminal
2. kios/kantin
3. Loket penjualan tiket
4. Tower/menara pengawas lengkap dengan pengeras suara
5. Pos pemeriksaan Tempat Pemungutan Retribusi (TPR)
6. Taman
7. Musholla,
8. WC umum/kamar mandi
9. Tempat parkir
10. Papan pengumuman mengenai petunjuk jurusan, jadwal perjalanan, tarif dan lain sebagainya.

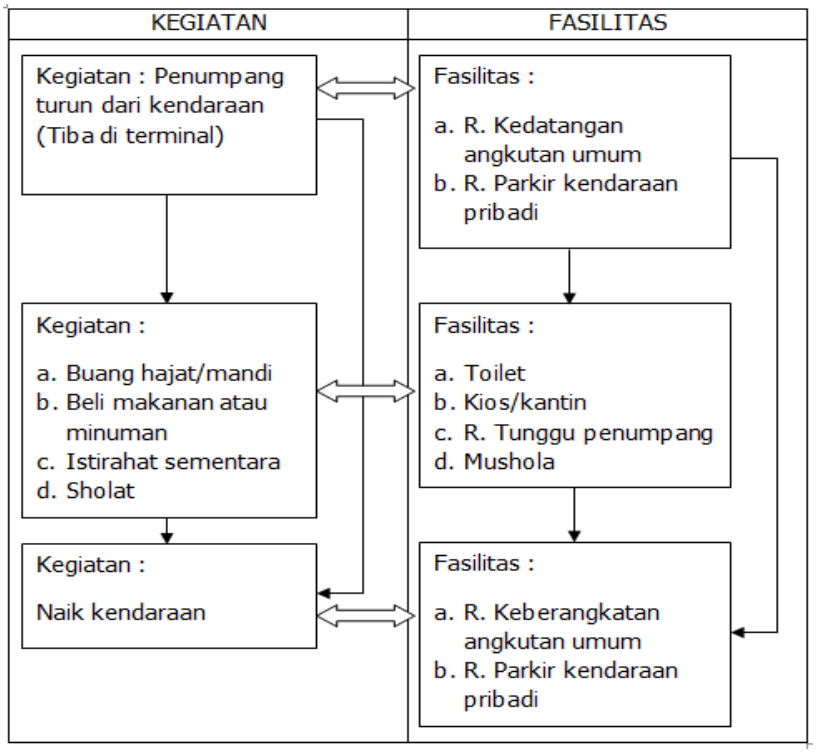
Sehingga pihak terminal dapat menyediakan fasilitas tambahan yang akan menciptakan pelayanan secara maksimal sesuai dengan PM No. 40 Tahun 2015 yang mengatur Standar Pelayanan Minimum Terminal tipe C dan disesuaikan dengan luasan lahannya.

Selanjutnya, fasilitas yang dibutuhkan di Terminal Paringin ini disesuaikan dengan macam kegiatan yang dilakukan oleh pengguna jasa terminal, baik penumpang, awak kendaraan maupun yang dilakukan oleh pengelola terminal. Adapun perencanaan fasilitas terminal ini harus berdasarkan pendekatan antar komponen fasilitas. Hal ini disesuaikan dengan kelompok macam kegiatan, pelaku kegiatan dan sifat kegiatan. Pendekatan ini dimaksudkan untuk mempermudah dalam pendekatan kebutuhan ruang. Kegiatan tersebut dikelompokkan berdasarkan sifat kegiatan yaitu kegiatan utama, kegiatan pengelolaan dan kegiatan penunjang. Berdasarkan kelompok kegiatan tersebut, selanjutnya diidentifikasikan kegiatan dari setiap pelaku kegiatan untuk mendapatkan kebutuhan fasilitas.

Hubungan macam dan urutan kegiatan pengguna jasa Terminal dengan fasilitas yang dibutuhkan yaitu sebagai berikut:

a. Penumpang

Hubungan dan urutan kegiatan penumpang dengan fasilitas yang dibutuhkan adalah sebagai berikut:



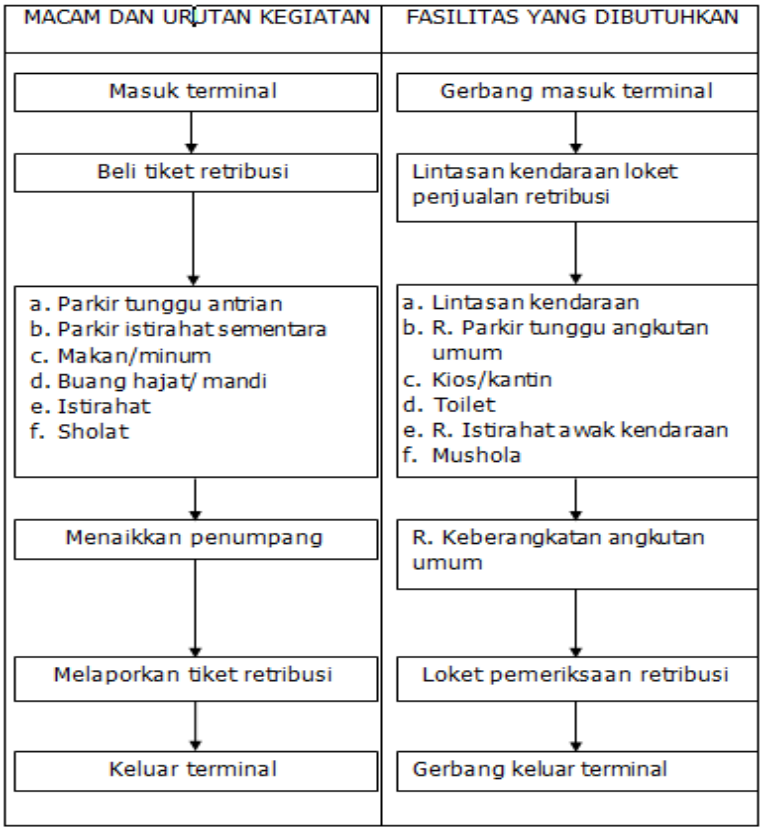
(*Sumber: Iskandar Abubakar, 1995*)

Gambar V.7 Hubungan macam dan urutan kegiatan penumpang dengan ruang yang dibutuhkan

Berdasarkan gambar hubungan macam dan urutan kegiatan penumpang dengan ruang yang dibutuhkan dapat dijelaskan bahwa setelah turun dari kendaraan biasanya penumpang melakukan aktivitas menuju ke toilet, kantin, ruang tunggu penumpang ataupun mushola. Oleh karena itu, pada desain layout terminal letak toilet, kantin, ruang tunggu dan mushola haruslah berdekatan dengan ruang kedatangan angkutan perdesaan. Begitu juga dengan ruang keberangkatan angkutan perdesaan. Setelah penumpang beristirahat, penumpang akan melanjutkan perjalanan dengan menggunakan angkutan umum. Angkutan umum yang siap untuk diberangkatkan berada pada ruang keberangkatannya masing-masing.

b. Awak Kendaraan

Hubungan macam dan urutan kegiatan awak kendaraan dengan ruang yang dibutuhkan adalah sebagai berikut:



(*Sumber: Iskandar Abubakar, 1995*)

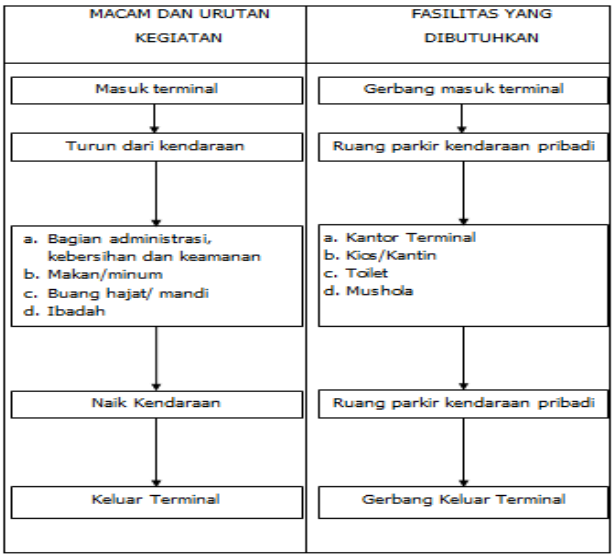
Gambar V.8 Hubungan macam dan urutan kegiatan awak kendaraan dengan ruang yang dibutuhkan

Berdasarkan gambar hubungan macam dan urutan kegiatan awak kendaraan dengan ruang yang dibutuhkan seperti gambar di atas, maka dapat dijelaskan bahwa pada awalnya saat angkutan umum memasuki daerah lingkungan kerja terminal, kendaraan akan memasuki gerbang masuk terminal untuk kemudian melewati lintasan kendaraan untuk membayar retribusi. Kemudian kendaraan memasuki jalur kedatangan angkutan umum untuk menurunkan penumpang, setelah menurunkan penumpang, kendaraan akan menuju ruang parkir istirahat ataupun ruang parkir tunggu. Pada saat ini tentunya awak kendaraan akan beristirahat, oleh karena itu perlu disediakan kantin dan toilet yang dapat digunakan oleh awak kendaraan. Setelah kendaraan menunggu atau beristirahat *(lay over time)* kemudian kendaraan menuju ke jalur keberangkatan, yaitu jalur atau pelataran dimana angkutan umum menaikan penumpang untuk segera diberangkatkan. Bila diperlukan, dapat disediakan pos pemeriksaan retribusi yang terletak di dekat pintu keluar terminal. Fasilitas yang tidak ada pada

kondisi eksisting Terminal Paringin yaitu ruang istirahat sopir dan pos retribusi.

c. Pengelola Terminal

Hubungan macam dan urutan kegiatan Pengelola Terminal dengan fasilitas yang dibutuhkan adalah sebagai berikut:



(*Sumber: Iskandar Abubakar, 1995*)

Gambar V.9 Hubungan macam dan urutan kegiatan awak kendaraan dengan ruang yang dibutuhkan

Berdasarkan gambar hubungan macam dan urutan kegiatan pengelola terminal dengan ruang yang dibutuhkan seperti gambar di atas, maka dapat dijelaskan bahwa hubungan macam dan urutan kegiatan pengelola dengan fasilitas yang dibutuhkan adalah ruang parkir kendaraan pribadi yang dapat digunakan pengelola untuk meletakkan kendaraan miliknya. Sedangkan untuk keperluan pengelola terminal dibutuhkan beberapa ruangan seperti: Ruang Kepala Terminal, Ruang Informasi dan Ruang Pengawas .Selain itu diperlukan juga toilet dan kantin yang terletak tidak jauh dari ruang pengelola. Oleh karena itu, pada desain *layout* terminal beberapa ruangan tersebut perlu diletakan berdekatan. Fasilitas yang belum terpenuhi pada kondisi eksisting Terminal Paringin yaitu, pos keamanan dan kantor terminal.

Berdasarkan hal tersebut dapat diketahui fasilitas-fasilitas yang perlu ditambahkan di Terminal Paringin. Sehingga, pihak terminal dapat menyediakan fasilitas tambahan yang akan menciptakan pelayanan secara

maksimal sesuai dengan PM No. 40 Tahun 2015 yang mengatur Standar Pelayanan Minimum Terminal tipe C dan disesuaikan dengan luasan lahannya.

Berikut ini perhitungan luas lahan untuk fasilitas utama dan fasilitas penunjang terminal di Terminal Paringin adalah sebagai berikut:

1. Kebutuhan Fasilitas Utama Terminal

Adapun fasilitas utama yang dibutuhkan Terminal Paringin yaitu sebagai berikut:

a. Jalur Kedatangan dan Keberangkatan

Secara ideal, dalam suatu Terminal harus memiliki satu jalur untuk masing-masing trayek guna menunjang kinerja masing-masing trayek yang ada. Namun, dengan keterbatasan lahan yang ada maka jumlah jalur disesuaikan dengan luas lahan yang ada. Dalam hal ini jalur rencana dibagi menjadi 2 jalur, dengan kondisi dimana 1 jalur dilalui jenis kendaraan rencana yaitu kendaraan kapasitas 11 orang dan 1 jalur lagi dilalui oleh kendaraan berkapasitas 16 orang. Berdasarkan hasil perhitungan maka didapatkan jumlah jalur yang dibutuhkan yaitu 2 jalur, kemudian jumlah jalur dimasukkan ke dalam nilai (n) untuk perhitungan fasilitas – fasilitas selanjutnya. Berikut merupakan tabel perhitungan jumlah jalur yang dibutuhkan :

Tabel V.7 Rencana Kebutuhan Jalur

Panjang jalur keberangkatan & kedatangan (meter)	dimensi				frekuensi kendaraan sesuai panjang lintasan		waktu sibuk (menit)	headway rata-rata (menit)	waktu naik turun pnp (menit)	frekuensi kend/jam	Jalur	
	Tipe A (Elf)		Tipe B (MPU)									
	P	L	P	L	Tipe A (Elf)	Tipe B (MPU)					A (tipe Elf)	B (tipe MPU)
60	6	1.8	4	1.6	10	15	60	7	2	7	1	1
RENCANA KEBUTUHAN JALUR											2	

Sumber : Hasil Analisis 2021

Berdasarkan rencana kebutuhan jalur kedatangan dan keberangkatan (n) yaitu 2 jalur, maka untuk luas jalur kedatangan dan keberangkatan disesuaikan dengan panjang lintasan jalur kedatangan dan keberangkatan yang dikalikan dengan lebar dimensi Elf dan MPU. Maka, diperoleh luas jalur kedatangan dan keberangkatan yaitu 60 m X 4 m = 240 m^2.

b. Ruang Tunggu Penumpang

Kebutuhan luas ruang tunggu penumpang rencana angkutan perdesaan di Terminal Paringin berdasarkan perhitungan berikut ini:

Tabel V.8 Rencana Kebutuhan Jalur

No	Jalur Yang Dilalui	N	Ruang Tunggu Penumpang (m^2)
			1,2 x (0,75 x 70% x n x 50)
1	JALUR 1	1	31.5
2	JALUR 2	1	31.5
Jumlah		2	63,0

Sumber : Hasil Analisis 2021

Keterangan: n = Jumlah Jalur

Berdasarkan hasil perhitungan di atas maka dapat diketahu bahwa luas ruang tunggu penumpang yaitu 63 m^2.

c. Bangunan Kantor Terminal

Bangunan kantor terminal dapat berupa sebuah bangunan yang biasanya berada di dalam wilayah terminal. Bangunan kantor terminal digunakan untuk kegiatan pengaturan administrasi dan operasional terminal. Berdasarkan ketentuan yang ada karena Terminal Paringin merupakan terminal cabang maka di Terminal Paringin ini dibutuhkan lahan untuk bangunan kantor terminal seluas 36 m^2. Berikut merupakan tabel luasan kantor sesuai kriteria terminal yaitu :

Tabel V.9 Luasan Kantor Terminal

No	Kriteria	Luasan Kantor (m^2)
1	Terminal Utama	216
2	Terminal Madya	54
3	Terminal Cabang	36

Sumber: Iskandar Abubakar, 1995

d. Parkir Kendaraan Pribadi

Tempat parkir, lebar 8 meter sedangkan panjangnya diatur menurut jalur yang terbesar dengan ketentuan: (Sakti Adji Adisasmita, 2011)

1. < 10 jalur, panjangnya 15 meter
2. 10-20 jalur, panjangnya 20 meter
3. > 20 jalur, panjangnya 30 meter

Berdasarkan jumlah jalur di Terminal Paringin didapatkan luas tempat parkir di Terminal Paringin yaitu dengan jumlah 2 jalur, maka, Terminal Paringin membutuhkan lahan untuk parkir kendaraan pengantar dengan panjang 15 m dan lebar 8 m, sehingga didapatkan luasan untuk kendaraan pribadi yaitu 120 m^2. Berikut ini hasil perhitungan banyaknya ruang parkir kendaraan pribadi yang terdapat di Terminal Paringin:

Tabel V.10 Perhitungan Banyaknya Ruang Parkir Kendaraan Pribadi

Jenis Kendaraan	Luas Lahan	Sudut Parkir	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)	Ruang Parkir Efektif (m)	Ruang Manuver (m)	Satuan Ruang Parkir (m2)	Banyaknya Ruang Parkir yang Tersedia
Sepeda Motor	48	90	0.75	2	1.5	2.625	18
Mobil	72	90	2.3	5	5.8	24.84	3

Sumber : Hasil Analisis 2021

e. Parkir Angkutan Perdesaan

Luas kebutuhan untuk parkir angdes ditetapkan untuk terminal Tipe C yaitu sebesar 900 m^2. Pada Terminal Paringin tempat parkir angdes digunakan untuk jenis kendaraan Elf dan MPU. Berikut hasil perhitungan banyaknya ruang parkir untuk angdes di Terminal Paringin:

Tabel V.11 Perhitungan Banyaknya Ruang Parkir Kendaraan Pribadi

Jenis Kendaraan	Luas Lahan	Sudut Parkir	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)	Ruang Parkir Efektif (m)	Ruang Manuver (m)	Satuan Ruang Parkir (m2)	Banyaknya Ruang Parkir yang Tersedia
MPU	360	90	2.3	5	5.8	24.84	14
Elf	540	90	2.5	5.4	5.8	28.00	19

Sumber : Hasil Analisis 2021

f. Ruang Istirahat Sopir

Kebutuhan luas ruang istirahat sopir ditetapkan untuk terminal Tipe C yaitu sebesar 30 m^2.

g. Pos Pemeriksaan Tempat Pemungutan Retribusi (TPR)

Kebutuhan luas pos retribusi ditetapkan untuk terminal Tipe C yaitu seluas 6 m^2 .

2. Kebutuhan Fasilitas Penunjang Terminal

Adapun fasilitas penunjang yang dibutuhkan Terminal Paringin yaitu sebagai berikut:

a. Musholla

Musholla, luasnya ditetapkan menurut ketentuan jumlah jalur yang tersebar dengan kriteria: (Sakti Adji Adisasmita, 2011)

1. Jumlah jalur 1- 5, luas yang diperlukan 17,5 m^2
2. Jumlah jalur 6- 10, luas yang diperlukan 35 m^2
3. Jumlah jalur 11- '15, luas yang diperlukan 52,5 m^2

Maka, luas kebutuhan untuk musholla ditetapkan dengan menggunakan ketentuan menurut jumlah fasilitas jalur (n) yang ada, sehingga dapat diketahui bahwa untuk kebutuhan musholla dengan jumlah jalur 2, idealnya seluas 17,5 m^2.

b. WC umum/kamar mandi

WC umum/kamar mandi, luasnya ditetapkan 80% dari luas musholla (Sakti Adji Adisasmita, 2011). Maka, kebutuhan luas lahan untuk WC umum/kamar mandi yaitu:

Luas = 80% x Luas Musholla
= 80% x 17,5 m^2
= 14 m^2

c. Kios/Kantin

Kios/kantin, luasnya ditetapkan sebesar 60% dari luas areal tunggu penumpang (Sakti Adji Adisasmita, 2011). Adapun perhitungan untuk kebutuhan lahan kios/kantin yaitu sebagai berikut:

Luas = 60% x Luas Ruang Tunggu Penumpang
= 60% x 63 m^2
= 37,8 m^2

d. Menara pengawas dan Pos keamanan

Kebutuhan luas menara pengawas dan pos keamanan ditetapkan untuk terminal tipe C yaitu sebesar 16 m^2.

e. Taman Penghijauan

Taman ditetapkan luasnya adalah 30% dari luas lahan terminal keseluruhan (Sakti Adji Adisasmita, 2011). Adapun luas dari taman disesuaikan dengan luas terminal yang akan dibangun, besarnya luas taman rata-rata 30% dari luas terminal. Berikut perhitungan untuk menentukan luas taman:

Luas Taman = 30% x (Luas Fasilitas Utama + Luas Fasilitas Penunjang)
= 30% x (1395 m^2 + 85,30 m^2)
= 1924,39 m^2

Berdasarkan hasil analisis terminal yang dibutuhkan berdasarkan perhitungan kebutuhan fasilitas utama dan fasilitas penunjang pada Terminal Paringin, maka dapat diketahui beberapa luasan terminal yang dibutuhkan berdasarkan dari fasilitas – fasilitas yang akan dibangun menurut karakteristik sudut pemberangkatan maupun kedatangan. Luas lahan dari setiap fasilitas Terminal Paringin dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel V.11 Luas Lahan Total Terminal Paringin Setelah Penyesuaian

No.	FASILITAS TERMINAL	LUAS (m^2)
	A. Fasilitas Utama	
1	Jalur Keberangkatan dan Kedatangan	240,00
2	Ruang Tunggu Penumpang	63,00
3	Bangunan Kantor	36,00
4	Parkir Kendaraan Pribadi	120,00
5	Parkir Angkutan Perdesaan	900,00
6	Ruang Parkir Sopir	30,00
7	Pos Retribusi	6,00
	B. Fasilitas Penunjang	
1	Musholla	17,50
2	Kamar mandi/toilet	14,00
3	Kios	37,80
4	Pos Keamanan dan Menara Pengawas	16,00
5	Taman	444,09
Jumlah		1.924,39

Berdasarkan hasil analisis fasilitas yang dibutuhkan, luas lahan setelah penyesuaian yaitu 1.924,39 m^2, sedangkan untuk luas lahan eksisting yaitu sebesar 6.240 m^2. Maka luas lahan yang masih tersisa yaitu:

Luas lahan tersisa = Luas Lahan eksisting – Luas lahan setelah penyesuaian
= 6.240,00 m^2 – 1924,39 m^2
= 4.315, 61 m^2.

Untuk luas lahan yang lebih, bisa dimanfaatkan sebagai penambahan dari berbagai fasilitas baik fasilitas utama maupun penunjang dikarenakan hasil perhitungan merupakan luas minimal yang harus dipenuhi dari fasilitas yang ada, sehingga hasil perhitungan bukan merupakan patokan luas yang harus diterapkan pada Terminal Paringin.

5.3 Usulan Sirkulasi dan Layout Terminal

Berdasarkan PM 132 tahun 2015 maupun PM 40 tahun 2015 sendiri hanya beberapa fasilitas utama, penunjang maupun fasilitas umum yang dapat ditambahkan mengingat luas lahan yang ada dan prioritas pembangunan fasilitas berdasarkan hubungan antar kegiatan dengan pengguna Terminal Paringin. Untuk fasilitas yang terpenuhi dari Terminal Paringin setelah penyesuaian hampir dapat dikatakan tidak banyak berubah, hanya beberapa fasilitas dari Terminal Paringin yang ditambahkan seperti jalur kedatangan maupun keberangkatan, ruang tunggu penumpang, bangunan kantor terminal, ruang istirahat sopir, pos retribusi, pos keamanan dan menara pengawas serta taman. Akan tetapi, fasilitas yang ditambahkan dari Terminal Paringin ini sendiri merupakan fasilitas yang paling diprioritaskan keberadaannya mengingat hubungan kegiatan antar pengguna dari Terminal Paringin sendiri sehingga fasilitas-fasilitas yang ditambahkan sudah pasti memenuhi kinerja dari pelayanan terminal dan mengoptimalisisasi luas lahan terminal yang ada dengan kebutuhan fasilitas.

5.3.1 Sirkulasi Terminal

Arus sirkulasi adalah pola pergerakan yang terjadi dengan lintasan-lintasan tertentu dimulai ketika kendaraan memasuki terminal, pergerakan di dalam terminal dan diakhiri pada saat kendaraan keluar terminal. Arus sirkulasi pergerakan meliputi arus sirkulasi pergerakan kendaraan umum, kendaraan pribadi dan arus pergerakan pejalan kaki. Pola arus sirkulasi pergerakan didapat

dari hasil observasi langsung diterminal serta membandingkan dengan ketentuan peraturan yang telah ditetapkan. Sirkulasi Lalu Lintas di dalam dan di sekitar terminal harus diperhatikan sesuai Kriteria Perencanaan Terminal (menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib) yaitu sebagai berikut:

a) Jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar, dan dapat bergerak dengan mudah.
b) Jalan masuk dan keluar calon penumpang kendaraan umum harus terpisah dengan keluar masuk kendaraan.
c) Kendaraan di dalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu.

5.3.1.1 Sirkulasi Pergerakan Kendaraan dan Pergerakan Orang

a. Sirkulasi Kendaraan Angkutan Penumpang

Sirkulasi pergerakan yang terjadi pada angkutan pedesaan dimulai ketika kendaraan masuk ke dalam terminal melalui pintu masuk Terminal Paringin. Kemudian, kendaraan berhenti di jalur kedatangan untuk menurunkan penumpang yang mengakhiri perjalanan di Terminal Paringin, dan selanjutnya menaikkan penumpang pada jalur keberangkatan penumpang. Sirkulasi di dalam terminal diakhiri ketika kendaraan keluar terminal Paringin melalui pintu keluar terminal.

b. Sirkulasi Kendaraan Pribadi

Sirkulasi pergerakan kendaraan pribadi dimulai ketika kendaraan memasuki terminal melalui pintu masuk terminal. Kemudian menurunkan atau menaikan orang. Kebanyakan kendaraan pribadi hanya sebagai pengantar dan langsung meninggalkan Terminal menuju pintu keluar. Sirkulasi kendaraan pribadi di Terminal Paringin tidak tertata dengan rapi seperti kendaraan pribadi yang masuk ke dalam terminal menggunakan pintu masuk yang sama dengan angkutan penumpang kemudian berputar di dalam terminal dan keluar menggunakan pintu masuk terminal.

c. Sirkulasi Pergerakan Orang

Sirkulasi pergerakan orang atau pejalan kaki di dalam Terminal Paringin belum sesuai dengan standar yang ada, karena pergerakan kendaraan dengan orang masih tercampur.

5.3.2 Usulan *Lay Out* Terminal Paringin

Usulan fasilitas dan sirkulasi pergerakan dilakukan untuk mengoptimalkan kinerja Terminal Paringin. Usulan didapat setelah dilakukan evaluasi baik fasilitas kinerja dan sirkulasi terhadap kondisi eksisting terminal agar penggunaan terminal dapat efektif dan efisien sesuai fungsinya. Berikut ini beberapa usulan untuk Terminal Paringin yaitu :

1. Tata Letak Fasilitas

   Tata letak fasilitas di Terminal Paringin mengalami beberapa perubahan, seperti letak ruang tunggu penumpang dan toilet dikarenakan sebelumnya letak ruang tunggu penumpang tepat di depan jalur kedatangan dan letak toilet yang jauh yaitu berada di dekat jalur keberangkatan.

2. Fasilitas Terminal

   Usulan fasilitas yang dilakukan untuk Terminal Paringin mencakup kelengkapan fasilitas baik yang sudah ada maupun fasilitas yang belum tersedia. Usulan penambahan fasilitas untuk Terminal Paringin yaitu seperti ruang istirahat sopir, bangunan kantor, pos keamanan, pos retribusi, ruang parkir kendaraan dan taman.

3. Pengaturan Sirkulasi

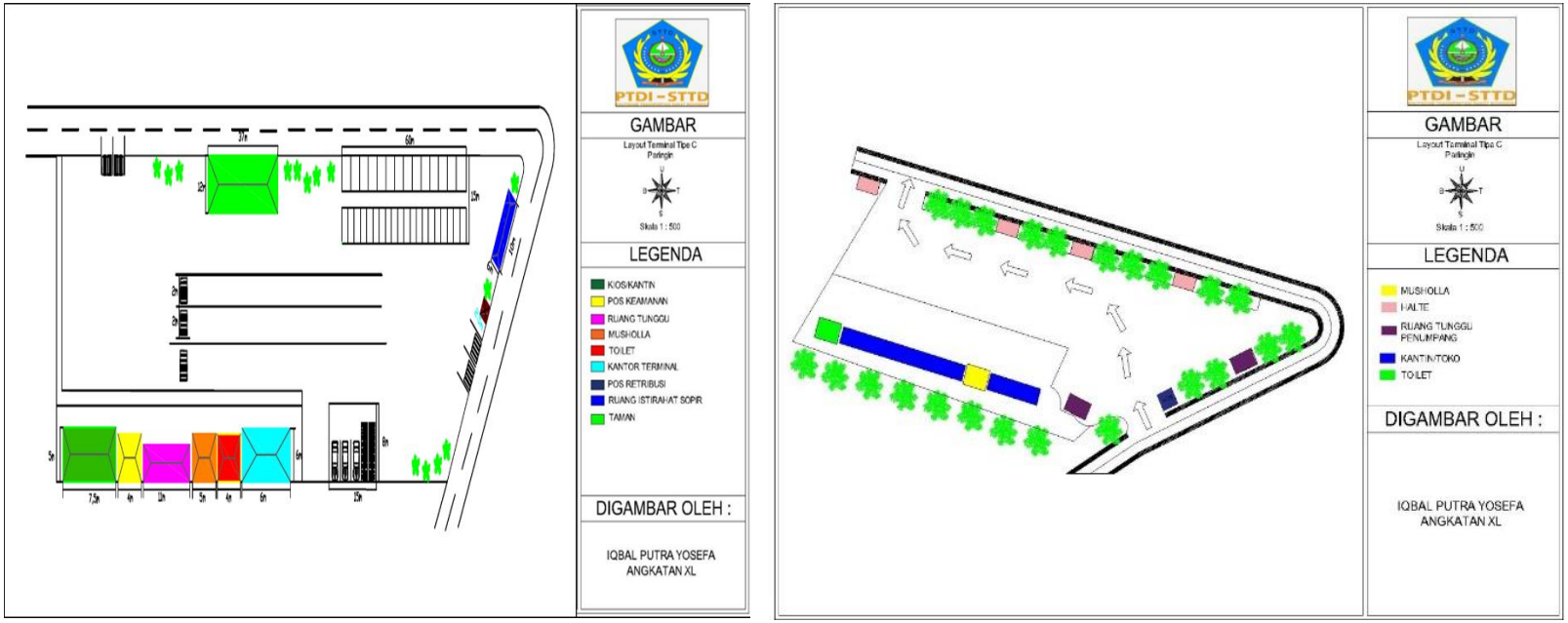
   Terminal Paringin sebelumnya belum memiliki pengaturan sirkulasi, sehingga terjadi bercampurnya kendaraan pribadi, angkutan umum dan pejalan kaki. Maka, perlunya pengaturan sirkulasi kendaraan angkutan umum, kendaraan pribadi dan pergerakan orang. Sehingga, tidak terjadi konflik antara angkutan perdesaan dan kendaraan pribadi serta pejalan kaki agar kinerja terminal dapat optimal.

4. Perambuan

   Untuk pengaturan sirkulasi di dalam terminal perlu penyediaan perambuan berupa rambu-rambu yang dapat menertibkan sirkulasi kendaraan di dalam terminal seperti pemasangan rambu kendaraan pribadi dilarang masuk jalur angkutan umum dan begitu juga sebaliknya dan dilarang masuk di pintu keluar terminal sehinga tidak terjadi konflik dan kelancaran arus angkutan perdesaan di dalam terminal.

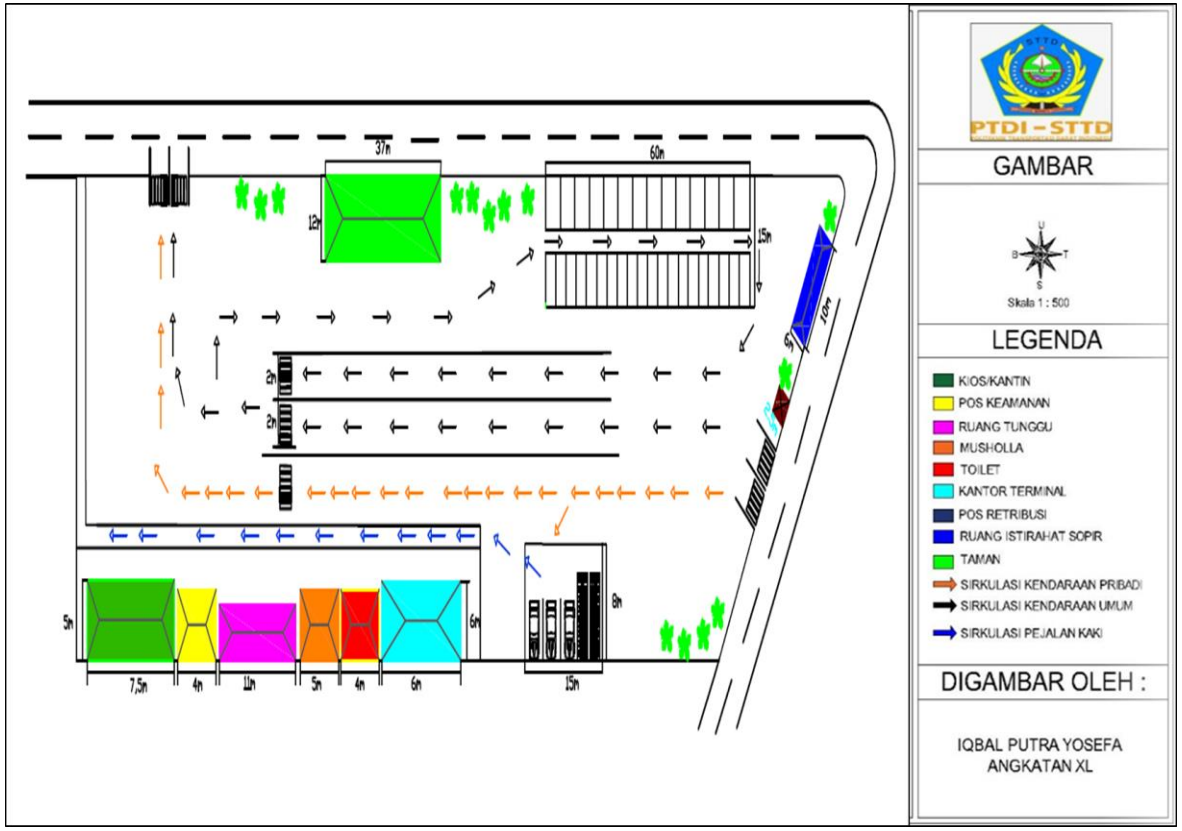
5. Perlunya Pengawasan

Adapun masalah yang terjadi di terminal memerlukan peningkatan pengawasan di dalam maupun di luar terminal. Sehingga, mempergunakan faslitas terminal harus sesuai dengan fungsi dan kegunaanya. Misalnya penarikan retribusi harus berada di dalam terminal, maka pengemudi angkutan umum akan sadar untuk memasuki terminal dan menaik turunkan penumpang pada fasilitas yang telah disediakan. Hal lainnya yaitu, dengan ditambahkannya pos keamanan dan menara pengawas dapat memenuhi standar operasional terminal di sektor keamanan.



Sumber: Hasil Analisis 2021

Gambar V.10 Layout Eksisting dan Layout Usulan Terminal Paringin



Sumber: Hasil Analisis 2021

Gambar V.11 Sirkulasi Terminal Paringin

BAB VI
PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan perhitungan dan analisis yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa:

1. Hasil analisis terhadap tata letak dan pemanfaatan fungsi fasilitas yang ada berdasarkan PM 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan dan PM 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, dapat diketahui bahwa kelengkapan fasilitas utama dan penunjang Terminal Paringin pada saat ini belum memenuhi ketentuan. Kondisi eksisting di Terminal Paringin yaitu 6 fasilitas sudah ada dengan persentase 11% dan 47 fasilitas tidak ada di Terminal Paringin dengan persentase 89%. Sedangkan untuk kondisi fasilitas utama dan penunjang yaitu 4 dalam kondisi baik dengan persentase 67% dan 2 fasilitas dalam kondisi tidak baik dengan persentase 33%. Di terminal Paringin ada 3 fasilitas yang sesuai pemanfaatan dengan persentase 50% sedangkan fasilitas yang tidak sesuai pemanfaatan yatu 3 fasiltas dengan persentase 50%.
2. Berdasarkan hasil analisis terhadap kondisi eksisting fasilitas Terminal Paringin dan fungsi fasilitas tersebut yang disesuaikan dengan PM 132 Tahun 2015, PM 40 Tahun 2015 dan dengan melakukan pendekatan antar komponen fasilitasnya, serta dengan melakukan perhitungan kebutuhan luas lahannya juga. Maka, didapatkan hasil analisis fasilitas yang dibutuhkan di Terminal Paringin beserta luasan lahannya. Berikut ini beberapa fasilitas yang dibutuhkan beserta kebutuhan luas lahannya untuk selanjutnya ditambahkan di Terminal Paringin antara lain:
   a. ruang istirahat sopir, dengan kebutuhan luas lahan 30 m^2
   b. bangunan kantor, dengan kebutuhan luas lahan 36 m^2

c. pos pengaman, dengan kebutuhan luas lahan 16 m^2pos retribusi, dengan kebutuhan luas lahan 6 ruang parkir kendaraan, dengan kebutuhan luas lahan 120 m^2 dan
d. taman, dengan kebutuhan luas lahannya 510,67 m^2.

3. a. Sirkulasi Terminal

Sebelumnya Terminal Paringin belum memiliki pengaturan sirkulasi yang jelas, sehingga menimbulkan konflik atau bercampurnya angkutan umum, kendaraan pribadi dan pejalan kaki. Maka, diberikan usulan pengaturan sirkulasi di Terminal Paringin. Usulan sirkulasi tersebut yaitu, terdapat dua jalur untuk sirkulasi angkutan umum dan sudah dibuat sirkulasi untuk pejalan kaki dan kendaraan pribadi.

b. Desain *Layout*

Desain pada Terminal Paringin pada saat ini yaitu sebagai berikut:

1) Letak musholla dan toilet yang terletak berjauhan serta, letaknya juga berpisah jauh dengan ruang tunggu penumpang.
2) Ruang tunggu terletak di dekat jalur kedatangan.

Sedangkan, desain usulan penambahan fasilitas dan perubahan tata letak fasilitas yang ada yaitu sebagai berikut:

1) Ruang tunggu yang sebelumnya berada di dekat jalur kedatangan, diusulkan pindah berdekatan dengan jalur keberangkatan.
2) Musholla dan toilet yang sebelumnya terletak berpisah dengan ruang tunggu diusulkan pindah berdekatan dengan ruang tunggu.
3) Penambahan fasilitas ruang istirahat sopir, bangunan terminal, pos retribusi, pos keamanan, tempat parkir kendaraan dan taman

6.2 Saran

1. Untuk pihak Dinas Perhubungan agar dapat memenuhi dan menyediakan kekurangan fasilitas utama dan fasilitas penunjang di Terminal Paringin yang sesuai dengan standar yang diatur pada PM No. 132 Tahun 2015 dan PM 40 Tahun 2015, serta melakukan perubahan tata letak pada Terminal Paringin berdasarkan kedekatan komponen fasilitas agar penggunaan terminal dapat lebih efektif dan efisien.
2. Pada saat beroperasinya angkutan perdesaan di Kabupaten Balangan pada tahun 2022, diharapkan kepada petugas terminal melakukan pengawasan terhadap operasi angkutan umum agar beroperasi, menaikkan dan menurukan penumpang di tempat yang telah ditentukan. Serta melakukan pengaturan sirkulasi kendaraan angkutan perdesaan, kendaraan pribadi, dan pejalan kaki agar tidak terjadi konflik yang menganggu keselamatan serta kinerja Terminal Paringin.
3. Membuat SOP di Terminal Paringin karena, belum terdapat SOP di Terminal Paringin. Dan diharapkan pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Balangan memberikan diklat kepada jajaran yang terkait pada pengelolaan terminal.

DAFTAR PUSTAKA

_____ , 2009*, Undang-undang Republik Indonesia No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.*

_____, 2015, *Peraturan Menteri No 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.* Jakarta : Departemen Perhubungan Darat.

_____, 2015, *Peraturan Menteri No 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.* Jakarta : Departemen Perhubungan Darat.

Abubakar, I. dkk., 1995, *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib,* Jakarta : Direktorat Jendral Perhubungan Darat.

Morlock, E. K., 1998*, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi,* Jakarta : Erlangga.

Adisasmita, S. A., 2011, *Jaringan Transportasi Teori dan Analisis,* Jakarta : Graha Ilmu

Monita, H.D., 2019, *Optimalisasi Terminal Tipe C di Kabupaten Tangerang*, Tugas Akhir : D. III Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Bekasi

Syakreza, A., 2017, *Optimalisasi Terminal Tamansari (Tipe C) Kota Salatiga,* Tugas Akhir : D. IIII Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Bekasi.

Shafaruddin, M. I., 2019, *Evaluasi Lokasi dan Fungsi Terminal di Kecamatan Bantarujeg Kabupaten Majalengka,* Skripsi, Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas TeknikUniversitas Pasundan, Bandung.

Adelia, N., 2019, *Kajian Optimalisasi Fungsi Pelayanan Terminal Kertawangunan Kecamatan Sindangagung Kabupaten Kuningan,*

Skripsi, Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Pasundan, Bandung.

Septian, T.N., 2012, *Optimalisasi Fungsi Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Oleh Pemerintah Kota Pekanbaru,* Skripsi, Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Riau, Riau.

Sapari, R.M., 2019, *Evaluasi Fungsi Terminal Tipe C di Kecamatan Cikajang,* Skripsi, Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Pasundan, Bandung.

Pribadi, R.J., 2016, *Studi Evaluasi Terminal Seloaji Ponorog,* Skripsi, Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Malang, Malang.

Setiawan, E., 2020, *Evaluasi Kesesuaian Terminal Penumpang Berdasarkan Kriteria Lokasi dan Standar Pelayanan (Studi Kasus : Terminal Dara Kota Bima),* Skripsi, Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Mataram, Mataram.

Efendi, R., 2021, *Evaluasi Pelayanan Penumpang di Terminal Gayatri Tipe A Tulungagung (Studi Kasus di Terminal Kabupaten Tulungagung Jawa Timur*), Skripsi, Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Malang, Malang.

Saputra, A.F., 2008, *Perencanaan Pengembangan Terminal Penumpang Bangsri Kecamatan Bangsri Kabupaten Jepara,* Skripsi, Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Negeri Semarang, Semarang.

Tim PKL Kabupaten Balangan, 2021, *Pola Umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Balangan,* Laporan Umum : D.III Manajemen Transportasi Jalan.